

Журнал Военно-Морского Флота

МОРСКОЙ СБОРНИК



6. 2001

ISSN 0134-9236

Издается с 1848 г.



Каспийцы



Дивизион десантных кораблей на воздушной подушке - передовой на Каспийской флотилии. На наших снимках молодой, сплоченный, многонациональный экипаж корабля - лучший по итогам года. Задачи К1 и К2 сданы на "отлично". Уверенно провели тактико-строевые учения с морской пехотой по загрузке и высадке десанта.

Корабль прослужил довольно большой срок, но содержится в хорошем состоянии.

На снимках:

- В ходовой рубке командир корабля капитан-лейтенант П.Лазукин и командир дивизиона капитан 2 ранга Г.Григорян
- В центральном посту электромеханической боевой части командир БЧ-5 старший лейтенант Д.Камышов и старшина команды мичман А.Достиев
- У визирной колонки поста резервного управления огнем старшина 1-й статьи контрактной службы Ш.Меджидов
- Помощник командира корабля, командир БЧ-1,2,4 Н.Каплин

Фото Ю. ПАХОМОВА





МОРСКОЙ СБОРНИК

ЖУРНАЛ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Июнь 2001 г.

6 (1855)

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 20.04.2001 г.
Подписано к печати 17.05.2001 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 № 347
Тираж 4000 экз.
Офсетная печать.
В розницу цена свободная

Отпечатано в ГП издательство
и типография газеты
"Красная звезда":
125007, Москва,
Хорошевское шоссе, 38

© "Морской сборник", 2001

СОДЕРЖАНИЕ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

"Рядовые пера"

9

ВРЕМЯ И ФЛОТ

Ю.Гладышев. К вопросу о военно-морской
политике России

10

И.Лебедь, С.Жуков. Стоять на защите законности

14

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

Ю.Михайлов. Современному флоту - современный тыл

20

Г.Бутаков, А.Овечкин. Многоуровневая система
военно-морского образования

23

В.Гай, А.Кириченко, Ю.Крупнов. Нужен ли России
свой нефтяной порт на Балтике?

27

А.Молчанов. Что посеем - то и пожнем

30

Ю.Сысуев, В.Довженко. Учет офицерского опыта -
дело необходимое

33

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

В.Васюков. Опыт и практика использования сил ЧФ
в миротворческих операциях

35

И.Сидоров. Нелегкая победа

41

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

С.Кузьмин. Особенности формирования профессиональной
мотивации современного морского специалиста

45

М.Печеказов. Выполнить долг и сохранить жизнь

50

МЕДИЦИНСКИЕ ПРИБАВЛЕНИЯ

Г.Шараевский, М.Топорков, О.Газовский.

Начало управления медицинской службой ВМФ

53

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

Л.Беликов. Кто управляет реактором?

55

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

Н.Резяпов, Ю.Иванов. Сравнительная оценка
корабельного состава ВМС Индии и Пакистана

59

А.Половников. Противорадиолокационные ракеты
иностранных государств

66

Новости ВМС иностранных государств

72

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

П.Грищенко. Эти первые дни войны...

73

С.Бережной. Династии имен

80

В.Воронов. Последняя ночь Херсонеса

85

КАЮТ-КОМПАНИЯ МАРИНИСТОВ

С.Ковалев. Тайна погибшего "Декабриста"

91

Р.Борисов. Художник, воин, гражданин

96

На первой странице обложки: Десант на берег "противника".

Фото П.Александрова

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

ИЗ УКАЗА ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НАЗНАЧЕНИЯ

Вице-адмирала Валуева Владимира Прокофьевича - заместителя командующего Балтийским флотом, назначить командующим Балтийским флотом.

Москва, Кремль
11 апреля 2001 г.
№415

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В.ПУТИН

ПРЕСС-СЛУЖБА ВМФ СООБЩАЕТ

В параде, посвященном 56-й годовщине Победы, участвовал сводный батальон гвардейской бригады морской пехоты Балтийского флота под командованием Героя России гвардии полковника А. Дарковича, прохождение его по брусчатке Красной площади было признано лучшим.

Перед убытием батальона в Москву губернатор Калининградской области В.Егоров выделил сводному батальону на подготовку к параду 50 тыс. рублей, так как, по мнению бывшего командующего Балтийским флотом, морские пехотинцы представляют на параде не только весь Военно-Морской Флот, но и Калининградский регион.

23 апреля в Главном штабе ВМФ состоялась встреча Начальника Главного штаба Военно-Морского Флота адмирала В.Кравченко с епископом Красногорским Саввой. Во время встречи был обсужден вопрос об участии Главного командования ВМФ России в торжественной канонизации (прославлении в лике местночтимых святых) выдающегося флотоводца адмирала Федора Федоровича Ушакова.

Инициатива канонизировать адмирала Ф.Ф. Ушакова была выдвинута архиепископом Саранским и Мордовским владыкой Варсонофием. Она получила благословение Святейшего Патриарха Московского и Всея Руси Алексия II. Архиепископа Варсонофия всецело поддержали глава Республики Мордовия Н.Меркушкин и Главнокомандующий Военно-Морским флотом адмирал флота В.Куроедов.

Торжественная канонизация российского флотоводца состоится 4-5 августа 2001 г. в Санаксарском Рождество-Богородичном мужском монастыре Республики Мордовия.

Нынешний Московский международный фестиваль армейской песни "Виват, Победа" зеленоградская земля, щедро политая кровью солдат, стоявших насмерть на рубежах Подмоскovie принимает в третий раз. Фестиваль проводится с целью сохранения и приумножения художественного военно-патриотического наследия, укрепления дружбы и взаимопонимания между народами, участниками разгрома фашизма, воспитания и укрепления патриотического и нравственного сознания молодежи. Проходит он ежегодно в канун празднования Дня Победы. Меняются из года в год его участники, но цели, задачи, время и место проведения остаются неизменными. Постоянны и те, кто оказывает поддержку фестивалю, - фирма "Валента" (гендиректор Г.Зинкина), торговый центр "Русский лес" (директор Э.Латышева), ЗАО "Алан-Z" (гендиректор А.Немерюк), ООО "НИКОР" (гендиректор Н.Коробкова). Неизменным председателем жюри является народный артист России, лауреат Государственной премии СССР, лауреат премии Ленинского комсомола, композитор Е.Крылатов.



По итогам фестиваля лауреатами в своих номинациях стали представители Военно-Морского Флота России - вокально-инструментальный ансамбль "Славяне" из г. Североморска и ВИА авианосца "Адмирал Кузнецов" "Морская душа" под руководством В. Седнева.

Несколько десятков ветеранов Великой Отечественной войны встретили праздник Победы в Центральном военно-морском клиническом госпитале. Среди них: контр-адмирал в отставке М. Копытников, генерал-майор в отставке Р. Кузнецов и участник штурма рейхстага подполковник в отставке М. Байсуров. 8 мая начальник Тыла ВМФ - заместитель Главнокомандующего Военно-Морским Флотом по Тылу вице-адмирал Ю. Михайлов и начальник Медицинской службы ВМФ генерал-майор медицинской службы Г. Шараевский посетили Центральный военно-морской клинический госпиталь. Представители Главного командования ВМФ поздравили ветеранов войны и военной службы, находящихся на излечении в госпитале, с Днем Победы в Великой Отечественной войне и вручили им подарки. каждому ветерану был вручен майский номер журнала "Морской сборник".

Кроме представителей Главного штаба Военно-Морского Флота в госпитале побывала делегация Государственной Думы. Раненых военнослужащих, принимавших участие в контртеррористической операции на Северном Кавказе навестил заместитель Председателя Государственной Думы В. Жириновский. Он поздравил воинов от имени депутатов Государственной Думы Российской Федерации и тоже вручил подарки.

ВЕСТИ С ФЛОТОВ

СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ

Под руководством Главнокомандующего ВМФ на флоте прошла проверка состояния судоремонта на предприятиях г. Северодвинска, а также результатов боевой подготовки Беломорской ВМБ в зимнем периоде обучения. Группа офицеров штаба и управлений СФ по итогам проверки оказала помощь штабу Беломорской ВМБ в планировании и организации устранения выявленных недостатков. Комплексные группы офицеров штаба, управлений, отделов и служб флота провели контрольные проверки объединений, соединений и частей по итогам зимнего периода обучения. Проверкой объединений подводных лодок и Кольской флотилии разнородных сил руководил лично командующий СФ адмирал В. Попов.

Договор о дружбе и сотрудничестве подписали председатель правления санкт-петербургского "Промышленного строительного банка" О. Казанская и командир ракетного крейсера Северного флота "Маршал Устинов" капитан 2 ранга А. Собгайда. На церемонии, состоявшейся на борту боевого корабля, присутствовали полномочный представитель Республики Беларусь в Мурманской области Г. Снеговская (Минский горисполком уже шефствует над "Устиновым"), управляющий мурманским региональным филиалом "Промстройбанка" М. Смотаев, командование соединения надводных кораблей СФ.

В первую очередь "Промстройбанк" окажет североморцам помощь в поддержании технической готовности крейсера.

Полку именных кораблей СФ прибыло – сороковым по счету на флоте стал базовый тралищик Кольской флотилии разнородных сил "Ядрин". Это наименование БТ получил по инициативе шефов корабля из чувашского г. Ядрин и командования флота. Несмотря на свои небольшие размеры, этот город по праву считается жемчужиной республики Чувашия и известен в России как прекрасный курорт и производитель разнообразной пищевой продукции.

В Североморске состоялось торжественное переименование одного из больших десантных кораблей. По приказу Главнокомандующего ВМФ адмирала флота В. Куроедова этот корабль будет носить имя бывшего начальника береговых войск СФ Героя Российской Федерации Александра Отраковского.

На прошедшем в Сочи IV межрегиональном фестивале "За веру, за Отечество, за любовь" представительной "командой" дебютировали североморцы – профессиональ-

ные и самодеятельные коллективы из Полярного, Североморска, Островного, Гаджиево, Заозерска. Итоги их выступления оказались более чем успешными. Первые места в номинациях "Исполнители" и "Авторы-исполнители" заняли: солистка оркестра штаба Северного флота О.Словеснова и полярнинская певица Е.Кажаралиева. Третьих мест в этих номинациях удостоены представитель концертного ансамбля Кольской флотилии М.Сенечкин и исполнительница из Гаджиево Е.Митрофанова. Вокально-инструментальный ансамбль йоканьгского дома офицеров "Славяне" в номинации "Ансамбли" получил диплом 1-й степени, а ВИА авианосца "Адмирал Кузнецов" - "Морская душа" под руководством В.Седнева, - диплом 3-й степени.

На борту ракетного крейсера "Маршал Устинов" состоялось ставшее уже традиционным на кольской земле празднование Дня юного нахимовца, в ходе которого заместитель губернатора Мурманской области Л.Чистова вручила 22 ребятам направления на учебу в Санкт-Петербургское нахимовское военно-морское училище.

Это мероприятие в свое время было задумано администрацией Мурманской области и всегда проводилось в Доме творчества "Лалландия". Инициатором же его переноса на борт боевых кораблей СФ выступил командующий флотом адмирал В.Попов, по мнению которого, своеобразное посвящение юных северян в моряки негоже проводить на суше.

Нынешний праздник для мальчишек из Мурманска, Североморска, Апатитов, Кировска и Мончегорска начался с заветной мечты многих - осмотра настоящего современного крейсера. Офицеры рассказали будущим нахимовцам о его истории и боевых возможностях. В завершение же праздника гостей ждал опять-таки самый настоящий флотский обед.

ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ

С 20 по 26 апреля на Тихоокеанском флоте работала группа офицеров и адмиралов Главного штаба ВМФ. Были проверены ряд соединений, частей и кораблей, их готовность к использованию по предназначению. Одним из пунктов сдачи тихоокеанцами экзамена на зрелость стало тактическое учение с обозначенными силами и практическим применением всех видов оружия.

В учении приняли участие большие противолодочные корабли "Адмирал Виноградов" и "Адмирал Пантелеев", ракетные катера, тральная группа и другие. Выполненные ими зенитные стрельбы, ракетные пуски по морской цели, свойственные задачи по предназначению получили хорошую оценку старшего на выходе - начальника Управления боевой подготовки ВМФ вице-адмирала Н.Михеева. В ходе операции успешно справился с вопросами посадки и высадки десанта экипаж БДК, которым командует капитан-лейтенант М.Алалыкин.

Творчески отнеслись к чествованию ветеранов войны в День Победы во Владивостокском матросском клубе, которым руководит капитан 2 ранга В.Щербанюк.

Сколоченные по-фронтовому столы под маскировочной сеткой, противотанковые "ежи" на дорожках сквера, аппетитно дымящаяся полевая кухня, знакомые всем участникам войны таблички: "Проверено - мин нет", "Хозяйство Щербанюка", "Медсанбат", "До Берлина - 140 км", развешенные на деревьях, - все это напоминало военные "будни".

В празднике приняли участие казачий хор под руководством атамана Уссурийского казачьего войска Н.Григораша, фольклорный ансамбль "Вольница" и другие.

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

В южной Балтике, где дислоцируется основной боевой потенциал Балтийского флота, с 7 по 21 апреля прошли мероприятия комплексной боевой подготовки по отработке кораблями задач в море под руководством командиров объединений и соединений, общее руководство осуществлял командующий флотом вице-адмирал В.Валуев.

На сложном тактическом фоне после проведения всего комплекса боевых упражнений: траления, уничтожения подводного "противника", условного минирования прибрежных районов - по отряду наших кораблей "противник" (его роль выполнял малый ракетный корабль "Гейзер") нанес ракетный удар. Однако боевые расчеты флагмана

БФ - эсминца "Настойчивый" - и эсминца "Беспокойный" блестяще отразили атаку.

С 20 по 23 апреля шведский г.Роннебю с неофициальным деловым визитом посетила делегация авиаторов во главе с командующим морской авиацией БФ генерал-майором В. Сокериним. Балтийцы прибыли в Швецию на двух истребителях Су-27 и военно-транспортном Ан-26. Они ознакомились с учебно-тренировочной базой 17-го полка Королевских ВВС Швеции, наблюдали работу аварийно-спасательной службы своих шведских коллег, совершили экскурсии по Роннебю и окрестностям. Состоялись показательные полеты шведских и российских истребителей. Спарку Су-27 пилотировали командир полка гвардии полковник В. Шекуров и старший штурман полка гвардии подполковник А. Филиппов. Визит российских летчиков из прославленного гвардейского авиаполка имени А. Покрышкина - кстати, уже второй за последние два года - вызвал большой интерес шведской стороны.

В течение суток с 25 по 26 апреля этого года группа военных инспекторов США проверяла выполнение Россией на территории Калининградской области Договора между СССР и США о ликвидации ракет средней и меньшей дальности (РСМД). С момента заключения в 1987 г. данного договора эта проверка была пятой. Как и предыдущие (1992, 1996, 1998, 1999 гг.), она подтвердила точное и неукоснительное выполнение Россией международных обязательств. Об этом после завершения проверки журналистам сказал руководитель инспекции. По его словам, ракет ОТР-22 и ОТР-23, подпадающих под действие договора, не обнаружено. Американский полковник дал высокую оценку организации работы его группы в Калининградской области, особенно отметив при этом четкие, согласованные действия подчиненных командира проверяемого арсенала полковника С.Заблоцкого. Он также подчеркнул, что, по имеющейся у него информации, у российских военных, осуществляющих контроль за арсеналами и базами хранения оружия в США, а также процесс уничтожения ракет средней и меньшей дальности, тоже нет замечаний к американской стороне. "Мы дружно работали над выполнением этого договора и надеемся, что такое же тесное сотрудничество будет в дальнейшем", - сказал руководитель инспекции.

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ВОЕННО-МОРСКАЯ БАЗА

13 апреля в читальном зале библиотеки Морского корпуса Петра Великого – Санкт-Петербургского военно-морского института состоялась презентация книг известного писателя-мариниста капитана 1 ранга запаса Н.Черкашина "Повседневная жизнь российских подводников: в отсеках "холодной войны" и "Офицерская кровь".

Автор рассказал присутствовавшим об истории написания книг и выразил благодарность капитану 2 ранга В.Потунянцу, архивариусу ЦВМА Л.Спиридоновой, главному редактору издательства "Молодая гвардия" А.Петрову, редактору О.Яриковой, а также всем, кто помогал в его работе.

Книга "Повседневная жизнь российских подводников..." открывает неизвестные страницы в истории отечественного подводного флота за последние сорок лет. В книге "Офицерская кровь" автор проводит исторические исследования судеб офицеров Российского флота – выпускников Морского корпуса 1901 г.

В Санкт-Петербурге на Балтийском заводе проходят швартовые испытания фрегата "Тальвар", строящегося по заказу ВМС Индии. Следует отметить, что все основные работы выполняются в соответствии с директивными сроками строительства. В сентябре нынешнего года должны пройти ходовые испытания фрегата.

26 апреля в Санкт-Петербурге прошли торжества, посвященные 100-летию ФГУП "ЦКБ морской техники "Рубин" и профессионального проектирования подводных лодок в России, в которых приняли участие от Правительства РФ вице-премьер Правительства РФ И.Клебанов, командование Военно-Морского Флота России представлял вице-адмирал М.Барсков.

За столетний период по проектам бюро построено 919 боевых подводных лодок. Именно по проектам "Рубина" была реализована самая крупная в мировой истории программа атомного подводного кораблестроения – создание около 100 стратегических атомных подводных крейсеров. Было особо подчеркнуто, что под непосредствен-

ным руководством И.Спаского в течение последних трех десятилетий разработаны проекты нескольких поколений подводных лодок традиционной и принципиально новой архитектуры с различными типами энергетических установок, предусматривающих реализацию новых прогрессивных методов строительства.

Сегодня основными направлениями деятельности ФГУП "ЦКБ МТ "Рубин" являются: подводные лодки; плавучие и стационарные платформы для добычи нефти и газа на континентальном шельфе; электроподвижные составы для высокоскоростных магистралей; электроэнергетические станции на ядерном и природном топливе; технические средства для индустрии морского отдыха; природоохранное оборудование для морских и наземных объектов; коммерческая и инвестиционная деятельность.

По благословию Митрополита Санкт-Петербургского и Ладожского Владимира на берегу Сестрорецкого озера, где более 280 лет назад крестьянин Ефим Никонов демонстрировал Петру I лодку, явившуюся прообразом первой российской подводной лодки, заложена часовня во имя святителя Николая. Идея её строительства родилась в марте 2000 г., когда ветераны-подводники решили активно информировать население Санкт-Петербурга о столь значительном историческом событии. В сентябре прошлого года на освящённом месте был установлен православный крест, в основание которого заложена земля из 14 мест строительства и базирования подводных лодок.

Недавно ушел из жизни один из инициаторов строительства часовни капитан 1 ранга в отставке В.Морозов, но благородное дело продолжают его товарищи. Большую помощь оргкомитету оказывают глава Курортного района А.Беглов, глава Кронштадтского района В.Суриков, бывший офицер-североморец А.Шкваров, Северо-западное таможенное управление, Морское бюро машиностроения "Малахит", моряки-подводники, предприятия и организации Санкт-Петербурга. Освящение часовни, возводимой в память всех подводников России, должно состояться в сентябре нынешнего года в День города Сестрорецка.

Расчетный счет № 40703810010890000000 в Сестрорецко-Кронштадтском отделении ОАО "Петровский НБ"

Корр. счет № 30101810600000000809, МФО/БИК/ 044030809

ИНН 7818008796 ОКПО 23190776 ОКОНХ 98600

На строительство часовни святителя Николая, памяти всех подводников России.

7 мая в Белом зале Адмиралтейства состоялась встреча командира Ленинградской военно-морской базы вице-адмирала А.Корнилова, полномочного представителя Республики Татарстан Ш.Ахметшина, генерального директора ПО "Завод имени Серго" Р.Хасанова и представителя администрации Санкт-Петербурга Н.Кольцова с членами семей моряков-подводников, которые погибли на АПЛ "Курск", проживающими сегодня в городе на Неве.

По поручению Главнокомандующего ВМФ вице-адмирал А.Корнилов вручил приглашённым памятные знаки АПЛ "Курск", а представители Татарстана выполнили просьбу своего президента, передав каждому члену семьи подводников с АПЛ "Курск" документацию на получение бытовых холодильников, которые выпускает "Завод имени Серго".

Делегация Татарстана также поздравила с Днем Победы своего земляка – вице-адмирала в отставке М.Искандерова, более тридцати лет прослужившего на Северном флоте.

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ

Отряд боевых кораблей в составе больших десантных кораблей "Азов", "Николай Фильченков", БДК-150 и морского буксира МБ-173 приступил к очередному этапу перевозок военной техники, которая согласно договору о фланговых ограничениях обычных вооружений в Европе подлежит выводу с территории Грузии. На данном этапе силами ОБК, которым командует капитан 1 ранга В.Куликов, будет перевезено более 50 ед. техники.

В авиационном гарнизоне Гвардейское экипажи штурмовиков Су-24 отрабатывали в небе технику пилотирования днем в простых и сложных погодных метеоусловиях. Летная смена проведена успешно. Обеспечивающие части также получили оценки "от-

лично". Немалая заслуга в этом руководителя полетов подполковника М. Багаева, старшего инженера полетов капитана А. Шитова.

В отдельном противолодочном полку, где командиром полковник Г. Степанов, после нескольких лет бездействия восстановлен тренажер для обучения летного состава. У авиаторов появилась возможность отрабатывать на земле действия при отказах авиатехники в воздухе, решать различные тактические задачи. Благодаря деятельности инженера-метролога части майора А. Букина и начальника тренажера капитана А. Овчинникова экипажи могут более тщательно готовиться к полетам.

Узел фельдьегерско-почтовой связи ЧФ отметил 50-летний юбилей со дня своего создания. Коллектив узла ФПС, которым руководит капитан 2 ранга К. Новиков, успешно решает поставленные задачи: поддерживается в технически исправном состоянии автомобильная техника, найдены пути для совершенствования срочной пересылки служебной корреспонденции и печати.

В травматологическом отделении Военно-морского госпиталя им. Н.И. Пирогова широко внедрена артроскопическая хирургия. Опытные хирурги-травматологи полковник медслужбы Ю. Карманов и подполковник медслужбы О. Чумаков выполнили ряд успешных операций на коленных суставах без традиционного разреза с помощью недавно поступившей в госпиталь новейшей хирургической техники.

На несколько недель раньше обычного срока распахнул перед отдыхающими свои двери военный санаторий "Ялта". За зимний период в нем был произведен ремонт жилых помещений. С помощью командования ЧФ лечебный корпус получил партию современной аппаратуры, новое оборудование, а также комплект медикаментов. Сегодня в стенах санатория трудятся 40 врачей, из которых треть - высшей категории, и более 100 медицинских сестер.

13 мая экипаж гвардейского ракетного крейсера (ГРКР) "Москва" Черноморского флота Российской Федерации отметил 18-ю годовщину со дня подъема Военно-морского флага. Праздник экипажа крейсера совпадает с днем празднования 218-й годовщины образования Черноморского флота России. В знаменательный для гвардейцев день их прибыл поздравить заместитель командующего ЧФ вице-адмирал Г. Сучков. Он отметил, что ГРКР "Москва", являясь флагманским кораблем Черноморского флота, вносит достойный вклад в дело укрепления его боевой готовности. "Завершив ремонт корабля с помощью правительства Москвы, гвардейский экипаж крейсера успешно справляется с поставленными командованием задачами, оставаясь "кузницей кадров" флота", - подчеркнул заместитель командующего ЧФ. Пожелав морякам дальнейших успехов в службе, вице-адмирал Г. Сучков выразил уверенность в том, что корабль с честью выполнит дальний поход, который по плану Главнокомандующего ВМФ состоится в сентябре этого года и будет содержать ряд деловых заходов в порты иностранных государств.

Командир ГРКР "Москва" гвардии капитан 1 ранга А. Железняков заверил командование флота в том, что гвардейцы крейсера с честью продолжают традиции старших поколений моряков-черноморцев. Напутствуя черноморцев на ратный труд во славу Отечества, настоятель Свято-Никольского храма Севастополя отец Георгий передал экипажу корабля икону Николая Чудотворца - святого покровителя моряков.

СТОЛИЦА РОССИИ - ЧЕРНОМОРЦАМ

В ходе своего двухдневного визита в Крым председатель правительства Москвы Ю. Лужков посетил главную базу Черноморского флота.

Выступая перед черноморцами и севастопольцами, Ю. Лужков заверил, что москвичи и впредь будут делать все, чтобы "поддержать морально и материально Черноморский флот, Севастополь и русских в Крыму". Почти две тысячи квартир построено для семей российских моряков в Севастополе, лучшая в российском военном ведомстве общеобразовательная школа, самый большой за рубежом Черноморский филиал МГУ.

Глава правительства столицы России вручил ключи от квартир нескольким офицерам и мичманам флота. Под звуки оркестра и звон корабельного колокола Ю. Лужков и адмирал В. Комоедов открыли еще одну памятную табличку на новостройке. Через некоторое время ими был торжественно заложен фундамент очередного многоквартирного дома, который будет возведен на средства, выделяемые правительством столицы.

Москвичи посетили Черноморский филиал МГУ, осмотрели строящийся корпус будущего студенческого общежития на 200 мест, который планируется заселить к началу нового учебного года.

Гости черноморцев побывали на Малаховом кургане, где возложили цветы к подножию памятника вице-адмиралу В. А. Корнилову и посадили дерево.

На площади Нахимова Ю. Лужков передал в дар севастопольцам три автобуса, на борту которых начертано: "Москва - морякам Севастополя".

Командующий Черноморским флотом адмирал В. Комоедов в своем выступлении на митинге отметил, что Черноморский флот сохранен, боеготов и продолжает действовать во многом благодаря заботе всех москвичей. Адмирал В. Комоедов особо отметил тот факт, что на днях боевой состав флота пополнился только что вышедшим из ремонта гвардейским ракетным крейсером "Москва".

С Графской пристани командующий ЧФ адмирал В. Комоедов, мэр российской столицы Ю. Лужков и члены московской делегации направились на борт гвардейского ракетного крейсера "Москва".

На борту высоких гостей встретил командир соединения надводных кораблей контр-адмирал В. Васюков. После его доклада о готовности крейсер вышел в открытое море.

По традиции боевой работе предшествовал волнующий ритуал отдания почестей погибшим морякам-черноморцам. На волны лег венок, а затем Юрий Михайлович принял самое непосредственное участие еще в одной важной для "москвичей" процедуре - посвящении молодых моряков в гвардейцы. Глава правительства Москвы вручил гвардейские знаки и ленточки матросам, недавно прибывшим служить на флагман Черноморского флота.

- Учитесь морскому делу. Ваша служба важна для России, - напутствовал новоиспеченных гвардейцев Ю. Лужков.

Сигнал учебной тревоги напомнил экипажу и гостям ГРКР "Москва" об основной цели нахождения крейсера в полигоне. Развернулся интенсивный учебный бой, до предела насыщенный выполнением различных учебно-боевых упражнений. Самое сильное впечатление на москвичей, похоже, произвели пуски зенитных ракет, залпы 130-мм и 30-мм артиллерийских установок. Ю. Лужков поздравил гвардейцев с успешным завершением учений.

Участники боевых расчетов крейсера и лучшие гвардии капитан 3 ранга Э. Оруджиев, удостоились грамот от премьера правительства Москвы.

- Я счастлив тем, что гвардейский ракетный крейсер жив и боеготов, - поделился своими впечатлениями с присутствовавшими Юрий Михайлович Лужков. - В Николаеве несколько лет назад мне было больно смотреть, как медленно погибает у причала крейсер "Слава". Мы дали ему новое имя "Москва" с одной лишь целью - совместными усилиями возродить к жизни стального исполина. Важно, что теперь есть конкретный результат - корабль в море.



Ритуал посвящения в гвардейцы. Фото А. Григорьева

“РЯДОВЫЕ ПЕРА”

Так называется одна из экспозиций Музея локальных войн и конфликтов, созданного по инициативе главы Балашихинского района Московской области Владимира Самоделова. Она посвящена погибшим военным журналистам - тем, кто не вернулся в редакцию из Афганистана, Таджикистана и Чечни, и рассказывает о нелегком труде летописцев солдатского подвига, их профессиональных и духовных качествах. Какую бы форму они ни носили: моряка, авиатора или пехотинца, - общим было завещанное еще в Великую Отечественную: “Жив ты или помер, главное, чтоб в номер материал успел ты передать”.

На церемонии открытия экспозиции “Рядовые пера”, которая состоялась в балашихинской СШ № 11 (директор - Г.Карасева), присутствовали первый заместитель

главы администрации района Валентин Братков, священник Преображенского храма г.Балашихи иерей Михаил Макашов, педагогический коллектив и старшеклассники школы, члены школьного кружка “Юный журналист”, курсанты гуманитарного факультета Военно-технического университета спецстроя России.

Среди боевых побратимов погибших военных журналистов - автор дилогии “Кавказ-

ский крест”, лауреат премий Союза журналистов России и МВД РФ полковник Борис Карпов, ВРИО главного редактора журнала ВВ МВД РФ “На боевом посту” полковник Юрий Кислый, главный редактор журнала спецподразделений “Братишка” Сергей Колесников, начальник телестудии ГУВД г.Москвы “Петровка, 38” подполковник милиции Виктор Бирюков, выпускник факультета журналистики ЛВВПУ 1973 г. - ныне начальник отдела по общественно-политическим связям администрации Балашихинского района полковник запаса Виктор Харченко, редактор отдела журнала МО РФ “Морской сборник” капитан 1 ранга Александр Молчанов.

Гости школы поделились с присутствовавшими воспоминаниями о своих боевых коллегам и друзьях, чьи фотографии и личные вещи представлены в экспозиции музея “Рядовые пера”, военных корреспондентов журнала ВВ МВД РФ “На боевом посту” **старшем лейтенанте Анатолии Ягодине** (погиб в Чечне 18 апреля 1996 г.), газеты ТуркВО “Фрунзевец” **майоре Валерии Глезденеве** (погиб в Афганистане 10 октября 1984 г.), газеты ПриВО “Солдат Отечества” **майоре Владимире Долгих** (погиб в Таджикистане 21 августа 1999 г.), газеты “Красная звезда” **полковнике Владимире Житаренко** (погиб в Чечне в новогоднюю ночь 1995 г.), журнала МО РФ “Морской сборник” **капитане 1 ранга Александре Лоскутове** (погиб в Чечне 20 декабря 1999 г.), телеоператоре телестудии ГУВД г.Москвы “Петровка, 38” **рядовом Антоне Круглове** (погиб в Чечне 31 декабря 1999 г.).

Сегодня уже нет страны, которую представлял майор В.Глезденев, нет окружной газеты Туркестанского военного округа “Фрунзевец”, в которой он работал, не существует и Львовского высшего военно-политического училища, которое стало альма-матер для многих ушедших из жизни военных журналистов. Но сильны традиции, жива память о них.

В конце вечера школьники вручили алые гвоздики присутствовавшим в зале близким родственникам погибших: Юрию Ивановичу Круглову - отцу телеоператора Антона Круглова, Клавдии Николаевне и Александру Лоскутовым - вдове и сыну капитана 1 ранга А.Г.Лоскутова.



К вопросу о военно-морской политике России

Военно-морская политика как одна из составных частей государственной политики морских развитых государств исторически ведет свое начало с 1494 г., когда Испания и Португалия заключили соглашение о разделе богатств Мирового океана, освещенное папой римским. Ответственность за обеспечение безопасности морских перевозок и сохранение потока колониальных грузов для блага Испании и Португалии возлагалась на военные флоты, целью применения которых было выполнение государственной (монаршей) воли по соблюдению условий соглашения. Провозглашение монополии двух стран на Мировой океан вызвало недовольство со стороны Англии, Голландии, Франции, которые вступили в борьбу за свою долю прибыли. Выражение государственной воли о строительстве морских судов в России состоялось в 1696 г. при Петре I, в США - в 1794 г. при президенте Дж. Вашингтоне.

С началом "холодной войны" в 1946 г. и принятием ядерного оружия на вооружение военных флотов все формы межгосударственного противоборства в Мировом океане приобрели комплексный характер взаимодействия с общегосударственной и военной политикой как составной частью военно-политической стратегии обеспечения национальной безопасности государства с морских направлений. Военно-морские флоты стали основным средством защиты национальных интересов стран в Мировом океане и важным рычагом в реализации целей внешней политики каждого морского государства в мирное и военное время.

Краткий ретроспективный анализ истории идей, решений и опыта американской, английской, французской и российской военно-морских политик хотелось бы начать с изучения специфических особенностей, принятой в каждом государстве терминологии и методов исследования проблем военно-морской политики. Затем важно проанализировать характерные черты смысла и трактовки содержания военно-морской политики развитых государств, и на этой основе теоретически обобщить сущность, содержание понятия военно-морской политики и определить ее место в системах государственной политики США, России и других ведущих морских держав.

Терминологически в рамках данной статьи под "военно-морской политикой" понимается система мер и действий высшей политической власти каждого морского государства по следующим направлениям:

защита своих национальных интересов в Мировом океане, обоснование облика "морской мощи" и выделение ресурсов для строительства, развития и применения своего военно-морского флота в целях разрешения проблем политического, экономического, военного и правового противоборства соперничающих держав по захвату новых и удержанию имеемых государством территорий и экономических зон в стратегически важных районах Мирового океана;

создание систем базирования и судостроения военных и торговых флотов;

контроль грузопотоков товаров (рабочая сила, драгоценные металлы, минеральное сырье и морепродукты);

навигационное и метеорологическое обеспечение;

бюджетное финансирование и банковское обслуживание;

таможенное обложение грузопотоков;

сдерживание агрессии против своей страны с морских направлений.

Анализ эволюции американской, английской, французской и российской военно-морских политик позволяет теоретически обобщить и сформулировать современное содержание военно-морской политики, практически присущее всем ведущим морским странам.

Под современным содержанием военно-морской политики применительно к государству - обладателю военно-морских сил (военно-морской флот, авиация ВМС и

морская пехота) или военно-морского флота (применительно к России и другим республикам бывшего СССР) предлагается понимать целостный процесс одновременного функционирования многоуровневой системы высшего политического руководства, государственного управления и системы объектов военно-морской деятельности, которую условно можно подразделить на три основных направления военно-морской политики, отражающих ее внешнеполитическое, военно-стратегическое и внутривнутриполитическое содержание.

Для мирового сообщества внешнеполитическое содержание военно-морской политики каждого морского государства включает:

а) психологическую составляющую "военно-морской мощи" страны как средства сдерживания агрессора с морских направлений и защиты национальных интересов своей страны в Мировом океане;

б) обоснование системы мер и действий внешней политики своей страны с опорой на "военно-морскую мощь" в Мировом океане и решение задач обеспечения военной и других видов национальной безопасности страны в системе мирового сообщества;

в) участие в мировом процессе регулирования и соблюдения международно-правовой ответственности в области военно-морской деятельности и защита национальных интересов своей страны в Мировом океане, а также внедрение норм международного права в систему государственного права всех морских держав.

Военно-стратегическое содержание военно-морской политики для обороны страны и военного искусства предполагает:

а) обоснование облика, роли, целей и задач применения "военно-морской мощи" в системах государственной, военной, морской политики, обеспечения военной безопасности своей страны с морских направлений и защиты ее национальных интересов в Мировом океане в мирное и военное время, а также утверждение главой правительства страны "Военно-морской доктрины государства";

б) обоснование и создание системы нормативно-правового регулирования военно-морской деятельности страны в мирное время и вооруженного применения "военно-морской мощи" в военное время;

в) создание системы представительства ВМС в органах исполнительной и законодательной власти.

Для национальной безопасности страны и сопредельных стран внутривнутриполитическое содержание военно-морской политики представляет собою обоснование высших политических решений по управлению процессами функционирования государственных и законодательных органов власти, системы объектов военно-морской деятельности по оценке масштабов экономических издержек государства для решения следующих проблем:

а) выделения ресурсов на создание, содержание и развитие "военно-морской мощи" страны и подготовку кадров, социальное и медицинское обеспечение кадров военного флота, их семей;

б) оценки масштабов и характера воздействия аварий ядерных и химически опасных объектов военно-морской деятельности на состояние военной и других видов национальной безопасности своей страны и сопредельных стран, а также оценки величины экономических издержек государства на покрытие ущерба от опасных проявлений аварий объектов военно-морской деятельности для населения и территорий страны;

в) создания систем обеспечения устойчивости функционирования объектов военно-морской деятельности и подготовки управляющих кадров этой деятельностью, проведения предупредительных и аварийно-восстановительных работ, социальной и медико-психологической реабилитации военнослужащих, населения и экологической реабилитации территорий страны.

В соответствии с принятыми в начале 60-х годов XX века принципами государственного планирования стран НАТО военно-морская политика является специфической составной частью трех уровней общегосударственной политики морских держав альянса. На высшем уровне общегосударственной политики военно-морская политика является ее подсистемой в области определения приоритетов, ресурсов, интересов государства, которые необходимо защищать "национальной мощью" ("national power") в Мировом океане. На втором уровне, военно-морская политика является подсистемой "военно-политической стратегии обеспечения национальной безопасности" - как наука и политическое искусство в области защиты национальных интересов в Мировом океане и обеспечения национальной безопасности страны с морских направлений. На третьем - военно-стратегическом уровне - военно-морская политика явля-

ется надсистемой для военной стратегии в качестве военно-политического обоснования стратегического замысла применения "военно-морской мощи" в наиболее важных для США, НАТО и союзных с ними морских держав районах Мирового океана, в которых ВМС обеспечивают реализацию целей национальной политики США с помощью силы или угрозы применения силы.

В России уровни планирования государственной политики еще не определены, а формирование военно-морской политики начато только в 2000 г.

Обоснованность сущности и содержания военно-морской политики морских держав, входящих в НАТО, опирается на развитую теорию и публичную защиту высшими руководителями военно-морских сил в представительных комиссиях при правительственных и законодательных органах каждого морского государства своих взглядов на обоснование стратегического замысла применения "военно-морской мощи" в наиболее важных для них районах Мирового океана. И только после неоднократного согласования стратегического замысла применения "военно-морской мощи" в представительных и бюджетных комиссиях документы ВМС получают утверждение в виде правительственного и законодательного решения на бюджетное финансирование и строительство в определенные сроки конкретного количества соединений военно-морских сил, авиации ВМС и морской пехоты, систем базирования, судостроения и судоремонта.

Замысел применения "военно-морской мощи" предусматривает в своем содержании:

а) системное военно-политическое обоснование целей и задач применения "военно-морской мощи" по защите национальных интересов в Мировом океане;

б) военно-техническое и финансовое обоснование создания и эксплуатации перспективных образцов вооружений и новых соединений "военно-морской мощи" применительно к условиям определенных районов Мирового океана или к срокам окончания жизненных циклов прежних систем вооружений;

в) обоснование подсистем управления, базирования, судоремонта и всестороннего обеспечения.

В силу изложенных причин министр обороны и главнокомандующий военно-морскими силами каждой морской державы при обосновании замысла применения "военно-морской мощи" выступают одновременно в двух ипостасях - политика и флотоводца (полководца), при условии достижения согласия и одинакового понимания интересов своей страны и роли ВМС в их достижении, а также совпадения взглядов с высшей политической властью в своей стране.

Анализ эволюции американской, французской и английской политик показал, что в США и других странах НАТО военно-политические концепции военно-морской политики разработаны давно, имеют самостоятельную целостность и традиционно именуется военно-морской политикой государства или коалиции государств. Для их осуществления имеется структура политических органов подготовки и проведения консультаций глав государств в области военно-морской политики и защиты национальных интересов стран и коалиций в Мировом океане. Существует структура и военных органов планирования, подготовки и контроля за неукоснительностью выполнения военно-морской составляющей ядерной политики в ВМС, оперативной готовностью морских ядерных сил к решению боевых задач ядерного сдерживания и обеспечению неуязвимости морских стратегических сил, обеспечению ядерной и других видов безопасности кораблей ВМС в период эксплуатации, соблюдению режима нераспространения ядерного оружия и перспективных образцов нового технологического оружия.

Главное направление современной военно-морской политики США, Франции, Великобритании после распада СССР и Организации Варшавского Договора сохранилось прежнее - обеспечение господства объединенных военно-морских сил НАТО в Мировом океане, в воздушном и подводном пространствах на морских ТВД, осуществление ядерного и силового (в обычном оснащении высокоточных средств) сдерживания России с морских направлений и ограничение боевых возможностей ее военно-морского флота.

Военно-морские силы ведущих морских государств мира в обозримом будущем будут играть важную роль не только в защите национальных интересов своих государств в Мировом океане, но и в системе обороны своих стран и коалиций. ВМС являются наиболее универсальным видом вооруженных сил с высокой боевой устойчивостью, способным решать широкий круг военно-политических задач, поставленных правительствами своих стран, в мирное и военное время на океанских, морских просторах и на приморских направлениях сухопутных театров. Располагая более чем половиной стратегических ядерных боеприпасов (подводного базирования), огромным боекомплексом

том ракетного высокоточного оружия, мощной штурмовой авиацией, мобильной морской пехотой, военно-морские силы США и НАТО способны организовать военное присутствие и оказывать влияние на политику стран-держателей сырьевых ресурсов практически в любом регионе земного шара.

Планы совершенствования военно-морской политики и стратегического планирования боевого и повседневного применения ядерных и обычных вооружений с морских направлений для каждой морской державы, входящей в объединенные военно-морские силы НАТО, носят комплексный характер, приводят к резкому возрастанию оперативности управления, многовариантности их боевого применения против России и стран "третьего мира". Расширение планов потенциального применения обычного и ядерного оружия ВМС США, ОВМС НАТО в региональных конфликтах чревато угрозой роста враждебности между странами, возрастанием опасности развязывания локальных войн или создания прецедента предъявления санкций ООН к России, например, за несвоевременное выполнение обязательств по сокращению ядерных и химических вооружений, как это было сделано в отношении Ирака. В подобной ситуации гарантии безопасности, даваемые нам США и НАТО, становятся практически бессмысленными.

Разрешение научных проблем российской военно-морской политики может быть произведено на основе уточнения частных задач исследования ее общего содержания и теоретического уточнения сущности и содержания самого понятия "военно-морская политика России". Необходимо уточнить также понятия ядерного, обычного (военно-силового) сдерживания вероятного агрессора и обороны России с морских направлений, отражающих системные признаки ее общегосударственной и военной политики. Потребуется также уточнить теоретическое содержание категории "военно-морской политики" как составной части военной политики Российской Федерации и политики обеспечения национальной безопасности России с морских направлений применительно к условиям морской среды, пространству и пределам протяженности географических и функциональных границ Мирового океана.

В методологическом аспекте потребуется уточнение понятийного аппарата, определение теоретического базиса и выбор адекватной системы методов, апробированных математических моделей, позволяющих получать количественные, практически измеряемые результаты различных процессов военно-морской политики и ядерного сдерживания с морских направлений. Частной проблемой развития методологических основ военно-морской политики является научное обоснование путей формализации решаемых ею задач и выбор состава методик моделирования.

В методическом аспекте понадобится нахождение тесной взаимосвязи между деятельностью высшего политического руководства страны в области военно-морской политики и процессами управления. Эта задача потребует применения комплекса моделей, обеспечивающих оптимальность и адаптивность решений высшего политического руководства России в области военно-морской политики, военной и политики ядерного сдерживания.

В практическом аспекте понадобится разработка предложений по обеспечению стратегической стабильности в Мировом океане, управлению российской военно-морской политикой, обеспечению военной безопасности России с морских направлений.

В нормативно-правовом аспекте понадобится обоснование практических предложений по совершенствованию:

- а) нормативно-правовой базы Военно-Морского Флота;
- б) уточнению функций военно-политического руководства России в области управления военно-морской политикой и военно-морской деятельностью;
- в) системы обеспечения устойчивости функционирования объектов военно-морской деятельности России.

В социальном аспекте понадобится обоснование практических предложений по совершенствованию социального положения командного состава кораблей, соединений, флотов; обеспечению социального смысла возрождения ВМФ России и социального престижа военно-морской службы.

Следовательно, необходимо определение сущности и содержания российской военно-морской политики как категории общегосударственной и военной политики, уточнение ее взаимосвязей с государственной и военной политикой, военной стратегией и определение роли и места ВМФ в системе обеспечения военной безопасности страны с морских направлений.

Вице-адмирал Ю. ГЛАДЫШЕВ,
кандидат военных наук, профессор

СТОЯТЬ НА ЗАЩИТЕ ЗАКОННОСТИ

Французский философ-просветитель Шарль Луи Монтескьё как-то подметил: "Несправедливость по отношению к одному представляет угрозу для всех". Спросите сегодня любого военного психолога, и он приведет вам добрый десяток случаев, подтверждающих справедливость этих слов. Если при этом принять во внимание, что Монтескьё произнес их более двух с половиной веков назад, то можно утверждать, что человеческая психология мало изменилась с тех пор. Из чего следует, что человек, который в наше время считает, что с ним обошлись несправедливо, по-прежнему требует к себе повышенного внимания. И тем паче, если он носит военную форму и имеет доступ к оружию.

В первых рядах тех, кто по роду своей деятельности призван стоять на защите законности, прав и свобод моряков-черноморцев, пресекать любую несправедливость по отношению к ним, должны находиться военные прокуроры. "Удаётся ли это военным юристам?" - этот вопрос стал главной темой беседы с военным прокурором Черноморского флота полковником юстиции И. Лебедем.

— Игорь Иванович, в связи с тем, что это ваше первое выступление на страницах "Морского сборника", расскажите нашим читателям, хотя бы вкратце, об истории флотской прокуратуры?

— С 1991 до середины 1999 года российских правоохранительных органов на Черноморском флоте не существовало. На сегодняшний день, кроме аппарата военной прокуратуры флота, который размещается в Севастополе, в её состав также входят три прокуратуры гарнизонного звена, две из которых действуют на территории автономной республики Крым - в Севастополе и Феодосии, а одна на российской территории - в Новороссийске.

Считая себя законными преемниками военной прокуратуры, существовавшей на флоте, мы ведём отсчёт истории своей части с января 1923 года, когда решением Советской власти на Черноморском флоте была образована данная структура.

— Последний год XX века, по сути дела, стал первым календарным годом, на всём протяжении которого о Черноморском флоте заботилась "собственная" военная прокуратура. Каким он получился?

— Трудным. Отчасти потому, что нашим работникам, съехавшимся в Крым чуть ли не со всей России, ранее не доводилось работать вместе, им также не была знакома и специфика флотской

службы здесь.

С другой стороны, мы столкнулись с тем, что порой не только моряки, но и отдельные флотские командиры не до конца понимают цели и задачи, решать которые призваны органы военной прокуратуры.

Наверное, именно поэтому в своём представлении о предназначении военных прокуроров они исходят, прежде всего, из тех слов, которыми зачастую описывается наша работа: "прокурорская проверка", "возбуждение уголовного дела", "опротестованное решение" и т. п. Мало кто в этой ситуации отдаёт себе отчёт в том, что это лишь одна сторона нашей работы.

Другую нужно описывать словами "разъяснение", "предупреждение", "профилактика". Однако зачастую это остаётся вне поля зрения большинства людей. А ведь именно это направление составляет в общей сложности добрую половину всей нашей работы.

Ещё об одном неприятном "открытии" хотелось бы сказать. Памятуя о том, какое большое значение уделяется сегодня укреплению воинской дисциплины, проанализировал практику проведения в частях судебных заседаний. Каково же было моё удивление, когда обнаружилось, что в течение первых двух лет с тех пор, как Новороссийский гарнизонный военный суд начал проводить в Севастополе свои выездные заседания, ни один (!) командир не ходатайствовал об учас-

тии в суде в качестве общественных обвинителей тех, кто служил ранее вместе с правонарушителем.

Мне кажется, что этот метод формирования здорового общественного мнения, обстановки нетерпимости к всевозможным проявлениям нарушения уставного порядка непосредственно внутри воинского коллектива незаслуженно забыт. Я более чем уверен, что председательствующий суда, понимая, какую важную роль будет играть на процессе общественный обвинитель, никогда не откажет командиру части в удовлетворении такой просьбы.

И последнее. Само по себе наказание никогда не являлось главной целью нашей деятельности. Думаю, что не ошибусь, если скажу, что со стороны военной прокуратуры это была и будет лишь вынужденная мера, когда по-другому поступить уже невозможно.

— Есть ли на Черноморском флоте те, кто придерживается такой же точкой зрения?

— Мне приятно отметить, что в первую очередь наша работа находит полную поддержку у командования флота. Во многом благодаря именно той позиции, которую по отношению к нам занимает командующий Черноморским флотом адмирал Владимир Комоедов, мы смогли в сжатые сроки обустроиться на новом месте и приступить к работе.

Вместе с тем есть случаи, когда при всей нашей дипломатичности, нам так и не удаётся наладить должного взаимопонимания с тем или иным командиром, который в лучшем случае предпочитает сторониться работников военной прокуратуры.

А ведь ни для кого не секрет, что сообщать всегда легче решать любые проблемы. Ведь в конце концов, наши работники владеют обстановкой и прекрасно знают те трудности, с которыми сталкиваются командиры. Именно по этой причине я рекомендую им, прежде чем принимать решение по какому-нибудь важному и многоплановому вопросу, посоветоваться с прокурорскими работниками. С одной стороны, это поможет избежать нарушения действующего законодательства и, как следствие, последующей отмены незаконного решения, а с другой - я уверен, что военный юрист всегда подскажет, как воплотить задуманное в жизнь законным способом.

— Вы могли бы на каких-нибудь простых примерах проиллюстрировать преимущества, которые несёт с собой более тесное общение командования частей и руководства предприятий флота с работниками военной прокуратуры?

— Согласно действующим приказам каждый командир обязан докладывать о любом выявленном им происшествии и уж тем более преступлении по команде и, в том числе, немедленно сообщать об этом и в органы военной прокуратуры. К сожалению, нередко доклад нам поступает с заметным опозданием.

Возьмём такой пример. Во время езды по городу водитель совершил дорожно-транспортное происшествие, в результате которого погиб пешеход. Если командование части сразу же сообщит об этом в военную прокуратуру, на место происшествия тут же будет направлена группа наших работников, которые по горячим следам постараются установить степень вины военного водителя в случившемся.

Думаю не стоит объяснять, насколько изменится тональность рапорта офицера вышестоящему командованию, если он, сославшись на выводы, сделанные работником военной прокуратуры на месте происшествия, не через день, два или неделю, а сразу же доложит, например, о полной невиновности своего подчиненного в случившемся. А такие случаи имели место.

О том, к чему может привести игнорирование тесного сотрудничества с прокуратурой, хорошо иллюстрирует другой пример. Ещё свежи воспоминания о том, как налоговые органы Украины обвинили руководство 13-го судоремонтного завода в уклонении в течение длительного времени от уплаты налогов. Вопрос стоял настолько остро, что против директора и главного бухгалтера завода было возбуждено уголовное дело. Причём предполагалось даже заключить их под стражу. Только оперативное вмешательство командования и аппарата военной прокуратуры флота помогли избежать применения по отношению к этим должностным лицам столь строгой меры пресечения.

В последующем это уголовное дело было передано нам. Разобравшись во всем досконально, мы на законных основаниях прекратили данное уголовное

дело. Выводы из случившегося, я надеюсь, руководство 13-го судоремонтного завода сделало соответствующие.

— Кажется, сейчас самое время спросить вас о результатах работы военной прокуратуры флота в истекшем году?

— Совместными усилиями командования флота и войсковых частей, работников военной прокуратуры удалось добиться того, что в 2000 году на Черноморском флоте не было зафиксировано ни одного случая криминального убийства. И не только непосредственно среди российских военнослужащих, но и с их стороны по отношению к гражданскому населению, что также немаловажно, особенно если учесть то, что основные силы флота базируются за пределами Российской Федерации. За этот период не было зафиксировано ни одного преступления, связанного с незаконным оборотом наркотиков либо с хищением оружия. Благодаря вмешательству прокурорских работников были восстановлены права более четырехсот военнослужащих. Эта работа нашла своё продолжение и в текущем году.

Уверенность в том, что мы находимся на правильном пути, в нас вселило выступление Президента России Владимира Путина в январе этого года на коллегии Генеральной прокуратуры России, где он назвал прокурорскую работу "естественным компенсатором слабости системы соблюдения законности и правопорядка" в нашем государстве.

— Но ведь эта цитата ничего не говорит о приоритетах, которые существуют во всякой работе. Вполне логично было бы, например, предположить, что прокуратура, как часть государственной машины, в первую очередь будет стремиться отстаивать именно государственные интересы, а не личности?

— Ответ на этот вопрос был дан еще в начале девяностых годов. Конституция новой России четко закрепила изменившийся порядок приоритетов. На первое место была выдвинута защита интересов личности и лишь потом государства.

Конечно, это вовсе не означает, что теперь мы занимаемся исключительно защитой прав и свобод человека и полностью оставили в стороне дела, связанные с защитой интересов государства. Одной из первоочередных задач, напри-

мер, поставленных перед нами руководством Генеральной и Главной военной прокуратуры является обеспечение надзорными средствами высокой боевой готовности войсковых частей. Со своей стороны мы делаем всё от нас зависящее для выполнения этой задачи. Тот факт, что по итогам 2000 года Черноморский флот был признан лучшим в Военно-Морском Флоте России, я уверен, есть и наша заслуга.

— Скажите, а по уголовным делам, возбужденным российской военной прокуратурой, привлекаются ли к ответственности служащие, которые являются гражданами Украины?

— Мы не можем расследовать уголовные дела в отношении граждан Украины. По этой причине, если мы устанавливаем, что служащий флота, попавший в поле нашего зрения, не имеет российского гражданства, мы возбуждаем ходатайство о передаче этого дела в правоохранительные органы Украины для дальнейшего расследования и принятия по нему процессуального решения.

Такие наши действия объясняются тем, что в плане юрисдикции мы строго ограничены рамками только своего контингента - гражданами России. Причем нам подведомственны только те случаи, когда совершаются правонарушения против Российской Федерации либо против ее граждан. Если же российский гражданин, будь-то военнослужащий или, к примеру, штатский человек, приехавший в Крым отдохнуть, совершит преступление против Украины или ее граждан, то этим делом будут заниматься территориальные правоохранительные органы Украины.

— А к анонимным жалобам осталось прежнее отношение?

— Да, как и раньше, они не подлежат рассмотрению. Правда, особо "одаренные" анонимщики в последнее время сменили тактику. Не так давно, например, в адрес прокуратуры пришла жалоба. Подчиненный жаловался на своего командира, излагал многочисленные факты нарушений им действующего законодательства. В связи с тем, что данное письмо было подписано, а на конверте стоял домашний адрес, по изложенным в нем фактам была назначена прокурорская проверка. В ходе ее было установлено, что это обычная клевета — ничего из изложенного в ней не подтвер-

дилось. Ну а поскольку сам факт проверки по жалобе к этому времени уже стал достоянием гласности, о результатах нашей работы было извещено не только командование части, но и личный состав. В подобных случаях иначе и нельзя поступать, ибо мы прекрасно понимаем, чего стоит доброе имя человека.

— А есть ли на флоте коллективные жалобы?

— Согласно уставу, военнослужащие не имеют права подавать коллективные жалобы, но если вы имеете в виду жалобы большой группы военнослужащих на допущенное по отношению к ним одно и то же нарушение, то такие имеются. Возьмем хотя бы ситуацию с выплатой денег взамен продовольственного пайка по заниженному переводному коэффициенту в авиационном гарнизоне Кача. Вмешательство наших работников помогло в короткие сроки вернуть эту ситуацию в правовое русло.

— Ну что ж, о том, как работники военной прокуратуры стоят на защите конкретного человека, мы теперь знаем, а как выглядят другие показатели вашей работы?

— Исходя из специфики базирования Черноморского флота, много сил и внимания мы уделяем защите экономических интересов российского государства. Возьмем, к примеру, уже упомянутый нами 13-й судоремонтный завод. Длительное время налоговые органы Украины настаивали на том, чтобы в числе обязательных налоговых выплат в бюджет этой страны, был и 20-процентный налог на добавленную стоимость. При этом они распространяли данное требование и на те заказы, которые российский завод выполнял на российских военных кораблях за счёт средств, выделяемых на эти цели из российского бюджета.

Будучи уверенными в незаконности такого подхода, мы совместно с командованием флота и руководством завода проделали огромную работу, но в конце концов добились своего. Начиная с середины прошлого года при налоговых отчислениях за выполнение таких заказов на 13-м судоремонтном заводе используется нулевая ставка НДС. Как вы понимаете, это позволило существенно снизить стоимость работ, производимых для нужд российского ВМФ на данном предприятии. Полученная таким обра-

зом экономия средств только за вторую половину 2000 года составила свыше 12 миллионов рублей.

Следующей задачей, стоящей перед работниками военной прокуратуры флота, является пресечение разворовывания военного имущества, финансовых махинаций и других злоупотреблений экономического характера. К счастью, ситуация с этими видами преступлений на Черноморском флоте не столь драматична. Однако и здесь находятся люди, желающие запустить руку в карман государства. Нашими следователями, например, завершается расследование нескольких уголовных дел в отношении офицеров, проходящих службу в Новороссийской ВМБ. Один из них был уличён в присвоении нескольких автомашин, другой в составлении фиктивного договора, благодаря которому сумел обратить шефскую помощь себе во благо.

В разговоре об экономических преступлениях особо выделяется тема финансовой дисциплины. В настоящее время это наиболее больной вопрос. Нам известны случаи, когда отдельные нерадивые начальники использовали целевые средства не по назначению. Например, на покупку мобильных телефонов.

— Большой резонанс получила операция “Жильё”, которую проводит ваша прокуратура. Расскажите о ней подробнее.

— В марте этого года исполнился ровно год с того момента, как мы объявили о начале проведения надзорной операции под этим названием. Цель, которую мы ставили при этом перед собой, заключалась в том, чтобы проверить как соблюдается жилищное законодательство в отношении моряков-черноморцев. Тем самым мы хотели хотя бы частично способствовать снятию напряжения, существующему на флоте в жилищном вопросе. С этой целью мы начали проводить работу по выявлению жилья, полученного по линии Министерства обороны России и незаконно удерживаемого на территории Украины.

Правда, уже в ходе проведения самой операции мы вынуждены были перестраивать свою работу. Дело в том, что в ходе проверки были выявлены случаи нарушения жилищного законодательства, не только теми, кто в своё время перевёдился с флота к новому месту службы в

Россию, или же увольнялся туда на пенсию, но и у тех, кто непосредственно из России переводился на флот. Всё это не замедлило сказаться на сроках проведения данной акции. Одна только переписка с адресатами, расположенными порой за тысячи километров от Черного моря, при нынешней скорости доставки почтовой корреспонденции, грозит растянуть проведение этой акции ещё на год.

В течение первого года нами было проверено соблюдение жилищного законодательства несколькими тысячами военнослужащих. У части из них были выявлены нарушения. Понимая, что их появлению нередко способствовала неурегулированность данного вопроса на межгосударственном уровне, в течение первого года мы предоставляли возможность самому нарушителю вернуть данный вопрос в правовое русло. Благодаря этому, то есть без какого-либо уголовного преследования с нашей стороны, государству были возвращены сотни тысяч рублей, а квартирно-эксплуатационным органам сдано несколько десятков квартир, причём не только на Черноморском флоте, но и далеко за его пределами.

К сожалению, не все нарушители жилищного законодательства пожелали самостоятельно исправить допущенные ошибки. Сегодня уже стало очевидным, что кое-кто попытается уклониться от правового решения жилищного вопроса. В этой ситуации мы вынуждены были начать действовать свойственными нам методами — то есть возбудили уголовные дела в отношении лиц, незаконно удерживающих жилые помещения.

— Тот факт, что вашим работникам приходится выполнять свои обязанности на территории хотя и дружественного, но всё-таки чужого государства, накладывает какие-то особенности на их работу?

— Безусловно, и в первую очередь это чувствуется в тех случаях, когда речь заходит о защите российских государственных интересов. Вместе с командованием флота мы прорабатываем правовую сторону вопроса оплаты за хранение в арсеналах ЧФ РФ на протяжении вот уже почти четырёх лет порядка 1000 (!) вагонов снарядов, отошедших в результате раздела Черноморского флота украинской стороне. Любой трезвомысля-

щий человек понимает, что охранять такое хозяйство дело не только хлопотное, но и весьма затратное.

Или возьмём другой пример. В период с 1992 по 1996 годы, когда ещё не был определён статус Черноморского флота, российская сторона, понимая, что черноморцы оказались заложниками неурегулированных межгосударственных отношений, по-прежнему продолжала вкладывать значительные средства в строительство жилья для военных моряков. В этот период на украинской территории за российские деньги было построено в общей сложности сорок пять домов, в которых на сегодняшний день проживает одна тысяча девятьсот сорок четыре семьи черноморцев. И хотя все эти дома были построены исключительно на российские средства, ни один из них до сих пор не оформлен в российскую собственность. Совместно с командованием флота мы также прилагаем сегодня массу усилий для того, чтобы добиться от украинской стороны юридического закрепления данного факта.

— Это хорошо, что вы держите на контроле такие важные вещи. Однако их разрешение, насколько можно было понять, во многом зависит от украинской стороны. А как обстоят дела в тех случаях, где исключительно российская юрисдикция?

— За 2000 год благодаря усилиям работников военной прокуратуры Черноморского флота был возмещён ущерб государству, а также поставлено на учёт различного имущества на общую сумму два с половиной миллиона рублей. Кроме того, на конец года в российские суды было передано ещё несколько исков на общую сумму, предъявленную к возмещению, порядка семисот тысяч рублей.

И ещё о наших проблемах. Так, например, 22 января 1993 года в Минске главы государств-участников СНГ подписали конвенцию о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам. С тех пор законодательство наших стран существенно изменилось, это вызвало к жизни настоятельную необходимость более детальной проработки на межгосударственном уровне "старых" вопросов.

В этой связи многочисленные двусторонние договоры о правовой помощи, заключённые Россией со странами СНГ, стали достойным продолжением мин-

ской конвенции. К сожалению, между Россией и Украиной такого соглашения до сих пор нет. И это притом, что ежедневная деятельность на территории Украины такого большого воинского контингента, каким является Черноморский флот России, настоятельно вызывает к скорейшему подписанию данного документа.

— Не нужно быть пророком, чтобы понять, что военные прокуроры Черноморского флота, работая сегодня в таких условиях, испытывают колоссальную нагрузку. Что и кто помогает вам и вашим работникам выдерживать её?

— Прежде всего, высокий моральный дух и чувство гордости за страну, которую представляем. К тому же, мы совершенно не чувствуем себя заброшенными. Буквально с первых дней нашего пребывания здесь у нас сложились дружественные отношения со многими уважаемыми на флоте людьми. Вот только некоторые из них: заслуженный юрист СССР полковник юстиции в отставке Виталий Николаевич Шевченко, возглавлявший прокуратуру Черноморского флота с 1963 по 1973 годы; полковник юстиции в отставке Борис Иванович Сайгин, руководивший прокуратурой флота с 1976 по 1981 год; генерал-майор юстиции запаса Игорь Наумович Киселёв, на долю которого выпало сначала возглавлять прокуратуру нашего флота, а после распада СССР - военную прокуратуру ЧФ и ВМСУ; полковник юстиции в отставке Алексей Иванович Родюков, закончивший военную службу в должности помощника военного прокурора флота; полковник юстиции в отставке Александр Дмитриевич Дряхлов, возглавляющий в настоящее время Совет ветеранов военной юстиции, а также полковник юстиции в отставке Степан Арсентьевич Гусь.

Успешно справляться с обязанностями, возложенными на военную прокуратуру Черноморского флота, во многом помогает высокое мастерство ее работников. К таковым я бы отнес в первую очередь полковников юстиции А. Лалковского и Л. Кривко. Профессионалами высокого класса являются также полковник юстиции О. Сергеев и подполковник юстиции П. Беленко, майор юстиции А. Яковлев.

Хорошо зарекомендовали себя и за-

меститель военного прокурора Феодосийского гарнизона майор юстиции А. Галак, помощник военного прокурора Новороссийского гарнизона капитан юстиции С. Даниленко, старшие следователи Севастопольской военной прокуратуры майор юстиции А. Пенкин и старший лейтенант юстиции А. Лашкевич.

Умело и грамотно строят свою работу военный прокурор Севастопольского гарнизона подполковник юстиции К. Самарский и его заместитель капитан юстиции О. Бойко.

— Каждому, о ком вы только что сказали, безусловно, будет приятно прочитать о себе. Однако, говоря о результатах работы, вы упомянули и о том, что далеко не последняя роль в их достижении принадлежит непосредственно командирам войсковых частей. Кого в первую очередь вы имели в виду?

— К числу таких командиров с полным на то основанием можно отнести руководство авиационных частей из гарнизонов Кача и Гвардейское. За истекший год здесь не было совершено ни одного воинского преступления. Постоянно на высоком уровне поддерживается воинская дисциплина в частях, подчинённых контр-адмиралу Д. Дмитриеву. В Новороссийском гарнизоне умело поддерживает уставной порядок в своей части капитан 2 ранга А. Титков.

В 2000 по сравнению с 1999 годом улучшилось состояние правопорядка в бригаде ракетных катеров, которой командует капитан 1 ранга В. Сапрыкин, и в части охраны водного района, которой командует капитан 1 ранга С. Грицай. Не менее приятно отметить и тот факт, что за истекший период пересмотрели своё отношение к прокурорским работникам и стали сообща с ними работать командиры частей, подчинённые контр-адмиралу Ю. Костырко.

Показали себя как грамотные и умелые руководители органов дознания командиры полка морской пехоты полковник О. Росляков, командир учебного отряда капитан 1 ранга В. Попов, командир флотского экипажа полковник В. Вишняков, а также ещё целый ряд адмиралов и офицеров флота.

Беседу вел С. ЖУКОВ

Современному флоту - современный тыл

ВРЕМЯ ПРИНИМАТЬ ОКОНЧАТЕЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ ПО СОЗДАНИЮ КОМПЛЕКСНОЙ СИСТЕМЫ БАЗИРОВАНИЯ, ТЫЛОВОГО И ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ СИЛ ФЛОТА

Тыл Военно-Морского Флота не может развиваться вне общей системы материального обеспечения Вооруженных Сил РФ, которая в свою очередь полностью зависит от состояния народного хозяйства государства. Впрочем, от решения коренных экономических проблем страны зависит в целом и ход военной реформы, нацеленной на создание современных Вооруженных Сил как с точки зрения их организационно-штатной структуры, так и с точки зрения оснащения их военной техникой, вооружением, материальным обеспечением и т.п.

Каков же долгосрочный прогноз развития нашей экономики? Предполагается, что ежегодный средний прирост ВВП в 2001-2021 гг. составит: в 2001-2004 гг. – 35%; 2005-2006 гг. – 20%; 2007-2011 гг. – 17%; 2012-2021 гг. – 15%. То есть в течение первых 10 лет показатель ВВП подрастет до уровня ВВП в бывшем СССР, затем выйдет на уровень развитых стран мира. Это даст возможность создать реальную экономическую базу для коренного преобразования армии и флота в Вооруженные Силы образца XXI века.

Но это пока проекты. Современная же реальность, как известно, заключается в том, что Вооруженные Силы, как и вся оборонная сфера страны, в течение многих лет испытывают хроническое недофинансирование плановых потребностей.

В последнее время ситуация начала постепенно выправляться.

В 1999-2000 гг. ассигнования на содержание ВС в процентном отношении к расходной части бюджета несколько увеличились. Но рост цен и инфляция "съели" эти увеличения быстрее, чем деньги дошли до Вооруженных Сил.

Так, несмотря на то, что денег на горючесмазочные материалы Вооруженные Силы получают в два раза больше, реальных ГСМ будет закуплено на них на 500 тыс. т меньше.

Аналогичное положение складывается, естественно, не только с топливом. Спе-

циалисты считают, что в подобных условиях организация тылового обеспечения должна быть более гибкой и экономной. Что это означает применительно к Тылу ВМФ в перспективе до 2005 г.?

Определяя место Тыла ВМФ в единой системе тылового обеспечения (ЕСТО), мы должны исходить, во-первых, из закономерностей социально-экономического и военного строительства в целом. В условиях рыночной экономики тыловики должны уметь применять на практике ее законы с пользой для своей сферы. Не будут лишними знания и в области военно-экономической науки.

Во-вторых, необходимо формировать более совершенную систему управления Тылом, мобильную и устойчивую в любых ситуациях. На наш взгляд, реорганизация тылового хозяйства Вооруженных Сил будет включать следующие основные направления:

- переход к территориальному принципу тылового обеспечения войск (ТО);
- проведение оптимальной децентрализации этих процессов с использованием смешанного способа тылового обеспечения;

- придание большей экономической самостоятельности территориальным органам тылового обеспечения (ТОТО).

Рассмотрим подробнее организацию подготовки и перехода к территориальному принципу ТО сил и войск, чтобы определить в ней место комплексной системы базирования, тылового и технического обеспечения (КСБТиТехО) сил флота. Удобнее это будет сделать на примере Калининградской области, в зоне ответственности БФ. Напомню, что Министр обороны РФ С.Иванов приказал всем "силовикам", базирующимся в Калининградской области, перейти в 2001 г. на единую систему тылового обеспечения. Каково же место КСБТиТехО в единой системе тылового обеспечения сил и войск, расположенных в Калининградской области, с учетом истории и реальной обстановки? Как известно, этот

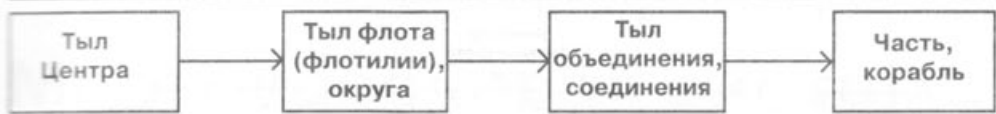


Рис. 1

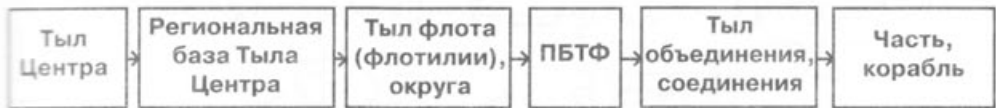


Рис. 2

регион имеет одну существенную особенность - здесь в состав БФ включены все группировки видов и родов ВС и на флот возложена ответственность за все виды обороны.

Преобразования привели к тому, что тыл БФ стал единым органом тылового обеспечения (по территориальному принципу) разнородной группировки войск и сил, расположенных в области.

Приведенная тылом флота военно-экономическая и экспертная (ВЭиЭ) оценка возможности функционирования комплексной системы базирования, тылового и технического обеспечения показала, что существующая МТБ, транспортная сеть, возможности эшелонирования запасов материальных средств, наличие удобных рейдов и гаваней, хороший судоремонтный потенциал, развитая местная экономическая база и имеющиеся перспективы в совершенствовании всей системы материального обеспечения позволяют без существенных затрат создавать в области КСБТиТехО на основе ЕСТО по территориальному принципу.

О возвращении к идее КСБТиТехО уже сказано немало, я хочу сделать акцент на одном - в условиях жесточайшего дефицита военного бюджета, ограниченности в финансировании альтернативы КСБТиТехО пока нет. Только комплексная система базирования, тылового и технического обеспечения может создать условия для концентрации всех материальных и финансовых ресурсов в целях последовательного решения всех поставленных задач.

В процессе формирования КСБТиТехО в ЕСТО можно перейти к более логичному организационному построению тыла по функционально-однородным службам, то есть к формированию служб по принципу единства вида обеспечения и выполняющей его службы. Это технологически оправдано и экономически выгодно. Это наконец позволит прервать процесс увеличения числа служб из-за появления новых видов вооружения и техники. Можно, например, создать в

ВМФ единую службу материального обеспечения.

Подобное, кстати, существовало длительное время в морских пароходствах, где единый орган снабжения обеспечивал суда всеми видами материальных средств. Конечно, подобная перестройка - вещь сложная, но выгоды от нее очевидны, и мы не должны упустить возможность, данную нам Министром обороны РФ.

Говоря о КСБТиТехО, следует также иметь в виду ее построение. Предлагается заменить действующую систему в 4 эшелона на 6-звенную, наиболее полно отвечающую требованиям, предъявляемым к единой системе тылового обеспечения. Для этого надо к существующей системе эшелонирования запасов МС (см. рис. 1) добавить еще два эшелона: региональную базу Тыла Центра (РБТЦ) и передовые базы тылов флотов (флотилий) (ПБТФ).

Предлагаемая система эшелонирования запасов МС будет иметь вид, показанный на рис. 2.

При этом региональная база Центра должна иметь полную финансовую и экономическую самостоятельность, так как при ЕСТО по территориальному принципу схема ее снабжения будет выглядеть так, как показано на рис. 3.

Передовая база тыла флота нужна как раз для того, чтобы обеспечить единство тыла мирного и военного времени, так как в настоящее время все существующие только в документах передовые базы, отделы, отделения тылов флотов (флотилий) являются нештатными, их нет



Рис. 3

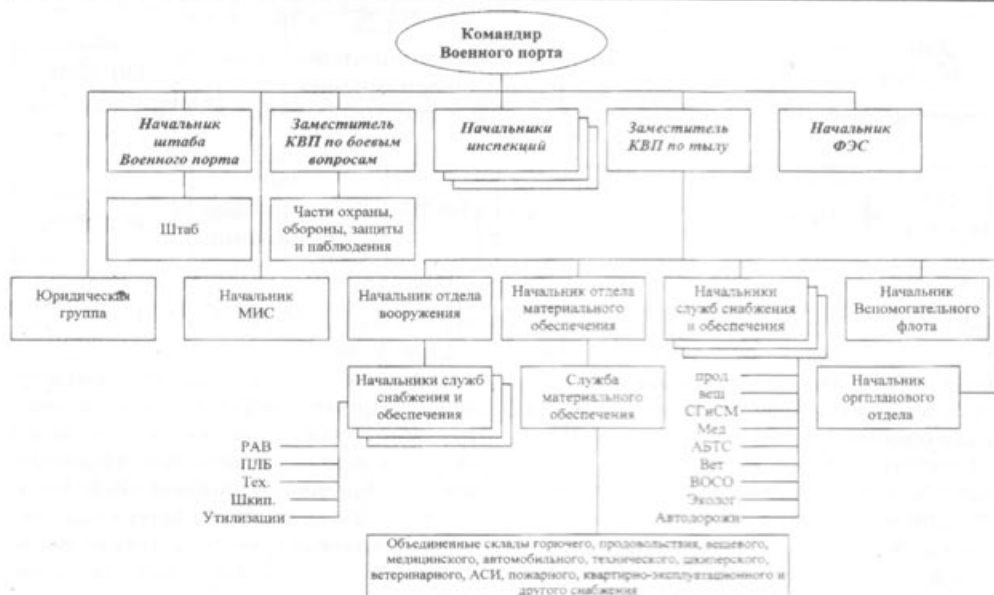


Рис. 4

ни в одной схеме мобилизационного развертывания.

Боеспособность войск и сил флота зависит от устойчивости системы их обеспечения, но она может быть живучей только в том случае, если у центральных органов ВС и ВМФ, в том числе и у его Тыла, будут необходимые силы и средства. А так как ЕСТО предполагается создать для всех силовых министерств и ведомств РФ, то система эшелонирования запасов материальных средств наиболее полно отвечает замыслу построения ЕСТО по территориальному принципу.

С учетом особенностей анклавного положения войск и сил БФ в Калининградской области создание региональной базы Тыла Центра с большими полномочиями и при использовании возможностей местной экономической базы, способной обеспечить разнородную группировку всем ассортиментом продовольствия и вещевым имуществом, дает большой экономический эффект. Расчеты показывают, что переход по продовольственной и вещевой службам на обеспечение ГОЗа из местных ресурсов позволит экономить до 60 млн. рублей, а это двухмесячная потребность в продовольствии всей группировки.

В качестве КСБТиТехО я предлагаю использовать опыт Главного военного порта (см. "Морской сборник" №3 за 2001 г.). Нового ничего выдумывать не нужно, требуется только внести некоторые изменения в терминологию. Тогда комплексная система базирования, тылового и техни-

ческого обеспечения будет выглядеть так, как представлена на рис. 4.

Схему можно опробовать на деле, взяв за основу Балтийский порт и выделив его из состава Балтийской ВМБ (оставив командиру ВМБ боевые (оперативные) функции).

В любом случае настало время принять окончательное решение – быть или не быть комплексной системе базирования, тылового и технического обеспечения сил флота. Так как приказом Министра обороны уже вводится ЕСТО всех силовых министерств и ведомств, ВМФ не должен потерять свое место в этой системе. Проводимые в последние 2-3 года исследования и анализ основных этапов строительства флота и его тыла свидетельствуют о наличии устойчивой, проверенной опытом войн и военных конфликтов (в том числе и в Чечне), опытом оперативной и боевой подготовки в мирное время тенденции развития и совершенствования централизованной системы обеспечения сил ВМФ во всех его звеньях.

В заключение считаю необходимым подчеркнуть, что данная проблема является весьма важной для ВМФ и может быть решена только путем создания комплексной системы базирования, тылового и технического обеспечения войск и сил флота.

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

Многоуровневая система военно-морского образования

Реформа военно-морского образования является частью общей военной реформы и заключается в обеспечении флота необходимыми специалистами путем создания системы многоуровневого, многоступенчатого, непрерывного обязательного профессионального образования в соответствии с государственными образовательными стандартами, квалификационными требованиями и должностным предназначением выпускников. Для реализации этих целей в полном объеме необходимо переоснащение учебно-материальной базы военно-морских учебных заведений современными образцами вооружения и военной техники и освоение передовых информационных технологий обучения а также разработать и ввести в действие государственные образовательные стандарты на военные специальности. Исходя из данного подхода, направлением военного образования ВМФ осуществлена разработка плана строительства и развития системы флотского военного образования на 2001-2005 гг. В данной статье рассматриваются приоритеты военно-морского образования, проблемы профподготовки младших специалистов, пути рационального решения имеющихся противоречий.

Преобразование высших военно-морских училищ в военно-морские институты - это не просто смена вывески. Чтобы сохранить необходимый ВМФ уровень военно-морской подготовки выпускников, требовались немалые совместные усилия. Направления военного образования ВМФ, Управления кадров ВМФ, Организационно-мобилизационного управления ВМФ, наконец, Главкомата ВМФ. Только общими усилиями удалось сохранить сеть высших и дополнительных к ним военно-морских учебных заведений и уже можно ощутить плоды этой сложной работы. Главное в ней - обозначились характерные черты новой системы высшего военно-морского образования, намечены уровни образования, периодичность повышения квалификации, реализована "состыковка" с госстандартом, определены пути наращивания науч-

ного потенциала ввузов и внедрения передовых информационных технологий. Не забыты и проблемы начального профессионального образования старшин и матросов.

Ныне высшее военно-специальное образование в ВМФ обеспечивают пять военно-морских институтов, высшее военное образование - Военно-морская академия. Сохранено и послевузовское образование. Офицеры имеют возможность также учиться в структурных подразделениях адъюнктуры и докторантуры ВМА, СПВМИ, ВМИРЭ, ТОВМИ, ВМИИ.

Сеть учреждений и структурных подразделений дополнительного профессионального образования включает Академические курсы ВМА, ВСОК ВМФ, Центральные офицерские курсы морской авиации, Офицерские курсы БВМИ, ТОВВМИ и ВМИРЭ.

В Направлении военного образования ВМФ много работали над проблемой введения - через лицензирование образовательных учреждений - дополнительного профессионального образования в юридическое поле Минобразования России, в результате чего ВСОК ВМФ получили статус академии дополнительного профессионального образования специалистов ВМФ. Ведется работа по получению подобного федерального статуса Центральными офицерскими курсами.

Учебные заведения дополнительного образования необходимы офицерам для повышения квалификации или профессиональной переподготовки (не менее одного раза в пять лет по специальности и при назначении на новые должности, как этого требуют федеральные законы).

Здесь будет уместно отметить, что военно-морское образование в России исторически было построено по принципу преемственности, что полностью отвечало задачам подготовки кадров. Однако до 90-х годов прошлого столетия система образования офицеров имела иную, чем в настоящее время, модель и реализовывалась по принципу "образование на всю жизнь". Повышение же квалификации офицерского состава проводилось в военно-морских учебных заведениях и в ходе службы, на практике. Вследствие этого в учебных заведениях дополнительного образования

обучалось не более 35% офицеров.

С появлением новых законов об образовании, о высшем и послевузовском образовании был начат переход к модели "образование через всю жизнь". С введением в действие постановления Правительства РФ №610 1995 г. офицерский состав должен был не менее одного раза в пять лет повышать свою квалификацию в форме профессиональной переподготовки, повышения квалификации или стажировки. В то же время подготовка офицера в море - по известным причинам - резко сократилась.

Надо сказать, что в системе дополнительного профессионального образования ВМФ остаются два важных нерешенных вопроса: законодательство не выполняется в полном объеме; сохраняется неправовой статус учебных центров ВМФ. Одна из причин - количество учебных заведений и структурных подразделений для дополнительного профессионального образования не отвечает фактической потребности, да и штаты преподавателей в них надо увеличить почти в пять раз. Только в этом случае будут выполняться требования федеральных нормативных документов о повышении квалификации офицеров ВМФ не менее одного раза в пять лет.

Получение офицерами дополнительного профессионального образования реализуется по двум направлениям: при повышении квалификации по имеющейся специальности и при назначении на новую должность. На оперативно-тактическом уровне дополнительное образование в связи с назначением на новую должность (или по специальности) морские офицеры и офицеры морской авиации получают на академических курсах ВМА. На тактическом уровне дополнительное образование в связи с назначением на новую должность (и по профилю обучения) морские офицеры получают в ВСОК ВМФ. Именно здесь командиры кораблей и командиры боевых частей кораблей, флагманские специалисты соединений получают профессиональную переподготовку или повышают свою квалификацию. Однако дальнейшее совершенствование знаний и умений целесообразно продолжать в учебных центрах ВМФ, а совершенствование в области специальности (в зависимости от профиля подготовки) организовывать - в дополнение к Офицерским курсам - при ВМИ и в учебных центрах ВМФ.

После лицензирования учебных заведений и структурных подразделений дополнительного образования (ВСОК ВМФ, Офицерских курсов при ВМИ) выпускники данных вузов получают дипломы или свидетельства не ведомственного, как ранее, а федерального статуса. Это обеспечивает социальную защиту офицеров ВМФ, а так-

же преемственность (качество) программ обучения по направленности и ступеням образования.

В соответствии с "Законом об образовании" все образовательные учреждения должны иметь лицензии на право ведения учебно-воспитательного процесса. Подготовка офицеров в учебных центрах ВМФ, как и в других учебных заведениях, должна осуществляться, исходя из разрабатываемых заказчиками (управлениями Главкомата ВМФ) квалификационных требований. В соответствии с ними центры обязаны формировать учебные программы, преемственность которых по отношению к программам высшего образования (для офицеров) и среднего образования (для мичманов) должны проверяться заказывающими управлениями и Направлением военного образования ВМФ. К сожалению, учебные центры ВМФ до настоящего времени не лицензированы Минобразованием России, квалификационные требования не разработаны. Необходимо подчеркнуть, что введение учебных центров ВМФ в состав системы образования является объективным требованием, диктуемым федеральными нормативными правовыми документами.

Несмотря на имеющиеся проблемы, система профессионального образования офицеров военно-морского профиля имеет ясно обозначенные контуры и занимает третий и четвертый уровни образования. На третьем уровне обучение ведется по двум направлениям: основному (в ВМИ) и дополнительному (в ВСОК ВМФ, ЦОК МА, ОК при ВМИ, а в последующем - и в учебных центрах ВМФ). На четвертом уровне обучение ведется по основному направлению в ВМА, а по дополнительному - на академических курсах ВМА. Таким образом, многоступенчатость профессионального образования реализуется за счет обучения по программам повышения квалификации и профессиональной переподготовки. Сохранено необходимое для флота количество специальностей высшего военного, военно-специального, послевузовского, дополнительного к высшему и среднего образования.

Подготовка кадровых офицеров в интересах Военно-Морского Флота организована и в учреждениях высшего профессионального образования других видов Вооруженных Сил: в ВАГШ РФ, Военно-медицинской академии, военных университетах, Академии тыла и транспорта и т.д. Подготовку офицеров запаса обеспечивают факультеты военного обучения (военно-морские кафедры) при высших гражданских учебных заведениях, а также учебный центр ВМФ по подготовке офицеров запаса.

Кроме сети профессионального образования, для офицеров флота предусмотре-

на и сеть учебных заведений довузовской подготовки. В ВМФ действуют Нахимовское военно-морское училище, Кронштадтский морской кадетский корпус в системе Минобороны, также 3 кадетских корпуса, 26 спецклассов и более 130 юношеских организаций в системе Минобрнауки России. Выпускники учреждений довузовской подготовки составляют около 12% от нормы набора. Таким образом, в ВМФ существует устойчивая сеть учебных заведений по подготовке специалистов командного и командно-инженерного профиля и ведется ее совершенствование.

Особое место в подготовке должно быть отведено организации образования руководителей и специалистов в области государственного управления морской деятельностью в федеральных органах государственной власти. К сожалению, такая образовательная структура по профессиональной переподготовке и повышению квалификации федеральных государственных служащих в области государственного управления морской деятельностью отсутствует, что затрудняет компетентное представление проблем ВМФ в федеральных органах государственной власти. Поэтому, по мнению специалистов, целесообразно включить в федеральную программу реформирования системы военного образования на период до 2010 г. создание межатраслевого центра профессиональной переподготовки и повышения квалификации руководителей и специалистов в области государственного управления морской деятельностью в Российской академии государственной службы при Президенте РФ. Центр должен быть отнесен к шестому уровню образования.

В многоуровневой системе военно-морского образования на втором уровне действуют школы техников. Повышение качества профессионального образования мичманов планируется обеспечить с преобразованием школ техников в факультеты в составе ВМИ.

До настоящего времени ВМФ не имеет системы профессионального образования первого уровня - начального профессионального образования. Сокращение флота в конце 50-х - начале 60-х годов привело к ликвидации штатов сверхсрочнослужащих. Костяк младших командиров сверхсрочнослужащих был заменен младшими командирами срочной службы, уровень подготовки которых в последующем также понизился вследствие прекращения призыва студентов. Обучение и воспитание матросов и старшин в учебных отрядах имеет ряд существенных недостатков.

С переводом флота на контрактную службу потребуется система начального про-

фессионального образования младших специалистов, а также создание для старшинского состава структурных подразделений дополнительного профессионального образования, которые отвечали бы потребностям флота и требованиям федеральных законов. Такой подход обеспечит потребности флота, выполнение требований, предъявляемых к младшему специалисту, повысит привлекательность военно-морской службы и социальную защиту младших специалистов и старшинского состава, набираемых по контракту.

В учебных заведениях начального профессионального образования целесообразно организовать и обучение младших специалистов срочной службы по призыву, но только по программам профессиональной подготовки. Что подобное предложение пойдет на пользу, подтверждается, например, опытом введения в 1939 г. неограниченного процента сверхсрочников на кораблях, положительно сказавшееся в годы Великой Отечественной войны.

Внедрение таких форм образования, как повышение квалификации, профессиональной переподготовки позволит повысить специальные знания матросов, старшин и мичманов, служащих в ВМФ по контракту. При этом, только те, кто планирует продолжать службу, будут повышать свою квалификацию.

Служащие по призыву также получают возможность более целенаправленно повышать свой профессиональный уровень. Преобразование учебных отрядов в образовательные учреждения начального профессионального образования позволит повысить качество подготовки призывников.

Надо, однако, сказать о том, что, несмотря на организационно-структурные изменения в системе военно-морского образования, все больше обостряется проблема стандартизации военно-морских специальностей. Хотя военное профессиональное образование ВМФ неотделимо от гражданского, и федеральная компонента является базовой во всех флотских учебных программах, тем не менее имеется существенная разница, так сказать, в конечном продукте. Выпускники военно-морских институтов - это одновременно и инженеры, занимающиеся эксплуатацией техники и оружия, и руководители, воспитатели воинских коллективов. И все же, с целью лучшего решения социальных проблем офицеров, гражданские специальности были использованы в качестве основных в учебных программах и учебных планах как первого (1996-2000 гг.), так и второго (2001-2006 гг.) поколения.

Сложилась такая ситуация, когда мы обязаны каждой военной специальности под-

бирать родственную гражданскую, которая в дальнейшем и определит федеральную компоненту государственного образовательного стандарта, а также содержательную и количественную часть образовательной программы.

Сущность информационной части реформирования военного образования, проведенного в период с 1996 по 2000 гг., состоит в следующем. Создан и утвержден федеральный директивный документ, получивший наименование Классификатора (Перечня) специальностей, в который включили все существующие гражданские специальности и на каждую из них разработали государственный образовательный стандарт, введенный в российской высшей школе в 1992 г. законом РФ "Об образовании" (ст. 7). Необходимо отметить, это было сделано для того, чтобы "не вываливаться" из мирового образовательного пространства экономически развитых государств (США, Англия, Франция, Германия), которые создавали такую систему с 80-х годов.

Государственный образовательный стандарт высшего профессионального образования первого поколения разработан в 1994-1996 гг. и введен в действие с сентября 1996 г. В эти годы высшей военной школе впервые пришлось столкнуться с проблемами и трудностями, вызванными введением госстандарта. К сожалению, военная школа его приняла, хотя было бы целесообразнее выработать свои государственные образовательные стандарты на военные специальности. Такой подход дал бы возможность на государственном уровне решить главную задачу высшей военной школы — формирование офицерских кадров для Вооруженных Сил XXI века.

Если признать, что главное для выпускников высших военно-морских учебных заведений - это служба на кораблях и в частях флота, умение управлять подразделениями, эффективно применять оружие и технику, то основа их фундаментального военно-морского образования должна быть все же иной, чем в гражданском - пусть даже очень престижном - вузе. На деле же получилось совсем иное. Военное руководство, чтобы выйти из создавшегося положения, приняло решение — все военные специальности "расписать" по родственным гражданским, которые указаны в Классификаторе специальностей и стандартизированы и обучать будущих офицеров по профилю гражданских специальностей.

В этих условиях военно-морские училища, ныне институты, вынуждены были осуществлять подготовку своих выпускников в те же, что и в гражданских вузах, сроки, но по сути дела по двум специальностям - военной и гражданской.

Казалось бы, решается важная гуманитарная задача — офицер получает дополнительно гражданскую специальность и гражданский диплом, что даст ему определенную выгоду после увольнения в запас. Но жизнь показала, что гражданский диплом с учетом введенной контрактной службы создает условия для психологического раздвоения личности курсанта: он долго не может определиться, кем стать - офицером или гражданским инженером.

Ныне нет обязательной 25-летней службы, и это ставит перед командованием новые задачи: как подготовить и сохранить на флоте (и в целом в ВС) высококвалифицированных специалистов. Военному ведомству этой проблемы в одиночку не решить, но в области военно-профессионального образования все же можно добиться определенных подвижек к лучшему. Так, на наш взгляд, необходимо создать свой перечень военно-морских специальностей, включенных в Перечень направлений подготовки дипломированных специалистов и отнесенных к ним специальностей высшего профессионального образования, который отвечает потребностям ВМФ. При этом специальности должны иметь государственный образовательный стандарт. Тогда не будет "раздвоения личности", а в выигрыше будет как отдельный индивидуум, так и государство в целом.

В заключение хотелось бы сказать, что выполненная в течение 1993-2000 гг. работа по организационно-структурной перестройке военно-морского образования оказалась полезной. Учебные заведения и структурные подразделения высшего и послевузовского образования получили структурное оформление. Дальнейшая работа по совершенствованию структуры дополнительного и среднего профессионального образования позволит завершить построение многоуровневого, многоступенчатого и непрерывного образования офицеров и мичманов, а решение проблемы начального профессионального образования обеспечит формирование матросов и старшин как профессиональных моряков.

Остается решить еще одну актуальную проблему - создать и стандартизировать военные специальности для Военно-Морского Флота. Это важная государственная задача, и она будет решена.

Контр-адмирал Г. БУТАКОВ,
начальник Направления военного
образования ВМФ, кандидат военных
наук

Капитан 1 ранга запаса А. ОВЕЧКИН,
доктор военных наук, профессор,
действительный член Академии
военных наук РФ

Нужен ли России свой нефтяной порт на Балтике?

О новой транзитной системе "нефтепровод - глубоководный порт"

Сегодня, когда Россия переживает не лучшие времена, взгляды российских военных моряков, а также транспортников, нефтяников, кораблестроителей и людей многих других профессий обращаются в недалекое прошлое, когда Советский Союз располагал огромным гражданским морским флотом и развитой сетью морских портов. Горько сознавать, что в результате распада СССР утрачены тысячи морских судов и десятки портов. Наиболее ощутимы потери на Балтике, где весь танкерный флот, система трубопроводов и специализированные порты для отгрузки на экспорт нефти оказались за границей России.

Идея создания отечественного экспортного нефтяного комплекса обсуждается специалистами с 1992 г. С целью определения наиболее подходящего места для строительства порта в 1993 г. были проведены комплексные исследования в Финском заливе. Таким местом оказался Приморск. Главкомат ВМФ и Минобороны России высказались тогда в поддержку строительства в Финском заливе, справедливо рассматривая будущий порт в качестве важного транспортного объекта двойного назначения. Однако дальше проектирования дело не пошло. У России тогда просто не оказалось возможности для строительства портового терминала, Балтийской трубопроводной системы (БТС) и флотилии из 10-12 новых танкеров усиленного ледового класса, необходимых для безопасной транспортировки нефти в зимнее время года.

Сегодня такая возможность есть. С ростом объемов и рентабельности российских экспортных поставок нефти появились реальные и потенциальные инвесторы. Тогда почему вокруг строительного

проекта продолжают ожесточенные споры, а темпы работ очень низки? Попробуем разобраться в причинах.

За последние 10 лет ни один строительный проект, пожалуй, не вызывал столько споров, сколько ведется вокруг сооружения Балтийской трубопроводной системы (БТС) и нефтеналивного порта в российской части Финского залива (например, в Приморске). Сразу заметим, что по новой трубе пойдет на экспорт нефть в основном из Тимано-Печорской нефтегазовой провинции, что обеспечит независимость российского экспорта от стран Балтии и снижение расходов на транспортировку. Поэтому в проекте БТС переплелись корпоративные, региональные и межгосударственные интересы. Учредителями БТС (с 1996 г.) стали российские и иностранные компании "Транснефть", "НК Коми ТЭК", "НК Роснефть", "Коноко" (США), "Несте" (Финляндия), "Эльф Нефтегаз" (Франция), "Тоталь" (Франция), "Бритиш Гэс" (Англия), "Ай-Пи-Эль Вильямс" (США). К проекту присоединились "ЮКОС", "Сургутнефтегаз", "Татнефть", "Казахтрансойл". Инвестиционный проект выполнен "Гидротрубопроводом" и подтвержден "Галф Интерстрейт Инжиниринг" (США). Общая стоимость проекта оценивается в 2 млрд. долларов США. Первая очередь БТС включает реконструкцию участка Харьяга - Уса - Ухта - Ярославль - Кириши и строительство трубопровода Кириши - Приморск. По определению независимых экспертов, транзит нефти по этой трассе с месторождений Западной Сибири может дать экономию до 3,82 доллара за тонну по сравнению с ценой ее теперешней транспортировки через Вентспилс. Таким образом, суммарная прибыль грузоповладельцев, экспортирующих по БТС 12

млн. т нефти в год, может составить 145,5 млн. долларов ежегодно.

Казалось бы, выгода очевидна. Однако не все так просто. Ведь нефтепровод БТС лишает наших прибалтийских партнеров части их прибыли, которую они сегодня имеют от экспорта российской нефти. Это одна из причин критики проекта "БТС - Приморск". Разумеется, критикуют не в лоб. Так, авторитетный специалист, президент Центра экологической политики России и одновременно советник президента Европейского банка реконструкции и развития академик А.Яблоков в интервью, данном петербургской газете "Смена", заявляет, что в замерзающих акваториях нефтепорты нигде в мире никогда не строились. Но так ли это? Достаточно обратиться к официальным документам - логиям, чтобы убедиться в том, что фактически все нефтяные порты на Балтике имеют замерзающие акватории. Например, в финском Порвоо лед держится с декабря по апрель-начало мая. Навигация там продолжается с помощью ледоколов, причем в суровые зимы дойти до порта могут только танкеры ледового класса. Не изаблен ото льда и более южный порт - Вентспилс. Но это не мешает ни Вентспилсу, ни Порвоо, ни Мууге перерабатывать свыше 50 млн. т российской нефти и нефтепродуктов в год. Таким образом, ледовые условия не носят принципиального характера.

Есть у противников нового порта и другой, более "непробиваемый" аргумент - возможный экологический ущерб (это если нефть будет проливаться на землю). Но почему действующие в Прибалтике и Финляндии нефтяные порты ничего не погубили, а еще не построенный российский порт обязательно погубит? И почему уважаемые защитники природной среды не борются в таком случае против расширения Вентспилского порта и нефте терминала в Бутинге? Возможно, защитники природы думают, что у наших соседей выше экологическая культура? Группа экспертов Всемирного фонда охраны природы задалась вопросом, какие страны мира больше всех портят экологию планеты. Так вот, России в "черной" десятке таких стран нет. Зато в этот список попала крохотная Эстония.

С тех же экологических позиций высказываются опасения за состояние в случае

ввода в строй БТС природных заказников - Кургальского, Лебяжьего и Березовых островов, расположенных вдоль побережья Финского залива. Но в то же время защитники экологии закрывают глаза на то, что порт Клайпеда (7 млн. т нефтепродуктов в год) тоже по сути заповедная зона - Куршская коса, Куршский залив, где расположены нерестилища, курорт Паланга. А северо-восточнее порта Вентспилс находится Вилсандийский заповедник; рядом с портом Рига - известнейший курорт Юрмала. И эти порты наращивают мощности! Ожидается, что к 2010 г. грузопоток в направлении Вентспилского порта возрастет в 2 раза, Рижского - в 3, Лиепайского - в 9 раз. Близость заповедных территорий не мешает расширению указанных портов. Так что критики в адрес нефтепровода из Сибири к Финскому заливу лишь только прикрываются заботой о сохранении окружающей среды. За экологией прячется политика, а за политикой - экономические интересы. Иногда экологи сами в этом сознаются. Тот же академик А.Яблоков, например, выступая в СМИ с "экологической" критикой упомянутого проекта, пытается доказать, что свой нефтяной порт на Балтике России вообще не нужен. А нужно, напротив, вложить свои деньги в развитие прибалтийских портов. Нечего сказать, остроумное предложение - вложить сотни миллионов долларов в развитие прибалтийской экономики, а потом им же платить за транзит собственной нефти. Между прочим, эта плата за транзит в 1998 г. составила до 90% совокупного валютного дохода стран Балтии. Так, только ОАО "ЛУКОЙЛ", владея 50% терминала EURODEK в эстонском порту Мууга, инвестировал в него 7,5 млн. долларов, в Вентспилс за 1995-1998 гг. - около 40 млн., перекачав за это время всего 8,5 млн. т нефтепродуктов.

Попробуем теперь взглянуть на проблему с другой стороны. Раз проект подвергается критике, видимо, какие-то основания для этого имеются. Признаем, что хотя он экологически и соответствует европейскому уровню, вместе с тем стопроцентной безопасности гарантировать не может никто. А иметь такую безопасность хотелось бы. В этой связи можно предложить следующие меры.

Во-первых, создать специализированное соединение МЧС с зоной ответствен-

ности Кириши - Приморск, которое было бы способно без привлечения дополнительных сил и средств ликвидировать разовые (до 5 тыс. т) разливы нефти на берегу и в море и микроутечки - до 700 т в год.

Во-вторых, выбор Приморска в качестве нефтепорта не совсем удачен. Его предложили в основном из-за достаточных прибрежных глубин, что позволит принимать экономически эффективные типы судов дедвейтом до 100 тыс.т. Но и недостаток Приморска серьезен - шхерный берег, из-за чего танкерам придется совершать сложные и осторожные маневры. Такая же ситуация и в Порвоо, но у финнов не было выбора, остальные их порты - Котка, Хельсинки и другие - мелководны. В Приморске судоходные условия не хуже, но и не лучше, чем в Порвоо. Кроме того, "вдольбереговой" характер судового хода в Приморске определяет неблагоприятный прогноз мероприятий по сбору аварийных разливов нефти. Следует отметить, что создавая необходимость обслуживания именно большегрузных судов, прибалтийские соседи предпринимают энергичные меры по дальнейшему углублению акваторий собственных портов.

Что можно предложить вместо Приморска? В российской части Финского залива есть более удобное место - это Зеленая Роща, вернее, участок берега рядом с населенным пунктом с этим названием (западнее Зеленогорска). При строительстве в этом районе глубоководного порта потребуются минимальные затраты на дноуглубительные работы, причем взятый со дна грунт ляжет в тело причалов, т.е. будет обеспечен так называемый "нулевой баланс". При строительстве эстакады для швартовки танкеров дноуглубительные работы, по расчетам специалистов, вообще не потребуются. У Зеленой Рощи есть еще один плюс. Здесь хорошо развиты инфраструктура: проходят две магистральные автомобильные дороги и две линии железной дороги, в относительной близости находятся аэропорт Ржевка и аэродром Вещево. Все это говорит о хорошей перспективе развития имеющегося транспортного узла.

Надо учесть и то, что предлагаемая трасса нефтепровода была бы на 35-40 км короче, чем до Приморска, что значительно

но удешевило бы строительство. Немаловажно, что в пределах городского автобусного маршрута находится Санкт-Петербург с его огромным промышленным и трудовым потенциалом, что исключает необходимость дополнительного жилищного строительства.

Акватория безопасна в навигационном отношении, грунты обеспечивают удобную якорную стоянку, подходные каналы не нужны - глубины естественные и не требуют поддержания. Глубоководный порт с позиций экологической безопасности имеет следующие преимущества: взаимная безопасность (радиационная и нефтееварийная) порта и ЛАЭС обеспечивается расстоянием между ними, превышающим 30 км; в случае разлива нефтепродуктов на участке трассы от порта до основного судового хода растекающееся нефтяное пятно будет выноситься имеющимся постоянным течением в направлении открытого моря (где, в отличие от мелководья, может быть эффективно ликвидировано); трасса судового хода не имеет "вдольбереговых" участков и находится от ЛАЭС на достаточном удалении, позволяющем при любой погоде выйти из зоны двухчасовой пассивности ликвидации аварийных разливов; существующие течения направлены от рекреационной зоны к месту строительства порта (т.е. возможные разливы нефтепродуктов не могут угрожать близлежащим пляжам). Следует отметить, что вид порта также не будет мешать отдыхающим, ибо он будет находиться в 5-6 "загоризонтных" расстояниях от пляжей. Отметим еще, что "кандидатура" Зеленой Рощи нашла отклик у нефтяников. Так что обсуждение проекта можно будет продолжать. Но обсуждать нужно не то, строить или не строить нефтетерминал и новый российский порт, а то, как сделать их эффективными, безопасными и экономичными.

Капитан 1 ранга запаса В.ГАЙ,
государственное бассейновое
управление водного пути и
судоходства "Волго-Балт"
Капитан 2 ранга А.КИРИЧЕНКО,
кандидат экономических наук
(Военная академия тыла и
транспорта)

Капитан 1 ранга Ю.КРУПНОВ,
заместитель начальника ВОСО ВМФ

ЧТО ПОСЕЕМ - ТО И ПОЖНЕМ

Военно-Морскому Флоту принадлежат в Москве и ближнем Подмоскowie шесть детских садов вместимостью 600 мест, размещенных в отдельных капитальных зданиях с комплексом инженерных коммуникаций. За счет средств ВМФ здесь создана богатая материально-техническая база (мебель, оборудование, инвентарь, аппаратура, тренажеры, ковры и т.д.). Дошкольные учреждения укомплектованы профессионально подготовленными и заинтересованными в своем деле специалистами, в основном членами семей офицеров и мичманов ВМФ, и полностью решают вопросы размещения детей военнослужащих флота во многих районах столицы.

Некоторые детские сады уникальны по своей специализации. К примеру, детский сад № 186 АХУ ВМФ (г.Красногорск, Московской обл.), где заведующей В.С. Фролина, специализируется на профилактике и лечении легочных заболеваний. Детский сад № 679 АХУ ВМФ (район Измайлово), где заведующей Л.В. Трунина, более четырех лет является базовым для института питания Академии медицинских наук РФ. Здесь по специально разработанным методикам дети получают рациональное лечебное питание с элементами раздельного (в основном, это широкий ассортимент овощных и фруктовых блюд). Результат - за последний год у детей не выявлено ни одного (!) заболевания желудочно-кишечного тракта.

Славится своим оздоровительным комплексом детский сад № 1809 АХУ ВМФ (район Богородское). В этом смог убедиться наш корреспондент, побывав в гостях у юных моряков и морячек накануне юбилея - 40-летия образования дошкольного учреждения.

В детском саду предусмотрены все возрастные группы. Сейчас здесь воспитывается 80 детей в возрасте от 3 до 7 лет. Кадровый состав педагогов-воспитателей высокопрофессионален: в коллективе четыре педагога первой и семь второй квалификационной категории. Среди них - учитель-логопед, музыкальный руководитель, инструктор по физкультуре, воспитатели.

Заведует детским садом специалист высшей квалификационной категории Н.П.Казаченок. Служебный рост Надежды Петровны был стремителен и для многих неожидан: после окончания в 1983 г. Московского педагогического института по специальности педагог-психолог - работа воспитателем детского сада и затем, в 28 лет, назначение заведующей флотским детским садом. Обаятельная и трудолюбивая, требовательная и справедливая, она сумела сохранить в коллективе обстановку доброты и взаимопонимания, продолжила накопленные и устоявшиеся десятилетиями традиции.



Полковник В. Сосновский с детьми

Характерные черты этого дошкольного учреждения - стабильность кадров и необыкновенная популярность среди флотских офицеров, которые предпочитают приводить своих детей именно сюда - в детский сад ВМФ.

Почему? Как считают родители, здесь создана особая атмосфера и психологический комфорт для детей, царит доброе и бережное отношение к ребенку, забота

о сохранении и укреплении его здоровья. Этому способствует правильный режим дня, ежедневная утренняя зарядка, занятия физкультурой и спортом, закаливание организма, рациональное питание.

Все помещения детского сада оснащены воздухоочистителями "Супер плюс", домофонами, в каждой группе имеется магнитофон. В музыкальном зале - музыкальный центр с цветовым эффектом, набор детских музыкальных инструментов разных народов: здесь и балалайки, дудочки, треугольнички (типа камертона), и настоящие марокасы, румбы и трещотки. В "зимнем" саду дети круглый год выращивают финиковую пальму, экзотические растения: монстеру, маранту, эухарис, диффенбазию, - наблюдают цветение фиалок и сансевиерии, с малых лет учатся познавать эстетическую красоту Её Величества Природы. Везде на стенах дошкольного учреждения фотографии и картины кораблей, подводных лодок и до боли милые рисунки детей на морскую тематику.

С 1993 г. дошкольное учреждение перешло на работу по программе известного детского психолога Венгера "Развитие". С народным творчеством знакомит ребят М.В. Коломина. Большую работу по проблемам экологического воспитания проводит И.В. Куприянова, опытный педагог с пятнадцатилетним стажем работы. Развитием художественных способностей у дошкольников занимается профессионал своего дела, ветеран труда Е.М. Саджая. Благодаря им сотни детей прошли здесь серьезную школу художественно-эстетического, нравственно-патриотического и социального воспитания.

Необычайной популярностью среди дошкольников пользуется кружок хореографии. Занятия в подготовительной и старшей группах проводит балерина Московского музыкального театра имени К.С. Станиславского и В.И. Немировича-Данченко Л.Г. Савина.

Музыкальный руководитель Т.В. Доженко занимается с детьми младшей и средней групп ритмопластикой. Под ее руководством создан детский музыкальный театр "Алые паруса". Наиболее по-

пулярны среди поставленных спектаклей - "Кошкин дом", "Дюймовочка", "Незнайка". Превосходные костюмы и декорации создаются руками сотрудников детсада и заботливых родителей. Особенно неоценимую помощь в этом оказывает педагог по призванию, рукодельница от Бога и вообще мастер на все руки Р.А. Алиходжина.



Старший лейтенант И.Щекалев помогает воспитателю И.Куприяновой освоить компьютерную технику, подаренную АХУ ВМФ детскому саду № 1809

Одна из основных задач коллектива - оздоровление ребят. Здесь проводится углубленный медико-педагогический контроль за детьми младшей группы в период их адаптации к дошкольному учреждению, назначаются биопрепараты, витамины, комплексные препараты гомеопатии и фитотерапевтические средства. По специальной методике проводится коррекционная работа с дошкольниками, имеющими речевые нарушения. Кроме плановых занятий по физкультуре, организованы дополнительные - лечебная физкультура детей с различной патологией: сколиозом, деформацией грудной клетки, плоскостопием, т.е. дефектами костно-мышечной системы. Для профилактики опорно-двигательного аппарата ребят разработан комплекс упражнений с аутотренингом, нагрузкой на все группы мышц и релаксацией. Большую помощь в этом оказывают коллективу специалисты медицинского отдела АХУ ВМФ: начальник группы Л.Л. Юматова и врач-педиатр О.Д. Романенко.

Оздоровление детей проходит под непосредственным контролем опытного врача-педиатра Е.И. Петровой. Она на-

блюдает каждого ребенка персонально, регулярно беседует с родителями, дает им конкретные рекомендации по укреплению здоровья детей в семье. Благодаря ее инициативе, большой подготовительной и организаторской работе дети получают кислородные коктейли с добавлением сиропов лекарственных растений, которые обогащают кровь кислородом, улучшают обмен веществ в организме и являются прекрасным средством для профилактики заболеваний верхних дыхательных путей.

Правильно организованное питание органично дополняет меры, обеспечивающие полноценное развитие детей, дает им заряд бодрости и способствуют хорошему настроению на весь день. Приготовить вовремя, а главное вкусно, разнообразно и калорийно - с этой задачей вот уже 10 лет отлично справляется повар Т.А.Вдовина. Лучший показатель ее мастерства - пустые тарелки ребят после приема пищи и желание получить добавку.

На территории и в помещениях дошкольного учреждения чисто и уютно. За "тыловое обеспечение" детсада отвечает завхоз с 20-летним стажем работы Е.В.Масалова. Забота о своевременном завозе доброкачественных продуктов, бесперебойной подаче воды, тепла и электричества, внутреннем интерьере комнат и кабинетов - вот далеко не полный круг ее обязанностей. И она их всегда ответственно выполняет, как и бухгалтер детсада, ветеран труда Р.А.Абульханова, и всеми любимая нянечка В.В.Мартемьянова. 15 лет Валерия Вадимовна накрывает на стол, убирает за детьми, моет полы, причем делает это всегда заботливо, с душой. Потому что любит ребят как родных, знает всех по именам и у кого какой характер. И верит в то, что все эти мальчики и девочки непременно вырастут хорошими людьми, и она ими будет гордиться. Как, к примеру Андреем Журанковым, воспитанником детского сада 1981-1985 гг., который ведет ныне на канале ТВЦ спортивные новости, или Колей Ивановым, который окончил суворовское и высшее военное училища и служит сейчас в спецподразделении Генерального штаба ВС РФ. Более 25 лет назад "заболел" мечтой о море Максим Колосс. И осуществил свою мечту - окончил ВВМУРЭ имени Попова, служил на кораблях Балтийского флота, в центральном аппарате ВМФ. Сейчас в младшую группу

"папиного" детсада ходит 3-летний Никита - сын капитана 3 ранга М.Колосса.

Эти ребята, как и сотни других воспитанников дошкольных учреждений ВМФ, постигают здесь азы патриотизма. С малых лет им прививают любовь к армии и флоту, своему Отечеству. Ни один праздник воинской доблести и славы не обходится без тематических утренников и концертных программ, подготовленных детьми всех возрастных групп. Морская форма, тельняшка и бескозырка - эти символы бесстрашия и мужества, гордости и верности ВМФ, Родине - с детства становятся для малышей святынями.

Известно, какие семена мы посеём в сердцах юных ребят, такие плоды и пожнем. Хорошо, что это понимают флотские руководители, благодаря которым и, можно сказать, на энтузиазме которых детские дошкольные учреждения ВМФ до сих пор держатся на плаву и не прекратили своего существования в период перехода страны к рыночной экономике, расцвета антиармейских и антифлотских настроений и более чем десятилетнего отсутствия государственной программы по воспитанию молодежи. А попытки отобрать у флота уникальные в своем роде детские сады и передать их в муниципальную собственность правительства г.Москвы, откровенно говоря, были. И ни к чему хорошему, как и стоило ожидать, не привели. Здание бывшего детсада ВМФ № 644 после передачи городским властям было тут же продано с молотка коммерческим структурам и переоборудовано под магазин, а детсада № 324 превращено в коммерческий банк. Не трудно догадаться, какая участь ожидает другие флотские дошкольные учреждения в случае их полной передачи городу.

Нет сомнения, что они нужны флоту. Ведь до 80 % мест в оставшихся детских садах АХУ ВМФ занимают дети военно-служащих. А с учетом омоложения офицерского состава в центральном аппарате ВМФ их будет все больше. Следовательно, нужда в дошкольных учреждениях не отпадет. Свои детские сады в значительной степени также помогут в решении социальных проблем военных моряков.

Капитан 1 ранга А.МОЛЧАНОВ

*См. последнюю страницу
цветной вклейки*

БУДНИ АВТОБАЗЫ 3120 ЦОВУ ВМФ

● Начальник автомобильной базы полковник В.Бакунин и его заместитель капитан 2 ранга А.Соколов за обсуждением повседневных задач подразделения



● Заместитель начальника автобазы по воспитательной работе капитан 2 ранга П.Ланцов проводит беседу с личным составом в комнате психологической разгрузки

● Осмотр автотехники перед выходом из парка



● Главный инженер автобазы подполковник И.Стрыков контролирует проведение ремонтных работ

● Непререкаемым авторитетом у личного состава базы пользуется начальник КТП П.Бессараб

Фото Ю.ПАХОМОВА





ния в боевой подготовке неоднократно удостоивался права участвовать в парадах на Неве в День ВМФ.

В 1995 г. в Нидерландах представлял Россию на Международном морском параде стран антигитлеровской коалиции в честь 50-летия Победы над

Большой десантный корабль “Король”

5 января 1992 г. приказом Главнокомандующего Военно-Морским Флотом на большом десантном корабле БДК-61 поднят Военно-морской флаг. Этот день считается днем рождения корабля. По прибытии в главную базу Балтийского флота корабль был зачислен в состав 71-й бригады десантных кораблей. После удачной сдачи всех курсовых задач введен в строй кораблей первой линии постоянной готовности.

С 1992 по 1994 гг. БДК-61 выполнял специальные задачи по выводу российских войск из стран Прибалтики и Польши. За высокие достиже-





фашистами во Второй мировой войне.

БДК-61 в составе соединения десантных кораблей 6 лет подряд с 1992 по 1999 гг. завоевывал приз ГК ВМФ по десантной подготовке. По итогам 1992 по 2000 гг. корабль объявлен лучшим по боевой подготовке и воинской дисциплине.

28 декабря 1999 г. БДК-61 присвоено имя "Королев".



На снимках:

- Дозаправка топливом
- Командир корабля капитан 2 ранга А.Лобанов руководит тренировкой экипажа
- Командир БЧ-2 старший лейтенант В.Корончевский в посту наблюдения за воздушной обстановкой
- Старшина команды БЧ-2 старший мичман В.Козин и старший комендор старший матрос Д.Мироненко по боевому расписанию
- В штурманской рубке командир БЧ-1 капитан 3 ранга Т.Мингазов и командир отделения рулевых старшина 2-й статьи Д.Востриков
- Вахтенный офицер капитан-лейтенант С.Дудочкин и командир отделения сигнальщиков старшина 1-й статьи М.Джамбулаев
- Тренировка носового поста по высадке десанта

Фото Ю.ПАХОМОВА





Детский сад № 1809 АХУ ВМФ

- Завхоз Е. Масалова и заведующая детским садом Н. Качаченок всегда рады гостям из АХУ ВМФ



- Музыкальный руководитель Т. До-вженко в кругу своих воспитанников
- "Севастопольский вальс" в исполнении детей старшей группы
- После "адмирального часа" в средней группе

Фото Ю. ПАХОМОВА



УЧЕТ ОФИЦЕРСКОГО ОПЫТА - ДЕЛО НЕОБХОДИМОЕ

Морская практика имеет большое значение для корабельного офицера. Без нее, как известно, любые знания остаются мертвыми. В конечном итоге именно опыт является определяющим при окончательном выборе кандидатуры на вакантную должность.

Опыт профессиональной деятельности военного моряка должен быть определенным образом зафиксирован. Существующая в настоящее время система отражения опыта службы морского офицера в его личном деле и стажа в должности малоэффективна и не вызывает стремления к корабельной службе в плавсоставе. Кроме этого в личном деле отражаются данные (и то - не всегда), формально характеризующие опыт морской службы офицера: регион службы, класс корабля, срок в должности, наплаванность. Так, из 69 личных дел слушателей командного факультета ВСОК ВМФ набора 1999 г. в 39 (56,5%) отсутствовали данные о наплаванности во время службы на кораблях, из 81 личного дела слушателей набора 2000 г. только в 3 (3,7%) были записи о наплаванности за 2000 г., еще в 25 (30,9%) - за 1999 г. В остальных - записи отсутствовали сроком от двух до десяти лет.

Видимо, это происходит потому, что личные дела офицеров ведутся в кадровых органах штабов соединений, где не всегда учитываются все перемещения офицера, связанные с его выходом в море и плаванием на других кораблях. А у самого офицера не всегда есть возможность проконтролировать полноту, объем и качество записей в личном деле. Пока он служит в одном соединении, его знают, и в соответствии со знаниями, накопленным опытом продвигают по службе. Однако при перемещении к другому месту службы (после учебы или по другим обстоятельствам) свой опыт зачастую приходится в определенной степени рекламировать.

Как известно, Конвенция ПДНВ-78-95 "Подготовка и дипломирование моряков

и несение вахты" IMO требует наличия у каждого гражданского моряка служебной книжки, которая содержит основные данные, позволяющие судить о его профессиональной подготовке. Конвенция необязательна к исполнению ВМФ, но целесообразность учета наплаванности офицера, уровня его подготовки, переподготовки, повышения квалификации представляется очевидной, т.к. может служить основанием для его продвижения по службе, пригодится при увольнении в запас, поступлении на работу в плавсостав судовладельческих компаний и, в конечном итоге, будет способствовать повышению престижа плавсостава.

Как, к примеру, это поставлено у летчиков гражданской и военной авиации (в том числе и ВМФ). Каждый из них имеет летную книжку и отвечает за своевременное и правильное ее заполнение. Летная книжка - документ строгой отчетности и служит основанием для расчета выслуги лет в льготном исчислении.

Эти соображения стали поводом для разработки на ВСОК ВМФ макета предлагаемого специального документа "Личная служебная книжка офицера Военно-Морского Флота Российской Федерации" (СКО ВМФ).

На наш взгляд, служебную книжку офицера ВМФ должен иметь только плавсостав: от командира группы корабля до командира соединения (оперативной эскадры). Ее следует выдавать каждому выпускнику военно-морского института и вести в течение всей службы в корабельном составе ВМФ РФ, включая штабы корабельных соединений. Номер книжки должен соответствовать личному номеру офицера.

СКО ВМФ должна содержать все необходимые данные об уровне профессиональной подготовки офицера. Прежде всего, это сведения об окончании военно-морских учебных заведений основного образования: военно-морские институты, ВМА, ВАГШ и дополнитель-

ного - курсы при ВМИ, ВМА, ВСОК ВМФ, учебные центры ВМФ. Далее - данные о наплаванности, начиная с корабельной практики в ВМИ до последней должности в плавсоставе, с указанием региона, т.к. условия плавания, например, в Черном море отличаются от условий Тихого океана или Баренцева моря.

Однако ходовые сутки и мили не являются достаточно объективным показателем практической подготовки офицера. Важна полнота его участия в мероприятиях боевой подготовки и других видах военной деятельности, в частности:

- испытание новой техники и оружия;
- ходовые и сдаточные испытания корабля;
- опытовые учения;
- действия в составе оперативных разнородных соединений;
- совместные действия с ВМС других стран при проведении миротворческих или гуманитарных операций;
- участие в локальных вооруженных конфликтах.

Вероятно, и эти сведения должны найти место в СКО ВМФ. Целесообразно иметь в книжке раздел, в котором бы указывались данные о классной квалификации офицера, его допуске к исполнению должности, самостоятельному управлению кораблем, соединением, к руководству боевыми упражнениями, а также сведения о подтверждении или лишении такого допуска.

Опыт офицера, полученный в аварийных и экстремальных условиях, не менее важен и тоже должен найти отражение в его служебной книжке, равно как и подготовленность к руководству борьбой за живучесть, способность действовать в нештатных ситуациях.

Деятельность офицера в значительной степени зависит от состояния его здоровья. Поэтому в СКО ВМФ необходимо отмечать итоговый эпикриз очередной диспансеризации и степень пригодности к службе в плавсоставе.

Как любой документ строгого учета, СКО ВМФ должна храниться у должностного лица (старшего помощника командира, старшего помощника начальника штаба соединения) и выдаваться на руки офицеру при убытии в другую часть

или при прикомандировании на выход в море. При переводе офицера на береговую должность, не связанную с выходами в море, СКО ВМФ хранится в штабе части вместе с его личным делом, о чем в книжке делается соответствующая запись.

Макет такой книжки разработан кафедрой "Тактика ВМФ" ВСОК ВМФ в 2000 г. Предлагаемый вариант содержит Положение о личной служебной книжке офицера ВМФ, правила ведения СКО ВМФ и включает 15 разделов:

1. Личные данные.
 2. Практическая подготовка в ВМИ.
 3. Свидетельства об окончании образовательных учреждений ВМФ.
 4. Сведения о допуске к исполнению должности.
 5. Учет наплаванности в пройденных милях и сутках.
 - 5-а. Учет наплаванности по годам.
 6. Участие в дальних походах.
 7. Выполнение задач в составе группировки разнородных сил.
 8. Участие в боевых упражнениях.
 9. Заключение о пригодности к службе в плавсоставе.
 10. Подготовка по живучести.
 11. Ежегодное подтверждение допуска.
 12. Повышение квалификации.
 13. Классная квалификация.
 14. Особые отметки (участие в аварийных и других экстремальных ситуациях, в локальных вооруженных конфликтах, миротворческих и гуманитарных действиях).
 15. Контроль за ведением СКО ВМФ.
- На наш взгляд, содержание СКО ВМФ позволит наглядно, точно и последовательно проследить динамику профессионального роста офицера плавсостава ВМФ. Начальник сможет реально оценить уровень подготовленности прикомандированного или вновь назначенного офицера, а владелец книжки - осознать уровень собственной подготовки на соответствие занимаемой должности и право на продвижение по службе.

Вице-адмирал Ю. СЫСУЕВ,
начальник ВСОК ВМФ
Контр-адмирал В. ДОВЖЕНКО,
кандидат военных наук, доцент

Опыт и практика использования сил ЧФ в миротворческих операциях

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДЕСАНТНЫХ КОРАБЛЕЙ ПО ДОСТАВКЕ В РАЙОН КРИЗИСА (ЮГОСЛАВИЯ) КОНТИНГЕНТА МИРОТВОРЧЕСКИХ СИЛ, ВООРУЖЕНИЯ, ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ И МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ В ИЮЛЕ 1999 ГОДА.

В соответствии с боевым распоряжением командующего ЧФ в период с 3 июля по 1 августа 1999 г. на отряд десантных кораблей в составе БДК "Азов", БДК "Ц. Куников", БДК-65, БДК-67 и БДК-69 была возложена задача по переброске контингента миротворческих сил Российской Федерации из порта Туапсе в греческий порт Салоники.

Десантная операция производилась двумя этапами. Первым рейсом с 8 по 20 июля двумя корабельными десантными группами (КДГ №1: БДК "Азов", "Цезарь Куников", БДК-67 и КДГ №2: БДК-65, БДК-69) было перевезено 124 единицы техники и 474 человека личного состава подразделений ВДВ. Вторым рейсом с 24 по 28 июля отрядом десантных кораблей в составе БДК "Азов", БДК-67, БДК-65 и БДК-69 было доставлено 129 единиц техники и 220 человек личного состава. Всего двумя рейсами перевезено 253 единицы техники и 694 человека из состава российского контингента миротворческих сил.



За период решения задач похода кораблями десантного отряда пройдено (суммарно) 15800 миль за 20 ходовых суток.

Выделение продовольствия и денежных средств для обеспечения личного состава экипажей кораблей, походного штаба и прикомандированных производилось в соответствии с установленными нормами и выделенными средствами.

В ходе проведения миротворческой операции большое внимание уделялось совершенствованию морской выучки личного состава кораблей десантного отряда, а также выполнению морских элементов курсовых задач КПНК-ВМФ-98. Так, в период с 3 по 20 июля 1999 г. отрабатывались курсовые задачи К-1, К-2. Во время первого рейса выполнялись элементы 4, 5, 6 задачи "С". Во взаимодействии с десантом кораблями ДесО были выполнены БУ АС-50, 60, РЭБ-2 (БДК "Азов").

"Продолжение. Начало см. "Морской сборник" № 5 за 2001 г.

Редакция приносит извинения за ошибку, допущенную в №5, 2001 г. в материале В.Васюкова на стр. 39. В подписи под статьей вместо "капитан 1 ранга В.Васюков" следует читать "контр-адмирал В.Васюков".



В период с 21 июля по 1 августа 1999 г. проводилось ЗТУ бригады десантных кораблей по задаче "С" на тему: "Перевозка морем и высадка на необорудованное побережье II-го эшелона миротворческих сил РФ", в ходе которого была произведена погрузка техники и личного состава десанта с необорудованного побережья в районе реки Агой под Туапсе. В эти же сроки бригадой десантных кораблей были выполнены учения по задаче ППДЗ-3 на незащищенном рейде, формированию походного порядка ДесО, управлению силами десантного отряда на переходе морем с организацией всех видов обороны. В целях отработки элементов обороны, в частности, были проведены контрольные учения по задачам ПВО-С, РЭБ-С, РХБЗ-С и Ж-С, а также зачетное учение: "Высадка II-го эшелона контингента миротворческих сил на необорудованное побережье".

В целях наиболее качественного выполнения задач высадки российских миротворцев в порту

Салоники была заблаговременно проведена навигационно-гидрографическая разведка как самого района высадки, так и средств навигационного оборудования по маршруту перехода, результаты которой доложены в адрес начальника ГУНИО МО РФ. Примечательно, что греческий порт Салоники являлся важным стратегическим узлом в общей организации доставки подразделений стран НАТО, принимавших участие в операции "Общий страж" - о чем свидетельствовало развертывание и функционирование штаба тыла и сил обеспечения KFOR.

В период нахождения в п. Салоники экипажи кораблей отряда показали высокую организацию службы, высокий профессионализм и настойчивость в выполнении поставленных задач. Показательно, что сроки выгрузки техники и личного состава десанта контингента миротворческих сил ВС РФ удалось сократить вдвое (по плану отводилось 2 суток, фактически выгрузка производилась в день прихода). В первом рейсе с 5 кораблей на 1 подход (слип №1) причала №27, во втором рейсе с 4 кораблей на 2 подхода (слип №1 и №2).

Достигнуты нормативы выгрузки колесной техники: с БДК пр.775 - 1 мин, с БДК пр.1171 - 2 мин.

Во время обоих заходов проводились официальные мероприятия с участием Посла РФ в Греции М. Бочарникова, Генерального консула РФ в п. Салоники В. Бойко, военного атташе, мэра г. Салоники и других официальных лиц. Российские моряки достойно представили российский Военно-морской флаг на греческой земле.

В течение двух дней 28 и 29 июля 1999 г. с личным составом кораблей десантного отряда были проведены 2 экскурсии по историческим местам города Салоники, в которых приняло участие более 180 человек. 29 июля состоялась торжественная церемония возложения венков на Мемориальном кладбище - памятнике воинам России, Греции, Сербии, Югославии с участием генеральных консулов Российской Федерации и Югославии, а также почетного караула от БДК "Азов". Заход российских кораблей вызвал живой и искренний интерес у жителей греческого города. Для желающих было организовано посещение БДК "Азов", в ходе которого с кораблем ознакомились свыше 3200 человек.

29 июля с 19.00 до 21.00 на борту БДК "Азов" состоялся прием от имени командира десантного отряда, на котором присутствовали официальные представители России, Кипра, Германии, Турции, Югославии, Албании, Испании, Великобритании, Литвы, Чехии, военных и гражданских властей, представители штаба тыла KFOR, НАТО, туристических фирм и общественности города Салоники, всего - 198 человек. Все протокольные мероприятия проведены на высоком организационном уровне и получили высокую оценку.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ЗАДАЧ силами десантного отряда по перевозке контингента миротворческих сил ВС РФ проводилось в соответствии с планами и боевыми распоряжениями штабов Черноморского флота и соединения надводных кораблей ЧФ.

РАДИАЦИОННАЯ И ХИМИЧЕСКАЯ ЗАЩИТА кораблей ДесО на всех этапах решалась организацией постоянного наблюдения по графику с помощью переносной и стационарной аппаратуры радиационного контроля. За период плавания отравляющих и радиационных веществ не обнаружено. На кораблях десантного отряда были проведены контрольные учения по задачам РХБЗ-2 (БДК "Азов", БДК "Ц. Куников", БДК-65, 67, 69) и РХБЗ-С.

РАДИОЭЛЕКТРОННАЯ БОРЬБА во время выполнения десантной операции была организована в строгом соответствии с боевыми распоряжениями штабов Черноморского флота и соединения надводных кораблей ЧФ. Все радиоэлектронные средства кораблей использовались в соответствии с графиком частотных назначений и формулярами распределения рабочих частот. В ходе операции проводились контрольные учения кораблей отряда по задачам РЭБ-2, которые отработывались совместно с задачами ПВО-2. Бригадой десантных кораблей выполнено тактическое учение по задаче РЭБ-С, а большим десантным кораблем "Азов" - боевое упражнение РЭБ-2. Случаев преднамеренного создания помех со стороны сил НАТО не обнаружено. Мероприятия по маскировке не планировались и не проводились из-за

освещения похода десантного отряда в средствах массовой информации, а также взаимодействия с таможнями и пограничниками России и Греции.

ЗАДАЧИ РАДИОЭЛЕКТРОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ, поставленные на поход боевыми распоряжениями штабов ЧФ и соединения, полностью выполнены. В частности,



отработано взаимодействие с БСН ЧФ, в вопросах освещения надводной обстановки и опознавания.

ПРОТИВОМИННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ осуществлялось в соответствии с планом обороны. На этапе погрузки в районе рассредоточенной стоянки кораблей отряда эти задачи совместно с кораблями отряда выполняли: с 5 по 10 июля - БТ-241, с 19 по 24 июля БТ-40 из состава дивизиона тральщиков бригады кораблей охраны водного района. На переходе морем и в районе выгрузки - силами кораблей ДесО (корабельными постами зрительного и технического (НРЛС) наблюдения). Были проведены контрольные корабельные учения с выполнением БУ-АС-50.

ПРОТИВОПОДВОДНО-ДИВЕРСИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ организовывалось в соответствии с планом универсальной обороны кораблей ДесО в районах посадки и высадки десанта. В районе посадки - силами БТ-40 и БТ-241, а также кораблями отряда. В районе высадки - силами кораблей ДесО. В рамках мероприятий по ППДО были проведены: контрольные боевые упражнения кораблей отряда по задаче ППДЗ-2 с выполнением БУ ГР-2,3; контрольное учение БРДК по задаче ППДЗ-3; профилактические противоподводно-диверсионные осмотры корпусов и ВРГ кораблей силами ВМ-66 (6 июля были осмотрены БДК "Азов" и "Цезарь Куников"; 27 июля - БДК-65

и 69). По окончании погрузки и выгрузки десанта была произведена смена якорных стоянок кораблями отряда.

ИНЖЕНЕРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ перевозки контингента миротворческих сил, вооружения, военной техники и средств МТО осуществлялось в пункте погрузки в устье реки Агой (Россия) и пункте выгрузки - порт Салоники (Греция) в период с 1 по 28 июля 1999 г. следующими силами. В пункте Агой - силами морской инженерной службы Новороссийской военно-морской базы, в порту Салоники - контингентом миротворческих сил МО РФ, личным составом и техникой погрузочно-разгрузочных команд БВ ЧФ (на каждом корабле по тягачу и 5 человек личного состава).

На этапе погрузки перед силами ДесО были поставлены следующие задачи по инженерному обеспечению.

В устье реки Агой:

- произвести инженерную разведку района погрузки (1,2 кв. км);
- расчистить побережье (акваторию) и оборудовать 2 подхода для десантных кораблей;
- оборудовать 2 съезда для техники на десантные корабли;
- обеспечить передвижение колесной техники по труднопроходимым участкам пляжной полосы (180 м) с использованием дорожных покрытий СРДП;
- выполнить эвакуационные мероприятия с использованием колесных (гусеничных) тягачей.

Организация управления инженерным обеспечением в пункте посадки осуществлялась с ПУ коменданта ПП Агой, в пункте высадки - с ПУ коменданта ПВ порта Салоники.

1. Силами ИО в ПП устье реки Агой (Россия) с ПУ коменданта ПП Агой (Россия).
2. Силами ИО в порту Салоники (Греция) с ПУ коменданта ПВ порт Салоники (Греция).

Эвакуационные мероприятия с техникой, вышедшей из строя, осуществлялись в ПП устье реки Агой (Россия) - силами подготовленных расчетов от ОМИБ НВМБ и 67

АК предназначенными для этого техническими средствами, а в ПВ в порту Салоники (Греция) - силами расчетов БРЭМ от БВ ЧФ.

В целом инженерное обеспечение перевозки контингента миротворческих сил, вооружения и военной техники, средств МТО ВС РФ в пункте погрузки (устье реки Агой - Россия) и пункте высадки (порт Салоники - Греция) можно считать удовлетворительным. Срывов в графике



погрузки (выгрузки) из-за организации инженерного обеспечения, происшествий с личным составом и аварий техники во время производства инженерных работ не было.

ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ осуществлялось 453-м гидрометеоцентром ЧФ. Оправдываемость представляемых прогнозов - 70%. Основная карта погоды - "Оффенбах" с достоверностью прогнозируемой погоды до 95%.

НАВИГАЦИОННО-ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ осуществлялось силами Новороссийского района ГС ЧФ в ПП р. Агой (БГК-775, манипуляторной партией) на 2-х подходах с проведением контрольных промеров, выставлением створных знаков. Силами личного состава штурманских боевых частей кораблей ДесО проведена навигационно-гидрографическая разведка побережья п. Салоники и средств навигационного оборудования по маршруту перехода.

Приобретен опыт плавания кораблей проливами Босфор и Дарданеллы. Каждый корабль дважды прошел проливы с севера на юг и обратно. Анализ плавания в про-

ливной зоне показал, что десантные корабли с 15 мая по 15 августа могут проходить проливы в течение светлого времени за один день под двумя машинами скоростью 12 узлов. Расход топлива составляет около 30 т, аналогичный расход топлива и при проходе за два дня.

За время похода проведена стажировка офицерского состава кораблей резерва: командиры кораблей - 1, старшие помощники - 2, штурманы - 6 человек. Организована стажировка курсантов ВМИ г. Санкт-Петербурга - 2 человека. Снят учебный видеофильм "Плавание Черноморскими проливами".

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ осуществлялось силами управления поисковых и аварийно-спасательных работ ЧФ в соответствии с планом ПСО. В ближней зоне: спасательными отрядами ЧФ в портах Севастополь, Феодосия и Новороссийск, а также дежурными силами ПСО кораблей ДесО. В районе пункта посадки - силами дивизиона спасательных судов НВМБ в составе СБ-4 и ВМ-66 (резерв - СБ-36 в п. Туапсе). В дальней зоне: силами ПСО кораблей ДесО; в точке якорной стоянки 6 * №14 - СБ "Шахтер" (резерв ПМ-56 в п. Тартус). К проведению профилактических осмотров корпусов и ВРГ кораблей ОБК, выполнению заявок командиров кораблей привлекался ВМ-66. Все работы проведены своевременно с высоким качеством.

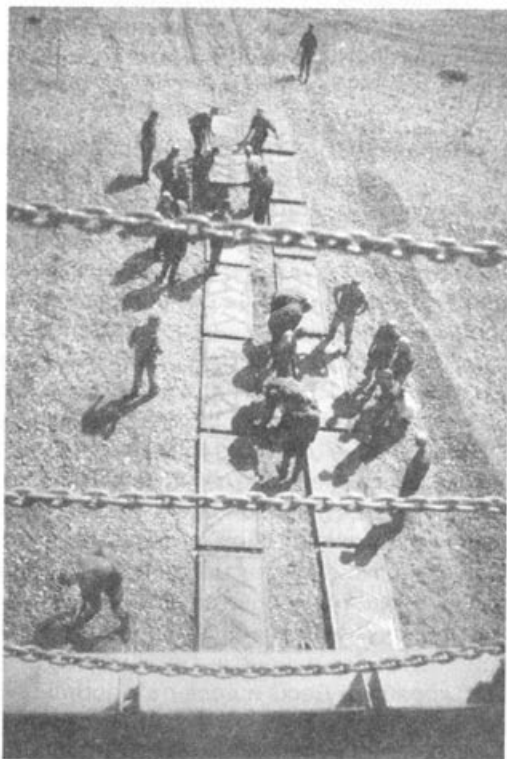
ОРГАНИЗАЦИЯ СВЯЗИ на переходе осуществлялась в соответствии с распоряжением по связи штаба ЧФ. Главной особенностью в использовании связи было применение аппаратной комической связи на БДК-69, использование открытого телефонного канала для связи между кораблями КДГ №1, КДГ №2 и СБ "Шахтер".

ТЕХНИЧЕСКОЕ И ТЫЛОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ кораблей ДесО проводилось в соответствии с планом. Имеемые неисправности материальной части, не влияющие на выполнение задачи, устранялись через ТУ ЧФ и ТО НВМБ. Послепоходовые осмотры материальной части проводились на кораблях в дни якорных стоянок. По плану тылового обеспечения корабли ДесО в период с 19 по 24 июля произвели пополнение запасов ГСМ и продовольствия с учетом десанта. В этот период принято: дизельного топлива - 839 т, пресной воды - 446 т, воды котельной - 650 т, масел - 15,5 т. Отработана организация приема ГСМ, воды и масла от СМТ "Койда" и МТ "Истра".

Постоянно производился контроль за расходом ресурса ГД, ДГ и запасов ГСМ, воды на кораблях. Превышения норм расхода ГСМ и воды не выявлено.

МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ кораблей ДесО осуществлялось силами штатной медицинской службы (фельдшерами) и прикомандированными врачами с кораблей соединения. На флагманском корабле "Азов" находилась нештатная медицинская группа усиления в составе: хирург, анестезиолог, терапевт, стоматолог.

В предпоходном периоде штатной медицинской службой был проведен перечень санитарно-гигиенических, противоэпидемических и лечебно-профилактических мероприятий, что позволило в период похода избежать вспышек инфекционных, желудочно-кишечных заболеваний. Однако следует отметить во время I-го рейса рост числа рожистых воспалений нижних конечностей (40 случаев), что объясняется значительными перепадами температур, длительными пребываниями личного состава



ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

на ногах, замедленной адаптацией организма к условиям похода. Во время погрузки сил десанта медицинской службой кораблей осуществлялись барьерные осмотры, что позволило на ранних стадиях выявлять больных острыми респираторными заболеваниями.

Медицинской группой усиления проведена проверка санитарного состояния всех кораблей и объектов продпищеблоков. Перечень замечаний устранен во время похода.

Проведены 3 учения по развешиванию операционных (одно показное) и массовому приему раненых и пораженных.

За период похода оказана медицинская помощь 350 человекам (включая личный состав кораблей и десанта), из них на стационарном лечении находилось 64 больных.

Выполнена одна полостная операция - аппендэктомия матросу Р.Балабанову (БДК "Азов"). Медицинское имущество израсходовано на 85%.

Из опыта медицинского обеспечения десантной операции было рекомендовано фельдшеров больших десантных кораблей в плановом порядке направить на рабочее прикомандирование в хирургические отделения 1472 ВМГК для повышения профессиональной квалификации, флагманским врачам усилить контроль за работой продпищеблоков, уровнем подготовки продовольственников и коков.

ПРОТИВОВОЗДУШНАЯ ОБОРОНА осуществлялась следующим образом. На этапах посадки (в ПП р. Агой) и перехода морем в границах морского района ПВО - самостоятельно средствами кораблей ДесО во взаимодействии с силами ВВС и ПВО. В дальней зоне (от 140 км и более) - авиационным истребительным прикрытием по заявке. В ближней зоне (от 40 до 140 км) готовностью отражения возможных торпедных, ракетных и авиационных ударов применением авиации по заявке командира ДесО из положения "Дежурство на аэродроме" и "Дежурство в воздухе" в зонах №3, 4; постановкой ложных целей и применением средств дымопуска и универсальной водяной защиты. В зоне самообороны (до 40 км) - готовностью ЗОС кораблей и десанта к применению на самооборону. На переходе морем за пределами морского района ПВО и в районе выгрузки только в зоне самообороны - готовностью средств ЗОС кораблей ДесО и десанта к постановке ЛДЦ и ЛОЦ, средств оптико-электронной защиты.

ПРОТИВОКОРАБЕЛЬНАЯ ОБОРОНА в пункте посадки десанта осуществлялась по зонально-объективному принципу. В средней зоне (80-200 км) выявлением и обнаружением надводных целей посредством РЛС "Мыс" во взаимодействии с береговыми ракетными частями - до рубежа применения противником своего оружия. В зоне самообороны (до 20 км) - применением по внезапно обнаруженным кораблям противника артиллерии кораблей ДесО.

ПРОТИВОЛОДОЧНАЯ ОБОРОНА осуществлялась ведением подводной обстановки, а также готовностью следования походного порядка ДесО противолодочным зигзагом. Наличие сил и средств обороны кораблей ДесО не позволяет десантным кораблям решать свойственные задачи без сил охраны в угрожаемый период.

ВЫВОДЫ:

1. Корабли бригады десантных кораблей соединения НК ЧФ поставленные задачи по перевозке контингента МС ВС РФ выполнили успешно в назначенные сроки.
2. Расход материальных средств, моторесурса не превысил выделенных норм.
3. Офицерский состав штабов, кораблей приобрел опыт и укрепил навыки в управлении силами, оружием на дальних переходах морем, при решении задач в различных условиях обстановки.
4. Бригада десантных кораблей в ходе проведенного ЗТУ по задаче "С" подтвердила оценку "хорошо".

Продолжение следует

Контр - адмирал В.ВАСЮКОВ,
командир соединения надводных кораблей ЧФ

НЕЛЕГКАЯ ПОБЕДА

Корабли ТОФ успешно выполнили ракетные стрельбы

За бортом штормящее Японское море. Волна, разбиваясь о форштевень, облаком соленых брызг на мгновение задерживается над палубой и затем плавно перекачивается с правого на левый борт. В двухместной офицерской каюте на БПК "Адмирал Виноградов" нас трое - я и два офицера из Приморской флотилии. Все - прикомандированные. Познакомились, разговаривали о предстоящих ракетных стрельбах.

- Это как первая брачная ночь, - задумчиво произносит кап-три из Фокино.

Собеседника зовут Алексей. Вся офицерская служба прошла на Дальнем Востоке. До пенсии осталось полтора года.

- И сколько же у тебя таких "ночей"? - интересуюсь я.

- За пятьдесят уж точно перевалило, - отвечает он.

- И всякий раз - как первая?

- Да. Знаешь, у меня перед ракетными стрельбами всегда какое-то волнующее трепетное чувство.

18 апреля большие противолодочные корабли Тихоокеанского флота "Адмирал Виноградов" и "Адмирал Пантелеев" вышли из бухты Золотой Рог и направились в заданный район, где им совместно с ракетными катерами предстояло выполнить ракетные стрельбы. Наверное, за последние годы у офицеров флота трепетное отношение сложилось не только к пускам ракет. Ушло то время, когда многомесячное боевое дежурство вдали от родных берегов кому-то могло показаться "каторгой". Сегодня корабли прикованы к причалам, и потому для моряка любой выход в море - это праздник. Хотя и с оттенком горечи - на флоте нет топлива.

Сколько топлива на борту? Этот вопрос далеко не праздный. Он интересует всех. Особенно прикомандированных. Почему? Потому что, зная запасы последнего, несложно сделать хотя бы приблизительный прогноз. План планом, а в конце концов все определяет топливо. Его счет на флоте ведется уже не на тонны, а чуть ли не на килограммы. Уточняем у экипажа запасы топлива - и сразу становится все ясно: "по погоде" сроки стрельб переносить не будут. Завтра вечером, самое позднее - по-

слезавтра утром, должны вернуться в базу.

Краткий ночной сон снимает усталость и напряжение. Первая ракетная стрельба назначена на 11.00. На корабле никакого ажиотажа, и даже заметного оживления. Обычный походный распорядок.

Опытнейший моряк - командир корабля капитан 1 ранга Владимир Александрович Чернявский - руководит на центральном командном пункте подготовкой к ракетной стрельбе. Вся его офицерская служба отдана Тихоокеанскому флоту. 15 лет он служит на БПК "Адмирал Виноградов". В должности командира корабля - 10 лет. В его руководстве экипажем чувствуется спокойная уверенность. Но... офицерская служба подходит к концу.

БЧ-2 готовится к стрельбе. Сначала придется стрелять по имитированной цели, затем по настоящей. С ракетного катера в нашу сторону будет пущена крылатая ракета-мишень. Ее предстоит поразить зенитным ракетным комплексом "Кинжал". В предельной сосредоточенно-



БПК "Адмирал Пантелеев"

сти людей подчас угадывается и инстинкт самосохранения. Обстановка максимально приближена к боевой. А в реальной боевой обстановке неудачная стрельба по крылатой ракете равносильна неминуемой гибели корабля.

Учебная тревога. Ракетная стрельба по имитированной цели. Проверяется работоспособность всех систем комплекса, отрабатываются практические навыки личного состава батареи ЗРК "Кинжал". В имитатор комплекса вводятся параметры цели, и после пуска ракета должна "поразить" ее в расчетной точке встречи.

Пуск - и длинный шлейф дыма тянется с левого борта. За ним следуют несколько залпов носовой артиллерийской установки по тому же целеуказанию. А еще минуту спустя производится постановка активных радиолокационных помех. Огромное облако дыма и фейерверк огней сопровождают разрыв пиротехнических зарядов, пущенных с установки ЗИФ-121 по левому борту. Красиво! На экране навигационного комплекса "Вайгач" тут же обозначается ложная цель, по которой

какая это цель - ложная или нет. Он ее видит и показывает на экране как настоящую.

На лицах замешательство. В самом деле - откуда взялась эта цель в районе стрельбы? Когда мы с ней разошлись по курсу? Почему не видели, не доложили? Ведь ее не было! Точно не было!

Оторвавшись от прокладки курса, молодой офицер бежит на левый борт и смотрит слева по корме. Нет цели! Лишь облако дыма, стелющееся по морю. Возвращается обратно - на экране цель есть. Причем довольно большая.

- Может быть, прибор неисправен? - предполагает второй, но это предположение тут же с ходу отбрасывается из-за его явной несостоятельности - по всему видно, что "Вайгач" работает безупречно.

Ветер окончательно прижимает облако к воде, и цель на экране тает.

Конечно, опыт - дело наживное. Но как его нажить без морской практики? Можно ли научиться водить машину, не выезжая из гаража? Наверное, это просто никому не придет в голову. Даже если в баке нет топлива. Для этого его любой ценой

придется достать. Но ведь современный боевой корабль - это далеко не автомобиль. От профессионализма каждого члена экипажа зависит не только судьба самого корабля, но и выполнение боевой задачи, когда на карту поставлены государственные интересы. И потому многолетний топливный дефицит на флоте бьет в первую очередь по интересам России. Его последствия будут сказываться еще очень долго.

Профессионализм обретается моряком только в море. Это акси-



Перед походом заместитель командира БЧ-7 по воспитательной работе капитан 3 ранга Н. Рыкунов знакомит подчиненных с боевой историей БПК "Адмирал Виноградов"

должна навестись крылатая ракета. Сильный ветер постепенно прижимает облако к штурмующему морю.

- Что это за цель?

Вопрос явно провокационный. Он адресован двум молодым офицерам, ведущим прокладку курса корабля на ЦКП. На экране навигационного комплекса хорошо видно, как недавно поставленная ложная цель постепенно удаляется слева по борту. Но дело в том, что ему - комплексу "Вайгач" - совершенно безразлично, ка-

ома. Сегодня каждый выход в море сопровождается прикомандированием офицеров из других экипажей. Одни направляются для передачи опыта, другие - для его приобретения. Но даже такой морской практики явно недостаточно. Любой командир заинтересован в обученности прежде всего своего экипажа. А тут порой приходится потесниться и для других. В итоге - на фоне предельной старательности и скрупулезности у молодых офицеров все же прослеживается некоторая не-

уверенность, проистекающая от недостатка опыта. Более того, за последнее десятилетие на флоте уже выросло поколение офицеров, чаще видевших море лишь с берега. И именно они сейчас идут на смену тем, чье офицерское становление пришлось на беспокойные для флота 80-е годы. Что будет, когда все "восьмидесятники" уволятся в запас? А ведь это произойдет в ближайшие два - три года.

Первый этап завершен. Имитированная цель поражена. Возвращаемся в каюту. Так и есть - от залпов артиллерийской установки упало зеркало, полетели плафоны.

Впереди главное испытание - ракетная стрельба одиночным кораблем по одиночной низколетящей цели.

После недолгого перерыва вновь сыграна учебная тревога. Личный состав занял свои места по боевым постам. Спускаюсь в пост управления стрельбой ракетным комплексом "Кинжал". Фиолетовые плафоны льют мертвенно-бледный свет на все вокруг.

На посту помимо расчета батареи ЗРК "Кинжал" присутствуют три прикомандированных офицера. Их опыт в проведении ракетных стрельб огромен. Среди них - заместитель начальника управления ракетного и артиллерийского вооружения Тихоокеанского флота капитан 1 ранга Михаил Владимирович Лысый. Капитан 3 ранга Юрий Николаевич Иванченко тоже прикомандирован из Фокино. Когда-то он служил на этом корабле. "Кинжал" знает на все сто. Это его комплекс. Он одним из последних выполнял на нем подобную ракетную стрельбу. Теперь служит на берегу и несколько лет возглавляет лабораторию технического обслуживания ЗРК "Кинжал". У старшего офицера артотдела Приморской флотилии капитана 3 ранга Алексея Владимировича Лактионова на счету более 50 ракетных стрельб. В 80-е годы, в пору лейтенантской юности, ему приходилось стрелять до шести раз в год. Теперь нужно делиться опытом. Успеть бы - через год в запас.

А вот командир батареи капитан-лейтенант Буравцов впервые выполняет ракетную стрельбу по скоростной низколетящей цели. Первая в жизни стрельба для капитан-лейтенанта! Да, на берегу он тоже профессионал в эксплуатации комплекса. "Кинжал" изучил в совершенстве. Но он еще ни разу не стрелял по крылатой ракете. Кто в этом виноват? Его величество "топливный голод"? И сколько та-

ких офицеров сегодня на флоте? Интересно, кто-нибудь ведет такую статистику? Со сбор-похода офицер вернется с блестящей победой. Но это будет потом. А сейчас... Если для кого-то 53-я по счету ракетная стрельба - как "первая брачная ночь", то что должен чувствовать тот, кто действительно стреляет впервые?!

За приборами станции обнаружения цели - старшина команды старший мичман Игорь Иванович Спесивцев. Это мастер высочайшего класса. Но он тоже скоро уйдет. Шутка ли - за плечами 26 "календарей".

На посту напряженное ожидание. Сейчас с ракетного катера в нашу сторону будет пущена крылатая ракета-мишень.

- Цель воздушная: шестьдесят три, раздел, двадцать два. Идет на нас, - докладывает старшина команды.

Шестьдесят три - это пеленг в градусах, двадцать два - дистанция в километрах. "Кинжал" способен поразить одновременно четыре воздушные цели восемью ракетами. Комплекс "взял" цель и прочно "держит" ее.

- Стоп, это не ракета. Это самолет, - докладывает старшина.

Теперь его видно и на экране. Приближающаяся точка постепенно приобретает очертания американского самолета "Орион". Летит у наших берегов, как у себя дома. Шпионит. И топлива ему на все хватает! Недели за три до стрельб такой самолет-разведчик на своей территории посадили китайцы. Ценой собственного истребителя. Но международный скандал, похоже, ничуть не смутил американцев.

Судя по времени появления самолета-шпиона в районе наших стрельб, американцы не только пристально следят за ходом учений, оценивая фактическое состояние боевой готовности ВМФ России, а еще и активно мешают. Ведь по расположению наших сил в море, по ведущимся радиопереговорам, включенной РЛС обнаружения совершенно очевидно, что готовится ракетная стрельба по низколетящей воздушной цели. И именно в это время появляется их самолет. Что это - провокация? Или очень опасный маневр? Как бы то ни было, в данном случае американцам просто повезло. Благодаря профессионализму старшего мичмана Игоря Спесивцева... Войдя в "мертвую зону" станции обнаружения цели, "Орион" исчез с экрана.

Все команды и доклады записываются

на магнитофон для последующего анализа. Протоколируются и фотографируются все показания приборов. Так что информация об американском самолете-шпионе документально подтверждена.

- Мы уже к этому привыкли, - поясняет капитан 3 ранга Иванченко, - они постоянно нам мешают.

Странно, почему китайцы к этому не привыкли? Может быть, не хотят?..

Напряжение еще более возрастает. Половина успеха - в руках старшего мичмана Спесивцева. Сейчас все зависит от его профессионализма. А именно - от своевременности обнаружения и точности сопровождения цели.

- Цель воздушная. Пеленг двести восемнадцать, дистанция тридцать восемь, - докладывает старшина.

Станция работает в боевом режиме. Цель приближается.

- Триста двенадцать, раздел, пятнадцать...

Теперь ее хорошо видно на экране. Крылатая ракета-мишень постепенно увеличивается в размерах. На посту смешались команды и доклады.

- Есть захват... Пуск... Сбили!.. Сбили!!!

Момент сближения зенитной ракеты с крылатой ракетой-мишенью был хорошо виден на экране: яркая вспышка; цель меняет траекторию, снижается, но... продолжает сближение с кораблем. Однако радость победы несколько преждевременна.

- Летит. Вот зараза, летит...

Второй пуск. Еще одна яркая вспышка. Цель описывает дугу и падает в море. Вздых облегчения. Счастливые лица. Сбили!

БПК "Адмирал Виноградов" меняет курс на 180 градусов. Теперь в порядке он идет последним.

Стреляет БПК "Адмирал Пантелеев". На экране видны результаты и его стрельбы. Цель поражена. Затем ракетной и артиллерийской стрельбой "Пантелеев" пускает на дно надводную мишень.

Победа! Теперь можно и побриться. У "старых" ракетчиков есть такое суеверие - не бриться до окончания стрельб.

Все виды боевых упражнений выполнены успешно. Тихоокеанцы показали высокий уровень владения всеми видами корабельного вооружения. Но именно в море, как нигде, обнажаются все нынешние проблемы флота. И перед моряками вновь невольно возникают вопросы, на которые они вот уже несколько лет не могут найти ответа.

Почему на флоте нет топлива? Когда

оно, наконец, будет? Ведь, судя по израсходованному в ходе учений запасам, корабли ТОФ вряд ли уже до конца текущего года выйдут в море для выполнения боевых упражнений. Даже в том объеме, как это было в апреле. Почему бы американцам не похозяйничать у берегов России, Китая, Югославии, Ирака, Кубы, если у нас ГОДОВОЙ лимит топлива на боевую подготовку покрывает лишь один (!) выход отряда кораблей? И вовсе не к берегам Америки, а за 40 миль от базы!

Наши моряки пока еще поддерживают боевую готовность на голом энтузиазме, но надолго ли его хватит? Почему с флота уходят опытные командиры, которым еще служить и служить? Не потому ли, что они лучше других видят, что бесконечно эксплуатировать энтузиазм преданных флоту людей невозможно?

Сейчас идет процесс массового увольнения в запас офицеров, имеющих бесценный опыт боевых дежурств, приобретенный в 80-е годы. Кто придет им на смену? Откуда взять боевой опыт офицеру, если корабль не выходит в море? Как можно поддерживать боевую готовность, экономя топливо даже на проворачивании оружия и технических средств, которое необходимо (!) проводить ежедневно? Можно ли нормально служить, постоянно находясь в экстремальной ситуации, вызванной нехваткой буквально всего, и в первую очередь - топлива?

Эти и многие другие вопросы, как и в прежние годы, могут остаться гласом вопиющего в пустыне, если не будут, наконец, услышаны высшим государственным руководством. Флоту нужна мощная поддержка со стороны государства.

Будет топливо - будет жизнь. Сегодня топливный голод бьет по флоту даже сильнее недостаточного финансирования.

Во Владивосток мы вернулись с победой поздним вечером 19 апреля. Настроение у всех было праздничное. Но на фоне этого впечатляющего успеха меня все время не покидала мысль о том, что только наши моряки на такое способны. Положить сложившуюся у нас на флоте ситуацию на ВМС какого-либо другого государства почему-то не хватает фантазии. Такой вот у нас "человеческий фактор". Наверное, потому мы с ним всегда и непобедимы. Но как ему, этому "фактору", хочется с оптимизмом смотреть в будущее!

Капитан 2 ранга И. СИДОРОВ

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ МОТИВАЦИИ СОВРЕМЕННОГО МОРСКОГО СПЕЦИАЛИСТА

Проводимое сегодня в стране в рамках построения рыночной экономики реформирование военной составляющей государства в конечном итоге направлено на создание в общей структуре силовых организаций мощной современной армии, которая способна эффективно решать задачи в интересах национальной безопасности. Один из путей решения этой проблемы - принятие Морской доктрины Российской Федерации, которая законодательно позволит изменить ведомственный подход к созданию морского потенциала страны и станет основным документом, определяющим государственную политику в области морской деятельности – национальную морскую политику России.

Реализовывать Морскую доктрину страны придется, по всей видимости, той категории морских специалистов, которые сегодня обучаются в стенах учебных заведений. Им предстоит решать в рамках этого важнейшего документа сложнейшие управленческие, экономические, технические, образовательные и воспитательные задачи. Следовательно, проблема подготовки кадров, независимо от ведомственной организации и вида морской деятельности (транспортная, промысловая, военно-морская и др.), приобретает особую актуальность и должна основываться и опираться на научно разработанные закономерности и принципы.

Современное мореплавание характеризуется постоянным внедрением нового вооружения и технических средств в областях навигации, связи, гидромеханики, энергетики и комплексной автоматизации корабельных процессов, а также применением новых материалов и технологий. Очевидно, что повышение безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море и защиты окружающей среды возможно только при условии соответствующей подготовки всех категорий морских специалистов. В 90-е годы воз-

никала необходимость приведения системы подготовки кадров в соответствие с новыми экономическими условиями на морском транспорте с учетом общих тенденций развития мореплавания и подготовки моряков в других странах. С целью снижения риска, связанного с ошибкой человека в процессе эксплуатации морских судов, на конференции Международной морской организации (ИМО) в 1995 г. в рамках Международной конвенции ПДМНВ (Международная конвенция о стандартах подготовки и дипломирования моряков и несения вахты 1978 г.) был принят самостоятельный документ – Кодекс STCW, - являющийся основным ориентиром при реформировании морского образования.

Судя по оценкам, существенной особенностью профессиональной подготовки специалистов в XXI веке станет усиление их системной ориентации, а также взаимообусловленность со всеми сферами общественной жизни, повышение качества и массовости обучения. Преуспеют те страны, которые смогли обеспечить условия для наилучшего системного развития, являющегося залогом конкурентоспособной экономики. Вместе с тем очевидно, что последняя в решающей мере определяется конкурентоспособностью рабочей силы, а значит, конкурентоспособностью системы образования и профессиональной подготовки. Такая целевая установка предполагает усиление социальных функций образовательных систем при сохранении внимания к фундаментальным целевым установкам высшего образования.

Снижение квалификационного потенциала морских специалистов в сегодняшней России обусловлено прежде всего деформацией профессиональной подготовки выпускников высшей школы. С одной стороны, такая деформация – следствие системного кризиса государства, разлаженности управленческих систем, в ре-

зультате чего и система высшего морского образования утрачивает необходимые системные качества. Ресурсные возможности морских вузов оказываются ниже минимально необходимых для их нормального функционирования. С другой стороны, кризис системы профессиональной подготовки морских специалистов углубляется из-за несоответствия ее целей, структуры, содержания, методов и средств деятельности изменившимся условиям жизни страны и вхождению ее в рыночные отношения.

Поэтому применительно к проблеме реформирования морского образования и обновления системы профессиональной подготовки специалистов особое методологическое значение приобретает в настоящее время знание ее основных системообразующих, системообуславливающих принципов и факторов. Например, к системообразующим принципам и факторам можно отнести:

- внешние факторы, диктующие необходимость дальнейшего развития социально-экономической, технической, производственной, военной и образовательной практики в морских учебных заведениях посредством познания и освоения сверхсложных систем;

- мотивационные принципы и факторы, связанные с осознанием проблемной ситуации на всех ведомственных флотах в целом и проблем профессиональной подготовки в конкретной области как социального заказа государства на подготовку морских специалистов;

- принципы и факторы целеполагания, которые определяют задачи морской образовательной системы;

- принципы и факторы, направленные на определение функций и технологий профессиональной подготовки морских специалистов, их взаимосвязей с окружающей социальной средой, а также закономерностей поведения элементов образовательной системы.

Известно, что объектами профессиональной деятельности морских специалистов являются особые транспортные средства, эксплуатация которых связана с возможностью аварии и гибели большого числа людей, а также с нанесением огромного ущерба окружающей среде. Кроме этого, при их подготовке необходимо учитывать:

- автономность функционирования со-

временного морского транспортного средства и длительную оторванность моряков от привычной жизненной среды;

- ограниченное рабочее пространство морского специалиста и малочисленность трудового коллектива;

- отсутствие возможности общаться с привычным кругом людей (кроме членов экипажа), получать полноценную социально-содержательную информацию и реализовывать многие жизненно важные права и обязанности;

- сложные природно-климатические условия работы на море;

- утомительность и опасность несения многих вахт и выполнения работ;

- половую депривацию (отсутствие женского общества);

- ролевую депривацию (невозможность выполнять длительное время множество привычных и важных для повседневной жизни современного человека ролей – отца, мужа, брата и т.д.);

- постоянную готовность к действиям при возникновении аварийных ситуаций.

Все это предъявляет особые требования как к отбору современной молодежи для обучения в морских образовательных учреждениях, так и к качеству самой подготовки судового персонала. Однако при этом, учитывая все большую интеграцию всех морских ведомств страны в мировое мореплавание, необходимо выявить ценностные ориентации профессий морского специалиста, которые позволят определиться с мотивационными условиями подготовки. Ведь, характеризуя современные духовно-нравственные приоритеты будущих специалистов, необходимо учитывать, что они в определенной мере отражают процессы, происходящие в нашем обществе и в том числе в Вооруженных Силах. Поэтому исследование мотивационных принципов и факторов, способствующих повышению качества подготовки специалистов, в настоящее время является актуальнейшей задачей детального анализа важности морских профессий.

В работе Е. Вапилина и О. Мулява «Социальные проблемы военного образования» (Военная мысль, №1, 2001 г.) приводится анализ результатов исследований, проведенных в 1997-1999 гг. в ряде военно-учебных заведений различного профиля (в том числе и морских), дислоцирующихся на территории Ленинградского военного округа, который показыва-

ет, что в настоящее время реальные профессиональные и моральные качества их выпускников не соответствуют потребностям Вооруженных Сил. Материалы исследований свидетельствуют о деформации ценностных ориентаций курсантов, падении престижа профессии военного, об отсутствии стремления к продвижению по службе. Из жизненных ценностей главной для будущих офицеров является семья, на втором месте – долг, честь, Родина, на третьем – материальное благополучие, на четвертом – карьера, профессиональный успех и на последнем – духовное развитие.

Эти данные являются еще одним подтверждением того, что неучет мотивации как ведущего фактора регуляции активности любого человека в современных условиях быстро приводит к разрегулировке всей системы подготовки специалистов для любой производственной деятельности. Другими словами, незнание основ теории мотивации и ее закономерностей не способствует в полной мере эффективному социально-педагогическому воздействию на подготовку специалиста, в том числе выпускника морского учебного заведения.

Мотивационный подход давно разрабатывается в зарубежной и отечественной психологии. Известный американский психолог А. Маслоу сформулировал в рамках позитивной теории мотивации пять базовых потребностей, между которыми устанавливается достаточно четкая иерархия (от низшей до самой высокой), позволяющая определять поведение человека и вдохновляющая его на решение сложных профессиональных задач. Даже простое перечисление этих потребностей и краткая характеристика указывают на их взаимосвязь с жизненными ценностями любого специалиста в современной рыночной экономике.

1. Основные физиологические потребности – это потребности в пище, воде, сне, жилище, мускульной активности, сексуальном удовлетворении. Ясно, что важнейший стимул к их удовлетворению – это наличие денег, это заработная плата, т.е. перспектива экономической состоятельности, жизни без материальных лишений. Для современного специалиста особо значимо материальное стимулирование – высокий заработок. Сегодня одной из основных причин того, что молодые офицеры не желают служить в

армии, является их низкая заработная плата. А имея высокий заработок, офицер спокойно может решить, не привлекая к этому вопросу государство, и жилищную проблему, которая стоит на втором месте среди причин непривлекательности армейской службы. И, наоборот, в гражданских морских вузах, ведущих подготовку командного состава судов, огромным стимулом для поступления и для успешного завершения учебы является в настоящее время возможность получения морским специалистом высокой заработной платы, практически соответствующей общепринятой в мире.

2. Потребности безопасности – это свобода от страха, неуверенности и хаоса. Потребности в стабильности и защите, в порядке и законе. Каждый человек хочет избежать болезней и травм, сохранить здоровье и работоспособность на долгие годы, быть уверенным в завтрашнем дне. Этим потребностям отвечают такие стимулы, как стабильное выполняемое законодательство, гарантированная работа, социальное страхование, пенсионное обеспечение. К сожалению, и эта мотивация для современного офицера ВС РФ является одной из актуальнейших, так как многие не совсем уверены в своем и своей семье завтрашнем дне.

3. Социальные потребности. Человеку свойственно желание постоянно ощущать контакт с себе подобными, стремление к общению, принадлежности к определенной социальной группе и коллективу в целом. Он стремится любыми путями преодолеть чувство одиночества и изоляции, нуждается в эмоциональной привязанности и поддержке. Любой человек тяжело переносит отсутствие престижной работы, уход на пенсию и отрыв от своего коллектива.

4. Потребности в уважении и самоуважении. Эта потребность включает в себя как желание и стремление к росту личной значимости и уверенности, так и стремление к уважению со стороны других. Мало чувствовать собственную нужность и значимость для коллектива, человек хочет быть в своей среде уважаемым и признаваемым как уникальная личность. Применительно к подготовке морского специалиста это означает, что он должен иметь возможность сделать определенную карьеру и иметь профессиональный успех. В условиях сегодняшнего реформирования Вооруженных Сил, когда в ос-

новном оно сводится к сокращению офицерских должностей, стимулов к этой мотивации для продолжения службы у молодых офицеров, увы, мало.

5. Потребности в самореализации и самоактуализации. Эти потребности предполагают стремление человека к реализации своего потенциала (возможностей), в постоянном совершенствовании, в том, чтобы найти свое место в жизни. Ясно, что не все люди добиваются полного удовлетворения этой потребности, но такая возможность есть у каждого. Применительно к строительству современных Вооруженных Сил эта потребность означает, что принудительная обязанность служить не способствует получению от офицера максимальной отдачи, полному раскрытию его способностей.

Характеристика приведенных выше базовых потребностей свидетельствует о том, что физиологические потребности являются самыми мощными и самыми насущными для любого человека, и до тех пор, пока они не удовлетворены, потребности более высокого уровня, социальные потребности, как правило, не будут актуализированы. Для современного морского специалиста это означает, что, пока он не будет обеспечен материально, все призывы (в условиях спокойной мирной обстановки) к выполне-

Переход от регуляторов мотивации к главным мотиваторам

Регуляторы мотивации		
1. Условия работы	2. Вознаграждение	3. Безопасность деятельности
Рабочее место Окружающая обстановка Эргономика Питание в течение рабочего дня Физические условия работы Отдых	Зарплата и прочие стимулирующие выплаты Дополнительные выгоды Выходные Медицинское обслуживание Решение социальных проблем	Опасение стать лишним на работе Ощущение своей принадлежности к коллективу Уважение и одобрение окружающих Приемлемый стиль управления в коллективе Отношения с окружающими Осведомленность о состоянии дел в коллективе
Главные мотиваторы		
4. Личностное развитие	5. Чувство причастности	6. «Интерес и вызов»
Ответственность Экспериментирование Новый опыт Возможность для обучения	Владение информацией Консультации Совместное принятие решений Коммуникация Представительство	Интересные решения Развивающий опыт Возрастающая ответственность Обратная связь с продвижением к цели

нию обязанностей за счет морального фактора вряд ли будут эффективны. Вторая потребность выходит на первый план только после удовлетворения физиологических потребностей. Данная потребность выступает как активная сила в основном лишь в критических, экстремальных ситуациях, каковыми являются войны, стихийные бедствия, социальные кризисы. В отсутствие таковых, при нормальном течении жизненных событий, она проявляется только в мягких формах. Обычно потребности физиологические называются первичными, или нижнего уровня, и служат основанием для удовлетворения потребности высшего порядка. Потребности высшего уровня не являются побудительным мотивом для человека, пока не удовлетворены, по крайней мере частично, потребности нижнего уровня.

Для того, чтобы наглядно показать и пояснить, почему не дадут желаемого эффекта высшие социальные мотиваторы для успешного развития деятельности любого специалиста, если не решено с низшими регуляторами мотивации, приведем небольшую таблицу (см. таблицу на предыдущей стр.) и дадим краткий комментарий.

1. Условия работы оказывают мощное влияние на деятельность специалиста, и поэтому не стоит жалеть средств и усилий на создание благоприятной обстановки для этого.

2. В вознаграждение в настоящее время необходимо включать не только заработную плату, но и многие другие выплаты, а также имеющиеся выходные дни и дополнительные выгоды, которые связаны с получаемым (покупаемым) жильем, медицинским обслуживанием, транспортным обслуживанием и т.д.

3. Чувство безопасности связано с наличием работы, с отсутствием неуверенности в завтрашнем дне, с признанием и уважением окружающих, с принадлежностью к коллективу и др.

4. Личностное развитие и рост. Ныне происходит эволюция взглядов руководителей разного звена на отношение к личности. Если раньше главное внимание уделялось повышению квалификации специалистов, то сегодня – развитию человеческих ресурсов, и для этого создаются специальные службы. Считается, что вклад в личностное развитие специалистов имеет и экономическое, и гуманитар-

ное значение. Ведь высокий профессионализм – это не только яркое развитие способностей, но и глубокие и широкие знания о соответствующей деятельности, нестандартное мышление и, конечно, сильная и устойчивая мотивационно-эмоциональная заряженность на осуществление именно данной деятельности и на достижение в ней неординарных результатов.

5. Чувство причастности к общему делу обычно присуще каждому специалисту, так как он хочет ощущать свою «нужность» коллективу, поэтому руководители должны по возможности иметь полную информацию, отлаженную обратную связь, знать мнение о коренных проблемах организации.

6. «Интерес и вызов». Большинство людей ищет такую работу, в которой содержался бы «вызов», которая бы требовала мастерства и не была слишком простой. Даже просто исполнительские работы необходимо стремиться превратить в интересные, которые приносят удовлетворение.

Способности человека и его мотивация к профессии находятся в диалектическом единстве, и каждая из этих составляющих определенным образом влияет на уровень обучаемости любого специалиста. Удовлетворенность будущей профессией – это показатель, который отражает отношение человека к избранной профессии. Низкая удовлетворенность профессией в большинстве случаев становится причиной текучести кадров, что в свою очередь приводит к отрицательным экономическим последствиям. Поэтому, рассматривая профессиональную мотивацию как один из важнейших социально-психологических и социально-педагогических факторов и принципов подготовки морских специалистов, необходимо вопросу изучения удовлетворенности профессией, ее влиянию на процесс профессионального обучения, выявлению в этой области определенных закономерностей уделять на современном этапе самое пристальное научное внимание.

**Капитан 1 ранга С.КУЗЬМИН,
начальник факультета военного
обучения Балтийской
государственной академии,
кандидат технических наук, доцент**

Выполнить долг и сохранить жизнь

ЭТОМУ ПОСВЯЩЕНА ДИСЦИПЛИНА "БЕЗОПАСНОСТЬ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ" ВО ВВМУЗАХ РОССИИ

До середины 90-х годов XX века безопасность человека рассматривалась в технических ВУЗах с позиций трех самостоятельных дисциплин: охраны труда, гражданской обороны и охраны окружающей среды, что мешало комплексно оценить степень влияния тех или иных факторов на человека. Благодаря усилиям отечественных ученых О.Н. Рукаса, С.В. Белова, В.И. Короткова, которые являются специалистами в одних из самых жизнеопасных отраслях промышленности (горнодобывающей, лесной, строительной), появилась новая учебная и научная дисциплина "Безопасность жизнедеятельности". Важность ее изучения была обоснована высоким уровнем травматизма, гибели на производстве и в быту, глобальным загрязнением окружающей среды. Проблема обеспечения безопасности человека признана государством как одна из самых важных. Изучение дисциплины "Безопасность жизнедеятельности" включено в государственный образовательный стандарт всех специальностей.

Сам по себе разговор о безопасности военной службы очень сложный и противоречивый. С одной стороны, военная служба, исходя из своего назначения, не может быть безопасной, ибо сопряжена с вооруженной защитой Отечества, боевыми столкновениями с противником. Для подготовки к ведению боевых действий важна не столько имитация, сколько максимальное приближение к условиям войны, а это, разумеется, сопряжено с риском травматизма или даже гибели. Вопрос на тему: "Как защитить Родину и остаться живым?" не может подлежать обсуждению в силу высокого смысла звания "защитник Отечества". Этот тезис подтверждает высказывание одного инженера-судомеханика, который на вопрос о важности фактора обитаемости современных подводных лодок ответил: "Мне не важно как будут существовать люди внутри прочного корпуса, но боевая устойчивость подводной лодки должна быть такой, чтобы можно было противостоять боевым повреждениям и быть способным нанести максимальный урон противнику..." С таким "узкопрофессиональным" мнением трудно, но надо спорить.

Наиболее показательным примером неблагоприятного состояния безопасности во-

енной службы является рост небоевых потерь в войсках и на флоте, а также числа аварий и катастроф, преступлений, безвозвратных потерь, физического и морально-психологического травматизма личного состава. По данным Фонда национальной и международной безопасности, гибель людей при эксплуатации вооружения и военной техники составляет примерно 40% от общих потерь военнослужащих в мирное время.

Исключить опасность в военной службе невозможно даже в повседневных условиях. Полностью предотвратить гибель, травматизм, профессиональные заболевания военнослужащих нереально. В этом состоит главное противоречие в сфере обеспечения безопасности военной службы.

Общество, получив веский аргумент не в пользу Вооруженных Сил (низкий уровень безопасности), отреагировало соответственно - резко снизился призыв в армию, уклонение от военной службы стало носить массовый характер. Попытки перейти на контрактную службу не имели под собой твердой экономической основы. Данные обстоятельства заставили и государство, и Министерство обороны задуматься над состоянием безопасности военной службы. В подтверждение сказанного в табл. 1 приведен перечень изданных в последнее время законов, приказов и директив.

Естественно, все вышеуказанные документы весьма своевременны и декларируют основные положения безопасности. Так, в "Концепции безопасности военной службы в Вооруженных силах Российской Федерации" (директива МО РФ №Д-10) выделены направления безопасности военной службы: правовое, социально-экономическое, организационно-техническое, медицинское, гидрометеорологическое обеспечения, обеспечение экологической безопасности.

На практике, к сожалению, есть немало примеров грубейшего пренебрежения правилами техники безопасности при работе с вооружением и военной техникой. У всех на памяти трагический случай, когда волной смыло с верхней палубы подводной лодки Северного флота двух офицеров, которые вышли наружу для устранения неисправности швартового оборудования. В итоге один погиб, а другой - пропал без вести.

Таблица 1

Содержание	№ приказа, директивы Дата	Автор
О воинской обязанности и военной службе	1998	Закон РФ
О статусе военнослужащих	№76-ФЗ98	Закон РФ
О совершенствовании работы по обеспечению безопасности военной службы в ВС РФ	Д-10, 1997 г.	Дир.МО РФ
Об организации производства работ с повышенной опасностью в ВС РФ	314, 1998 г.	МО РФ
О создании комиссии по безопасности военной службы в ВС РФ	457, 1998 г.	МО РФ
Об обязательном государственном страховании и порядке выплаты единовременных пособий военнослужащим, гражданам, призванным на военные сборы и членам их семей	246, 1993 г.	МО РФ
О гибели военнослужащих в результате нарушений требований безопасности и дополнительных мерах по созданию и обеспечению безопасных условий военной службы	280, 1999 г.	МО РФ
О мерах по обеспечению безопасности труда гражданского персонала ВС РФ	302, 1995 г.	МО РФ
О низкой эффективности работы командования соединений и воинских частей по предупреждению нарушений уставных правил взаимоотношений между военнослужащими и мерах по ее усилению	Д-33, 1999 г.	МО РФ
О дополнительных мерах по усилению воинской дисциплины и порядка в ВМФ	15, 1999 г.	ГК ВМФ
Сборник положений и мероприятий по обеспечению безопасности военной службы на флоте	643, 1998 г.	Ком.ТОФ
О деятельности органов военного управления и должностных лиц ВМФ по созданию и обеспечению безопасных условий военной службы и практических мерах по совершенствованию этой работы в 2000 г.	20.14.01., 2000 г.	ГК ВМФ

Еще пример... Тела пяти погибших моряков Тихоокеанского флота найдены в одном из отсеков атомной подводной лодки в приморской бухте Чажма. По одной из версий, три мичмана и два матроса-контрактника проникли в отсек подготавливаемой к списанию лодки для поиска деталей из цветных и драгоценных металлов, но задохнулись в модуле, где скопились токсичные газы.

Данные случаи свидетельствуют о том, что в Вооруженных Силах, как и в обществе в целом, весьма низкая культура отношения как к собственной жизни, так и к жизни сослуживцев. Элементарная безграмотность приводит к ситуациям, когда военнослужащий становится виновным в совершении преступления.

Таким образом, решение о включении дисциплины БЖД в программу подготовки курсантов военных учебных заведений является очень своевременным.

Как известно, любое благое начинание может быть подвергнуто искажению в случае, когда нет четкой идеологии ее реализации. Не избежала этой участи и дисциплина "Безопасность жизнедеятельности". Ввиду тотального сокращения профессорско-преподавательского состава, отсутствия специфической кафедры, дисциплина БЖД в Ти-

хоокеанском военно-морском институте имени С.О.Макарова преподается на кафедрах, закрепленных за факультетами, а так как факультетов пять, то и соответственно различные педагоги по-своему трактуют проблемы безопасности человека. На каждой кафедре пытаются решить узкоспециальные вопросы безопасности человека, забывая о том, что институт готовит будущих руководителей, начиная с первичных офицерских должностей до командиров кораблей, соединений и т.д.

В марте 1998 г. мне предложили подготовиться к новому учебному году и с сентября читать курс лекций по основам БЖД в объеме 40 ч. Основные трудности возникли с подбором литературы - в печатном виде не было ни одного учебника. Большую поддержку я получил в Дальневосточном техническом университете на кафедре "Безопасность жизнедеятельности". Для начала - это была межрегиональная программа дисциплины, а также ксерокопия учебного пособия О.Н.Русака. Подбор минимального количества литературы занял около года. В основном - это научно-популярные издания, учебные пособия, освещающие какую-либо проблему безопасности человека.

В ходе учебного процесса выявились не-

Таблица 2

Содержание вопроса	Варианты ответов	Количество ответов, %
Ваше отношение к дисциплине БЖД?	а) Считаю ее нужной и полезной в) Не определился с) Потеря времени	69,5 27,1 3,4
Степень новизны знаний	а) Ничего нового для себя не узнал в) Степень новизны на 30% с) Степень новизны на 60%	3,4 42,4 54,2
Что изменилось в моих представлениях о жизнедеятельности?	а) Предмет заставил задуматься над бытием в) Никакого следа с) Незначительный след (пересмотр некоторых своих поступков)	37,3 5,1 57,6
Планы на будущее	а) Буду вести свою деятельность, исходя из полученных знаний в) Буду полагаться на интуицию с) Буду интересоваться новостями по БЖД и повышать свои знания	44,1 16,9 39
Чего не хватало на занятиях?	а) Объема и качества материала в) Цифр и фактов с) Мастерства преподавателя	49,9 43,6 6,5

которые проблемы:

1. При планировании и распределении учебных часов основам БЖД отведено 40 ч, а разделу обеспечения безопасности мореплавания - 50. Это вынуждает сокращать программу именно по вопросам общей безопасности (вредные и опасные факторы, физиология умственного и физического труда, нормальные условия жизнедеятельности, подготовка производства к работе, экспертиза безопасности, теория риска и т.д.) и одновременно увеличивать объем доводимой информации в единицу времени, что вызывает естественное неудовольствие аудитории.

2. В институте напрочь отсутствуют наглядные учебно-методические пособия и образцы технических средств, обеспечивающих контроль состояния среды (уровень шумности, освещенности, запыленности, радиационного контроля); да и на кораблях флота не так много подобных средств (в основном-это приборы газового анализа, изолирующие дыхательные устройства, приборы дозиметрического контроля).

3. Наблюдается некоторая несогласованность тезисов дисциплины БЖД с реалиями службы. Характерный пример. Прочитаны первые лекции, где сформулированы основные положения безопасности жизнедеятельности. Назначены стрельбы курсантов на полигоне, выделен день, все в готовности. В день стрельб две машины из трех оказались не готовыми к выезду. Курсантов перевозят к месту стрельб в переполненной сверх всяких норм машине. К счастью, этот эпизод нетипичен для нашего ВУЗа и для всех закончился удачно.

Очень острая проблема - нехватка литературы, в основном-это конспекты лекций. Первыми, кто отреагировал на потребности

новой дисциплины были начальник кафедры радиационной, химической и биологической защиты капитан 1 ранга С.А.Голобоков и доцент Н.Ф.Рудницкий. Но подготовленное ими учебное пособие "Обеспечение безопасности жизнедеятельности береговых объектов ВМФ" преимущественно адресовано специалистам берегового факультета, при подавляющем большинстве специалистов, призванных служить на море.

Основная задача на предстоящий год - создание учебной программы, общей для всех специальностей, и написание учебного пособия, которое ответило бы на основные вопросы данного предмета.

Положительным начинанием является стремление преподавателей дисциплины БЖД в ВУЗах Владивостока объединить усилия в целях формирования единого понимания проблем безопасности жизнедеятельности.

В целях оптимизации учебного материала проводилось анкетирование курсантов после завершения периода обучения. Вопросы анкеты и процентное соотношение ответов приведено в табл.2.

Таким образом, подобный опрос и его анализ позволяет сделать оптимистичный вывод о том, что новая дисциплина довольно уверенно заняла место среди традиционных предметов военных учебных заведений. Обращение внимания будущих офицеров на вопросы безопасности жизнедеятельности заставляет многих задуматься не только над сохранением жизни, но и ориентирует на формирование гармоничной личности, умеющей думать, анализировать сложные ситуации и принимать обоснованные решения.

Капитан 2 ранга М. ПЕЧЕКАЗОВ,
кандидат технических наук

НАЧАЛО УПРАВЛЕНИЯ МЕДИЦИНСКОЙ СЛУЖБОЙ ВМФ

В "Отчете о праздновании 100-летия Управления главного медицинского инспектора флота", опубликованном в "Медицинских прибавлениях" к "Морскому сборнику" в октябре 1905 г., говорится: "7-го сентября сего года в Управлении главного медицинского инспектора флота было отпраздновано молебствием, истекшее 4-го минувшего августа столетие со дня учреждения Управления"¹.

Изучение документов, хранящихся в фондах Российского государственного архива ВМФ, позволяет уточнить дату начала практического функционирования первого самостоятельного органа управления медицинской службой флота.

В начале XIX века в результате реформирования государственного администрирования и перехода России на министерский тип управления в истории здравоохранения страны произошло значительное событие - разделение медицинского обеспечения на три отрасли: гражданскую, военную и морскую.

8 сентября 1802 г. Высочайшим манифестом учреждаются министерства внутренних дел, юстиции, финансов, иностранных дел, коммерции, народного просвещения, военных сухопутных сил и морских сил. Бывшая Медицинская коллегия стала подчиняться министру внутренних дел.

Однако в первое время новая система управления приводила к значительным затруднениям, связанным с одновременным существованием потерявших свое значение коллегийных учреждений и новых, с неустановившимися порядками и постоянно изменявшимися штатами министерских органов. Эти же проблемы отрицательно влияли на работу и медицинских учреждений, прежде всего военных. В связи с этим, в конце 1803 г. министр внутренних дел В.Кочубей предложил для Высочайшего утверждения план "о новом образовании медицинского управления" государства и преобразовании Медицинской коллегии. 31 декабря вышел в свет указ о присоединении дел Медицинской коллегии к ведомству министерства внутренних дел и образовании при нем 3-й медицинской экспедиции.

В докладе Кочубея для управления государственным здравоохранением предлагалось создание двух "различных обрядов": "первый

может и должен быть составлен в виде 3-й экспедиции департамента (министерства внутренних дел. - **Авт.**), второй - в виде ученого Общества или Медицинского Совета из отличных в сем звании людей составленного". Для решения "ученых дел к усовершенствованию и приращению врачебной науки", учредили коллегиальный орган - Медицинский Совет, а для приведения в исполнение сих же правил и суждений и отправления многочисленных хозяйственных и разных родов текущих дел - медицинская экспедиция. Управляющий медицинской экспедиции мог участвовать в работе Совета, но без права голоса. В состав Медицинского Совета вошел назначенный в августе 1803 г. на должность главного доктора флота Иван Христофорович Рожерс.

Изменения в системе флотского медицинского управления были объявлены 11 февраля 1804 г. "От главного флота доктора Рожерса. Господам Адмиралтейским и флотским медицинским чиновникам. Указом из Государственной Медицинской коллегии с 11 числа сего февраля, дано мне знать, что Медицинская коллегия уже упразднена, и чтобы впредь в оную коллегия ни с какими делами более не входить, а относится в департамент внутренних дел и экспедицию государственной медицинской управы".

Но и это реформирование медицинского управления не дало существенных результатов для улучшения дел в военных ведомствах и как отмечается в докладе В.Кочубея Александру I "О преобразовании медицинской части по армии и флоту": "...Неудобства настоящего медицинского управления очевидны из следующего: лечебные средства для пользования военных больных находятся в ведении Министерства Внутренних Дел, а помещение больных в госпиталях и лазаретах, одежда, пища и т.д., в ведении Военного Министерства. Управление всеми медицинскими делами по военной части возложено на Врачебные управы, а места сии немало от воинского начальства не зависят и, быв привязаны к гражданской части, принадлежат по всем делам к Министерству Внутренних Дел... Так как никто не может более иметь участия в сохранении порядка и деятельном сохранении здоровья служащих, как места, в ведении коих они находятся, то признается удобнейшим центральное управление передать Военным Департаментам. Местные,

¹ РГА ВМФ. - Ф.130. - Оп.1 - Ед.хр.44

как то: инспекционные и полковые по армии, а портовые по флоту, возложить на военных начальников"².

4 августа 1805 г., этот доклад В.Кочубея утверждается императором и становится основой коренных изменений системы военно-медицинского управления. Он содержал "Положение для медицинского управления по армии и флоту". "Стат (штат. - **Авт.**) медицинским чинам и фельдшерам при флоте, портах, морских полках и Адмиралтейских госпиталях," а также "стат" для сухопутных войск.

В Положении предписывалось: "Чтобы управление шло твердо и непоколебимо, течение дел было успешно и без препинаний, управляющего власть должна быть усредоточена на одном лице; там, где власть сия вручена многим, несогласие и ненадежность в мерах препятствуют установлению прочного порядка, и лучшие распоряжения остаются без пользы.

Сообразно сему нынешнее общее управление разделить на три степени: (гражданскую, военную и морскую. - **Авт.**)...

По Флоту: а) на центральное одно здесь (СПб. - **Авт.**) и другое при Черноморском Адмиралтействе; в) по ротам и с) на кораблях"³.

В документе регламентировались не только различные стороны деятельности врачей, их права, но и расписывался штат и классность медицинских чинов от начальствующего до младшего. Так, генерал-штаб-доктор имел 4-й класс, генерал-штаб-лекарь - 5-й, младший лекарь - 12-й, провизор - 13-й класс по соответствию Табеля рангов Российской империи. Этим определялось денежное содержание чинов всего военно-медицинского ведомства⁴. Согласно штату за ведомством числилось 826 человек "медицинских чинов и фельдшеров при флоте, портах, морских полках и адмиралтейских госпиталях"⁵.

Указом от 12 августа 1805 г. всем военноморским чиновникам и учреждениям предписывалось быть "в совершенной зависимости от военных департаментов", то есть с августа 1805 г. медицинское управление окончательно перестало быть общим для всех ведомств. 30 августа 1805 г. на Высочайшее утверждение в должности генерал-штаб-доктора флота министр морских сил П.Чичагов представил Ивана Христофоровича Рожерса, а 8 сентября он сообщает В.Кочубею: "В 31 день минувшего августа, о бытии главному доктору флота док-

тору Рожерсу генерал-штаб-доктором при министерстве морских военных сил"⁶.

13 сентября министр морских сил в приказе №1946 объявлял: "Г-ну генерал-штаб-доктору Рожерсу. Сообщить сего числа министру внутренних дел об отдаче из 3-й Экспедиции сего министерства дел медицинских по флоту в ведение Ваше, Вам поручаю учинить распоряжение о приеме оных из показанной Экспедиции без продолжения. П.Чичагов"⁷.

Далее из документов видно, что практическое открытие Медицинской экспедиции при министерстве морских военных сил произошло 9 октября 1805 г. Об этом морской министр П.Чичагов сообщает:

"В Правительствующий Сенат. Товарищу министра морских военных сил.

Рапорт.

На основании Указа, данного Правительствующему сенату в 4-й день минувшего августа и приложенного при оном Высочайше утвержденного Его Императорским Величеством доклада о преобразовании Медицинской части, учрежденная при министерстве морских военных сил медицинская экспедиция для производства письменных дел 9-го числа открыта и нужное распоряжение по сему мною сделано: О чем Правительствующему Сенату имею честь сим донести. П.Чичагов. Октября 12-го дня 1805 года"⁸.

Приказы и предписания об открытии Медицинской экспедиции министерства морских военных сил 9 октября 1805 г. были также разосланы Государственной адмиралтейской коллегии (о выделении денежных ассигнований на "канцелярские расходы" и "жалование чиновникам оной Экспедиции"), "Главкому С.Петербургского (так в документе. - **Авт.**) порта командиру и кавалеру Федору Федоровичу Ушакову", "Господину Адмиралу главнокомандующему Черноморским флотом и кавалеру маркизу Ивану Ивановичу Детраверзе", морским начальникам Кронштадта, Ревеля, Архангельска, других российских портов и докторам главных портов⁹.

В течение 195 лет в ходе реформирования военно-морского ведомства и всей системы государственного управления нашей страны название органа управления медицинской службой Военно-Морского Флота России неоднократно изменялось. Тем не менее, он оставался самостоятельным органом управления медицинской службой армии и флота нашего государства.

**Генерал-майор медицинской службы
Г.ШАРАЕВСКИЙ, заслуженный врач РФ
Полковник медицинской службы
М.ТОПОРКОВ, доцент
Полковник медицинской службы
О.ГАЗОВСКИЙ**

² Полное собрание законов Российской империи. - Сиб., 1830. Т.XXVIII. - №21866.

³ РГА ВМФ.-Ф.130.-Оп.1.-Д.59.-Л.15

⁴ Там же.-Л.39.

⁵ Там же.-Л.72.

⁶ Там же.-Лл.85,87.

⁷ Там же.-Л.117.

⁸ РГА ВМФ.-Ф.130.-Оп.-Д.59.-Л.117.

⁹ Там же.-Лл.118-125.

КТО УПРАВЛЯЕТ РЕАКТОРОМ?

Записки конструктора

Был такой эпизод в истории создания СУЗ, когда заместитель министра М. Егоров в отсутствие Б.Бутомы подписал приказ о передаче тематики СУЗ в "Аврору"¹. Трое наших сотрудников - Г.Юркевич, А.Потехин и Ю.Джариани написали письмо в ЦК КПСС, доказывая непродуманность такого решения. Письмо было направлено министру, который наложил резолюцию: "Какой дурак до этого додумался?" Борис Евстафьевич Бутома был государственным человеком и не допустил чиновничьих экспериментов. Вопрос о передаче был снят.

Но вернемся к "Алтаю". Главным конструктором всего комплекса автоматики управления энергетикой корабля проекта 705 являлся В.Астров, с которым у нас всегда было полное взаимопонимание. А генеральным директором "Авроры" был О.Демченко, руководитель мудрый и авторитетный. И взаимоотношения нашего отдела с "Авророй" были хорошими: деловыми и доброжелательными.

После изготовления приборов начались регулировочные работы на стенде. Функциональные устройства системы на металлических шасси размещались в шкафах на направляющих. В случае необходимости секция могла быть извлечена из шкафа для проверки или замены, каждая секция – законченное изделие, имевшее свою документацию и паспорт. В процессе изготовления она проходила регулировку, благодаря чему в цехе или на корабле неисправная легко заменялась на другую, исправную.

Система состояла из десятка приборов и нескольких соединительных ящиков, а общее количество секций доходило до 150 штук. Приборы соединялись между собой, а также с исполнительными механизмами реактора и другими

системами всего комплекса автоматики кабелями, количество которых доходило до 200. В итоге кабельное хозяйство имело значительный вес.

Разрешению на изготовление первого поставочного образца СУЗ для головного корабля предшествовала проверка его межведомственной комиссией. Председателем МВК по приемке СУЗ "Алтай" назначили капитана 1 ранга Б.Жукова. МВК проводила типовые испытания приборов системы. По ее решению часть приборов подвергалась испытаниям на воздействие механических и климатических факторов: их трясли, били, жарили, морозили, испытывали в атмосфере морского тумана, горячего пара, заливали водой. Впечатляющими были испытания на удар, когда "баба" весом в 200 кг с высоты нескольких метров обрушивалась на плиту, на которой крепился прибор (без амортизаторов!). И так по три удара с трех направлений. Это имитация взрыва глубинной бомбы. Естественно, после таких испытаний приборы не могли использоваться на кораблях, а только для учебных или исследовательских целей.

Испытания системы были успешно завершены, подписаны все документы и приемный акт. Подтверждено соответствие СУЗ "Алтай" техническому заданию. Для коллектива разработчиков это большое событие. Опытный образец приказали снять со стенда и отправить в Ленинград для установки на стенд "Авроры". Впервые на стенде монтировали все системы автоматики для отработки в комплексе. Не было только реактора – его заменял наш имитатор. А сам реактор отрабатывался на наземном стенде-прототипе в Сосновом Бору под Ленинградом.

В дальнейшем при сдаче первого корабля возникли большие неприятности

¹ Окончание. Начало см. "Морской сборник" №9 за 2000 г.

с парогенератором, разработанным подольским КБ "Гидропресс". Почти параллельно делали парогенератор разработки другого КБ. Этот проект шел под номером 705-К, соответственно и наша система называлась "Алтай-К". Главным конструктором был А.Быков. Вообще судьба проекта была трудной. Ставилась задача - создать высокоэффективную противолодочную АПЛ со скоростью подводного хода около 40 узлов, небольших размеров и с резко сокращенной численностью экипажа. Исходя из поставленной задачи, была выбрана главная энергетическая установка с жидкометаллическим теплоносителем. Научным руководителем был академик А.И.Лейпунский, причем разрабатывались два варианта, главными конструкторами которых были И.Африкантов и В.Стекольников. Паротурбинная установка была создана на Калужском турбинном заводе.

По сравнению с водо-водяными ППУ АПЛ второго поколения жидкометаллическая превосходила их по энергонасыщенности и по удельным массовым показателям. Но трудности с парогенераторами и другим новым оборудованием растянули сроки сдачи. В итоге первый корабль, который считали опытным, был сдан флоту в декабре 1971 г.

В то время директором института был Г.Астахов, человек уважаемый в институте, в руководстве ВМФ и ведомствах, связанных с флотом. К большому сожалению, он рано ушел из жизни. Его имя должно стоять в ряду тех, кто заложил основы научно-технической революции в Военно-Морском Флоте.

Институт получал новые заказы и бурно развивался. Была утверждена новая структура, созданы новые научно-исследовательские подразделения по разным направлениям. С.Кузьмин стал главным инженером института. Было создано новое отделение, начальником которого стал А.Москалев, бывший до того начальником сектора. Вчерашние лаборатории (сектора) отдела №6 разрослись до отделов, которые теперь выполняли работы для всего института. Добавился отдел, занимавшийся аналоговыми устройствами. С ним пришла к нам космическая тематика. Аналоговые устройства использовались в аппаратуре наведения антенных устройств космической

связи. Наиболее известными были гигантские антенны Центра дальней космической связи под Евпаторией

Мне предложили должность заместителя начальника отдела автоматики. Чисто административная работа меня совсем не привлекала, но начальник этого нового отдела А.Захаренко обещал, что инженерной работы на мою долю будет достаточно. Это время вспоминается как насыщенное работой. Численность отделения выросла до 700 человек. Ракетная и космическая тематика прочно вошли в планы отдела. Боевые информационные системы "Море", "Корень - 1123", ... "1134" для надводных кораблей предусматривали управление всеми видами оружия, включая ракетное. Аналогичные задачи для подводных лодок решали БИУС "Туча", "Альфа", "Омнибус". Для меня, привычного терминам флотской службы, добавились космические. В отделении разрабатывалась система управления антеннами слежения за космическими объектами.

Наши специалисты командировались и на испытания новых ракет. Много раз ездил на полигон заместитель начальника сектора В.Захаров, который вел работы по аппаратуре наведения. Запомнился его рассказ о взрыве ракеты после старта. Перед испытаниями семьи работников полигона в Плесецке сажали на поезд и вывозили "от греха подальше". В этот раз ракета взорвалась сразу после старта и разлившееся топливо мгновенно вспыхнуло. Можно себе представить чувства родных, увидевших столб пламени над полигоном. Захарову пришлось участвовать в дегазации приборо в бункерах, залитых ядовитым гептилом.

Работа в отделе автоматики значительно расширила мой кругозор, но дел как инженеру почти не было, и я вернулся в отдел СУЗ на должность заместителя главного конструктора. Мне было поручено провести исследования путей повышения ресурса системы "Алтай". С группой регулировщиков мы провели полную ее ревизию на первой АПЛ проекта 705, которая стояла в заводе в Северодвинске. Анализ показал, что у системы есть резерв ресурса, и было принято совместное с ГУК ВМФ решение о продлении ресурса систем СУЗ на других кораблях.

Затем были работы по СУЗ "Альбатрос" для тяжелого атомного крейсера "Киров" проекта 1144, устройства перегрузки активных зон реакторов на специальный корабль-базу.

К середине 1975 г. появились решения, постановления, приказы, определяющие развертывание работ по созданию нового, третьего, поколения атомных подводных лодок. Они задействовали десятки конструкторских бюро, институтов Минсудпрома и Военно-Морского Флота. Рассматривались технические предложения, эскизные и технические проекты новых кораблей, оборудования и вооружений. Наш отдел на перспективу разрабатывал новый СУЗ. Работы по техническому проекту велись по техническому заданию с 1973 г. В августе 1975 г. все руководящие (для нас) организации Минсудпрома: 1-е, 5-е, 9-е главные управления, а также Главное управление кораблестроения Военно-Морского Флота пришли к единому мнению, что для всех АПЛ третьего поколения должен быть разработан единый унифицированный СУЗ, и в основу его должен быть заложен технический проект СУЗ, разработанный ЦНИИ "Агат".

В.П.Никитин – главный конструктор СУЗ начал формировать группу Главного конструктора с учетом того, что унифицированная система будет использоваться во многих проектах и потому объем работ будет большой. Он знал меня и предложил принять участие в этом новом и большом деле в качестве первого заместителя Главного конструктора. На меня возлагались все работы по надежности системы, в первую очередь все виды испытаний опытного образца, расчете и корректировке расчета надежности, подготовку документов, регламентирующих испытания системы во время изготовления, межведомственных и корабельных испытаний. Поручили мне и организацию внешних связей. Имелось в виду, что я должен был согласовывать с другими организациями те технические и организационные вопросы, которые возникали в процессе выполнения работ. "Внешние связи" реализовывались, естественно не только по телефону. Север, юг, запад и восток (Дальний) были сферой моих интересов. Многие тысячи километров на поездах и самолетах. Но большинство нитей связи тя-

нулись в родной Ленинград.

Приказом директора ЦНИИ "Агат" был назначен руководящий состав группы Главного конструктора по разработке и сдаче унифицированной СУЗ "Штиль".

В работу я включился значительно раньше подписания приказа. В июле 1975 г. готовил сетевой график работ по системе, в августе занимался оформлением решения по унификации – надо было продумать: как разместить будущую систему на стенде. В "Авроре" разработали новый конструктив "Набор-71". Его нужно было изучить. Куйбышевский приборостроительный завод (КПСЗ) уже готовился к его изготовлению, и мне было поручено сформировать группу инженеров и конструкторов с целью ознакомления с новыми приборными шкалами. Мы выехали в Куйбышев и ознакомились с ними прямо в КБ и цехах. А перед этим была поездка в Горький, в КБ "Лазурит", для согласования размещения нашей аппаратуры на проектируемой АПЛ.

Объем работ нарастал как снежный ком. В Ленинграде согласовали размещение приборов и привязку по питанию для лодок новых проектов. В Куйбышев отправили заявку на изготовление металлоконструкций типовых шкафов. А к нам то и дело приезжали сотрудники ИАЭ, "Авроры", ОКБМ, "Рубина", "Лазурита" – согласовывать связи, кабельные трассы, алгоритмы пуска, разогрева, экстренного снижения мощности (ЭСМ). Нельзя было упустить время для заказа кабелей, а еще надо договориться с Рижским электромонтажным предприятием, которое специализировалось именно на монтаже стендов. Это предприятие, а оно давно работало с нашим институтом, командировало своих монтажников в Москву...

Третье поколение лодок, для которого создавался СУЗ "Штиль", включало корабли, которые до сих пор составляют основу боевой мощи нашего флота. Это, во-первых, знаменитую "Акулу", систему "Тайфун" – гигантский ракетно-стратегического назначения. Полное водоизмещение более 38.000 т, два реактора, управляемые две СУЗ, две турбины общей мощностью более 80 000 л.с., два винта, 24 баллистических ракеты дальностью стрельбы около 9000 км.

Для каждого проекта использовалась

модификация унифицированной системы "Штиль" с соответствующим буквенным индексом.

Опытный завод начал изготовление приборов опытного образца системы "Штиль". Но прежде его следовало проверить и принять межведомственной комиссией (МВК), а работа эта большая и по объему, и по продолжительности. Система монтировалась на стенде, проверялась, а затем часть приборов снималась и отправлялась на испытания. Над всеми довели жесткие сроки сдачи кораблей. Особое внимание уделялось проекту 941 – "Акуле". В 1-м ГПУ было создано специальное управление, которое контролировало работы только по "Акуле", действовала специальная оперативная группа. В условиях лимита времени мы вышли с предложением испытывать приборы параллельно с испытаниями системы на стенде. Наше предложение поддержали. Пока шло изготовление приборов, мы с начальником лаборатории испытаний определялись с наличием оборудования, необходимого для проведения испытаний.

Постепенно стенд обретал рабочий вид: на металлоконструкции навесили монтажные комплекты, к которым подвели кабели, монтажники выполняли кропотливую работу по обвязке и маркировке концов проводов. Параллельно инженеры и регулировщики сдаточного отдела опытного завода разбирались в схемах стенда. Документы стенда составили целый альбом.

Много хлопот доставили приводы. Было очень важно, чтобы на стенде стояли точно такие приводы (исполнительные механизмы), которые будут стоять на корабельном реакторе. Я решительно настаивал на этом, хотя нам не раз советовали заменить их имитаторами. Пришлось дойти до Военно-промышленной комиссии при Совмине СССР. С огромными трудностями стенд был подготовлен.

Испытания приборов официально проводились межведомственной комиссией, а она поручала это подкомиссии, которую возглавлял один из членов МВК.

Программа предусматривала новый вид испытаний, который еще никогда не проводился в нашем министерстве – "паровую баню". В ТУ было записано, что аппаратура, размещенная в реакторном

отсеке, должна сохранять работоспособность после пребывания в атмосфере горячего пара высокого давления, которая образуется при прорыве первого контура охлаждения реактора. Из нашей аппаратуры в реакторном отсеке располагалось несколько соединительных ящиков, через которые на реактор подводились кабели всего управления реактором.

Пока шло изготовление и подготовка к испытаниям самих ящиков, продолжались поиски испытательного оборудования. В конце концов выяснилось, что в Советском Союзе есть только одна камера, в которой имитируются условия "паровой бани". Она принадлежала Горьковскому ОКБ-М, с руководством которого удалось договориться. Испытания провели, но ящики взорвались. Как потом выяснили, случилось это, когда начали стравливать давление в камере и сделали это слишком быстро – давление внутри ящиков оказалось значительно выше резко уменьшающегося наружного, потому и сорвало болты крепления крышек. Но аппаратура сохранила работоспособность. В итоге протокол испытаний был утвержден единогласно.

А на стенде в это время проводилась проверка системы по разработанной мною "Программе стендовых испытаний".

Подкомиссия по проведению испытаний приборов интенсивно работала в лаборатории климатических и механических испытаний. Приборы били на копре, трясли на вибростенде, выдерживали в камере с высокой влажностью и при повышенной температуре и так далее.

Проверки всей документации, результатов предварительных испытаний приборов и системы на всех режимах заняли три недели. 6 июля 1978 г. акт приемки системы межведомственной комиссией был подписан. Это был очень важный момент, в первую очередь для нас – разработчиков. Многолетняя работа завершилась официальным подтверждением того факта, что разработанная нашим коллективом СУЗ удовлетворяет техническому заданию на систему и всем требованиям технических условий и будет управлять реакторами всех лодок третьего поколения.

Л. БЕЛИКОВ

Сравнительная оценка корабельного состава ВМС Индии и Пакистана

Конфронтационный характер пакистано-индийских отношений остается неизменным и характеризуется наличием постоянной угрозы вооруженного конфликта. В то же время политическое руководство государств стремится не допустить крайнего обострения противоречий, которое могло бы привести к развязыванию между странами крупномасштабного военного конфликта. Учитывая важную и все более возрастающую роль военно-морских сил сторон в обеспечении национальных интересов как Индии, так и Пакистана, целесообразно дать сравнительную оценку их боевого потенциала.

Результаты такого анализа можно свести к двум основным положениям: а) превосходство Индии на море над флотами стран региона - необходимое условие лидирующего положения в Юго-Восточной Азии и эффективного противостояния военно-политическому давлению США; б) ВМС могут дать возможность Пакистану предотвратить поражение в войне с Индией и являются средством укрепления и расширения регионального сотрудничества.

Руководством Индии взят курс на создание ВМС, способных вести боевые действия в любом районе Индийского океана. Оперативная организация ВМС Индии предусматривает создание двух оперативных групп на базе командований Западного (ГВМБ Бомбей, опера-

ционная зона - Аравийское море) и Восточного (ГВМБ Визаганатам, оперативная зона - Бенгальский залив) флотов. Основу каждой из оперативных групп, согласно требованиям, должны составлять авианосцы. Однако в действительности эти планы не обеспечиваются вследствие недостаточности ресурсов. К примеру, возможность развертывания двух авианосных групп и их быстрого реагирования на кризисную ситуацию в районах Аравийского моря и Бенгальского залива требует наличия в составе ВМС трех авианосцев (АВ), из которых два должны постоянно находиться в боевой готовности.

Пакистан преследует цель строительства флота, способного вести эффективные оборонительные операции в условиях, когда противником занята большая часть территории страны, а также решать ограниченные задачи на морских коммуникациях. Концепция развития военно-морских сил Пакистана предусматривает наличие в их составе довольно сильных корабельных группировок, морской авиации, частей морской пехоты и береговой обороны, что обеспечит решение в полном объеме оборонительных и частично наступательных (в первую очередь на морских коммуникациях) задач. В настоящее время ВМС Пакистана недостаточно развиты и малочисленны. Они способны к боевым действиям только ограниченного масштаба.



Пакистанская подводная лодка "Хурмат" (типа "Агоста")

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

В начале 90-х годов вследствие финансовых трудностей Пакистан вернул США арендованные у них восемь эскадренных миноносцев (ЭМ) и фрегатов (ФР).

Для Индии усилия на море с началом конфликта будут сводиться к защите своих морских коммуникаций и к попытке полной морской блокады Пакистана, нейтрализации его военно-морских сил с дальнейшим переносом акцента на решение задач "воздействия по берегу". Относительная слабость ВМС Пакистана обусловит принятие им стратегии "fleet-in-being" ("демонстрация угрозы нанесения флотом неприемлемого ущерба") с разворачиванием активных действий на морских коммуникациях Индии.

В качестве основных показателей, по которым проводится сравнение корабельного состава и собственно боевых кораблей, выбраны суммарные характеристики: численность, водоизмещение,

экипаж - и их соотношения. В дополнение к этим показателям предлагается коэффициент новизны и средний возраст корабельного состава, суммарный ракетный и торпедный боезапас корабельного оружия (противокорабельных и зенитных управляемых ракет и торпед), показатель относительного качества кораблей. Также на основе показателя ориентации на решение задач корабельным составом проведен анализ сильных и слабых сторон ВМС.

Результаты оценки показывают превосходство индийского флота практически по всем показателям.

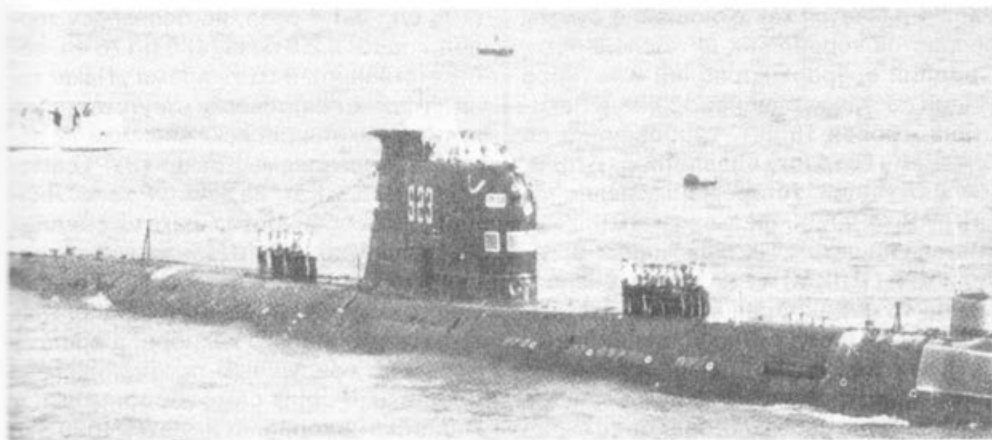
Индия имеет в 3,7¹ раза больше боевых кораблей (96 ед.), чем Пакистан (26 ед.), в 3,8 раза больше боевых катеров (61 и 16 соответственно). Численность неатомных подводных лодок (НПЛ), ЭМ, ракетных катеров (РКА) Индии почти в два раза превышает аналогичный показатель для Пакистана, а по патрульным

Таблица 1

Численность корабельного состава ВМС Индии и Пакистана

СТРАНА	КЛАСС	ТИП	ПЕРИОД ВСТУПЛЕНИЯ В СЛУЖБУ	КОЛИЧЕСТВО
Индия	НПЛ - 17	"Фокстрот" (пр.641)	1970-1974	4
		"Шиндху" (209, пр.1500)	1986-1994	4
		"Кило" (пр.877ЕМ)	1986-1991	2
	АВ - 1	"Термес"	1959	1
	ЭМ - 8	"Раджит" ("Кашин 2", пр.61МЕ)	1980-1988	5
		"Дели"	1997-1999	3
	ФР - 15	"Модиф. Кривак 3" (1135.6)	-	-
		"Годдарви"	1983-2000	5
		"Пиллири" ("Линдер")	1974-1981	5
		"Петя 2"	1972-1974	4
		"Линдер" (серия 3А)	1968	1
	КРВ - 8	"Хурри" (пр.25 и 25А)	1989-2003	8 (на 2000 г. - 5)
		"Дури" ("Нанушка")	1976-1978	3
	ПК - 19	"Суканья"	1989-1996	7
		"Самар"	1997-1998	3
		"Викрам"	1983-1992	9
	ТДК - 10	"Мажар"	1987-2008	3 (на 2000 г. - 2)
		"Полночный С" (тип 773) и "Д"	1975-1986	8
	ТЩ - 18	"Пондичерри" ("Натя 1") (тип 266М)	1978-1989	12
		"Махе" ("Евгений")	1983-1984	6
	РКА - 18	"ОСА" 2	1997	5
		"Вир" ("Тарангул 1", пр.1241RE)	1987-1997	13
Пакистан	ПКА - 31	"СДБ" Мк 3	1984-1986	6
		"Джиджа бай" (мод 1)	1987-1998	14
		"Джиджа бай"	1983-1985	7
		"СДБ" Мк 2 "Радж"	1984-1986	2
		"Абхей" ("Науз 2")	1989-1991	4
	ДКА - 10	"Мк 3"	1980-1987	10
	НПЛ - 7	"Агоста В"	1999-2002	1
		"Хашмат" ("Агоста")	1979-1980	2
		"Хангор" ("Дафне")	1969-1970	4
	ЭМ - 4	"Гирин" (серия 1)	1945-1949	4
	ФР - 8	"Тарик" ("Амазон", пр.21)	1993-1994	6
		"Линдер"	1971-1972	2
	ПК - 4	"Баркат"	1989-1990	4
	ТЩИМ - 3	"Музиф" ("Эридан")	1989-1997	3
	РКА - 10	"Хуангфен"	1984	4
		"Хайбат" ("Хегу")	1981	4
		"Джалалат"	1997-1999	2
Пакистан	ПКА - 2	"Таун"	1965	1
		"Ларкана"	1994	1
	АКА - 4	"Шанхай 2"	1975-1976	4

¹ Здесь и далее данные округляются до десятых долей.



Индийская подводная лодка "Кальвари" (пр. 641)

катерам (ПКА) - почти в 15 раз. У Пакистана отсутствуют АВ, корветы (КРВ), танкодесантные корабли (ТДК), а также десантные катера (ДКА). Данные о корабельном составе Индии и Пакистана, согласно справочнику Jane's Fighting Ships, приведены в таблице 1.

Суммарное водоизмещение боевых кораблей ВМС Индии равно 234,5 тыс. т, боевых кораблей и катеров вместе взятых - 255,8 тыс. т. Для Пакистана - 55,0 и 57,3 тыс. т соответственно. По суммарному водоизмещению флот Индии в 4,5 раза превосходит пакистанский, в частности по суммарному водоизмещению НПЛ - в 4,8 раза, ЭМ - более чем в 3 раза, ФР - в 1,7 раза, патрульных кораблей (ПК) - в 17,6 раза и ПКА - в 22,6 раза. Лишь по суммарному водоизмещению минно-тральных кораблей (МТК) Пакистан превосходит Индию (в 5,4 раза).

Соотношение суммарного водоизмещения и суммарного экипажа для Индии и Пакистана практически совпадает (это же можно сказать об уровне автоматизации управления техническими средствами и оружием). Исключение составляют лишь НПЛ: здесь Индия в 1,7 раза превосходит Пакистан.

Соотношение суммарного водоизмещения и количества кораблей свидетельствует о том, что в среднем Индия имеет корабли и катера большего водоизмещения (показатель для НПЛ - 2,7 и 1,3 тыс. т/ед. - больше примерно в 2 раза, ЭМ - 5,4 и 3,5 - в 1,6 раза, ПК - 1,6 и 0,4 - в 3,7 раза). Лишь в данном показателе для ФР Пакистан превосходит Индию (3,5 и 3,2 тыс. т/ед. соответственно).

Суммарный экипаж боевых кораблей ВМС Индии - 13397 человек, а боевых кораблей и катеров вместе взятых - 15450 человек. Для Пакистана - 3278 и 3700 человек соответственно. По суммарному экипажу кораблей и катеров Индия превосходит Пакистан примерно в 4,2 раза. Особенно ощутимо это превосходство в НПЛ (в 2,9 раза), ЭМ (в 2,4 раза), ФР (в 2,3 раза), ПК (в 11 раз), ПКА (в 3,4 раза), ПКА (в 21,9 раза).

Коэффициент новизны как дополнение к параметру среднего возраста позволяет учитывать фактор старения кораблей с точки зрения его влияния на их боеспособность, что делает более обоснованным и объективным сравнение корабельного состава различных стран. При среднем значении коэффициента новизны, не превышающем показателя 0,3 (после 25-30 лет), корабль рассматривается как небоеспособный, если он не подвергался модернизации с проведением капремонта. Для корабельного состава удовлетворительным считается значение коэффициента, равное 0,5 и более.

Судя по значениям коэффициента новизны, индийский флот (0,65) обладает примерно в 1,2 раза большей боеспособностью, чем пакистанский (0,54). В этом плане имеют преимущество индийские НПЛ (в 2,2 раза) и ЭМ (более чем в 6 раз). Лишь по боеспособности ФР Индия уступает Пакистану (0,5 и 0,8 соответственно, т.е. в 1,8 раза). Для кораблей остальных классов разница не существенна и чаще всего определяют в пользу Индии.

Средний возраст корабельного состава обычно составляет примерно 15 лет.

Рассчитывается как отношение суммы возрастов кораблей к их численности. Средний возраст кораблей и катеров Индии составляет менее 15 лет, а Пакистана - более 18 лет. Требованиям по среднему возрасту удовлетворяют ЭМ, ПК, ДКА Индии. Устаревшими являются НПЛ, АВ, ФР, ТДК, тральщики (ТЩ). У Пакистана лишь ФР, ПК. Тральщики-искатели мин (ТЩИМ) и РКА имеют возраст менее 15 лет, устаревшими же являются НПЛ, ЭМ (средний возраст - более 40 лет), а также ПКА, артиллерийские катера (АКА), которые в ближайшее время в большинстве своем должны быть выведены из боевого состава. Для Индии средний возраст кораблей незначительно превышает 15 лет, а для Пакистана, корабельный состав которого является более старым, составляет 20,5 лет.

Суммарный ракетный и торпедный боезапас рассматривался без учета складских запасов. По корабельному боезапасу противокорабельных ракет (ПКР) Индия (272 ед.) превосходит Пакистан

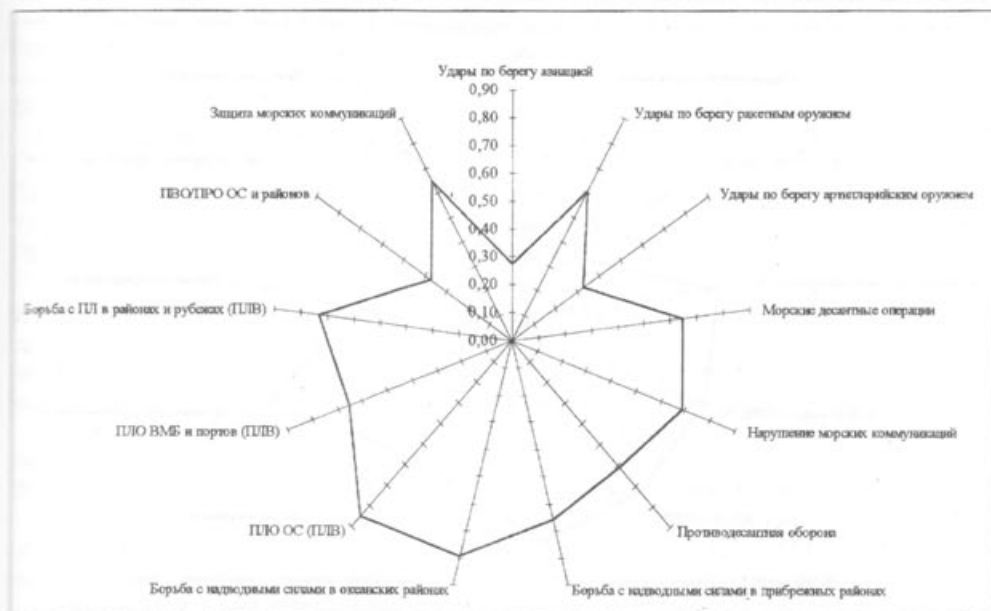
(196 ед.) в 1,4 раза, по боезапасу торпед - почти в 2,8 раза (488 и 176 ед. соответственно). В то же время у Пакистана на флоте практически отсутствуют зенитные ракеты (за исключением 72 зенитных управляемых ракет (ЗУР) самообороны "Си Кэт" на двух ФР типа "Линдер"), в особенности - ракеты средней и большей дальности (зональной обороны). Основным средством ПВО пакистанских кораблей является корабельная артиллерия малого калибра, а средств борьбы с воздушным противником за пределами зоны самообороны нет. У Индии же на кораблях имеется 1020 ЗУР самообороны и 464 ЗУР средней дальности, но нет ЗУР зональной обороны.

В ВМС Индии отсутствуют противолодочные управляемые ракеты (ПЛУР) - эффективное средство борьбы с ПЛ большой дальности (у Пакистана - по 17 ракет с торпедами Mk46 на четырех ЭМ типа "Гиринг"), - но при этом имеется достаточное количество РБУ.

Таблица 2

Значения показателя относительного качества кораблей ВМС Индии и Пакистана

Страна	Типы кораблей и катеров	Характеристика платформы	Функциональная характеристика	Общая характеристика
Неавтономные ПЛ				
Индия	"Фокстрот" (пр.641)	16,62	5,77	9,79
	"Шанумар" (209, пр.1500)	15,75	2,96	6,84
	"Кило" (пр.877ЕМ)	6,81	4,53	5,56
Пакистан	"Агоста В"	4,53	4,44	4,48
	"Хашмат" В56("Агоста")	4,87	4,46	4,66
	"Хангор" ("Дафне")	1,00	1,00	1,00
ЭМ				
Индия	ЭМ "Раджпут" ("Кашин 2", пр.61МЕ)	1,28	31,92	6,39
	ЭМ "Дели"	1,25	23,94	5,48
Пакистан	ЭМ "Гиринг" (серия 1)	1,00	1,00	1,00
ФР и КРВ				
Индия	ФР "Годавари"	1,18	27,16	5,67
	ФР "Нилгири" ("Линдер")	1,24	13,02	4,02
	ФР "Петя 2"	0,87	0,80	0,84
	КРВ "Хурки" (пр.25 и 25А)	1,05	23,95	5,00
	КРВ "Дург" ("Нанушка")	0,90	4,39	1,99
	ФР "Гарик" ("Амазон", пр.21)	1,59	7,38	3,42
Пакистан	ФР "Линдер"	1,00	1,00	1,00
ПК				
Индия	"Сукарья"	0,55	0,88	0,69
	"Самар"	8,17	0,88	2,68
	"Викрам"	4,23	0,88	1,93
Пакистан	"Баркат"	1,00	1,00	1,00
МТК				
Индия	"Пондичерри" ("Натя 1") (тип 266М)	18,46	0,95	4,19
	"Махе" ("Евгения")	1,00	1,00	1,00
Пакистан	"Музиф" ("Эридан")	7,54	1,18	2,98
ТДК				
Индия	"Мажар"	3,94	1,92	2,75
	"Полночный С" (тип 773) и "Д"	1,00	1,00	1,00
РКА				
Индия	"ОСА 2"	2,79	1,43	1,99
	"Вир" ("Гарангул 1", пр.1241RE)	6,23	1,52	3,09
Пакистан	"Хуангфен"	2,75	1,43	1,98
	"Хайбат" ("Хегу")	1,00	1,00	1,00
	"Джалалат"	2,15	1,43	1,75
ПКА				
Индия	СДБ Mk 3, СДБ Mk 2 "Радж"	1,35	3,51	2,18
	"Джиджа бай" (мод 1)	1,30	8,07	3,25
	"Супер двора" Mk 2	1,00	1,00	1,00
	"Абхей" ("Паук 2")	3,55	11,15	6,23
Пакистан	"Гаун"	1,05	1,23	1,14
	"Ларкана"	1,53	1,18	1,16



Ориентация корабельного состава ВМС Индии по задачам

На боевых возможностях подводных сил Индии отражается отсутствие ПКР, тогда как пакистанские ПЛ усилены за счет размещения на них 116 ПКР (59,2% от общего количества в 196 ед.).

При определении показателей относительного качества кораблей используются следующие группы характеристик: во-первых, характеристики, описывающие корабль как носитель средств решения задач (т.е. как платформу), здесь объединены общие для всех подклассов десантных кораблей показатели; во-вторых - характеризующие функциональное предназначение носителя (платформы) на основе выделения классов кораблей. Агрегированием этих групп характеристик (аддитивной и мультипликативной сверткой) определяется общий вектор признаков. Значения характеристик предварительно мас-

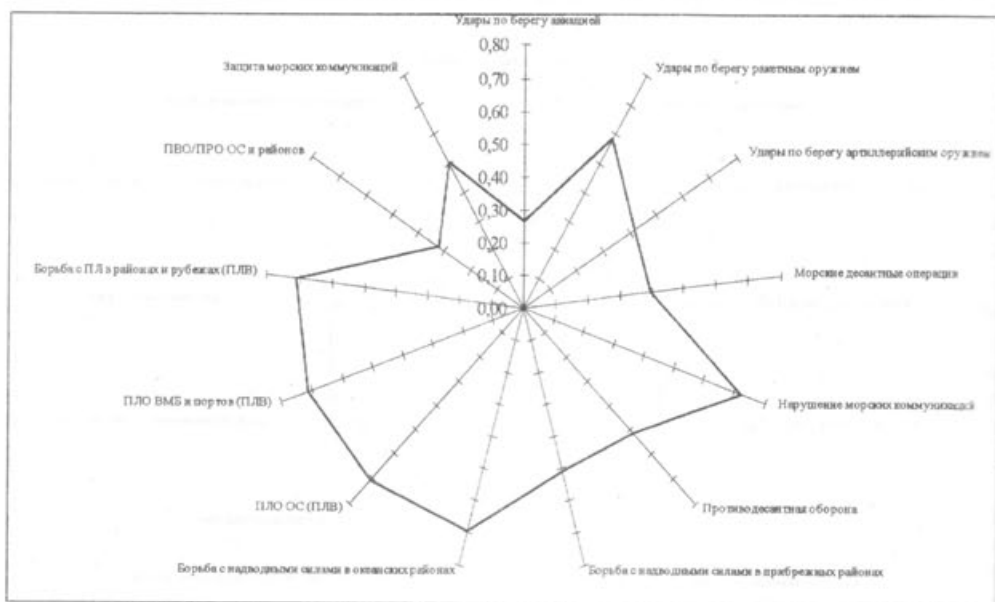
штабируются. Нормированные коэффициенты относительной важности каждой характеристики могут быть определены методом парных сравнений (в расчетах они заданы равнозначными).

Оценки относительного качества кораблей свидетельствуют, что потенциал индийских кораблей в целом выше, чем пакистанских. Особенно это касается НПЛ (по характеристике платформы) типов "Фокстрот" и "Шिशумар", МТК типа "Пондичерри", а также (по функциональной характеристике) ЭМ типов "Раджипут" и "Дели", ФР типа "Годавари" и КРВ типа "Хурки".

По характеристике платформы всем пакистанским кораблям данного класса уступают индийские ФР типа "Петя 2", КРВ типа "Дург", ПК "Суканья", МТК типа "Махе". Близки к пакистанским кораблям по данной характеристике ЭМ типов

Таблица 3
Значение показателя ориентации решения задач
корабельным составом Индии и Пакистана

Градации задач	Индия	Пакистан
Удары по берегу авиацией	0,27	0,26
Удары по берегу ракетным оружием	0,61	0,59
Удары по берегу артиллерийским оружием	0,32	0,42
Морские десантные операции	0,65	0,40
Нарушение морских коммуникаций	0,69	0,72
Противодесантная оборона	0,61	0,51
Борьба с надводными силами в прибрежных районах	0,66	0,51
Борьба с надводными силами в океанских районах	0,80	0,69
ПЛО ОС (ПЛВ)	0,85	0,70
ПЛО ВМБ и портов (ПЛВ)	0,65	0,71
Борьба с ПЛ в районах и рубежах (ПЛВ)	0,73	0,71
ПВО/ПРО ОС и районов	0,37	0,32
Защита морских коммуникаций	0,65	0,50



Ориентация корабельного состава ВМС Пакистана по задачам

“Раджипут” и “Кашин”, ФР типа “Годавари”, КРВ типа “Хурки”, РКА типа “Оса 2” и ПКА всех типов за исключением типа “Абхей”. По функциональной характеристике всем пакистанским кораблям данного класса уступают индийские ФР типа “Петя 2”, все ПК, все МТК, ПКА типа “Супер Двора”Мк2. По общей характеристике пакистанским кораблям уступают ФР типа “Петя 2”, ПК типа “Суканья”, ТЩ типа “Махе”, ПКА типа “Супер Двора”Мк2.

Таким образом, пакистанским кораблям соответствующих классов уступают ФР типа “Петя 2”, ПК типа “Суканья”, ТЩ типа “Махе” и ПКА типа “Супер Двора”Мк2. Учитывая их возраст, более рациональной является их замена на новые корабли, а не модернизация. В то же время требуется модернизация МТК типа “Пондичерри” и, возможно, также патрульных кораблей, как уступающих по характеристике качества пакистанским.

Анализ сильных и слабых сторон ВМС Индии и Пакистана показал, что слабые стороны ВМС Индии в основном сводятся к недостаточной эффективности системы ПВО и противоминной обороны баз, портов и корабельных соединений. Для Пакистана же существует угроза морской блокады в связи с небольшим количеством баз и благоприятностью предполагаемых районов боевых действий для массированных постановок

против него минных заграждений, а также в связи с недостаточной численностью противоминных сил.

Сильные стороны ВМС Индии сводятся к следующему:

- высокой степени сбалансированности и значительным боевым возможностям по сравнению с ВМС других стран региона;
- превосходящему ВМС Пакистана ударному потенциалу и возможностям системы ПВО флота;
- наличию крупных кораблей-авианосцев, составляющих основу ударной мощи и боевой устойчивости сил флота;
- относительной развитости системы базирования;
- наличию мощной противолодочной авиации (самолеты дальнего радиуса действия и корабельные противолодочные вертолеты);
- наличию средств дальнего радиолокационного обнаружения (ДРЛО) корабельного базирования (вертолеты), обеспечивающих раннее обнаружение ударных самолетов-носителей ПКР (Р-ЗС “Орион”) Пакистана.

Сильные стороны ВМС Пакистана:

- наличие эффективных НПЛ (типа “Агоста В”) и морской авиации дальнего действия (самолеты БПА Р-ЗС “Орион”), а также легких сил (ракетных катеров), оснащенных тактическим ракетным оружием (ПКР);

- достаточно высокие возможности в борьбе с подводными лодками противника (современные НПЛ и самолеты БПА).

Слабые стороны ВМС Индии:

- слабая эффективность системы ПВО, особенно по отношению к ВМС Китая, вне зоны береговой системы ПВО;

- сложность поддержания требуемого уровня боеготовности корабельных соединений и флота в целом из-за наличия большого количества ВВТ устаревших образцов;

- проблемы в МТО, обслуживании и ремонте кораблей и оружия вследствие большого разнообразия их типов;

- слабость системы противоминной обороны баз, портов и корабельных соединений.

Слабые стороны ВМС Пакистана состоят:

- в неразвитости средств ведения минной войны, в основном вследствие недооценки минного оружия;

- недостаточной численности противоминных сил (минная угроза весьма реальна в связи с небольшим количеством ВМБ и благоприятностью предполагаемых районов боевых действий для масшированных постановок МЗМ);

- концентрации боевых кораблей и вспомогательных судов, а также мощностей кораблестроения в единственной (до последнего времени) базе и крупном порте - Карачи (главная артерия страны в экспорте и импорте), а авиации ВМС - в АБ Шара-е-Фейсал;

- неразвитости гражданского флота, со стороны которого могло быть значительное содействие в ходе войны;

- сложности поддержания требуемого уровня боеготовности корабельных соединений и флота в целом из-за большого количества ВВТ устаревших образцов;

- уступающей индийским ВМС по степени развития системе управления силами.

Дальнейший анализ способности решения задач показал, что реальная ориентация корабельного состава Индии и Пакистана в целом соответствует тем задачам и оперативной концепции их применения, которые выработаны и ставятся военно-политическим руководством стран.

Ориентация на решение задач. Анализ

сильных и слабых сторон, проведенный в данной работе с учетом решения спектра типовых задач военно-морских сил, позволил выявить базовые различия в возможностях ВМС стран.

Оценки значения данной интегральной характеристики показали, что флот Индии реально ориентирован в первую очередь на решение задач противолодочной обороны оперативных соединений, борьбу с надводными силами противника в океанских районах, борьбу с ПЛ в районах и рубежах, а также на нарушение морских коммуникаций. В наименьшей степени индийский флот приспособлен для нанесения ударов по береговым целям корабельной авиацией и артиллерийским оружием, а также для обеспечения ПВО/ПРО оперативных соединений и районов (зональная ПВО).

Корабельный состав Пакистана в первую очередь реально ориентирован на решение задач нарушения морских коммуникаций, далее - на противолодочные задачи и борьбу с надводными кораблями противника. Только затем по важности идут задачи нанесения ударов ракетным оружием по береговым целям, противодесантной обороны побережья и защиты морских коммуникаций. Менее всего пакистанский флот ориентирован на обеспечение ПВО/ПРО оперативных соединений и районов. Полностью отсутствуют корабельные авиационные средства нанесения ударов по береговым целям (самолеты палубной авиации) и специализированные средства проведения морских десантных операций (десантные корабли).

Военно-морские силы Индии и Пакистана играют одну из ведущих ролей в военно-политическом противостоянии двух стран, существенно влияя на принятие решений в период мирного времени, на характер и исход возможного конфликта. Несмотря на значительное преимущество индийского флота практически по всем рассмотренным критериям, ВМС Пакистана могут стать средством, способным предотвратить военное поражение в ходе длительного ядерного конфликта.

Капитан 2 ранга Н.РЕЗЯПОВ,

кандидат военных наук

Капитан-лейтенант Ю.ИВАНОВ

*По материалам открытой
иностранный печати*

Противорадиолокационные ракеты иностранных государств

и способы борьбы с ними

1. Анализ тактико-технических характеристик ПРР

В последнее десятилетие на вооружении ВВС ряда государств появились комбинационные противорадиолокационные ракеты (ПРР), позволяющие длительное время осуществлять поиск излучающих РЛС противника. К примеру, ПРР типа «ALARM» (Великобритания) способна при потере контакта с работающей РЛС переходить в режим зависания (выпуск парашюта и обзор по кругу с поиском цели). При обнаружении излучения включаются стартовые двигатели и осуществляется наведение с последующим поражением. Однако эти дополнительные функции снизили дальность применения ПРР до 70 км и повысили минимально допустимый потолок пуска ракет до 12 км, который обеспечивает запас высоты для наведения на цель. Диаметр самой ПРР был увеличен до 72 см, размах крыльев - до 2,5 м, что сделало ее более заметной. В США на базе AGM-136 была создана ПРР «Тэсит-Рейнбоу», которая при дальности полета до 600 км способна барражировать в заданном районе до 30 мин в ожидании излучений объектов атаки, однако способность выполнять эти функции лишила ее эффекта внезапности - у ракеты дозвуковая скорость. Кроме того, из-за больших массогабаритных характеристик существенно уменьшился вес взрывчатого вещества боевой части до 45 кг, что снизило ее поражающие возможности. Следует отметить, что данные ракеты являются эффективным средством отвращения значительных средств ПВО и создания ложной воздушной обстановки, а также новым поколением оружия с принципом применения «выстрелить и забыть».

Анализ имеющихся источников информации показывает, что в современных ПРР (таблицы 1, 2) реализованы следующие требования:

- высокая широкополосность при требуемой чувствительности и избирательности;

- быстрое и точное измерение и высокая разрешающая способность при определении нахождения источника излучения

- по углу, а также селекция выявленных излучений по частоте, поляризации, периоду повторения, уровню энергии, длительности импульсов, виду сигналов;

- большой динамический диапазон: головка самонаведения (ГСН) ПРР работает как по главному, так и по боковым лепесткам излучающих антенных устройств;

- высокая помехоустойчивость и точность срабатывания взрывателя;

- довольно широкий сектор обзора;

- высокая точность наведения на РЛС-цель (среднеквадратическая ошибка составляет не более 3-6 м);

- относительно небольшой объем и масса;

- высокая надежность.

Все это говорит о том, что находящиеся на вооружении ВМС и ВВС иностранных государств ПРР обладают высокими боевыми возможностями и способны успешно использоваться по стационарным источникам излучения и надводным кораблям.

ПРР можно разбить на две основные группы:

- осуществляющие полет по баллистической траектории;

- осуществляющие программный полет (как КР).

Первая группа - это ПРР, которые после отцепления от самолета разгоняются под действием стартового двигателя (маршевого двигателя) до скорости 1000-1200 м/с и затем продолжают полет по баллистической траектории только под действием силы тяжести. При этом наведение на цель осуществляется за счет изменений положения рулей высоты и направления, т.е. путем планирования ракеты на цель.

Первую группу можно в свою очередь разделить на четыре подгруппы:

- ПРР, осуществляющие разгон только под действием стартового двигателя;

- осуществляющие разгон под действием как стартового, так и маршевого двигателей;

- с маршевыми двигателями, работающими по программе возобновления наведения.

Вторая группа - это противорадиолокационные беспилотные летательные аппараты (ПР БЛА), выполненные на базе крылатых ракет и имеющие дозвуковую скорость полета (150-230 м/с). При этом на отдельных режимах полета по программе ПР БЛА способен снижать скорость полета до 39-40 м/с, что позволяет продолжить время находиться в районе для поиска назначенной цели. Наведение на цель осуществляется с учетом упреждения ее движения.

При атаке с наиболее выгодных и максимальных дистанций пуска ПРП авиация вынуждена действовать со средних и больших высот, в результате чего теряется внезапность атаки на РЛК кораблей соединения. При этом появляется реальная возможность классифицировать факт применения ПРП.

Дистанции пуска ПРП, не имеющих маршевых двигателей («Шрайк», «Стандартный ARM», «Мартель»), меньше, чем зона поражения ЗРК. Поэтому в нынешних условиях действие таких ракет против современных ЗРК крайне неэффективно. Однако следует учитывать, что при использовании средств РЭБ, комплекса оперативной маскировки, а также при соответствующем господстве в воздухе перечисленные недостатки в применении ПРП теряются. Решительность и внезапность применения ПРП может не позволить противнику использовать свои технические преимущества. Для выработки практических рекомендаций по борьбе с ПРП имеет смысл кратко проанализировать новые образцы ПРП (с маршевыми двигателями). В частности, ПРП французского производства «ARMAT» благодаря маршевому двигателю (тяга 1320 кгс) развивает скорость полета более 1000 м/с и за 20 с его работы способна при угле кабрирования 30° выйти на высоту 8 - 10 км, увеличив за счет этого дальность полета до цели до 150 - 170 км. Ракета «ARMAT» является аналогом ракеты типа «Стандартный ARM» с увеличенной дальностью стрельбы на 15 - 20 км за счет маршевого двигателя. Самолет в целях маскировки и внезапности может осуществлять пуск ракеты с малых и предельно малых высот.

При подлете к цели летчик должен вывести самолет на позицию пуска ПРП, т.е. находиться на расчетной высоте и определенной дистанции до цели, иметь назначенную скорость и угол пуска ПРП.

При этом дальность стрельбы может значительно отличаться от выработанной

приборами дистанции, так что при малых углах места РЛС корабля (т.е. при малых высотах пуска ПРП), а также при стрельбе ПРП с максимальных дистанций пуска вероятность ошибок может резко возрасти, что в свою очередь приведет к промаху ракеты.

2. Способы борьбы с противорадиолокационными ракетами

Что необходимо знать, чтобы перейти к рассмотрению способов борьбы с этими ракетами:

наличие у них высокой скорости на начальной траектории полета (1000-1200 м/с), что в свою очередь обеспечивает такую среднюю скорость полета ПРП, которая позволяет увеличить эффект неожиданности, значительно уменьшая время на ответную реакцию со стороны противника. Однако это же препятствует более гибкому управлению процессом наведения и демаскирует факт применения ракет с ГСН пассивного принципа;

неконтактный взрыватель достаточно надежен и обеспечивает направленный (кумулятивный) подрыв у цели на удалении до 14,5 м, практически не подвержен влиянию помех и не зависит от работы ГСН;

баллистическая траектория ракеты снижает возможности стрельбовых комплексов по ее поражению;

пассивный принцип работы ГСН позволяет ПРП в сложных помеховых условиях наводиться избирательно на конкретную цель благодаря высокой чувствительности приемника. Однако при одновременной работе нескольких РЛК с одинаковыми параметрами ГСН не способна выделить назначенную (главную) цель;

ПРП способна наводиться на цель по боковому и заднему лепесткам диаграммы направленности РЛК, что сводит на нет попытки противодействовать ПРП переключением РЛК на работу, исключающую излучение в секторе обнаружения («работа с пропусками секторов»);

высокая точность наведения ПРП (3 - 6 м) позволяет практически без промаха поражать неподвижные РЛК;

при подлете к цели скорость ПРП падает до 300 м/с, что уменьшает эффект их действия и позволяет уклоняться от них;

залп ПРП с одного носителя возможен с минимальным интервалом (3,5 с), а с различных носителей - только из секторов относительно цели, отличающихся более чем на 60° , что значительно снижает воз-

Таблица 1

Тактико-технические характеристики противорадиолокационных ракет иностранных государств

ТТХ	ПРР	"Шрайк" AGM-45	"СТАНДАРТНЫЙ-АРМ" AGM-78A,B,C,D	"МАРТЕЛЬ" AS-37	"ХАРМ" AGM-88	"ARMAT"	"ALARM"	"STAR"
Страна, год принятия на вооружение		США, 1964	США, 1868	Франция, Англия, 1969	США, 1983	Франция	Англия	Франция, Англия
Масса ракеты, кг		180	620	525	330	540	265	250
Масса боевой части, кг		65	117	150	68	150	-	-
Тип боевой части		Осколконо-фугасная, сигнальная	Осколочная	Осколочная	Осколконо-фугасная	Осколочная	Осколочная	Осколочная
Масса взрывчатого вещества, кг		-	-	-	-	119	-	-
Радиус поражения антенн ЗРК, РЛС-Роск, м		7,5	-	-	-	16	-	-
Радиус подрыва ПРР от цели - Rподр, м		-	-	-	3 - 12	-	-	-
Дистанция полета Dпол. max, км		Спикирования 8-40 с кабрирования 50-75	80 - 100	30 - 100	70	100	до 70	100
Высота полёта ПРР H max, км		12	-	15 м-15 км	-	12,7	12	-
Скорость V max, м/с		1100	1000	1000	-	1100	-	2М
Перестройка на излучение ЗРК, РЛС в полёте		Не предусмотрено	Захват цели до и после пуска, переключение ГСН	Теряет цель после выключения РЛС на 1с	-	-	Режим зависания на парашюте	-
Носитель ПРР		A-6E, A-7E, D F-4C, F-105, F-111	F-4E, F-105F, F-6E	Буканир, Харrier, Ягуар, Нимрод	A-6E, A-7E, D, F-14A, S-3A	Мираж-2000		
Радиус отражающей поверхности ПРР, м ²		0,05	0,09	0,11	-	-	-	-

Таблица 2

**Тактико-технические характеристики противорадиолокационных
беспилотных летательных аппаратов**

ТТХ	"БРЭЙВ-200", США	"БРЭЙВ-300", США	"ТЭСИТ-РЕЙНБОУ" AGM- 136, США	"DAR MBV", ФРГ	
Масса, кг	120	238	575	156	110
Длина размах крыла диаметр, м	2.12-2.57 -	3.5 - 2.3 - 0.3	2.54 - 1.56 -	1.81 - 2.26 - 6.25	2.25 - 2.10 -
Двигатель тип/мощность	ПД / 88 л.с	ТРД / 80 ктс	ТРД / 600 ктс	ПД / 22 л.с	ПД / 26 л.с
Полезная нагрузка, кг	50	131.5	-	50	-
Дальность полёта, км	640	500	600	-	-
Скорость, км/ч	-	500 - 800	-	140 - 25	150 - 250
Время полёта, ч	5	2 - 3	3 - 4	3 - 4	3
Масса боевой части, кг (тип)	-	68	18	-	
	Осколочно-фугасная	Осколочно-фугасная	Осколочно-фугасная	Осколочно-фугасная	

возможности в тактике применения ПРР;

ПРР - это оружие, с которым можно бороться;

ПРР можно уничтожить зенитными ракетными комплексами.

В условиях дефицита экономических средств, выделяемых на развитие новых видов оружия, техники и современных вариантов ведения борьбы, необходимо выработать такие способы противодействия ПРР, которые могут достаточно эффективно при приемлемых затратах обеспечить повышение боевой устойчивости РЛК кораблей. В настоящее время отсутствует гарантированная защита от поражения противорадиолокационными ракетами.

Так, одним из основных способов борьбы с ПРР является создание «мерцающего поля» радиолокационного излучения, что достигается переключением излучающих антенн (при этом на один и тот же комплекс вначале подключен один источник излучения РЛС, затем другой и они разнесены в пространстве). Считается, что ракета, перенацеливаясь с одного источника на другой, может потерять управление и не поразить назначенную цель. Учитывая факт, что антенны необходимо разнести на расстояние не менее 400-500 м для того, чтобы данный способ мог реализовываться не только на КУ = 90°, но и на КУ = 60°-80° (КУ - курсовой угол), то для одного корабля он не приемлем, поэтому его применяют корабельные соединения, где каждый корабль рассматривается как отдельный источник излучения. По специальному графику они начинают включать РЛК - «мерцать». При угрозе атаки ПКР средства освещения обстановки и целеуказания не смогут работать в таком режиме, так как получаемая информация не будет обладать полнотой и до-

стоверностью. Следовательно, данный способ не является достаточно эффективным.

Другим важным способом является «способ смещения точки прицеливания ПРР». Он состоит в том, что ракета наводится по максимуму излучения, образованному сложением диаграмм направленности двух и более РЛС с когерентными источниками излучения, ожидается, что это способствует значительному отклонению ПРР от своей цели. Остается только добиться, чтобы когерентные источники излучения были расположены в соответствующих зонах полета ракет и база разнесения этих источников была перпендикулярна траектории их полета. На отдельном корабле данный способ может быть применен при условии, что антенны разнесены на расстояние порядка 100 м и на ПРР постоянно выдерживается КУ = 90°, что практически трудно выполнимо, так как корабль подвергается не только атакам одной ПРР. В обоих случаях корабли выступают в качестве приманок, в то время как задачи ПВО для обеспечения деятельности кораблей по их основному предназначению уходят на второй план.

Наиболее приемлемым способом считается полное или временное выключение РЛС. При своевременном обнаружении ПРР это является достаточным для защиты антенн от поражения. Однако этот способ явно не допустим при отражении воздушного нападения противника, когда необходима работа на излучение как радиолокационных станций воздушного обнаружения, так и стрельбовых станций и средств навигации и их выключение не является выходом из создавшейся ситуации. Сохраняя станцию или огневое средство, можно проиграть бой, опе-

рацию. Поэтому проблема борьбы кораблей, группировок, соединений с воздушным противником, применяющим в ходе атаки ПРР и ПКР, остается крайне актуальной для нашего флота.

3. Рекомендации командиру корабля по уклонению от атак с применением ПРР (ПКР)

1. При нахождении корабля (кораблей) в море и атаке одиночной ПРР или при залпе ПРР с одного направления необходимо привести ПРР на траверзные КУ, в кратчайшее время увеличить скорость до предельно возможной, но не менее 18 уз. При этом РЛК рекомендуется использовать с максимальным излучением.

2. При нахождении корабля (кораблей) в море и атаке ПРР с разных направлений рекомендуется:

когда дистанции различны, уклонение производить поочередным приведением каждой последующей ракеты на траверзные КУ при максимально возможной скорости;

при одновременных пусках ракет с различных направлений приводить корабль на такой курс, когда углы между диаметральной плоскостью корабля и направлением на ракеты были бы как можно ближе к траверсным КУ при максимальной скорости.

3. При нахождении корабля (кораблей) в море и совместной атаке ПРР и ПКР с различных направлений с одновременным подходом к цели необходимо в первую очередь уклоняться от ПКР. При этом стремиться, чтобы ПРР отсутствовали в секторах от 30°-40° левого борта до 30°-40° правого борта и в кормовых КУ от 140°-150° левого борта до 140°-150° правого борта. Необходимо также иметь максимальную скорость.

4. При нахождении корабля в узкости, на якоре и в условиях, когда ограничена возможность маневрирования или управления, следует полностью выключать РЛК, которые на момент атаки были включены. Если существует необходимость в работе РЛК и степень поражения от ПРР значительно меньше возможного ущерба от ПКР или если решаемая задача не позволяет отключать РЛК, то необходимо рысканьем, попеременным включением-выключением успокоителей качки раскачать корабль для уменьшения вероятности поражения осколками ПРР.

Проведенные исследования по определению возможностей ПРР, способов и

приемов борьбы с ними позволяют сделать главный вывод: ПРР обладают рядом характерных недостатков, которые позволяют успешно бороться с этими ракетами.

Применение ПРР становится неэффективным, когда корабль-цель идет со скоростью 15 уз и выше и имеет свободу маневра.

Оперативность действий командира корабля, вахтенного офицера при выполнении мероприятий по уклонению может быть обеспечена использованием "Плانشета определения степени опасности от ПКР, ПРР".

Это позволит установить:

степень опасности от средств воздушного нападения, применяющих ПРР, ПКР; способы уклонения корабля (корабельного соединения) от одиночной ракеты (ракетного залпа);

зону (часть корабля, ядро соединения), подверженную поражению осколками боевой части ПРР.

Он представляет собой конструкцию из трех частей. Первая часть - это круг (нижний).

В центре круга (в малом круге с радиусом 25-50 мм) - проекция корабля конкретного проекта с секторами обстрела ЗОС ПКР, ПРР. Малый круг предназначен для того, чтобы при расчетах изображение корабля не накладывалось на изолинии вероятности поражения от ПРР, а также для определения трассы прохождения осколков боевой части ПРР.

На внешних границах круга нанесены курсовые углы через 10° относительно обозначенного курса корабля, расположенного в центре.

На осях, соединяющих центр круга с КУ - 0°, 90° правого борта (п/б) и левого борта (л/б), а также 180° в едином масштабе (от 0 до 1), от границ малого круга до внешних границ большого круга нанесена вероятность поражения от атак ракет. На границах малого круга - $R_{пор} = 0$, на внешней границе большого круга - $R_{пор} = 1$.

Различным цветом наносятся изолинии вероятности поражения корабля от ПРР при различных скоростях хода, согласно расчетным данным.

Для удобства работы на круге на КУ = 0° и 180° п/б можно изготовить выступ (ручку-держатель).

Вторая часть представляет собой прозрачный пластиковый круг (верхний) с диаметром меньшим, чем у первого круга.

На нем обозначены:

линии пеленгов (через 10°);
малый круг (как и на первом), внутри которого нанесены концентрические окружности (от 3 до 10 ед., пропорциональных расстоянию в метрах от оси РЛС);
для удобства работы на круге на линии 0° можно изготовить выступ (ручку-держатель).

Третья часть представляет собой конструкцию из двух деталей (линеек).

Первая линейка шириной 10-15 мм с нанесенной на ней (в прорези линейки) шкалой скоростей корабля: 9, 12, 15, 18, 21, 24, 27 и 30 уз - с расстояниями от центра (оси крепления), в масштабе расположения концентрических окружностей на втором круге.

Все три части планшета крепятся единым винтом (заклепкой), обеспечивающим подвижность кругов относительно друг друга (круги - через центры кругов, первая линейка - через ось крепления).

Правила пользования планшетом:

1. На верхнем прозрачном круге карандашом наносится отметка ракеты на КУ обнаружения и по имеющимся разведпризнакам классифицируется как ПРР или ПКР.

2. Производится оценка степени опасности, которую представляет ракета (ракетный залп), для чего по изолинии на первом круге по КУ на обнаруженную ракету с учетом имеющейся у корабля скорости хода определяется

вероятность поражения корабля данным типом ракеты (или ракетного залпа). При этом определяются наиболее опасные ракеты из состава залпа.

3. Путем перемещения верхнего круга относительно нижнего определяется наиболее выгодный КУ (с наименьшей $R_{пор}$) для уклонения от ракеты (или ракет залпа) и наиболее приемлемая скорость корабля.

4. По малому кругу нижнего круга устанавливается: факт нахождения ракеты (всех ракет залпа, наиболее опасной ракеты) в секторе обстрела ЗОС и необходимость перераспределения расчетов ПЗРК для увеличения плотности огня.

5. Угол сдвига верхнего круга относительно нижнего дает угол, на который необходимо поворачивать при уклонении от ракет.

6. Установив первую линейку параллельно курсу корабля (предварительно переместив вторую отно-

сительно первой на назначенную скорость корабля или генеральную скорость соединения) и вторую линейку - параллельно КУ на ПРР, определим трассу прохождения осколков от ПРР относительно расположения РЛС.

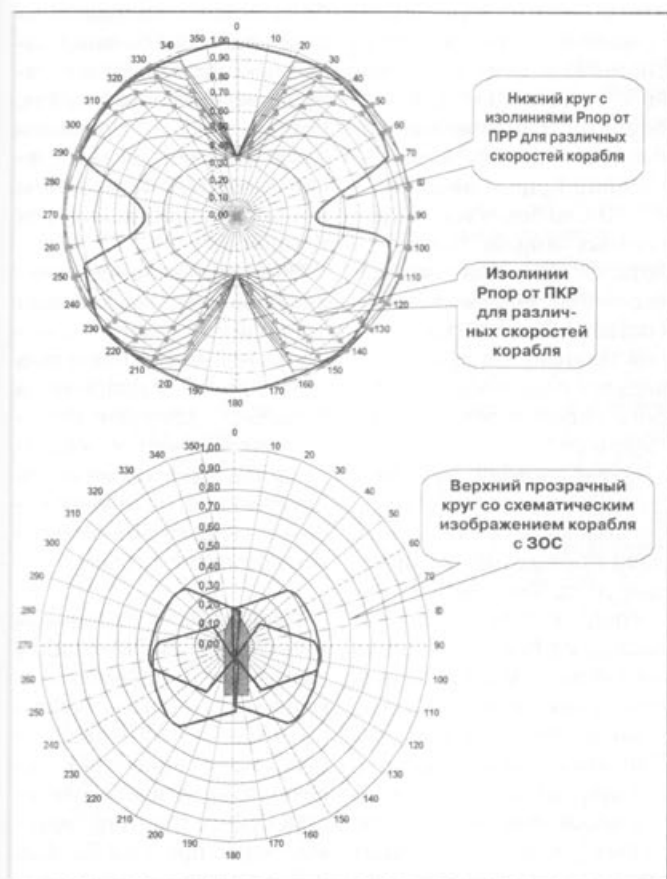


Рис. 1 Схема планшета по определению степени опасности от ПКР, ПРР

Вторая линейка шириной, равной ширине трассы осколков от ПРР (13,5 м), в том же масштабе, и длиной 70-80 мм.

Первая и вторая линейки соединены заклепкой (винтом) через прорезь первой линейки и край второй линейки таким образом, чтобы вторая линейка могла перемещаться и фиксироваться относительно первой.

Капитан 1 ранга А. ПОЛОВНИКОВ

НОВОСТИ ВМС ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

США. В бухте Апра (о. Гуам) на борту плавбазы подводных лодок "Фрэнк Кэйбл" состоялась церемония ввода в строй закрытого в 1981 г. передового пункта базирования ПЛАРБ 15-й эскадры. Теперь здесь планируется базирование трех многоцелевых атомных ПЛ типа "Лос-Анджелес", первая из которых - "Корпус Кристи" - должна прибыть сюда в начале 2002 г. В дальнейшем не исключается увеличение числа базирующихся на Гуаме ПЛА до 5 ед.

Командование ВМС США считает, что использование атомными многоцелевыми подводными лодками передового пункта базирования на о. Гуам позволит им успешно, с меньшим напряжением сил и снижением нагрузки на их экипажи, решать расширяющийся круг задач в западной части Тихого океана.

КР УРО "Лейте Галф", маневрировавший в прибрежных водах в районе ВМБ Норфолк с целью испытания и калибровки радиотехнических устройств, включая элементы системы ПРО на ТВД, имел навигационное происшествие - касание грунта.

В результате обследования серьезных повреждений подводной части корабля не выявлено. Однако последующее расследование показало, что командир крейсера УРО кэптен У.Данн не принял шагов для выполнения всех необходимых мероприятий по подготовке корабля к плаванию в мелководном районе. В частности, часть корабельных навигационных карт не была откорректирована. Выявлены существенные недостатки в

организации дежурно-вахтенной службы.

По результатам расследования командир 8-й группы авианосцев контр-адмирал М.Мэлоун объявил командиру крейсера УРО кэптену У.Данну выговор, а в марте решением командующего 2-м флотом вице-адмирала М.Муллена он снят с занимаемой должности.

Великобритания. 9 марта этого года на судовой верфи компании "Маркони нейвл системз" в Барроу-ин-Фернесс спущен на воду новый десантно-вертолетный корабль-док (двкд) "Альбион" (полное водоизмещение - 19560 т, на борту восемь десантных катеров, три вертолета, он принимает на борт около 300 человек личного состава МП, до 67 ед. военной техники). На судовой верфи ведется строительство второго корабля этого типа - "Бульварк".

Новые корабли, по оценке английских специалистов, по боевым возможностям в 1,5 раза превышают устаревшие двкд "Феарлес" и "Интрепид", которые подлежат выводу из боевого состава английских ВМС. Как заявил начальник штаба обороны (главнокомандующий) ВС Великобритании адмирал М.Бойс, двкд "Альбион" и "Бульварк" вместе с другими новыми кораблями будут представлять полностью обновленные амфибийные силы, которые обеспечат Великобритании возможность принимать участие как в вооруженных конфликтах, так и в гуманитарных акциях в любом районе мира.

На ремонтирующейся в Ги-

бралтаре английской ПЛА "Тайерлес" возникло задымление одного из генераторов, которое было ликвидировано до прибытия вызванных пожарных команд. По заявлению представителя ВМС Великобритании, утечки радиации не произошло, на ПЛА возобновлены работы.

Пакистан. Департамент юстиции США по просьбе пакистанского правительства задержан бывший начальник штаба ВМС Пакистана адмирал Мансур-уль-Хак, обвиняемый в получении крупной взятки при заключении контракта с Францией на поставку подводных лодок типа "Агоста".

Обвинение Мансур-уль-Хаку предъявлено в рамках проводимой главой исполнительной власти Пакистана генералом П.Мушаррафом борьбы с коррупцией. Именно взяточничество, казнокрадство и уклонение от уплаты налогов, по мнению военных, мешают экономическому развитию страны.

Турция. Государственный министр Турции Р.Мирзаоглу заявил, что ожидаемое в текущем году открытие нефтепровода Тенгиз-Новороссийск может привести к увеличению на четверть количества нефти, транспортируемой через проливы Босфор и Дарданеллы, а необходимое для этого количество танкеров может фактически заблокировать судоходство через эти проливы.

В связи с этим, по его словам, Турция оставляет за собой право ввести ограничения на проход судов через черноморские проливы. ☉

Эти первые дни войны...

Война на Балтийском море началась, в частности, с Либавской военно-морской базы, расположенной всего в какой-то сотне километрах от границы с Германией. Накануне, в субботу вечером, громкоговорители на территории базы часто повторяли: "Граждане, проживающие в городке! Учение по местной противовоздушной обороне Либавы продолжается, следите за светомаскировкой".

Это флотское учение по защите военно-морской базы развернулось 18 июня. А в эфире уже отчетливо чувствовалась напряженная обстановка. Воинственные речи немецко-фашистских заправил передавались всеми радиостанциями Германии и сменялись не менее воинственными маршами. Стрелка политического барометра шла на понижение, явно предсказывая бурю. Готовя нападение на нашу страну, Германия уже с марта вела регулярную воздушную и корабельную разведку восточного побережья Балтийского моря. Наши подводные лодки и авиация, находившиеся в море - в дозоре и разведке - неоднократно отмечали движение немецких транспортов под охраной миноносцев и самолетов из Данцигской бухты на север - в порты Финляндии. Даже в устье Финского залива наши береговые посты часто обнаруживали "неизвестные" подводные лодки. Не раз и не два пролетали самолеты со свастикой и над палубой нашего подводного минного заградителя Л-3. Нарушая элементарные международные правила, самолет летел над лодкой почти на бреющем полете. Достаточно было одного выстрела зенитного орудия, чтобы сбить этого воздушного пирата, но мы руководствовались строгим указанием командующего флотом: "Огонь не открывать!"

В час ночи 22 июня офицеров гарнизона вызвали на корабли и в части. В два часа личный состав с береговых казарменных помещений перешел на свои подводные лодки. Первый час все стояли на своих боевых постах и ждали "указаний". Гадали, когда же, наконец, будет дан "отбой". Но его не было. В 3ч 30 мин была получена

первая радиограмма с адресом: "По флоту... последнее время многие командиры занимаются тем, что строят догадки о возможности войны с Германией и даже пытаются назвать дату ее начала... Вместо того, чтоб заниматься боевой и политической подготовкой... Приказываю прекратить подобные разговоры и каждый день, каждый час использовать для усиления боевой подготовки... Комфлот Трибуц". Все облегченно вздохнули.

Но прошло еще не более 30 минут, как из-за леса в сторону моря низко прошли над гаванью три самолета-бомбардировщика с черными крестами и фашистской свастикой на фюзеляжах. Никто из командиров подводных лодок, памятуя указания комфлота - "Огонь не открывать", не решился взять на себя смелость нарушить его.

Между тем самолеты третий раз пролетели над подводными лодками, стоявшими у своих причалов. Где-то в стороне, за лесом послышались не то взрывы бомб, не то стрельба из орудий.

Все телефоны на пирсах были заняты. Командиры звонят во все инстанции, но ответ один - ждите указаний. И ждали...

К сожалению, командующий Балтийским флотом вице-адмирал В.Трибуц все же упустил время дать указания об открытии огня, хотя нарком ВМФ адмирал Н.Кузнецов, получив "добро" от маршала С.Тимошенко, "отрепетовал" его на Балтику в субботу в 23 ч 35 мин по прямому проводу.

Вероятнее всего, здесь сказалась та давнишняя мирная обстановка на узле связи штаба флота. Радисты передавали шифровки "по флоту" не в порядке срочности, а в порядке поступления на пост связи. Поэтому на кораблях и получили вчерашние указания: "прекратить разговоры о возможной войне с Германией" и т.д. Только в шесть утра, через два часа после начала войны, пришла неотвратимая весть: "Германия начала нападение на наши базы и порты. Силой оружия отражать всякую попытку нападения противника. Трибуц".

В это время пароход "Гайсма", шедший из Риги в Германию с лесом, у шведского

острова Готланд был обстрелян четырьмя немецкими торпедными катерами, а затем торпедирован. Одна из трех торпед попала в корму, другая - в середину судна. "Гайсма" тонула, а радист Степан Савицкий до последней минуты продолжал передавать сигналы бедствия о нападении гитлеровцев на пароход. Торпедные катера поливали пулеметным огнем плавающих в воде советских моряков.

Почти в то же время - в 3 ч 30 мин - вражеский самолет-штурмовик обстрелял в районе Кронштадта пароход "Луга". У выхода на фарватер из Ленинградского торгового порта подорвался на магнитной мине и затонул советский товаро-пассажирский пароход "Рухно", направлявшийся в Латвию.

Первыми приняли удар гитлеровских войск моряки и береговые части, дислоцировавшиеся в Либаве, расположенной в 100 километрах от фашистской военно-морской базы - Мемель.

Именно здесь, в Либаве, как и в Бресте, немцы встретились с упорным сопротивлением. Ничего подобного ранее фашисты не испытывали. В едином строю с защитниками города стояли балтийские моряки. В рукопашных схватках, ножом, штыком, прикладом и гранатой они наводили ужас на врага. У стен этого города фашисты впервые назвали наших моряков "черными дьяволами" и "полосатой смертью". Советские моряки не знали страха в бою.

Десять дней шли ожесточенные бои на подступах к городу. Они продолжались и на его улицах после того, как в Либаву ворвались гитлеровцы. Те, кто видел киноэпопею "Великая Отечественная" (8 серия), наверняка запомнили кадры о Либаве - "тихом городке под липами"; пустынный берег Балтийского моря, медленно набегающие на песок волны омывают останки павших воинов. Эти кадры никого не могут оставить равнодушным. Своей героической борьбой защитники Либавы не только остановили и изрядно потрепали гитлеровские войска, но и отвлекли на себя значительные силы других частей группы армий "Север", наступавших на Ленинград.

Учитывая неблагоприятно складывающуюся обстановку на фронте, командующий Балтийским флотом В.Трибуц 22 июня приказал командиру Либавской военно-морской базы капитану 1 ранга М.Клевенскому вывести из базы в Вентспилс все, что не связано с обороной Либавы, в частности, подводные лодки, судно "Железнодорожник" и другие вспомогательные корабли и суда.



Командир подводного минного заградителя "Л-3" капитан 3 ранга П.Гриценко. 1941 г.

К вечеру того же дня Либаву покинула 180-мм железнодорожная батарея и направились в Ригу. Туда же перешли подводные лодки С-9, М-77 и М-78, "Калев", "Лембит", а в Вентспилс перебазировались "Железнодорожник" и другие суда. 23 июня были отозваны в Рижский залив подводные лодки М-79, М-81 и М-83, которые в первый день войны вместе с подводной лодкой Л-3 стали на позиции у Либавской военно-морской базы для ведения ближнего базового дозора.

Одна из лодок - М-83 - приказание вернуться в Ригу не получила (из-за неисправности радиации) и зашла в Либаву, где уже шли ожесточенные бои. Лодка сразу же была повреждена авиабомбой и выйти обратно в море не смогла. 27 июня, расстреляв по врагу весь артбоезапас, экипаж на глазах фашистских солдат взорвал корабль. Командир М-83 старший лейтенант Павел Шалаев и оставшиеся в живых члены экипажа перешли на берег и там продолжали сражаться с фашистскими захватчиками вместе с другими моряками и частями гарнизона базы.

Не вернувшись с моря и С-10. С первого дня войны подводная лодка под командованием капитана 3 ранга Б.Бакунина находилась на позиции у немецко-фашистской военно-морской базы Пиллау.

Таким образом, с обороной Либавы, можно считать, была тесно связана только одна подводная лодка - Л-3 ("Фрунзевец").

Заняв позицию в 10 милях к западу от Либавы, экипаж корабля внимательно нес дозорную службу. В первый и второй день при абсолютно штилевой погоде и отличной видимости я доносил командиру Либавской базы: "Противника не обнаружил, продолжаю нести дозорную службу".

Только вечером 23 июня, находясь на перископной глубине, вахтенный офицер Л-3 обнаружил подводную лодку, шедшую в надводном положении из Либавы. Вначале ее приняли за вражескую лодку, но вскоре опознали в ней С-3, которая находилась в ремонте. Она была в таком растерзанном состоянии, что погружаться никак не могла. Как в такой ситуации выпустили подводную лодку в море без оповещения по флоту и, что еще хуже, без охранения в пределах Либавской военно-морской базы?

На все мои донесения в адрес командира Либавской базы ответа не было. В течение трех суток словно забыли, что Л-3 в дозоре. Из сводок Совинформбюро создавалось впечатление, что Либава занята врагом. В перископ был хорошо виден горящий город. Невзирая на такую обстановку, я решил сблизиться с С-3 на дистанцию залпа и убедиться: действительно ли это лодка Н.Костромичева. Каково же было удивление, когда, сблизившись с "целью", опознали на мостике не только Н.Костромичева, но и его друга командира С-1 И.Морского. Как потом стало известно, С-1 была взорвана вместе с другими четырьмя лодками, стоящими в ремонте на заводе "Тосмари", а экипажи их вошли в батальон защитников Либавы. Экипаж С-1 вместе со своим командиром перешел на С-3 и решил попытать счастья - прорваться в Вентспилс. К сожалению, на полпути к цели эту лодку обнаружили вражеские торпедные катера, атаковали, разбили на три части. Начальник наблюдательного поста на маяке Ужава сообщил в Таллин о трагической гибели С-3. Личный состав тонущей лодки (с двумя экипажами), плававший вокруг нее, был расстрелян с торпедных катеров противника.

... Шли пятые сутки войны. На нашем подводном минном заградителе Л-3, находившемся в ближнем базовом дозоре Либавы, мы не имели никаких сведений о том, что делается в стране, на фронтах и даже в Либаве, которая видна днем в перископ. Когда всплывали для зарядки аккумуляторной батареи, то с мостика лодки отчетливо видели, что порт в огне. Горели топливные, продовольственные, технические и, конечно, горели и рвались склады боеза-

пасов. Горел завод "Тосмари", штаб военно-морской базы, казармы подводников.

На мои донесения - "Противник не обнаружен, продолжаю нести дозор" - никто не отвечал.

26 июня Л-3 получила приказание по радио от командира бригады подводных лодок идти к Мемелю и закупорить фашистскую базу минами. Выполнив приказание, лодка вернулась с большими приключениями.

За две недели, которые Л-3 провела в море, фашистские войска подошли к Таллину. Нависла реальная опасность над главной базой флота и всем Моонзундским архипелагом. В Таллин Л-3 прибыла рано утром 9 июля. Уже через час я с комиссаром А.Бакановым были у начальника штаба флота контр-адмирала Ю.Пантелеева.

- Рад видеть вас целыми и невредимыми. Поздравляю с успешным выполнением задачи, - такими словами встретил нас Пантелеев.

- Мы получили сведения, - продолжал он он, - что на ваших минах погиб крупный транспорт с вооружением.

Пантелеев говорил быстро и возбужденно. Могли показаться странными оптимизм и приподнятое настроение контр-адмирала. Но мы сразу поняли в чем тут дело. Пантелееву хотелось подбодрить нас. Вид у победителей был неважный: усталые, заросшие щетиной лица, рассеянный взгляд, какой бывает свойственен людям, из грохота боя попавшим в тишину. Все это, без сомнения, видел Пантелеев.

- Сколько времени вам нужно, чтобы подготовить себя и корабль к следующему боевому походу? - спросил адмирал. И добавил: - Учтите, за минами в Кронштадт идти не надо, завтра их доставят в Таллин на одном из тральщиков, на котором выйдет и комбриг Н.Египко.

- Пять суток, товарищ адмирал, - не сговариваясь, ответили мы.

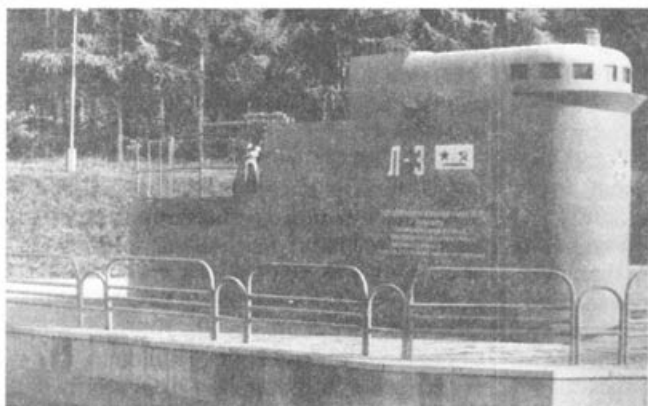
- Добро! Пятнадцатого июля - выход Л-3 на минную постановку, - и записал эти слова на календаре. - Доложу комфлоту.

- Где прикажете ставить? - спросил я Пантелеева.

- Это скажет комбриг.

Уже прощаясь с Пантелеевым, Баканов обратил мое внимание на то, как Пантелеев безукоризненно побрит, как наутюжена тужурка, то есть в каком он полном парадном блеске.

Всего две недели войны, а мы обросли, как дикари. В приемной я невольно посмотрел на себя в большое зеркало, стоявшее в углу. И там, встретившись взглядом с ко-



Рубка гвардейской ПЛ "Л-3" на Поклонной горе в Москве

миссаром, оба рассмеялись. Засмеялись, хотя было горько.

- Что же будет с нами к концу войны? - печально прошептал я, не поворачиваясь.

- А что? - недоумевающе спросил Баканов.

- А то, что с сегодняшнего дня всему личному составу корабля предписываю бриться, мыться, песни петь и веселиться - ежедневно, невзирая ни на что...

В этот момент в открытых дверях приемной появился мой друг - бывший одноклассник по училищу капитан 3 ранга Юрий Афанасьев, командир эскадренного миноносца. Корабль его уже полгода как пришел в Либаву на ремонт. Тогда же Афанасьев высказал свое сомнение: гнать корабли из Ленинградской базы на ремонт больше чем за тысячу километров в Либаву, которая находится в сотне километров от фашистской границы, - это по меньшей мере неразумно. Но эти вопросы не в компетенции командиров кораблей. Это уже стра- тегия...

С тревогой в голосе я спросил: "Что случилось? Почему ты здесь?" Совсем недавно еще поражавший завидным здоровьем и красотой, ходивший всегда с гордо поднятой головой, Афанасьев сейчас как-то обмяк, смотрел он, казалось, куда-то в сторону, будто пребывал в летаргическом сне. Тихо-тихо, словно больной, он поздравил меня с возвращением с моря и уже сквозь слезы добавил: "Пойдем туда, - он кивнул головой в сторону окна в конце коридора, - есть что сказать". Баканов, сославшись на дела в политуправлении, поднялся на этаж выше, а мы устроились на подоконнике. Видно было, что Юрий торопился.

- Я узнал от одного доброжелателя, - сказал он, - что ты у начштаба. Решил тебя повидать. Я ведь теперь подследственный, нахожусь в штабе вторые сутки без права на выход в город.

Посмотрев на часы, Афанасьев с дрожью в голосе добавил:

- Через два часа в малом зале меня будет судить ревтрибунал. Но верь мне, я не виновен. Так и передай нашим однокашникам: Юрий Афанасьев не виновен. Он выполнял приказ командира Либавской военно-морской базы.

Протянув обе руки ко мне и почти рыдая, Юрий прошептал:

- Прощай, дружок, не поминай лихом.

- За что же, Юрий? Я не верю...

- Да никто не верит, кроме прокурора и комфлота. Доказать не могу, приказ был дан мне лично по телефону: "Назначаю вас, товарищ Афанасьев, старшим по уничтожению всех кораблей, стоящих на ремонте, а также приказываю взорвать склады боеприпасов и топлива. Срок исполнения - немедленно. По выполнении приказа - явиться в штаб базы и доложить мне лично". Когда исполнил и доложил, то попросил остаться с личным составом для обороны Либавы. Но получил приказ немедленно следовать на торпедный катер. Вот с ним, с командиром базы, и прибыл в Таллин. А сейчас, после речи Сталина 3 июля, комфлот решил нас судить. На следствии командир базы Клевенский, даже при очной ставке со мной, глазом не моргнув, категорически от всего отказался. "Такого приказа, - заявил он следователю, - я не давал. Акт уничтожения базы - это самоуправство, паникерство и трусость самого Афанасьева". Словом, я оказался виновником.

Чтобы спасти бывшего командира Либавской базы Клевенского, ставшего в это время подследственным, вице-адмирал Трибуц назначил его заместителем начальника штаба Балтийского флота. Но уже через два дня, после расстрельного приговора трибунала Афанасьеву и приведения его в исполнение, клеветника и труса капитана 1 ранга М.Клевенского командующий флотом назначил ... командиром дивизиона катеров-малых охотников на Ладожское озеро, а это уже должность капитан-лейтенанта...

О том, что Афанасьев погиб из-за трусости своего начальника, знал весь Балтийский флот, а точнее все, от командиров кораблей 2 ранга и выше. Знал о невиновности и командующий флотом, но "поверил"

своему другу Клевенскому. Поэтому и откомандировал его сперва на Ладогу, а затем подальше от бывших сослуживцев, на Дальний Восток...

Спустя 30 лет адмирал Трибуц уже на склоне лет выпустил три книги, претендующие на историю боевых действий Краснознаменного Балтийского флота. Но эта "история" сплошь и рядом фальшивит: не столько в оценке оперативной деятельности, управления флотом, сколько в оценке людей.

Вот что он написал о Юрии Михайловиче Афанасьеве: "Враг вплотную подошел к окраине (Либавы), отдельные его части прорвались к заводу "Тосмари". Командир миноносца капитан-лейтенант Ю.М. Афанасьев, являвшийся старшим командиром в группе ремонтирующихся кораблей, приказал экипажам сойти на берег. Корабли, а также склады боеприпасов и топлива были по его приказу взорваны. Это - единственное правильное решение. Можно сожалеть, что Афанасьева обвинили тогда в панике, и хорошо, что позже это обвинение с него сняли". ("Балтийцы вступают в бой". - Калининград. - 1972. - С. 57)

Автор умалчивает о том, что обвинил-то Афанасьева он сам с помощью прокурора. Он же и утвердил приговор.

Покойный Ю. Афанасьев на суде защищал не себя, а командира Либавской военно-морской базы, давшего ему приказ. Другого выхода из создавшейся обстановки не было, и он с полным сознанием долга выполнил приказ. Там же на суде на реплику прокурора: "Корабли нужны флоту, а вы их взорвали!" Афанасьев спокойно ответил: "Знаю, что нужны. Очень нужны. Но корабли, склады и другое имущество Либавской базы могли попасть в руки гитлеровцев. Вспомните, как поступили моряки черноморцы в восемнадцатом году, когда белогвардейцы зажали их в Новороссийске. Через все фронты, от Москвы до Северного Кавказа, делегация матросов-балтийцев во главе с Федором Раскольниковым с мандатом, подписанным Владимиром Ильичем Лениным, привезла черноморцам приказ партии большевиков: потопить всю эскадру, чтобы она не досталась врагу. Мне так же, как и черноморцам, нелегко было подняться на фок-мачте корабля сигнал: "Погибаю, но не сдаюсь!" Не моя вина, что за полгода до нападения фашистской Германии на Советский Союз мой миноносец и некоторые другие корабли командование флотом направило на ремонт из Ленинграда - центра судостроительной промышленности - в Либаву, рас-

положенную почти у границы с фашистским государством. Мне было приказано: взорвать корабли, склады боеприпасов, продовольствия и топлива. Я горжусь, что успел вовремя выполнить приказ, и тем самым корабли и склады не попали в руки врагу. История меня оправдает"...

В полдень 15 июля Л-3, а заодно с ней и С-8, имея на буксире по три торпедных катера, вышли из Таллина и легли на курс в Балтийское море. Впереди подводных лодок шли тральщики, в воздухе непрерывно находились два самолета - поплавковые морские разведчики устаревшего типа. За характерный шум мотора и особенно за большие факелы пламени, заметные в ночное время, их шутя называли "примусами".

В полночь на следующие сутки Л-3 и С-8 уже были в устье Финского залива. Тральщики повернули обратно в Таллин, торпедные катера, отдав буксирные концы, полным ходом ушли в бухту Триги на острове Эзель.

Подводная лодка С-8, увеличив ход и изменив курс, быстро оторвалась от Л-3 и скрылась в южном направлении. Эти замечательные подводные лодки типа "С" по своей надводной скорости не имели себе равных. Модернизированная старушка Л-3 в этом смысле уступала С-8 почти на шесть узлов. Однако подводная скорость у Л-3 была куда выше. Она могла пройти под водой на целые сутки больше, а следовательно и дальше.

В полдень 31 июля Л-3 вернулась из боевого похода, вошла на Таллинский рейд и стала на якорь¹.

Скопление транспортов и военных кораблей на рейде и в гаванях наводило на грустные размышления: было ясно, что готовится эвакуация города. Когда мы с комиссаром вышли из штаба флота, был отбит очередной налет фашистской авиации. Над древним Вышгородом по-прежнему развевался красный флаг. Спокойной и напряженной была столица Эстонской республики.

Надо было спешить в Кронштадт. Враг вышел на дальние подступы к Ленинграду и был задержан на Лужском рубеже.

На рассвете 1 августа 1941 г. отряд кораблей благополучно завершил переход Таллин-Кронштадт. Надводные корабли в

¹ В июле 1941 г. "Фрунзевец" под командованием П. Грищенко вышел в очередной поход с задачей минной постановки на выявленных путях движения противника в районе Данцигской бухты. П. Грищенко умело выбрал место постановки мин. Не прошло и трех часов, как на них подорвался крупный вражеский транспорт. (Прим. редакции)

сопровождении тральщиков вошли в Минную гавань, подводные лодки, в том числе и Л-3 - в Купеческую гавань, сплошь заполненную подводными лодками.

Сдав на базу неиспользованный боезапас и топливо, Л-3 в тот же день ушла в Ленинград для ремонта. Близость фронта уже ощущалась. Армия, флот и все население Ленинграда готовились к защите города.

7 августа фашистские войска вышли на побережье Финского залива и в районе губы Кунда - восточнее Таллина. С 23 августа наши корабли, находившиеся на Таллинском рейде, стали подвергаться обстрелу наземной артиллерией врага. К этому времени в море находилось 12 наших подводных лодок. Два "малыша" - М-94 и М-98 - шли на смену М-103 и М-99, в район маяка Уте. Вблизи маяка Ристна на западном мысу острова Хиума они подверглись воздушному нападению. Спустя полчаса после воздушной атаки наши лодки атаковала вражеская субмарина. Одна торпеда попала в М-94. С дифферентом на корму она затонула, сев кормой на грунт, - глубина моря оказалась всего 20 м. Носовая часть "малютки" оставалась на поверхности, выступая на 3-4 м. В момент атаки на мостике находились четыре человека: командир, штурман, рулевой и моторист, выносивший мусорное ведро после обеденной приборки в отсеках. Волнение моря было - два-три балла, слабый ветерок от норд-веста создавал отличную обстановку для торпедной атаки, поэтому командир М-94 Н.Дьяков и не заметил вражеского перископа на дистанции 1000 м. Взрывом торпеды все четверо были выброшены за борт. Тяжело раненный штурман И.Шпаковский утонул, остальным удалось подняться на торчащую из-под воды палубу лодки. Тут же, на расстоянии 200-250 м, старший лейтенант Н.Дьяков увидел перископ подводной лодки, выходявшей в атаку по М-98. Он сразу же отсемафорил своему напарнику, старшему лейтенанту И.Беззубикову: "Идите ближе к берегу, вас атакует подводная лодка". Семафор передали своевременно: "девяносто восьмая" избежала участи своей напарницы, сумев отвернуть от торпеды, которая прошла за ее кормой, и через минуту взорвалась, ударившись о камни у берега. Выслав на М-94 резиновую шлюпку, М-98 полным ходом на противолодочном зигзаге ушла на большие глубины и срочно погрузилась. Это следовало сделать "малышам" еще рано утром, когда только-только начинался рассвет, тогда бы не случилось несчастья с

М-94. Но командиры вынуждены были выполнять так называемые "указания на переход".

Многие командиры сознательно нарушали "указания", шли под водой, сохраняя свой корабль и его экипаж. Объективности ради следует сказать, что ошибки начальства в скором времени ликвидировали.

М-94 была торпедирована, но борьба за жизнь людей продолжалась. Старший лейтенант Дьяков, сняв ботинок, долго и упорно, с отчаянием лупил каблуком по корпусу лодки, пытаясь получить ответ из затонувшей "малютки". Но тщетно: на стук никто не отвечал. Решив, что все погибли, командир и два его матроса спустились в подошедшую резиновую шлюпку и ушли на маяк Ристна. Как вскоре выяснилось, сходом командир поспешил. Хотя вода и является хорошим проводником звука, ботинок, да еще без подковы, не мог передать сигнал до центрального поста М-94: "Я командир, отвечайте, кто жив". Дьякова не услышали. Однако лодка была жива. Первый, второй и третий отсеки ее не были затоплены. В них оставалось 8 человек во главе с инженер-механиком Шиялевым. Расставив людей по местам, Шиялев приказал включить аварийное освещение. Оценив обстановку по карте и по приборам, он предположил, что лодка находится на глубине 40 м. Очевидно, от сильного взрыва глубиномер показывал неверно, остальные приборы тоже вышли из строя.

Собрав людей, Шиялев объяснил свой план выхода и раздал всем спасательные маски. Оказалось, что два матроса не умеют ими пользоваться. Тогда, поднявшись в боевую рубку, Шиялев объяснил устройство маски и провел тренировку. Затем в тесноте боевой рубки закрыли нижний рубочный люк и стали готовиться к выходу. Для этого прежде всего надо было открыть клапан затопления. Он находился под ногами. Пригнуться и открыть его было невозможно - так тесно, плотно друг к другу стояли люди. Все могло быть проще, если бы можно было половину людей вернуть на время в центральный пост, но люк был захлопнут. Начали открывать клапан ногами. За пять лет жизни корабля этим клапаном ни разу не приходилось пользоваться (не было в том необходимости), он всегда был закрыт и потому так "прикипел" к своему гнезду, что открыть его ногами никто не смог. К счастью, рядом оказался трюмный Любимов - отменный силач. Стащив сапог, он стал на маховик клапана с такой силой, так крепко, словно "приварил" туда свою пра-

вую ногу. И вот наконец в рубку хлынула вода. Когда давление воздуха в боевой рубке сравнялось с забортным, она перестала заполняться водой. Шилиев приказал закрыть клапан, включиться в маски, а двум матросам, которые не умели ими пользоваться, присесть, погрузившись в воду насколько возможно, и отработать дыхание. Через пять минут они вынырнули: "Все в порядке, готовы нырять хоть на сто метров". Шилиев открыл верхний рубочный люк и увидел освещенную воду. Стало ясно, что глубина не более 5-6 м. Все поднялись наверх. Инженер-механик Шилиев вышел последним и поплыл к носу подводной лодки. Здесь уже были все, кроме матроса Артеменко, только что обученного пользоваться маской. Оказалось, что он забыл перекрыть клапан маски, которая заполнилась водой и потянула его на дно. Уже коснувшись грунта (20 м), Артеменко вспомнил наставления Шилиева, сумел продуть маску и всплыть. В скором времени от маяка Ристна подошел баркас и снял людей с М-94. Вскоре лодка полностью затонула.

Наши подводные лодки с начала войны были развернуты на позиции "согласно плану". Подводная лодка С-4 занимала позицию у Мемеля и держалась от берега на расстоянии 25-30 миль, а противник ходил в 3-5 милях от берега. Подводная лодка С-5 действовала у южной оконечности острова Эланд, командир ее, капитан 3 ранга А.Башенко, нарушив "указания", энергично производил поиск вражеских кораблей. В одну из ночей он потопил немецкий транспорт - рудовоз водоизмещением 10 тыс. т.

Подводная лодка С-6 под командованием капитан-лейтенанта В.Кульбакина строго придерживалась своей позиции в Померанской бухте и успеха не имела. Да иначе и быть не могло - лодкам предписывалось: "Выходить за пределы позиции запрещается!" Две лодки С-5 и С-6 - два факта: такова логика неоправданных порой "указаний" и "инструкций", и такова логика инициативы и боевого опыта командира.

Сейчас все это, конечно, далекое прошлое. Как говорится, у каждого была своя война, хотя на всех она одна. А.Башенко, капитан 3 ранга, командовал лодкой третий год. В.Кульбакин, капитан-лейтенант, - всего три месяца. По возвращении в базу ему было назначено "рандеву" в бухте Кихелькона. Эта маленькая бухточка на западном побережье острова Саарема с весьма узким входом, мелководная, являлась настоящей "мышеловкой": достаточ-

но было поставить на выходном фарватере две-три донные мины и из бухты не выйти без помощи специальных тральщиков, которых к тому же там в то время и не было. Командир С-6, войдя на рейд, стал на якорь. Глубина 20 м. Почти рядом с лодкой стоял неизвестно чей парусник. Время шло к обеду. Считая, что его лодка уже вне опасности, Кульбакин разрешил команде купаться. И... тут же был наказан. Откуда ни возьмись, из-за леса появился вражеский бомбардировщик и с ходу сбросил на лодку четыре бомбы. К счастью, они в цель не попали, но самолет развернулся и, идя по кругу, начал на бреющем полете обстреливать лодку из пулемета. Командир объявил тревогу. Люди, бросившись на палубу, тут же падали: кто ранен, кто убит. В результате налета было убито трое и шесть человек тяжело ранено, в том числе и Кульбакин. А ведь если бы командир проявил элементарную предусмотрительность, к чему его, кстати, обязывали уставные правила, и у зенитного орудия стояли бы люди, ничего подобного бы не произошло. Вражеский самолет мог быть сбит ими или отогнан. Возможно, и неизвестный парусник сыграл зловещую роль - стал наводчиком вражеского самолета. И тут командир не проявил должной бдительности.

О случае с С-6 стало известно на следующий день. Возвращаясь в базу после минной постановки, Л-3 тоже не раз попадала в беду и была на волоске от гибели. Направляясь в небольшую базу через пролив Созлавяйн, что между островами Хиума и Саарема, предстояло сделать большой крюк, но иначе было невозможно: Ирбенский пролив заминировал враг. Когда подводная лодка подошла к проливу, получили радиogramму о том, что проход через Созлавяйн закрыт. Предписывалось ждать дальнейших указаний. Отойдя к западу в точку ожидания, Л-3 в течение трех суток ждала разрешения на проход через Созлавяйн, в светлое время суток находясь в подводном положении.

Наконец новое приказание - идти в бухту Тага-лахт, временем прибытия назначался уже прошедший час. На просьбу командира перенести указанное время на следующие сутки последовал ответ: идти в бухту Кихелькона. Дойдя до места, Л-3 быстро всплыла и сразу же подняла свои позывные.

Окончание следует

Капитан 1 ранга П.ГРИЩЕНКО

ДИНАСТИИ ИМЕН

"Новороссийск", наименование нескольких кораблей и судов отечественного ВМФ и морпогранчастей ФПС, присваиваемое им в честь порта на берегу Цемесской бухты Черного моря города-героя (с 14 сентября 1973 г.) Новороссийска:

1) винтовая шхуна ЧФ. Построена в 1856 г. на судовой верфи "Blyth Dry Docks & Shipyards Co" в Блайте (Великобритания) по заказу Морведа России. Водоизмещение нормальное 197 т; длина 39,62 м, ширина 5,49 м, осадка 2,5 м. Мощность машины 40 н.л.с. Вооружение: 2 ор. В 1866 г. участвовала в съемке берега и гидрографическом промере Мариупольского рейда, а в 1872 г. обеспечивала определение астрономических пунктов на побережье Черного моря. 12 декабря 1884 г. выведена из эксплуатации и исключена из списков судов ЧФ в связи с продажей на слом;

2) миноносец (до 20 июля 1886 г. - "Миноносец №12", с 8 апреля 1895 г. - "Миноносец №263") типа "Измаил" ЧФ. Заложен в 1885 г. на судовой верфи "Schichau, F." в Эльбинге (Германия) по заказу Морведа России, спущен на воду 12 февраля 1886 г. 2 марта 1886 г. зачислен в списки кораблей ЧФ. В апреле-мае 1886 г. совершил переход по Днепровско-Бугской водной системе из Эльбинга в Николаев и в конце 1886 г. вступил в строй. Водоизмещение нормальное 88,3 т; длина 38,59 м, ширина 4,57 м, осадка 2,01 м. Мощность паровой машины 900 л.с., скорость полным ходом 20,5 уз, экономическая 11,5 уз; дальность плавания до 2600 миль. Вооружение: 2х5 37-мм ор. и 2х1 381-мм ТА. Экипаж 20 чел. 25 апреля 1913 г. выведен из боевого состава, разоружен, сдан Севастопольскому военному порту на долговременное хранение и 2 мая 1913 г. исключен из состава ЧФ. 16 декабря 1917 г. вошел в состав резерва Красного ЧФ, но 1 мая 1918 г. был захвачен в Севастополе германскими войсками, а 24 ноября 1918 г. - англо-французскими интервентами и 22-24 апреля 1919 г. по приказу английского командования полностью выведен из строя. 24 июня 1919 г. захвачен подразделениями и частями Доб-

ровольческой Белой армии. После освобождения 15 ноября 1920 г. частями РККА в строй не вводился, в 1923 г. сдан "Комгосфондов" для демонтажа и разделки на металл и 21 ноября 1925 г. исключен из списков судов РККФ;

3) портовое судно (с 17 марта 1922 г. - "Чуговкопас", с 13 августа 1932 г. - "Госстрах", с 28 июня 1941 г. - "СП-19", с 17 мая 1943 г. - "Н-33") ЧФ. Бывший буксирно-спасательный пароход "Общества Владикавказской железной дороги", построенный в 1890 г. на судовой верфи "Naval Construction & Armements Co" в Барроу (Великобритания) и приписанный к Новороссийску. Первоначально имел наименование "Чусов канал". 22 июля 1916 г. призван по военно-судовой повинности и в качестве портового судна зачислен в состав плавсредств Новороссийского военного порта ЧФ. Участвовал в Первой мировой войне: обеспечение боевой деятельности разнородных сил флота. 1 декабря 1917 г. вошел в состав Красного ЧФ, но 19-20 июня 1918 г. был захвачен в Новороссийске германскими оккупантами, а 26 августа 1918 г. - частями Добровольческой Белой армии и вскоре возвращен их командованием прежним владельцам. 27 марта 1920 г. с окончательным установлением Советской власти в Новороссийске национализирован и передан Главвводу, а вскоре мобилизован и как почтовое судно включен в состав плавсредств МСЧМ. 29 апреля 1921 г. исключен из списков судов РККФ в связи с возвратом Кавмортрану НКПС. С 29 октября 1921 г. входил в состав Азавмортрана, с 13 июня 1922 г. - в состав ГОСЧАП Госторгфлота, а затем - в состав плавсредств Новороссийского морского торгового порта и находился в подчинении сначала НКПС, с 30 января 1931 г. - Наркомвода и с 9 апреля 1939 г. - НКМФ. 28 июня 1941 г. мобилизован вновь, принят от НКМФ и зачислен в со-



Линейный корабль "Новороссийск"

"Продолжение. Начало см. "Морской сборник" №№ 3, 4, 5 за 2001 г.



Тяжелый авианесущий крейсер "Новороссийск" пр. 1143

став плавсредств тыла Новороссийской ВМБ ЧФ. Участвовал в Великой Отечественной войне: обеспечение боевой деятельности разнородных сил флота, доставка воинских пополнений и грузов на малоземельский плацдарм. 13 ноября 1943 г. при стоянке на рейде ст.Благовещенская в районе Анапы попал в сильный шторм, от потери остойчивости перевернулся и затонул и 11 июля 1945 г. ввиду невозможности подъема исключен из списков судов ЧФ. Водоизмещение нормальное 275 т; полная грузоподъемность 98 брт; длина 24,65 м, ширина 5,33 м, осадка 2,74 м. Мощность машины 200 л.с.; скорость полным ходом 9,0 уз, экономическая 6,0 уз;

4) транспорт (с 11 августа 1941 г. - "Транспорт №1", с 25 ноября 1941 г. - "Канонерская лодка №36"; с 10 февраля 1944 г. по 22 октября 1945 г. - "КЛ-36") АКФ. Бывший речной колесный буксирный пароход НАРП. Заложен в 1934 г. на ССЗ "Ленинская кузница" в Киеве и вскоре перевезен по железной дороге в разобранном виде на Сретenskую верфь для достройки, спущен на воду весной 1935 г., вступил в строй в конце 1935 г. Первоначально находился в подчинении Наркомвода и с 9 апреля 1939 г. - НКРФ. 28 июля 1941 г. мобилизован, принят от НАРП и 11 августа 1941 г. в качестве ВТР зачислен в состав отряда судов тыла АКФ, а 25 ноября 1941 г. поставлен на вооружение, переклассифицирован в КЛ и включен в боевой состав флотилии. Водоизмещение нормальное 376 т; длина 58,0 м, ширина (с кожухами) 16,0 м, осадка 1,15 м. Мощность машины 400 л.с.; скорость экономическая 7,5 уз. Вооружение: 3 76,2-мм ор. и 4 7,62-мм пул., принимал до 60-100 морских якорных мин. Экипаж 60 чел. Участвовал в Великой Отечественной войне: Маньчжурская наступательная операция в августе 1945 г. 22 октября 1945 г. разору-

жен и исключен из состава ВМФ в связи с возвратом НАРП. 23 марта 1946 г. поступил в подчинение МРФ СССР, 15 марта 1953 г. - ММРФ, 25 августа 1954 г. - вновь МРФ СССР, а 6 июня 1956 г. - МРФ РСФСР и 21 апреля 1958 г. вошел в состав АРП. 29 декабря 1960 г. выведен из эксплуатации

и исключен из списков судов МРФ в связи со сдачей "Главвторчермету" для демонтажа и разделки на металл;

5) катер-тральщик (с 7 марта 1942 г. - "КАТЩ-605") ЧФ. Бывший рыболовный сейнер "Азчергосрыбтреста" НКРП, построенный в 1939-1940 гг. на Азовской верфи НКРП. 7 марта 1942 г. мобилизован, принят от НКРП, поставлен на переоборудование и 24 марта 1942 г. включен в состав 6-го ДКАТЩ ОВР Новороссийской ВМБ ЧФ. Водоизмещение нормальное 60 т; длина 19,25 м, ширина 5,0 м, осадка 1,8 м. Мощность мотора 65 л.с.; скорость полным ходом 7,0 уз, экономическая 5,0 уз; дальность плавания до 1400 миль. Вооружение: 1 45-мм ор. 21-К, глубоководных бомб БМ-1 и 1 КАТ. Экипаж 12 чел. Участвовал в Великой Отечественной войне: оборона Кавказа, несение дозорной и конвойной службы, доставка воинских пополнений и грузов на малоземельский плацдарм. 1 апреля 1943 г. при возвращении с линии дозора в Геленджик погиб в Цемесской б. со всем экипажем от подрыва на неконтактной мине заграждения противника и 5 июля 1943 г. исключен из состава ВМФ;

6) линейный корабль (до 24 февраля 1949 г. - "Duilio Cesare") ЧФ. Бывший итальянский ЛК, заложенный 23 июня 1910 г. на судовой верфи "Ansaldo Gio. & Co" в Генуе (Италия), спущенный на воду 15 октября 1911 г. и вступивший в строй 20 октября 1913 г. (по др. данным: 14 мая 1914 г.). В 1933-1937 гг. прошел модернизацию и капитальный ремонт. 6 февраля 1949 г. принят советским экипажем в Валоне (Албания) от Италии в счет репараций после Второй мировой войны, поднял Военно-морской флаг СССР и 24 февраля 1949 г. зачислен в состав ЧФ. Водоизмещение полное 29032 т; длина 182,25 м, ширина 28,0 м, осадка 10,37 м. Мощность ТЗА 4х24375 л.с.; скорость полным ходом 17,8 уз, экономическая 16,0 уз; дальность пла-

вания до 6100 миль. Вооружение: 2х3 и 2х2 320-мм, 6х2 120-мм, 8х1 100-мм и 16х1 37-мм АУ. В ночь на 30 октября 1955 г. погиб в б.Северная в Севастополе от подрыва на не вытраленной после Великой Отечественной войны донной немецкой мине заграждения большой мощности (по другой версии: в результате атаки подводных диверсантов), 24 февраля 1956 г. исключен из состава ВМФ и 7 мая 1956 г. расформирован. 4 мая 1957 г. поднят АСС, в перевернутом состоянии отбуксирован в б.Казачья и впоследствии разделан на металл;

7) тяжелый авианесущий крейсер проекта 11433 ТОФ. 24 июня 1975 г. зачислен в списки кораблей ВМФ и 30 сентября 1975 г. заложен на Черноморском ССЗ в Николаеве, спущен на воду 26 декабря 1978 г., вступил в строй 14 августа 1982 г. и 24 ноября 1982 г. включен в состав ТОФ. Водоизмещение полное 43220 т, нормальное 37800 т, стандартное 31900 т; длина 273,1 м, ширина 31,0 м, по полетной палубе 51,3 м, осадка 11,5 м. Мощность ПТУ 4х35500 л.с.; скорость полным ходом 30,4 уз, экономическая 18,2 уз; дальность плавания до 7160 миль. Вооружение: 8х1 ПУ ПКРК "Базальт" (8 КР) и 2х2 ПУ Б-192А ЗРК "Шторм" (96 ЗУР), 2х2 76,2-мм АУ АК-726, 8х6 30-мм АУ АК-630 и 2 45-мм салютных ор. 21-КМ, 1х2 ПУРПК-1 ПЛРК "Вихрь" (16 ракет), 2х12 РБУ-6000 (120 РГБ-60); 16 самолетов Як-38 и 18 вертолетов Ка-27; навигационный, гидроакустический и радиотехнический комплексы, средства радиосвязи. Экипаж 1300 чел., в т.ч. 30 офицеров. 18 сентября 1983 г. - 27 февраля 1984 г. совершил переход вокруг Африки из Севастополя во Владивосток, произведя 12-20 ноября 1983 г. деловой заход в Луанду (Ангола), 8-13 декабря 1983 г. - в Викторину (Сейшельские о-ва) и 5-10 февраля 1984 г. - в Мадрас (Индия). 12-16 мая 1988 г. нанес визит в Вонсан (Северная Корея). 26 августа 1992 г. торжественно сменил Военно-морской флаг СССР на Андреевский флаг. 30 июня 1993 г. разоружен, исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и вскоре в б.Постовая (Советская Гавань) поставлен на прикол, 31 августа 1994 г. расформирован, а в 1996 г. продан частной южнокорейской фирме для разделки на металл;

8) пограничный сторожевой корабль (до 24 августа 1996 г. - "МПК-291") проекта 12412ПЭ департамента морских сил ФПС. 31 января 1990 г. зачислен в списки кораблей ВМФ и 16 мая 1990 г. заложен на Яро-

славском ССЗ для последующей продажи ВМС Ирака, спущен на воду 23 апреля 1991 г., вступил в строй 27 ноября 1991 г., после чего был законсервирован и в б.Стрелецкая в Севастополе поставлен на отстой. Водоизмещение наибольшее 554 т, полное 495 т, нормальное 469 т, стандартное 444 т; длина 56,1 м, ширина 10,22 м, осадка 3,58 м. Мощность дизелей 2х6325 л.с.; скорость полным ходом 30,53 уз, экономическая 12,27 уз; дальность плавания до 1940 миль; автономность 10 сут. Вооружение: 1 ПЗРК "Игла-1М" (16 ЗУР 9М313-1), 1 76,2-мм АУ АК-176М и 1х6 30-мм АУ АК-630М, 2х2 533-мм ТА и 1х10 РБУ-1200 (30 РГБ-12); РЛС, ГАС, средства радиосвязи. 25 февраля 1994 г. ввиду международных экономических санкций, введенных против Ирака, исключен из состава ВМФ и 31 августа 1994 г. расформирован, а 24 августа 1996 г. передан в состав Новороссийской ОБСКР, переклассифицирован из МПК в ПСКР и 12 мая 1997 г. после расконсервации включен в состав кораблей департамента морских сил ФПС. Участвует в охране гос.границы и охране рыболовных промыслов у Кавказского побережья на Черном море.

"Петр Великий", наименование нескольких кораблей и судов отечественного ВМФ и торгового флота, названных в честь императора Петра I Великого (Петр Алексеевич Романов, 1672-1725 гг.):

1) колесный пароход ЧФ. Заложен 26 мая 1834 г. на судовой верфи "Wallace Schipyards Ltd" в Блэквилле (Великобритания) по заказу Морведа России, спущен на воду 7 августа 1834 г., вступил в строй в октябре 1834 г. Водоизмещение нормальное 270 т, длина 39,55 м, ширина без кожухов 6,25 м, осадка 2,44 м (корпус деревянный). Мощность машин 2х50 н.л.с.; скорость экономическая ок.7 уз. Вооружение: 4 137-мм и 2 47-мм ор. Участвовал в



Броненосец "Петр Великий"

Крымской войне 1853-1856 гг. (обеспечение воинских перевозок между Одессой, Николаевом, Херсоном и Очаковым). В ноябре 1857 г. передан "Одесской паровой экспедиции", но вскоре был выведен из эксплуатации и продан на слом;

2) первый в мире брестерно-башенный броненосец (до 30 мая 1872 г. - "Крейсер", с 4 декабря 1923 г. - "Блокшив №1", с 1 января 1932 г. - "Блокшив №4", с 16 мая 1949 г. - "БШ-3"), построенный по проекту и под наблюдением вице-адмирала А.А.Попова. Заложен 20 мая 1869 г. (официально: 11 февраля 1870 г.) на эллинге Галерного о-ва (ныне - ГП "Адмиралтейские верфи") в С.-Петербурге и 24 мая 1869 г. зачислен в списки кораблей БФ, спущен на воду 15 августа 1872 г., вступил в строй 2 октября 1876 г. Водоизмещение полное 9790 т; длина 98,1 м, ширина 19,1 м., осадка 8,08 м. Мощность паровых машин 2х2775 л.с.; скорость полным ходом 12,8 уз, экономическая 8,0 уз; дальность плавания 1500 миль. Вооружение: 2 229-мм ор. (с 1880 г.: 2х2 305-мм АУ, 4 87-мм, 1 63-мм, 6 47-мм и 4 37-мм ор., 2 381-мм ТА; с 1908 г.: 4 203-мм, 10 152-мм, 12 75-мм, 4 57-мм и 4 47-мм ор., 2 7,62-мм пул., с 1915 г.: 2 152-мм гауб., 10 75-мм и 2 47-мм ор.). Бронирование: бортовое 203-356, палубы 76, башни 356, казематы 356 мм. Экипаж 440 (с 1906 г.: 404) чел. Первоначально относился к классу мониторов, 22 декабря 1873 г. переклассифицирован в броненосный корабль, 1 февраля 1892 г. - в ЭБР, а 11 марта 1906 г. - в учебно-арт. корабль. В 1880-1881 гг. и с августа 1903 г. по май 1908 г. прошел капитальный ремонт и модернизацию. Участвовал в Первой мировой войне, февральской революции и Гражданской войне (использовался для подготовки арт. специалистов для флота и в качестве ТР-базы для обеспечения базирования и боевой деятельности подводных сил БФ). 25 октября 1917 г. вошел в состав Красного БФ, 21 апреля 1921 г. - в состав МСБМ, 11 января 1935 г. - в состав КБФ, 15 февраля 1946 г. - в состав КВМК, а 24 декабря 1955 г. - в состав ЛенВМБ. 25-26 февраля 1918 г. совершил переход из Ревеля (Таллин) в Гельсингфорс (Хельсинки), а 11-14 апреля 1918 г. - оттуда в Кронштадт. С октября 1918 г. находился в Кронштадтском военном порту на хранении, а 21 мая 1921 г. был разоружен, переоборудован и переформиро-



Атомный ракетный крейсер "Петр Великий"

ван в минный БШ. 23 октября 1924 г. во время наводнения был выброшен нагонной волной на прибрежную отмель в Кронштадтской гавани, но 5 октября 1927 г. снят с мели Балтийской партией ЭПРОН и вскоре после ремонта вновь введен в строй. Участвовал в советско-финляндской и Великой Отечественной войнах (обеспечение минно-заградительных действий разнородных сил флота). 18 апреля 1959 г. исключен из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и в 1959-1960 гг. на базе "Главторчермета" в Кронштадте разделан на металл;

3) госпитальное судно (до 11 августа 1914 г. - "Император Петр Великий", с 22 февраля 1950 г. - "Якутия", с 18 августа 1970 г. - "Морская II") ЧФ. Бывший товаро-пассажирский пароход РОПиТ; построенный в 1913 г. на судовой верфи "Brown, John & Co" в Клайдбанке (Великобритания) и приписанный к Одессе. 23 июля 1914 г. призвано по военно-судовой повинности и 11 августа 1914 г. в качестве госпитального судна зачислено в списки судов ЧФ. Водоизмещение нормальное 7780 т; полная грузоподъемность 5878 брт; длина 120,33 м, ширина 15,7 м, осадка 6,87 м. Мощность машин 2х2500 (с 1953 г.: 2х1917) л.с.; скорость экономическая 14,0 уз; дальность плавания 4000 миль. Вооружение: 1 75-мм ор. и 2 7,62-мм пул. (в 1914-1918 гг.). Участвовало в Первой мировой войне (эвакуация и размещение раненых и больных, производство воинских перевозок, обеспечение боевой деятельности разнородных сил флота). 16 декабря 1917 г. вошло в состав Красного ЧФ, но 1 мая 1918 г. было захвачено в Севастополе германскими оккупантами, а 24 ноября 1918 г. - англо-французскими интервентами и с 1919 г. находилось в чартере у французского командования. 8 фе-

вряля 1920 г. на переходе из Варны (Болгария) в Одессу затонуло в Варненском зал. от подрыва на минном заграждении. 5 октября 1938 г. поднято Черноморской экспедицией ЭПРОН, 9 октября 1938 г. прибуксировано в Одессу для постановки на восстановительный ремонт и поставлено на прикол, но 30 июня 1941 г. по приказу командования ЧФ и Отдельной Приморской армии затоплено в качестве брандера в Одесском порту для заграждения входа в нефтяную гавань. В июле 1943 г. поднято противником и отбуксировано в Констанцу (Румыния), но в строй не вводилось. 25 августа 1944 г. захвачено частями Красной Армии и кораблями ЧФ при взятии Констанцы, впоследствии отбуксировано в Варнемюнде (ГДР) и 8 сентября 1951 г. после восстановительного ремонта на судовой верфи "Warnowwerft" в качестве товарно-пассажирского парохода зачислено в состав ДВМП ММФ. С 15 марта 1953 г. по 25 августа 1954 г. находилось в подчинении ММРФ. 18 августа 1970 г. выведено из эксплуатации, исключено из списков судов ММФ и превращено в гостиницу-общепитие рабочих и служащих Владивостокского морского торгового порта;

4) ледокол БФ. Бывший паровой ледокол "Рижского биржевого комитета", построенный в 1912 г. на судовой верфи "Maskin & Brobignads Mekaniska Verkstad" в Гетеборге (Швеция). 19 июля 1914 г. призван по военно-судовой повинности и включен в состав плавсредств ОВР крепости императора Петра Великого в Ревеле (Таллин). Водоизмещение нормальное 2050 т; полная грузоподъемность 1267 брт; длина 50,6 м, ширина 15,5 м, осадка 6,6 м. Мощность машин 2х1900 л.с.; скорость экономическая 12,0 уз; дальность плавания 2700 миль. Участвовал в Первой мировой войне (обеспечение боевой деятельности разнородных сил флота, снабжение островных гарнизонов в Финском зал. в зимних условиях). 4 июля 1917 г. погиб у о-ва Нарген (Найссаар) от подрыва на минном заграждении при буксировке в Ревель английской ПЛ "S.32";

5) товарно-пассажирский пароход ЧМП ММФ. Построен в 1939 г. на судовой верфи "Blohm & Voss" в Гамбурге (Германия). Первоначально под наименованием "Dogu" и с 1945 г. - "Duala" принадлежал германским судоходным компаниям, в июне 1945 г. перешел под контроль британского командования и переименован в "Empire Osk", а 14 июня 1946 г. по принятии от Германии по репарациям после

Второй мировой войны зачислен в списки судов ММФ СССР и переименован в "Петр Великий". 21 декабря 1946 г. был передан торговому флоту Польши с переименованием в "Jagello", но 9 декабря 1949 г. приобретен "Судоимпортом", вновь переименован в "Петр Великий" и вторично зачислен в состав ЧГМП ММФ для обслуживания Крымско-Кавказской пассажирской линии. Полная грузоподъемность 6133 брт; длина 117,0 м, ширина 16,1 м, осадка 7,3 м. С 15 марта 1953 г. по 25 августа 1954 г. находился в подчинении ММРФ. В 1970-х гг. выведен из эксплуатации и использован в качестве служебно-вспомогательного судна Одесского торгового порта;

6) тяжелый атомный ракетный крейсер (до 27 мая 1992 г. - "Юрий Андропов") проекта 11442 СФ. 11 марта 1984 г. зачислен в списки кораблей ВМФ и 25 апреля 1986 г. заложен на Балтийском ССЗ имени С.Орджоникидзе (ныне - ОАО "Балтийский завод") в Ленинграде, спущен на воду 25 апреля 1989 г. и 26 июля 1992 г. поднял Андреевский флаг, вступил в строй 9 апреля 1998 г. и 3 июня 1998 г. включен в состав СФ. Водоизмещение наибольшее 26730 т, полное 24890 т, стандартное 24660 т; длина 250,2 м, ширина 28,5 м, осадка 10,39 м. Мощность ГЭУ 2х70000 л.с.; скорость полным ходом 31,26 уз, экономическая 18,3 уз; дальность плавания неограниченная, автономность 60 сут. Вооружение: 20 ПУ ПКРК "Гранит-НК" (20 КР), 12х2 ПУ С-300ФМ ЗРК "Форт" (96 ЗУР) и 1х4 ПУ ЗРК "Кинжал" (64 ЗУР), 1х2 130-мм АУ АК-130-МР-184 и 2х6 ЗРАУ "Кортик" (192 ЗУР), 2х5 ПУ ПЛРК "Водопад", 1х10 РБУ-12000 (100 РГБ-120) и 1х12 РБУ-6000 (96 РГБ-60), 2 76,2-мм салютные АУ СП-1; 2 вертолета КА-25ПЛО или КА-27; навигационный, гидроакустический, радиотехнический и др. комплексы и средства. Экипаж 610 чел., в т.ч. 82 офицера. 8 мая 1995 г. участвовал в международном морском параде в С.-Петербурге, посвященном 50-летию Победы в Великой Отечественной войне, а 28 июля 1996 г. - в параде в честь 300-летия Российского ВМФ. 21 августа 1998 г. первым в ВМФ РФ поднял в Североморске Президентский штандарт.

(Продолжение следует)

Капитан 2 ранга С.БЕРЕЖНОЙ



В два часа ночи 1 июля члены военного совета Приморской армии во главе с генералом Петровым через подземный переход вышли на пристань у 35 батареи, погрузились на катер, а затем перешли на подводную лодку Щ-209, которая стояла на рейде. В 2.59 подводная лодка взяла курс на Новороссийск.

В резерве оставалась подводная лодка Л-23, предназначенная для Октябрьского и штаба флота. В самый последний момент Октябрьский решил лететь на самолете и приказал держать для него в готовности один Ли-2.

В течение ночи на первое июля на Херсонес прилетели 13 самолетов Си-47 (Ли-2) из московской транспортной группы. Кроме того, три самолета Ли-2 возвратились "из-за потери ориентировки и барахления моторов". (К подобным уловкам иногда прибегали те, у кого страх подавлял чувство долга). Конечно, лететь в осажденный город - подвергать себя смертельной опасности, не каждый был способен на этот подвиг...

Самолеты Ли-2 приземлялись с интервалом 15-20 минут, быстро разгружались, брали на борт людей по ранее составленному списку, в первую очередь раненых и улетали.

Всего самолетами в эту ночь было доставлено 24 т боеприпасов и 2 т продовольствия. Обратным рейсом самолеты эвакуировали на Кавказ 232 человека командного и лётно-технического состава (в том числе 49 раненых).

Один самолет Ли-2, прилетевший в числе первых, был задержан. Командиру экипажа старшему лейтенанту М.Скрыльнику было приказано подрулить к одному

из капониров, а экипажу - в укрытии ждать указаний.

Летняя ночь коротка. Все самолеты загрузились и улетели. Скрыльников несколько раз ходил к дежурному по аэродрому (ответственным за прием и выпуск самолетов был назначен подполковник Наумов) с просьбой загрузиться и улететь, но ему неизменно звучал ответ: "Ждать!"

Тем временем в районе стоянки самолетов скопился толпа красноармейцев и матросов из отступавших частей в надежде попасть в число счастливиц и улететь на Большую землю.

Во время посадки в самолеты неслись крики и ругань, сыпались угрозы в адрес начальников. Многие понимали свою обреченность. С помощью вооруженной охраны с большим трудом удавалось сдерживать напор толпы.

Вице-адмирал Октябрьский подъехал к самолету на "Виллисе" глубокой ночью переодетый в гражданскую одежду: на нем был потертый пиджак и на голове неказистая кепочка. Для тех, кто видел командующего флотом в таком необычном виде, это переодевание произвело неприятное впечатление. Непонятно, чего опасался адмирал?

Командование СОРа вместе с Октябрьским с трудом пробилось через толпу к трапу самолета. Командир особой авиagrппы полковник Дзюба не смог попасть в самолет: чья-то невидимая рука схватила его за шиворот и грубо оттолкнула от трапа.

Толпа обреченных людей плотным кольцом окружила самолет и не давала возможности запустить моторы. Обстановка накалилась до предела. "Бегут начальни-

ки! Нас бросают! Бей их, братцы!" - неслись крики обезумевших людей.

В этот момент в двери самолета появилась фигура полкового комиссара Михайлова.

- Товарищи! Я остаюсь с вами для приемы других самолетов! - выкрикнул он и спустился с трапа на землю.

Толпа притихла, люди немного успоко-

ков; в результате бортмеханик открыл дверь, установил трап и принял на борт возбужденного и потного полковника. Взыли моторы и перегруженный Ли-2 медленно, как бы нехотя, набирая скорость покотился по летному полю, в конце полосы подпрыгнув несколько раз, оторвался от земли и завис в воздухе.

Пассажиры облегченно вздохнули: удалось избежать попадания в воронку, прильнули к иллюминаторам, всматриваясь в ночную темень, временами прорезываемую трассами пуль и снарядов, мысленно прощаясь с городом, который для всех был родным и близким.

Скрыльников после взлета прижался к воде, прошел несколько минут на юг, а затем перевел машину в набор высоты и развернулся курсом на Краснодар.

Это был последний рейс транспортного самолета с Херсонеса. На аэродроме оставались три исправных самолета Як-1, на которых рассчитывали перелететь в Анапу командующий ВВС флота генерал-майор В.Ермаченков, начальник летной инспекции подполковник



Руководящий состав военно-воздушных сил ЧФ.
В первом ряду слева направо: начальник тыла ВВС ЧФ генерал-майор авиации М.Желанов, командующий ВВС ЧФ генерал-лейтенант авиации В.Ермаченков, начальник штаба ВВС ЧФ полковник Б.Петров, начальник летной инспекции ВВС ЧФ полковник Н.Наумов. 1943 г.

ились, начали отходить от самолета. Удивительное событие! Нашелся совестливый человек, решившийся на самопожертвование. Михайлов прекрасно понимал, на что он идет и что его ожидает: никаких самолетов больше не будет, враг совсем рядом. Он сознательно решил разделить участь тысяч ни в чем неповинных и обреченных людей.

После продолжительного противостояния и замешательства, Скрыльников запустил моторы и медленно порулил к линии старта, избегая попадания в воронки, которые уже никто не засыпал.

Дзюба никак не мог смириться с мыслью, что ему придется разделить участь людей, остающихся на аэродроме. Улететь этим самолетом - его последний шанс. Он решился на отчаянный шаг, вскочил на подножку "Виллиса" и приказал водителю: "Гони за самолетом!.."

Шофер выполнил требование полковника, на полном газу помчался вслед за рулящим Ли-2, настиг его. Дзюба соскочил с подножки автомобиля и знаками пытался уговорить командира экипажа взять его на борт. Скрыльников то ли узнал его, то ли ему кто-то подсказал из начальни-

Н.Наумов и командир эскадрильи 7 гвардейского авиаполка капитан К.Денисов.

В связи с тем, что Ермаченков ночью на Яке не летал, было решено вылетать на рассвете. Истребители, подготовленные к вылету, стояли в укрытиях (капонирах). Ермаченков и его попутчики, после вылета последнего самолета Ли-2, находились возле своих укрытий и каждый по-своему коротал время, дожидаясь рассвета.

Томительно тянулись часы и минуты. Стрельба, дикие выкрики людей, проходивших вблизи капониров к обрыву, тревога за их судьбу и переживания (удастся ли взлететь и избежать встречи с "мессерами") - все перемешалось в сознании.

- Наумов, ты где? - послышался голос Ермаченкова. Видимо, ему тоже не спалось. Наумов откликнулся и вышел навстречу командующему.

- Надо как-то помочь Михайлову выбраться отсюда... По моим данным в дальнем капонире остался неповрежденный УТ-2, - Ермаченков показал рукой в направлении предполагаемого места капонира.

- Я ему уже сказал об этом, - отозвался Наумов, - он знает, где стоит самолет.

- Хорошо! Возможно, ему еще удастся воспользоваться самолетом и улететь отсюда. Не мешало бы нам немного подкрепиться, - сказал генерал, пригубив из фляги и передал ее Наумову.

- Стоит ли? Чего доброго можно уснуть и проспать восход солнца.

- Ничего. Не прослим. На, держи.

- Что-то притихли немцы, не слышно стрельбы, - прервал затянувшуюся паузу Наумов.

- А куда им теперь спешить? Дело сделано... теперь они отдыхают, а утром опять начнут молотить... Много людей остается под обрывом... Октябрьский обещал бросить все имеющиеся плавсредства для эвакуации людей. А какие люди!!! Цены им нет. Нельзя их бросать на поругание врага, - с искренней горечью и озабоченностью глухо проговорил Ермаченков.

- Я пойду к своему самолету, попытаюсь немного вздремнуть, до рассвета осталось совсем немного времени. Полагаю, что в 4.40 можно будет взлетать. Ты взлетаешь следом за мной, а потом Денисов, - повторил он ранее данные указания больше для порядка, направляясь в сторону своего капонира.

"Как меняет и сближает людей опасность! Вот, яркий пример - Ермак, - размышлял про себя Наумов, укладываясь на чехлах возле самолета. - Командующий, генерал, прекрасно понимает опасность своего положения, очень большую вероятность остаться здесь вместе с моряками и разделить их участь. Ан, нет! Решил улететь последним с аэродрома на боевом самолете (подобно капитану тонущего корабля). Казалось, чего проще и надежнее - улететь вместе с Октябрьским, и никаких дополнительных переживаний."

В этом поступке весь Ермаченков, с его мужеством и волевым характером. И внешне он неизменно вызывал уважение к себе: кряжистый, среднего роста, с крупными, но гармоничными чертами лица, энергичный, порывистый, никогда не унывающий, всем своим обликом и поведением он внушал доверие и уважение. Не случайно, с первых дней пребывания на Черноморском флоте за ним прочно укоренилась кличка - Ермак.

Он любил и достойно оценивал надежных смелых летчиков, постоянно заботился о них. Если к ужину летчикам не выдавали фронтовые сто граммов водки, берегитесь базовские начальники. Только за это упущение Ермаченков безжалостно снимал с должности начпродов и замполитов. Многие знали и испытывали его крутой нрав на себе. Ермака боялись, но, в то же время, уважали за его открытость и

доступность. С начальниками даже самого высокого ранга он держался независимо, никого не боялся. К нему с уважением относились Октябрьский и Петров.

Наумов вспомнил один эпизод, который характеризовал Ермаченкова как командира-единоначальника. Однажды, во время совещания с руководящим составом, в помещение вошел неизвестный капитан. Сидящий за столом Ермаченков немедленно среагировал: "Вы, капитан, почему вошли без разрешения? Кто вы такой?"

"Я представитель СМЕРШа, и мне не обязательно спрашивать разрешения," - ответил самоуверенный капитан.

Ермаченков "взвился" от такой nepозволительной наглости: "Пошел вон. Когда придешь меня арестовывать, тогда не надо будет спрашивать разрешения. А сейчас вон отсюда!" - и выгнал капитана с позором, тот не посмел и возразить, молча удалился.

Болезненно переживал Ермаченков неудачи на фронте и в действиях авиации. Он постоянно общался с летчиками, техниками, советовался с ними, поддерживал инициативу, новаторство в тактике применения авиации, в строительстве укрытий для самолетов и людей на аэродромах, в совершенствовании системы противовоздушной обороны.

Бурную деятельность развернул Ермаченков по внедрению на самолетах реактивных снарядов. В результате его внимания и настойчивости в авиационных мастерских в короткие сроки были проведены доработки, позволяющие подвешивать и применять реактивные снаряды РС-82 на самолетах: И-15бис, И-153, И-16 и даже УТ-1.

ЭРЭСы - дальнобойное оружие (по сравнению с пулеметом ШКАС калибра 7,62 миллиметра), их внедрение увеличивало огневую мощь истребителей и, в какой-то мере, компенсировало слабости (по сравнению с "мессерами" - в скорости и вертикальном маневре). Однако эффективность ЭРЭСов в воздушном бою оказалась невысокой, чаще они применялись по наземным объектам, технике и живой силе врага.

Василий Васильевич Ермаченков не был святым, ему были присущи и некоторые человеческие слабости. Он любил компании, пил много, но не пьянел, не оставлял без внимания и женщин.

Главное его кредо - личные дела и увлечения не должны отражаться на служебной деятельности. Кто же нарушал это неписаное правило, тех Ермаченков карал и карал беспощадно: понижал в должности

и звании, отстранял от полетов.

Вот с таким человеком свела судьба Наумова в осажденном Севастополе после гибели генерала Острякова.

Последняя ночь на Херсонесе заканчивалась. На короткое время воцарилась необычная тишина. Все кругом замерло, как-будто и не было непрерывного грохота разрывов снарядов и бомб, длинных автоматных очередей, коротких "таканий" зениток. Тревожная тишина как бы предвещала новый виток кровавой бойни. И правда, немцы решили немного передохнуть перед последним броском на последний оплот противника на Херсонесе.

Наумов так и не сомкнул глаз до наступления рассвета. К назначенному времени Ермаченков не вырулил из капонира. Прошло еще пять минут, показавшихся Наумову необычно длинными. Со стороны капонира, где стоял самолет командующего, никаких звуков. Наумов не выдержал и направился к Ермаченкову, тот его попытался успокоить:

- Не беспокойся, подождем еще немного, успеем взлететь...

- Как бы "мессера" не пожаловали к нам в гости, - высказал свои опасения Наумов и решил командующему помочь в подготовке к взлету. Он подождал пока Ермаченков надел парашют и с чертыханием залез в кабину Яка (для такого крупного мужика кабина истребителя была явно тесновата), затем поднялся на центральный план и стал проследить действия своего подопечного. Со второй попытки мотор заработал, Наумов проверил положение рычагов управления в кабине, соскочил с плоскости и бегом направился к своему капониру.

В этот момент он увидел выруливший самолет Денисова, который сходу пошел на взлет: "Не выдержали нервы у Кости, не дождался... - подумал Наумов, - через пару минут немцы начнут обстрел Херсонеса".

Так и произошло, как предполагал Наумов, разбуженные звуком мотора взлетевшего самолета, немцы возобновили артобстрел летного поля.

Наумов быстро вскочил в кабину Яка, привычными оттренированными действиями запустил мотор, на полном газу выскочил из капонира и пошел на взлет: "Только бы не попасть в воронку..." - стучало в сознании. Он был уверен, что командующий уже в воздухе. Набрал скорость, Наумов легким движением ручки оторвал машину от каменистого грунта аэродрома, прижался к воде и взял курс вдоль берега на юг в надежде быстро обнаружить самолет командующего и пристроиться к нему, чтобы вместе следовать

на аэродром Анапа.

Однако более пяти минут "погони" не принесли желаемого результата, Яка командующего увидеть не удалось. У Наумова в сознании начал заползать червячок сомнения: "Удалось ли взлететь ему?.. А вдруг?.. Попал в воронку?.."

Тревога рассеялась, когда Наумов заметил справа сзади пристроившийся к нему Як. Сомнения в начале не было, что это самолет Ермака. Каково же было его изумление, когда он на фюзеляже рассмотрел номер 24. Откуда же взялся этот чужак? Наумов точно знал, что у командующего самолет вообще без номера, а у Денисова на борту номер 12. Вновь тревожные мысли и сомнения: "Что делать? Неужели Ермаченков не взлетел?.."

Без долгих колебаний Наумов заложил глубокий вираж и развернулся на обратный курс: "Надо проверить, посмотреть сверху на капонир командующего, убедиться, что он взлетел. Ему никто не простит и, в первую очередь, он сам не простит себе того, что не обеспечил перелет своего непосредственного начальника. Что делать, если он не взлетел, застрял или перевернулся при попадании в воронку? Тогда придется садиться и выяснять обстановку. Другого решения быть не может," - обдумывал свои дальнейшие действия Наумов.

Неведомо откуда появившийся напарник не отставал, последовал за ним, хотя наверняка был в недоумении, не зная причины такого маневра. (Забегая несколько вперед, проясним ситуацию. Неожиданным напарником Наумова оказался молодой летчик 45 авиаполка ВВС, который сам с помощью техника отремонтировал более-менее поддающийся восстановлению самолет Як-1, заправил его всем необходимым и с наступлением рассвета взлетел неизвестно куда, в сторону восходящего солнца, на восток, к своим. В сумятице и неразберихе последних дней (когда все начальники улетели) он и не предполагал, что на Херсонесе, кроме его, оставались исправные самолеты и летчики. На счастье, он увидел взлетевший самолет Наумова, пристроился к нему и неотступно следовал за ним в надежде, что он приведет его на свой аэродром. Вот такие невероятные события бывают на войне!).

При подлете к Херсонесу стало совсем светло, из-за горизонта медленно поднималось багровое солнце, как бы предвещая кровавую бойню в районе Херсонеса.

Наумов спикировал по направлению капонира командующего и одновременно окинул взглядом летное поле. Капонир

пуст, значит, Ермаченков взлетел. Тяжесть, стеснявшая грудь от переживаний за судьбу командующего, немного отлегла, стало легче дышать. В то же время он увидел массу людей, скопившихся под обрывом, у кромки воды. "О! Ужас! - невольно вырвалось у Наумова. - Как много их, героических защитников города, обречено на уничтожение..." Некоторые из них, увидев знакомые очертания Яков и красные звезды на крыльях, выползали из укрытий, махали руками и бескозырками, как бы моля о помощи.

Что мог ответить тысячам несчастных и обреченных Наумов? Он был бессилен помочь им в беде.

Несмотря на смертельную опасность, Наумов боевым разворотом набрал высоту и спикировал на колонну немцев, движущихся по дороге в направлении Херсонеса, с удовлетворением заметил, что длинная очередь из всех огневых точек Яка достигла цели, один автомобиль вспыхнул и из него в спешке начали выскакивать немецкие солдаты.

Последний салют, последняя месть за обреченных наших солдат и матросов! После атаки Наумов повторно взял курс к своим, на Кавказ. Его неизвестный напарник неотступно следовал за ним.

Что касается Ермаченкова, у Наумова прибавилось уверенности в том, что он должен долететь до Анапы (коль он благополучно взлетел с Херсонеса), ему неоднократно приходилось совершать подобные рейсы из осажденного Севастополя. Тем не менее, полной уверенности не было: в авиации всякое бывает, случаются и непредвиденные обстоятельства... За все в ответе будет он, Наумов. Никому другому, а именно ему доверился командующий, принимая решение лететь на боевом самолете.

Вот, наконец, и знакомые очертания кавказского побережья, родная земля, которую защитники города называли Большой землей.

После посадки и заруливания на стоянку Наумов первым делом спросил у подбежавших техников: "Командующий сел?" И только тогда окончательно успокоился, когда услышал ответ: "Да, командующий сел минут пятнадцать тому назад. А первым, до него, произвел посадку Денисов. Все в порядке".

Ермаченков при встрече улыбался, что редко с ним случалось (видимо, довольный благополучным исходом перелета), и в шутовском тоне упрекнул Наумова: - Куда же ты подевался? Договорились лететь вместе, а оставили меня одного на съедение "мессерам". Хорошо, что был хороший ориентир - восходящее солнце. Вот

по нему и дотопал до Анапы.

- А этот откуда взялся? - спросил командующий, имея в виду напарника Наумова по воле случая.

- Я и сам в недоумении, сначала подумал, что это вы пристроились ко мне, а потом рассматривал и понял, что это "чужак", неведомо откуда появившийся.

- Ну-ка, давай его сюда, этого летуна, - приказал Ермаченков.

Через несколько минут перед командующим стоял молоденький безусый паренек в потрепанной защитной гимнастерке. Он, видимо, понял, что "предстал пред очи" высокого начальника, окончательно смутился и не смог даже как подобает представиться.

- Младший лейтенант... - невнятно пробормотал он, приложил руку к помятой пилотке.

- Откуда ты взялся? - с обычной резкостью спросил Ермаченков.

- Я летчик 45 полка. Оказался безлошадным... На самолете не запускался мотор, да и колеса не было... - отрывистыми фразами начал свой доклад младший лейтенант.

- Как же ты сумел отремонтировать самолет?

- А мне помог мой техник, который тоже не смог улететь на Большую землю.

- Так ты и технаря прихватил с собой?

- Точно так. Он забрался в фюзеляж... Пришлось немного лючок расширить... Иначе не пролезть...

- Хочешь воевать в морской авиации? - резко переменял тему Ермак.

Видимо, чем-то пришелся по душе командующему этот щупленький и невзрачный на вид летчик. Да и настроение у него было располагающее к добрым делам.

- Поставьте этого летчика на все виды довольствия и передайте Малинову, чтобы определил его к себе в полк, - тут же, на месте отдал распоряжения Ермаченков.

- Ну, а сейчас нам, после бессонных и тревожных севастопольских ночей, надо плотно позавтракать и немного поспать.

Ермаченков пригласил в столовую всех своих спутников. В адрес Денисова вскользь бросил едкую фразу: "Что, очко сработало, сорвался раньше всех..."

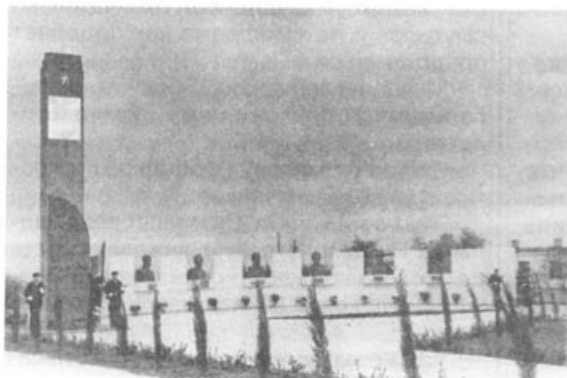
Оставшись наедине с Наумовым, командующий опять вспомнил комиссара Михайлова. При всей сдержанности в отношениях к политработникам, к этому человеку он относился с нескрываемой симпатией. Многие уважали комиссара прежде всего за его скромность и отзывчивость, к тому же, ценили как летчика. В то время немногим политработникам удавалось овладеть боевым самолетом, боль-

шинство ограничивалось работой с личным составом на земле.

- Не могу понять, что же все-таки произошло в эти два дня? - сказал Ермаченков, обращаясь в большей степени к самому себе. - Почему немцы так быстро разрушили нашу оборону? Почему мы отказались не в состоянии задержать врага, чтобы спасти, эвакуировать людей?

Наумов разделял недоумение командующего, он тоже не находил ответа на многие "почему".

- Наверяд ли, - ответил Наумов, - когда я



Памятник-монумент на аэродроме Херсонеса "Героическим защитникам Севастополя"

возвратился на Херсонес, чтобы убедиться в вашем вылете, видел - немцы подошли вплотную к аэродрому. Через несколько часов танки наверняка ворвутся на летное поле.

- Сколько же наших людей осталось там!... И ничем нельзя помочь... - с тревогой и горечью заключил тяжкие размышления Ермаченков.

- Наших людей там осталось действительно много, - подтвердил Наумов, - большая часть их находится под обрывом, на берегу, они ждут помощи с моря...

- Более восьми месяцев прочно стояли и не пропустили фашистов к городу, выстояли, а обстановка временами тоже складывалась критическая. Что же произошло? В чем и где допустили ошибки начальники?

Вот такие тревожные и недоуменные вопросы возникали в сознании начальников, да и не только у начальников, у всех советских людей, которые с захватывающим вниманием следили за этой битвой под стенами города русской славы. Для многих Севастополь стал символом грядущей победы и надежды. Здесь, под Севастополем, проявилась негибкая воля простых людей, изумившая весь мир.

А Михайлов так и не прилетел ни 1 июля,

ни на следующий день. Он остался навечно на севастопольской земле вместе с многими другими защитниками города. Только через много лет удалось разыскать из оставшихся в живых свидетелей последних дней Б.Михайлова.

Днем 2 июля немцы ворвались на аэродром Херсонес, так что о вылете на оставшемся исправном УТ-2 не могло быть и речи.

Михайлов до последнего дыхания продолжал организовывать противодействие зверствующим немцам. Матросы и солда-

ты дрались с ненавистным врагом до последнего патрона, предпочитая смерть позорному фашистскому плену. Днем 2 июля, как рассказывали очевидцы, Б.Михайлов попал под артобстрел и был смертельно ранен осколком снаряда. Там он и скончался, там его и погребли, у обрыва, на берегу моря.

Как же сложилась судьба старшего военного начальника комдива П.Г.Новикова? По рассказам очевидцев, Новиков до последней возможности возглавлял сопротивление немецким войскам, его штаб располагался на 35 батарее береговой обороны.

Ввиду неизбежности захвата немцами, в ночь с 1-го на 2-е июля были взорваны основные сооружения батареи. П.Новиков получил ранение и был доставлен на борт сторожевого катера СКА-0112.

На рассвете 2 июля катер, на котором находился П.Новиков со своим штабом, был перехвачен немецкими торпедными катерами, несмотря на отчаянное сопротивление, был поврежден и лишился хода. Высадившиеся на борт катера немцы захватили в плен генерала Новикова и других командиров, оставшихся в живых, затем потопили его.

П.Г.Новиков погиб в фашистском концлагере Флоссенбург. Оставшиеся на берегу Херсонеса защитники Севастополя металась в поисках путей к спасению. Все попытки прорыва в горы, к партизанам, заканчивались неудачей. Некоторые матросы бросались вплавь на различных подручных средствах, способных держаться на воде (досках, бочках, камерах и тому подобное), в надежде на спасение нашими кораблями.

В ночь со 2-го на 3-е июля плавсредства, посланные из Новороссийска, уже не могли подойти к причалу 35 батареи, подбирая людей с воды.

Немногим удалось спастись и добраться до родных берегов.

Сергей Ковалев

ТАЙНА ПОГИБШЕГО



Цена дружбы - грань между войной и миром

Используя как предлог для ведения боевых действий начало войны Советского Союза против Финляндии и с целью "оказания союзнической помощи" финнам, Великобритания и Франция в январе 1940 г. в принципе решили вопрос о высадке на Кольский полуостров объединенного десанта из 57,6 тыс. человек (две с половиной бригады французских альпийских стрелков и два батальона французского Иностранного легиона, гвардейская бригада и лыжный батальон Великобритании и один польский батальон) с союзных кораблей. Для достижения внезапности удара силы высадки предполагалось замаскировать под отряд польских кораблей.

В состав английского флота в 1939 г. действительно вошли польские эсминцы, пришедшие в порты Британских островов после разгрома Польши.

Задержка с началом операции произошла только из-за того, что военные эксперты слишком долго изучали вопрос: куда высаживать десант? в Мурманск, Петсамо (занятый 1-2 декабря 1939 г. советскими войсками) или же в Нарвик?

Высадка в Петсамо или Мурманск позволяла при поддержке финских войск ударить в направлении Кандалакши, перерезать Кировскую железную дорогу и создать угрозу Ленинграду с севера.

Высадка же в Нарвик давала возможность нанести удар в самое сердце Гер-

мании - Берлин - и по месторождениям Швеции, поставляющим железную руду для немецкой металлургической промышленности.

В конечном итоге было принято осторожное политическое решение: 20 марта 1940 г. произвести высадку десанта - "добровольческого корпуса" (операция "Уилфред") в Норвегии (порты: Нарвик, Тронхейм, Ставангер и Берген).

Предпочтение было отдано высадке в Норвегии потому, что это давало скорейшую возможность получения Великобританией контроля над шведским месторождением в Елливаре (Гелливаре), откуда в то время Германия получала почти 2/3 от необходимого количества железной руды. В результате успешных действий немецких рейдеров и подводных лодок на своих морских коммуникациях англичане в 1940 г. тоже ощутили недостаток стратегического сырья.

Одновременно англичане получали доступ к Балтике и возможность движения прямо на столицу Германии, не вступая при этом в открытый вооруженный конфликт с Советским Союзом.

Однако капитуляция Финляндии и окончание советско-финляндской войны (12 марта 1940 г.) лишили Великобританию и Францию предлога для высадки десанта, что в свою очередь заставило перенести сроки начала операции на более позднее время.

Кроме того, 14 марта немецкой радиоразведке удалось перехватить радиogramму для союзных транспортов о готовности к выходу в море, что заставило ускорить начало высадки в Норвегии немецких горных стрелков и армейских

частей (операция "Везерюбунг").

8 апреля 1940 г., пока англичане грузили свои десантные части на транспорты и крейсера, ровно за сутки до высадки союзного десанта из трюмов транспортных судов, накануне пришедших в порт Норвегии, неожиданно высадились горные стрелки 2-й и 3-й дивизий, а также сухопутные части Кригсмарине (часть тяжелого вооружения и снаряжения была заблаговременно переброшена в норвежские порты на морских торговых судах под видом грузовых перевозок).

После ожесточенных боев, особенно на севере страны, немецкие войска захватили Норвегию и тем самым совершили естественный охват Британских островов с востока, одновременно ликвидировав угрозу создания плацдарма для ударов в центр Германии.

Британское командование не ожидало высадки немцев на севере Норвегии, находящемся в зоне, контролируемой Королевскими ВМС, за пределами радиуса действия Люфтваффе, поэтому оно не успело своевременно предпринять контрмеры.

Успех операции вторжения в Норвегию, в условиях господства союзного флота в Северном море и Атлантическом океане, был достигнут только за счет скрытности подготовки и внезапности самого вторжения.

Сосредоточение всех немецких сил флота на норвежском направлении, опиравшееся на внезапность и скрытность подготовки десантных действий, позволило успешно выполнить задачи высадки в Норвегии и при этом - с минимальными потерями.

Но для Советского Союза эта скрытность имела свои "неудобства". Уже 14 апреля 1940 г. газете "Правда" пришлось дать официальное опровержение на сообщения английской газеты "Daily Telegraph and Morning Post" и литовской "Лиетувас айдос" о том, что в Нарвик немецкие десантные части были доставлены из Мурманска, где они будто бы находились до этого.

И здесь вновь просматривается след базы "Норд". С лета 1940 г. значительно оживились военно-политические связи между Германией и Финляндией. В середине августа в Хельсинки состоялись

секретные переговоры между германским представителем И. Вельтенсом и премьер-министром Финляндии Р. Рюти, при непосредственном участии главнокомандующего финской армией К. Маннергейма и министра иностранных дел Р. Виттанга. В обмен на поставки оружия из Германии Вельтенс добился согласия финского руководства пропустить через свою территорию немецкий горный корпус, направленный в Северную Норвегию, под легендой подготовки вторжения в Англию (операция "Гарпун").

Но этот корпус, совместно с сухопутными частями Кригсмарине, был способен с одинаковой легкостью стать ударной группировкой как против Британских островов, так и против Кольского полуострова. Германские транспорты с войсками, вооружением и техникой корпуса уже в конце сентября 1940 г. пришли в Петсамо.

Еще одна загадка советско-финляндской войны. После капитуляции Финляндии в апреле 1940 г. советские части покинули Петсамо и город был возвращен финнам. При этом до дня вступления финнов в новую войну с Советским Союзом на стороне Германии (в июне 1941 г.) здесь была советско-финская концессия по добыче никеля, находились советские торговые суда и проводилась нелегальная разведка. Эти суда после 22 июня 1941 г. были захвачены немецкими частями, а экипажи интернированы и вернулись в Советский Союз через нейтральные страны.

В июле 1940 г. по приказу Наркома внутренних дел №00761 от 23 июня все 27 семей финских рыбаков, составлявших основу колхоза "Коминтерн" и проживавших в самом дальнем поселке колхоза - Малая Лица (на побережье одноименной губы), были высланы в Карело-финскую республику. В поселке разрешили остаться только двум карельским семьям. Попытка рыбаков сохранить колхоз и переселить семьи хотя бы в район Кандалакши была пресечена органами НКВД.

В назначенный день семьи рыбаков были погружены на пришедший пароход и отправлены в Мурманск, а затем по железной дороге - в Карелию. С собой было разрешено взять не более 40 килограммов вещей.

Через неделю после выселения финнов в становище Малая Лица были доставлены русские переселенцы с восточного берега Баренцева моря, которые стали жить в оставленных домах и пользоваться вещами рыбаков. Тайна базы "Норд" продолжала надежно охраняться.

А между тем в начале октября 1940 г. было подписано соглашение о поставках немецкого оружия в Финляндию. За участие в боевых действиях против Советского Союза Финляндия запросила для себя территорию Ленинградской области севернее Невы и Кольский полуостров.

Возможно, именно информация, полученная советским МИДом о секретных германо-финских переговорах, стала одной из причин отказа от дальнейшего использования базы "Норд" немецкими кораблями, а также от попытки возвратить немецкий крейсер "Комет" из Восточно-Сибирского моря (1 сентября 1940 г.).

После захвата немецкими войсками Норвегии база "Норд" постепенно стала терять свое значение для Германии. Однако лишь 5 сентября 1940 г. Рейдер поблагодарил руководство советского ВМФ за использование базы и, вероятно, приступил к ее ликвидации. Но, возможно, что и после 5 сентября и даже до ноября 1940 г. здесь базировались немецкие корабли или ПЛ.

С ноября 1940 г. активность действий немецких ПЛ в Атлантике значительно снизилась и в течение 2 месяцев они были менее эффективны, чем в августе-октябре. Вероятно, штормовая погода в северо-западной части Атлантики была лишь одной из причин снижения эффективности, а может быть, не последнюю роль здесь сыграла и окончательная ликвидация секретной базы за пределами линии английской морской блокады?

Несмотря на то, что база "Норд" была ликвидирована, еще до июля 1941 г. в поселке Большая Лица, на складах и в магазинах так называемой "...рыботорговой кооперации..." сохранялись немалые запасы продовольствия, овощей и картофеля. Здесь же находились грузовики и "...многотонные запасы взрывчатки...", оставленные военными строителями, строившими аэродром.

2 июля 1941 г., когда немецкие горные стрелки захватили плацдарм на восточном берегу губы Западная Лица (именно в районе поселка Большая Лица), склады и техника еще не были уничтожены.

В то же время склады с оружием и боеприпасами, созданные тылом 14-й армии и находившиеся совсем рядом с государственной границей, в поселке Титовка (у одноименной реки), были взорваны и сожжены отступающими частями 14-й дивизии и саперами (вместе со стрелковыми частями отступали 29-й и 31-й отдельные саперные батальоны).

Следовательно, в Большой Лице находились склады базы "Норд", о которых мало кто знал.

И это не удивительно, ведь кроме того, что существование базы хранилось в строжайшем секрете, новый командир 14-й дивизии генерал-майор Н.Н.Никишин, принявший командование дивизией уже во время боев на реке Западная Лица, не мог знать о базе "Норд", так как до 1 июля 1941 г. командовал 52-й дивизией, располагавшейся на правом берегу Кольского залива (вдоль Кировской железной дороги от Мурманска до Мончегорска).

Прежний же командир 14-й дивизии - генерал-майор А.А.Журба, - который в силу своих обязанностей должен был знать о существовании складов, погиб еще 30 июня, когда его войска держали оборону в районе реки Титовка.

Специально для уничтожения складов и эвакуации грузовиков военных строителей в состав первого морского десанта, 6 июля 1941 г. высаженного прямо в губу Нерпичья, была включена рота саперов, в задачу которой входило проложить дорогу по лощинам к губе Нерпичья и перегнать грузовики в тыл 52-й дивизии, занявшей оборону на правом берегу губы Западная Лица.

Саперы успешно выполнили поставленную задачу, но еще практически до осени подразделения 52-й и 14-й дивизий и десантники пользовались продовольствием со складов Большой Лицы. Так о каких складах "рыботорговой кооперации" может идти речь?

Итак, почему же погибла Д-1?

Причин гибели Д-1 может быть не-

сколько. Как уже было сказано, официальная версия гибели ПЛ - уход за предельную глубину погружения по вине личного состава экипажа или из-за неисправности ГР - действительно могла иметь место.

Сохранению в тайне истинных причин гибели ПЛ в то время могли способствовать:

начало (именно 13 ноября 1940 г., в день гибели ПЛ) в Берлине германо-советских переговоров о перспективах дальнейшего сотрудничества и межгосударственных отношений, где каждая сторона проверяла надежность своего союза от 1939 г. При этом Германия не особенно стремилась сохранить этот союз, и даже наоборот. Уже во время переговоров (14 ноября 1940 г.) Гитлер на совещании со своими генералами отметил, что для достижения победы над Англией необходимо усилить ВВС и ВМС. Но одновременно это привело бы к ослаблению сухопутных войск, что недопустимо, пока сохраняется угроза со стороны России. По мнению Гитлера, нельзя было рассчитывать, что Россия останется безучастной, пока не будет сломлено сопротивление Англии;

стремление советского руководства хотя бы внешне продемонстрировать свой нейтралитет в начавшейся Второй мировой войне в общем и в подрыве экономической блокады Британских островов кораблями Кригсмарине в частности. При этом оно всемерно стремилось не обострять межгосударственные отношения ни с Германией, ни с Великобританией, тогда как последние для защиты собственных интересов делали все, чтобы втянуть своего противника именно в боевые действия с Советским Союзом и тем самым распылить германские силы.

В истории секретной немецкой базы "Норд" существуют как минимум две тайны (возможно, связанные между собой), разгадка которых могла бы оказать существенную помощь в разъяснении необходимости столь позднего учебного выхода Д-1 (в то время как все учебные походы проводились только в летние месяцы) с неукomплектованным экипажем, ставшего последним для 55 человек и самой ПЛ.

Одна из них - проведение операции

"Фалль Грюн". Эта операция, вероятно, выявила для английского Адмиралтейства существование некоей связи между секретной базой "Норд" и неожиданным появлением на коммуникациях союзников в Тихом океане германских рейдеров и подводных лодок.

О другой тайне практически ничего не известно, кроме того, что в 1998 г., в открытой печати появилась информация, требующая внимательной проверки, о некоем секретном задании в 1940 г. 1-го (крейсерского) дивизиона бригады под командованием М.Гаджиева. При этом здесь же указано, что одна из ПЛ дивизиона погибла. Погибшей ПЛ могла стать только Д-1. Но что это была за секретная операция, остается загадкой до сих пор.

Для того чтобы лучше понять ситуацию, сложившуюся вокруг Д-1, перенесемся ненадолго в Англию 1940 г.

Дело в том, что, учитывая большую зависимость английской экономики от бесперебойного функционирования морского судоходства, Адмиралтейство одним из главных элементов защиты морских коммуникаций рассматривало организацию морской блокады кораблей Кригсмарине в пределах Северного и Балтийского морей, а также организацию системы конвоирования собственных торговых судов.

Однако на деле, с началом боевых действий, все оказалось значительно хуже. И уже с первых дней войны успехи немецких рейдеров и подводных лодок показали, что большинство замыслов Адмиралтейства остались только "на бумаге".

К началу 1940 г. англичане ощутили недостаток продовольствия и многих видов промышленного сырья (особенно железной руды и леса). Кроме того, после захвата норвежских морских баз ПЛ Кригсмарине получили возможность при следовании в районы боевых действий уже не обогать Британские острова и значительно эффективнее действовать на коммуникациях союзников.

Уже летом 1940 г. Британские острова были вынуждены начать жить в значительной мере за счет запасов, накопленных ранее.

Ко всему прочему английская развед-

ка получила информацию, что "... в Польше немцы держали только 7 дивизий, 2 из которых были переброшены на запад во время весенней кампании..." (Ширер У. "Взлет и падение третьего рейха". - Т.2. - М.: Воениздат, 1991. - С.185).

Разгром союзных войск на континенте создал реальную угрозу вторжения германских войск на острова. Никогда еще опасность угрозы поражения для Великобритании не была столь серьезной. В начале июля английское правительство признало, что Германия попытается произвести вторжение в течение ближайших недель, и стало принимать самые экстренные меры для укрепления обороны островов.

Однако впоследствии выяснилось, что фактическая угроза высадки десанта на Британские острова была не столь велика, как это казалось. Гитлер считал Советский Союз более грозной силой, которую нельзя оставлять в своем тылу при нападении на Великобританию. И уже в конце июня 1940 г. у начальника германского генерального штаба Ф.Гальдера появилась первая запись об идее германского руководства по решению сначала "... восточной проблемы...", т.е. о вторжении в СССР.

При этом руководство Германии понимало, что только скрытность подготовки и внезапность нападения способны дать положительные результаты в "молниеносной войне" против Советского Союза.

Главный потенциальный противник Германии должен был оставаться уверенным в процветании германо-советской дружбы и сотрудничества, одновременно Великобритания должна была находиться в постоянном напряжении и думать только о собственной защите. Этому способствовали грандиозные дезинформационные действия, единственной целью которых была необходимость убедить обоих противников в полной неопределенности намерений Германии.

И Германии это удалось. Подготовка операций "Зеелеве" и "Феликс" (захват Гибралтара) привлекла все внимание мировой общественности именно к Британским островам и в свою очередь отвлекла внимание советского руководст-

ва от сосредоточения немецких войск на востоке по плану "Отто". Советский Союз продолжал относиться к Германии с полным доверием (по крайней мере внешне), выполняя свои торговые обязательства и аккуратно производя поставки стратегического сырья согласно закрытым товарным спискам "Б" и "В" кредитного соглашения от 19 августа 1939 г. и хозяйственным договорам 1940 и 1941 гг., при этом не подозревая, что подготовка к нападению уже началась и немецкие войска, главным образом из группы армий "Б" (Франция), начали скрытную переброску к границам СССР. Первоначально боевые действия были намечены на осень 1940 г.

Практически одновременно разведывательный комитет Великобритании получил "достоверную информацию", что для "вторжения" на Британские острова создана группа армий "А" и операция "Зеелеве" намечена на август. Затем - что она перенесена на сентябрь 1940 г. Великобритания еще более усилила подготовку к обороне.

Английское руководство понимало, что с октября-ноября в проливе Ла-Манш наступит время осенне-зимних штормов и тогда использование осенью 1940 г. десантно-переправочных судов и средств, собранных Германией на побережье (для "Зеелеве") и способных доставить войска на Британские острова, станет невозможным. Великобритания всемерно стремилась продержаться до начала этих осенних штормов. И выстояла.

Перегруппировка немецких войск на восточное направление была полностью закончена 7 октября 1940 г., были переброшены штабы 4-й, 12-й, 18-й армий и 12-го корпуса, а также 30 дивизий со всем вооружением и техникой. 12 октября Гитлер отменил состояние готовности войск к операции "Зеелеве", а через месяц (8 декабря) была отменена и операция "Феликс". Но все это стало известно позже.

В июле же 1940 г. англичане продолжали готовиться к возможной высадке немецких войск на Британские острова и продолжали искать любые способы защиты.

Окончание следует

Художник, воин, гражданин

Заслуженный работник культуры Александр Пахомов из того поколения советских людей, на долю которых лиха хватило с избытком.

Ровесники революции и Гражданской войны, они в большинстве своем свято верили в светлое будущее, жили скромно, но весело и вдохновенно трудились над воплощением мечты в жизнь.

А действительность была суровой. Босоногое и полуголодное Сашино детство прошло в глухой смоленской дееревушке, юность - в Москве. Как и большинство сверстников, Александр упорно учился, занимался спортом, стал планеристом, добился хороших результатов. Способного, целеустремленного и трудолюбивого парня заметили. Незадолго до войны его приняли в иллюстрационный цех издательства газеты "Правда". Работа нравилась, он трудился увлеченно, с огоньком, проявляя недюжинные способности, особенно в новой для себя области - фотографии.



Роковой день, 22 июня 1941 г., круто изменил жизнь. Сомнений у Александра не было, его место - на фронте. Но обращение в военкомат осталось без удовлетворения: издательству нужны были специалисты для картопроизводства и патриотической литературы. Но Пахомов упрямый. Он обращается прямо в Центральный Комитет ВЛКСМ и накануне битвы под Москвой становится бойцом Красной Армии. А дальше был Южный фронт, тяжелые бои в придонских степях. В августе 1942 г. он, комсорг взвода разведки, отличился в рейде по тылам врага, доставив командованию ценные данные о дислокации противника. За это Александр получил свою солдатскую награду - медаль "За отвагу". Сталинградскую битву разведчик прошел от начала и до конца. Потом были Миллерово, Тишинская и Чертково. Когда части 35-й гвардейской дивизии замыкали кольцо вокруг окруженной 8-й итальянской армии, вновь отличился разведвзвод. Его бойцы захватили пленных и сумели добыть ценные сведения о противнике. В числе особо отличившихся в боях командир дивизии генерал Кулагин отметил Александра Пахомова - и теперь он почетный гражданин и желанный гость города Черткова.

Потом были бои за Днепр и бой на западном его берегу. Разведчики в составе штурмовой группы форсировали Днепр одними из первых. Ожесточенная схватка в траншеях близилась к завершению, когда налетели фашистские самолеты. Близкий разрыв авиабомбы дважды ранил Александра. Один осколок в ногу, другой - под лопатку.

Долгие часы нестерпимой боли, упорная борьба за выживание. Хирургам удалось спасти Сашину жизнь и раненую ногу.

После лечения инвалид II группы Александр Васильевич Пахомов возвратился в Москву на прежнюю работу. Ее был непочтуй край.

Наиболее ярко его талант проявился в фоторепортажах. Бесчисленные командировки по стране, поездки за рубеж. Тысячи фотоснимков в "Правде" и других центральных газетах вошли в документальную летопись Отечества. Его работы стали украшением выставок и смотров, свидетельство чему многочисленные дипломы. Их автору не чужда и морская тематика.

Александр Васильевич встречал морских пехотинцев в окопах Сталинграда и на многих фронтовых дорогах. Ему импонировала их решительность, настойчивость и неукротимая стойкость в бою, готовность поддержать друга в беде. "Морская душа мне очень близка и понятна," - отмечал он. Может быть, поэтому Александр Васильевич - неперенный участник и фотолетописец всех крупных учений и маневров Военно-Морского Флота.

Прошли годы, из которых 60 лет жизни отданы любимой газете "Правда". Александр Васильевич Пахомов по-прежнему в строю.

Теперь его увлечением стало искусство живописи. Вот уж истинно: талантливый человек талантлив во всем. К своему 80-летию юбилею этот неутомимый труженик показал в Центральном доме журналистов выставку своих картин. Их много, но нет на этих полотнах зловещих отметин войны. В его пейзажах видна красота природы родного края, как бы принесенная из босоногого детства.

Когда писались эти строки, стало известно, что Александр Васильевич Пахомов награжден высшей наградой фотожурналистов - "Золотой глаз России" - с вручением главного приза за 2000 г. за неоценимый вклад в профессиональную российскую фотографию и многолетний творческий труд на благо России в XX веке.

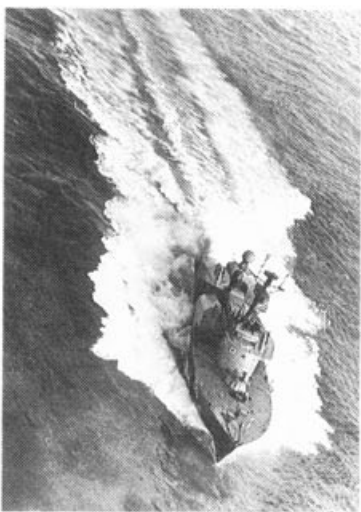
Р.БОРИСОВ

Учения "ОКЕАН-70"



- Штаб учений
- База подводных лодок
- Атака ракетных катеров
- На мостике корабля
- Десант пошел

*Из фотоархива специального корреспондента
"Правды" А. ПАХОМОВА*



Индекс 70549

