

Ж у р н а л В о е н н о - М о р с к о г о Ф л о т а

МОРСКОЙ СБОРНИК



6.2004

ISSN 0134-9236

Издается с марта 1848 г.

ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА И РОССИИ НА ПРИЕМЕ В ГЛАВНОМ ШТАБЕ ВМФ



На снимках:

- ♦ Выступает Главнокомандующий ВМФ адмирал флота В.Куроедов
- ♦ Адмирал флота Г.Егоров и Е.Демина
- ♦ Генерал-лейтенант авиации И.Цапов и генерал-майор авиации В.Черненко
- ♦ Капитан 1 ранга С.Решетов, вице-адмирал Л.Матушкин и капитан 1 ранга Ю.Филипьев
- ♦ Контр-адмиралы А.Катышев и И.Козлов, капитаны 1 ранга Г.Паламарчук и А.Панфилов

Фото Ю.Пахомова





МОРСКОЙ СБОРНИК

ЖУРНАЛ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Июнь 2004 г.

6(1891)

Издается с марта 1848 г.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

В.В. Остапенко

(главный редактор)

В.В. Авдошин

А.И. Востриков

Д.А. Дмитриев

А.Г. Долбня

С.В. Козлов

К.С. Колотыгин

В.Г. Кондаков

А.В. Крипак

М.С. Монаков

Н.И. Новиков

В.М. Иванов

(ответственный

секретарь)

Г.И. Полухович

В.Ф. Попов

И.П. Русанов

Л.Г. Сидоренко

И.Б. Сидоров

(первый заместитель

главного редактора)

А.А. Смоляков

Ф.С. Смуглин

К.П. Собора

(заместитель главного

редактора)

И.И. Тынянкин

Г.Ю. Шараевский

И.Т. Шевченко

В.В. Шигин

Учредитель —
Министерство обороны
Российской Федерации

Редакция рукописи не
рецензирует и не
возвращает! Ответ-
ственность за достовер-
ность изложенных
фактов и правильность
цитат несут авторы
статей. При перепечатке
ссылка на журнал
обязательна.

Адрес редакции:
Москва, ул. Спартаковская, 2
Для переписки:
105175, Москва, К-175,
«Морской сборник»
E-mail:
morskoy-sbornik@mtu-net.ru
Телефон: 263-33-99
Свидетельство о регистрации
№01982 от 30.12.1992 г.

Сдано в набор
Подписано к печати
Формат бумаги 70х108¹/₁₆
Бумага офсетная.
Усл. печ. л. 8,4 + вклейка ¹/₄ печ. л.
Уч.-изд. л. 10,9.
Заказ № 6.
Тираж 9460 экз.
Офсетная печать.
В розницу цена свободная.

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

«Морской сборник», 2004

СОДЕРЖАНИЕ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

Общероссийское общественное движение поддержки флота	12
ЦКП ВМФ имеет свой музей	13
Едины братские флоты	15
Создание и развитие автомобильной и бронетанковой службы Военно-Морского Флота	16
Полвека на службе Флоту	21

ВРЕМЯ И ФЛОТ

А.Долбня, Ю.Передин, Б.Киселев, С.Коваленко. Развитие системы связи ВМФ в начале XXI века	23
В.Борисенко. Военное судопроизводство и обеспечение национальной безопасности	29

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

И.Шевченко. Экономическая эффективность утилизации вооружения и военной техники ВМФ	38
А.Чеботарев. Через тернии — к контракту	40
Е.Баврин. Где и каким станет последний причал первого атомохода	43

ВОПРОСЫ ТЕОРИИ

Д.Белозерцев. Возможный путь совершенствования конструкции ПЛ ..	45
--	----

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

А.Чеботарев. Счастливый океан штурмана Ворошилова	47
---	----

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

О.Демьянченко, А.Лаврентьев. Каким должен быть выпускник военно-морского института?	49
--	----

ТЕХНИКА И ООУЖЕНИЕ

В.Илюхин, Н.Макарчук. ВМС НАТО: силы и средства спасания экипажей аварийных подводных лодок	53
А.Мозговой. Легкие корветы и другие	59

МЕДИЦИНСКИЕ ПРИБАВЛЕНИЯ

И.Сидоров. Тот, кто счастлив, редко догадывается об этом	60
--	----

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

А.Смоловский. Источники нестабильности и вызовов в бассейне Каспийского моря	66
А.Смоловский. Новости ВМС иностранных государств	70

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

В.Дремлюг, С.Ковалев. О полярных конвоях без прикрас	76
Т.Козлов. Она называлась Днепровской	83

КАЮТ-КОМПАНИЯ МАРИНИСТОВ

В.Кулинченко. Речными дорогами Петра I	91
--	----

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

Из серии «Секретные материалы»	94
Летопись питерских моряков	94
Радиозлектронная борьба в Военно-Морском Флоте	95

На первой странице обложки «В океанском походе». Фото Ю.Пахомова.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

ВЕСТИ С ФЛОТОВ

СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ

Зачетные мероприятия боевой подготовки стали итоговыми за зимний период обучения. В ходе учений под руководством врио командующего Северным флотом вице-адмирала С.Симоненко отрабатывались практические навыки экипажей надводных кораблей, подводных лодок, самолетов и вертолетов при решении учебно-боевых задач в море, выполнен комплекс ракетных, артиллерийских и торпедных стрельб.

В активной морской фазе учений приняли участие 12 надводных кораблей, подводные лодки, самолеты истребительной, противолодочной и ракетно-авиации, вертолеты, подразделения береговых войск, 12 судов обеспечения.

В этот же период были проведены состязательные мероприятия на приз ВМФ по противолодочной подготовке.

Всего в мероприятиях боевой подготовки приняли участие порядка 5 тысяч военнослужащих Северного флота.

Корабельно-поисковая группа Оперативной эскадры надводных кораблей Северного флота под командованием контр-адмирала А.Литенкова выходила в море для отработки командно-штабного учения по поиску и атаке подводной лодки условного противника. Общее руководство учением осуществлял заместитель командующего Северным флотом вице-адмирал В.Доброскоченко.

По итогам выхода контр-адмирал А.Литенков высоко оценил выучку и надежную работу штаба соединения, который возглавляет капитан 1 ранга А.Шуванов и экипажей больших противолодочных кораблей «Адмирал Левченко» (командир капитан 2 ранга А.Долгов), «Адмирал Чабаненко» (командир капитан 1 ранга С.Гришин) и «Североморск» (командир капитан 1 ранга Ю.Луника). Особо была отмечена работа капитанов 1 ранга С.Максименко и С.Мариина, флагспециалистов капитанов 2 ранга П.Сажнева и А.Сачука, корабельных авиаторов подполковников Ю.Андреева и В.Стопычева, майора О.Верескуна, а также офицеров-противолодочников капитана 3 ранга А.Плотникова и старшего лейтенанта А.Усенко.

Надводные корабли и подводные лодки Краснознаменной Кольской флотилии разнородных сил, которой командует вице-адмирал В.Высоцкий, выходили в море для проведения рейдового сбора и сдачи курсовых задач. В ходе их отработки совершенствовалась морская подготовка экипажей и было выполнено более 30 ракетных, артиллерийских и торпедных стрельб.

Корабельными тральными группами, состоявшими из морских тральщиков «Владимир Гуманенко» и «Комендор» и базовых тральщиков «Коломна» и «Ядрин», было успешно проведено противоминное обеспечение сил флотилии, поиск и уничтожение мин.

Высокую оценку получила минно-заградительная группа под командованием капитана 1 ранга В.Трусова, в состав которой входили большие десантные корабли «Георгий Победоносец», «Александр Отраковский», «Оленегорский горняк» и «Кондопога».

Малые противолодочные корабли «Снежногорск» и «Юнга» в составе корабельной поисково-ударной группы комплексно отработали элементы Курса боевой подготовки.

По итогам рейдового сбора особо были отмечены большой десантный корабль «Георгий Победоносец» (командир капитан 2 ранга А.Комаров), морской тральщик «Комендор» (командир капитан 3 ранга С.Ершов), малый ракетный корабль «Накат» (командир капитан 3 ранга О.Семенов), малый противолодочный корабль «Снежногорск» (командир капитан 3 ранга Д.Доронин) и подводная лодка «Липецк» (командир капитан 2 ранга С.Крошкин).

Успешно выполнили поставленные задачи североморские экипажи Отдельного Киркенесского Краснознаменного смешанного авиаполка под командованием полковника С.Дергунова и Отдельного Смоленского корабельного противолодочного вертолетного полка под командованием полковника С.Чечерова, а также истребители из Отдельного корабельного истребительного авиаполка полковника С.Рассказова.

В Киркенесской Краснознаменной бригаде морской пехоты Северного флота под руководством командира соединения полковника Н.Климова прошло батальонное тактическое учение отдельного десантно-штурмового батальона, которым командует подполковник И.Борисевич. Оно стало венцом зимнего периода боевой учебы для морских пехотинцев. При подготовке подразделений к учению и в ходе наступления был успешно применен боевой опыт чеченских кампаний. Экзамен батальоном был сдан с высокими результатами.

При разборе учения среди наиболее отличившихся были названы танкисты подполковника А.Айнетдинова, парашютисты капитана Д.Белого, самоходчики подполковника В.Селищева, зенитчики старшего лейтенанта А.Панасенко.

2004 г. является юбилейным для специалистов радиационной, химической и биологической защиты Военно-Морского Флота России. 11 апреля ей исполнилось 80 лет.

Стал он юбилейным и для службы РХБЗ Северного флота, которую ныне возглавляет контр-адмирал А.Денскевич, а также для службы РХБЗ Видяевского района базирования, которой руководит капитан 2 ранга С.Левченко.

11 марта службе РХБЗ СФ исполнилось 65 лет, а 21 марта службе РХБЗ ВРБ – 25 лет.

Весь многолетний период развития Северного флота показывает, что вместе с освоением новейших типов кораблей росла и значимость служб РХБЗ, расширялись и усложнялись их задачи, совершенствовались вооружение и средства РХБ защиты.

65 лет исполнилось со дня образования базы минно-противолодочного оружия и вооружения (БМПВ) Северного флота, которой командует капитан 1 ранга И.Лисенкин.

Ее родоначальником стала 74-я минная партия, базировавшаяся в то время в губе Оленья на территории военного склада тралов, параванов, бонов и сетей.

За время существования подразделения базы участвовали во всех флотских учениях, выполняли правительственные задачи, в том числе и выходя в море на подводных лодках и надводных кораблях.

По итогам работы лучшими были названы капитан 3 ранга Д.Дайнека и старший лейтенант А.Яковлев, старший мичман Н.Креминский и служащая В.Фомченкова

18 июня газете Северного флота «На страже Заполярья», которую возглавляет капитан 1 ранга В. Мальцев, исполнится 67 лет.

Первый номер ее был отпечатан в типографии главной флотской базы Полярное 18 июня 1937 г. До середины 40-х годов она называлась «Краснофлотец» и ее выпуск не прекращался и во время боев: военные корреспонденты участвовали в морских десантах и ходили в рейды с разведчиками, выходили в море на боевых кораблях и подводных лодках и поднимались в небо на боевых самолетах. В 1968 г. газета была награждена орденом Красной Звезды. В этом году наиболее высокую оценку получила работа военных журналистов капитана 2 ранга С.Мриги и подполковника В.Левчука, старших лейтенантов А.Кожевникова и А.Лузика, О.Дружининой и А.Бондаря.

В столице Заполярья уже в шестой раз состоялся День юного нахимовца.

Начало славной традиции положил подписанный в мае 1999 г. договор между Главой Мурманской области, Главнокомандующим ВМФ и руководством Нахимовского военно-морского училища. Каждую весну группа юных жителей Кольского края – дети из семей погибших военнослужащих, сироты, оставшиеся без попечения родителей и воспитывающиеся без матери, – отправляются на учебу в одно из самых престижных учебных заведений России. В этом году 16 подросткам из отдаленных гарнизонов и городов области губернатор Мурманской области Ю.Евдокимов вручил «путевки» на учебу в Санкт-Петербургское Нахимовское военно-морское училище.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

Как рассказали в мурманском военкомате, при поступлении в училища «питомцы» Кольского края, в основном, показывают отличные результаты. Так, ежегодно кадетами, суворовцами и нахимовцами становятся 40-45 процентов всех мурманских абитуриентов, а 13 процентов из них – успешно учатся в военно-морских институтах страны.

7 апреля на Северном флоте прошли мероприятия, которые были посвящены 15-й годовщине гибели в Норвежском море атомной подводной лодки К-278 «Комсомолец».

Утром на кораблях Северного флота состоялись траурные митинги личного состава, посвященные подвигу экипажа атомохода, а в гарнизонах флота были возложены венки и цветы к мемориалам и памятникам морякам-североморцам, погибшим в море.

С началом общефлотской минуты молчания в православных храмах и церквях Гаджиево и Полярного, Островного и Росляково, Североморска и Снежногорска прошли поминальные литургии.

В Заозерске, откуда К-278 ушла в свой последний поход, в храме Святителя Николая состоялась лития по погибшим подводникам. Затем у мемориала подводникам «Комсомольца» прошел митинг военнослужащих гарнизона и жителей Заозерска, в котором приняли участие врио командующего Северным флотом вице-адмирал С.Симоненко, врио начальника управления воспитательной работы СФ капитан 1 ранга Е.Чернышев. К памятнику на площади города и мемориальной доске на 9-м причале, от которого уходила в последний поход К-278, были возложены цветы и венки.

На Северном флоте прошел День памяти морских пехотинцев, погибших при исполнении конституционного долга в Чечне. В 1995 и в 1999 – 2000-м гг. Отдельная Киркенесская Краснознаменная бригада морской пехоты Северного флота, подразделения охраны и обеспечения флота потеряли восемьдесят человек.

В гарнизоне морских пехотинцев Спутник «черными беретами» были возложены цветы к мемориалу павшим морским пехотинцам, а также к памятным доскам на домах, где жили Герой России лейтенант Ю.Курягин и кавалер двух орденов Мужества капитан А.Милашевич. В гарнизонной часовне настоятель Трифоново-Печенгского монастыря отслужил молебен за упокой душ погибших морских пехотинцев. А в Североморске военнослужащие управления береговых войск принесли цветы на могилу своего боевого командира Героя Российской Федерации генерал-майора А.Отраковского.

ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ

На Тихоокеанском флоте прошел сбор-поход соединений и кораблей под руководством командующего Приморским объединением кораблей контр-адмирала С.Авраменко. В учениях приняли участие более двадцати надводных кораблей, подводных лодок, ракетных катеров и вспомогательных судов.

В соответствии с планом сбор-похода выполнен ряд боевых упражнений как одиночными кораблями, так и в составе корабельной ударной группы, а также противолодочными и тральными группами в соответствии с предназначением. В ходе проведения первого этапа учения кораблями произведены ракетные пуски по надводному и артиллерийские стрельбы по наземному «противнику».

Впервые после нескольких лет вынужденного перерыва, связанного с ремонтом корабля, уникальную ракетную стрельбу комплексом «Москит» выполнил экипаж эскадренного миноносца «Бурный» под командованием капитана 1 ранга А.Кузьминца. По данным телеметрии и визуального наблюдения с борта Ил-38, морская цель поражена с первого пуска. Экипаж эсминца продемонстрировал высокие профессиональные качества, в кратчайший срок ввел корабль в состав сил постоянной готовности. Венцом первого этапа учений стала совместная стрельба отряда боевых кораблей по береговой цели. Предварительная оценка – «хорошо».

На морском десантном полигоне прошли тактические учения. Морские пехотинцы десантно-штурмового батальона во главе с подполковником М.Губайдуллиным атаковали «противника» как с моря, так и с воздуха. По словам руководителя учений командира полка полковника В.Жилы, на учениях было задействовано максимальное количество подразделений полка. Среди лучших назван командир самоходного артиллерийского дивизиона майор В.Дойлидов.

Управлению воспитательной работы ТОФ исполнилось 72 года. Однако управление в таком виде, в котором оно известно сейчас, существует около десяти лет. Оно явилось правопреемником политуправления, первым комиссаром которого был А.Булжикин. По словам заместителя командующего ТОФ по воспитательной работе – начальника управления контр-адмирала С.Беленова, нынешний состав офицеров-воспитателей также поддерживает на должном уровне работу с командирским составом. Среди них – капитаны 1 ранга А.Мальтисов, В.Тюпчин, Г.Виноградов, С.Васенков и другие.

Второй год подряд офицеры минно-торпедного управления ТОФ капитан 1 ранга В.Босенко и капитан 2 ранга И.Чирков проводят трехдневный общештормской сбор боевых минных расчетов баз приготовления оружия и корабельных запальных команд. На нем офицеры, мичманы, старшины и матросы сдают зачеты на знание устройства минного оружия, его приготовления, особенностей безаварийной эксплуатации. Хороших результатов добились капитан-лейтенанты Н.Берешполов, Д.Гатауллин. В состязаниях между базами оружия Тихоокеанского флота лучшими стали подчиненные капитана 1 ранга С.Лохмотова.

16 апреля в соединении надводных кораблей ТОФ, которым командует капитан 1 ранга В.Соколов, вспоминали о трагедии 17-летней давности: последнем походе малого ракетного корабля «Муссон». В тот роковой день МРК, бывший флагманом отряда кораблей, вышедших в район проведения очередных учений по отработке задач противовоздушной обороны, потерпел трагедию. Одна из ракет-мишеней, пораженная осколками средств ПВО корабля, изменила курс и ударила в надстройку «Муссона». Из 76 человек, находившихся на борту, спаслись только 37. И теперь каждый год в части минутой молчания чтят память членов экипажа и возлагают траурные гирлянды и венки к памятнику погибших.

Коллектив ТОВМИ имени С.О.Макарова отметил 50-ю годовщину со дня присвоения институту имени знаменитого адмирала. По словам заместителя начальника ТОВМИ по воспитательной работе капитана 1 ранга А.Синевича, в честь этого исторического события в клубе ТОВМИ прошло торжественное собрание, зачитан приказ о награждении правофланговых, состоялся концерт с участием вокальной группы флотского ансамбля, самодеятельных сил института, художественных коллективов Дальневосточной академии искусств и Владивостокского матросского клуба.

Второй год подряд, накануне праздника Великой Победы, авиакомпания «Аэрофлот» проводит для проживающих на Камчатке ветеранов Великой Отечественной войны благотворительную акцию. С 5 по 25 мая они имеют возможность бесплатного проезда в Москву и другие города России. В прошлом году 119 ветеранов воспользовались этой возможностью.

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

На завершающем этапе зимнего периода обучения прошли плановые учения сил соединения надводных кораблей БФ и Балтийской ВМБ. В течение нескольких дней в акватории Балтийского моря в общей сложности более 30 боевых надводных кораблей и судов вспомогательного флота отрабатывали комплекс учебных задач. Одним из наиболее важных эпизодов учений стал морской бой, руководство которым осуществлял командир Балтийской ВМБ контр-адмирал А.Клецков. Выполняли свои специ-

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

фические задачи, связанные с навигационно-гидрографическим обеспечением, и суда вспомогательного флота. Завершающим же аккордом маневров стали действия десантных кораблей и катеров по высадке десанта на необорудованное побережье полигона.

Всего 320 боевых упражнений выполнили балтийцы за зимний период обучения. Из них более 250 огневых. План боевой подготовки на БФ реализован на 100 процентов.

В военной гавани Балтийска состоялась торжественная церемония передачи фрегата «Табар» ВМС Индии. Здесь был зачитан приказ главкома ВМС Индии о подъеме индийского военно-морского флага на корабле и вводе его в боевой строй.

«Табар» – третий по счету корабль такого класса, построенный для ВМС Индии за последние два года. И хотя все ходовые испытания этих кораблей – от заводских до государственных – проводили моряки БФ, впервые церемония передачи состоялась в главной базе флота. В ней приняли участие Чрезвычайный и Полномочный посол Индии в РФ Ш.К.Рагхунат, командующий Западным военно-морским округом ВМС Индии вице-адмирал М.Д.Сингх, представители министерства обороны Индии, командующий БФ адмирал В.Валуев, губернатор области В.Егоров, генеральный директор ОАО «Балтийский завод» О.Шуляковский, заместитель генерального директора ФГУП «Рособоронэкспорт» В.Пахомов.

На пресс-конференции вице-адмирал М.Д.Сингх отметил, что еще 6-7 лет назад руководство его страны решило закупить новые корабли. Выбор пал на Россию, поскольку был накоплен богатый опыт ввода в строй и эффективной эксплуатации кораблей советской и российской постройки. Индийским заказчикам была предоставлена возможность выбора проекта. На фрегате стоит самое современное оборудование и вооружение. Причем не только российского, но и индийского производства. Вице-адмирал М.Д.Сингх подчеркнул, что все три корабля быстро построены и оперативно вступили в строй. Предыдущие два корабля того же проекта значительно усилили боевую мощь ВМС Индии. Он выразил благодарность Балтийскому флоту за помощь в проведении заводских ходовых, государственных и приемо-передаточных испытаний. Эти корабли не имеют аналогов в мире. В ближайших планах индийской стороны построить еще три корабля. Окончательное решение будет принято позже.

Адмирал В.Валуев, отвечая на вопросы журналистов, отметил, что в обеспечении испытаний фрегата «Табар» участвовали около 50 кораблей БФ. Вклад балтийцев более чем весомый. Как заметил командующий БФ, реализация военных кораблей по линии «Рособоронэкспорта» позволяет решать проблему строительства новых кораблей для ВМФ России. С 1984 г. для ВМС Индии построены 25 кораблей, три из которых – в последние два года.

В свою очередь заместитель генерального директора ФГУП «Рособоронэкспорт» В.Пахомов подчеркнул, что Индия является лидером среди заказчиков военной техники и вооружений в России. Эффективно работает межправительственная комиссия. На ближайшие 5-6 лет имеется портфель уже подписанных контрактов на 13 миллиардов долларов. Около половины приходится на Индию. Событие в Балтийске стало знаковым для российского оборонного комплекса. Со сдачей этого корабля завершено выполнение крупнейшего международного заказа за всю историю отечественной оборонной промышленности в области надводного кораблестроения. По его словам, и в будущем планируется привлекать силы БФ для обеспечения испытаний новых кораблей.

Командир корабля капитан 1 ранга А.Тхаплиял отметил «хорошую совместную работу» с российскими моряками, о которых отзывался как о «профессионалах и компетентных людях».

Фрегат ждет длительный переход с посещением многих иностранных портов, где военные моряки Индии намерены с гордостью продемонстрировать военно-мор-

ской флаг своей страны на построенном в России корабле. На корабле в длительное плавание отправилась российская группа перехода во главе со сдаточным механиком АО «Балтийский завод» В.Голубевым. По просьбе индийской стороны в походе участвуют 26 специалистов с разных российских предприятий. Они будут помогать индийским морякам эксплуатировать материальную часть «Табара» во время перехода. По сообщению ответственного сдатчика научно-производственного объединения «Меридиан» капитана 2 ранга запаса А.Переверзева, фрегат пробудет в море около трех месяцев. Планируется, что «Табар» зайдет в 10 портов Нидерландов, Франции, Португалии, Центральной и Южной Америки, ЮАР и только потом возьмет курс домой. В Республику Индия фрегат должен прийти только в августе.

Проблемы обеспечения жильем военнослужащих были вынесены на рассмотрение Общественной палаты Калининградской области. Инициатором проведения «круглого стола» выступила областная организация Общероссийского профессионального союза военнослужащих. О ситуации, связанной с обеспечением военнослужащих жильем на Балтийском флоте, рассказал собравшимся офицер жилотдела МИС БФ капитан 2 ранга О.Климович. Он сообщил, что сегодня на БФ насчитывается 4 тысячи 480 бесквартирных военнослужащих, 3 тысячи 279 нуждаются в улучшении жилищных условий, 1201 не обеспечены служебной жилплощадью. Общее количество военнослужащих, которых государство в соответствии с существующим законодательством должно обеспечить жильем, составляет 6 тысяч 80 человек.

Впервые за последние несколько лет количество нуждающихся в жилье несколько сократилось. Статистика последних трех лет такова. В 2001 г. таких было 6 тысяч 712 военнослужащих (в том числе 4 тысячи 870 бесквартирных). В 2002 г. – 6 662 (4972 – бесквартирных). В 2003 г. – 6920 (5136). За это время произошел рост нуждающихся в служебном жилье. Если в 2001 г. для этой категории бесквартирных требовалось чуть более 1 тысячи квартир, то в 2004 г. – 1200. Сказалось увеличение числа контрактников.

Главный инженер ОКС БФ полковник А.Демьяненко коснулся вопроса финансирования жилищного строительства на флоте. По его словам, мощности строительного комплекса БФ сейчас задействованы всего лишь на 30 процентов. Ежегодно флоту выделяется 140-150 миллионов рублей при необходимых 500, чтобы возводить ежегодно необходимые 600-700 квартир. Бюджетное финансирование жилищного строительства в 2004 г., по словам офицера, сократилось примерно на 6 миллионов рублей. Если в 2003 г. было выделено 147 миллионов рублей, то в 2004-м – 141 миллион.

Полковник А.Демьяненко сообщил, что в этом году флот рассчитывает получить 120 миллионов рублей внебюджетных средств, что позволит построить 83 квартиры (53 квартиры в Балтийске и 30 квартир в Черняховске). Кроме того, за счет передачи стройплощадок крупным инвесторам в Калининграде флот рассчитывает получить дополнительно 50 квартир. Определенные надежды возлагаются на спонсорскую помощь правительства Москвы, которое намерено возвести в областном центре 144-квартирный жилой дом для военнослужащих. Однако договор на возведение этого дома пока не подписан. В итоге в 2004 г. флот надеется получить 450 новых квартир. Общая сумма капвложений составит 260 миллионов рублей. Если договор с правительством Москвы будет подписан, то эта сумма увеличится до 400 миллионов. Соответственно, и жилья будет больше.

В Балтийском военно-морском институте имени Ф.Ушакова состоялся очередной выпуск курсантов факультативного курса «Воспитательная работа в подразделении, части (на корабле)». В апреле у пятикурсников состоялось итоговое собеседование и принятие зачета по 50-часовому спецкурсу, а вскоре им вручили свидетельства об его окончании.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

Начиная с 1999 г. курсанты выпускных курсов института получили возможность наряду с основной специальностью получать дополнительную. За шесть лет существования факультатива его окончили свыше трехсот курсантов, причем более сорока из них сразу были назначены на должности офицеров-воспитателей.

– Важность подготовки офицеров для работы в структуре воспитательных органов доказана жизнью, – отмечает заместитель командующего БФ по воспитательной работе – начальник управления воспитательной работы Балтийского флота контр-адмирал В.Масягин. – После ликвидации Киевского, Новосибирского и Львовского высших военно-политических училищ появились так называемые кадровые пробелы. Нехватка заместителей командиров по воспитательной работе ротного начального звена остро проявилась к 1998 г. Поэтому командование института совместно с управлением воспитательной работы Балтийского флота приняло решение готовить специалистов-воспитателей на базе БВМИ.

Если в 1999 г. здесь прошли дополнительную подготовку лишь 27 курсантов, то в этот раз «корочки» об окончании спецкурса получили уже 57 будущих офицеров. Лекции и практические занятия с курсантами проводили как преподаватели института, так и офицеры управления воспитательной работы Балтфлота капитаны 1 ранга В.Фещенко, А.Гусев, А.Юнин, О.Баязитов, капитан 2 ранга А.Радченко, подполковник С.Уточкин. Среди лучших слушателей спецкурса в этом году – главные корабельные старшины В.Андреев, С.Коробий, Д.Гончаров, Д.Микеня, главные старшины С.Зимбаров, Д.Свика, И.Рыбаков, старшина 1-й статьи А.Силин и курсант А.Марченко.

В апреле в Калининграде под эгидой Совета Федерации Федерального собрания РФ состоялся Международный информационный форум «Россия и Европа: информационное сотрудничество в условиях глобализации». Участники форума обсудили влияние информационной политики на процессы становления в России гражданского общества, формирования положительного образа России, а также рассмотрели принципы и перспективы развития сотрудничества в информационной сфере парламентариев России, Белоруссии, Германии, Литвы и Польши.

Открыл форум и выступил с докладом председатель Совета Федерации ФС РФ С.Миронов.

В рамках международного форума под руководством заместителя председателя Комитета Совета Федерации ФС РФ по обороне и безопасности В. Попова состоялся «круглый стол» на тему «О состоянии и проблемах информационного обеспечения деятельности Вооруженных Сил Российской Федерации, других силовых структур и органов». С основным докладом, положившим начало дискуссии, выступил первый заместитель начальника Главного управления воспитательной работы ВС РФ генерал-лейтенант В.Бусловский.

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ВМБ

В марте с.г. прошла международная конференция, посвященная 100-летию русско-японской войны и 100-летию Портсмутского мира.

Соучредителями конференции стали Университет Ямаси Гакуин (Япония), Центральный военно-морской музей при поддержке Института востоковедения Российской Академии наук и Японского фонда.

В работе конференции приняли участие и выступили с докладами 23 исследователя из России, Японии, Китая, Великобритании и Филиппин. Пленарные заседания состоялись в Центральном военно-морском музее, на крейсере «Аврора», где прошла встреча с потомками участников Цусимского сражения. На этой встрече, в частности, присутствовали правнучка и правнук вице-адмирала З.П.Рожественского – петербуржцы Ольга и Зиновий Спечинские, а также правнучка адмирала Х.Того – Мунэко Хосака. В Государственном музее политической истории России конференция завершила свою работу.

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ

В штабе ЧФ под руководством командующего флотом адмирала В.Масорина состоялось расширенное заседание военного совета ЧФ, на котором были рассмотрены

вопросы укрепления воинской дисциплины, профилактики неуставных взаимоотношений, предотвращения преступлений, а также проанализирована финансово-хозяйственная деятельность соединений и частей ЧФ в 2004 г.

С докладом по проблемам воинской дисциплины и мерам по ее укреплению выступил заместитель командующего ЧФ по воспитательной работе – начальник управления воспитательной работы ЧФ РФ капитан 1 ранга А.Пушкарев. В своем выступлении помощник командующего по финансово-экономической работе генерал-майор А.Жуков отчитался перед военным советом ЧФ о финансовой деятельности флота за текущие четыре месяца. Особое место он уделил подготовке к предстоящим ревизиям со стороны Счетной палаты РФ и финансовой инспекции ВМФ РФ.

С докладами также выступили начальник финансовой инспекции ЧФ полковник С.Абрамов, начальник пожарной службы ЧФ полковник И.Чиркун. Начальник штаба ЧФ РФ вице-адмирал А.Татаринов обратил внимание командиров частей на отработку мероприятий по борьбе с терроризмом.

Артиллерийской и ракетной стрельбой подразделения береговых войск с Кавказского побережья в районе Таманского полуострова были завершены учения сил Новороссийской военно-морской базы (НВМБ) Черноморского флота России.

В ходе двустороннего учения под руководством командира Новороссийской ВМБ ЧФ вице-адмирала В.Рогатина были отработаны артиллерийская и ракетная стрельбы по морским целям. Корабли, находящиеся в море, отражали ракетную атаку с берега. При заходе в зону поражения корабельных зенитных средств цели были уничтожены.

Командующий Черноморским флотом РФ адмирал В.Масорин, подводя итоги боевой работы своих подчиненных, отметил, что задачи учения выполнены успешно, «береговые войска и моряки еще раз продемонстрировали высокое мастерство владения оружием и боевой техникой».

Комиссия Министерства обороны РФ под руководством контр-адмирала А.Степанова провела контрольную проверку частей и кораблей Новороссийской ВМБ по итогам зимнего периода обучения. Особое внимание инспекция обратила на профессионально – должностную и физическую подготовку военнослужащих. Представитель спорткомитета Министерства обороны РФ полковник Р.Лебедев отметил высокий уровень физической готовности черноморцев.

По линии воспитательной работы были проверены шесть групп ОГП. Высокие оценки получили группы офицеров штаба (руководитель капитан 1 ранга Н.Клепанчук), военнослужащих-женщин (руководитель майор Д.Гладков). Офицеры управления штаба НВМБ отчитались по огневой подготовке.

Результат проверки во многом зависел от уровня подготовки ракетного полка НВМБ. Черноморцы показали несколько видов тактических действий: маневр, марш, занятие позиций. Ракетные пуски, проведенные полком на полигоне в районе мыса Железный Рог, показали высокое мастерство стрельбовых расчетов. Все ракеты попали в цель.

По мнению начальника военной инспекции Министерства обороны РФ генерал-лейтенанта А.Лукина, который присутствовал на учениях, ракетный полк выполнил поставленную учебно-боевую задачу. По подготовке личного состава, состоянию техники НВМБ способна решать поставленные задачи.

В отдельной морской штурмовой авиационной эскадрильи, которой командует полковник В.Фисенко, в ходе проведенной очередной летной смены авиаторы выполняли задачи по поддержанию уровня натренированности, вводу экипажей в строй после перерывов, полеты по программе переучивания.

На разборе прошедшей летной смены руководитель полетов подполковник М.Багаев отметил грамотные, инициативные действия экипажей подполковника С.Покидышева, майора И.Дергунова, командира авиационно-технического отряда майора В.Головки, старшего техника по АТО капитана А.Сынчика, старшего техника самолета капитана В.Удоды, механика самолета старшего прапорщика В.Антипова.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

В учебном отряде имени адмирала Ф.С. Октябрьского, где командиром капитан 1 ранга В.Попов, состоялся 68-й выпуск мичманов и прапорщиков. За плечами вчерашних курсантов несколько месяцев учебы, во время которой они овладели теорией воинского мастерства и практически отработали многие элементы предстоящей службы на кораблях и в воинских частях Черноморского флота и Каспийской флотилии.

Погоны курсантам вручил заместитель командующего ЧФ вице-адмирал Е.Орлов, который отметил, что большинство выпускников 2004 г. опытные военнослужащие, не раз принимавшие участие в учениях разнородных сил флота и дальних походах российских боевых кораблей. Он выразил удовлетворение результатами учебы, дисциплины и строевой выправкой воспитанников учебной роты майора В.Калинина и пожелал новоиспеченным мичманам и прапорщикам в кратчайшие сроки пройти этап становления в новых воинских должностях и стать достойными помощниками офицеров.

По итогам периода обучения командиром части были поощрены заместитель командира учебной роты подготовки мичманов и прапорщиков капитан 3 ранга Е.Ступов и командир взвода капитан 2 ранга Е.Вячин, мичманы Ю.Олейник, А.Бодунов, С.Котляренко, Р.Воронин, А.Русалев.

За успехи в учебе и добросовестное выполнение воинского долга мичманам Д.Девятову, В.Патрушеву, прапорщикам А.Алексеевко и С.Ольхову объявлены благодарности.

В военно-морском госпитале ЧФ РФ имени Н.И.Пирогова под руководством начальника медицинской службы ЧФ полковника К.Терганова проведено плановое учение по организации работы медицинского учреждения в строгом противозидемическом режиме. По легенде учений, в госпитале был выявлен больной с подозрением на заболевание особо опасной инфекцией – легочной формой чумы. Для работы в строго противозидемическом режиме были развернуты приемное, инфекционное, лабораторное отделения. Особое внимание уделялось вопросам санитарной обработки автотранспорта, а также лиц, принимавших участие в доставке «больного». В учениях были задействованы более двухсот человек: врачи, средний медицинский персонал, статисты. Личный состав не подвел своего командира полковника медицинской службы А.Осадчего – учение оценено на «хорошо».

Службе вспомогательного флота Черноморского флота РФ, которой командует капитан 1 ранга А.Наумов, исполнилось 200 лет. Сегодня вспомогательный флот ЧФ РФ выполняет широкий круг задач по материально-техническому обеспечению соединений, частей, кораблей и учреждений флота. Высокий профессионализм продемонстрировал персонал вспомогательного флота во время весеннего сбор-похода разнородных сил ЧФ.

Вспомогательные суда ЧФ РФ регулярно выходят за пределы Черного моря, находясь в одиночном плавании и в составе отрядов боевых кораблей в Средиземном море. Так, в 2003 г. дальние походы в Индийский океан и Средиземное море в составе ОБК ЧФ выполнил БМТ «Иван Бубнов» под командованием капитана С.Плотниченко. Сегодня в длительном плавании за пределами Черного моря находится плавмастерская ПМ-138.

Суда вспомогательного флота ЧФ РФ неоднократно оказывали помощь украинским морякам в решении различных проблем. Недавно в Севастополь вернулся КИЛ-158, где капитаном Н.Перун. Экипаж российского килектора успешно выполнил сложную задачу по подъему украинского буксира «Адмирал Ушаков», затонувшего в конце прошлого года в районе Керченского пролива.

Сегодня вспомогательный флот ЧФ РФ успешно решает поставленные задачи благодаря высокому профессионализму и добросовестному труду персонала службы. При этом командование вспомогательного флота ЧФ РФ особо отмечает капитанов РБ-136 Н.Балабанова, МБ-173 С.Плакущенко, КИЛ-158 Н.Перуна, КС «Сетунь» Б.Мельника, ГС «Енисей» М.Шрама, ПК-12050 В.Кудряшова, МВТ «Маньч» И.Сандуляка, ВТР «Тургай» В.Кожаккина, начальника 280-й щитовой станции старшего мичмана В.Рудневского.

На Черноморском флоте вступило в силу новое Соглашение между территориальным комитетом профсоюза и командованием ЧФ на 2004-2005 гг. – основ-

ной документ, регулирующий труд гражданского персонала Черноморского флота. Исходя из положительного опыта и с учетом имеющихся недостатков, согласительная комиссия, в которую вошли начальники управлений, отделов и служб флота, ведущие специалисты территориального комитета ЧФ, подготовила проект Соглашения. В документе учтены специфические особенности базирования Черноморского флота, социально-политическая и экономическая обстановка, возможность реального обеспечения условий труда гражданского персонала. Отдельное согласование документ прошел в юридической службе флота. Подписание Соглашения завершило процесс формирования нормативно-правовых отношений работников и работодателей на флоте. Приоритетные направления деятельности профсоюзов и органов военного управления на сегодня определены окончательно.

Во время выполнения учебно-боевых задач подводной лодкой, которой командует капитан 2 ранга Д.Парамонов, произошла непредвиденная ситуация. Начальник медицинской службы подводного корабля майор В.Екимов доложил командиру об ухудшении своего самочувствия. Предполагаемый диагноз – аппендицит. Оценив ситуацию, капитан 2 ранга Д.Парамонов сообщил на командный пункт флота о наличии на борту человека, нуждающегося в срочной медицинской помощи. Баркасом спасательного судна «Эпрон», которое обеспечивало действия субмарины, больной был доставлен в ближайшее медицинское учреждение. Им стала 1-я городская больница г.Ялты. Операция по удалению аппендикита прошла успешно. Четкие и грамотные действия командира ПЛ, флотских связистов, структур управления, СС «Эпрон», а также медиков ялтинской больницы спасли черноморцу жизнь.

В бассейне 44-го спортивного клуба ЧФ открылся клуб подводного плавания «Альфа» ЧФ РФ. Одной из первейших задач клуба является популяризация и развитие подводного плавания, дайвинга среди черноморцев и членов их семей. С этой целью сегодня проводится обучение подводному плаванию с выдачей международного сертификата, что позволит завершившим обучение погружаться в воду в любой точке мира, брать в аренду снаряжение в дайвинг-центрах, участвовать в дайвинг-турах и подводных экспедициях.

КАСПИЙСКАЯ ФЛОТИЛИЯ

Состоялось расширенное заседание военного совета Каспийской флотилии. С докладом «Состояние воинской дисциплины и правопорядка на Каспийской флотилии и мерах по ее улучшению» выступил председатель военного совета, командующий Каспийской флотилией вице-адмирал Ю.Старцев.

По вопросу «Итоги воспитательной работы на Каспийской флотилии в I квартале 2004 года» выступил заместитель командующего Каспийской флотилией по воспитательной работе капитан 1 ранга В.Акишин, который в своем докладе дал оценку деятельности командиров и органов воспитательной работы соединений и частей флотилии.

На Каспийской флотилии проводился сбор-поход соединения кораблей и катеров охраны водного района, под командованием капитана 2 ранга А.Бокоева. Рейдовый сбор кораблей соединения проводился с целью подготовки одиночных кораблей и тактических групп к выполнению задач по основному предназначению, а также с целью совершенствования морской выучки экипажей кораблей.

Проведение рейдового сбора кораблей начиналось с проведения учения по выводу сил из-под удара, в ходе которого в установленные временные нормативы все корабли и катера соединения вышли из пункта базирования.

В ходе учений корабли и катера под командованием капитана 2 ранга А.Симонова отрабатывали элементы курсовых задач, выполняли подготовительные и зачетные артиллерийские стрельбы. В лучшую сторону командованием соединения отмечен экипаж ракетного корабля «Татарстан» под командованием капитана 3 ран-

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

га Д.Хазова, который в ходе проведения рейдового сбора продемонстрировал высокую морскую культуру и отработанность действий в ходе выполнения артиллерийских стрельб.

Одним из элементов проводимого рейдового сбора было выполнение задачи по высадке десанта морской пехоты на необорудованное побережье с десантных кораблей и катеров под командованием капитана 2 ранга Г.Григоряна. В ходе этого учения высокий профессионализм продемонстрировали морские пехотинцы под командованием гвардии подполковника А.Лебедева. Экипажи десантных катеров под командованием капитан-лейтенанта П.Тирон, капитан-лейтенанта А.Репнина, старшего мичмана В.Никишина своими высокопрофессиональными действиями обеспечили своевременную высадку морского десанта.

На заключительном этапе зимнего периода обучения флотилии соединение охраны водного района под командованием А.Хвесько проводило рейдовые сборы кораблей и катеров соединения в северной части Каспийского моря.

В ходе проведения рейдового сбора корабли и катера соединения проводили мероприятия по отработке и сдаче курсовой задачи, выполнили 98 боевых упражнений и стрельб.

В Астрахани на базе школы олимпийского резерва прошел чемпионат Вооруженных Сил Российской Федерации по художественной гимнастике, в котором приняли участие 10 команд военных округов и флотов.

В программе многоборья, включающей упражнения с обручем, мячом, булавами и лентой 1 место заняла А.Битиева (Космические войска), 2 место – Т.Иванова (Каспийская флотилия) и 3 место – М.Савенкова (Северо-Кавказский военный округ).

Лучшие результаты продемонстрировали: в упражнении с обручем – гимнастка М.Савенкова (Северо-Кавказский военный округ), с мячом – А.Битиева (Космические войска), с булавами – К.Жарова (Северо-Кавказский военный округ), с лентой – Т.Иванова (Каспийская флотилия).

В общекомандном зачете лучших результатов добились команды Северо-Кавказского военного округа и Каспийской флотилии.

Общероссийское общественное движение поддержки флота

В преддверии 100-летнего юбилея выдающегося наркома ВМФ Адмирала Флота Советского Союза Н.Г.Кузнецова, который будет отмечаться 24 июля 2004 г., Общероссийское общественное движение поддержки флота вместе со всей флотской и ветеранской общественностью активно готовится к проведению памятных мероприятий. Смысл этой работы заключается не только в воздании должного заслугам Н.Г.Кузнецова перед Военно-Морским Флотом и Отечеством, но также в воспитательной работе с молодежью, в пропаганде темы настоящей личности.

Среди направлений проводимой работы: увековечение памяти Н.Г.Кузнецова в названиях морских судов, улиц, учреждений; установка памятников; проведение в Мос-

кве и регионах конференций на тему «Личность и великие дела Н.Г.Кузнецова – пример служения Отечеству». Проводится работа по полной правовой реабилитации адмирала. Организованы выставки в честь его юбилея в музеях и культурно-просветительских центрах, проводятся читательские конференции по его книгам, торжественные собрания.

Предусматривается издание книг, комплектов наглядной продукции, выпуск памятной монеты, почтовых марок, конвертов в честь адмирала.

В день 100-летнего юбилея флотоводца ООДПФ, опираясь на поддержку органов государственной власти, проведет Торжественную кают-компанию в Кремле.

ЦКП ВМФ имеет свой музей

17 апреля 2004 г. на Центральном командном пункте ВМФ было проведено торжественное открытие экспозиции, посвященной памяти русских флотоводцев и исследователей, которая была создана в честь 200-летия открытия Русской Америки по указанию Главнокомандующего Военно-Морским Флотом адмирала флота В.Куроедова, под общим руководством начальника Центрального командного пункта ВМФ контр-адмирала В.Пепеляева.

Проект экспозиции разработан скульптором народным художником России В.Суровцевым и архитектором А.Извековым.

Скульптуры флотоводцев и исследователей выполнены скульпторами заслуженным художником России В.Суровцевым, Героем Социалистического Труда народным художником СССР Л.Кербелем, аспирантом творческих мастерских Академии художеств Российской Федерации Д.Суровцевым. Модели кораблей созданы капитаном 1 ранга запаса В.Трубиковым.

В подготовке материалов приняли участие сотрудники Центрального военно-морского музея (г.Санкт-Петербург) под руководством начальника музея капитана 1 ранга Е.Корчагина и клуба «Приключение» под руководством известного путешественника Д.Шпаро.

Стенды изготовил художник 23-го ДОФ (п.Горки Рогачевские) старший мичман запаса Ю.Зайцев при содействии Центрального военно-морского музея, 280-го Центрального картографического производства ГУНиО МО и личного состава ЦКП ВМФ (под руководством подполковника А.Логачева и капитана 3 ранга И.Саранча).

Большую поддержку в подготовке экспозиции оказали глава администрации Дмитровского района В.Гаврилов, Благотворительный фонд «Гарант-Дмитров», ОМЗ – «Морские и нефтегазовые проекты», «Мосэкспо-Металл», ФГУП «ЦНИИ «Комета», Санкт-Петербургское морское собрание (председатель Н.Орлов).

В экспозиции представлены скульптуры и стенды, посвященные основателям русского флота Петру I, генерал-аншефу А.Г.Орлову-Чесменскому, знаменитым флотоводцам русского и советского флотов адмиралам Ф.Ф.Ушакову, П.С.Нахимову, адмиралу флота Советского Союза Н.Г.Кузнецову, полярным исследователям: А.И.Чирикову, открывшему в 1804 г. Русскую Америку, Прончищевым активным участникам Великой Северной Экспедиции, адмиралу А.В.Колчаку – полярному исследователю и одному из лучших в мире специалистов по боевому применению минного оружия на море, а также командиру легендарного крейсера «Варяг» капитану 1 ранга В.Ф.Рудневу.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

Органично дополняют экспозицию модели кораблей русского и советского флотов, соответствующие тем событиям, которым посвящены различные элементы композиции.

Открытие экспозиции было проведено под руководством заместителя начальника Главного штаба ВМФ вице-адмирала О.Бурцева, заместителя ГК ВМФ по воспитательной работе контр-адмирала Ф.Смуглина.

Присутствовали: скульптор – заслуженный художник России В.Суровцев, архитектор А.Извеков, создатель моделей кораблей капитан 1 ранга запаса В.Трубинов, начальник Центрального военно-морского музея капитан 1 ранга Е.Корчагин, известный путешественник – председатель клуба «Приключение» Д.Шпаро, представители Общероссийского движения поддержки флота, администрации Московской области и Дмитровского района, предприятий промышленности, оказавших поддержку в подготовке этой экспозиции и других общественных организаций (фоторепортаж на цветной вклейке).

ЕДИНЫ БРАТСКИЕ ФЛОТЫ

Большая беда прошла стороной, потому что на помощь украинским морякам и севастопольским спасателям, как бывало не раз, пришли черноморцы.

В одной из воинских частей ВМС ВС Украины из-за нарушения техники безопасности во время сортировки морских дымовых шашек одна из них сработала. Следом начали загораться и другие. Дымовые шашки еще советского производства находились на открытой территории. Всего их было 240 по 200 килограммов каждая. Печально то, что загорелся ангар площадью 120 квадратных метров, в котором хранились ящики с противогазами и другое имущество. Ситуация осложнялась тем, что поблизости находилось около 300 складируемых бочек с жидкостью, содержащей тяжелые фракции дизельного топлива и масла. Но большой беды не случилось.

...Заметив дым в соседней воинской части, авиаторы авиационно-технического склада (АТС) ВВС Черноморского флота, которым командует подполковник С.Пушкин, незамедлительно приняли меры. К месту пожара выехал наряд части ЧФ РФ. Черноморцы первыми вступили в бой с разбушевавшейся стихией и сумели до приезда городских пожарных предпринять важные меры. Пожарным удалось отсечь огонь от склада. Вскоре в борьбу с огнем и огромной дымовой завесой включились МЧСовцы Севастополя. Тушением опасного пожара руководил начальник управления МЧС Украины в Севастополе полковник внутренней службы А.Яковец.

В ликвидации пожара участвовало, как сообщил подполковник С.Курочкин, около 50 пожарных-спасателей и специалистов МЧС Украины в Севастополе. Кого-то отмечать начальник центра пропаганды управления МЧС в Севастополе С.Курочкин не стал, сообщив, что было задействовано 12 единиц специальной автотехники, автомобиль быстрого реагирования. Пожар был ликвидирован. Погибших и пострадавших нет.

Если говорить о черноморцах, то самоотверженность, хладнокровие и выдержку, умение действовать в сложной ситуации проявил личный состав военной команды противопожарной защиты и спасательных работ АТС, возглавляемой старшим пра-

порщиком В.Аксененко. Это старшины контрактной службы В.Корендюхин, Н.Костин, Г.Помокчу, Д.Чехович.

Начальник Севастопольского гарнизона помощник командующего ЧФ РФ контр-адмирал Е.Халайчев объявил командиру части подполковнику С.Пушкину и его подчиненным благодарность за умелые, грамотные и своевременные действия при ликвидации чрезвычайной ситуации.

И так было не раз. В экстремальных и чрезвычайных ситуациях черноморцы всегда приходят на помощь морякам братского украинского флота и жителям города-героя, на страже которого они стоят более двух веков.

Многим участникам международных учений в Черном море памятен случай, когда во время активации Черноморской военно-морской группы BLACKSEAFOR матросу с украинского корвета «Винница» срочно потребовалась квалифицированная медицинская помощь (на маленьком корвете оказать ее не было возможности). Из всех командиров военных кораблей нескольких стран лишь командир российского сторожевого корабля «Пытливый», в ту пору еще капитан 2 ранга, О.Криворог отважился и принял на борт больного моряка, взяв на себя большую ответственность. Хотя также как и другие командиры кораблей мог этого не делать. Российские военные медики оказали украинскому моряку своевременную помощь в море, а затем доставили в порт, сохранив жизнь и здоровье.

Совместно действовали саперы Вооруженных сил Украины и ЧФ России несколько лет назад во время разминирования целого арсенала минометных мин (более 600 единиц), обнаруженного в районе села Верхнесадовое, где в годы Великой Отечественной шли жестокие бои. Одним украинским саперам было слишком сложно и долго обезвреживать такое огромное количество мин. Отдельный морской инженерный батальон Черноморского флота занимается этим опасным делом со времени освобождения Севастополя, т.е. с мая 1944 г. За 60 лет они обезвредили более полутора миллионов единиц взрывоопасных предметов времен Великой Отечественной, начиная от огромных авиабомб и реактивных снарядов и заканчивая обычными гранатами и патронами.

Без участия черноморцев не обошлась и недавняя беспрецедентная операция по обезвреживанию немецкой донной мины в районе Красной горки, когда черноморские строители в кратчайший срок возвели защитное инженерное сооружение на случай взрыва мины, а лучшие черноморские минеры консультировали своих коллег, давали ценные рекомендации по уничтожению мины. В едином строю идут боевые корабли двух братских флотов как во время традиционных российско-украинских учений «Фарватер мира», так и во время военно-морского парада и водно-спортивного праздника на День ВМФ. На военном параде в День Победы, который совпадает с днем освобождения Севастополя от немецко-фашистских захватчиков, военные моряки двух братских флотов вместе маршируют по главной площади города-героя. Это вошло в традицию. Так было и в 60-ю, юбилейную, годовщину освобождения Севастополя.

Не раз черноморские авиаторы и спасатели приходили на помощь потерпевшим аварию судам во время поисково-спасательных действий на море и в других экстремальных случаях. Кстати говоря, стоят спасатели российского и украинского военных флотов в одной бухте – Стрелецкой. Как и рядом стоят боевые корабли двух флотов на причалах бухты Куриной.

Верно говорят, настоящие друзья познаются в беде. И черноморцы не раз доказали, что являются настоящими друзьями своих украинских коллег. А еще они всегда готовы придти на помощь городу, который бесконечно любят и был создан более двух веков назад как крепость юга России, главная база Черноморского флота.

Капитан 1 ранга В.ПАСЯКИН

Севастополь

29 мая – День военного автомобилиста Вооруженных Сил Российской Федерации

Создание и развитие автомобильной и бронетанковой службы Военно-Морского Флота

Историческая справка

История автомобильной и бронетанковой службы ВМФ напрямую связана с созданием, развитием и применением автомобильной и бронетанковой техники в русской армии и на флоте. Первые испытания автомобилей с двигателями внутреннего сгорания были проведены в 1897 г. на белостокских маневрах. Спустя пять лет военное ведомство осуществило полевые испытания десяти автомобилей уже в качестве средств механической тяги. С 1906 г. в русской армии появляются первые автомобильные подразделения при железнодорожных батальонах. Но началом истории автомобильного дела принято считать создание 29 мая 1910 г. в Санкт-Петербурге учебной автомобильной школы, прообраза автомобильной службы и системы автотехнического обеспечения в Вооруженных Силах Российской Федерации.

Первоначально всеми организационными и техническими вопросами, касавшимися оснащения армии автомобилями, ведал Отдел военных сообщений Генерального штаба, а с 1913 г. – Главное инженерное управление, вскоре реорганизованное в Главное военно-техническое управление. В 1914 г. было принято решение о формировании первых автомобильных частей.

На флотах автомобильная техника появилась в годы первой Мировой войны (1914-1918 гг.). Это были легковые и грузовые автомобили иностранного производства, применявшиеся главным образом для обеспечения служебной деятельности и перевозки личного состава. С созданием на флотах в 30-х гг. укреплен-

ных районов туда стали направлять вооружение и технику.

Планами предусматривалось иметь в 1941 г. в ВМФ до 10 тыс. автомобилей отечественного производства, в том числе 1,5 тыс. легковых, 6,8 тыс. грузовых, 1,7 тыс. специальных, а также до 2 тыс. тракторов. Специальные автомобили несли на себе в основном оборудование для подразделений аэродромно-технического обеспечения морской авиации. Тракторы использовались для буксировки тяжелых прицепов и под монтаж землеройного оборудования.

В первые тяжелейшие месяцы Великой Отечественной войны поставки автомобильной техники в ВМФ практически прекратились. За июль-декабрь 1941 г. ВМФ было выделено всего 16 автомобилей, в том числе 15 грузовых и 1 санитарный, а потребности в автомобильном транспорте неисчислимо возрастали. Проблема дефицита в автомобилях обострялась еще и тем, что железнодорожный транспорт был загружен до предела, осуществляя перевозки войск из тыла страны и эвакуацию народнохозяйственных грузов из районов, находящихся под угрозой оккупации. Эффективность морского транспорта в условиях минной опасности, действий авиации и подводных лодок противника – оказалась недостаточной. Поэтому оперативные и снабженческие перевозки «на плече» до 500 км часто осуществлялись автомобильным транспортом. Так, крупные автомобильные перевозки связаны с развертыванием Ладужской и Онежской военных флотилий, с перебазированием сил Балтийского и Черноморского флотов, а в 1942 г.,

в период сражений на Северном Кавказе – вдоль восточного побережья Черного моря.

В связи с острой потребностью ВМФ в автомобильном транспорте в октябре 1941 г. было принято решение о расширении автомобильного парка, а уже в декабре завершилось формированием четырех автомобильных батальонов по 267 автомобилей в каждом, преимущественно из числа восстановленных на предприятиях народного хозяйства.

В ходе войны автомобильной техникой главным образом обеспечивали Северный, Балтийский и Черноморский флоты, Каспийскую и Днепровскую военные флотилии. Особое внимание уделяли поддержанию боевой готовности действующих бригад морской пехоты и морских стрелковых бригад, отличившихся на полях сражений под Одессой, Севастополем, Керчью, Новороссийском, Москвой, на Украине и в Белоруссии, в Прибалтике и на Севере.

На заключительном этапе войны наряду с другими важными задачами автотехнического обеспечения сил (войск) возникла проблема ввода в строй поступающих на укомплектование машин иностранного производства, в том числе трофейных. Так, в 1945 г. перед началом военных действий на Дальнем Востоке Тихоокеанский флот получил до 1 тыс. автомобилей марок «Студебеккер», «Форд», «Шевроле», «Додж», «Виллис». Потребовалось в кратчайшие сроки организовать и осуществить переподготовку сотен водителей и ремонтников, изучить и освоить технологию обслуживания и ремонта машин в войсках, а также создать соответствующую материальную базу. Все осложнялось отсутствием инструкций по указанным вопросам, необходимых запасных частей для машин и материалов. В этих условиях руководящему составу службы очень часто приходилось искать нестандартные решения.

В 1945-1991 гг. развивающаяся отечественная промышленность смогла полностью удовлетворить потребности ВМФ в автомобильной технике. Парк автомобилей по сравнению с 1945 г. вырос в десять раз. Улучшился его качественный состав, повысилась разномарочность, в частности, появились большегрузные машины, работающие на дизельном топливе, армейские автомобили повышенной и высокой проходимости, специаль-

ные многоосные шасси. За этот период сменилось не одно поколение машин, значительно возросли сложность и трудоемкость их технического обслуживания и ремонта. Номенклатура запасных частей и материалов, которые обеспечивались централизованным снабжением, многократно увеличилась и достигла 50 тыс. наименований. Повысились требования к организации и проведению обучения водителей и специалистов по техническому обслуживанию и ремонту машин.

Одновременно появились новые технические возможности для обслуживания и восстановления машин. В 1951 г. на снабжение (взамен походной мастерской типа «Б» на шасси ЗИС-5) была принята подвижная войсковая автомобильная ремонтная мастерская ВАРЭМ – прообраз мастерских технического обслуживания типа МТО-АТ (-40С, -АТГ, – СГ), а затем – подвижные автомобильные ремонтные мастерские типа ПАРМ-1 и ПАРМ-3, которые в дальнейшем неоднократно модернизировали. В 60-х гг. флоты стали обеспечивать подвижными ремонтными и эвакуационными средствами для оснащения вновь создаваемых ремонтно-восстановительных частей. В конце 1960-х гг. были приняты на снабжение новые комплекты автомобильного и бронетанкового имущества для ремонта техники (в условиях военного времени). В 1980-х гг. органы управления службой приступили к освоению электронно-вычислительной техники для решения специальных задач и отработки документов.

Сегодня автомобильная техника представляет собой самый массовый вид техники ВМФ. Более 50 % ее парка используется в качестве составной части (базовых шасси) береговых ракетных комплексов, технических средств управления и связи, радиоэлектронной борьбы, средств радиационной, химической и биологической защиты, инженерного вооружения и техники, наземных средств обеспечения полетов, подвижных средств проверки и подготовки ракет, минно-торпедного оружия и др.

Бронетанковое вооружение и техника состоят на вооружении береговых войск флотов: морской пехоты, мотострелковых и танковых соединений и частей. На смену послевоенным поколениям вооружения и техники стали поступать современные образцы: танки Т-72, Т-80, а также новое ракетно-артиллерийское и другое

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

вооружение, средства управления и связи, смонтированные на бронированных базовых машинах.

Начало истории автомобильной и бронетанковой службы ВМФ относится к 15 сентября 1939 г., когда в соответствии с приказом Народного Комиссара Военно-Морского Флота был создан Отдел автотранспортной службы ВМФ. До этого времени его функции осуществляло Автобронетанковое управление РККА. На вновь созданный Отдел наряду с организацией перевозок материальных средств автомобильным транспортом были возложены поставка и ремонт автомобильной и бронетанковой техники. Кроме того, в 1940 – 1946 гг. в задачи службы входили заказы в промышленность, для чего ей был подчинен соответствующий контрольно-приемный аппарат.

Задачи созданного отдела впоследствии изменялись и уточнялись, в связи с чем его состав и структура преобразовывались, а наименования также претерпевали изменения в соответствии с новым содержанием деятельности. Так, с упразднением функций организатора перевозок он был преобразован в автобронетанковый отдел, затем – в автомобильно-тракторное управление, автотракторную службу, а в 1984 г. – в автомобильную и бронетанковую службу (АБТС) ВМФ, подчинен-

ную начальнику тыла – заместителю Главнокомандующего Военно-Морским Флотом по тылу. В разные годы АБТС ВМФ возглавляли:

комбриг Гримзин Иван Васильевич – 1939-1954 гг.;

полковник Бутин Кронид Иванович – 1954-1961 гг.;

генерал-майор Белоусов Георгий Константинович – 1961-1971 гг.;

генерал-майор Бараненко Григорий Николаевич – 1971-1977 гг.;

генерал-майор Нечаев Николай Васильевич – 1977-1982 гг.;

генерал-майор Зазулин Николай Афанасьевич – 1982-1987 гг.;

генерал-майор Киршин Леонид Петрович – 1987-1995 гг.;

генерал-майор Мазур Андрей Андреевич – с 1995 г. по н.вр.

В зависимости от масштаба задач и численность АБТС ВМФ неоднократно изменялась и составляла: в 1940 г. – 27 чел. (офицеров – 15, служащих – 12), в 1944 г. – 55 чел. (соответственно 33 и 12), в 1950 г. – 58 чел. (36 и 22), в 2003 г. – 12 чел. (11 и 1).

Одновременно создавалась и развивалась автомобильная и бронетанковая (автомобильная) служба на флотах (флотилиях, военно-морских базах). В управлениях береговых войск флотов были созданы отделы вооружения, в тылу ВВС и



ПВО флотов – автомобильная и электрогазовая служба.

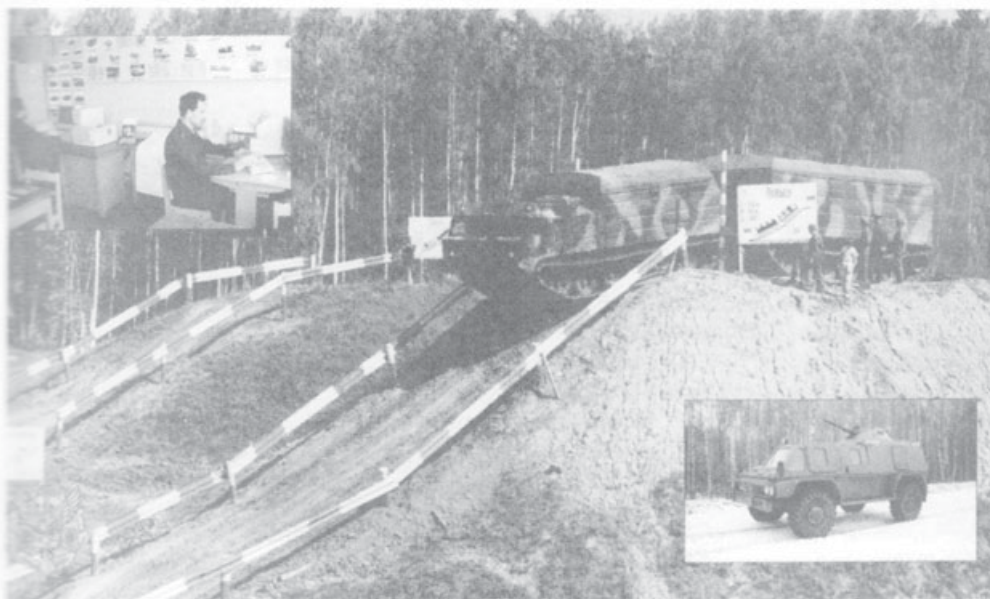
АБТС ВМФ всегда уделяла внимание проблемам ремонтной и складской баз, организации подготовки специалистов службы. Так, в 1940 г. началась работа по созданию к 1 июня 1941 г. ремонтной базы, включающей 31 «ремонтную точку». Эти «ремонтные точки» распределялись по флотам: СФ – 2, ТОФ – 12, БФ – 9, ЧФ – 6, ДнпВФл – 1, КФл – 1. В течение первого года второй мировой войны были созданы центральные склады автомобильного и бронетанкового имущества ВМФ в гг. Ульяновск и Горький. В период напряженных боевых действий на Северном Кавказе в 1942-1943 гг. на Черноморском флоте были организованы семь авторемонтных мастерских в городах Сухуми, Гагры, Поти (2), Новый Афон, Туапсе, Новороссийск. В 1943-м появляются первые автомобильные ремонтные заводы на Балтийском, а в 1944 г. – на Черноморском флотах.

В 1950-1960-е гг. создаются трактороремонтные мастерские (ТРМ), преобразованные в последующем в автомобильные ремонтные мастерские (АРМ), и гарнизонные автотехнические станции (ГАТС), в последующем – станции технического обслуживания автомобилей гарнизона (СТО) ВМФ. В 1970-1980-е гг. флоты получали первые подвижные ремонтно-восстановительные части, а в 1981–1991 гг. – новые автомобильные учебные части и др.

На 1 января 1991 г. в центральном и оперативном звеньях ВМФ находились семь автомобильных ремонтных заводов (Москва, Мурмаши, Владивосток, Советская Гавань, Калининград, Таллин, Севастополь); семь автомобильных ремонтных мастерских (Мурманск, Северодвинск, Петропавловск-Камчатский, Пионерский, Санкт-Петербург, Ломоносов, Гвардейское), значительное количество станций технического обслуживания автомобилей гарнизонов ВМФ, автомобильных складов, а также ряд отдельных ремонтно-восстановительных батальонов машин и агрегатов, специальных машин ВВС, учебных частей, органов ВАИ и др. Кроме того, были обеспечены необходимые материальные средства для развертывания новых подвижных ремонтно-восстановительных и эвакуационных частей. За период сокращения и преобразования ВМФ в 1992-2003 гг. состав указанных частей и организаций существенно изменился в соответствии с новыми задачами и составом обеспечиваемых сил (войск).

При подготовке и в ходе контртеррористической операции на Северном Кавказе в 1994-2000 гг. АБТС ВМФ приняла непосредственное участие в авто- и танкотехническом обеспечении частей морской пехоты, выделенных от флотов. Девять наиболее проявивших себя офицеров АБТС ВМФ награждены правительственными орденами и медалями.

Сегодня основные силы и средства АБТС ВМФ с целью поддержания боевой



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

готовности сил (войск) сосредоточены на проблемах функционирования автомобильной и бронетанковой техники в условиях крайне ограниченных централизованных поставок и финансирования. Большое внимание уделяется обеспечению

сохранности и сбережения физической и морально стареющего парка техники. Для этого применяется принцип приоритетного планирования и проведения регламентированного технического обслуживания машин, замены и освежения аккумуляторных батарей и автомобильных шин и других работ. Эта кропотливая работа осуществляется постоянно в любое время года, в любую погоду в автопарках воинских частей и при выполнении боевых задач в высокогорных районах на территории Северного Кавказа.

В целях непрерывного развития и совершенствования приемов вождения армейских автомобилей, повышения мастерства военных водителей в экстремальных условиях в ВМФ в 80-х годах была создана автомобильная спортивная команда «Арктика», которая неоднократно занимала призовые места на чемпионатах России и Вооруженных Сил РФ. Ныне в ее рядах состоят энтузиасты этого вида спорта чемпион ВС и России служащий С.Сафонов, призеры чемпионатов служащие М.Смирнов, А.Сенов и другие.

Наряду с повседневными заботами АБТС ВМФ проводит военно-научную работу по тематике, востребованной практикой. Только за последние годы службой разработаны:

«Методические рекомендации по приоритетному планированию и организации регламентированного обслуживания автомобилей, замены аккумуляторных батарей и автомобильных шин» (1999 г., введены в действие директивой ГШ ВМФ);

«Автотехническое и танкотехническое обеспечение тактической группировки частей морской пехоты Военно-Морско-



го Флота» (2000 г., материалы предназначены для военно-теоретического труда «Вооруженный конфликт на Северном Кавказе: уроки и выводы»);

«Методика оптимизации численности специалистов автомобильной службы ВМФ» (2001 г.);

«Справочник по автомобильной и бронетанковой службе ВМФ» (2002 г.);

«Методические рекомендации по организации всестороннего обеспечения частей автотехнического обеспечения ВМФ в мирное и военное время» (2003 г.);

Материалы в Наставление по техническому обеспечению ВМФ (2003 г.) и др.

Сегодня, продолжая лучшие традиции, автомобильную и бронетанковую службу в объединениях ВМФ возглавляют: А.Колосов, Л.Иванченко, В.Гуляев, Н.Харитонов, А.Дмитриев, Н.Лагута, А.Небогатых, И.Хафизов, Д.Буданов, Н.Мельников, В.Пятунин, А.Орехович.

Отмечая свой профессиональный праздник, флотские автомобилисты полны решимости и впредь выполнять все возложенные на них задачи так же надежно и качественно, как это делали их предшественники в течение 90 лет славной истории службы.

Командование Военно-Морского Флота искренне поздравляет флотских автомобилистов с профессиональным праздником, желает им, их семьям и близким доброго здоровья, счастья и успехов в ратном труде на благо укрепления боеготовности нашей Родины.

Генерал-майор А.МАЗУР,
начальник автомобильной и
бронетанковой службы Военно-
Морского Флота

ПОЛВЕКА НА СЛУЖБЕ ФЛОТУ

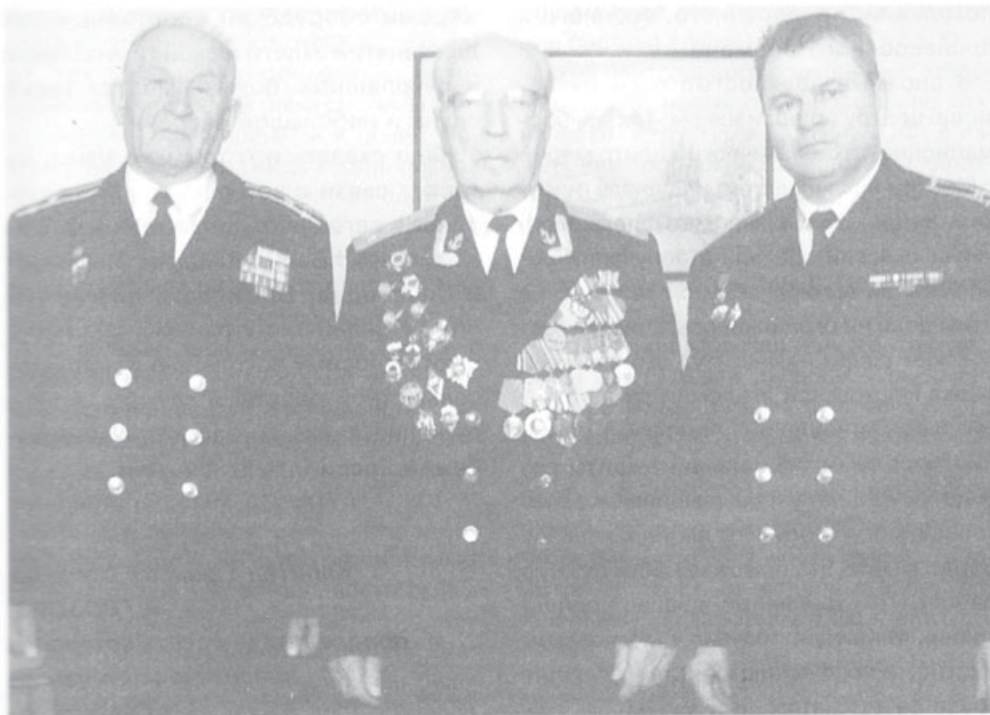
Есть на Черноморском флоте России аналитический центр, которым командует капитан 1 ранга Владимир Александрович Устинов. В августе этого года центру исполняется 50 лет. Это официальный юбилей. Но если заглянуть глубже в историю создания на флотах подобных организаций, то увидим, что деятельность центра началась еще в дореволюционные времена.

В годы Великой Отечественной войны сотрудники этого подразделения принимали участие в обороне Одессы и Севастополя, обеспечивая командование Севастопольским оборонительным районом оперативной информа-

цией о деятельности и планах противника.

После окончания войны аналитические подразделения на флотах были расформированы, но жизнь показала их востребованность. Так, 28 августа 1954 г. на Черноморском флоте был создан аналитический центр, который возглавил полковник В.Рыбачков. Под его руководством работали опытные специалисты И.Анохин, Б.Богатов, А.Верейкин, А.Деев и другие.

Расширялся круг решаемых задач, увеличилось количество командировок специалистов центра в Средиземное море и в Атлантический океан на кораблях и судах Черноморского флота.



Три поколения начальников аналитического центра: полковник В.Ф.Стихин (в центре), капитан 1 ранга С.И.Ислентьев, капитан 1 ранга В.А.Устинов

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

В 1968 г. начальником центра был назначен полковник И.Олешко. Под его руководством за высокие показатели в работе в 1971 г. центр завоевал право называться «Отличным центром».

В 1973 г. начальником центра назначается капитан 2 ранга С. Ислентьев. Используя опыт предыдущих специалистов и командиров, Сергей Иванович активизировал работу по выполнению поставленных задач, чему способствовало и поступление на вооружение современных электронно-вычислительных комплексов.

С началом организации состязаний в ВМФ среди родственных частей центр восемь раз подтверждал своё первенство. В 1988 г. центру был вручен вымпел Министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть, проявленные при выполнении заданий Советского правительства и Министра обороны СССР, а также за особые отличия на учениях и в морских походах».

Эта награда символизирует признание заслуг специалистов Центра всех поколений: предвоенного, военного и послевоенного времени.

В сложные девяностые годы на помощь центру пришли шефы. Так, информационно-технологический центр мэрии г.Москвы взял шефство над аналитическим центром Черноморского флота. Москвичи оказали помощь в получении современной вычислительной техники, но этим дело не ограничилось. Другие московские шефы – Институт экономики и права московской академии труда и социальных отношений помогли в решении проблемы социальной защиты военнослужащих: увольняющиеся в запас теперь могут получить дополнительное образование, что поможет найти нужную работу. Так, уволенный в запас подполковник М.Кричун, получил в московском институте профессию юриста и успешно трудится адвокатом.

Постоянно растёт научный потенциал центра. Сегодня кроме В.Устинова кандидатами наук стали О.Логвинов, А.Мартынкин, защитивший в Институте военной истории Министерства обороны Российской Федерации кандидатскую диссертацию на актуальную тему «Ассоциация братьев-мусульман и её влияние на развитие исламского экстремизма во второй половине XX века».

Хороших результатов в службе достигли офицеры А.Ершов, А.Жеганюк, Р.Керимов, Ю.Кондратенко, А.Ковальковский, А.Костенко, А.Сидоренко, И.Скочилов, П.Степанов, Е.Устинов, мичманы Н.Данекин и Г.Дорош, старшие матросы Н.Семёнова и Л.Щелкунова.

Надо отметить, что руководство центра весьма ответственно относится к физической подготовке и физическому состоянию подчиненных. Для этого имеется соответствующая материальная база. Силами личного состава центра создан спортивно-оздоровительный комплекс. Современными тренажёрами оборудован спортивный зал для занятий атлетической гимнастикой и рукопашным боем. Имеется также сауна и небольшой бассейн.

Надо сказать и о том, что центр не теряет связи с ветеранами. Ряд ветеранов и сегодня трудится в центре, как, например, В.Бойко, В.Маляр, В.Мошкин, В.Спесивцев, В.Шилов и другие. Их опыт и знания не утрачены, они передаются новому поколению в процессе совместной работы и службы, в деле решения задач по защите южных рубежей России.

**Капитан 1 ранга в отставке
В.ГВОЗДЕВ,
председатель совета ветеранов
аналитического центра
г.Севастополь**

Развитие системы связи ВМФ в начале XXI века

Имеющаяся в ВМФ РФ система связи (СС) сегодня не готова полностью удовлетворить процесс управления силами (войсками) и оружием при проведении морских операций (боевых действий). Новые формы огневого, радиоэлектронного (РЭ) и информационного противоборства требуют более совершенной системы связи, построенной на качественно новой материально-технической базе (МТБ).

Иными словами, система связи должна быть такой, чтобы гарантировать бесперебойное управление силами, войсками и оружием в любой обстановке. Однако опыт работы Управления связи ВМФ, результаты системных научно-исследовательских работ (НИР) показывают, что радикальное обновление материально-технической базы системы связи требует много времени и денег. Поэтому, не упуская из вида кардинальное обновление системы связи, сегодня необходимо выполнить ряд мероприятий, направленных на поддержание на должном уровне ее боевой готовности. При этом совершенствование и развитие СС ВМФ должно проводиться на базе и в совокупности с реализацией общесистемных процессов: цифровизации, автоматизации и интеграции средств, комплексов, функционально- и организационно-технических структур. Следует учесть, что основное внимание должно быть направлено на обеспечение таких свойств связи, как устойчивость (живучесть, помехозащищенность, надежность), своевременность (пропускная способность) и информационная безопасность (конфиденциальность передач, криптоживучесть сетей, имитозащита

информации и каналов, защита технических средств и комплексов, реализованных на основе аппаратно-программных технологий, от программно-математического воздействия противника).

Говоря об особенностях структурных изменений в системе связи, следует принять во внимание как те структурные изменения, которые уже произошли в последнее десятилетие, так и те, которые могут возникнуть при обновлении системы.

Имевшие место структурные изменения начались в 1991г. и были обусловлены последствиями геополитических преобразований и военной реформы. В общем виде они проявились в изменении состава элементов СС флотов, КФл, частей центрального подчинения; в формировании новых организационно-технических структур в СС БФ, ТОФ; в изменении топологии СС флотов и характера взаимоувязки СС флотов, КФл с СС взаимодействующих объединений, соединений, частей Вооруженных сил РФ, Внутренних войск МВД, Пограничной службы ФСБ.

Изменения в составе элементов системы связи были вызваны выводом ряда объектов из всех флотов и КФл в ходе проводимого в рамках военной реформы сокращения ВС, в том числе и ВМФ, а также передислокацией объединений, соединений, частей ВМФ на БФ, ЧФ, КФл, включая и части связи, с территорий, которые отошли к вновь созданным государствам в Прибалтике и на юге.

Поэтому были приняты меры по развешиванию на территории РФ ряда новых системообразующих элементов

(СОЭ) системы связи ВМФ (узлов, радиоцентров, линий связи), чтобы компенсировать понесенные потери. Так, новые объекты связи были развернуты на близлежащих территориях на ЧФ, БФ и КФл, кроме того, произведено дополнительное довооружение некоторых СОЭ действующих объектов СС техническими средствами (ТС) и комплексами технических средств (КТС) с целью расширения их возможностей по обеспечению связи с подводными и надводными кораблями и летательными аппаратами.

Изменения в составе системы связи флотов были вызваны формированием новых организационно-технических структур и созданием структур различного состава. Так, БФ за счет ввода в его состав других соединений и частей превратился в разнородное оперативно-стратегическое территориальное объединение ВС на северо-западе РФ. Отличительной особенностью системы связи таких объединений, по сравнению с существовавшими в ВМФ, является резкое возрастание доли мобильных элементов в континентальной части СС за счет увеличения числа полевых узлов связи (УС). Полевые, а также и стационарные узлы связи войск укомплектованы техническими средствами связи общего применения, поэтому обеспечение управления в разнородных объединениях потребовало частичного довооружения объектов СС флотов техническими средствами общего применения, а объектов связи введенных в состав флотов соединений и частей сухопутных войск - специализированными техническими средствами связи ВМФ.

Что касается Балтийского и Черноморского флотов, то, учитывая, что каждый из них стал состоять из двух частей, возникла необходимость ввода в их системы связи новых системообразующих элементов. Так, на БФ для усиления взаимоувязки штабов, пунктов управления (ПУ) Западной и Восточной составляющей была проложена подводно-кабельная магистраль (ПКМ) между Калининградом и Санкт-Петербургом, позволившая сформировать группу каналов тональной частоты, обеспечивающих об-

мен всеми видами информации (речь, текст, изображение, данные). Правда, эта ПКМ, как и аналогичные магистрали на ЧФ, проложена в экономической зоне новых государств и может быть подвержена деструктивным воздействиям. Поэтому для обеспечения устойчивого управления силами разнесенных группировок большое значение имеет наличие в системах связи БФ и ЧФ помехозащищенных (ПЗ) линий спутниковой связи, что реально на сегодняшний день, а также помехозащищенной средне- и коротковолновой радиосвязи, что должно стать предметом озабоченности в ближайшем будущем. Необходимость таких линий существует и на ТОФ для направлений связи (НС) Приморье - Камчатка, а также в Центрально-азиатской зоне для НС Центр - Бишкек. Так, проложенная в Охотском море ПКМ уже подвергалась воздействию спецназа ВМС США с целью перехвата передаваемых сообщений. В центрально-азиатской зоне линии манипуляции СДВ радиостанции в районе г. Бишкек проходят по территории Киргизии и при определенных обстоятельствах также могут быть выведены из строя.

Следует иметь в виду и изменения, вызванные необходимостью взаимоувязки объектов системы связи ВМФ с взаимодействующими стационарными и мобильными объектами объединенной системы связи (ОСС) Вооруженных сил. Эти изменения произошли в результате новой нарезки военно-стратегического пространства страны и образованием территориальных систем связи (ТСС) ВС в регионах, которые по существу выполняют функции опорных сетей, что предоставляет пунктам управления (ПУ) ВМФ дополнительные возможности. Кроме того, усилилось взаимодействие соединений и частей ВМФ с соединениями, частями сухопутных войск, ВВС в тактическом звене управления (ТЗУ) в связи с привлечением сил (войск) ВМФ к участию в миротворческих операциях.

Технической основой обеспечения связи с учетом указанных особенностей является широкое использование на узлах связи ВМФ унифицированных технических средств общего применения.

Рассматривая направления поддержания боевой готовности (БГ) действующей системы связи ВМФ, необходимо помнить, что связь должна обеспечивать управление силами ВМФ в любое время и в любых условиях обстановки.

Как этого достичь, если уже к началу 90-х годов около половины технических средств связи выработали свой технический ресурс более чем на 60% и требовалось заменить примерно одну треть кабельных линий и столько же подвижных аппаратных связи, однако из-за резкого сокращения объемов финансирования и увеличения цен на техническую продукцию сделать это своевременно оказалось невозможным.

В этих условиях был проведен ряд мероприятий, направленных на более рациональное использование имевшихся ресурсов для поддержания боеготовности СС ВМФ на должном уровне.

Прежде всего были приняты меры к повышению требований по техническому обслуживанию аппаратуры связи и автоматизации, упорядочению регламентных работ по антенно-фидерным системам (АФС) береговых радиостанций и радиостанций с приоритетным выделением необходимых материальных ресурсов на АФС, обслуживающих связь в зонах, определенных уточненными задачами флотов.

Было пересмотрено вооружение системообразующих элементов с целью более рационального использования как имеющихся ресурсов (резервные ТС), так и возникших в связи с выводом из состава ВМФ ряда береговых объектов (КП, штабов), ПЛ, НК, и получения средств связи, снятых с объектов, выведенных из состава ВМФ (узлов связи, радиостанций, ПЛ, НК).

Надо отметить, что комплектующие элементы этих СС использовались и используются для ремонта действующего оборудования, а для расширения возможностей существующих и вновь развертываемых стационарных объектов СС ВМФ можно применять элементы мобильного резерва.

Хорошие результаты дает также: интеграция ресурсов связи, прежде всего канальных, в пределах ТВД для их последующего избирательного взаимоувяз-

занного по цели, месту и времени гибкого перенацеливания в необходимую зону для наращивания возможностей системы связи дислоцированного в данной зоне объединения ВМФ;

более широкое использование возможностей цифровых каналов действующей сети конфиденциальной связи ВМФ не только для телефонных переговоров, но и для документального обмена с передачей текстов, таблиц, графиков, электронных карт с ПЭВМ, находящихся в штабах;

разработка на предприятиях РФ оборудования для системы связи, которое выпускалось на предприятиях, оказавшихся ныне за пределами РФ. Опытные конструкторские работы (ОКР) в данном направлении, несмотря на сокращение общего финансирования, проводятся довольно интенсивно, охватывая вопросы создания технических средств каналов образования на радиоперелиниях различных диапазонов волн, линий ПКМ, автоматизированных ТС и их комплексов для вторичных сетей документальной связи, коммутационного оборудования различного назначения, а также технических средств управления функционально-техническими структурами системы связи ВМФ;

использование технических средств связи иностранного производства, например, терминалов системы ГМССБ, которые устанавливаются на ряде ПК и судов для обеспечения связи в дальних походах и при заходах в иностранные порты.

Однако основным путем совершенствования системы связи ВМФ в XXI веке должно являться обновление вооружения ее системообразующих элементов.

В основе данной стратегии лежат как положения таких руководящих документов, как «Основы политики РФ в области военно-морской деятельности на период до 2010 г.», «Морская доктрина России на период до 2010 г.», «Концепция развития ВМФ на период до 2016 г.», «Концепция создания и развития СУ ВМФ», а также целевые программы развития объединенных систем связи Вооруженных сил («Территория», ИСОД, ИССС, «Созвездие-М»).

Целью совершенствования системы связи является доведение ее возможностей до способности функционировать в любое время и в любых условиях обстановки, включая боевые действия с применением современных форм огневого, радиоэлектронного и информационного противоборства.

Для этого необходимо прежде всего проведение военно-экономического обоснования состава вооружения систем, образующих элементы СС ВМФ на основе комплексного использования удовлетворяющих требованиям ВМФ как существующих и находящихся в разработке унифицированных базовых технических средств общего применения, так и перспективных, т.е. созданных или создаваемых с учетом качественного изменения их основных показателей – живучести, помехоустойчивости, надежности, информационной безопасности, своевременности (пропускной способности). При этом приоритетным направлением является поэтапное обновление элементов СС, обеспечивающих связь с МСЯС.

Работы по обновлению вооружения систем, образующих элементы системы связи ВМФ ведутся по следующим основным направлениям:

в части живучести направлений связи – это создание компактных, с высокой разведзащищенностью, маневренностью и проходимость на авто- и бронбазе мобильных, помехозащищенных объектов связи с ПЛ, ПК, ЛА; наращивание связности между системообразующими элементами системы связи ВМФ за счет использования возможностей территориальной системы связи ВС; создание радио- и спутниковой связи, способной обеспечивать связь с ПЛ, ПК и ЛА в условиях разрушения среды распространения радиоволн;

в части помехозащищенности направлений связи – это создание технических средств ПЗ радио- (различных диапазонов волн) и спутниковой связи специального применения (СП) для ВМФ, а также помехозащищенных технических средств связи общего применения и внедрение их в комплексы связи ПЛ, ПК, ЛА, береговых радиостанций; создание новых и наукоемкая модер-

низация существующих береговых объектов радио- и спутниковой связи на базе ТС и КТС с высоким энергетическим потенциалом и помехозащищенными режимами; комплексное обеспечение защиты всех составных частей каналов вторичных сетей («от трубки – до трубки»), включая основной канал первичной сети в направлении связи «берег-море» («море-берег») и радиоканалам «длинных» линий манипуляции от узла связи пункта управления до удаленных радиостанций (радиостанций) на берегу;

в части криптоживучести сетей конфиденциальной связи в СС ВМФ – это создание технических средств специального применения для децентрализованного управления сетями связи пунктов управления с ПЛ, НК, а также сетями конфиденциальной связи ВМФ на континенте (сети пунктов управления объединений, соединений, частей флотов, морской авиации и береговых войск); создание и внедрение в систему связи многопрограммных ТС конфиденциальной связи различных видов, способных функционировать в нескольких сетях с гибким переходом от одной программы к другой;

в части информационной безопасности – это постоянное совершенствование комплексного использования технических средств специального применения для каналов различных родов и видов связи ПУ с ПЛ, НК, ЛА и объектами связи общего применения для связи с пунктами управления объединений, соединений, частей ВМФ и взаимодействующих видов ВС и войск РФ на берегу; широкое использование аппаратно-программных технологий в интересах постоянного гибкого совершенствования специальных (защитных) свойств технических средств; реализация защитных мероприятий с применением элементной базы и программного обеспечения отечественного производства и защитных программ от программно-математического воздействия противника; внедрение в СС ВМФ документального обмена с ПЭВМ, находящихся на рабочих местах, по цифровым каналам конфиденциальной связи поочередно с телефонными переговорами;

в части пропускной способности СС – увеличение доли каналов проводных, спутниковых, СВ, КВ линий связи с более высокими информационными скоростями; реализация системотехнических решений по увеличению информационной скорости СДВ, СВ, КВ радиоканалов; внедрение в практику документального обмена типовых алгоритмов скатания текстовых и графических сообщений, реализуемым на ПЭВМ; реализация вышеуказанных мероприятий по обеспечению помехозащищенности в системе связи ВМФ.

При реализации содержания основных направлений обновления вооружения системы связи ВМФ в первую очередь должна учитываться приоритетность создания таких систем и структур, которые могли бы обеспечить устойчивую радио- и спутниковую связь береговых пунктов управления ВМФ с ПЛ, НК, ЛА, пунктами управления береговых войск. Наличие таких ТС, КТС -необходимая предпосылка для создания системы связи, бесперебойно работающей в условиях радиоэлектронного и информационного противоборства.

Необходимо иметь в виду сбалансированность обновляемого оборудования в части существующих и обновляемых ТС, КТС; ТС общего и специализированного применения; ТС и КТС стационарных и мобильных, включая комплексные аппаратные связи и командно-штабные машины береговых войск. При этом имеется в виду возрастание доли мобильных объектов береговой инфраструктуры с перспективой преобразования ее в стационарно-мобильную.

Что касается каналов связи без помехозащищенных режимов, то они в основном нужны для взаимодействия с судами Морского флота и рыбного хозяйства РФ, а также с судами и кораблями ВМС зарубежных стран в ходе совместных учений, мероприятий боевой подготовки, миротворческих операций.

Работая над обновлением системы связи, необходимо добиться независимости от зарубежных фирм в части технического и программного обеспечения, а также адаптируемости изменения номенклатуры и состава вооружения системообразующих элементов систе-

мы связи к структурам системы управления и системы связи ВМФ и объема выполняемых задач. Иными словами, технические средства связи разных поколений должны быть системно взаимосвязаны в интересах обеспечения наиболее полного выполнения требований системы управления ВМФ к связи.

Взаимоувязанность предполагает реализацию взаимодействия СС ВМФ с ТС функционально-технических структур объединенной системы связи ВС на основе унификации используемого оборудования, внедрения в ТС и КТС ВМФ унифицированных интерфейсов, алгоритмов встречной работы с ТС общего применения, а также применение шлюзов межсетевого взаимодействия.

Создание ТС и КТС СП для ВМФ и применение из числа технических средств общего применения таких средств, которые обладают качественно отличными от существующих аналогов характеристиками, способными при использовании их в составе трактов основных направлений связи радикально улучшить соответствующие свойства СС ВМФ и прежде всего ее устойчивость - это и будет результативностью СС.

Вместе с тем результативность должна быть экономичной, то есть следует добиваться минимизации затрат на создание, внедрение и последующую эксплуатацию качественно обновляемого вооружения системообразующих элементов СС ВМФ.

Этот вопрос имеет исключительно важное значение, так как высокая стоимость единичного изделия существенно затрудняет, а порой практически исключает его внедрение в СС ВМФ. Нередко получается, что разработать новую технику проще, чем внедрить ее в СС в необходимом объеме т.к. это слишком дорого. Подобные случаи уже имели место за последнее десятилетие. Поэтому требуется усиление внимания к военным технико-экономическим оценкам основных схемных, конструктивных, технологических решений, закладываемых в новое поколение ТС и КТС.

Качественное обновление материально-технической базы системы связи ВМФ можно выполнить в три этапа:

1 этап охватывает мероприятия по завершению адаптации структуры СС ВМФ к изменениям структуры системы управления 1990-х годов; обеспечение поддержания БГ вооружения системообразующих элементов действующей СС; частичное обновление вооружения СОЭ за счет новых ТС и КТС, созданных за последние 3-5 лет, но еще не освоенных в серийном производстве; развертывание НИОКР в промышленности и НИР в научно-исследовательских центрах связи ВМФ по созданию новых технических средств и комплексов (модификации средств помехозащищенности радио- и спутниковой связи, средств мобильного резерва) для обеспечения обновления вооружения системообразующих элементов до 50%.

2 этап также включает мероприятия по поддержанию БГ на системообразующих элементах действующей системы связи разработок 1970-1980-х годов; проведение в промышленности НИОКР с соответствующим военно-научным сопровождением со стороны НИЦ связи ВМФ, выполнение которых позволит создать задел для доведения уровня обновленного вооружения системообразующих элементов до 60-70%; перевооружение УС ГШ ВМФ и океанских флотов (СФ и ТОФ), а также носителей стратегического ЯО обновленными ТС и КТС для обеспечения устойчивой связи с МСЯС в любых условиях обстановки.

3 этап предусматривает завершение создания всей необходимой для обновления материально-технической базы системы связи ВМФ номенклатуры ТС и КТС специального применения для ВМФ; развертывание поставок ТС и КТС СП для ВМФ, а также средств общего применения, создание которых было предусмотрено в рамках ЦП совершенствования и развития ОСС ВМФ («Территория», ИСОД, ИССС, «Созвездие-М»), перевооружение обновленными ТС и КТС СП ВМФ и ОП узлов связи флотов внутренних морей (БФ, ЧФ) и КФЛ, ПЛ, НК, ЛА МА, БРАВ – носителей нестратегического ядерного оружия всех флотов.

Следует отметить, что внедрение в СС ВМФ нового поколения качественно обновленных ТС и КТС вызовет определенные изменения в структуре СС ВМФ. В

наибольшей степени это коснется функционально-технических структур СС: первичных и вторичных сетей, системы управления СС. Это обстоятельство обусловлено наличием новых режимов работы обновленных средств, например, режимов ПЗ радиосвязи в первичных сетях СДВ, ДВ, СВ, КВ, УКВ связи. Поэтому в СС появятся сети радиосвязи указанных диапазонов. В составе вторичных сетей СС займут соответствующее место среднескоростные сети конфиденциальной ПД, а также цифровые сети различных видов связи, сформированные на базе ТС и КТС СП ВМФ и ОП, создаваемые в рамках ЦП развития ОСС ВС. Реализация процессов интеграции в СС ВМФ и в ОСС ВС получит свое выражение в виде ряда интегрированных функционально-технических структур, таких как объединенные вторичные (например, сети ПД) и объединенные первичные (например, сети спутниковой или проводной связи) сети связи.

В системе управления связью изменения, обусловленные автоматизацией процессов управления по всем составляющим (планирование, оперативное управление, материально-техническое обеспечение), с учетом сложившихся за последнее десятилетие тенденций, просматриваются в части создания автоматизированных подсистем управления (органов управления и ПУ).

В заключение следует сказать, что уровень имеющегося и прогнозируемого научно-технического задела позволяет считать технически реальными намеченные направления совершенствования материально-технической базы системы связи ВМФ. При этом главным направлением ее совершенствования должно быть обновление той части технических средств, которые обеспечат управление силами в любых условиях обстановки.

Вице-адмирал А.ДОЛБНЯ,
начальник Связи ВМФ;
капитан 1 ранга Ю.ПЕРЕДИН,
кандидат технических наук;
полковник в отставке Б.КИСЕЛЕВ,
кандидат технических наук;
капитан 1 ранга в отставке
С.КОВАЛЕНКО, кандидат технических наук

Проблемы и суждения

ВОЕННОЕ СУДОПРОИЗВОДСТВО И ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Проблема обеспечения национальной безопасности Российской Федерации сегодня является весьма актуальной. Согласно Закону РФ «О безопасности»¹ и Концепции национальной безопасности Российской Федерации² к национальным интересам России отнесена совокупность сбалансированных интересов личности, общества и государства в экономической, внутривластной, социальной, военной, экологической и других сферах, а в само понятие безопасности включена защищенность жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз. При этом к жизненно важным интересам отнесены потребности, удовлетворение которых обеспечивает существование и возможности прогрессивного развития личности, общества и государства.

Обеспечение национальной безопасности возложено на институты государственной власти³ и это следует рассматривать как многогранный и взаимообусловленный процесс, в ходе которого должны быть строго сбалансированы действия по защите личности, общества и государства. Вместе с тем надо признать, что национальную безопасность, защиту прав и свобод человека и гражданина может обеспечить лишь сильное и стабильное государство, законодательная и исполнительная власть которого опирается в своих действиях на Конституцию. Следовательно, защита конституционного строя в Российской Федерации является одним из условий сохранения сильного государства и, соответственно, обеспечения национальной безопасности. Одним из институтов такой защиты является судебная власть, в частности военное судопроизводство, конституционно-правовое положение которого, однако, еще не полностью отвечает значимости решаемых задач.

Согласно Конституции РФ судебная власть в России осуществляется посред-

ством конституционного, гражданского, административного и уголовного судопроизводства. Важное место в этой системе принадлежит федеральным судам общей юрисдикции, к которым отнесены Верховный Суд Российской Федерации, верховные суды республик, краевые и областные суды, суды городов федерального значения, суды автономной области и автономных округов, районные и военные суды. Последние, в соответствии со ст. 22 Федерального конституционного закона «О судебной системе Российской Федерации», создаются по территориальному принципу по месту дислокации войск и флотов и осуществляют судебную власть в войсках, органах и формированиях, где законом предусмотрена военная служба.

Военные суды в пределах своей компетенции рассматривают дела в качестве суда первой и второй инстанции, в порядке надзора и по вновь открывшимся обстоятельствам. При этом, в соответствии со ст. 3 Федерального конституционного закона «О военных судах Российской Федерации»⁴, военные суды, как и другие федеральные суды, рассматривают подсудные им дела в порядке гражданского, административного и уголовного судопроизводства. Так, в области гражданского судопроизводства в соответствии со ст. 2 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации⁵ задачами военных судов являются правильное и своевременное рассмотрение и разрешение гражданских дел в целях защиты нарушенных или оспариваемых прав, свобод и законных интересов граждан, организаций, прав и интересов Российской Федерации, субъектов РФ, муниципальных образований, других лиц, являющихся субъектами гражданских, трудовых или иных правоотношений. Гражданское судопроизводство должно способствовать укреплению законности и правопорядка, предупреждению правонарушений, фор-

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

мированию уважительного отношения к закону.

В области уголовного судопроизводства следует выделить⁶ охрану прав и свобод человека и гражданина, собственности, общественного порядка и общественной безопасности, окружающей среды, конституционного строя от преступных посягательств, обеспечение мира и безопасности человечества, а также предупреждение преступлений.

Задачами законодательства об административных правонарушениях являются⁷: защита личности, охрана прав и свобод человека и гражданина и здоровья граждан и окружающей среды, санитарно-эпидемиологического благополучия населения, защита общественной нравственности, установленного порядка осуществления государственной власти, общественного порядка и общественной безопасности, собственности, защита законных экономических интересов физических и юридических лиц, общества и государства от административных правонарушений.

К основным задачам, возложенным на военные суды, согласно ст. 4 Федерального конституционного закона «О военных судах Российской Федерации», отнесены: обеспечение и защита нарушенных и (или) оспариваемых прав и свобод и охраняемых законом интересов человека и гражданина, юридических лиц и их объединений, Российской Федерации и ее субъектов, федеральных органов государственной власти и органов государственной власти субъектов Российской Федерации, местного самоуправления.

Военным судам в соответствии со ст. 7 вышеуказанного закона подсудны:

гражданские и административные дела о защите нарушенных и (или) оспариваемых прав, свобод и охраняемых законом интересов военнослужащих, граждан, проходящих военные сборы, от действий (бездействия) органов военного управления, воинских должностных лиц и принятых ими решений;

дела о преступлениях, в совершении которых обвиняются военнослужащие, граждане, проходящие военные сборы, за совершение преступления во время их прохождения;

дела об административных правонарушениях, совершенных военнослужащими, гражданами, проходящими военные сборы.

Военным судам, дислоцирующимся за пределами территории Российской Федерации, подсудны все гражданские, административные и уголовные дела, подлежащие рассмотрению федеральными судами общей юрисдикции.

Нормами действующего законодательства военные суды наделены существенными полномочиями, затрагивающими права и свободы военнослужащих и других граждан. Так, согласно ст. 29 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации (УПК РФ)⁸ только суд правомочен: признать лицо виновным в совершении преступления и назначить ему наказание и применить к лицу принудительные меры медицинского характера и воспитательного воздействия. Только суд правомочен принимать решения: об избрании меры пресечения в виде заключения под стражу, домашнего ареста; о продлении срока содержания под стражей; о помещении подозреваемого, обвиняемого, не находящегося под стражей, в медицинский или психиатрический стационар для производства судебно-медицинской либо судебно-психиатрической экспертизы.

Производство осмотра жилища при отсутствии согласия проживающих в нем лиц, обыска и выемки в жилище, личного обыска, выемки предметов и документов, содержащих ин-



Судебное заседание проводят судьи Балтийского флотского военного суда

формацию о вкладах и счетах в банках и иных кредитных организациях, также осуществляется только по решению суда.

Невозможны без судебного решения: наложение ареста на корреспонденцию, разрешение на ее осмотр и выемку в учреждениях связи; наложение ареста на имущество, включая денежные средства физических и юридических лиц, находящихся на счетах и во вкладах или на хранении в банках и иных кредитных организациях, а также временное отстранение подозреваемого или обвиняемого от должности, контроль и запись телефонных и иных переговоров.

Деятельность военных судов связана с самой природой Вооруженных Сил, предназначенных для решения хотя и специфической, но и наиболее важной для общества задачи – обеспечения военной безопасности государства. Эту задачу военнослужащие решают специальными методами, требующими предельной организованности и слаженности действий, в основном с применением вооружения и техники, нередко с риском для жизни. Особый характер военно-служебной деятельности вызвал необходимость выделения военной службы в самостоятельный объект уголовно-правовой охраны и установления специального режима реализации уголовной ответственности военнослужащих.

Под интересами военной службы следует понимать потребность обеспечения Вооруженных Сил РФ и иных государственных воинских формирований всем необходимым для успешного выполнения стоящих перед ними задач, связанных с вооруженной защитой страны, в том числе и в сфере строгого соблюдения порядка прохождения военной службы.

Согласно УК РФ к блоку военно-уголовного законодательства отнесены статьи Особенной части УК, устанавливающие ответственность за преступления против военной службы, содержащиеся в главе 33. К этим преступлениям относятся деяния, нарушающие установленный порядок прохождения военной службы, строгое соблюдение которого является необходимым условием поддержания постоянной боевой готовности войск и сил флота и, следовательно, безопасности государства. Последствия нарушения порядка прохождения военной службы – это всегда вред, связанный с ослаблением обороноспособности.

В докладе «Актуальные задачи развития Вооруженных Сил Российской Федерации»⁹, прозвучавшем на совещании Министерства обороны РФ 2 октября 2003 г., отмечалось, что численность Вооруженных Сил с 1992 г. по 2003 г. была сокращена более чем в 2 раза – с 2,75 до 1,16 млн человек. Однако судимость среди военнослужащих в 2003 г. осталась практически на прежнем уровне. При этом свыше 50% военнослужащих совершили преступления против военной службы, из них более 13% офицеры, судимость среди которых с 1992 г. возросла почти в 3 раза. Наиболее распространенные правонарушения – это преступления против военной службы, в том числе нарушения порядка подчиненности и неуставные взаимоотношения (35% от числа лиц, осужденных за преступления против военной службы). Довольно велика судимость за уклонения от военной службы. За посягательства на установленный порядок прохождения военной службы осуждено более 60% от числа военнослужащих, осужденных за преступления против военной службы, и более 33% от числа всех военнослужащих, осужденных в 2003 г. От всех преступных действий военнослужащих в 2003 г. пострадало примерно 10 тысяч человек, из них около 7 тысяч – сами военнослужащие. При этом всего погибло 417 человек и получили телесные повреждения более 3 тысяч: из их числа соответственно 183 и 2631 составили военнослужащие. От неуставных взаимоотношений пострадало около 3 тысяч военнослужащих.

Судимость среди военнослужащих ВМФ в 2003 г. также осталась на уровне 1992 г., при этом из числа всех осужденных около 50% совершили преступления против военной службы, в том числе 10% – офицеры. Среди правонарушений наиболее распространенными были преступления против порядка подчиненности и воинской чести, нарушения уставных правил взаимоотношений между военнослужащими, за которые осуждено более 23%, за злоупотребление и превышение должностных полномочий – около 28%, за корыстные преступления – около 30% офицеров. За все виды уклонения от военной службы в 2003 г. было осуждено около 20% от числа всех осужденных за преступления против военной службы.

В ВМФ от преступных действий пострадали 957 человек, из них – 774 военнос-

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

лужащие; погибли 33 человека, получили телесные повреждения 325 человек; от неуставных взаимоотношений пострадали 424 военнослужащих.

Наиболее распространенными обстоятельствами, способствовавшими совершению преступлений, были: нарушения уставных правил в вопросах повседневного порядка в части; недостатки в организации несения внутренней службы; неправильные действия воинских должностных лиц, создавших (не устранивших) условия для совершения преступления; сокрытие командованием правонарушений подчиненных; недостатки в воспитательной работе. В связи с этим военными судами в 2003 г. было вынесено 684 частных определения. С правовоспитательной целью в воинских частях в присутствии личного состава было рассмотрено 2653 дела, в приказах командования объявлено 2042 приговора, командованию направлено 258 информационных обзоров и обобщений с анализом судимости и выявленных обстоятельств, способствовавших совершению военнослужащими преступлений.

Между тем деятельность военных судов по проведению правовоспитательной работы среди военнослужащих, в том числе и в связи с рассмотрением уголовных дел, законодательно не регламентирована, носит стихийный характер, что не может не отразиться на ее эффективности. В то же время военные суды, являясь специализированными судами и осуществляя правосудие в отношении военнослужащих, должны проводить среди них определенную правовоспитательную работу, что должно найти свое законодательное закрепление. С этой целью необходимо в статью 4 Закона «О военных судах Российской Федерации» внести дополнение о том, что одной из задач военных судов является «проведение по согласованию с командованием воинских частей с целью укрепления воинской дисциплины комплекса правовоспитательных мероприятий с военнослужащими». Это позволило бы значительно активизировать работу по предупреждению правонарушений, укреплению боеспособности и боеготовности воинских частей и подразделений,

ибо поддерживать Вооруженные Силы в состоянии постоянной боеготовности могут лишь дисциплинированные военнослужащие, а поэтому любое посягательство на установленный порядок прохождения военной службы должно получать надлежащую уголовно-правовую оценку.

Следует еще раз подчеркнуть, что правовым основанием уголовной ответственности за преступления против военной службы является Конституция РФ, которая устанавливает, что защита Отечества – долг и обязанность гражданина Российской Федерации. Эта норма Конституции РФ тем самым содержит запрет на уклонение от несения военной службы и нарушение порядка ее прохождения.

Таким образом, одним из приоритетных направлений развития уголовной политики государства, в том числе и военно-уголовного законодательства, следует признать необходимость юридического сопровождения целей военной организации страны: обеспечение обороноспособности и безопасности России, отражение возможной агрессии.

Важнейшая задача военных судов – обеспечение и защита нарушенных прав и свобод и охраняемых законом интересов военнослужащих. Только в 2003 г. военными судами было рассмотрено более 95 тысяч заявлений, жалоб и исков военнослужащих. Всего же, начиная с 1993 г., когда военнослужащие впервые получили право обжаловать в суд действия органов военного управления и воинских должностных лиц, военными судами рассмотрено около 1 млн заявлений и исков военнослужащих различных категорий. При этом около 90 % поданных жалоб судами удовлетворяются и нарушенные права военнослужащих восстанавливаются.

Из частей ВМФ в 2003 г. за судебной защитой своих прав и свобод обратилось 17636 военнослужащих. Около 85% их заявлений и исков судами были удовлетворены. Из числа обратившихся в суды – 6222 офицера (в том числе 39 высших), 7970 мичманов и прапорщиков, 20 военнослужащих, проходящих службу по призыву, и около 3,5 тысячи – по контракту. Наибольшее чис-



100 ЛЕТ РАДИОЭЛЕКТРОННОЙ БОРЬБЫ



УЧАСТНИКИ ЮБИЛЕЙНОЙ ВСТРЕЧИ

- ♦ Первый начальник Управления РЭБ Главного штаба ВМФ контр-адмирал В.Пирумов

- ♦ Начальник Главного штаба ВМФ адмирал В.Кравченко и вице-адмирал И.Тынян-кин

- ♦ Директор Таганрогского НИИ связи Э.Чекрыгин и капитан 2 ранга С.Филатов

- ♦ В.Калинин, начальник Службы РЭБ ГШ ВМФ контр-адмирал Ю.Ефимов, В.Горячев, С.Смирницкий

- ♦ Ветераны РЭБ ВМФ Н.Закатнов, А.Зарубин, В.Никитин, В.Портов

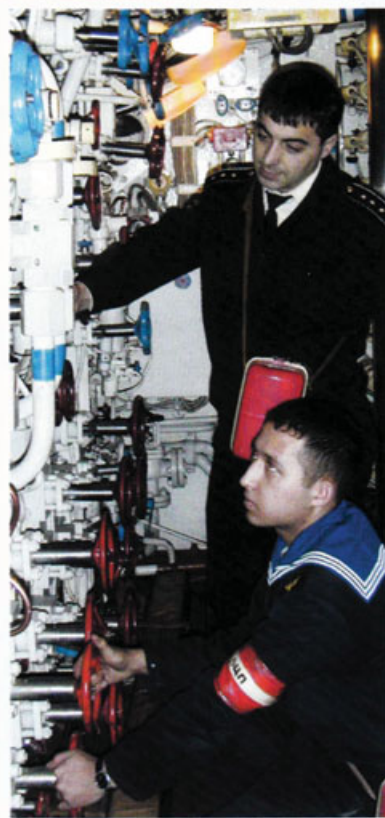


Фото Ю.Пахомова



СЛУЖИМ В СУРОВОМ КРАЮ ДАЛЁКОМ

В 1992 г. после государственных испытаний на Черном море и подъема Андреевского флага подводная лодка «Липецк» совершила переход из Севастополя в Полярный и вошла в состав сил постоянной готовности Северного флота. С тех пор экипаж неоднократно участвовал в боевых службах и учениях, выполняя задачи командования в различных акваториях Мирового океана.



- У родного причала
- Командир ПЛ «Липецк» капитан 2 ранга С.Крошкин
- Старший помощник командира ПЛ капитан-лейтенант В.Монако и командир БЧ-5 старший лейтенант К.Снаговский в центральном посту
- Старшина команды трюмных старший мичман Д.Мстоян и трюмный матрос В.Махмудов за продуванием цистерны главного балласта



- Командир соединения ПЛ капитан 1 ранга О.Голубев
- Курсом – в заданный район учений
- Командир БЧ- 4, 7 капитан-лейтенант А.Смирнов и командир ЭВГ старший лейтенант В.Неклюдов в боевом информационном посту

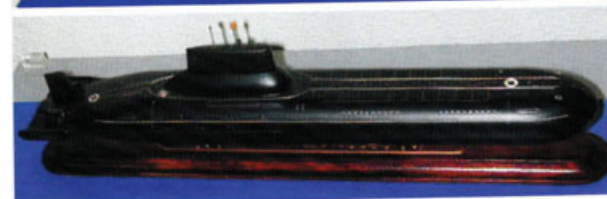
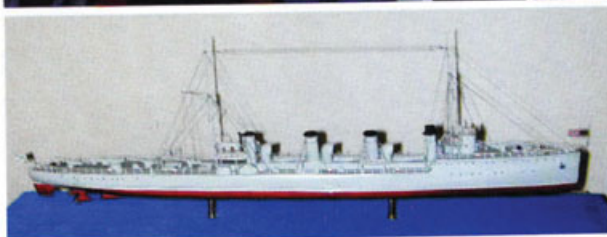
Фото Ю.Пахомова
и А.Ямаша



Открытие исторической галереи на Центральном командном пункте ВМФ

На снимках:

- ♦ Архитектор А.Извеков, начальник ЦКП ВМФ контр-адмирал В.Пепеляев, художник-моделист В.Трубилов, заслуженный художник России В.Суровцев
- ♦ Президент «Клуба приключений» Д.Шпаро и заместитель Главнокомандующего ВМФ по воспитательной работе контр-адмирал Ф.Смуглин
- ♦ Экспозиция выставки



до заявлений и исковых требований связано с необеспечением положенными видами довольствия (около 80%), значительная часть относится к обжалованию действий (бездействия) воинских должностных лиц по вопросам прохождения военной службы, а также обеспечения жилыми помещениями.

Наиболее распространенными причинами нарушений законных прав и свобод военнослужащих являются:

- незнание или неглубокое знание воинскими должностными лицами как конституционных положений о правах и свободах граждан, законов «О статусе военнослужащих», «О воинской обязанности и военной службе», так и других законов и нормативных правовых актов, регулирующих права и свободы военнослужащих;

- отсутствие достаточной юридической проработки издаваемых (принимаемых) органами военного управления приказов и распоряжений, касающихся прав и свобод военнослужащих;

- несоответствие отдельных действующих нормативных правовых актов органов государственной власти и военного управления как конституционным положениям о правах и свободах граждан, так и законам;

- отсутствие механизмов реализации правовых норм по обеспечению прав и свобод военнослужащих, а также безнаказанность должностных лиц, допустивших их нарушения;

- прямое игнорирование некоторыми должностными лицами органов государственной власти и военного управления конституционных положений, законов и иных нормативных правовых норм при принятии решений, касающихся прав и свобод военнослужащих;

- невыполнение должностными лицами Правительства РФ Закона «О бюджете» по финансированию Вооруженных Сил РФ и других воинских формирований, обеспечению военнослужащих всеми видами довольствия.

Всё это свидетельствует, что военные суды играют важную роль в сложившейся судебной системе Российской Федерации, обеспечивая надлежащее функционирование судебной власти в Вооруженных Силах РФ, других войсках и федеральных органах исполнительной вла-

сти, в которых законом предусмотрена военная служба. Между тем в последнее время определенными политическими силами страны неоднократно предпринимались меры по упразднению военных судов, которые, якобы, находятся в жесткой зависимости от органов военного управления и поэтому не могут объективно разрешать конфликты между воинскими должностными лицами и военнослужащими.

Авторы подобных проектов, возможно, не знают, что военные суды имеются практически во всех странах мира, являясь важной сферой правового регулирования. Ответы же на вопросы о месте военных судов в правовых системах тех или иных государств и о том, насколько рассмотрение дел в них соответствует принципам демократии, содержатся в положениях меморандума, принятого 8 июня 2003 г. Постоянным комитетом Совета Европы по правам человека в г. Страсбурге. На основе анализа практики Европейского Суда по правам человека был сделан основополагающий вывод о том, что наличие в государствах – участниках Конвенции (а Россия является таковой) военных судов само по себе не противоречит обязательствам этих государств в тех случаях, когда военное судопроизводство соответствует требованиям статей 5, 6 и 14 Европейской конвенции о защите прав человека и основных свобод¹⁰.

Конституционное и правовое положение военных судов в Российской Федерации полностью соответствует международным нормам. Судебная система Российской Федерации устанавливается Конституцией РФ и Федеральными конституционными законами, каковыми являются Законы «О судебной системе Российской Федерации» и «О военных судах Российской Федерации». Таким образом, порядок образования и деятельности, а также полномочия военных судов нашли свое законодательное урегулирование не в решениях органов исполнительной власти, а в Конституции и Федеральных конституционных законах самого высокого уровня.

При рассмотрении дел военные суды руководствуются не специальными нормами материального и процессуального

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

законодательства, а едиными для всех судов страны уголовным, гражданским, уголовно-процессуальным, гражданско-процессуальным кодексами и другими законами.

Военные суды выведены из состава Вооруженных Сил, входят в единую судебную систему и являются федеральными судами общей юрисдикции. Финансовое и материально-техническое обеспечение военных судов производится Судебным департаментом при Верховном Суде Российской Федерации, а не Министерством обороны РФ. Высшие воинские звания присваиваются военным судьям по представлению председателя Верховного Суда РФ Президентом Российской Федерации. Все военные судьи откомандированы из Вооруженных Сил и прикомандированы к военным судам, где и проходят военную службу.

Судьи военных судов обладают тем же статусом, как и другие судьи федеральных судов общей юрисдикции. Как все судьи Российской Федерации, военные судьи назначаются на должность Президентом РФ, а их полномочия прекращаются по решению квалификационных коллегий судей.

В настоящее время сохранено право рассмотрения всех дел, подлежащих рассмотрению федеральными судами общей юрисдикции, лишь за военными судами, дислоцирующимися за границей. Это вызвано необходимостью обеспечения права на доступ к правосудию другим гражданам РФ в воинских частях и учреждениях, дислоцированных за пределами России, а также невозможностью создания за границей иных судов общей юрисдикции.

Следует также иметь в виду, что осуществление в войсках правосудия требует от судей соответствующих практических знаний о жизни и деятельности войск, военного законодательства и воинских уставов. Судьи военных судов, как и другие военнослужащие, должны быть готовы действовать надлежащим образом в чрезвычайных условиях, в том числе в боевой обстановке, иметь специальные знания и военную подготовку. Необходимость осуществления своей деятельности непосредственно в выполняющих боевые задачи войсках,

в особой обстановке во время военных действий объективно требует создания судебных органов, особенности организации и комплектования которых позволили бы эффективно решать задачи осуществления правосудия в таких специфических условиях, в которых деятельность других судов общей юрисдикции является невозможной. Поэтому упразднение военных судов неизбежно повлечет за собой уничтожение отлаженной системы правосудия в Вооруженных Силах, что негативно повлияет не только на состояние законности в войсках, снижение воинской дисциплины, но и на их боеготовность и боеспособность в целом.

Объективный анализ конституционно-правового положения военных судов в системе органов государственной власти показывает их независимость от других ветвей власти, что является гарантией эффективности судопроизводства в вопросах обеспечения национальной безопасности.

Судьи независимы и подчиняются только Конституции и федеральному закону. Согласно ст. 121 Конституции РФ судьи несменяемы: их полномочия могут быть прекращены или приостановлены не иначе, как в порядке и по основаниям, установленным федеральным законом. В ст. 124 Конституции РФ содержатся положения о том, что финансирование судов производится только из федерального бюджета и должно обеспечивать возможность полного и независимого осуществления правосудия в соответствии с федеральным законом.

Эти основополагающие положения Конституции РФ нашли свое отражение в Федеральных конституционных законах «О судебной системе Российской Федерации» (ст. 5) и «О военных судах Российской Федерации» (ст. 5). При этом установлено, что в Российской Федерации не могут издаваться законы и иные нормативные правовые акты, отменяющие или умаляющие самостоятельность судов и независимость судей. Лица, виновные в оказании незаконного воздействия на судей, а также в ином вмешательстве в деятельность суда несут ответственность по федеральным законам. Так, за клевету в отношении судьи предусмотрена уго-

ленная ответственность (ст. 298 УК РФ); лица, виновные во вмешательстве в какую бы то ни было форме в деятельность суда в целях воспрепятствования осуществлению правосудия, несут уголовную ответственность в соответствии со ст. 294 УК РФ. За посягательство на жизнь лица, осуществляющего правосудие, за угрозу убийством, причинением вреда здоровью, уничтожением или повреждением имущества в отношении судьи установлена уголовная ответственность в соответствии со статьями 285, 296 УК РФ. Присвоение властных полномочий суда также наказуется в соответствии с уголовным законом.

Существенными являются положения ст. 6 Закона «О судебной системе Российской Федерации» о том, что вступившие в законную силу постановления суда являются обязательными для всех без исключения органов государственной власти, местного самоуправления, общественных объединений, должностных лиц, других физических и юридических лиц и подлежат неукоснительному исполнению на всей территории страны. При этом неисполнение постановления суда, а равно иное проявление неуважения к суду, влекут ответственность, предусмотренную федеральным законом. В соответствии с Кодексом РФ об административных правонарушениях предусмотрена административная ответственность за неисполнение распоряжения судьи (ст. 17.3) и непринятие мер по частному определению суда или по представлению судьи (ст. 17.4). Неисполнение приговора суда, решения суда или иного акта влечет уголовную ответственность по ст. 315 УК РФ; за неуважение к суду также предусмотрена уголовная ответственность (ст. 297 УК РФ).

Основополагающими в деятельности судов по обеспечению национальной безопасности государства являются положения ст. 7 Закона «О судебной системе Российской Федерации» о том, что все равны перед законом и судом. Суды не отдают предпочтения каким-либо органам, лицам, участвующим в процессе сторонам по признакам их государственной, социальной, половой, расовой, национальной, языковой или политической принадлежности либо в зависимости от

их происхождения, имущественного и должностного положения, места жительства, места рождения, отношения к религии, убеждений, принадлежности к общественным объединениям, а равно и по другим, не предусмотренным федеральным законом, основаниям.

Действующие нормы военно-уголовного законодательства были установлены Уголовным кодексом 1996 г. За время их действия судебная практика выявила и несовершенство ряда его норм, и существенные пробелы, способные негативно отразиться на состоянии правопорядка среди военнослужащих, боеготовности войск и в целом безопасности государства. Учитывая последнее, надо признать, что преступления против военной службы всегда в той или иной мере подрывают военную безопасность страны, посягают на интересы национальной безопасности, почему и имеют особую общественную опасность. Между тем санкции ряда норм это учитывают не в полной мере, санкции по различным составам уклонения от военной службы не согласованы между собой, а положения об уголовной ответственности за воинские должностные преступления нуждаются в пересмотре. До сих пор также не определена уголовная ответственность за преступления против военной службы, совершенные в военное время либо в боевой обстановке.

Вместе с тем надо признать, что воинские преступления причиняют и «общегуловный» вред, так что следует учитывать суммарный ущерб, причиняемый как основному объекту посягательства, так и дополнительному. Однако это правило не учтено в ст. 346 УК (умышленное уничтожение или повреждение военного имущества) и ст. 347 УК (уничтожение или повреждение военного имущества по неосторожности), санкции которых в целом совпадают с соответствующими общеуголовными (ст. 167, 168 УК – уничтожение или повреждение имущества).

Одним из необходимых условий успешного осуществления командирами (начальниками) возложенных на них задач является охрана от преступных посягательств их жизни, здоровья и телесной неприкосновенности, так как насильствен-

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

ные действия в отношении начальника направлены и против основ воинских отношений: они затрудняют или делают невозможным выполнение командиром (начальником) своих уставных обязанностей.

Согласно ст. 333 УК (сопротивление и принуждение) и ч. 2 ст. 334 УК – насильственные действия в отношении начальника (с причинением вреда здоровью вплоть до тяжкого) – предусмотрено наказание в виде лишения свободы на срок от 3 до 8 лет – в тех же пределах, что и по общеуголовной статье об умышленном причинении тяжкого вреда здоровью (ч. 1 ст. 111 УК). По части 2 ст. 111 УК (в том числе в связи со служебной деятельностью) предусмотрено наказание от 3 до 10 лет. По части 3 (группой лиц, в отношении двух или более лиц) – лишение свободы от 5 до 12 лет, а по части 4 (при неосторожном причинении смерти) – от 5 до 15 лет. Таким образом, в санкциях ст. 333 и 334 УК фактически не учтено, что насильственные действия в отношении воинского начальника совершаются во время исполнения им своего конституционного долга по защите Отечества, причиняя при этом вред не только здоровью потерпевшего, но и военной безопасности.

Общество справедливо осуждает неуставные взаимоотношения среди военнослужащих. Твердые уставные правила взаимоотношений – необходимое условие обеспечения боеспособности личного состава, выполнения им повседневных задач боевой подготовки. В большинстве случаев преступление против уставных правил взаимоотношений совершается из хулиганских побуждений. Сопровождаясь насилием, оно посягает не только на жизнь, здоровье и достоинство военнослужащих, но и на воинский правопорядок, т. е. в конечном счете на безопасность государства. Такое посягательство значительно опаснее простого хулиганства. Между тем сопоставление соответствующих санкций (ст. 213 УК – хулиганство и ст. 335 УК – неуставные взаимоотношения) показывает, что уголовный закон фактически не учел это обстоятельство.

Есть несогласованность санкций и по другим преступлениям против военной службы. Так, самовольное оставление части или места службы продолжительностью свыше одного месяца наказывается лишением свободы сроком до 5 лет (ч. 4 ст. 337 УК), а уклонение от военной службы на указанный срок путем симу-

ляции болезни, членовредительства, подлога документов или иного обмана наказывается содержанием в дисциплинарной воинской части сроком до одного года (ч. 1 ст. 339 УК).

Согласно ч. 3 ст. 331 УК РФ уголовная ответственность за преступления против военной службы, совершенные в военное время либо в боевой обстановке, определяется законодательством Российской Федерации военного времени. За 8 лет действия УК РФ оно так и не принято. Глава 33 УК РФ содержит только систему воинских преступлений мирного времени. Преступления военного времени практически декриминализованы.

В теории военно-уголовного законодательства есть два разных мнения о необходимости включения в УК преступлений против военной службы, совершаемых в военное время либо в боевой обстановке. Некоторые считают это излишним, поскольку, с точки зрения криминализации, преступления могут быть признаны только фактически совершаемые деяния, либо для совершения которых есть реальные предпосылки. Сторонники этого подхода полагают, что существование военно-уголовного законодательства, ориентированного на войну, было в какой-то степени оправдано только в период «холодной войны», завершение которой устраняет предпосылки для межгосударственных вооруженных конфликтов, чем и определяется исключение из УК воинских преступлений военного времени.

Оппоненты изложенной точки зрения считают предпочтительной превентивную криминализацию¹¹. Эта позиция более убедительна. Военно-уголовное право должно обеспечить военную безопасность. Опасность воинских преступлений зависит от времени и обстановки их совершения. При этом необходимо исходить из того, что военная организация государства и в мирное время, кроме подготовки к вооруженной защите, может привлекаться к выполнению отдельных задач в условиях боевой обстановки. Таковым может быть отражение агрессии на территории союзнических государств (Таджикистан), участие во внутренних вооруженных конфликтах немеждународного характера (Чеченская Республика). В указанных случаях возможно совершение воинских общественно опасных деяний, которые не предусмотрены в главе 33 УК РФ, а также в других главах Особенной

части УК РФ. К таковым могут быть отнесены: сдача или оставление средств ведения боевых действий, самовольное оставление боевого порядка или отказ действовать оружием, самовольное оставление части в боевой обстановке и др. Такого рода деяния могут причинить существенный вред боевой готовности войск, привести к неоправданным потерям среди личного состава и т.п. Это и диктует необходимость криминализации новых деяний как преступлений против военной службы и включение их в главу 33 УК РФ. Надо иметь в виду и то, что нормы военного времени призваны формировать высокие морально-волевые качества военнослужащих.

Именно так построено военно-уголовное законодательство многих стран. Оно предусматривает уголовную ответственность за воинские преступления как мирного, так и военного времени. В США это Единый кодекс военной юстиции (ЕКВЮ), во Франции – Кодекс военной юстиции (КВЮ), в Великобритании – Закон об Армии, в Украине – Уголовный кодекс (раздел XIX УК – преступления против установленного порядка несения воинской службы (воинские преступления)).

Представляется неоправданной также декриминализация таких составов преступлений, как разглашение военной тайны или утрата документов, содержащих военную тайну.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации № 671 от 30 июня 2002 года¹² из Дисциплинарного устава Вооруженных Сил РФ исключены положения о праве командиров подвергать военнослужащих за нарушение воинской дисциплины аресту с содержанием их на гауптвахте. Между тем судебная практика свидетельствует о том, что в 70 % случаев основными обстоятельствами, способствовавшими совершению военнослужащими уголовно-наказуемых преступлений как раз и являлось отсутствие надлежащей дисциплинарной ответственности за ранее совершаемые грубые дисциплинарные проступки. Поскольку воинские преступления являются угрозой как военной, так и национальной безопасности, то нельзя недооценивать отсутствие действенного механизма борьбы с грубыми нарушениями военнослужащими воинской дисциплины, так что настоятельно требуется разработка и принятие закона о дисциплинарном аресте военнослужащих¹³.

Таким образом, действующая система военно-уголовного законодательства нуждается в расширении норм, предусматривающих ответственность за совершение общественно опасных деяний, посягающих на военную безопасность государства. Проблема совершенствования действующего военно-уголовного законодательства является весьма актуальной и ее практическое решение позволит укрепить боевую готовность Вооруженных Сил, других войск и воинских формирований Российской Федерации и в целом существенно повлиять на обеспечение национальной безопасности России.

Примечания

1. Собрание законодательства Российской Федерации. – 2000. – № 2. – С. 170.
2. Собрание законодательства Российской Федерации. – 2000. – № 2. – С. 170.
3. Российская газета, 25.12.1993. – № 237.
4. Собрание законодательства Российской Федерации. – 1999. – № 26. – С. 3170.
5. Там же. – 2002 г. – № 46. – С. 4532
6. Там же. – 1996 г. – № 125. – С. 2954
7. Там же. – 2002 г. – № 1. – С. 1
8. Там же. – 2001 г. – № 52. – С. 4921
9. Размещено на сайте МО РФ по адресу: <http://www.mil.ru/articles/article5005.shtml>
10. Согласно ст. 6 этой Конвенции, «каждый имеет право при определении его гражданских прав и обязанностей или при рассмотрении любого уголовного обвинения, предъявленного ему, на справедливое публичное разбирательство дела в разумный срок независимым и беспристрастным судом, созданным на основании закона». См: Международные акты о правах человека. // Собрание документов. НОРМА-ИНФРА. – М., 1998.
11. Кислицын М.К., Самойлов А.С.. Перспективы совершенствования законодательства об уголовной ответственности военнослужащих. Право в Вооруженных Силах. – 2002. – № 1.
12. Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 27. – С. 2676.
13. Борисенко В.М. Необходим закон о дисциплинарном аресте военнослужащих. Российская юстиция. – 2003. – № 6.

**Генерал-майор юстиции
В.БОРИСЕНКО,
Председатель Балтийского флотского
военного суда,
кандидат юридических наук
г.Калининград**

Экономическая эффективность утилизации вооружения и военной техники ВМФ

В 1994 г. была принята «Федеральная целевая программа промышленной утилизации вооружения и военной техники на период до 2000 года». Позднее она была добавлена значительным количеством нормативно-правовых документов, в том числе Указами Президента РФ, постановлениями Правительства РФ, приказами Министра обороны РФ, его заместителя, Главнокомандующего ВМФ, а также приказами и распоряжениями руководства оборонно-промышленного комплекса.

Были названы сроки, в которые предстояло утилизировать (или обеспечить работы по утилизации) около 200 атомных подводных лодок, более 1000 крупных надводных кораблей и дизельных подводных лодок, а также большое количество морского оружия и боеприпасов, самолетов и вертолетов морской авиации, комплексов радиоэлектронного вооружения и других вооружений. Теоретически любой образец вооружения и военной техники ВМФ мог быть утилизирован по одному из четырех возможных вариантов: разделка на вторичные ресурсы, реализуемые на рынке; переоборудование в народнохозяйственный комплекс; разделка, но с восстановлением и сертификацией узлов и агрегатов, имеющих спрос на рынке; восстановление (как правило, с модернизацией) и реализация в качестве боевого комплекса на внешнем рынке.

Надо отметить, что проблема утилизации вооружения и военной техники легла в основу деятельности органов федерального и военного управления, командования ВМФ и руководства предприятия оборонно-промышленного комплекса, а также предприятий местной промышленности в регионах сосредоточения утилизируемых вооружений.

При этом учитывалось, что утилизация требует не только затрат, но и может обеспечить экономический эффект. Причем первый вариант являлся наиболее простым в организации и наименее эффективным с экономической точки зрения, а четвер-

тый – наиболее сложным по исполнению, но экономически наиболее эффективным. Варианты второй и третий были как бы промежуточными. Отсюда понятно, что на протяжении прошедшего десятилетия практически повсеместно применялся и продолжает применяться первый вариант утилизации ВВТ. Примером использования четвертого варианта явилось переоборудование авианесущего корабля «Адмирал Горшков» в авианосец для военно-морских сил Индии, решение по которому принято в 2004 г. Варианты второй и третий практически не использовались.

Проведение работ по утилизации вооружения и военной техники в части обычных вооружений предусматривало:

- обеспечение внебюджетного финансирования работ;

- организацию выпуска товаров народного потребления на базе узлов и агрегатов, демонтируемых с образцов вооружения и военной техники;

- обеспечение развития и использования новых утилизационных технологий;

- постепенное создание в стране промышленности утилизации вооружения и военной техники;

- широкое привлечение к решению проблемы утилизации вооружения и военной техники научного потенциала Министерства обороны и оборонно-промышленного комплекса.

Однако анализ хода работ по реализации программы утилизации показал, что поставленные задачи не решаются в полном объеме. Причин тому несколько, назовем хотя бы основные. Во-первых, в поставленные сроки уложиться было невозможно и они потребовали пролонгации до 2005 г. При этом особенно тяжелое положение сложилось с утилизацией атомных подводных лодок и решением сопутствующей проблемы обеспечения радиационной безопасности и развития системы транспортировки, хранения и переработки радиоактивных материалов и отходов. Во-вторых, экономика страны, Вооруженные Силы и Военно-Морской

Флот недополучили значительные объемы средств, в том числе валютных на выполнение программы утилизации. К тому же не была обеспечена со стороны государства поддержка промышленных предприятий оборонно-промышленного комплекса РФ в сложных экономических условиях. И последнее, практически не было организовано производство товаров народного потребления на базе узлов и агрегатов с утилизируемых образцов вооружения и военной техники. В практике работы большинства предприятий, к сожалению, не нашли применения многие эффективные утилизационные технологии.

В результате проблема утилизации вооружения и военной техники продолжает оставаться актуальной. Подлежит дальнейшему совершенствованию организация и нормативно-правовая база, регулирующие проведение работ, требуется повышение уровня научного обоснования принимаемых решений, поиск и обоснование направлений повышения экономической эффективности утилизации вооружения и военной техники ВМФ.

Какие же направления и задачи в повышении эффективности утилизации вооружения и военной техники ВМФ представляются наиболее важными на современном этапе?

Прежде всего, назрела необходимость пересмотра решения вопроса собственности утилизируемых вооружений и военной техники. Представляется наиболее правильным передача ее Министерству обороны РФ, на ответственном хранении которого они находятся и из бюджета которого было оплачено их приобретение. Такое решение позволит «разбудить» у соответствующих военных руководителей, участвующих в решении проблемы, чувство «хозяина», заинтересованного в максимальной экономической эффективности конечных результатов. Вопрос же взаимодействия с Мингосимуществом РФ и Госбюджетом надо решать в федеральных органах управления. Исключение может составить лишь утилизация атомных подводных лодок, передаваемых Минатому.

Следует отметить, что практика передачи на утилизацию образцов вооружения и военной техники ВМФ многочисленным предприятиям различных форм собственности даже с использованием конкурсных начал привела к вытеснению из числа участников предприятия Министерства обороны, которые фактически выполняли работы по утилизации, но в качестве контрагентов, по договорам с коммерческими организациями, выигравшими тот или иной конкурс и име-

ющими лицензию на право участия в работах. В результате предприятия Министерства обороны (судоремонтные заводы ВМФ, в частности) упустили существенные возможности по экономическому обеспечению своего функционирования и развития.

Ситуация сегодня сложилась такова, что действующий порядок формирования Государственного оборонного заказа на утилизацию вооружения и военной техники в условиях отсутствия государственного финансирования не обеспечивает возможности предприятий планировать свою финансовую деятельность и привлекать инвестиции на развитие производства и внедрение новых утилизационных технологий.

Видимо, есть смысл провести ревизию вооружения и военной техники ВМФ, подлежащие утилизации в ближайшей перспективе и по ее результатам выработать рекомендации по утилизации, предусматривающие экономическую эффективность для ВМФ конечных результатов. При этом отдельно рассмотреть утилизацию корпусов надводных кораблей и дизельных подводных лодок, морского оружия и боеприпасов, комплексов морской авиации и радиоэлектронного вооружения.

И последнее, о чем хотелось бы сказать: представляется целесообразным с целью повышения научной обоснованности проведения работ по утилизации вооружения и военной техники ВМФ и дальнейшего повышения экономической эффективности их проведения создать в ВМФ штатный независимый научный орган (например, в структуре Экспертного совета при Главнокомандующем ВМФ), к работе которого могли бы привлекаться ведущие ученые и специалисты ВМФ и промышленности и на который могли бы быть возложены функции научного координационного центра как по разработке и обоснованию отдельных решений в данной области, так и по решению проблемы утилизации вооружения и военной техники ВМФ в целом.

В заключение представляется необходимым призвать широкую флотскую общественность и, прежде всего, органы военного управления, ученых, профессорско-преподавательский состав военно-учебных заведений ВМФ, а также специалистов предприятий ВМФ к анализу рассмотренной проблемы утилизации вооружения и военной техники ВМФ и к активизации усилий в целях повышения эффективности.

Генерал-майор И. ШЕВЧЕНКО,
начальник Финансово-экономического
управления ВМФ

Через тернии — к контракту

В августе 2003 года Правительством Российской Федерации принята программа о переходе к комплектованию ряда соединений и воинских частей военнослужащими на контрактной основе. Работа в этом направлении уже идет. Контрактников «приглашают» прежде всего в воинские части с так называемым повышенным риском службы.

Не остался в стороне от нового дела и Черноморский флот. Примерно два года назад на контрактный принцип комплектования были переведены экипажи ГС «Приазовье» и МТЩ «Ковровец». И хотя сегодня на «гидрографе» и морском тральщике осталось чуть больше половины этих «профессионалов», все же опыт в этом деле появился. Флот имеет как бы прообразы будущих корабельных экипажей, укомплектованных на контрактной основе. Однако что касается профессионализма, т.е. военного мастерства контрактников, то это другой вопрос.

В принципе, об этом написано и сказано немало и повторяться нет смысла. Попробуем посмотреть на проблему с другой стороны.

В разные периоды нашей истории «профи», выражаясь современным языком, составляли от трети до половины общей численности армии и флота. Но сверхсрочники и контрактники в низовом звене как бы терялись из-за своей малочисленности и находились посередине между офицерами и мичманами, с одной стороны, и солдатами и матросами — с другой. При этом первые по собственной воле избрали свою жизненную стезю, другие призваны на военную службу на определенное время и, чего греха таить, многие с нетерпением ждут «дембель».

А контрактник — матрос или старшина — находится посередине между двумя прослойками. Но в сознании командиров они остаются некими «полупризывниками», с

которыми подчас и неясно, как надо поступать. Из-за подобных рудиментов «призывной психологии» часто происходит непонимание места и роли контрактников на кораблях, отсюда нередко возникают ошибки и недостаточное внимание начальников к укомплектованию подразделений военнослужащими по контракту. Все понимают, что профессионально подготовленные матросы и старшины необходимы, но насколько профессионализм набираемых по контракту окажется, с одной стороны, достаточно высоким, с другой, что немаловажно, востребованным — это сказать трудно.

Реальное положение дел с комплектованием личного состава по контракту на Черноморском флоте дает повод для весьма осторожного оптимизма. На первое января 2004 г. ровно треть старшинских и матросских должностей у нас занимают моряки-контрактники, причем, многие уже служат по десять и более лет. В полном соответствии с требованиями Генерального штаба Вооруженных сил России удалось наполовину заместить контрактниками должности младших командиров. В 2003 г. на ЧФ по контракту были приняты 304 человека.

Вместе с тем надо признать, что путь этот весьма тернист. За прошлый год только за несоблюдение условий контракта со стороны военнослужащих пришлось уволить 69 человек, 30 человек сами пожелали не продлевать контракт. Особенно не густо с контрактниками на боевых кораблях, в береговых войсках и морской пехоте. Мечта любого призывника служить в «черных беретах» у старослужащего морпеха исчезает и не становится побудительным мотивом в выборе жизненного пути: чаще всего ребята увольняются в запас.

— Все достаточно просто, — говорит о сложившейся ситуации командир десан-

тно-штурмового батальона подполковник В.Клименко. – Матросы и сержанты, достойные стать профессионалами десанта, куда востребованней на «гражданке». И, высказывая искренние слова благодарности своим командирам за полученные знания, они возвращаются домой. На службу по контракту соглашаются очень часто те моряки, перед которыми ворота воинских частей следует держать попросту закрытыми.

В частях тыла, эксплуатации вооружений и судоремонта, морской авиации должности командиров отделений, как бы в противовес боевым частям и кораблям, полностью укомплектованы старшинами и сержантами – контрактниками. Похожая в чем-то ситуация сложилась и на наших боевых единицах. Контрактники охотно идут служить продовольственными и вещевыми баталерами, водолазами, механиками, гидроакустиками, операторами радиолокационных станций обнаружения, наведения и целеуказания, но когда речь идет о малоприменимой на гражданской стезе профессии, интерес потенциальных кандидатов в контрактники к ней резко снижается.

Серьезный барьер к набору контрактников на боевые корабли – это далеко не самые лучшие бытовые условия и зачастую не ограниченный никакими рамками рабочий день с постоянными авралами. Последнее, кстати, отпугивает людей даже больше, чем бытовые вопросы. А между тем в Корабельном уставе-2001 регламент служебного времени определен из расчета на 40-часовую рабочую неделю. Как ее выдержать даже при классических трех сменах боевого замещения, принятых на всех боевых единицах флота? Караулы, дежурства, вахты, в изобилии выпадаемые на долю контрактников, также делают нормированный 8-часовой рабочий день утопией. Но дело даже не в «сидячках», как говорят на кораблях, не в исполнении обязанностей дежурно-вахтенной службы. Более всего «достаю» людей разного рода авралы, из-за них моряки лишаются возможности планировать свое личное время. Если сюда приплюсовать всевозможные переработки в качестве дополнительных суток к отпускам, то проблема становится сродни снежному кому. Ведь если командир от-

деления в отпуске, то кому-то из его коллег приходится нести за него вахты, находясь в боевом замещении в режиме не трех, а всего двух смен. С личным составом по призыву тут проблем не возникает, ведь человек в любом случае постоянно находится на корабле, в части. Но с контрактником, у которого семья, которому необходим не безразмерный, а 8-часовой рабочий день, проблема в этом отношении есть.

Вот тут-то «полупризывная» психология и начинает играть свою роль. О том, что матрос-контрактник обладает правом на полноценный, наравне с офицером или мичманом, отдых и сход с корабля, командиры подчас забывают. Именно так и провоцируется отток грамотных и дисциплинированных специалистов из экипажей. Контрактнику иногда попросту приходится жить в кубрике, питаться в матросской столовой и сходить на берег по увольнительной. А как же семья, учеба в институте?

Надо сказать и о том, что на просьбу матроса-контрактника разрешить обучение в гражданском учебном заведении командир нередко отвечает отказом: а кто будет нести вахты? Между тем здесь налицо расхождение с действующим законодательством, т.к. военнослужащий-контрактник пользуется всеми правами и льготами и ничем не отличается в данном отношении от офицера, мичмана и прапорщика. В том числе и на проживание в городе вне службы, на получение образования. Но отчего-то в реализации своих прав он весьма часто оказывается ограничен малопонятной командирской «волей».

Что касается размера денежного довольствия, то оно хотя и не очень велико, но, по меркам Севастополя, Крыма, выглядит весьма солидно. Однако нюансы есть. Так, в части черноморских катерников капитана 1 ранга А.Сурова уже столкнулись со следующей ситуацией: контрактники начали увольняться с относительно комфортных по обитаемости и условиям службы ракетных катеров типа «Молния». Оказалось, едут на Север, в районы газо- и нефтедобычи, где зарплата значительно больше 800 гривен (около 5 400 рублей).

Впрочем, деньги – не единственная причина, почему многие потенциальные

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

кандидаты стороной обходят ворота флотских КПП, а контрактники, кои служат на кораблях, при любом удобном случае стремятся навсегда покинуть хитросплетение корабельных коридоров. Невыгодно во всех отношениях. Рабочий день не нормирован. Проценты к окладу корабельного состава почти не перекрывают продовольственной компенсации. Квартирное обеспечение плачевное. Многие ли из контрактников (матросов и старшин) стали за нынешний год счастливыми обладателями ключей от квартиры или хотя бы от общежития? Таковых от силы несколько десятков. Так что без социальной защиты и без солидного увеличения денежного довольствия решить задачу укомплектования армейских и флотских коллективов контрактниками нереально. И, прежде всего, следует отказаться от пресловутой «полупризывной» психологии. Мол, если мы обеспечим «профи» в материальном и социальном плане несколько лучше нынешних «срочников», то и решим проблему с комплектованием воинских коллективов. Вопросы регламентации службы необходимо решать исходя из категорий не «лучше – хуже», а «привлекательно – непривлекательно» это для молодых людей.

В этом отношении хотелось бы немного сказать об опыте Румынии и Грузии. Мне довелось побеседовать с командиром румынского корвета «Контр-адмирал Мачеллариу» капитаном 3 ранга Адрианом Леподату во время международных учений в рамках Черноморской военноморской группы «БЛЭКСИФОР». Говорили без переводчика, хозяин ходового мостика «Мачеллариу» хорошо владеет русским языком: в свое время обучался в 30-м учебном центре подготовки иностранных специалистов в Потти. На вопрос как обстоит дело с комплектованием его корвета профессионалами, Леподату ответил, что проблем нет, отбор матросов и старшин на корабль идет по конкурсу. Желающих более чем достаточно. Служба на флоте пользуется престижем благодаря стабильности в выплате денежного довольствия (где-то около 150 долларов), определенным социальным гарантиям.

Российский контрактник на боевом корабле получает денежной доволь-

ствие, вполне сопоставимое со своими румынскими коллегами. Но процент профессионалов у нас весьма невелик. Почему?

– Все очень просто, – поддержал разговор командир украинского корвета «Винница» капитан 3 ранга А.Тарасов. – Адриан, скажи, в какое время вы у себя «закрываете море на замок»?

– В шесть вечера.

– А смены боевого обеспечения на вашем флоте предусмотрены?

– Нет, на корабле остается только дежурный и вахта.

Что касается квартирнго вопроса, то в ВМС Румынии он решается в течение года – полутора после прихода молодого офицера на корабль за счет служебного жилья. Причем благодаря системе кредитов государственную квартиру можно выкупить.

Из бесед с грузинскими офицерами удалось выяснить, что первые бригады уже укомплектованы военнотружущими по контракту. При уровне денежного довольствия в пределах 400-450 лари (около 200 долларов) желающих служить много, ведь на «гражданке» средняя зарплата 50-60 долларов.

Таким образом, преимущества нового подхода к комплектованию ВС очевидны, и в армии и на флоте контрактников с каждым годом будет все больше. Новый же моряк требует совершенно иного отношения со стороны командиров. И, если хотите, неизбежного изменения самого мировоззрения военного руководителя.

Процесс перехода на добровольный принцип в комплектовании воинских коллективов Черноморского флота находится в решающей стадии, должности матросов и старшин ныне на треть заполнены контрактниками. И при повышении уровня социальной защищенности «государевых людей», при планомерной работе командования по заключению контрактов с достойными специалистами есть все шансы на успех.

Капитан 2 ранга А. ЧЕБОТАРЕВ
г.Севастополь

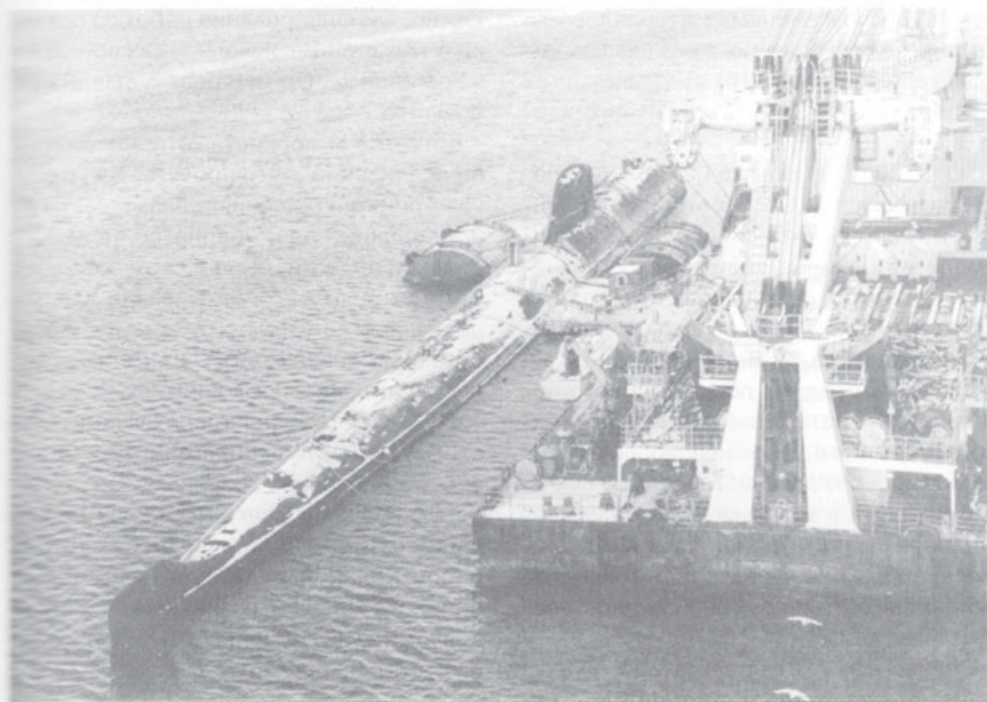
Проблемы и суждения

ГДЕ И КАКИМ СТАНЕТ ПОСЛЕДНИЙ ПРИЧАЛ ПЕРВОГО АТОМОХОДА

После распада Советского Союза, в период реформирования и оптимизации Вооруженных Сил России, из боевого состава Военно-Морского Флота были выведены атомные подводные лодки разных проектов и поколений. Среди них и подводные лодки проекта 627 (627А) – первенцы советского атомного подводного флота. В настоящее время многие из них дожидаются своей очереди на утилизацию, находясь в так называемых пунктах отстоя. В одном из таких пунктов на Северном флоте находится знаменитая К-3, известная как «Ленинский комсомол».

1957 год для страны и ее Военно-Морского Флота оказался судьбоносным. Именно в этом году 9 августа была спущена на воду первая в СССР атомная подводная лодка, получившая тактический номер К-3 и впоследствии вошедшая в историю атомного подводного флота как «Ленинский комсомол». Это событие можно сравнить

с полетом в космос Юрия Гагарина. Спуск на воду и ввод в строй подводной лодки К-3 открыли для Советского Союза эру освоения Мирового океана атомным подводным флотом. О масштабах работ по созданию первой отечественной атомной подводной лодки говорит тот факт, что к участию в программе были привлечены



АПЛ К-3 готова к буксировке. Гремиха.
Фото А.Яковлева

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

135 предприятий и организаций, расположенных практически на всей территории СССР, в том числе 20 конструкторских бюро и около 80 заводов-поставщиков различного оборудования. Вслед за К-3 вступили в строй уже серийные атомные подводные лодки проекта 627А. Из этих атомных подводных лодок была сформирована дивизия АПЛ в составе флотилии подводных лодок Северного флота.

Первые серийные атомные подводные лодки подтвердили, что они представляют собой действительно современное, мощное и надежное средство вооруженной борьбы на море в новых условиях. Именно в них сконцентрировались все основные показатели, характеризующие мощь Военно-Морского Флота СССР. Данный проект атомных лодок внес громадный вклад в развитие советского атомного подводного флота. Именно на лодках первого поколения отрабатывали принципы и методы эксплуатации новых систем вооружения и техники, особенно атомных энергетических установок с водо-водяным реактором, парогенераторов и циркуляционных насосов первого контура. На них проводили испытания новых конструкционных материалов для увеличения глубины погружения. Специально для лодок первого поколения была создана новая сталь для прочного корпуса.

На счету АПЛ проекта 627 (627А) много славных исторических страниц, успешных и героических походов. Эти походы имели и огромное политическое значение. Советский флот впервые доказал на деле, что может противостоять на равных флотам США и Великобритании. На атомных подводных лодках первого поколения отрабатывалась техника подводного плавания в ранее неосвоенных районах Мирового океана. Так, в 1962 г. АПЛ К-3 впервые в истории ВМФ СССР совершила поход в район Северного полюса, всплыла в назначенной точке, где экипажем был водружен Государственный флаг СССР.

Сейчас все АПЛ проекта 627 А (627) выведены из боевого состава ВМФ РФ и ждут утилизации. Что же касается первой АПЛ К-3, то, по мнению ветеранов,

необходимо принять срочные меры по сохранению этой подводной лодки и созданию на ней музея. Этот мемориальный комплекс будет памятником тем, кто создавал эти корабли, кто строил их и кто служил на них. Этот вопрос уже прорабатывался. Для этого конструкторским бюро «Малахит» еще в 1989 г. был разработан проект создания на базе АПЛ К-3 музея-памятника. В качестве возможных мест ее установки рассматривались города: Североморск, Северодвинск, Санкт-Петербург и Кронштадт. К этому списку можно добавить еще один вариант – г. Калининград, который также имеет право на такой музей. Преимуществом последнего предложения является то, что в г. Калининграде работает крупная музейная организация – Музей Мирового океана, который имеет опыт содержания и эксплуатации музейной ПЛ проекта-641 (Б-413). В музее существуют все необходимые службы для организации работы такого плана. Для осуществления проекта необходимо объединить усилия многих общественных организаций, командования ВМФ, правительственных структур. Воплотить эту задачу в настоящее время будет непросто, но небезнадежно. Финансирование работ по созданию музея-памятника – дорогостоящее мероприятие. Однако цель оправдывает средства.

Есть уже и конкретные предложения по реализации этого проекта. Так, в случае принятия решения о размещении К-3 в Калининграде губернатор Калининградской области, бывший командующий БФ адмирал В.Егоров выразил заинтересованность в том, чтобы найти средства на докование АПЛ на местных судостроительных предприятиях.

ПЛ Б-413 в Калининграде стала не просто музеем-памятником, а приобрела особое значение, сравнимое с крейсером «Аврора» в Санкт-Петербурге. Если рядом с ПЛ Б-413 станет АПЛ К-3, то этот район Калининграда будет еще более привлекательным и значимым. Нельзя допустить уничтожения АПЛ К-3. История нам этого не простит.

Е. БАВРИН

ВОЗМОЖНЫЙ ПУТЬ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ КОНСТРУКЦИИ ПЛ

На страницах нашего журнала, как правило, выступают заслуженные специалисты и профессионалы своего дела, обладающие достаточным опытом, сроком службы и служебным положением. Конечно, им есть чем поделиться с читательской аудиторией. Но, к сожалению, среди наших авторов практически нет курсантов, лейтенантов, младших офицеров. А ведь проблем у них не меньше, чем у опытных профессионалов. Как они справляются с поставленными задачами, какие вопросы возникают у них в освоении первичной должности, как они оценивают свои перспективы в службе, каким видят будущее отечественного флота – обо всем этом очень хотелось бы знать непосредственно от них.

Недавно в адрес редакции по электронной почте пришло письмо от одного молодого офицера. Вот что он пишет: «Разрешите представиться – Белозерцев Дмитрий Игнатьевич. В 2000 г. окончил ВВМИРЭ имени А.С.Попова. Именно поэтому проблемы автоматизации, затронутые мной в письме, для меня очень близки. Хочу поделиться некоторыми вопросами с читателями журнала...»

Что ж, мы с удовольствием предоставляем слово молодому офицеру, который, к сожалению (возможно, из скромности), не указал своего адреса и места службы.

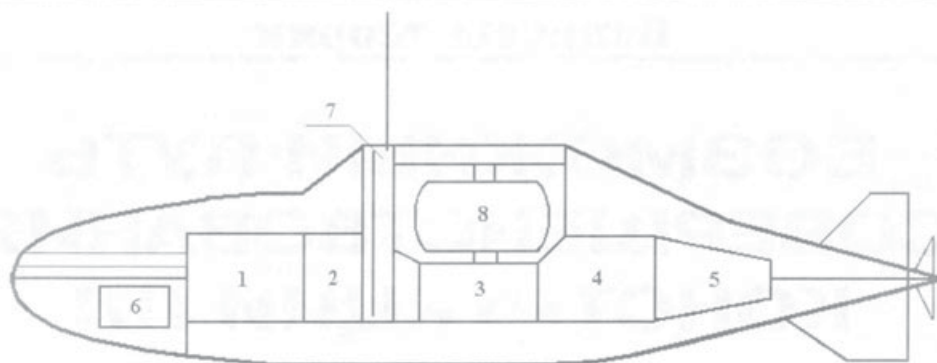
Военно-Морской Флот переживает сейчас не лучшие времена. Но и в этих условиях нельзя не задумываться о путях и перспективах его дальнейшего развития.

Подводные лодки являются грозным оружием в войне. Но вместе с созданием самых первых подводных лодок, их конструкторы и изобретатели уделяли большое внимание спасению экипажа ПЛ в случае аварии. Ведь давно известно, что воюют не корабли, а люди. ПЛ гибнут как в мирное время, так и в ходе боевых действий. Вместе с ними гибнут опытные подводники, на подготовку которых уходит много времени и средств.

Опыт войн показывает, что количество не всегда соответствует качеству, случается и наоборот – увеличение количества современного вооружения без улучшения качества подготовки личного состава не спасает от поражения. В этой связи можно привести пример Германии, которая в двух мировых войнах широко использовала свои ПЛ. Но в этих войнах накопление количества находящихся в строю ПЛ, и даже их совершенствование,

не помогло Германии обрести победу на море. Конечно, одной из причин этого являлась нехватка опытных экипажей. Спешно сформированные и слабо подготовленные, они подчас гибли в своём первом боевом походе. Но гибли также и хорошо подготовленные опытные экипажи, причем, отчасти потому, что имеемые в то время средства спасения не могли уберечь их от гибели.

В настоящий момент на ПЛ ВМФ одним из средств спасения подводников является всплывающая спасательная камера (ВСК), которая применяется, начиная с ПЛ третьего поколения. Вполне логичным представляется дальнейшее её развитие в отдельный отсек управления, который в случае аварии и гибели ПЛ стал бы средством спасения. Итак, есть ПЛ – носитель сверхмощного оружия. Есть спасательный подводный аппарат – всплывающая спасательная камера (ВСК). Осталось от ПЛ и ВСК перекинуть «мостик» к отсеку управления – всплывающей камере. Достаточно размещения в этом отсеке центрального поста, и мы получим



1 – отсек вооружения; 2 – отсек аппаратуры; 3 – жилой отсек; 4,5 – отсеки ЭУ; 6 – антенна ГАК; 7 – выдвижные устройства; 8 – ВСК-ЦП, отсек управления.

всплывающую спасательную камеру – центральный пост (ВСК-ЦП).

В настоящее время нет принципиальных технологических препятствий для создания полностью автоматизированных ПЛ. Современный уровень развития компьютерных и информационных технологий дает возможность создать компактные малогабаритные пульты управления. Это позволяет сконцентрировать всё управление оружием и механизмами ПЛ в одном месте и максимально ограничить присутствие личного состава в отсеках ПЛ. При этом можно исключить обслуживание оружия и механизмов непосредственно во время учений или реального боя, когда все члены экипажа должны будут находиться в отсеке управления – центральном посту. Автоматизация ПЛ позволяет значительно сократить экипаж. В какой-то степени это выглядит, как повторение 705-го проекта, но на более высоком технологическом уровне.

Концентрация всех постов управления в одном объеме в совокупности с их малыми габаритами создаёт возможность использования этого же отсека как всплывающей спасательной камеры – ВСК-ЦП. Сами по себе все пульты управления должны представлять собой терминалы. Никакой аппаратуры и оборудования, кроме поддержания жизнедеятельности, в отсеке быть не должно. Аппаратура радиоэлектронного вооружения и управления механизмами может быть сосредоточена в одном специализированном отсеке.

Создание ПЛ такой компоновки, возможно, потребует немалых средств, которые,

прежде всего, должны быть затрачены на опытно-конструкторскую деятельность. Возможно, потребуется разработка принципиально новых средств автоматизированного управления и их программного обеспечения. При этом следует добиться открытости архитектуры АСУ ПЛ, чтобы обеспечить её наращиваемость и модернизацию как аппаратную, так и программную. Стандартизация архитектуры АСУ для всех ПЛ будет способствовать упрощению обслуживания и обучения и, как следствие, удешевлению эксплуатации. Автоматизация требует значительно большей степени комплексирования средств управления и вооружения. Соответственно должна быть высокой надёжность всех механизмов и средств ПЛ.

Создание таких ПЛ предполагает и создание берегового комплекса базирования, способного обеспечить полноценное обслуживание, ремонт и диагностирование состояния ПЛ. Это позволит оставаться ПЛ в составе флота в течение долгого времени, а не вырабатывать свой ресурс в течение двух десятков лет после постройки.

Преимуществом такой компоновки, на мой взгляд, является возможность создания ПЛ, способных действовать в более широком диапазоне глубин Мирового океана, со всеми вытекающими отсюда тактическими и стратегическими преимуществами.

Конечно, в ближайшие годы вряд ли стоит ожидать появления подобных кораблей, но, как знать, может быть, момент их рождения не за горами.

Д. БЕЛОЗЕРЦЕВ

Счастливым океан штурмана Ворошилова

В тот день встреча на причале с заместителем главного штурмана Черноморского флота капитаном 1 ранга Михаилом Ворошиловым состоялась вполне случайно. Мы вместе ждали «оказии» на противоположный берег Севастопольской бухты. Разговорились. О службе. О карьере. Об офицерской судьбе, которая у нынешней молодежи складывается подчас весьма непросто.

— Дело, по-моему, не в судьбе, не в удаче, — подумав, сказал Михаил. — Надо самому постоянно учиться, постоянно стремиться к росту, ставить перед собой цель, видеть перспективу. А, сделав выбор, уже не отступать, не сворачивать с курса. Если он только, как у нас, штурманов, принято говорить, не ведет к опасности.

Офицерская судьба к самому Ворошилову поначалу была не совсем благосклонна. Служил на малых кораблях в охране водного района, так что перспективы вроде бы немногие. Однако Михаил, как только появилась возможность, поступил в академию, успешно ее окончив, затем был назначен флагманским штурманом соединения надводных кораблей.

Впрочем, с М.Ворошиловым мы познакомились еще раньше, когда он служил в дивизионе «Альбатросов». Помнится, в том, 1992 году, к нам в охрану водного района пришло 25 лейтенантов. Однако до весны дослужили всего двое. Корабли оказались буквально оголены. Осо-

бенно не хватало штурманов. И вот тогда как дивизионный специалист он оказался буквально нарасхват. Казалось, вообще не сходил на берег, а если и сходил, то только для того, чтобы перескочить с одной боевой единицы на другую. Всегда приветливый, спокойный, Михаил казался двужильным, всецело поглощенным какой-то заветной, помогающей ему жить, целью. Лишь раз мы увидели его раздраженным. Тогда к нам в часть прибыл ка-

питан 1 ранга С.Гарматенко, бывший в ту пору заместителем главного штурмана ЧФ. В его задачу входило проверить подготовку офицеров-штурманов по специальности. Ворошилов в то время уже был назначен флагманским специалистом. Когда проверяющему стало ясно, что подчиненные Михаила не горят желанием повышать свое профессиональное мастерство, он не удержался, сделал выговор флагманскому штурману.

— Да что с них взять? — возмутился обычно сдержанный Михаил. — Эти лейтенанты уже видят себя воротилами

большого бизнеса, и им, как они сами говорят, по «барабану» весь наш флот.

Вспоминая то время, надо отметить, что лишь немногие из тех, кто тогда ушел с флота, преуспели на «гражданке». Михаил же в возрасте 39 лет был назначен заместителем главного штурмана ЧФ, получил звание капитана 1 ранга.

А до того была сложная подготовка к походу черноморских кораблей в Индийский океан, куда пути вели через Суэцкий канал. Отряд боевых кораблей Чер-



А.Ворошилов

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

номорского флота возглавлял вице-адмирал Е. Орлов.

Штурманом отряда был назначен тогда еще капитан 2 ранга М. Ворошилов. Он во второй раз проходил по Суэцкому каналу. Первый раз в молодости, в бытность командиром штурманской боевой части малого противолодочного корабля "Комсомолец Грузии". Тогда, в далеком уже 1987 году, его "Альбатрос" следовал в Персидский залив для выполнения задач охраны судоходства.

"Танкерная война" была в самом разгаре. И наше правительство предпринимало все меры для защиты советских судов от минной опасности, от возможных нападений фанатично настроенных диверсантов. И – странное совпадение. И тогда, и во второй раз с нашими моряками работал один и тот же лоцман. Михаил узнал его, хотя, конечно, за 17 лет человек сильно изменился. Лоцман немного говорил по-русски, что, несомненно, сыграло свою роль при назначении его на российский отряд кораблей. Нельзя сказать, что поход в 1987 г. был спокойным. Со всем наоборот. Опасность подстерегала каждую минуту. «Ксировцы» – так моряки называли на русский лад воинов корпуса стражей исламской революции (КСИР) отчаянно насакивали на своих малоразмерных катерах на любые корабли, под каким бы флагом они ни шли. Михаил долго помнил, как впервые сыграли боевую тревогу на «Комсомольце Грузии». На минах со зловецей периодичностью подрывались танкеры. Наполненные до отказа, стальные исполины, бывало, горели целыми неделями, несмотря на все попытки спасателей.

В том походе молодому навигатору учиться приходилось, что называется, на ходу. Несколько месяцев работы с огромным напряжением лишь закалили волю, выковали настоящий морской характер.

И вот теперь он возвратился в счастливый океан своей офицерской юности, но уже в новой ипостаси. В походе Михаил узнал о присвоении очередного офицерского звания. Можно сказать, что здесь, на просторах древнего океана Михаил Ворошилов сдавал экзамен в новой должности. При подготовке к такому экзамену во многом помогли ветераны, особенно капитан 1 ранга в отставке Ю. Приз, флагманский штурман 8 ОПЭСК в 1981-1984 годах. Его главная рекомендация

была примерно такова: ничего не следует бояться, ни Суэцкого канала, ни Красного, ни Аравийского моря, ни Индийского океана. А вот с техникой может возникнуть проблема. Высокая влажность, едкие частицы соли, жара вкупе с частыми штормами способны вывести из строя даже самую надежную и современную аппаратуру. Следовательно, ее необходимо готовить по самым высоким критериям. А что насчет погоды, она и в Черном море

способна доставить немало неприятностей, а там, за Суэцем, ветрам действительно есть где разгуляться. Все прелести неблагоприятной погоды довелось испытать морякам России в Индийском океане. В Аравийском море даже пришлось столкнуться с песчаными бурями. От пустынной пыли надстройки кораблей подчас казались серовато-желтыми.

В общем, штурманская служба справилась с поставленными задачами, хотя работа была весьма напряженной. Обеспечение пуска ракет стратегической авиации России и стрельб главным ударным комплексом –

все это потребовало совместных усилий от всех кораблей. ГРКР "Москва" завоевал приз за стрельбу главным ударным комплексом, в чем, несомненно, есть немалая доля штурманского труда.

Хорошо показали себя в океане штурманские династии: сыновья штурманов капитан-лейтенант А. Кобзарев, старший лейтенант О. Мальцев оказались достойными своих отцов. Впрочем, Ворошилов с похвалой отзывался и о капитан-лейтенанте И. Дмитриеве, хотя тот и не являлся представителем громкой навигаторской фамилии.

И вопрос возник как бы сам по себе.

– Михаил, тебе приходится постоянно общаться с молодыми лейтенантами. Как они, на твой взгляд, лучше или хуже нас в их возрасте?

– Они ни лучше и не хуже, – серьезно ответил Ворошилов, – они другие, они такие, какие есть. Трудностей много, но все преодолимо. Я убежден, самые тяжелые для флота времена позади. Теперь надо наверстывать упущенное, и мы, старшие, должны помочь молодежи найти себя. Время выбрало нас для этой цели.



Капитан 2 ранга А. ЧЕБОТАРЕВ
г. Севастополь

БДК «Минск»

**20 ЛЕТ
НА СЛУЖБЕ
РОДИНЕ**



На снимках:

- В походе
- Командир корабля капитан 2 ранга В.Ерёмин
- Командир БЧ-2 лейтенант Д.Блинчевский проводит тренировку артиллерийского расчета
- Вахтенные на машинных телеграфах мичман П.Клоков и старшина 1 статьи В.Сокирлей
- В часы досуга
- Вахтенный офицер капитан-лейтенант А.Игошин и дежурный по связи мичман А.Фатеев

Фото Ю.Пахомова



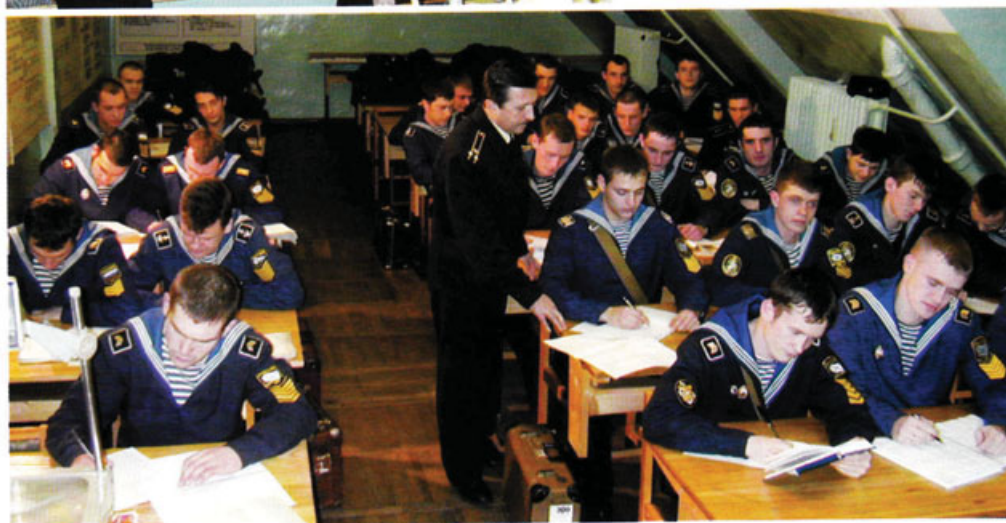


Балтийский военно-морской институт имени адмирала Ф.Ф.Ушакова



На снимках:

- ♦ Заместитель начальника института по воспитательной работе капитан 1 ранга В.Рудник беседует с курсантами
- ♦ Старший преподаватель кафедры математики доцент И.Мартыанова проводит занятия с курсантами
- ♦ Старший преподаватель капитан 1 ранга Ю.Войтенко в классе ракетно-артиллерийского факультета





- Начальник кафедры боевой подготовки доцент капитан 1 ранга С.Родионов и заместитель начальника института по учебной и научной капитан 1 ранга В.Звада

- Занятия проводит начальник кафедры кораблевождения капитан 1 ранга А.Бердючин

- На контрольных занятиях с курсантами начальник кафедры артиллерийского вооружения кандидат технических наук капитан 1 ранга М.Литовка

- Фото на память после принятия Военной присяги

Фото Ю.Пахомова





ОНИ ВОЗВРАЩАЮТ ВОЕННЫХ МОРЯКОВ В СТРОЙ

32-ОЙ ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ КЛИНИЧЕСКИЙ ГОСПИТАЛЬ

- Ведущий хирург 32-го ЦВМКГ, врач высшей категории кандидат медицинских наук полковник медицинской службы А.М.Задикян.
- Начальник II-го неврологического отделения майор медицинской службы Д.Комов, главный невролог ВМФ – начальник I-го неврологического отделения кандидат медицинских наук полковник медицинской службы В.Ангел, старший ординатор II-го неврологического отделения майор медицинской службы В.Пучков
- Начальник отделения оксигенотерапии врач высшей категории полковник медицинской службы М.Лотоцкий и старший ординатор подполковник медицинской службы В.Лебедев.



- Сеанс подводного вытяжения проводят медсестра-массажистка отделения физиотерапии Р.Антоник и врач-ординатор неврологического отделения И.Курнашкина
- Ординатор III хирургического отделения майор медицинской службы В.Ашейчик и старший ординатор подполковник медицинской службы В.Моргун в операционной.
- Перевязочная сестра III-го хирургического отделения Л.Скобелева и старшая медицинская сестра Е.Замковая в перевязочном кабинете.

Фото Ю.Пахомова



Каким должен быть выпускник военно-морского института?

Анализ опыта службы выпускников высших военно-морских учебных заведений за последние 10 лет показывает, что они в своем большинстве имеют хорошую тактическую и специальную подготовку, уверенно управляют введенными им подразделениями, могут обучать и воспитывать подчиненных, в установленное время сдают зачеты на допуск к управлению группой (боевой частью), работают над совершенствованием своих знаний, умений и навыков. Все это дает неплохие перспективы в службе.

Вместе с тем надо признать, что эти молодые офицеры воспитывались и обучались в непростое время преобразований и лишь благодаря устойчивости ранее сложившейся системе обучения и сохранившимся традициям военно-морские институты сумели решить поставленную задачу. Образовательный процесс в ВМИ сформировался давно и имеет крепкие организационные корни. Организован он в строгом соответствии с утвержденными ГК ВМФ учебными планами и программами, занятия проводятся по регламентированному расписанию, реализуются достаточно эффективные методы обучения, продолжают сохраняться внедренные в 80-е годы прогрессивные формы и приемы освоения сложных навигационных комплексов и систем. Традиционно проводится обмен опытом преподавания и кон-

троль за качеством образовательного процесса.

Именно эта давно придуманная система мероприятий и позволяет вполне удовлетворительно готовить молодежь к военной службе. Преобладающими недостатками в подготовке значительного числа выпускников ВМИ, как показывает практика, остаются: малая инициатива – 13,5%; теряются в сложной обстановке – 17 %; недостаточная требовательность к себе – 13,5% и к подчиненным – 9,4%; недостаточное трудолюбие – 11%; невыдержанность – 10,3%; тяжело переносят тяготы и лишения воинской службы – 10,4%; слабая исполнительность – 9,3%; недостаточно развита ответственность за порученное дело – 7,5%; требуют постоянного контроля – 13,2%. Отмечаются, хотя и в меньшей мере, и другие недостатки, в частности по специальности.

Таким образом основные недостатки в подготовке выпускников проявляются в слабости командирских и профессионально важных качеств (КК и ПВК).

Тем временем корабли второго и третьего поколения уже сегодня требуют специалистов с более высокой всесторонней подготовкой.

Исследования последних 10 лет (НИР «Качество 1-5»), включающие творческие разработки, оценки экспертов и представительный опрос большой группы опытных штурманов кораблей ВМФ (офицерский состав кораблей,

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

слушатели ВОК ВМФ, адъюнкты, преподаватели кафедр кораблевождения и технических средств кораблевождения), подвергнутые специальной обработке по апробированной методике, позволили сформулировать те приоритетные качества, какими должен обладать офицер, например штурман корабля и какие должны формироваться еще в период учебы на штурманских факультетах военно-морских институтов. К таким профессионально важным качествам относятся: профессионализм, ответственность, воля, контроль и самоконтроль, способность к анализу обстановки и принятию оперативных решений, аккуратность, исполнительность (собранность). Наиболее значимым является развитое чувство ответственности за точное выполнение обязанностей по занимаемой должности. Безответственность или низкий уровень ответственности проявляется в неисполнительности, в пренебрежении к требованиям руководящих документов и уставных положений, в отступлении от пунктуального выполнения требований инструкций и предписаний, в небрежном или халатном выполнении работы, в снижении требовательности к себе и подчиненным, в несвоевременности анализа обстановки и принятии решений, в недостаточной аккуратности, а также в других «послаблениях» и нарушениях, снижающих качество решения задач боевой подготовки и обеспечения навигационной безопасности плавания.

К наиболее значимым командирским и профессиональным качествам штурмана, по мнению экспертов, относятся профессионализм (знания, умения, навыки), воля и морально-психологическая устойчивость. Установлено, что ответственность связана (коррелирована) со многими личностными качествами штурмана, например с аккуратностью, точностью, пунктуальностью, контролем

и т.п. Следовательно, ответственность можно рассматривать как обобщающее качество, развивая которое можно совершенствовать другие качества штурмана, коррелирующие с ответственностью. В свою очередь, высокий уровень ответственности помогает совершенствованию других приоритетных качеств штурмана, способствующих обеспечению безопасности кораблевождения и эффективности использования навигационных комплексов и систем.

Вторым обобщающим качеством командира-штурмана является твердая воля. Она коррелируется с такими качествами, как твердость в управлении подразделением, настойчивость, самостоятельность, стойкость, мужество, героизм, целеустремленность. Следовательно, волю можно формировать, совершенствуя ее составляющие. Придавая исключительное значение профессионализму, ответственности, самоконтролю, исполнительности (собранности) и аккуратности, участниками НИР во главе с главным штурманом ВМФ контр-адмиралом В.И.Алексиним было сформулировано правило, определяющее важнейшие профессионально важные качества штурмана военного корабля: «Ответственность в кубе, плюс знания в квадрате, плюс исполнительность (собранность), плюс аккуратность, плюс самоконтроль». Если подготовка штурмана отвечает этой формуле, значит, можно не беспокоиться и за безопасность плавания, и за эффективное применение корабельного оружия.

Важнейшим способом формирования КК и ПВК у курсантов ВМИ является использование метода саморегуляции, предусматривающего самовоспитание, самообучение и самоформирование наиболее важных качеств, необходимых штурману современного корабля. Непростое это дело – настроить курсантов на саморегуляцию. Требуется обучить

убедить и настроить молодых людей на самовоспитание, самообучение и самоформирование КК и ПВК. В этой работе должны участвовать начальники курсов и профессорско-преподавательский состав. Процесс перехода на саморегуляцию должен контролироваться и сопровождаться поощрением тех, кто сумел достичь заметных успехов.

Второй способ формирования у курсантов КК и ПВК состоит в создании учебных и строевых ситуаций, которые реализовывались бы планомерно продуманно и способствовали бы проявлению (закреплению) у курсантов необходимых штурману качеств. Конечно, и учебные, и строевые мероприятия должны тщательно готовиться и постепенно усложняться до создания ситуаций, требующих нестандартных действий в экстремальной обстановке.

Третий способ основан на оценке отработанных качеств по четырехбалльной шкале, подобно тому, как это традиционно делается в образовательном процессе при оценке знаний, умений и навыков. При оценке каждого из отрабатываемых командирских и профессионально важных качеств предлагается пользоваться следующими уровнями:

высокий уровень, когда качество проявляется без заметных недостатков, практически идеально, оценка – 5 баллов;

высокий уровень, когда качество проявляется достаточно полно, но сопровождается заметными недостатками, оценка – 4 балла;

средний уровень, когда качество проявляется неполно, но положительные черты качества преобладают над негативными, оценка – 3 балла;

низкий уровень, когда качество проявляется с существенными недостатками и негативные черты качества преобладают над позитивными, оценка – 2 балла.

В ходе проводимых педагогических экспериментов по предложенной методике оценивались одновременно та-

кие качества курсантов штурманского факультета, как знания, исполнительность (собранность), аккуратность, самоконтроль, а в итоге определялась обобщенная оценка ответственности. Такие оценки различных качеств проводились на кафедрах кораблевождения, технических средств кораблевождения, тактики ВМФ, боевой подготовки, высшей математики. Отмечено их положительное влияние на качество проведения групповых занятий, семинаров, выполнения индивидуальных заданий, групповых упражнений, контрольных и других выдаваемых курсантам работ.

Все рассмотренные выше способы формирования качеств целесообразно применять в комплексе, что повышает эффект формирования у курсантов качеств, необходимых офицеру-специалисту.

Работа по воспитанию курсантов и формирования у них командирских и профессионально важных качеств будет плодотворной в том случае, если в учебном заведении будет создана система воспитания и обучения, в которой найдется место для активной работы каждому члену коллектива, начиная от начальника факультета (начальника ВМИ) и заканчивая младшими командирами и курсантами. Организационные структуры подобной системы качеств могут быть разными, однако представляется, что активное использование всех звеньев штатной структуры военно-морского института по специально разработанной методике поможет повысить качество подготовки молодых офицеров для Военно-Морского Флота России.

Контр-адмирал О.ДЕМЬЯНЧЕНКО,
начальник Санкт-Петербургского
ВМИ

А.ЛАВРЕНТЬЕВ, доктор военных
наук, профессор Санкт-
Петербургского ВМИ

ВМС НАТО: силы и средства спасания экипажей аварийных подводных лодок

8 февраля 2003 г. в ходе 39-й Мюнхенской конференции по вопросам политики безопасности Министром обороны РФ С.Ивановым и Генеральным секретарем НАТО Д.Робертсоном был подписан рамочный документ между Российской Федерацией и НАТО по спасанию экипажей аварийных подводных лодок, являющийся основой для дальнейшего развития сотрудничества в этой сфере. В сентябре того же года в Санкт-Петербурге был подписан проект соглашения между РФ и Великобританией в области спасания на море. А несколько раньше, в мае 2002 г., российская делегация в качестве наблюдателя была приглашена на учения «SORBET ROYAL-2002», в которых страны НАТО отрабатывали спасение экипажей аварийных подводных лодок. Учения проходили в проливе Каттегат, участвующие в учении силы базировались в военно-морской базе ВМС Дании – Фредерикс-Хавене.

Учения «SORBET ROYAL-2002» («СОРБЕТ РОЙАЛ») – это проверка теорий на практике, причем в ситуации, близкой к реальной, т.е. в морских условиях.

По данным зарубежных исследований, основные причины аварий ПЛ – это столкновения, пожары, неисправности оборудования, недостаточная подготовка экипажей. Известны два способа спасания: силами экипажа (с глубин до 180 м), а также посредством водолазного колокола или подводного аппарата, если глубина затопления больше 180 м или если самостоятельный выход людей с аварийной подводной лодки невозможен.

В настоящее время имеются следующие спасательные снаряды: погружная спасательная камера SRC и глубоководные спасательные подводные аппараты DSRV-1 и DSRV-2, принадлежащие США, а также подводные аппараты LR-5 (Великобритания) и URF (Швеция).

Способ спасания подводников с обеспечением спасательных сил и использованием перечисленных выше средств, по мнению специалистов НАТО, предпочтителен как более безопасный и эффективный.

Основной целью учений «SORBET ROYAL-2002» являлась координация действий по спасанию подводников с затонувшей ПЛ. Предусматривался сбор и размещение спасательных средств, предоставляемых Канадой, Данией, Францией, Грецией, Италией, Норвегией, Польшей, Швецией, Великобританией и США.

Основная задача учений состояла в демонстрации способности НАТО организовать взаимодействие сил при спасании экипажа аварийной ПЛ любого государства, участвующего в работе НАТО по данной проблеме.

Другие задачи состояли в следующем: показать возможность спасания подводников с использованием спасательных подводных аппаратов (СПА) и других средств;

провести тренировку экипажей подводных аппаратов в условиях, близких к реальным;

показать возможность совместимости технических средств спасания разных государств;

ознакомить всех прибывших на учения со спасательными технологиями, в том числе дать возможность участникам приложить свои силы и обогатить свой опыт;

отработать передачу средств поддержания жизнедеятельности (комплектов ELSS) на аварийную ПЛ;

отработать задачу поиска аварийной ПЛ, задачу вентиляции ее отсеков с применением натовских спасательных средств.

Учения должны были также послужить делу совершенствования спасательных средств и технологий и выработке рациональной схемы распределения спаса-

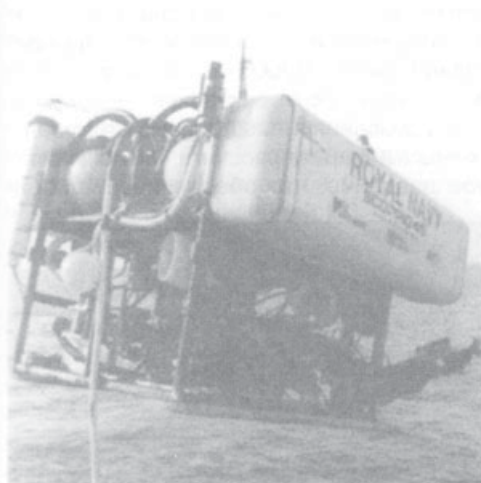
тельных снарядов (подводного аппарата URF, погружной спасательной камеры SRC, подводного аппарата LR-5) при оказании помощи ПЛ.

ХАРАКТЕРИСТИКА СПАСАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ И ДРУГИХ СИСТЕМ

По прибытии спасательных сил в заданный район осуществлялась передача на аварийную ПЛ средств поддержания жизнедеятельности – EMERGENCY LIFE SUPPORT STORES (ELSS). При этом использовались: спасательный подводный аппарат LR-5 (Великобритания), дистанционно-управляемые аппараты SCORPIO (Великобритания, США), спасательный аппарат URF (Швеция) или же водолазы. Передача осуществлялась в небольших водонепроницаемых контейнерах (пеналах) через спасательный люк или, в отдельных случаях, через торпедный аппарат.

Аппараты дистанционного управления типа SCORPIO

SCORPIO-45 (Великобритания) – дистанционно управляемый аппарат со специальными манипуляторными устройствами для работы в условиях спасательных операций. Основные функции аппарата – участие в поиске затонувшей ПЛ, обследование и выявление повреждений, передача на ПЛ через спасательный люк средств поддержания жизнедеятельности в водонепроницаемых пеналах.



Дистанционно управляемый
привязной необитаемый подводный
аппарат SCORPIO

Многоцелевой аппарат SCORPIO, принадлежащий США, способен погружаться на глубины до 5000 футов. Возможна доставка аппарата транспортным самолетом C-5.

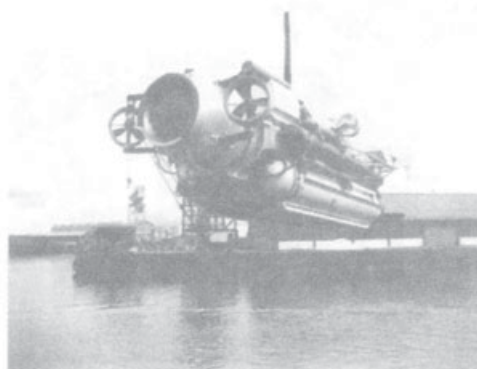
Аппарат MANTIS (Швеция) может работать на малых глубинах. Имея небольшие размеры, способен действовать в затесненных труднодоступных местах, недоступных для больших подводных аппаратов. Энергообеспечение осуществляется по кабелю, но при необходимости аппарат может работать в течение 4 ч на собственных батареях. Возможен режим дистанционного управления аппаратом и/или его манипуляторными устройствами.

К аппаратам подобного типа также относится «SEA OWL», принадлежащий Дании.

Спасательный подводный аппарат LR-5

Аппарат LR-5 используется с корабля-носителя, имеющего спуско-подъемное устройство «А»-типа. Аппарат наводится на спасательный люк аварийной ПЛ, осуществляется стыковка и присос. После выравнивания давления воздуха под «юбкой» аппарата с отсечным давлением люки можно открыть для перехода людей из отсека ПЛ в аппарат. Затем люки закрывают, аппарат отстыковывается от ПЛ и возвращается на носитель.

Аппарат построен в 1978 г., а в 2000 г. прошел модернизацию и теперь может принять 16 подводников в один рейс. Стыковка возможна при скорости течения до 2,5 уз и под углом до 60°. В зависимости от волнения моря и глубины нахождения ПЛ время работы батарей аппарата без подзарядки составляет до 14 ч. Возможен выход подводников в аппарат из условий



Спасательный подводный аппарат
LR-5

ТЕХНИКА И ВООРУЖЕНИЕ

повышенного (до 5 бар) давления. Аппарат может работать с аварийной ПЛ на малых глубинах – минимальная глубина составляет 35 футов. Равно как и другие спасательные средства, принадлежащие Великобритании, аппарат может быть доставлен воздушным транспортом в короткие сроки.

Специалисты фирмы «Rumic» разработали специальные модули барокамер для перевода спасаемых подводников из СПА в одно- и многоместные барокамеры для декомпрессии (рабочее давление – 7 ат).

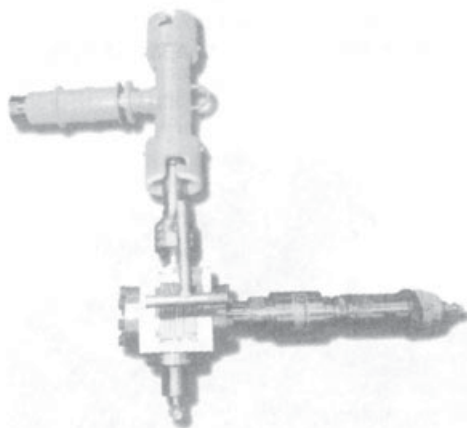
Основные ТТХ СПА LR-5: водоизмещение – 28 т; длина – 14 м; скорость – 3 уз.; наибольшее внутреннее повышенное давление – 5 атм. (до модернизации было 9 атм.); максимальная рабочая глубина – 1000 м.

Спуск LR-5 осуществлялся с кормы, на судне также имелся поисково-обследовательский подводный аппарат SCORPIO.

В рамках учений спасательный аппарат LR-5 (Великобритания) использовался с торгового судна «GEOFJORD» (Норвегия).

Система для снижения давления на подводной лодке

Великобритания завершает работу над системой, позволяющей осуществлять управляемое снижение давления на ПЛ, что делает возможным в случае необходимости проводить предварительную декомпрессию подводников. Система включает в себя кабину управления и шланги. Отводной шланг, обеспечивающий снижение давления в отсеке ПЛ, крепится герметично посредством переходника.



Устройство, присоединяемое силами ПСО к системам ПЛ для снижения давления в отсеках

Для открытия воздушной магистрали используются клапаны. Первичная декомпрессия подводников непосредственно в отсеке ПЛ существенно облегчает последующую их транспортировку в аппарате LR-5 и перевод в декомпрессионный комплекс.

Установку системы можно осуществлять при помощи водолазов или посредством аппарата SCORPIO. Система предназначена для работы на глубинах до 200 м.

Погружная спасательная камера SRC

ВМС США на учениях были представлены спасательным судном, оборудованным спасательным колоколом Мак-Кена, 1947 г. постройки.

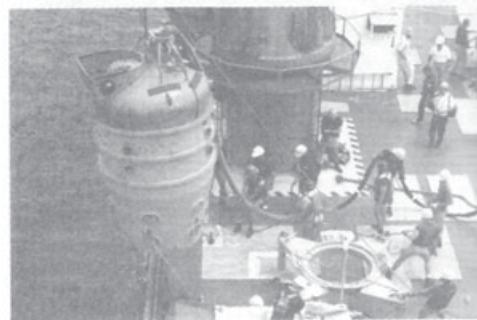
Погружная спасательная камера – это авиатранспортабельное устройство, предназначенное к использованию в операциях по спасанию подводников. Камеру обслуживает отдельная группа Подразделения Глубоководных Систем ВМС США.

Камера обеспечивается воздухом, электроэнергией, средствами связи. В состав оборудования входят пульт управления, воздушные резервуары, мощный компрессор, дизельные генераторы и устройства для постановки с тросом длиной 2000 футов.

Спасательный аппарат URF

Спасательные средства Королевского флота Швеции способны обеспечить выход экипажей шведских ПЛ в один прием.

Подводный аппарат URF 1975 г. постройки, предназначенный для спасания подводников, и спасательно-водолазное судно HSwMS «BELOS» представляют собой уникальную высокоэффективную систему спасания. Спасательный отсек подводного аппарата рассчитан на повышенное давление, что обеспечивает выход



Погружная спасательная камера SRC

подводников из условий повышенного давления с переводом в палубный или береговой декомпрессионный комплекс для последующей декомпрессии и лечения в случае необходимости.

Характеристики спасательного аппарата URF:

длина – 13,9 м;
ширина – 3,2 м;
полное водоизмещение – 54 т;
экипаж – 3 чел.;
количество спасаемых – 35 чел.;
максимальная рабочая глубина – 460 м;
максимальный угол крена при посадке на аварийную ПЛ – 45°;

максимальное расчетное давление, при котором экипаж аварийной ПЛ может транспортироваться в спасательном отсеке аппарата URF, составляет 8 кг/см².

Аппарат имеет также кормовой отсек, из которого может осуществляться выход водолазов на глубине до 90 м.

Аппарат может транспортироваться специальными автомобилями, самолетами, предусмотрена также возможность его буксировки судном. Аппарат может быть доставлен и установлен на судно, находящееся вблизи места аварии ПЛ, пригодное по своим ТТХ в качестве носителя. В районе аварии аппарат URF работает автономно.

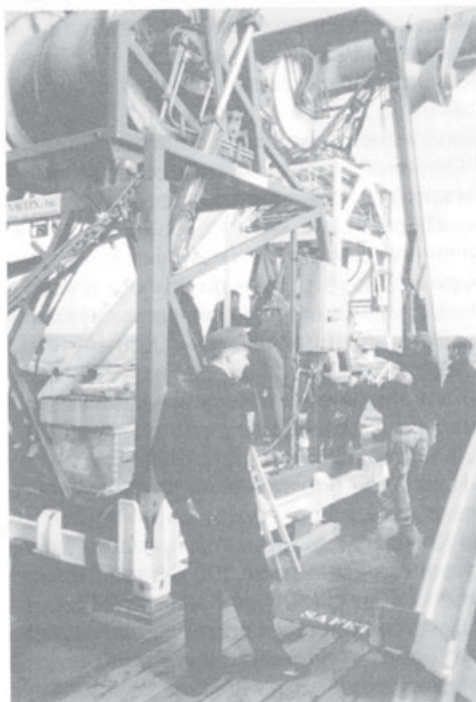
Система для вентиляции и снижения давления на ПЛ

Система разработана в Дании, выполнена в виде модуля – стандартного контейнера, который размещается на спасательном судне и может войти в состав комплекса спасательных средств, доставляемых в район аварии ПЛ. Помимо основного своего назначения, система может найти применение для сброса воды из балластных цистерн, что позволяет уменьшить вес ПЛ. Установка системы и ее работа обеспечиваются без участия членов экипажа аварийной ПЛ.

Нормобарический скафандр

Так как в нем поддерживается нормальное атмосферное давление, то его можно использовать для подготовительных или каких-либо вспомогательных работ на аварийной ПЛ. Новые образцы такого снаряжения позволяют погружаться на глубины до 300 м.

В рамках учений французское судно «ALLETTE» было оборудовано нормобарическим водолазным комплексом ADS-250



Нормобарический комплекс ADS-250

с рабочей глубиной погружения 300 м. Отрабатывались задачи по присоединению шлангов для вентиляции отсеков аварийной ПЛ. Спуски осуществлялись с кормы судна.

Данное судно оборудовано транспортировочной водолазной барокамерой фирмы «Draeger», а также датским модулем для вентиляции отсеков аварийной ПЛ.

СРЕДСТВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ СПАСАНИЯ

Судно HSwMS «BELOS» (Швеция)

Судно построено в 1985 г. в Голландии.



Модуль для снижения давления и вентиляции отсеков аварийной ПЛ

Главные размеры:
длина – 105 м;
ширина по миделю – 18 м;
высота борта – 5,1 м;
водоизмещение около 6000 т.

Судно оборудовано системой динамического позиционирования, рассчитанной на обеспечение спасательных работ на волнении до 4 баллов (максимальная скорость ветра: в борт – до 25 м/с, в нос – 40 м/с), при этом точность удержания составляет плюс/минус 1 м. Кроме того, имеется 4 якоря.

Главная энергетическая установка – дизель-электрическая (пять главных двигателей по 2315 л. с. каждый).

На судне оборудован водолазный комплекс насыщенных погружений на глубины до 450 м. В корме установлен кран грузоподъемностью 100 т при вылете стрелы 15,5 м (10 т при вылете 24 м).

Для осмотра ПЛ и проведения подводных работ (например, для очистки комингс-площадки) предназначены размещенные на судне системы, обеспечивающие водолазные погружения, работу дистанционно управляемых аппаратов и спуски в нормобарическом снаряжении. Используются импульсные приемо-передатчики, что позволяет постоянно контролировать место нахождения средств проведения подводных работ и глубину их погружения.

Как правило, аппарат URF используется с судна «BELOS» и находится на его борту. Кроме того, при оборудовании этого судна спуско-подъемным устройством «А»-типа возможно использование подводного аппарата LR-5. Великобританией и Швецией разработано переходное устройство, позволяющее переводить подводников из LR-5 в палубный декомпрессионный комплекс.

На «BELOS» имеется также обитаемый подводный аппарат (типа «ADS») MAGNUS с максимальной рабочей глубиной погружения 760 м, однако специалисты отмечают недостаточную надежность аппаратов этого типа. Кроме того, имеется необитаемый подводный аппарат на рабочую глубину погружения 250 м. Российским аналогом этого аппарата является необитаемый подводный аппарат (НПА) «Рапан».

На большинстве судов, задействованных в учении («TYR», «LECH», «GEO-FJORD» и др.), имелся «привязной» НПА типа SCORPIO с рабочей глубиной погру-

жения 760 м и массой (на воздухе) до 180 кг. Спуск НПА осуществляется бортовым спуско-подъемным устройством. С помощью таких НПА осуществлялась передача на аварийную ПЛ специальных пеналов.

Парашютно-десантная группа

В 1967 г. Королевским флотом Великобритании был рассмотрен вопрос о целесообразности создания парашютной группы для спасения подводников, терпящих бедствие в отдаленных районах. Подразделение получило название SPAG.

Специалисты группы обучены спуску на поверхность воды на парашютах разных типов. Готовность группы к вылету в район аварии ПЛ составляет 6 ч. Дежурство ведется круглосуточно в течение всего года.

Группа доставляет на место аварии два моторных бота, восемь спасательных плотов вместимостью по 25 человек, продовольствие (в холодном и горячем виде), средства оказания первой медицинской помощи, оборудование для оксигенотерапии на поверхности, средства подводной связи, совместимые с соответствующими устройствами на ПЛ, средства связи с воздушным бортом, с берегом, навигационное оборудование.

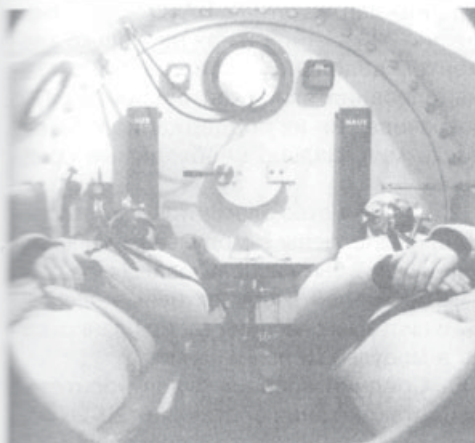
Водолазы

В учениях участвовали водолазы из Греции, Канады, Франции и Дании. Выполняемые ими задачи включали: оказание первой помощи спасенным и оказание помощи по выходу подводников из аварийной ПЛ, подсоединение шлангов для вентиляции отсеков ПЛ после прибытия спасательного судна, передачу оперативной информации, подводные фото- и видеосъемки и др.

МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

В учениях «SORBET ROYAL-2002» медицинский персонал действовал в соответствии с разработанными «сценариями», что позволяло, помимо профильной отработки, дать целостное представление об организации спасательной операции.

Ежедневно 1-2 группы из числа медицинских специалистов доставлялись на суда обеспечения, где формировались медицинские посты. Медицинским группам надлежало отработать ряд задач, на-



Декомпрессия водолазов на борту спасательного судна «BELOS»

пример, сортировку доставляемых подвизников, оказание первой помощи раненым и пострадавшим, организацию лечебных мероприятий. Кроме того, предус-

матривалась отработка всего цикла действий – от доставки врачей на аварийную ПЛ для оказания первой помощи до сопровождения пострадавших, помещенных в транспортировочные барокамеры, в Университетский госпиталь в Копенгагене. Также надлежало развернуть береговые медицинские посты для сортировки пострадавших и их лечения.

Выполнение спасательных работ водолазами осуществлялось с польского спасательного судна «LECH» («LEX») 1973 г. постройки, модернизированного в 1997 г. в г. Гдыня.

Судно оборудовано системой динамического позиционирования и водолазным комплексом для кратковременных погружений на глубины до 120 м. Водолазный колокол погружается классическим способом с помощью бортового спуско-подъемного устройства. К водолазному колоколу подсоединяется кабельно-шланговая связка для подачи электроэнергии, газов, горячей воды и

Таблица 1

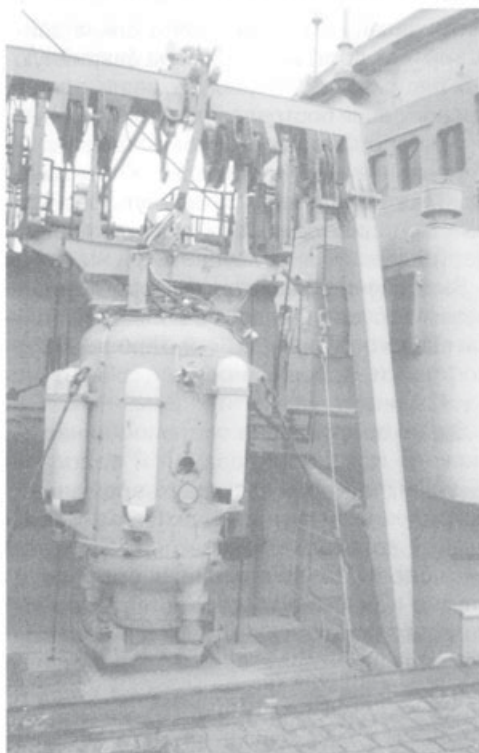
Характеристики судов обеспечения

Сведения о судах	Страна (ВМС), название судна							
	Франция (М/В) «AILETTE»	США «DOLORES CHQUEST»	Норвегия «GEO-FJORD»	Франция (М/В) «ELAN»	Дания (HDMS) «GUNNAR SEIDENFADEN»	Норвегия (HNoMS) «TYR»	Дания (HDMS) «LAE-SOE»	Польша (ORP) «LECH»
Водоизмещение, т	1002	1500	3736	495	750	550	155	1732
Длина, м	53	75	92,9	41,5	56	42,5	25,6	72,7
Ширина по миделю, м	13	12	16	7,5	12,3	10	6	11,6
Высота борта, м	6,75	3,6	5,1	3,2	3,9	5,8	2,8	4
Экипаж, чел.	4	Переменная численность	Численность не указана	13	16	22	19	56

Таблица 2

Характеристики вспомогательных средств

Сведения о средствах	Страна (ВМС), название средства			
	Дания (HDMS) судно «VAEDDEREN»	Дания (HDMS) суда: «HAJEN», «GRIBBEN», «HAVKATTEN»	Швеция самолет H-45 SEA KNIGHT	Дания (HDMS) Плавсредства: MRD 1, 2, 3, 4
Водоизмещение, т	3500	480	Скорость 254 км/ч	32
Длина, м	112,5	54	Высота обслуживания 2590 м	18,2
Ширина по миделю, м	14,4	9	Дальность 555 км	5,4
Высота борта, м	6	2,5	-	4,6
Экипаж, чел.	60	От 19 до 29	-	4



Водолазный колокол спасательного судна «LECH»

т.д. Колокол имеет аварийный запас газов и рассчитан на двух водолазов. В состав водолазного комплекса входит одна трехместная водолазная барокамера, рассчитанная на давление 10 атм.

На судне «LECH» имеются НПА двух типов, разработки французской фирмы «Comex».

При проведении водолазных спусков на глубины 32-35 м были задействованы водолазы ВМС Греции и Канады. Первые погружались в автономном водолазном снаряжении с дыхательными аппаратами замкнутого типа (модернизированный аппарат «МК-16») с рабочей глубиной погружения 90 м. Аппараты данного типа выполнены в антимагнитном исполнении и используются для задач разминирования районов. Водолазы ВМС Канады погружались в воздушно-баллонном снаряжении с открытой схемой дыхания.

ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Анализ результатов учений позволяет сделать следующие выводы:

1. Каждая из стран НАТО – участник учений – имеет один или несколько элементов довольно эффективной системы спасения экипажей аварийных ПЛ, затрачивая на их поддержание в готовности минимально необходимые средства.

2. Большинство элементов систем спасения выполнены в модульном исполнении и могут быть использованы с различных носителей. Перспективные элементы и системы спасения также планируются в модульном исполнении.

3. Средний возраст судов-носителей средств спасения составляет 20-25 лет, однако они содержатся в прекрасном состоянии, оборудованы необитаемыми подводными аппаратами различных классов, используемыми для задач допояска и обследования подводных объектов.

4. На вооружении стран НАТО находятся и используются как известные в течение нескольких десятилетий средства спасения – спасательные колокола, так и новые образцы – нормобарические скафандры и т.п.

5. Мобильная авиадесантируемая водолазная группа обеспечивает оказание помощи экипажу аварийной ПЛ на глубинах до 90 м до подхода основных сил и средств путем установления связи с аварийной ПЛ и её обследования, передачи на ПЛ пеналов, а также подбирает подводников, вышедших на поверхность, и оказывает им первую помощь.

6. Целесообразно развивать двусторонние отношения со странами НАТО в части возможного использования их сил и средств для спасения экипажей аварийных ПЛ.

Хотелось бы также отметить, что в 2005 г. планируется проведение очередного учения ВМС стран НАТО по поиску и спасанию экипажей аварийных ПЛ – «SORBET ROYAL-2005». В ноябре 2003 г. в Неаполе состоялось заседание рабочих групп по подготовке этого учения с участием специалистов ВМФ России. По сравнению с учением в 2003 г., в 2005 г. планируется более широкое участие Российской Федерации. Возможно, будут использованы соответствующие силы и средства Поисково-спасательного обеспечения ВМФ.

Капитан 1 ранга В.ИЛЮХИН
Капитан 1 ранга Н.МАКАРЧУК

ЛЕГКИЕ КОРВЕТЫ И ДРУГИЕ

Вышел в свет очередной номер журнала «Fleet. Naval & Maritime Review» – англоязычного издания о Российском флоте и отечественной судостроительной промышленности, которое выпускается издательским домом «Интервестник». Журнал открывается публикацией об итогах и уроках учений Северного флота, проводившихся в рамках военно-штабной тренировки «Безопасность-2004». Флотскую тему продолжает фоторепортаж о походе отряда кораблей Тихоокеанского флота в южнокорейский порт Инчхон, который был посвящен столетию героического подвига русских моряков крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец» в бою с японской эскадрой у Чемульпо.

Главная тема номера – легкие корветы. К ним за рубежом относят прежде всего российские ракетные катера семейства «Молния», которые в НАТО именуются «Тарантулами». К легким корветам по праву относят и малые ракетные корабли типа «Овод» (проект 1234), а также ракетные корабли на воздушной подушке типа «Сивуч» (проект 1239). А в конструкторских бюро рождаются новые проекты легких ударных корветов. Так в ЦМКБ «Алмаз» разработаны проекты 12300 «Скорпион» и ДК1000 с ракетным комплексом

«Яхонт». Как подчеркивается в публикации, будущее легких корветов не вызывает сомнений, поскольку они нужны каждой стране, озабоченной безопасностью своих морских границ.

Санкт-петербургские специалисты создали оригинальный проект скоростного экономичного судна повышенной мореходности, которое отличается от своих однокорпусных скоростных собратьев большей площадью палуб на тонну водоизмещения. Как отмечается в статье об этих судах будущего, существующие однокорпусные скоростные паромы и катамараны могут быть заменены РВТ заметно меньшего водоизмещения, но имеющими вдвое большие скорости.

В журнале помещены также статьи о новых российских малых артиллерийских кораблях проекта 21630 «Буян», о направлениях модернизации противокорабельного ракетного комплекса «Уран-Э», о совершенствовании боевой информационно-управляющей системы «Требование-М», о корабельных радиолокационных станциях дальнего обнаружения ГМЗ «Салют», а также другие материалы, которые, несомненно, вызовут интерес у зарубежных читателей.

А. МОЗГОВОЙ

Тот, кто счастлив, редко догадывается об этом

– Вы интересуетесь, что такое неврология? – переспросил меня собеседник – Уверяю вас – это тяжелый повседневный труд.

В справедливости сказанных слов я нисколько не усомнился. Но такой ответ, конечно, меня удовлетворить не мог. Хотелось выяснить совсем другое, а именно – что такое неврология и какое место она занимает в системе медицинских наук? И мой интерес к этой теме тоже не случаен – ведь то, что ясно специалисту, может оказаться совершенно неизвестным большинству из нас – тем, кто не связан с медициной.

– Скажите, сколько вам лет? – продолжал мой собеседник.

Признаться, этот вопрос как-то застал меня врасплох. Я никогда не скрывал свой возраст. Да и зачем? Давно ясно, что перелом на жизненном пути остался позади. Но, не дожидаясь моего ответа, врач снова перехватил инициативу.

– Можете не говорить. Но имейте в виду, что те, кому за все годы офицерской службы ни разу не пришлось обращаться к врачу-неврологу, – просто счастливые люди.

Я не удержался от улыбки. Странно все-таки устроен человек. Он счастлив, когда избавляется от какого-либо недуга, но почему-то не осознает себя настолько же счастливым, когда он здоров. На какое-то мгновение я, действительно, ощутил себя завидно облагодетельствованным своей судьбой. Но это ощущение улетучилось так же мгновенно, поскольку в это же время мимо меня две медсестры провезли на каталке неподвижно лежащего под белой простыней мужчину. В его глазах застыл немой вопрос: «Доктор, есть ли надежда?» И в этом немом диалоге врача с больным я уловил одно: да, флотские врачи сделают все возможное, чтобы этот человек выжил и встал на ноги. После перенесенного инсульта.

– Таких больных у нас в среднем ежегодно не менее 25 процентов, – продолжал врач. – Каждый четвертый обездвижен. А это значит, что со стороны мед-

персонала за ним нужен особый уход. Это касается не только тех, кто перенес инсульт, но и пациентов с тяжелой формой радикулита, с травмами головного мозга и позвоночника. Многих из них везут к нам в Купавну со всех флотов, из частей центрального подчинения, расположенных на Урале, в Поволжье и Сибири. Везут в надежде не только спасти, но и вернуть хорошее качество жизни, что, на мой взгляд, не менее важно, чем сама жизнь...

Наша встреча была не случайной. Накануне я обратился к руководству 32-го Центрального военно-морского клинического госпиталя с вопросом о том, какое из его отделений является лучшим и перспективным? Традиционно таким считается неврологическое отделение.

Дальнейший мой разговор с флотскими врачами-неврологами проходил в кабинете главного невролога ВМФ – начальника I неврологического отделения 32-го ЦВМКГ, кандидата медицинских наук, полковника медицинской службы Владимира Ивановича Ангела. Для участия в беседе он пригласил и своих коллег – начальника II неврологического отделения, майора медицинской службы Дмитрия Николаевича Комова, а также бывшего начальника неврологического отделения, а ныне – заведующего кабинетом иглорефлексотерапии – заслуженного врача Российской Федерации полковника медицинской службы запаса Валерия Федоровича Киселева.

Четыре специальности – в одной

В.И.Ангел: Ответ на вопрос о том, что такое неврология, кроется уже в самом названии. Это лечение заболеваний нервной системы человека. Сегодня неврология является одной из основных составляющих современной медицины и стоит в одном ряду с хирургией и терапией. Правда, здесь есть одна немаловажная деталь. Исторически неврология возникла как бы на стыке этих двух медицинс-

ких направлений, и потому спектр вопросов, охватываемых врачами-неврологами, значительно шире, чем у специалистов других направлений. Например, многие из наших сложных больных находятся на грани жизни и смерти. А это требует от врача опыта и знаний не только невролога, но еще и реаниматолога. Кроме того, невролог помимо своей основной науки и специальности обязан хорошо знать и хирургию и терапию. Не секрет, что лишь около 20% времени у специалистов нашего профиля уходит на лечение патологии нервной системы. Остальное время уходит на лечение смежной патологии, а это уже относится к терапии и хирургии. В свою очередь хирурги и терапевты также нуждаются в квалифицированной помощи наших специалистов. Помимо этого невролог должен быть и неплохим психотерапевтом, поскольку многие невротические состояния больных могут граничить с душевными расстройствами. Кстати, раньше и душой и нервной системой занимались одни и те же специалисты. Разделение на неврологию и психиатрию по историческим меркам произошло относительно недавно. Но все равно даже сегодня больных с неврозами в равной степени можно встретить как в психиатрическом, так и в неврологическом отделениях.

В.Ф.Киселев: С развитием неврологии началось разделение и среди врачей этой

специальности. Появились сосудистые неврологи, вертебрологи, рефлексотерапевты, специалисты, занимающиеся наследственной патологией, нейрогеронтологией и т.д. К более узкой специализации подтолкнула сама жизнь. Например, рост сердечно-сосудистых заболеваний, наблюдаемый в течение последних 20 лет во всем мире, в том числе и в России, привел к росту сосудистой патологии нервной системы. В итоге сосудистая неврология выделилась в отдельное направление. И, как следствие, у нас в госпитале на базе одного неврологического отделения возникло два. Причем такое разделение коснулось не только нашего Центрального военно-морского клинического госпиталя. Мы последовательно добились, чтобы оно было проведено в госпиталях на всех флотах. Так у нас возникло II неврологическое отделение. А первое, как и прежде, занимается специфическими заболеваниями нервной системы.

Неврологическое отделение приняло первых больных 15 июня 1983 года. Первым его возглавил я. В ту пору оно стало одним из основных отделений только что вступившего в строй госпиталя. Первоначально в отделении было 50 коек. В настоящее время их 55. Как видите, несмотря на то, что вместо одного отделения у нас действуют уже два, общее количество коек увеличилось несущественно.

Кабинет иглорефлексотерапии в составе отделения тоже действовал изначально. Сегодня в нем сосредоточено немало новой, дорогой и очень эффективной медицинской техники, а также современных средств иглорефлексотерапии.

Идти в ногу со временем – значит обладать современными средствами

В.И.Ангел: Вот мы и подошли к одному из важнейших вопросов. Каковы способы и средства лечения наших пациентов? В арсенале кабинета иглорефлексотерапии, действительно, много самых современных медицинских аппаратов. А методы иглоукалывания наиболее эффективны именно в неврологии. Иголки в руках такого многоопытного мастера, как Валерий Федорович, на этапе реабилитации способны поставить на ноги тяжелых больных и постепенно вернуть им хорошее качество жизни. Но даже иголки сегодня уже совсем не те, что были пять или десять лет тому назад. Со временем все совершенствуется. В том



Сеанс иглорефлексотерапии ведет
Заслуженный врач Российской
Федерации В.Ф.Киселев

числе методы и средства лечения. В этом мы стремимся идти в ногу со временем. И командование ВМФ, зная наши проблемы, старается оказать нам материальную помощь в приобретении самых современных средств.

Неврология – это, наверное, самое «затратное» из медицинских направлений. Она требует сложного и дорогостоящего медицинского оборудования. Особенно для неврологических исследований. К сожалению, госпиталь не обладает некоторыми из этих аппаратов. Но для проведения исследований наиболее тонких структур нервной системы наших больных (магнитно-резонансная томография, электронейромиография) мы обращаемся к коллегам из ведущих госпиталей Министерства обороны и с их помощью решаем все наши задачи по диагностике. Мы не теряем надежду на обновление нашей собственной диагностической базы, оснащенность которой в сравнении с другими медицинскими учреждениями у нас все-таки достаточно высокая.

В вопросах терапии картина вполне благоприятная. Здесь у нас есть заметные изменения к лучшему. Совсем недавно госпиталь приобрел стол для оптимизированной дозированной тракции позвоночника и вибромассажа. С помощью этого прибора мы надеемся поднять на более высокий уровень и качество нашего лечения больных с неврологическими проявлениями остеохондроза позвоночника, сократить его сроки, увеличить койкооборот. Недавно мы получили совершенно новые пояса для тракции позвоночника. Что касается медикаментозных средств лечения, то в неврологии они очень дорогие, одни из самых дорогостоящих на сегодняшний день. Медикаменты мы также используем, но их эффективность не всегда соизмерима с использованием аппаратуры. Например, у нас 30% больных лежат с заболеваниями, связанными с остеохондрозом позвоночника, и без применения имеемых у нас поясов и аппаратов им никак не обойтись.

К лечению наших больных мы привлекаем специалистов других отделений – оксигенобаротерапии и особенно физиотерапии, где имеется подводное вытяжение, массажи (ручной, механический, гидромассаж), электролечение, светолечение, грязелечение, водолечение, бассейн, сауна. Таким образом, способы и методы у нас самые разные. При этом медикаментозное лечение, хотя и остается важным средством, но уже не является основным, как это было прежде.

И стар и млад

Д.Н.Комов: Наш госпиталь является центральным медицинским учреждением в ВМФ. Поэтому сложных больных у нас больше, чем в госпиталях на флотах. Здесь сказывается и близость к Москве, и то, что самые сложные больные поступают с флотов именно к нам. В среднем за год из флотских госпиталей к нам переводят для продолжения лечения около 40 человек. И мы справляемся. В центральные госпитали Министерства обороны мы практически никого не переводим.

Традиционно преобладают больные с сосудистой патологией головного мозга.

Конечно, риск инсульта увеличивается с возрастом, но из этого не следует делать вывод, что у нас лечатся в основном военные пенсионеры. Это не так. В среднем из общего числа больных действующие военнослужащие, в том числе и срочной службы, составляют 45%.

Члены семей военнослужащих – их жены и дети – тоже имеют право на госпитальное лечение, и их у нас лечится немало.



На обходе больных врачи-ординаторы неврологического отделения Л.И.Калин, Т.А.Рафф, В.И.Колотовкин



За работой в процедурном кабинете процедурная медицинская сестра Л.В.Миракова, старшая медицинская сестра Л.Г.Смоляк, процедурная медицинская сестра М.А.Дроздова, палатная медицинская сестра С.В.Силантьева

Таким образом, военные пенсионеры составляют около трети от общего количества больных. Приблизительно 5% приходится на пациентов, которые проходят лечение за плату. Мы тоже берем их на лечение, чтобы восполнить недостаток финансирования и оставаться на высоком уровне решения наших непростых задач.

Это наши средние показатели по всем неврологическим больным, хотя, конечно, в отделении сосудистой неврологии, больных старшей возрастной группы всегда больше – около 60%. И этот показатель практически не меняется.

В.И.Ангел: За год лечение в отделении проходят в среднем от 700 до 750 человек. Много это или мало? Чтобы ответить на этот вопрос нужно знать специфику неврологии. А эта специфика такова, что больные нашего профиля, как правило, нуждаются в длительных сроках лечения. Теперь судите сами: в отделении всего 55 коек. Это значит, что одно койко-место рассчитано на 13-14 человек в год. Конечно, с учетом того, что традиционно мы имеем дело с самыми сложными патологиями, это много. Этот количественный показатель лишь подчеркивает высокое качество работы наших специалистов. Но с другой стороны это и мало. Потому, что людей, нуждающихся в госпитальном лечении гораздо больше, и количества коек явно не хватает. Отделение не в состоянии принять всех нуждающихся, поэтому мы отдаем предпочтение тем, кто имеет неотложные

показания, угрожающие жизни. Некоторые люди годами ждут своей очереди, чтобы вернуть себе здоровье.

Конечно, мы стремимся сократить сроки лечения, уменьшить так называемый койко-день, сейчас мы практически довели его до 18 суток на одного пациента. В последующем мы переводим больных на амбулаторное восстановительное лечение. А качество нашей работы сопоставимо с такими знаменитыми лечебными учреждениями, как госпитали имени Бурденко и Вишневского. В этом мы им не уступаем. Наверное, поэтому у нас в очереди на лечение и стар и

млад.

Лучшие методы и средства – важные слагаемые успеха, но главное – лучший коллектив

В.Ф.Киселев: В том, что мы не уступаем ведущим медицинским учреждениям Министерства обороны, нет никакого преувеличения. Те, кто у нас побывал, даже имея возможность лечения в более «элитных» учреждениях, предпочитают все-таки продолжить его у нас. А отделение было лучшим в госпитале традиционно – с самого момента его основания. То есть с 1983 года. Тогда еще в практике было социалистическое соревнование. И наше отделение занимало всегда ведущие места. Но главное, на мой взгляд, – это коллектив. Как воспитаешь персонал с самого начала, как поставишь работу, так она и пойдет впредь. Неврологическое отделение сильно своим коллективом. У нас практически нет текучести кадров, хотя зарплату среднего медперсонала высокой никак не назовешь. А работа у наших людей, учитывая прикованность к постели каждого четвертого больного, наверное, самая тяжелая. Но люди не уходят. Хотя многие ездят издалека и имеют более выгодные предложения.

Многие медсестры работают здесь со дня основания госпиталя. Конечно, опыта им не занимать. Да и больные тоже высоко оценивают нашу работу. Причем, это касается не только качества лечения. На-

пример, когда из нашего отделения их переводят в другие (со смежной патологией), то пациенты имеют возможность сравнить отношение к себе медперсонала. Разница всегда есть. Наши медсестры – самые заботливые. Почему? Потому, что они более других подготовлены к патологии психики неврологических больных. И реагируют на их просьбы и жалобы с учетом охранительного режима для нервной системы пациентов. То есть, очень доброжелательно, я бы даже сказал, душевно. Это же относится и к нашим врачам, которые имеют высочайшую квалификацию. В коллективе работают Заслуженный врач Российской Федерации, врачи высшей категории.

Что отличает наш коллектив от других? Наверное, высокое чувство ответственности, преданность своей профессии, благоприятный психологический климат, высокий опыт и квалификация врачей, золотые руки сестер, забота нянек и хозяйек, сплоченность, доброжелательность, отзывчивость, внимательность, взаимопомощь. Люди ценят это и дорожат этим. И подтверждение тому – исключительная стабильность кадрового состава, как среди врачей, так и среднего медперсонала. Самая высокая в госпитале за 20 лет.

Хороший моральный климат, царящий в отделении, душевность и доброжелательность передаются и больным. Некоторые из них превращаются из капризных пациентов, целиком погруженных в свой недуг, в людей заботливых и внимательных по отношению к другим, в частности, к своим соседям по палате.

В.И.Ангел: Хотелось бы отметить работу и отношение к больным наших гражданских специалистов – врачей высшей категории Татьяны Алексеевны Рафф, Виктора Ивановича Колотовкина, профессионалов-неврологов Ираиды Викторовны Курнашкиной, Любови Ивановны Калинин, медсестер Татьяны Владимировны Бексалиевой, Ларисы Викторовны Стаховой и всего нашего сплоченного дружного коллектива.

Перспективы

Неврологическое отделение считается одним из наиболее перспективных. Почему? Это происходит из тех процессов, которые происходят в целом как в государстве так и в его Вооруженных Силах. Армия и флот подверглись значительному сокращению. И этот процесс продолжается. Военнослужащие увольняются в запас как вследствие организационно-штатных

мероприятий, так и по возрасту. Но это значит, что увеличивается число военных пенсионеров. Их стало почти в два раза больше, чем в прежние годы. И это явление характерно для всего нынешнего общества. Рождаемость снижается, а количество пенсионеров в стране растет. Но быстрее оно растет в Вооруженных Силах. Среди этой категории граждан растет и число больных с сосудистыми патологиями, нуждающихся в госпитальном лечении. В связи с этим на повестку дня встает вопрос о создании на базе неврологического отделения госпиталя неврологического центра. С собственными кабинетами массажа, физиотерапии и ЛФК, в которых бы работали специалисты не общего, а специализированного неврологического профиля. В этом деле нужны профессионалы-энтузиасты.

Назваться неврологическим центром нетрудно и сейчас, учитывая высокое качество работы врачей. Но как обеспечить для центра штатную структуру, территориальное размещение кабинетов, аппаратное обеспечение? Вопросы вполне решаемые, но для этого нужны время и средства. И еще понимание со стороны тех должностных лиц, которые, находясь сегодня у рычагов решения этих проблем, завтра станут потенциальными пациентами этого центра.



Сеанс водного массажа проводит медицинская сестра физиотерапевтического отделения старший сержант Е.М.Леденева

Возможности у госпиталя в оказании специализированной неврологической помощи очень большие по всему спектру неврологических заболеваний.

Многие больные, даже не имеющие отношения к флоту, пытаются любым путем, в том числе и за плату, попасть именно в 32 ЦВМКГ. Здесь их берут на лечение по остаточному принципу, и их количество никогда не превышает 5%. В вопросе ценовой политики за оказание платных услуг флотские врачи придерживаются оптимальной позиции. Цены вполне приемлемые – один койко-день обходится приблизительно в 500 рублей. Включая питание, общеклиническое обследование и лечение. Это почти в два раза меньше, чем в центральных медицинских учреждениях Министерства обороны. При этом качество лечения в 32 ЦВМКГ ни в чем не уступает госпиталю им. Бурденко и им. Вишневского. И степень комфортности в палатах после недавнего евроремонта тоже достаточно высока. В настоящее время платные услуги, как правило, оказываются работникам предприятий, заключившим договоры с госпиталем, а также частным лицам, способным по условиям индивидуальных договоров оплатить эти услуги.

Специфика госпитальная – проблема флотская

В.И.Ангел: После того, как пациент перенес острую фазу болезни, связанную с инсультом, травмой позвоночника или головного мозга, для него наступает время выживания, а затем период реабилитации. Для того, чтобы в последующем обеспечить пациентам хорошее качество жизни, необходимо тесное взаимодействие неврологов с отделениями физиотерапии и лечебной физкультуры. Совместная работа позволяет решать эту задачу, но, к сожалению, техническая база, заложенная за предыдущие 20 лет, уже во многом морально устарела и истощилась. Например, зал ЛФК работает очень активно и эффективно, имеет замечательный квалифицированный медперсонал, способный восстановить двигательную активность больных, обладает большим арсеналом тренажеров, но это оборудование в основном – вчерашний и даже позавчерашний день. Нужны новые современные более эффективные средства. Недопустимо оставаться в стороне от современного прогресса в этой области. Приобретение новой техники – это не самоцель (у флотского госпиталя и без того высокий имидж). Это требует работа врача. Быть врачом-профессионалом – это значит владеть самыми

современными и эффективными средствами. Тогда сократятся и сроки лечения и поднимется его качество. Больше людей смогут вернуть себе здоровье и необходимое качество жизни.

В настоящее время существуют специальные аппараты для восстановления активности нервной системы для больных после инсульта. Это так называемые манупеды. Данные тренажеры позволяют пациентам за счет здоровой части тела включать в двигательную активность парализованную и таким образом восстанавливать ее. К таким методам врачи переходят после проведения курса медикаментозного лечения. Это тоже своего рода лечебная физкультура, методы которой очень эффективны. Такие аппараты можно разместить не только в кабинете иглорефлексотерапии, но даже в холле, чтобы на этапе реабилитации как можно больше больных могли ими пользоваться, конечно же, под наблюдением врача. К сожалению, таких аппаратов госпиталю остро не хватает. По сравнению с другой медицинской техникой стоимость данных тренажеров не столь высока. Заявки на их приобретение поданы, и флотские врачи-неврологи надеются на помощь командования флота в разрешении данной проблемы.

...Мне довелось увидеть две палаты после капитального ремонта. Они комфортны, с прекрасными душевыми кабинами, но палаты пустуют. Отделение готово принять в них больных, но их некуда разместить – не хватает госпитальных коек. На первый взгляд в это трудно поверить, но все дело в том, что неврологическая койка – специализированная и самая дорогая.

Состояние полов неудовлетворительное. Местами пол попросту разбит. Потому, что в отличие от других отделений, где больные ходят по полу в госпитальных тапочках, неврологи возят своих больных на каталках и колясках. Ремонт в отделении ведется, кое-что, конечно, делается, но этот процесс растянулся на три года. Похоже, что ремонт – это уже не процесс, а состояние. И потому, когда он закончится – неизвестно. В общем, проблемы неврологов напрямую вытекают из общей проблемы для всего флота. Это недостаток финансирования.

Есть ли выход из создавшегося положения? Безусловно. Нынешние проблемы преодолимы. У неврологического отделения есть хорошие перспективы. Но для этого ему необходима поддержка, соответствующая его сегодняшним потребностям.

Капитан 1 ранга И. СИДОРОВ

Источники нестабильности и вызовов в бассейн Каспийского моря

В первой половине 2004 г. правительственные структуры пяти стран Каспийского бассейна (России, Азербайджана, Ирана, Казахстана, Туркмении) вели активную деятельность в сферах военной политики, экономики, транспорта (трубопроводного и судоходного), суверенитета и международного права, гидрологии, метеорологии и навигации, экологии и, наконец, состояния и планов возможного использования ВС (ВМС) как национальных формирований стран региона, так и внешних, прежде всего США и НАТО. Укажем лишь основные существующие в регионе проблемы и вызовы.

1. Определение национальных секторов в Каспийском море – установлении госграниц. Россия настаивает на применение «модифицированного принципа срединной линии». Нас поддерживают четыре из пяти стран – все, кроме Ирана, который в этом случае теряет несколько перспективных нефтегазовых месторождений.

2. Прокладка по дну моря трубопроводов для транспортировки энергоносителей. Россия предлагает прокладку трубопроводов осуществлять на основе согласия всех стран бассейна. Но Россию поддерживает только Иран. Другие государства планируют выполнять или уже реализуют национальные энергопроекты: Туркмения – «трансафганский» для подачи газа транзитом через Афганистан в

Пакистан; Азербайджан участвует в проекте строительства нефтепровода Баку – Тбилиси – Джейхан; к проекту присоединяется и Казахстан. Примечательны экспертные оценки ученых РАН важности для России каспийских трубопроводов. Реализация проектов без участия нашей страны нанесет нам существенный экономический урон (исчисляется сотнями миллионов долларов ежегодно). Практически торпедируется возможность включения Каспийского транспортного узла в формирующийся мировой значимости «транспортный коридор Север – Юг». Строительство трубопровода Баку – Тбилиси – Джейхан патронируют США, и нефть по нему будет поставляться прежде всего в США, а не в страны Западной Европы. (Ныне ежегодно США производят 240 млн.т, а импортируют более 600 млн.т). Совершенно очевидно, что приоритетный интерес США в бассейне Каспия связан с энергоресурсами.

3. Милитаризация региона. Проблема аккумулирует ряд очевидных обстоятельств: использование акватории региона объединениями ВС (ВМС), порядок передвижения военных кораблей и судов, летательных аппаратов, возможное привлечение «военной силы США и НАТО» к решению спорных региональных вопросов, чрезмерное насыщение военно-морским потенциалом Каспийского бассейна, расширение военной инфра-

структуры в прибрежной зоне и в прилегающих к ней районах, проведение учений и маневров. Особую настороженность вызывают практические шаги США по реальному включению Каспия, в





Бассейн Каспийского моря



бассейна и тенденциях их роста можно судить по следующим неполным данным (см. карту). Ключевую роль в процессе милитаризации региона играют, безусловно, США и НАТО. В 2004 – 2005 гг. участие формирований ВС Штатов и блока, вероятно, будет проявляться в та-

том числе и Российского сектора, в операционные зоны Европейского и Центрального ОК ВС США и НАТО.

4. Аспекты международного права.

Страны региона, несмотря на усилия России, не смогли найти приемлемые подходы по разделу Каспия и определению его статуса. Хотя подписана рамочная Конвенция по охране окружающей среды, согласована Конвенция по вопросам метеорологии, разработан проект положений, связанных с судоходством в бассейне Каспийского моря, ратифицировано трехстороннее соглашение между Россией, Казахстаном и Азербайджаном о точке стыка разграничений дна Каспийского моря, положительно относятся страны бассейна и к созданию региональной структуры по борьбе с терроризмом.

Однако существуют разногласия по разделу дна моря, по использованию толщи воды, по защите и использованию биоресурсов и т.д.

Разработаны лишь контуры Конвенции по правовому статусу Каспийского моря (основополагающий документ), подготовка и подписание которой требуют предварительного решения целого комплекса многоплановых проблем и снятия противоречий между пятью странами региона, без внешнего вмешательства. Финальную часть работы должен, очевидно, венчать саммит глав государств «каспийской пятёрки».

О состоянии военных морских потенциалов государств Каспийского

бассейна и тенденциях их роста можно судить по следующим неполным данным (см. карту). Ключевую роль в процессе милитаризации региона играют, безусловно, США и НАТО. В 2004 – 2005 гг. участие формирований ВС Штатов и блока, вероятно, будет проявляться в та-
ких действиях, как практическое освоение инфраструктуры Азербайджана, Казахстана, возможно Туркмении, а также Грузии; сосредоточение определенных усилий космической разведгруппировки и сил воздушной разведки на систематическом контроле «приморских объектов России и Ирана»; интенсивное проведение мероприятий по подготовке формирований многонациональных ВС (ВМС) с участием штабных структур США и НАТО в Центральной и Юго-Западной Азии, а также в Каспийском бассейне.

Военные эксперты, опираясь на публикации правительственных СМИ прикаспийских стран, считают, что финансирование США определенных проектов в достаточной мере отражают их цели и задачи действий в регионе. В соответствии с программой «Зарубежное военное финансирование» в 2004 г. США выделили: Азербайджану – 2,5 млн. долл., Туркмении – 700 тыс., Казахстану – 2,9 млн. долл. (в основном на продолжение строитель-





ства военных объектов и, в первую очередь, на побережье).

Благодаря финансовой помощи США в 2004 – 2005 гг. численность личного состава ВМФ Казахстана возрастет с 3 до 5 тыс. человек, будут закуплены у Украины звено катеров типа «Гриф» и четыре патрульных катера (ПКА) типа «Калкан». ВМФ и погранслужбу Азербайджана пополнят катера США и Турции, а численность личного состава ВМФ возрастет с 2,5 до 3 тыс. человек. ВМФ Туркмении планирует закупить в Украине 10 катеров типа «Гриф» и 10 ПКА типа «Калкан». Ожидается доукомплектование бригады охраны водного района. Общая численность лич-



ного состава ВМФ страны составит 3 тыс. человек.

Иран приступил к выполнению планов создания на Каспийском море формирований ВМС, которые по составу и боевым возможностям не уступали бы ВМФ других прикаспийских государств. Уже в 2004 г. каспийские формирования ВМС

количественно возрастут не менее чем в 1,5 раза, а их боевой потенциал превзойдет возможности ВМФ Азербайджана. В частности, командование ВМС страны сообщило о намерении передислоцировать в каспийскую операционную зону из Персидского залива четыре катера на воздушной подушке, вернуть здесь новые артиллерийские катера

типа «Моудж».

По состоянию на начало 2004 г. численность ВМС Ирана равнялась 38 тыс. человек. Флот включал: ПЛ – 3, СМПЛ – 3, ФР УРО – 3, КОРВ – 2, РКА – 20, ПКА – 40, ДК – 13, КВП – 6, МТК – 3, ВСУ – 38. Авиация ВМС имела: самолетов – 9, вертолетов – 33; МП: бригад – 3; ракетные береговые войска: бригад – 4, ПКР – более 300.

Военные эксперты отмечают, что в условиях складывающейся оперативной обстановки в Каспийском регионе военно-политическое руководство России вынуждено принимать адекватные меры. К таким мерам они относят: перевод 77-й отдельной гвардейской бригады на профессиональную основу; пополнение авиации КФл ВМФ РФ новыми модернизированными вертолетами Ми-24, Ми-8 и самолетами Су-24, Су-25; строительство для Флотилии СКР «Татарстан» и создание до 2010 г. серии кораблей с учетом военно-географических особенностей Каспия; поступление на вооружение частей ПВО зенитных ракетных комплексов С-300.

Очевидная цель проводимых мероприятий – обеспечение господства КФл на каспийском МТВД.

Капитан 1 ранга А. СМОЛОВСКИЙ
Схемы и фотографии подготовил
В. АЛДАКУШКИН

НОВОСТИ ВМС ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

Строительство ВС (ВМС)

США. Ракетно-ядерные силы. В первой половине 2004 г. Комиссия по оборонным научным разработкам при министерстве обороны, одним из сопредседателей которой является экс-командующий Тихоокеанским ОК ВС США адмирал Денис Блэр, представила военнополитическому руководству страны доклад, содержащий важные выводы. В концентрированном виде они сводятся к следующему положению: США должны снять с 50-ти МБР «Пискипер» существующие мощные ядерные боезаряды и заменить их «неядерными или ядерными с минимальными побочными разрушениями».

По мнению Комиссии, наличие новых боезарядов будет успешно решать задачи сдерживания и противодействия «странам-изгоям» и террористическим структурам, представляющим угрозу безопасности США.

К тому же данный вывод вполне согласуется с требованиями «Договора между Российской Федерацией и Соединенными Штатами Америки о сокращении стратегических наступательных потенциалов», подписанного 24 мая 2002 г. со сроком реализации до 31 декабря 2012 г. Договор разрешает иметь странам по 1700-2200 боезарядов.

В докладе Научного управления МО США, судя по сообщениям Федерации ученых страны, военные эксперты обосновывают целесообразность разработки нетрадиционных видов ядерного оружия малой мощности. К числу основных направлений военные эксперты относят создание высокоточного ядерного оружия малой мощности, космических лазерных систем, беспилотных летательных аппаратов с «гиперзвуковой» скоростью.

На исследования по проекту создания только маломощных ядерных бомб (не более 5кт) с ограниченным радиусом поражения уже выделено 6 млн. долл.

Австралия. В 2004 г. ВС страны приступили к реализации программы реформирования командно-штабных органов. Ключевым звеном программы является создание Объединенного оперативного командования, которое возглавит вице-адмирал Расс Шалдерс – заместитель командующего силами обороны страны.

Министр обороны Роберт Хилл в качестве основных целей программы назвал следующие: 1) повысить эффективность взаимодействия видов и родов ВС при проведении совместных операций; 2) поднять боеспособность и готовность основных формирований СВ, ВМС и ВВС к выполнению свойственных задач в современных условиях. Одновременно ведется строительство в Бангендоре (штат Новый Южный Уэльс) инфраструктуры КП и штаба создаваемого Командования – главного органа управления ВС. Здесь же будут размещены и все семь действующих КП и штабов, дислоцированных в Сиднее и его окрестностях. Общая численность офицеров штабов составит около 1000 человек. Срок сдачи комплекса зданий в эксплуатацию – начало 2008 г. Стоимость проекта – 220 млн. долл. США.

По состоянию на начало 2004 г. в составе ВС числилось 50,9 тыс. человек, СВ – 25,2 тыс. человек, ВВС – 13,2 тыс. человек, ВМС – около 12,6 тыс. человек.

В составе флота находятся: ПЛ – 5; ФРУРО – 10; ПКА – 15; ТЩ – 6; МТК – 6; ДВТР – 3; ДК – 6; ГИСУ – 6; УК – 2; ТНЗ – 2, ТРС. Авиация ВМС имеет: самолетов – 2, вертолетов – 50.

Создание системы ПРО/ПВО в операционной зоне Тихоокеанского ОК ВС США.

США. В августе-сентябре 2004 г., судя по заявлению министра ВМС Гордона Инглэнда, в Японском море начнет боевое дежурство «почти на постоянной основе» ЭМ УРО «Орли Берк» (в серии 38 ед.), имеющий многофункциональную систему управления оружием «Иджис». Корабль войдет в состав одного из соеди-

нений ВМС Тихоокеанского ОК ВС страны и будет решать задачи ПРО объектов США и их союзников от возможных ударов БР в западном секторе. В связи с этим представитель Агентства по ПРО при министерстве обороны Крис Тейлор сообщил, что к концу 2004 г. США планирует вооружить системой «Иджис» 7 ЭМ УРО, а к 2007 г. ВМС будет иметь уже 15 (ед.). Все ЭМ УРО вооружаются современным комплексом «Стандарт-3», способным поражать баллистические ракеты, а также ракеты средней и малой дальности.

Военные эксперты полагают, что корабли станут частью интегрированной системы ПВО/ПРО ТВД. Наземный компонент системы представлен ракетным комплексом ПРО, развернутым на авиабазе Форт-Грили (шт. Аляска), который начнет боевое дежурство в конце нынешнего года.

Австралия. В ближайшие два-три года страна модернизирует радиолокационную систему контроля надводной обстановки и воздушного пространства «Джиндали оперейшнл петворк». По заявлению министра обороны страны Роберта Хилла, для реализации проекта выделяется 62 млн. австр. долл. (48 млн. долл. США). Цель модернизации – обеспечить надежное обнаружение морских и воздушных целей в зоне до 2 тыс. км. от побережья.

Австралийская система РЛС рассматривается военно-политическими руководствами Австралии и США как основной региональный компонент (пятого континента) комплексной системы ПВО/ПРО ТВД США. Мотивация МО страны принятого им решения сводится к следующему: 1) страна поддерживает Штаты в их глобальной войне с международным терроризмом; 2) страна, имеющая статус регионального союзника США, заинтересована в расширении оборонного сотрудничества двух государств; 3) выполнение проекта увязано с планами предстоящего развертывания в стране формирований реагирования Тихоокеанского ОК ВС США «для проведения операций по защите союзников в регионе», а также для более гибких ответов на многочисленные вызовы интересам США во всем мире.

Подготовка стран Каспийско-Черноморского бассейна к вступлению в НАТО

Азербайджан. В ходе визитов 2004 г. МО страны Сафра Абиева в США и МО США Рамсфелда в Баку окончательно согласованы планы модернизации инфраструктуры побережья и усиления флота страны, модернизации и реконструкции военных аэродромов, подготовки азербайджанских частей по методикам США. Идет интенсивный процесс согласования основных положений двустороннего договора между Азербайджаном и Североатлантическим альянсом, который эксперты правомерно рассматривают как промежуточный этап для получения страной статуса кандидата в члены блока.

В этом процессе от США и НАТО участвовали заместитель госсекретаря США Линн Паско, заместитель директора госдепартамента по вопросам безопасности и политики в Европе Эрик Шульц, заместитель политического советника миссии США в НАТО Брюс Роджерс, ключевые сотрудники верховного консультативного совета Европейского ОК ВС, в том числе заместитель командующего Европейского ОК ВС генерал Чарлз Волд, командующий ВМС США в Европе и главнокомандующий ВС НАТО в Северной Европе адмирал Грегори Джонсон.

К числу задач, которые решали военно-дипломатические миссии США и НАТО, генерал Ч.Волд официально отнес следующие: 1) обмен опытом борьбы с международным терроризмом; 2) временное размещение мобильных формирований ВС США; 3) обучение военнослужащих Азербайджана по методикам НАТО (по опыту Грузии); 4) согласование планов проведения на территории и в акватории каспийского сектора Азербайджана совместных учений по борьбе с экстремизмом и распространением ОМП.

Примечателен и такой факт. Указанным миссиям предшествовала скрупулезная работа военных экспертов МО США по оценке аэродромной сети Азербайджана для создания на их основе передовых авиабаз.

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

В центре внимания экспертов оказались аэродромы вблизи Кюрдамир, в поселках Насосный (пригород Баку) и Гала. Аналогичная оценка проведена и морской инфраструктуры страны.

Грузия. Во втором квартале 2004 г. правительство страны разработало «План индивидуального партнерства Грузии с НАТО». Документ в штаб-квартире альянса в Брюсселе представлял лично президент Саакашвили. В церемонии в соответствии с действующим протокольным регламентом, вероятно, присутствовали: генеральный секретарь НАТО, руководители Североатлантического совета, представители Международного секретариата, председатели Военного комитета и Международного военного штаба. План получил поддержку генсека НАТО Яапа де Хоопа Схеффера. Весьма лаконична оценка Плана и МО Гелы Бежашвили: «План предусматривает выполнение Грузией всех обязательств, необходимых для вступления в НАТО». В конце июня 2004 г. в окончательном виде План будет представлен на саммите альянса.

В связи с данным военно-политическим «судьбоносным» шагом страны военные эксперты анализируют множество обстоятельств. Среди них: вещевое довольствие ВС (ВМФ), проблему обещает решить Италия, выделившая 10 млн. евро; определение собственников объектов военной инфраструктуры; ведение переговоров с Россией о выводе двух военных баз с грузинской территории – Ахалкалакской и Батумской; пополнение ВМФ новыми кораблями (преимущественно катерами), имеющими современное вооружение; подготовка страны к вступлению в Евросоюз (стремление Грузии успешно решить данную проблему одобрил президент Еврокомиссии Романо Проди).

Украина. В марте 2004 г. Верховная Рада страны ратифицировала Меморандум о взаимопонимании между правительством Украины и Стратегическим командованием (СК) ОВС НАТО в Европе, он же Командующий Европейским ОК ВС США (штабы в Касто), и СК ОВС

НАТО на Атлантике, он же Командующий исследовательским ОК ВС США (штаб Норфолк). Ратификация Меморандума осуществлена вопреки требованиям украинской Конституции «О внеблоковом статусе государства» и регламенту альянса о невозможности для Украины стать членом блока до 2017 г., до тех пор, пока ЧФ РФ базируется в Крыму. Однако де-факто Украина представляет натовским формированиям видов ВС (СВ, ВМС и ВВС) «право быстрого доступа» на территорию и в акватории территориального моря исключительной экономической зоны страны.

Следовательно, Меморандум обязывает Украину предоставлять ОВС НАТО районы, а также, очевидно, национальные объекты наземной и морской инфраструктуры для проведения военных операций или миротворческих мероприятий, например в рамках программы «Партнерство во имя мира». При этом Украина подтвердила готовность оказывать формированиям альянса необходимую организационную, техническую, информационно-разведывательную, навигационно-метеорологическую, медицинскую и другие виды помощи. Военная техника, суда и корабли блока могут передвигаться по территории и в водах Украины на основании общего, очевидно, уведомительного разрешения. Примечательно, что сразу же после ратификации Меморандума Совет НАТО уполномочил ВГК ОВС в Европе иметь соответствующие силы для развертывания, в случае необходимости, на территории и в акватории Украины.

Формы, силы, средства и виды поддержки Украиной операций НАТО будут определены целевым Соглашением.

Основные направления «становления» региональных командований ОВС (ОВМС) НАТО «Север» в операционной зоне БФ ВМФ РФ

Эстония, Латвия, Литва. Во втором квартале 2004 г. руководство НАТО и региональные командования, судя по сообщениям правительственных СМИ,

планируют на постоянной основе осваивать инфраструктуру стран органами управления формированиями СВ, ВВС и ВМС. В частности, предполагается осваивать аэродромы: в Латвии и Либварде – Тукумс; в Эстонии – Тапа, Пярну, Эмари; в Литве – Зокняй, Кармелавя и Паневежис. В поле зрения командования ОБМС НАТО «Север» находятся порты и пункты базирования: в Латвии – Лиепая, Вентспилс; в Эстонии – Таллинн, Мууга, Хаапсали; в Литве – Клайпеда.

Национальные средства контроля воздушного пространства и управления воздушным движением интегрируются с действующей европейской системой и разрабатывается проект включения их в Объединенную систему ПВО/ПРО НАТО в Западной Европе. Развернуты и уже действуют национальные региональные центры системы контроля воздушного пространства: в Латвии – Эмари, Рига; в Эстонии – Раквере; в Литве – Юодкранте. Всего на территории стран Балтии предусматривается развернуть порядка 10 радиолокационных постов ПВО: в Латвии – 4, в Эстонии – 3, в Литве – 3.

Литва – Норвегия. В мае 2004 г. командующий ВВС страны полковник Э.Мажейкис и командующий ВВС Норвегии бригадный генерал К.Арчер подписали в Центре контроля воздушного пространства стран Балтии Валтнет Договор на поставку ВС Литве ЗРК ближнего радиуса действия RBS-70. Литовские ВВС получат также 20 ПУ, 5 РЛС Giraffe и 260 ракет модификации Мк3.

Общая стоимость партии вооружений равна 1 млн. крон нор.

Эстония – Германия. Во втором квартале 2004 г. МО страны Маркус Хансон и заместитель МО Германии Вальтер Колбов подписали в Таллинне «Меморандум о долгосрочном военно-политическом и оборонном сотрудничестве». Основу Меморандума составили вопросы интегра-

ции ВС (ВМС) Эстонии в структуры командования ОБС (ВМС) НАТО «Север»; защиты воздушного пространства Эстонии и др. стран Балтии; реализации оборонных проектов в системе ВПК Евросоюза; участие двух стран в миротворческих мероприятиях.

Учения в операционных зонах Европейских флотов ВМФ РФ

Черноморский МТВД. Сбор-походы военно-морской группы Блэксифор.

Грузия в 2004 г. является принимающей стороной Черноморской военно-морской группы (ЧВМГ) «Блэксифор»*.

После «Блэксифор» Группа находится под патронажем командующего грузинским ВМФ вице-адмирала Г.Иремадзе, которому предписано реализовать план деятельности Группы на 2004-2005 гг. На заседании Управления планирования деятельности ЧВМГ грузинская сторона «обосновала необходимость повышения интенсивности походов и визитов кораблей Группы». В результате в план Группы включены три сбор-похода с отработкой комплексных задач и упражнений в море, в соответствии с тактическими инструкциями НАТО, и «ознакомительные визиты в военные базы и порты Черноморского бассейна. (В предыдущие же годы, когда принимающими сторонами были Турция, Болгария и Украина, Группа выполняла по одному аналогичному сбор-походу).

Первый сбор-поход пройдет в августе-сентябре 2004 г. Его основное содержание: после инструктивных занятий в Потии и отработки совместных задач и упражнений в единых ордерах и строях корабли ЧВМГ посетят Новороссийск, Севастополь, Бургас, Гельджюк.

Второй сбор-поход по планам учения «Черноморское партнерство – 2004» предусмотрено провести весной 2005 г. под командованием флагмана ВМС Турции, которому предложено разработать план учений. Центральным звеном плана станет реализация концепции по

* Соглашение о создании «Блэксифор» подписано в Стамбуле 02.04.2001 г. представителями шести приморских стран Черноморского бассейна – Болгарии, Грузии, России, Румынии, Турции, Украины. В документе указано, что Соглашение не направлено против третьих стран и не ведет к формированию каких-либо военно-политических союзов в регионе.

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

борьбе с терроризмом в портах, проливах и в акватории Черноморского бассейна.

Третий сбор-поход запланирован на июнь-июль 2005 г. В рамках учения «Кооператив партнер-2005», которое регулярно проходит в соответствии с долгосрочной программой НАТО «Партнерство во имя мира». Ее цель – подготовка ВМС Черноморских стран к вступлению в альянс.

Не обошел внимания экспертов и ряд важных организационных инициатив командования ВМФ Грузии: придать органам управления ЧВМГ постоянный характер; развернуть постоянно действующий Центр реагирования на чрезвычайные ситуации на море в структуре «Блексифор».

В современной истории грузинских ВМФ заслуживают упоминания следующие обстоятельства. Флот был сформирован уже в 1998 г. при непосредственном участии Турции, Греции и др. стран НАТО и Украины. Для его создания США выделили целевой кредит в объеме 27 млн. долл. В результате судостроительный завод в Батуми начал выполнять заказы Национального флота, открылась военно-морская академия. В 2004 г. Греция планирует передать Грузии ФР УРО, который станет флагманом Флота.

Балтийский МТВД. Литва и Латвия.

Во втором квартале 2004 г. ВМС стран провели первый этап совместного тактического учения «Стормекс-1 2004». Район учения охватывал территориальное море Литвы. Участвовали: от ВМС Латвии – ПКА «Линга», от ВМС Литвы – ПКА «Скальвис» и «Дзукас», ФР «Аукстайтис», а также самолет L-39 ВВС.

Отрабатывались преимущественно «досмотровые действия»: освещение надводной обстановки, опознавание выявленных судов, их задержание и досмотр. Кроме того, отрабатывались маневрирование катеров в процессе «имитации их атаки с воздуха» и поисково-спасательные операции.

Второй этап учения будет проведен в третьем квартале 2004 г. в территориальных водах Литвы.

По состоянию на начало 2004 г. в составе ВМС и береговой охраны стран находились: Латвии – ПКА «Стром» – 3, ТЩ – 3, БУК, водолазный катер, батальон БО; ПКА-10 (БОХРА); Литвы – ФР МПК, ПР 1124-2, ПКА-3, ТЩ ПР 331-2, ГИСУ; ПКА-4 (БОХРА).

Арктический МТВД. Канада.

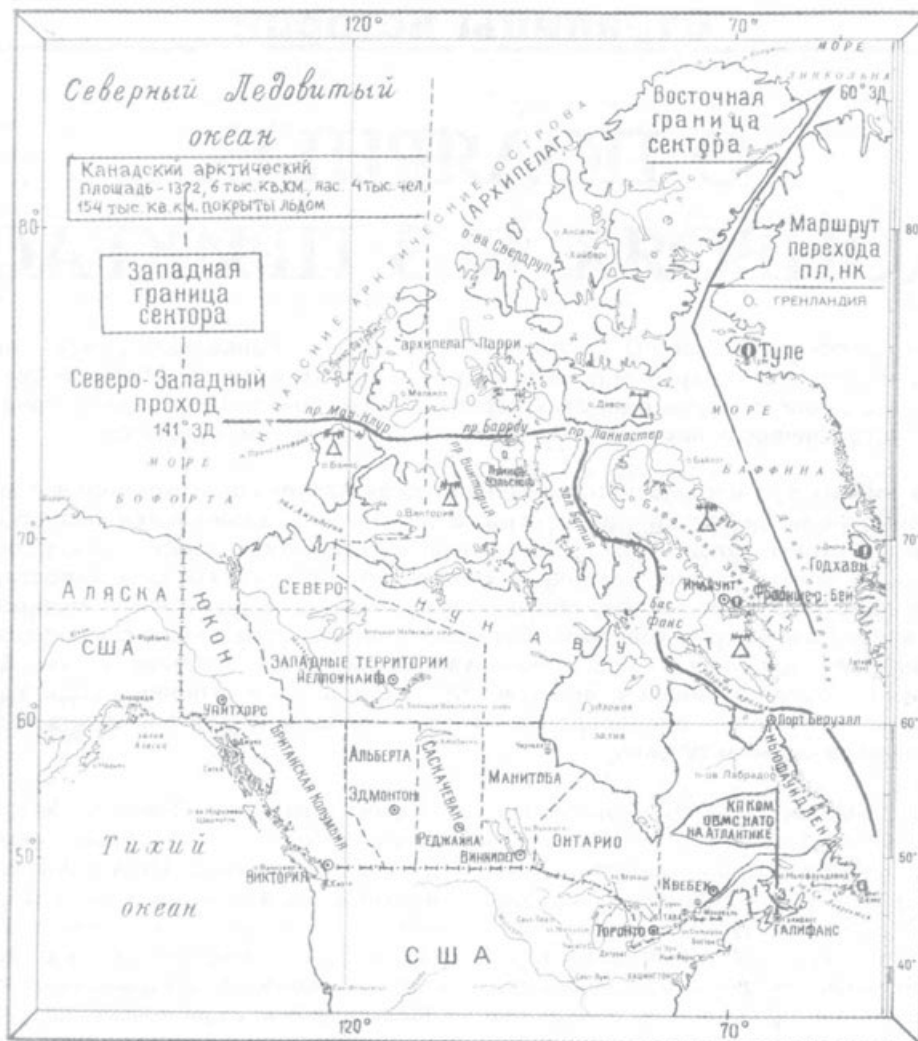
В июне-августе 2004 г. ВС страны планируют провести трехвидовое арктическое учение «Нарвал». В учении предполагается участие одной из оперативных групп флота (может включать ПЛ типа «Виктория», ЭМ УРО типа «Ирокез», ФР УРО «Галифакс»), эскадрилий самолетов ПВО, РЭБ, базовой патрульной и транспортной авиации, вертолетов общевойсковых, РЭБ, поиска и спасения, частей мотопехотных бригадных групп, отдельных полков зенитных ракет и отдельных инженерных полков, групп коммандос, формирований и частей стационарной военной инфраструктуры (ПВО/ПРО/ПЛО), а также управления, связи, разведки, РЭБ, наблюдения и навигации.

Целью учения, судя по заявлению командующего ВС в Арктической зоне полковника Норриса Петтиса, является развертывание формирований СВ, ВВС и ВМС и отработка их совместных действий «в арктических владениях страны». Учение, очевидно, будет проходить преимущественно в провинциях Юкон и Северо-Западные территории, а также в прилегающих к ним акваториях. В сценарии учения среди современных вызовов и источников угрозы безопасности стране, по мнению экспертов, рассматриваются и случаи возможного нарушения суверенных прав в национальной зоне Арктики.

Учение «Нарвал» проводится впервые. Впредь аналогичные учения в арктических провинциях ВС страны предусматривают проводить систематически.

Объем финансирования учения – примерно 5 млн. кан. долл. (около 4 млн. долл. США).

PS. Канадская арктическая зона (см. карту), как и арктические зоны других государств (России, США, Дании, Грен-



Арктические владения Канады

ландии, Норвегии) является весьма богатой ресурсной кладовой. В настоящее время начался процесс ее заселения и заметного хозяйственного развития. Ее ориентировочная площадь – около 6 млн. кв. км; зона изобилует месторождениями нефти и газа, железной руды и никеля, свинца, цинка, золота, серебра и др. ископаемых.

Происходит транспортное освоение территорий провинций и арктических акваторий с участием прежде всего государственных и коммерческих судоходных компаний акционерных обществ и наземных транспортных средств. Создан и развивается флот ледового плавания, осваивается Север-

ро-Западный арктический проход, ведутся исследования возможностей подледного плавания, расширяются арктические воздушные сообщения, а также трубопроводная сеть.

Военная инфраструктура представлена разноцелевыми объектами: авиабазами, радиолокационными станциями систем ПВО/ПРО, наблюдения за надводной обстановкой, гидроакустическими станциями контроля подводной среды, станциями связи и навигации, гидрометеорологическими и др.

Капитан 1 ранга А. СМОЛОВСКИЙ
Схему подготовил В. АЛДАКУШКИН

О ПОЛЯРНЫХ КОНВОЯХ БЕЗ ПРИКРАС

Этот рассказ о конвое PQ-17 отличается от того, что ранее приходилось слышать или читать в открытой печати. Корреспонденту журнала «Морской Сборник» его рассказал участник этих событий, ныне почетный полярник, кандидат географических наук, доцент, Валентин Валентинович Дремлюг.

Из низких туч неожиданно вынырнула девятка немецких торпедоносцев. Английские истребители с авианосца «Викториес», находившиеся выше противника, стремительно спикировали, отрезав отставшую тройку «юнкерсов». Огонь зенитных орудий эсминцев и кораблей ПВО, из состава непосредственного охранения конвоя, обрушился на остальные, мгновенно перекрестив все небо цветными трассами. Ведущий торпедоносец словно споткнулся о невидимую преграду и, резко «клюнув», врезался в холодные волны. Его правый «сосед» взорвался, внезапно превратившись в огненный шар. Уцелевшие «юнкерсы», беспорядочно сбросив торпеды и резко изменив курс, исчезли за серыми тучами.

Так, правда не часто, проходили победные бои над полярными конвоями. Возможно, именно так были бы прикрыты и суда конвоя PQ-17. Но около 21 ч 3 июля 1942 г. командир эскадры ближнего прикрытия конвоя PQ-17 контр-адмирал Хамилтон получил приказ адмиралтейства: «Весьма срочно! Крейсерам отходить на запад, имея максимальную скорость хода», — а затем: «Срочно! Из-за угрозы надводных кораблей конвою рассредоточиться и следовать в русские порты». Схожие по содержанию радиогаммы поступили и в адрес командира непосредственного охранения конвоя командера Дж.Брума и командира конвоя командора Даудинга.

Военные историки продолжают спорить и сейчас. Что это было? Военная хитрость или страх перед имперским суперлинком «Тирпиц»? Ответа на этот вопрос пока нет, но историю переписать нельзя. Такой приказ поступил. А командование сил охранения PQ-17 — его безоговорочно выполнило.

Брошенные на произвол судьбы союзные транспорты самостоятельно, по возможности выжимая все из своих машин, стали прорываться к Новой Земле, явившись заманчивой целью для немецких торпедоносцев и подводных лодок.

Немного истории. С августа 1941 г. и до июня 1945-го, по договоренности между Советским Союзом, США и Великобританией, была организована доставка военных и хозяйственных грузов из американских и английских портов в Мурманск и Архангельск. Из транспортов составляли конвои из нескольких десятков судов и они шли в Россию в охранении военных кораблей союзников. Первоначально такие соединения именовались «северными конвоями» и были обозначены кодовым наименованием «PQ». Они везли в Советский Союз вооружение, промышленное оборудование, продовольствие. На обратном пути из Мурманска и Архангельска суда везли металлическую руду и лесоматериалы (PQ 1941-1942 гг.). Путь конвоев обычно пролегал через северную часть Атлантического океана и Норвежского моря, к северу от островов Ян-Майен и Медвежий, и занимал две-три недели. В Баренцевом море на 38-м меридиане они поворачивали к югу и следовали параллельно западному побережью архипелага Новая Земля в Архангельск или Мурманск. Северный флот и североморская морская авиация обеспечивали охрану конвоев от меридиана 20 градусов восточной долготы и до порта назначения.

Чтобы воспрепятствовать доставке грузов в Советский Союз, германское руководство к весне 1942 г. сосредоточило в Северной Норвегии мощные военно-морские и воздушные силы. Более того, установив с помощью агентурной разведки в середине июня, что в Исландии формируется большой конвой, командование германской военно-морской группы «Север» для его уничтожения разработало специальную операцию под кодовым наименованием «Россельшпрунг». В ней предполагалось задействовать линейный корабль «Тирпиц», тяжелые крейсера «Адмирал Хиппер», «Адмирал Шеер» и «Лютцов», 10 эскадренных миноносцев, около десятка подводных лодок и свыше 200 самолетов люфтваффе.

27 июня 1942 г. большой конвой, получивший наименование PQ-17, вышел из Хваль-фьорда (Исландия), имея в своих колоннах тридцать пять транспортов с военными и промышленными грузами для Советского Союза, а также три спасательных судна и два танкера. На борту транспортов находилось 297 самолетов, 495 танков, 4246 грузовых автомобилей и тягачей, более 156 тыс. т генерального груза. Две трети судов конвоя шли под американским флагом. Большинство из них были старыми, и многим уже перевалило за 20 лет.

17-й конвой имел мощное прикрытие из боевых кораблей. В состав сил дальнего оперативного прикрытия были включены: линейные корабли «Дюк оф Йорк» и «Вашингтон», авианосец «Викториес», крейсера «Камберленд» и «Нигерия», а также 14 эскадренных миноносцев. В ближнем прикрытии шла крейсерская эскадра: крейсера «Лондон» и «Норфолк», «Уичита» и «Тускалуза» – в сопровождении трех эсминцев. В непосредственном охранении конвоя находилось шесть эсминцев, четыре корвета, три тральщика, два корабля ПВО, четыре вооруженных траулера и две подводные лодки.

Английское адмиралтейство, получив сведения о выходе мощной немецкой эскадры в море и опасаясь прорыва немцев на коммуникации в Северной Атлантике, отдало приказ боевым кораблям охранения PQ-17 отойти для охраны линкоров и авианосца, а транспортам рассредоточиться и следовать в советские порты самостоятельно. Единственными ко-

раблями охранения, которые до конца трагедии оставались с транспортными судами и не бросили своих подопечных, были вооруженный траулер «Айршир» под командованием лейтенанта Лео Грэдуэлла и корвет «Ла-Мелоне», которые довели семь транспортов до пролива Маточкин Шар. Однако героизм экипажей этих маленьких кораблей уже не мог спасти большую часть 17-го конвоя.

Немецкие подводные лодки и авиация, воспользовавшись уходом тяжелых кораблей, в течение двух недель преследовали транспорты и 23 из них потопили. Многие поврежденные суда, находившиеся на плаву, были покинуты в открытом море экипажами, часть из которых на шлюпках и плотах добралась до новоземельских берегов. А брошенные суда были потоплены кораблями эскорта. С погибшими транспортами в холодных волнах исчезло 210 самолетов, 430 танков, 3350 автомашин и 99 316 т генерального груза. Погибли 153 моряка торгового флота.

Для уцелевших транспортов явилось счастьем, что тяжелые немецкие корабли, не дойдя до конвоя, были вынуждены вернуться на свои базы. И в этом не последнюю роль сыграл Северный флот. На пути немецкой эскадры были развернуты пять советских подводных лодок, и одна из них, К-21 под командованием капитана 2 ранга Николая Лунина, атаковала немецкий флагман.

2 июля, когда конвой PQ-17 был уже на переходе морем, в арктический рейс из Архангельска вышло небольшое гидрографическое судно «Мурманец», входившее в состав так называемого «ледового патруля». Это было небольшое судно водоизмещением в 200 т с экипажем из 25 человек. Здесь же находилась группа сотрудников арктического института. Перед выходом на гидрографе установили два крупнокалиберных пулемета, а его экипаж вооружили карабинами. Капитаном судна был один из опытейших полярных судоводителей Петр Котцов.

Молодому гидрографу Валентину Дремлюгу досталось нести «собачью вахту» с 00 до 04 часов, а также вахту с 12 до 16.

После нескольких суток похода «Мурманец» встретил грузно сидящий в воде танкер «Донбасс», входивший в состав конвоя PQ-17, который подвергся нападению. Хотя «Донбасс» имел значительные повреждения, он все же отказался

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

от помощи и самостоятельно пошел в Архангельск. Позднее стало известно, что на переходе героический экипаж отбил 13 атак немецких самолетов и подводной лодки, сбил 2 торпедоносца да еще подобрал 51 моряка с потопленного американского парохода «Даниель Морган».

После этой встречи «Мурманец» проследовал в назначенный район, и 13 июля вблизи Гусиной Земли (южный остров архипелага Новая Земля) вахтенные советского гидрографа заметили на берегу группу людей, которые жгли костер и махали флагом. Кто находился на берегу, оставалось неизвестным. Североморцы были настороже, направив оба корабельных пулемета в сторону обнаруженной группы. Через мегафон запросили по-русски: «Кто находится на берегу?» Ответа не последовало. Повторили вопрос на английском языке. И тогда с берега ответили, что здесь находятся 12 человек из экипажа американского транспорта «Олапана», потопленной немецкой подводкой в 15 милях от этого места. Североморцы спустили шлюпку. За короткое время она доста-

вила людей на борт гидрографа, и «Мурманец» направился к губе Белушья. Здесь были обнаружены еще несколько американцев, но уже с другого транспорта.

Петр Котцов сообщил об этом в штаб Северного флота и руководству Главсевморпути. В ответ было получено распоряжение от заместителя начальника Главсевморпути Героя Советского Союза полковника Ильи Мазука заниматься операциями по спасению экипажей судов из союзного каравана в районе Малых Кармакул.

Спасательные работы осложняло то, что приходилось подбирать людей не только со спасательных шлюпок и плотов, но и прямо из воды. К приходу «Мурманца» многие моряки уже погибли от холода или были сильно обморожены. Море пестрело от обломков судов, шлюпок и плотов,

его поверхность во многих местах была покрыта горящими пятнами нефти.

С 13 по 17 июля «Мурманцу» удалось поднять на борт 144 человека. Помимо экипажа «Олапаны» были спасены моряки с судов «Алькова Рейнджер», «Вашингтон», «Хатлбьюри» и «Паулус Поттер». Их размещали повсюду: в каютах и матросском кубрике, в кают-компании и столовой команды, в штурманской и даже в радиорубке. На камбузе в огромных суповых котлах едва успевали готовить чай и кофе. Врача на борту «Мурманца» не было, поэтому первую медицинскую помощь оказывали сами советские моряки. Лечили по-морскому: давали по кружке разведенного спирта, поили горячим чаем или кофе, кормили и – отдыхать.

В память о спасенных с «Олапаны» у Валентина Дремлюга, стоявшего в тот

день на подхвате у штурм-трапа, сохранилась маленькая эмалированная чашечка, которую ему подарил американский боцман, первым поднявшийся на борт «Мурманца». Эта крошечная чашечка, вмещавшая в себя суточную норму пресной воды на спасательной шлюпке, входила



РИСУ «Муромец»

в комплект ее аварийного имущества.

Спасенные моряки с транспортов союзного конвоя рассказали о трагическом переходе, а также о гибели отдельных транспортов PQ-17.

Первыми, как уже было рассказано выше, на борт «Мурманца» подняли моряков с «Олапаны».

«Олапана» – американский транспорт водоизмещением 5 584 т была построена в 1919 г. U-255 потопила ее 8 июля 1942 г. в 15 милях от Новой Земли. Немецкая подводка сначала торпедировала судно с дистанции в 700 метров, а потом добила его артиллерийским огнем. При взрыве погибли шесть американских моряков. Уцелевшие спустили два спасательных плотика и высадились на берег в различных местах Гусиной Земли.

Первая группа, во главе с капитаном, достигла берега в 7 милях к югу от мыса Северный Гусиный Нос, где и была обнаружена советским гидросамолетом полковника Ильи Мазурука. Он снял спасшихся и доставил девять моряков, наиболее сильно обмороженных, в госпиталь губы Белушья.

Вторая группа, во главе с главным механиком, достигла мыса Люд-Сале, что был в 30 милях от места первой группы. Здесь они нашли выброшенную на берег канистру с машинным маслом. Собрав обломки плавника, моряки разожгли костер, который и увидели вахтенные «Мурманца».

Затем были обнаружены две шлюпки с транспорта «Вашингтон».

«Вашингтон» – американский транспорт водоизмещением в 5 564 т – был также построен в 1919 г. 5 июля его атаковали и потопили немецкие Ю-88 в 200 милях от Новой Земли.

Как только судно начало крениться на правый борт, на воду были спущены две шлюпки для 46 человек. В шлюпках имелось большое количество продовольствия и пресной воды, а также теплые одеяла и водостойкие костюмы.

В первый же день плавания шлюпки «Вашингтона» встретили «Олапану», которая предложила взять моряков на борт, но они отказались и продолжали переход к Новой Земле на веслах.

На четвертые сутки плавания «вашингтонцы» подошли к Новой Земле, где обнаружили сидящий на мели американский транспорт «Уинстон Сайлем» (судно из конвоя PQ-17). Трое суток команда «Вашингтона» провела на борту этого судна, но затем капитан «Сайлема» заявил, что у него нет больше провизии, чтобы кормить вновь прибывших, и моряки «Вашингтона» продолжили свое плавание вдоль новоземельского побережья. На их счастье, вскоре состоялась встреча с «Мурманцем», экипаж которого радушно разместил в своих каютах американских моряков.

Спустя 60 часов «Мурманец» доставил американских моряков в губу Малые Кармакулы, где в глубине бухты укрылся один из уцелевших транспортов конвоя – английский «Эмпайр Тайд». Первоначально английский капитан согласился

принять спасенных союзников, сообщив американскому экипажу, что вместе с ними на корабле собралось 250 человек, в основном спасенных «Мурманцем». Но через двое суток и он сослался на то, что у него уже нет продовольствия. И американские моряки вновь сели за весла, теперь – чтобы достичь берега. Здесь они прожили еще двое суток, питаясь подстреленными утками.

Через двое суток капитан «Эмпайр Тайда» прислал американским морякам записку, в которой приглашал их на борт, чтобы дожидаться прихода советских и английских эскортных кораблей.

И уже в их сопровождении пять судов, уцелевших из состава конвоя, благополучно дошли до Архангельска. А 25 июля в Мурманск пришел американский крейсер «Тускалуза», который забрал 240 американских моряков, в том числе и экипаж «Вашингтона».

Самые большие потери, из всех спасенных «Мурманцем» союзных экипажей, понес английский транспорт «Хатлбьюри».

На его долю выпала одна из самых трагических судеб в летописи 17-го конвоя. Транспорт «Хатлбьюри» – по тем временам довольно новый, водоизмещением в 5 тыс. т – был построен в 1934 г. Среди двухмачтовых транспортов конвоя он выделялся наличием одной дымовой трубы с огромной буквой «Н». Немецкая подлодка U-355 7 июля атаковала его четырьмя торпедами с малой дистанции прямо у входа в пролив Моллера. Затем в уже заметно кренящийся пароход была направлена и пятая торпеда. Часть английских моряков погибла при взрывах, но большинству удалось воспользоваться спасательными плотиками и полузаполненной шлюпкой. Однако к следующему утру большая часть спасшихся моряков погибла на плотиках от переохлаждения. Лишь через неделю немногих оставшихся в живых подобрал «Мурманец» и доставил на борт «Уинстона Сайлема».

Позже выяснилось, что командир немецкой подлодки U-355 капитан-лейтенант Гюнтер Ла Баум не случайно проявил настойчивость в уничтожении «Хатлбьюри». Оказывается, еще весной 1942 г., после перехода «Хатлбьюри» в составе конвоя PQ-11, его капитан Джордж Сте-

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

фенсон за уничтожение немецкой подлодки был награжден орденом Британской империи IV степени. Известно, что английский капитан не стал поднимать с воды всплывших немецких подводников, оставив их замерзнуть в ледяной воде. Возможно, капитан-лейтенант Ла Баум рассчитался за кого-то из своих друзей.

А вот с экипажем судна «Алькова Рейнджер» связана совершенно невероятная история.

«Алькова Рейнджер» – американский транспорт водоизмещением 5 тыс. т, – как и многие транспорты конвоя, был морским «долгожителем». Как «Вашингтон» и «Олапана», он был построен в 1919 г.

7 июля «Алькова Рейнджер» в паре с американским пароходом «Беллингэм» был обнаружен немецкой подлодкой U-255 в районе залива Моллера. Сначала капитан-лейтенант Рейнхарт Рехе двумя торпедами атаковал «Беллингэм», но промахнулся, и транспорт скрылся в снежном заряде. Вот тут-то и наступила очередь заняться «Алькова Рейнджером».

После взрыва торпеды судно осело носом в воду, из машины повалил пар, плотной пеленой окутывая палубу и надстройки. Американский транспорт потерял ход. Но когда U-255 всплыла, чтобы добить его артиллерией, подводники обнаружили новую цель – британский пароход «Эмпайр Тайд». Однако последний, резко изменив курс, как и «Беллингэм», исчез в плотной пелене снежного заряда. Тогда всплывшая субмарина с малой дистанции артиллерией добила потерявшую ход жертву.

И тут произошло самое удивительное. Капитан-лейтенант Рехе, подойдя к спасательным шлюпкам, убедился, что у спасшихся моряков есть запас пресной воды и пищи, и даже указал направление к ближайшему берегу. Пожалуй, это единственный случай подобного поведения немецких подводников, которые не отличались особым человеколюбием и беспощадно топили даже невооруженные малотоннажные гидрографические суда («Академика Шокальского» в 1943 г. и «Норда» в 1944

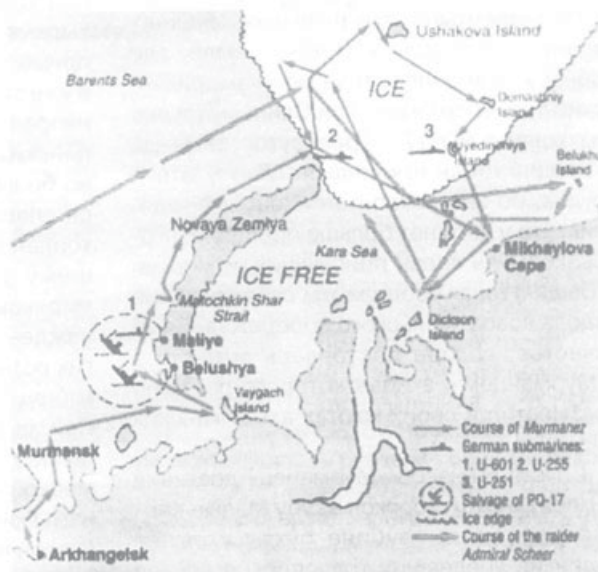
г.), а также несамоходные баржи с людьми (у острова Вайгач спустя лишь месяц после разгрома 17-го конвоя).

Через 8 суток 39 голодных и обмороженных американских моряков с «Алькова Рейнджера» были подобраны «Мурманцем» и доставлены в Малые Кармакулы на борт «Эмпайр Тайда».

Но самой нелепой была гибель голландского транспорта «Паулус Поттер». Это был новейший транспорт, построенный в 1942 г., водоизмещением в 7 тыс. т. Он был потоплен подводной лодкой U-255 13 июля к северо-востоку от острова Надежды. Однако это произошло только через неделю после того как судно покинула команда. События развивались так.

5 июля «Паулус Поттер» подвергся атаке немецких самолетов. При этом ни одна бомба его не задела. И все же экипаж покинул свое судно на спасательных шлюпках. 15 июля к северу от залива Моллера полуживых голландских моряков подобрал героический «Мурманец».

А немецкая подлодка наткнулась на брошенного «Паулуса Поттера» случайно. Капитан-лейтенант Рехе без всяких помех высадил на судно второго вахтенного офицера и двух унтер-офицеров, захватил там ценные секретные документы и большое количество провизии и затем потопил его единственной оставшейся торпедой.



Маршрут «Мурманца» при поиске транспортов PQ-17

Выше упоминались два транспорта 17-го конвоя, которым удалось избежать попадания немецких торпед и прийти в Архангельск. Их экипажи в минуты смертельной опасности по-разному вели себя, но, как говорится, «слов из песни не выбросишь...».

Прежде всего, это английский транспорт «Эмпайр Тайд». Этот транспорт, водоизмещением в 7 тыс.т, был построен в 1941 г.

7 июля, пройдя сквозь полосу густого тумана, судно неожиданно наткнулось на три немецкие субмарины, в надводном положении лежавшие в дрейфе. Одна из них дала ход и пошла на сближение с «Эмпайр Тайдом». Однако капитан Харвей на самом полном ходу оторвался от преследования, резко отвернув в полосу спасительного тумана. Затем он снова, резко изменив курс, направил судно к берегам Новой Земли и 13 июля укрылся в одной из малых бухточек губы Малые Кармакулы. Здесь, на скалистом берегу, англичане разбили палаточный лагерь. Практически все спасенные «Мурманцем» в дальнейшем разместились в палаточном лагере и на борту «Эмпайр Тайда».

Но нервы у союзных моряков были уже на пределе. 17 июля, как только над английским транспортом пролетел Ю-88, многие из спасенных моряков бросились к корабельным шлюпкам и быстро покинули судно. На берегу они разбили два новых лагеря в пределах видимости транспорта и вернулись на его борт только после прихода в бухту кораблей эскорта. На борту английского судна вместе с капитаном Харвеем остались только капитаны с потопленных транспортов да лишь несколько офицеров и матросов. Надо отдать должное капитану Харвею, который не только сохранил «Эмпайр Тайд», но и приютил моряков с других судов растерзанного конвоя. А вот капитан Лонгрэн с американского транспорта «Уинстон Сайлем» повел себя совершенно иначе.

Уже 8 июля он сознательно посадил транспорт на мель в районе новоземельской губы Литке. Затем приказал выбросить за борт все оружейные замки и уничтожить секретные документы. Кроме того, когда пришли советские корабли для снятия «Уинстона Сайлема» с мели, американский капитан запретил своему экипажу принимать в этом участие.

Первым вблизи от места «американца» снова оказался «Мурманец». Он произвел

тщательный промер глубин в районе посадки на мель и завел два якоря с кормы, чтобы исключить гибель судна на случай шторма. С приходом советских тральщиков «Уинстон Сайлем» был снят с мели и все-таки доставил в Архангельск столь нужные фронту танки и боеприпасы. История с капитаном Лонгрэном получила широкую известность и с тех пор приводится военными историками как уникальный пример трусости, столь редкий среди моряков.

В эти же дни произошло еще одно событие, которое могло привести к гибели как «Эмпайр Тайда», так и самого «Мурманца».

Вечером 16 июля «Мурманец» доставил на борт «Эмпайр Тайда» очередную группу спасенных моряков и встал на якорь около полярной станции Малые Кармакулы. Здесь же на рейде находились два советских самолета ледовой разведки летчиков И.П.Мазурука и М.И.Козлова.

Около двух часов ночи североморцы услышали частые орудийные выстрелы. Вахтенные сквозь туман увидели немецкую подводную лодку U-601 в надводном положении, которая обстреляла гидросамолеты и полярную станцию. На «Мурманце» была объявлена боевая тревога. Быстро оценив создавшуюся обстановку, капитан Котцов приказал обстрелять из пулеметов немецких артиллеристов, которые суеились у орудия на палубе подлодки. Внезапный огонь крупнокалиберных пулеметов накрыл орудийный расчет и вынудил субмарину погрузиться и покинуть Малые Кармакулы. Неожиданная военная удача позволила спасти и «Эмпайр Тайд», стоявший в соседней бухточке. Надо полагать, что U-601, после расстрела гидросамолетов и полярной станции, рассчитывала потопить и «Эмпайр Тайд», имевший на борту более 200 спасенных моряков полярного конвоя и военное снаряжение. Но североморцы с «Мурманца» не дали осуществиться этому замыслу.

Хотелось бы отметить, что судьбы кораблей, как и судьбы их экипажей, очень редко повторяются. Одни вспыхивают яркой звездой, совершая предначертанный только им подвиг, а другие всю свою жизнь делают незаметную, но нужную морскую работу. И лишь о единицах потомки стараются не забывать.

Но в одном все они едины. Если в море случилась беда, то, сколь бы ни

тяжело было экипажу, сколь бы ни тесны были кубрики, моряки все же приходят на помощь и побеждают. Трагедия конвоя PQ-17 ярчайший тому пример.

В тяжелые и незабываемые дни июля 1942 г. не только экипаж «Мурманца» самоотверженно исполнил все заветы морского братства. Все корабли и суда, которые находились в районе новоземельских проливов, несмотря на повреждение, часто с риском для жизни экипажей, спасали союзных моряков с погибших транспортов. Так, танкер «Донбасс» спас 51 американского моряка, СКР-33 – 18 английских моряков, тральщик Т-884 – 25 американцев, а катер МО-113 – 33 союзных моряка. Панамский транспорт «Эль-Капитан» и английский корвет «Ла-Мелоне» – десятки моряков с американского транспорта «Джон Уайтерспун». Английский тральщик «Лотос» спас более 50 моряков с различных транспортов конвоя: его крохотная палуба была полностью скрыта стоящими на ней спасенными моряками. И каждый из этих кораблей, вне зависимости от национального флага на рее, честно пронес над волнами звание КОРАБЛЯ С НАСТОЯЩИМИ МОРЯКАМИ.

Вместо послесловия

Прошло более 60 лет. В июле 2003 г. в Баренцево море на североморском гидрографическом судне «Сенеж» вышел новый «полярный конвой» под командованием контр-адмирала В. Солодова.

Необходимую поддержку поход получил у Главнокомандующего Военно-Морским Флотом России адмирала флота В. Куроедова. Научно-специальное и техническое обеспечение экспедиции взяли на себя специалисты гидрографической службы Северного флота и Всероссийский научно-исследовательский институт имени А.П.Карпинского. Морские геологи института под руководством доктора технических наук Михаила Спиридонова основательно подготовились к поиску и обследованию погибших судов: на борт «Сенежа» была погружена управляемая автоматическая телекамера. Дизельное топливо для похода выделило руководство Морского флота страны.

Поисковые работы проходили практически непрерывно в течение 72 часов. В тесном содружестве с группой профессора М.Спиридонова, которая впервые в

национальной истории отработала комплексный подводный поиск в районах Баренцева моря, работал еще один профессор РАН – А.Городницкий, по совместительству ставший еще и певцом похода (к прибытию «Сенежа» в Мурманск Александр Моисеевич написал реквием «Памяти конвоя PQ-17»).

И свершилось!

14 июля в 07.11 на глубине 94 метров недалеко от полуострова Гусиная Земля было обнаружено затонувшее судно – американский транспорт «Олапана». Разница между «архивным» местом и истинным местом нахождения судна на грунте составила 3,5 мили.

Следующая находка сделана южнее через четыре дня, 18 июля, в 06.58: под толстым слоем придонного ила, на глубине 132 метра, было обнаружено еще одно погибшее судно. Им стал «Алкова Рейнджер». Здесь ошибка в местоположении транспорта составила 0,6 кбт.

Своим возвращением с победой ветераны северных конвоев доказали, что если человек, независимо от звания и должности, действительно стремится выполнить задуманное, то он найдет даже укрытое годами на морских глубинах под толстым слоем ила. Нынешние ветераны, в свое время бывшие как союзниками, так и противниками в заполярных морях, серьезно взялись за практическое претворение в жизнь когда-то хорошо известного лозунга: «Никто – не забыт, ничто – не забыто». И вновь, как и 60 лет назад, – победили. При этом «технологии Спиридонова» (так профессор А.Городницкий назвал комплексный поиск группы) дали убедительные результаты не только при проведении работ по поиску затонувших судов и кораблей, но и в гидрографии и в подводной геологии. А если так, то, быть может, родственники моряков с первой советской подводной лодки Д-1, исчезнувшей в 1940 г. недалеко от главной базы Северного флота, поиски которой безуспешны вот уже более 60 лет, вскоре смогут узнать, где подводная могила их близких?

Нынешний поход-экспедиция к Новой Земле стал первым, но далеко не последним походом в международной акции «Конвой-2003». Ведь найдены пока лишь первые два транспорта полярного конвоя PQ-17...

В.ДРЕМЛЮГ
Капитан 2 ранга С.КОВАЛЕВ

Она называлась Днепровской

Все, что изложено в статье – не легенда. В 1963-1970 гг. мне довелось служить в Пинске, в 1-м учебном отряде ВМФ, сформированном в 1951 г. на базе Краснознаменной ордена Ушакова 1-й степени Днепровской военной флотилии. Волей судьбы стал участником целого ряда дел, связанных с пропагандой и увековечиванием памяти героев и подвигов этого соединения. Изучил множество архивных документов. Служил с участниками боев, слушал их рассказы. Был организатором музея Днепровской флотилии, инициатором присвоения улиц имен героев-днепровцев, участником работ при сооружении памятника – бронекатера в Пинске. Побывал в городах, где установлены памятники днепровцам, – в Волгограде, Каневе, Днепропетровске, Киеве, Берлине.

Все это побудило меня рассказать молодым о подвигах дедов и прадедов.

Из всех военных флотилий – Днепровская – одна из старейших в нашем флоте. Свое начало она берет в XVII веке: российские боевые корабли на Днепре появились при Петре I, в 1696 г. Как боевое соединение флотилия существовала в 1737-1739 гг., именовалась Днепровской (Брянской), командовал ею вице-адмирал Н.А. Сенявин¹. Участвовала она и в русско-турецкой войне 1735-1739 гг., вместе с Днепровской армией брала Очаков, выполняла роль надежного аванпоста в районе Днепровского лимана.

Важнейшие ее операции запечатлены в истории военно-морского искусства. А если еще равнять дела сегодняшние на свершения героев прошлого и при этом учитывать размеры днепровского водного бассейна (Днепр – третья европейская река после Волги и Дуная, ее протяженность 2200 км), то легко понять значение боевых действий флотилии.

Уникальная в своем роде по этапам формирования и боевых действий, флотилия не раз меняла свое название, упразднялась и восстанавливалась вновь.

Формирование флотилии в XX веке свой отсчет берет во время гражданской войны и военной интервенции в 1918-1920 гг.

18 февраля 1919 г. Полевой штаб Реввоенсовета Республики поставил вопрос о создании на Днепре речной флотилии с задачей «содействовать обороне и помогать в наступлении сухопутным войскам»². Формированием флотилии руководил отдел военных сообщений штаба 1-й Украинской советской армии. 12 марта 1919 г. Реввоенсовет Республики утвердил бывшего матроса Черноморского флота, первого коменданта Киева А.В. Полупанова командующим Днепровской флотилии.

По нынешним меркам силы флотилии были невелики. Ее ядро составляли всего пять моторных катеров, оставленных немцами после оккупации. Каждый из катеров имел на вооружении один пулемет и одну 37-мм пушку Гочкиса. К концу марта в состав флотилии вошли еще девять пароходов и пять моторных катеров из числа казенных и частновладельческих, стоявших у причалов³.

Несмотря на столь малочисленный состав, флотилия, не закончив своего фор-

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

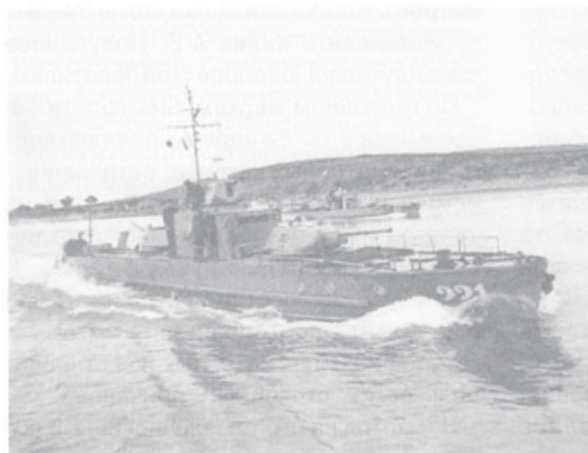
мирования, начала боевые действия. Дело в том, что банды Струка и Зеленого активизировали свои действия в районе Чернобыля, Триполья и Обухова. Корабли флотилии оказывали поддержку частям 1-й Украинской советской армии.

9 апреля 1919 г. отряд судов в составе пароходов «Курьер», «Наездник», «Гетман», «Ярослав», бронекатера № 2 в районе Вышегород, Балки, Петровцы разоружил бандитов Зеленого.

2 мая днепровцы нанесли серьезный удар банде Струка. В середине месяца корабли флотилии артиллерийским огнем поддерживали наступление частей в районе Канева, Черкасс, Екатеринослава. 17 мая были изгнаны из Канева белополяки, 21 мая при поддержке артиллерии флотилии части Красной Армии взяли Черкассы.

В результате решительных действий частей 1-й Украинской советской армии (затем 2-й армии), местных гарнизонов и отрядов, поддержанных судами флотилии, банды, действовавшие по Днепру и Припяти, были разгромлены и ликвидированы.

Одновременно суда флотилии действовали против войск Деникина на Екатеринославском направлении. Ожесточенные бои в тот же период вели против войск панской Польши на реке Припять, особенно в районе Турова. 27 июля при содействии артиллеристов бронепарохода «Аполлон» и бронекатера № 3 взяли и сам Туров.



Но успех сопутствовал не всегда и не во всем. В конце августа развернулись напряженные бои с войсками Деникина непосредственно на подступах к Киеву. Части Красной Армии оказывали ожесточенное сопротивление противнику. Однако 31 августа Киев заняли белые части. Флотилия вынужденно отошла к устью Припяти, а ее базой стал Гомель. 27 августа 1919 г. Реввоенсовет Республики передал соединение командующему Морскими силами Республики. В его состав вливались Припятская и Березинская флотилии. Одновременно назначили и нового командующего флотилией – П.И. Смирнова (Светловского).

Тем не менее в сентябре 1919 г. деникинцы сформировали свою флотилию и 2 октября предприняли операцию по уничтожению Днепровской военной флотилии и высадке своего десанта в районе пристани Печки. Но в результате умелых действий днепровцев противник понес потери. Тогда отличились экипажи «Аполлона», «Гневного» и «Грозящего». Они подбили два белогвардейских парохода и баржу.

В кампанию 1920 г. навигация на Днестре началась 27 марта и боевые суда флотилии перебазировались из Гомеля в Киев.

Однако в связи с захватом Киева белополяками корабли флотилии снова покинули Киевский рейд. Флотилию разделили на три самостоятельных отряда, и вскоре они перешли к боевым действиям.

27 мая 1920 г. Северному отряду поставили задачу: в заданном районе обеспечить переправу через Днепр. Для ее выполнения корабли отряда должны были прорваться через сильные укрепления противника в районе Лоева, превращенного белополяками в крепость.

Моряки проявили в этой операции бесстрашие и умение. В ночь с 1 на 2 июня 1920 г. канонерские лодки «Мстительный», «Малый», «Геройский», «Меткий», «Молодецкий»,

тральщики «Трал» и «Запал», посыльные суда «Батурин» и «Пинск» пошли на прорыв Лоевских укреплений. 3 июня корабли начали переправу частей 12-й армии, обеспечив этим успешное наступление на Киев.

Не менее героический прорыв совершил Южный отряд флотилии. Пробиваясь со стороны Днепропетровска (Екатеринославля), корабли про-

шли через Трипольский укрепленный район, обстреляли Киев с семиверстного расстояния и к пяти часам утра 12 июня моряки флотилии и 1-й батальон 517-го стрелкового полка вошли в город.

Во второй половине июня 1920 г. Днепровская флотилия смело действовала на Припяти, принимала участие в освобождении белорусского города Мозырь. После окончательного изгнания белополяков необходимость в военной флотилии отпала и 22 декабря 1920 г. ее расформировали. Значительная часть личного состава направили на Черноморский флот. Оставшиеся суда несли внутреннюю службу на Днепре.

С учетом внутреннего и международного положения СССР флотилию воссоздали в июне 1931 г. на базе отряда речных кораблей, сформированного в 1925 г. в Киеве. В сентябре 1939 г. личный состав Днепровской флотилии во взаимодействии с частями Красной Армии участвовал в освобождении Западной Белоруссии.

1939-1940 гг. – важная веха в военно-политической истории нашего государства. Сейчас события того времени умалчиваются или освещаются в искаженном виде. Кое-кто пытается доказать, что в стране ничего не делалось по подготовке к будущей войне. На самом же деле «за короткий срок после гражданской войны был, по существу, заново создан Военно-Морской Флот, способный вести боевые действия как совместно с сухопутными войсками, так и самостоятельно...»⁴ В июне 1940 г. Днеп-



ровскую флотилию переформировали. На ее базе создали два новых оперативных объединения: Дунайская и Пинская флотилии.

Пинская флотилия оставалась в границах той же операционной зоны, что и Днепровская флотилия до 1940 г. Главной ее базой стал город Пинск. Командование флотилией принял контр-адмирал Д.Д. Рогачев.

К 1941 г. флотилия в своем составе имела 9 мониторов спецпостройки, 8 канонерских лодок, 9 сторожевых кораблей, 16 бронекатеров, минный заградитель, 10 сторожевых катеров, 14 катеров-тральщиков, 20 глиссеров и полуглиссеров, артиллерийский зенитный дивизион на механической тяге, роту морской пехоты, части наблюдения и связи и др.

В первые дни Великой Отечественной войны совместно с разрозненными частями 4-й армии Западного фронта корабли флотилии обороняли города Пинск, Лунинец, Туров. 11 июля 1941 г. ее разделили на три отряда: Припятский, Березинский и Днепровский и каждый из них выполнял артиллерийскую поддержку наших переправ, нарушение переправ войск противника. На всех участках моряки-днепровцы дрались мужественно, проявляя величайшую стойкость и упорство. На первый взгляд подвиги незначительны, на самом деле – величественны...

Монитору «Бобруйск» (командир старший лейтенант Семенов Ф.К.) поставили задачу – прорваться в расположение врага для разведки. Ночью по Припяти



корабль прорвался на 30 км, обстрелял Давид-Городок, нанес противнику значительный урон в живой силе и технике и вернулся с ценными разведданными.

Дерзкий поход совершили на Березине монитор «Смоленск» и три бронекатера. Пройдя в тыл врага, корабли нанесли внезапный удар по скоплению войск противника, разрушив вражескую переправу, уничтожив до 100 единиц бронетехники и автомобилей с грузами. Но на обратном пути монитор попал под прицельный огонь противника, понес большие потери в людях. В сложнейших условиях под прикрытием огня бронекатеров экипаж сумел устранить повреждения и вернуться в расположение наших войск. Командир монитора старший лейтенант Н.Ф. Пецух, начальник корректировочного поста лейтенант П.Л. Малышев удостоены ордена Красного Знамени.

Еще один незабываемый боевой эпизод. Немцы усиливали свою группировку войск, наступавших на Киев. Командование направило канонерскую лодку «Верный» (командир старший лейтенант А.Ф. Терехин) для срыва переправы частей противника через шоссейный мост в районе Окуниново. Днепровцы подошли к цели на дистанцию 1,5 км и прямой наводкой обстреливали мост. В результате переправа была разрушена, противник понес потери в живой силе и технике. Но фашисты направили на корабль свою авиацию (в первом налете на корабль участвовало 9 бомбардировщиков, а после его отражения – 18) и прямым попаданием фугасных бомб

поразили боевую рубку и ходовой мостик корабля. Погиб командир, много матросов и старшин. Однако боевая задача была выполнена с честью.

Старший лейтенант А.Ф. Терехин и боцман старшина 1 статьи Л.С. Щербина посмертно награждены орденом Ленина.

В августе 1941 г. мониторы и канонерские лодки оказывали артиллерийскую поддержку у наиболее важных переправ южнее Киева. В районе Ржев-Канев-Черкассы-Кременчуг высаживали десанты. Громили переправы противника, скопления его войск и техники. Корабли делали все, чтобы остановить немцев. Но силы врага оказались так велики, что, несмотря на самоотверженность воинов, остановить фашистов не удалось...

19 сентября 1941 г. советские войска завершили отход из Киева. Флотилии отступать было некуда. Моряки взорвали свои корабли и сошли на левый берег Днепра. До 28 сентября совместно с частями юго-западного фронта они вели упорные бои в окружении, а потом усталые, израненные, не имея достаточного количества боеприпасов, пробивались небольшими группами через линию фронта и вливались в действующие части. Воевали под Москвой, Сталинградом, в Крыму.

С развитием наступательных операций наших войск во втором периоде войны на Украине и в Белоруссии вновь возникла необходимость воссоздания военной флотилии на реках Днепровского бассейна. Днепровскую флотилию вновь сформировали 14 сентября 1943 г. Ее командующим стал начальник штаба Волжской военной флотилии капитан 1 ранга В.В. Григорьев. Кадровое ядро составили моряки, прошедшие суровые испытания Сталинградской битвы. В корабельный состав вошли участники сражения на Волге: 2-й гвардейский дивизион бронекатеров (командир капитан 3 ранга Песков А.И.), дивизион минных катеров, отряд катеров-тральщиков, 6 полуглиссеров и плавучая батарея, переброшенные на Днепр.

С наступлением весны 1944 г. корабли начали активные боевые действия по освобождению советской Белоруссии.

Знаменитым событием для флотилии стала стратегическая наступательная операция «Багратион» летом 1944 г.

К этому времени она имела в своем составе 23 бронекатера, 20 тральщиков, 13 сторожевых катеров, 10 катеров ПВО, 26 полуглиссеров, 6 самоходных 100-мм плавбатарей, 2 зенитных артдивизиона и оперативно подчинялась 1-му Белорусскому фронту.

Действуя совместно с войсками К.К. Рокоссовского, корабли флотилии участвовали в артиллерийской поддержке наступающих сухопутных войск, осуществляли переправы наших войск и срывали вражеские, обеспечивали противоминную оборону, высаживали десанты. Моряки-днепровцы стали той железной гвардией, которая первой бросалась на врага и собственным героизмом подавала пример армейцам. Так было и в битве за Бобруйск. Бронекатера участвовали в мощной артиллерийской подготовке во время штурма города. Переправили на правый берег реки 217-ю стрелковую дивизию. Корабли дважды прорывались к железнодорожному мосту в черте города и прямой наводкой с дистанции 300-500 м расстреливали огневые точки и живую силу врага.

29 июня 1944 г. Бобруйск был освобожден. Верховный Главнокомандующий в своем приказе в ознаменование одержанной победы 1-ю бригаду речных кораблей и 2-й отдельный гвардейский дивизион бронекатеров наградил орденами Красного знамени и присвоил им звание Бобруйских.

Па Припяти вместе с войсками 61-й армии днепровцы приняли участие в освобождении городов и сел белорусского Полесья и проявили массовый героизм. Особенно отличился десантный отряд под командованием младшего лейтенанта Н.П.

Чалого. В составе отряда находилось 33 матроса и старшины 66-го отдельного дивизиона дымомаскировки и дегазации. Как дрался отряд, рассказывается в наградном листе командира.

«В составе морского десанта младший лейтенант Чалый участвовал в 4-х десантных операциях. Высадившись с отрядом на занятый врагом берег в районе д. Скрыгалово, тов. Чалый умело организовал преодоление густой сети проволочных и минных заграждений... и, приняв на себя всю силу и мощь артиллерийско-минометного и пулеметно-ружейного огня противника, обеспечил высадку десантных частей Красной Армии, не понеся при этом потерь... Группа десантников провела успешные операции по разгрому вражеских группировок в районах Белковичи, Мицзура, Оцирки Новоселки, Петриков. В этих боях десантники под командованием тов. Чалого уничтожили 13 дзотов вместе с живой силой противника, несколько пулеметных точек, до 10 минометов, убито 70 солдат и офицеров противника»⁵.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 марта 1945 г. младшему лейтенанту Чалому Н.П. (посмертно) и десяти его десанникам присвоено звание Героя Советского Союза.

Важным этапом в боевой деятельности флотилии явилось содействие сухопутным войскам в освобождении Пинска, превращенного фашистами в сильный опорный узел. Чтобы отвлечь силы немцев от направления главного удара



СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

наших войск и дезорганизовать вражескую оборону, командование 61-й армии поставило перед моряками боевую задачу: высадить в Пинске находившихся в 20 км за линией фронта воинов двух полков.

В ночь с 11 на 12 июля корабли флотилии приняли на борт около 600 бойцов и технику 1323-го полка, а также десантный отряд моряков 12 июля около 3 часов ночи, первые отряды десантников захватили плацдарм на территории Парка культуры и отдыха. Но гитлеровцы бросили против наших воинов пехоту и самоходные орудия «Фердинанд». Завязался кровопролитный бой. И полк, и отряд моряков понесли большие потери. В это время наши корабли шли уже со вторым эшелонем десанта. Враг встретил их интенсивным огнем. Река кипела от разрывов мин и снарядов. Однако кораблям удавалось прорываться к берегу. Правда, подчас большой ценой. Особого подробного рассказа заслуживает подвиг экипажа бронекатера № 92, который стоит нынче памятником на том самом месте реки Пина, к которому он мчался тем июльским днем 1944 г. Командовал катером гвардии лейтенант Игорь Чернозубов. Орудийный расчет возглавлял старшина 1-й статьи Насыров, защитник Одессы, Севастополя и Сталинграда. В боевом расчете артбашни находился днепровец Герой Советского Союза Алексей Куликов. В пулеметной башне за пулеметом стоял юнга Олег Ольховский. За двигателем корабля следил отец юнги – старший лейтенант П.Е. Ольховский.

Бронекатер успешно высадил группу первого броска. Приняв на борт очередную партию десантников, катер снова направился к берегу противника, преодолевая сильный артиллерийский и минометный огонь. Шел он головным. Гитлеровцы сосредоточили на 92-м весь огонь. До берега уже рукой подать, десантники изготовились к броску и в этот момент в рубку с левого берега ударил вражеский снаряд. Командира и двух моряков взрывной волной выбросило за борт. Стреляли фашистский танк и два

самоходных орудия, укрывавшиеся в кустах. Оттуда же били и вражеские пулеметы. Обстановка становилась критической. И в этот момент прозвучал голос Набиуллы Насырова:

– За Родину! За Советскую Белоруссию! За погибших товарищей!

Десантники рванули вперед, а комендоры открыли огонь по врагу прямой наводкой. Началась артиллерийская дуэль. Вот уже вышла из строя фашистская самоходка, содрогнулся и бронекатер от вражеского снаряда, стал крениться на борт. Его охватило пламя. Но башня бронекатера продолжала стрелять. Загорелся фашистский танк, захлебнулась вторая самоходка...

12 и 13 июля 1944 г. десантники героически сражались в Пинске. Совместными усилиями сухопутных войск и Днепроградской флотилии 14 июля город был полностью очищен от врага. В приказе Верховного Главнокомандующего от 14 июля среди отличившихся за освобождение Пинска отмечались и моряки-днепровцы. Указом Президиума Верховного Совета от 23 июля 1944 г. Днепроградскую флотилию наградили орденом Красного Знамени.

Накопленный на Березине и Припяти боевой опыт моряков-днепровцев послужил залогом успешных действий флотилии в дальнейших наступательных операциях на территории Польши и Германии.

Будет уместно привести слова флотского писателя Леонида Соболева. В годы войны он прошел многие огненные версты с моряками-днепровцами. «Днепровская флотилия замечательна тем, – подчеркивал он, – что по своей природе, по своим традициям. Она действует внезапно, дерзновенно и смело. Она замечательна тем, что все время идет впереди армии, ибо ее задача заключается в том, чтобы создавать фронт в тылу противника»⁶.

22 апреля 1945 г. войска 1-го Белорусского фронта ворвались в столицу Германии – Берлин. Части и соединения 9-го стрелкового корпуса завязали уличные бои в предместье Берлина –

Карлсхорсте. До центра города оставалось совсем немного. Но движение наших войск затормозилось: перед ними встала водная преграда – Шпрее. Ее западный берег немцы сильно укрепили – здесь тянулись сплошные минные поля, стояло множество бронеколпаков и бункеров.

Овладеть Карлсхорстом, форсировав с ходу Шпрее, стало задачей 301-й стрелковой дивизии.

Армейские понтоны в районе Трептов-парка, южнее электростанции Румельсбург попытались навести переправу, но были жестоко обстреляны с вражеского берега. Оставалось одно: смелый и решительный десант. Эта задача возлагалась на 1050-й стрелковый полк дивизии и на 10 полуглиссеров Днепровской военной флотилии.

Ночью, в полной темноте, флотильцы вместе с солдатами соорудили слипы и спустили катера в небольшой затон. Незамедлительно повзводно на катерах расположилось ядро первого броска – первый батальон полка во главе с командиром Героем Советского Союза капитаном Н. В. Оберемченко. Командир отряда катеров лейтенант М. М. Калинин собрал моряков, еще раз уточнил задачу и после команды «По катерам!» корабли отчалили от берега и тут же растаяли во тьме.

Первыми перешли реку три катера под началом опытных старшин катеров Михаила Сотникова, Андрея Заполина и Георгия Дудникова. Под самым носом противника один за другим они успешно высадили десантников.

Первым вернулся Сотников. Доложил, что фарватер чист, высадка прошла без единого выстрела и потерь. На этом участке немцы не ждали «морского сюрприза». Свои огневые силы они сосредоточили на другом фланге. Но вскоре они поняли, что просчитались. Над десантниками засвистели пули. Но их поддерживали другие батальоны полка. Завязалась яростная огневая дуэль. Против батальона Оберемченко двинулись бронетранспортеры. На отдельных участках противники сходились в рукопашную.

Однако остановить переправу уже было невозможно: командир отряда Калинин, выбирая момент, направлял одну за другой группу катеров. В очередной группе за штурвалы встали старшины катеров Ефим Кусков, Григорий Алавердян, Борис Францев. Полным ходом шла переправа 2-го батальона. Обстановка с каждым часом становилась напряженнее. Маленькие кораблики, броней которых были лишь бесстрашие и мужество экипажей (из трех человек!), буквально пробивались сквозь огонь. Нередко от вражеского берега они возвращались изрешеченными. Тогда за дело бралась группа механика отряда офицера Г. И. Чернова. Она возвращала катера к жизни, восстанавливала их боеспособность, и они снова с десантом шли к вражескому берегу.

Прорывая стену огня, катер Сотникова шел уже с третьим подразделением десантников, когда немцы повели по нему прицельный огонь из фугасов. Катер бросало как щепку. Один снаряд пробил борт и штуртрос. Но опытный старшина сумел восстановить ход, перескочить зону огня, высадить подкрепление. Он шел уже обратным курсом, когда очередной вражеский фугас настиг катер. Сотников был убит. За штурвал встал моторист старший краснофлотец Николай Баранов. Под стать своему командиру Н. Баранов водил катер дерзко и умело. Он совершил десять смелых рейсов. Но на одиннадцатом погиб. Переправа войск не замирала ни на минуту. На место погибших командиров за штурвал становились их подчиненные. Пока не настигла вражья пуля, по «огненной» реке водили катера матросы Николай Филиппов, Владимир Черинов. Когда резерв был исчерпан, за штурвал вставали офицеры: старший лейтенант Г. Суворов, инженер-механик старший лейтенант Г. Чернов и другие. Днепровцы сумели переправить живую силу полка с высокой результативностью.

Для переброски боевой техники и оружия утром 24 апреля спустили на воду понтоны. На них погрузили орудия и минометы. Катера брали понтоны на бук-

сир и при поддержке огнем шли вперед. К полудню моряки уже обрели опыт. Во второй половине дня взялись за переправку тяжелых танков.

Река по-прежнему кипела от пуль и снарядов, а катера буксировали понтоны, паромы. На вражеском берегу появились танки. Один из них открыл огонь по понтону с тяжелым танком и двадцатью автоматчиками. От прямого попадания понтон загорелся, стал заполняться водой. Заметив эту тяжелую ситуацию, к понтону стремительно повел свой катер старшина 2-й статьи Григорий Казаков. Рискуя жизнью и проявляя флотскую сноровку, Казаков подошел к понтону, помог затушить пожар и отбуксировать его в назначенное место.

В этой операции небывалое мужество проявили командир группы катеров старшина 1-й статьи Александр Пашков, старшина 1-й статьи Георгий Дудников, моторист краснофлотец Александр Самофалов. Ценой своей жизни они сумели обеспечить бесперебойную переправу на противоположный берег Шпрее десанта, вооружения и техники.

Трое суток шли огненные рейсы через реку. Фашисты топили наши вообще-то беззащитные катера, но моряки не сдавались. Погибал один герой, на его место вставал другой. «Даешь Берлин!» – успевали крикнуть моряки и, презирая смерть, шли ей навстречу.

Резко повышала наступательные силы дивизии тяжелая техника, переброшенная катерами. Гитлеровцы теряли квартал за кварталом. Бой постепенно уходил к рейхстагу...

Скупые строки исторического журнала рассказывают, что незавидные суденышки флотилии совершили, казалось бы, невозможное. Только за одну ночь с 23 на 24 апреля моряки перебросили на левый берег три тысячи наших бойцов. А за период с 23 по 25 апреля 1945 г. – 16 тысяч солдат и офицеров, несколько понтонов с танками и другой боевой техникой. Всего 27 танков, 100 орудий и минометов, 700 повозок с боеприпасами и грузами.

Героизм и храбрость моряков-днепровцев оценены высоко: весь личный состав отряда, все моряки до единого были представлены к правительственным наградам, а девяти храбрейшим (семи из них посмертно) присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Подобных случаев в войну было немного. За Берлинскую операцию Краснознаменная Днепровская флотилия была награждена орденом Ушакова 1 степени.

Интересен малоизвестный эпизод. После окончания боевых действий в мае 1945 г. командующий 1-м Белорусским фронтом маршал Советского Союза Г.К.Жуков подводил итоги Берлинской операции с командирами корпусов и армий, на разбор он пригласил и моряков. Очередь дошла до выступления командира корпуса генерал-лейтенанта И.П.Рослого. Он поднялся на трибуну и обратился к Жукову: «Разрешите мне, прежде чем начать свое выступление, низко поклониться нашим славным военным морякам. Без их решающей помощи я не смог бы в срок выполнить Ваш приказ, товарищ Маршал Советского Союза, в форсировании Шпрее...» И поклонился в сторону сидевших в зале моряков. Моряки встали и поклонились в ответ...

Примечания

¹ Золотарев В.А., Козлов И.А. Российский военно-морской флот на Черном море и военном Средиземноморье. Изд. Наука. – Москва. – С.25, 195.

² Сборник документов «Моряки за власть Советов на Украине». – Киев, 1963. – С. 275.

³ ЦГА ВМФ. – Ф. Р-139. – Оп.1. – Д.104. – Л.4; Оп.2. – Д.8. – Л.15; Оп.1. – Д.69. – Л.15.

⁴ Горшков С.Г. Морская мощь государства. Воениздат, 1919. – С.199.

⁵ ЦВМА. – Ф.3. – Оп.1. – Д. 496. – Л.233, 234.

⁶ А.С. Соболев, Флотилия называлась Днепровской. М.: Воениздат, 1967. – С. 46.

**Капитан 1 ранга в отставке
Т.КОЗЛОВ**

РЕЧНЫМИ ДОРОГАМИ ПЕТРА I

Еще в молодые годы Петр I понял, что речными галерами Россию не сделать морской державой, и упорно стремился на юг, к Русскому морю. Основным соперником там была Турция. Интересы на юге у Российского государства были самые разные, но основной – море.

В конце апреля 1696 г. по разливу, как утята за уткой, из Воронежа в Дон стали выходить суда «морского каравана», сначала транспортные. Более 200 судов с войсками и артиллерией, снарядами, продовольствием и другими грузами отправились вниз по течению. Руководили этими отрядами любимцы молодого царя – Головин, Гордон... Им предстоял тысячекilометровый нелегкий поход.

3 мая вышла следом первая эскадра из восьми галер. Командиром самого лучшего судна – «Принципиум» – был сам царь, под именем Петра Алексеева. Эта галера навечно вошла в историю отечественного флота.

На переходе «морского каравана» из Воронежа к Черкасску Петр объявил Указ по галерам. Он состоял из 15 статей и заключал в себе условные сигналы на случай предстоящих действий. В статьях предписывалось, как галерам держаться во время плавания, при остановках и съёмке с якоря, при встрече с неприятелем и во время боя. В Указе разъяснялись сигналы флагами, выстрелами, барабанным боем и фонарями. За остановку на якоре далеко от другого корабля с командира взыскивался рубль, за несоблюдение своего места в строю – 4 рубля, за оставление товарища в бою, в случае предупреждения о том от начальника, определялась смертная казнь. В некоторых изданиях этот Указ именуется как первый «Морской устав» русского флота. Обе редакции этого документа датированы 8 мая 1696 г. Об Указе упоминается во многих исследованиях, художественных, исторических произведениях, но нигде не указывается конкретное место его под-

писания. А между тем есть веские основания предполагать, что оно находится на Воронежской земле, на живописном берегу верхнего Дона, и называется сегодня хутор Гостиное.

В июле 1995 г. я гостил у себя на малой родине в городе Острогожске. Мой брат имеет небольшой домик в хуторе Гостином и пригласил приехать к нему на парутройку дней. Я много слышал от местных жителей о красоте здешних мест и с радостью выбрался сюда, тем более представлялась великолепная возможность посмотреть Дон там, где 300 лет назад зарождался наш регулярный военно-морской флот. После этого посещения я каждый год бываю в этих местах и с сожалением наблюдаю, как на глазах гибнет некогда могучая река, давшая начало нашему флоту. Да и сам флот переживает не лучшие времена.

Там я и узнал от старожилов историю хутора Гостиного, которой не найти ни в одном музее и ни в одной книге. Из поколения в поколение передается она устно. Суть ее такова. Когда петровский «морской караван» отправлялся из Воронежа к Азову, он сделал большую остановку именно в этом месте, где Дон превращается в могучую реку. А сам царь Петр Великий соизволил сойти на берег и пробыть здесь около трех дней. Раньше такое событие называлось «гостеванием», отсюда и пошло название хутора – Гостиное. Чуть ниже по течению расположен Коротояк, который, по преданию, тоже получил название благодаря великому шкиперу. Восхищенный отвесными крутыми берегами Дона, он якобы воскликнул: «Ну и крутояр!» Это легенды, но они, как известно, не рождаются на пустом месте.

Вот что мне удалось выяснить. Во-первых, я натолкнулся на Указ по галерному флоту, о котором упоминал выше. Меня заинтересовала дата его подписания: 8 мая. Зная, что Петр вышел 3 мая на галере «Принципиум» из Воронежа, а 15 мая уже

КАЮТ-КОМПАНИЯ МАРИНИСТОВ

достиг Черкаска, я стал вычислять место, где бы могло быть это подписание. При этом мне попался «Журнал о путном шествии 1696 г.», который велся на петровской галере. Там есть такие записи:

3 мая. «От города Воронежа пошли в путь свой при доброй погоде...»

10 мая. «В полночь прошли город Иловля, перед светом прошли городок Качалин».

11 мая. «Шли во дни и в ночи парусом и греблю».

14 мая. «...День и ночь парусом и греблей...»

15 мая первый отряд галер подошел к Черкасску.

Отсутствуют записи о ходе судна между 3 и 10 мая. Во время стоянок корабельный журнал не велся. Можно предположить и доказать расчетами: в пути была остановка, по времени приходящаяся на 8 мая. По всей вероятности, суда причалили вблизи нынешнего хутора Гостиного. Уже с 1648 г. казаки, стрельцы и пушкарки основали вокруг крепости Коротояк отдельные слободы, одной из которых вполне мог быть и теперешний хутор.

Уже второй час иду вдоль Дона. Благоприятная летняя пора. Природа изумительна и прямо просится на полотно. Зной. Мухи и слепни звенят над головой и липнут к телу. Чтобы отбиться от них, срываю высокие стебли горькой серебристой полыни, цветущей в это время и пропитавшей своим неповторимым запахом весь знойный воздух. Кусты ее раскинулись по всему меловому крутояру, который обрамляет Дон на 200-500 метров по обе стороны от его водного зеркала. Местные жители говорят, что в период весеннего разлива донская вода вплотную подходит к меловым горам, затопляя все деревья и кустарники, растущие сейчас у воды, так что не видны макушки самых высоких деревьев. Не потому ли все поселения, крепости, городки лет 400-300 назад располагались на крутых возвышенных берегах?

Я уже упоминал о красивой легенде, связанной с этим названием Коротояк. Документально все выглядит по-другому. Крепость под этим названием была основана еще в 1647 г., за полвека до похода Петра I на Азов, и входила в засечно-сторожевую линию, охранявшую Россию от набегов крымских татар. А в 1696 г. этот край выполнял вторую свою историческую миссию – строил для России флот и, провожая царя, идущего на турецкий Азов, молился за его здоровье и победу. В эти дни, пока «морской караван» проделывал свой путь вниз по Дону, проходя мимо ка-

зачьих донских поселений, солдаты, матросы и сам шкипер слышали несмолкаемый звон церковных колоколов.

Места эти исторические, но малоизвестные в истории страны. Кисти известных и даже неизвестных художников не прославили эти места. Может быть, поэтому сохранились здесь старые названия. Нынешние знаменитости не спешат приобщиться к истории и украсить ожерелье древних названий своими: «Здесь были Боря и Вова»...

Иду вдоль Дона, а мысли переносят меня в далекое героическое прошлое петровских времен. Еще в Архангельске Лефорт, этот «дебошан французский», как называл его князь Куракин, заронил мысль в своего царственного друга, что только Черное море, в древности называемое Русским, соединит Россию с Европой и богатыми южными странами. Позднее Петр рассказывал, что в юности, читая летопись Нестора, он узнал, как князь Олег ходил на Царьград, оказавшийся затем под властью турок. С тех пор возникла у него мечта повторить подвиг Олега, «отомстить туркам и татарам за все обиды, которые они нанесли Руси».

Пришло время осуществлять мечту. И хотя в том году он жестоко страдал от боли в ноге, душевно тосковал о потере любимого брата, но ни физические, ни нравственные страдания не могли ослабить его решимости. Весна приближалась. К вскрытию реки требовалось, чтобы воронежский флот был готов, но дело могло идти быстро только при непрерывном бдительном надзоре. Расхлябанности, воровства и лихоимства хватало и тогда. Петр это знал и, несмотря на большую ногу, выехал из Москвы с небольшой свитой, преимущественно людей, сведущих в кораблестроении.

С трудом добрался он до Воронежа и поселился поблизости от верфи, в маленьком домике, состоявшем из двух комнат, сеней, бани и кухни. Это жилище и стало центром морского управления и называлось тогда «Государевым шатром на Воронеже».

Дело закипело, и царь сам с топором, циркулем или аршином в руках с утра до вечера был на верфях. При нем, естественно, и все остальные не сидели сложа руки. Собственноручно Петр построил самую легкую на ходу русскую галеру «Principium».

С первых чисел апреля начали спускать корабли. Войска для составления экипажей этих судов постепенно приходили из Москвы. Они привезли с собой большой царский стяг, специально сделанный по указу Петра. Знамя это было камчатое, коричневого цвета, четырехугольное с

откосом, вокруг него шла кайма ярко-голубого цвета с надписью, когда оно сделано. В середине на полотне – двуглавый золотой орел, в лапах он держит копья, увитые хартиями с различными надписями. На груди у орла – щит, в его белом поле изображение Господа, окруженное молниями. Под орлом, ближе к краю знамени, – волнующееся море с кораблями на парусах, в откосе, рядом с орлом, святые апостолы Петр и Павел в облаках. Стяг этот до сих пор хранится в Московской Оружейной палате.

Войско собралось. Были учтены неудачи прошлого похода на Азов. Единым командующим этого похода еще в декабре 1695 г. был назначен боярин А.С.Шейн, а помощником к этому не очень опытному воеводе приставили генерала Гордона. Тогда же получил назначение командовать еще не существующим флотом адмирал Франц Лефорт, адмиральский флаг которого ныне развевался на галере «Принципиум». Сам Петр I под именем Петра Алексеева негласно осуществлял общее руководство.

«В поте лица своего едим хлеб свой», – пишет он из Воронежа. И не только физически работает Петр, его пытливый ум отлично понимает, что без четкого взаимодействия всех сил, (а теперь к сухопутным прибавились морские), дисциплины – победы не одержать. И он по ночам разрабатывает документы, регламентирующие жизнь военных моряков. Так рождается первый «Морской устав», положения которого во многом определяют официальный основной морской документ, принятый уже в 1720 г., когда флот стал неотъемлемой военной силой России. Капитаны судов под угрозой большого денежного штрафа должны были наблюдать за сигналами командира флота и с точностью исполнять приказание. Строго запрещалось отставать от адмиральской галеры или изменять свой путь, потому что «того требует общая польза: военные суда, плотно идущие, могут объехать всю вселенную, не опасаясь шторма, если же разлучатся, и ста сажень проплыть не могут». В этом весь Петр – главное для него общая польза.

Он понимал, что собранные силы в Воронеже задерживать нельзя, нужно начинать поход, иначе все это может затянуться и сорваться. Он начал отправку «каравана» частями, военные корабли вышли позже.

Весь конец апреля в Воронеже лил дождь, погода не была похожа на весен-

нюю. У Петра ныла нога, что не улучшало настроения, но дело было начато. Второго мая выглянуло солнце и царь приказал назавтра начать путь боевым галерам.

Третьего медленно двинулись по реке Воронеж. Незаметно вышли в Дон, и только четвертого числа Петр I за поворотом увидел настоящий Дон во всей его красе. Здесь, у впадения в него быстрой речки с легендарным и прославленным писателем Платоновым названием Потудань, начиналась большая вода. Шкипер Петр Алексеев приказал бросить якоря на спокойном плесе. Вечером, сойдя на берег, он посетил слободу, которая располагалась в гуще садов и огородов под высокими меловыми горами. Жили в ней в основном черкасы, как называли раньше хохлов или украинских казаков. Там, в разговоре с одним из них по прозвищу Рымарь, царь обмолвился про больную ногу и тот вызвался помочь. «Но, великий государь, на лечение нужно не менее трех дней», – сказал он. Петр поверил ему и приказал задержаться галерам на плесе, а сам, поселившись в хате и принимая лечение старого казака, продолжал работать над диспозицией сил по взятию Азова, над правилами организации корабельной службы и ведения морского боя, которые и были объявлены в специальном «Указе по галерам».

Рымарь выполнил свое обещание и вылечил царскую ногу так, что она его после не беспокоила. 8 мая царь окончательно отработал «Указ», подписал его, поставив свою царскую печать, и приказал следовать из Гостиного далее...

У хутора Гостиный начинается большой изгиб Дона, так называемая Царская Лука, возможно, в этом названии есть и доля Петровского похода на Азов.

Появление русских судов на Азовском море предопределило участь Азова. Его гарнизон **18 июля 1696 г.** сдался на милость победителя. Начало было положено!

А дальше предстояли дела действительно великие! Страна уже не могла дышать без судоходных морей. Брешь была пробита – на юге море Азовское звало к морю Балтийскому. Все выходы к нему были заперты сильнейшей тогда в Европе армией шведского короля Карла XII. Через несколько лет на Балтике было прорублено «окно в Европу».

В. КУЛИНЧЕНКО,
капитан 1 ранга запаса,
ветеран-подводник

Критика и библиография

Из серии «Секретные материалы»

Перед нами мемуары генерала В.Манойлина «Базирование Военно-Морского Флота СССР» (СПб, издательский дом «Нева», 2004 г.) – воспоминания о жизни и службе родному флоту. Вне всяких сомнений, данное издание – значительное явление в нынешней военно-морской мемуарной литературе. В нем, пожалуй, впервые самым подробным образом описана такая малоизвестная флотской общественности страница нашей недавней истории ВМФ, как развитие флотской береговой инфраструктуры в период 1946–1991 гг. Увы, но деятельность флотских инженеров во все времена была своеобразной «терра инкогнита» для всех нас. Мы знали наперечет основные сражения и корабли, имена флотоводцев и героев, но береговая составляющая ВМФ почти всегда оставалась вне поля зрения наших историков. Ее воспринимали, как нечто само собой разумеющееся, даже не пытаясь вникнуть в суть вопроса. Поэтому книгу В.Манойлина следует принимать как прорыв в освещении данного вопроса. На всем протяжении сво-



их воспоминаний автор самым подробным образом рассказывает о буднях военно-морских инженеров, о том, как одновременно с развитием нашего ВМФ развивалась и его береговая инфраструктура, расширялась и улучшалась система базирования, о том, как решались вопросы с базированием наших первых авианосцев, о том как была проведена уникальная операция о постановке на вечную стоянку отремонтированного крейсера «Аврора». Много внимания в книге уделено людям, трудившимся на береговых объектах флота. Автор рассказывает о них с нескрываемой любовью. Думаю, что читателя не может оставить равнодушным и гражданская позиция В.Манойлина, который, несмотря на все коллизии последнего времени, навсегда остался верен идеалам своей юности. Это вызывает особое уважение к автору и веру в правдивость его труда. Думаю, что книга В.Манойлина будет достойно оценена нашими читателями.

Капитан 1 ранга В.ШИГИН

Летопись питерских моряков

Это издание имеет весьма емкое и исчерпывающее название «Здесь град Петра и флот навеки слиты. История морских частей в городе на Неве (1703–2003 гг.)». Совсем недавно, в 2004 г., эта книга вышла в издательстве «Балтийский эскадр», «Русско-Балтийский центр «Блиц. Фонд Виктора Конецкого». Авторы В.Красавкин и Ф.Смуглин. Думаю, что данная книга давно ожидаема флотскими читателями, а потому вы-



ход ее не остался незамеченным. Труд В.Красавкина и Ф.Смуглина оправдал ожидания. Впервые в единое целое собрана история нашего флота в пределах Санкт-Петербурга, а это значительная глава в его прошлом и настоящем! Перед читателем проходят эпохи флота и города на Неве, и мы лишней раз убеждаемся, что не могло быть Петербурга без флота, как и флота без города на Неве. Ровесники по рож-

дению, они на протяжении трех столетий были вместе в годину бед и дни побед. История флота в Петербурге – это летопись всей нашей военно-морской истории, ибо любое из событий нашей флотской истории начиналось на берегах Невы. Здесь создавались первые корабли и формировались первые экипажи, здесь учились и мужали все поколения наших флотоводцев и мореплавателей.

Авторами подробно рассмотрены история морских частей Петербурга от времен Петра Великого до сегодняшнего дня. Следует отметить подробнейшее изложение боевого пути Ленинградской военно-морской базы – этой важнейшей составляющей нашего ВМФ. Особенно много места уделено веку двадцатому – самому драматическому периоду в жизни

России и ее флота. Удачей можно считать большое количество персоналий и прекрасное художественное оформление, прекрасные иллюстрации, что делает книгу настоящим произведением искусства.

Как недостаток следует отметить некоторую схематичность при рассмотрении эпохи XVIII-XIX вв. Кроме этого любителей флотской истории, вне всяких сомнений, расстроит и небольшой (1 тыс. экз.) тираж, но последнее, увы, уже не зависело от авторов.

Думается, что летопись военно-морской истории Санкт-Петербурга – это настоящий подарок всем, кто любит наш флот, интересуется его прошлым и настоящим.

Капитан 1 ранга В.ШИГИН

Радиоэлектронная борьба в Военно-Морском Флоте.

От Порт-Артура до наших дней

М.: «Оружие и технологии», 2003. – 244 с., более 500 илл. ISBN 5-93799-014-5.

Подготовка издания осуществлена под общей редакцией начальника Главного штаба ВМФ адмирала В.А.Кравченко авторским коллективом во главе с начальником Службы РЭБ ВМФ контр-адмиралом Ю.В.Ефимовым.

Книга посвящена 100-летию юбилею радиоэлектронной борьбы, который отмечался 15 апреля 2004 г.

В издании рассматривается история зарождения, становления и развития РЭБ в российском флоте с 1904 г. до начала XXI века, современное состояние и перспективы развития системы РЭБ ВМФ, а также ее роль и значение в обеспечении действий сил в морском бою.

Приведенные исторические документы из государственных фондов и архивов, часть из которых публикуются впервые, свидетельствуют о значительном вкладе российских военных моряков в зарождение РЭБ в начале XX века.

Специальный раздел книги посвящен русско-японской войне 1904-1905 гг., положившей начало боевому применению средств радиопомех.

Не менее интересны материалы, повествующие об интенсивной боевой под-

готовке российского флота в условиях РЭБ перед первой мировой войной.

Проанализированы влияние второй мировой войны на развитие РЭБ в ВМФ и первые шаги в направлении создания системы РЭБ в 50-х гг.

Подробно рассмотрены процесс создания в 60-х – 80-х гг. системы РЭБ современного ВМФ, ее состояние в настоящее время и перспективы развития на ближайшее будущее.

В отдельных главах книги рассказывается об органи-

зации научных исследований и подготовке специалистов РЭБ для ВМФ.

Большой интерес представляет глава с материалами предприятий и организаций промышленности, разрабатывающих и выпускающих технику РЭБ.

На всех этапах развития РЭБ в ВМФ в первую очередь показана роль конкретных руководителей, организаторов, офицеров флота и сотрудников предприятий, ученых и преподавателей, внесших свой вклад в общее дело развития радиоэлектронной борьбы.

Книга богато иллюстрирована и имеет высокий уровень полиграфического исполнения.





ВОЕННО-МОРСКАЯ ЗДРАВНИЦА В ПОДМОСКОВЬЕ

Военный санаторий «Фрегат» (ВМФ) создан на базе военного дома отдыха «Горки», является климатотерапевтическим санаторием для лечения и профилактики заболеваний сердечно-сосудистой системы органов дыхания и периферической нервной системы. Рассчитан на 200 коек.



На снимках:

- Начальник санатория полковник медслужбы А.Мирошников
- Совещание врачей: заведующая 3 отделением Г.Капкина, заместитель начальника санатория по медчасти майор медслужбы О.Широких, заведующая 2 отделением Т.Ширяева, врач ординатор В.Сахарук
- Медицинская сестра Н.Демидова снимает кардиограмму
- Сеанс массажа проводит В.Шебалкин

Фото Ю.Пахомова





Госпитальное судно «Енисей». С картины худ. А.Лубянова

ISSN 0134 - 9236. Морской сборник. 2004 № 6. 1-96. Индекс 70549