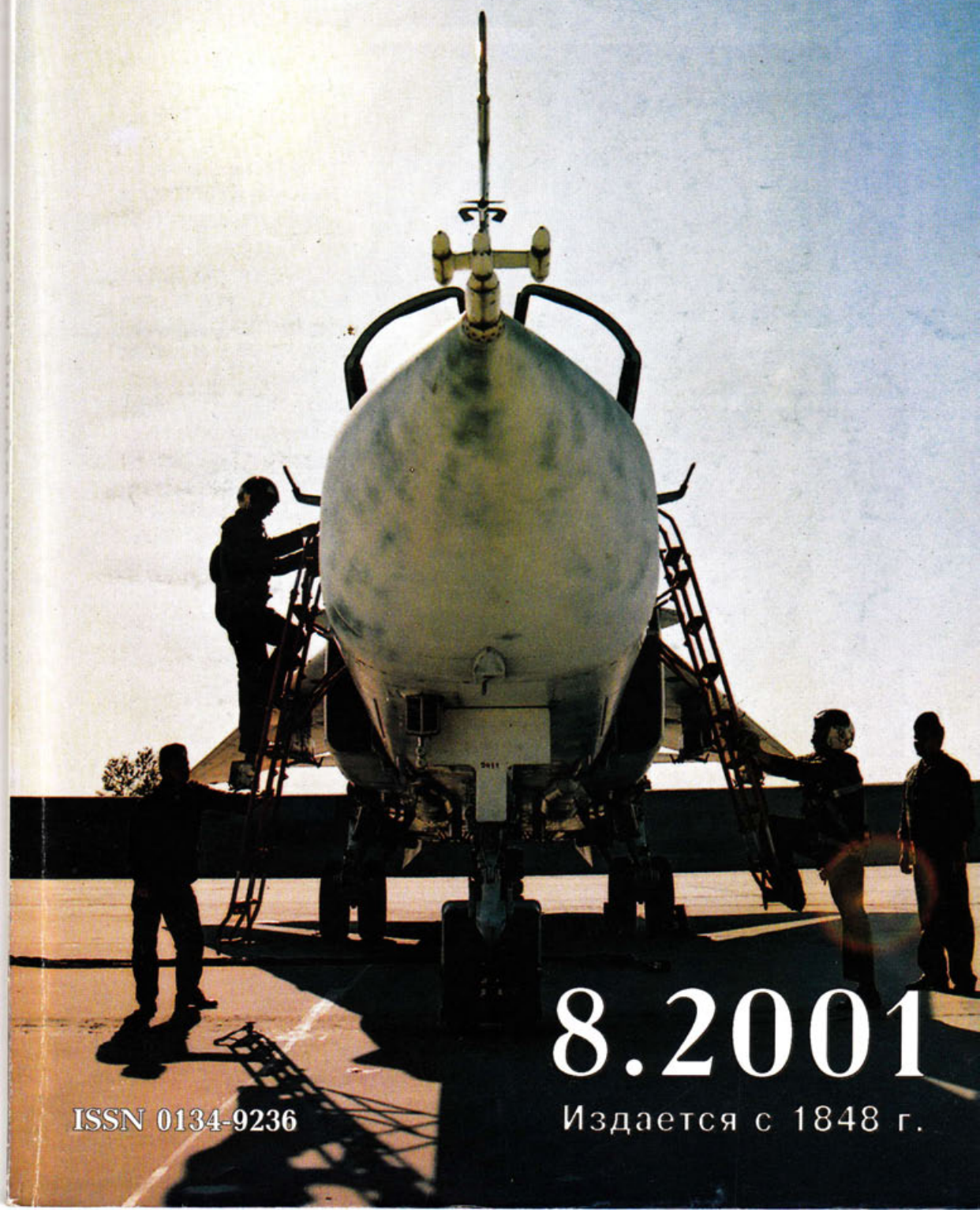


Журнал Военно-Морского Флота

МОРСКОЙ СБОРНИК



8.2001

Издается с 1848 г.

ISSN 0134-9236

Штаб морской авиации ЧФ на учении



Командующий авиацией генерал-майор А.Быков

Офицеры боевой подготовки полковники (слева направо) начальник поисково-спасательной и парашютно-десантной службы Н.Борисов, председатель квалификационной комиссии летного состава А.Башкатов и начальник отдела боевой подготовки П.Васильев



Оперативный отдел (слева направо) старший офицер отдела подполковник О.Чугунов, начальник оперативного отдела полковник А.Халтурин и старший офицер отдела капитан А.Смирнов

Старший инспектор - летчик-снайпер Б.Назаров



Фото Ю.ПАХОМОВА



МОРСКОЙ СБОРНИК

ЖУРНАЛ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Август 2001 г.

8 (1857)

Издается с марта 1848 г.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

В. В. Остапенко
(главный редактор)

В. А. Айнбунд

Е. Г. Бабинов

М. К. Барсков

Г. Л. Бутаков

В. П. Касьянов

Ю. М. Кононов

О. Н. Лазарев

Н. И. Мазин

Ю. Г. Михайлов

М. С. Монахов

Н. И. Новиков

С. И. Овчар

(ответственный
секретарь)

Л. Г. Сидоренко

И. Б. Сидоров

(первый заместитель
главного редактора)

К. П. Собора

(заместитель
главного редактора)

И. И. Тынянкин

В. М. Федоров

Г. Ю. Шараевский

И. Т. Шевченко

В. В. Шигин

П. С. Шилов

В. С. Ярыгин

УЧРЕДИТЕЛЬ -
МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

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

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

Сдано в набор 20.06.2001 г.
Подписано к печати 19.07.2001 г.
Формат бумаги 70 х 108 1/16
Бумага офсетная.
Усл. печ. л. 8,4 + вклейка 1/4,
печ. л.
Усл. кр.-отт. 14,88.
Уч.-изд. л. 10,9.
Заказ № 349
Тираж 7800 экз.
Офсетная печать.
В розницу цена свободная.

Отпечатано в ГП издательство
и типография газеты
"Красная звезда".
125007, Москва,
Хорошевское шоссе, 58

© "Морской сборник", 2001

СОДЕРЖАНИЕ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

Визит Министра обороны РФ на Черноморский флот 1-му Центральному флотскому экипажу - 60 лет	9
А. Молчанов. "Мне сверху видно все, ты так и знай..."	10
И. Сидоров. Удачи тебе, "Сфинкс"!	11
Верны клятве Гиппократы	14
	16

ВРЕМЯ И ФЛОТ

В. Федорин. Это настоящая мужская работа	17
Г. Корольков. История помогает оценить реформы	20

ВОПРОСЫ ТЕОРИИ

М. Барсков, И. Тынянкин. Взаимодействие сил и средств флота и океаносферы	26
---	----

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

С. Сергеев. В интересах выполнения задач длительного плаванья	28
Я. Кальянов. Сколько "стоит" Приз?	31

МОРСКАЯ АВИАЦИЯ (выпуск № 4)

В. Мельников. Готовили бить и побеждать врага	34
А. Баранов. Безопасность полетов и психология	38
Д. Козлов. Морская авиация в противолодочной обороне 1914-1917 гг.	42
Ю. Вараков, Д. Кушуба. Как защитить аэродром?	47
А. Шаламов. О проблемах эксплуатации авиационной техники	49
В. Герасимов. Ас флота Балтийского моря	54
Ю. Глухих, Л. Пелевина. О развитии авиационных радиолокационных систем	56
В. Герасимов. Авиация Балтики в "зимней войне"	59

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

Г. Костев, И. Костев. Трагедия "Курска" - послесловие к послевоенной истории российского флота	60
Л. Горожанин. О двух подходах к строительству флота	68

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

В. Каманин. Для отечественной штурманской науки	73
--	----

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

М. Монахов. Спасение экипажей аварийных подводных лодок	77
С. Петровиченков, А. Шемаев. "Черномор" поможет флоту	84

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

Н. Резяпов. Морская доктрина Великобритании	88
--	----

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

С. Бережной. Династии имен	92
-----------------------------------	----

В. Конечный. "Выпускникам - счастливого плавания!"	94
---	----

На первой странице обложки: Перед вылетом
Фото Ю. Пахомова

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

ИЗ УКАЗОВ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О награждении государственными наградами Российской Федерации военнослужащих Вооруженных Сил Российской Федерации

За мужество, отвагу и самоотверженность, проявленные при исполнении воинского и служебного долга в условиях, сопряженных с риском для жизни, наградить:

МЕДАЛЬЮ ОРДЕНА "ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ" II СТЕПЕНИ

Кривченко Олега Леонидовича - капитана 3 ранга

За отвагу и самоотверженность, проявленные при спасении людей в экстремальных ситуациях, наградить:

МЕДАЛЬЮ "ЗА СПАСЕНИЕ ПОГИБАВШИХ"

Иванова Александра Георгиевича - боцмана гидрографического судна "Сибиряков" Балтийского флота

Филиппова Михаила Геннадьевича - капитана 3 ранга

Москва, Кремль

18 июня 2001 г.

№ 719

О награждении государственными наградами Российской Федерации военнослужащих Вооруженных Сил Российской Федерации

За мужество, отвагу и самоотверженность, проявленные при исполнении воинского долга в условиях, сопряженных с риском для жизни, наградить:

ОРДЕНОМ МУЖЕСТВА

Мизюльченко Юрия Александровича - капитана 1 ранга

Сивкова Александра Вячеславовича - капитана 3 ранга

МЕДАЛЬЮ ОРДЕНА "ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ" II СТЕПЕНИ

Олейника Олега Викторовича - капитана 2 ранга

Федорова Евгения Анатольевича - капитана 2 ранга

МЕДАЛЬЮ "ЗА ОТВАГУ"

Артишевского Сергея Николаевича - майора

Виноградова Эдуарда Анатольевича - старшего лейтенанта

Дробыша Сергея Владимировича - майора

Иванова Григория Сергеевича - старшего лейтенанта

Корнилова Вячеслава Павловича - старшего лейтенанта

Петракова Николая Евгеньевича - капитан-лейтенанта

Подлевских Алексея Леонидовича - капитан-лейтенанта

МЕДАЛЬЮ УШАКОВА

Ипатов Михаил Юрьевича - мичмана

Саркина Евгения Владимировича - капитан-лейтенанта

Москва, Кремль

18 июня 2001 г.

№ 722

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В.ПУТИН

ПРЕСС-СЛУЖБА ВМФ СООБЩАЕТ

В июне с.г. эскадренный миноносец Балтийского флота "Беспокойный" принял участие в учениях ВМС НАТО "Балтопс" в акватории Балтийского моря.

22 июня в Главном штабе ВМФ состоялась встреча Главнокомандующего Военно-Морским Флотом адмирала флота В. Куроедова с помощником Президента РФ С. Ястржембским. На встрече обсуждались вопросы взаимодействия в ходе подготовки и проведения операции по подъему АПЛ "Курск".

4 июля на Кузьминском кладбище в Москве состоялись памятные мероприятия, посвященные 40-й годовщине со дня аварии на первой отечественной атомной ракетной подводной лодке "К-19".

В церемонии приняли участие представители командования Военно-Морского Флота, офицеры Главного штаба ВМФ, представители администрации г.Москвы, члены экипажа "К-19", ветераны флота, представители общественных организаций.

17 июля 2001 года в г. Остров, Псковской области на показе техники, посвященном 85-летию создания морской авиации, при заходе на посадку, после выполнения фигур высшего пилотажа, в 3-х километрах от посадочной полосы при невыясненных обстоятельствах потерпел аварию и разбился истребитель морской авиации СУ-33, пилотируемый Героем России, заместителем командующего авиацией ВМФ генерал-майором **ТИМУРОМ АПАКИДЗЕ**.

ВЕСТИ С ФЛОТОВ

СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ

Распоряжением Правительства Российской Федерации создана экспедиция особого назначения (ЭОН), на которую возложены основные задачи в операции по подъему АПЛ "Курск". Весьма обширный список ремонтных работ пришлось выполнить судоремонтникам и корабельным специалистам, чтобы подготовить к выходу в море силы ЭОН. Однако в целом ритмичное и бесперебойное финансирование, четкая организация работ позволили в срок решить все поставленные задачи. Первыми вышли в район гибели "Курска" БПК "Североморск" и спасательное судно "Михаил Рудницкий". Также будут действовать в составе ЭОН ТАРКР "Петр Великий", РКР "Маршал Устинов", БПК "Адмирал Харламов", спасательные суда "Алтай" и "Памир", четыре спускаемых аппарата, гидрографические суда "Муклевич" и ГС-87, госпитальное судно "Свирь", пожарное судно, танкеры "Генрих Гасанов" и "Терек", два плавкрана и другие вспомогательные суда различных классов. Экспедиции приданы также 5 вертолетов и 2 транспортных самолета морской авиации.

Непосредственным руководителем операции назначен командующий Северным флотом адмирал В. Попов. Штаб экспедиции особого назначения во главе с начальником штаба Северного флота вице-адмиралом М. Моцаком находится на большом противолодочном корабле "Североморск", который возглавляет группу кораблей и судов, обеспечивающих операцию по подъему АПЛ "Курск". В состав походного штаба ЭОН вошли рабочие группы правительственной комиссии по расследованию причин катастрофы АПЛ и специалисты всех флотских структур и промышленности.

Кроме российских водолазов-глубоководников, в операции участвуют водолазы из Норвегии и Нидерландов на голландском водолазном судне "Майо", которое оборудовано специальным глубоководным комплексом, обеспечивающим длительную работу водолазов (до восьми часов) на глубине, комплексом, однотипным с тем, что был установлен на норвежском судне "Регалия". Это позволит нашим водолазам-глубоководникам, работавшим на "Курске" в прошлом году, проводить подводные работы по уже знакомой технологической схеме.

Судоподъемная операция планируется в несколько этапов:

отделение от корпуса лодки разрушенной носовой части с возможно оставшимися в первом отсеке неразорвавшимися торпедами. Эта часть останется на грунте и будет поднята несколько позже;

закрепление мощных тросов-тяг на прочном корпусе через вырезанные технологические "окна". Здесь планируется работа 18 водолазов-глубоководников;

подъем корпуса подводной лодки автономными подъемными устройствами. Именно этот этап в штабе Северного флота рассматривается как наиболее ответственный при судоподъемной операции: корпус атомохода при этом будет испытывать большие динамические нагрузки;

транспортировка "Курска" с помощью 4 специальных понтонов, создаваемых "Севмашпред-

приятием", в сухой док.

Гидрографические суда Северного флота продолжают проводить четыре раза в сутки мониторинг района гибели подводного крейсера. Кроме того, НИС "Дальние Зеленцы" Мурманского биологического института Кольского научного центра РАН неоднократно выходило в район катастрофы с целью изучения наличия и концентрации в этом районе моря стронция, цезия и других тяжелых радиоактивных металлов. Все данные мурманчане передали для анализа в Московский геохимический институт имени В.И.Вернадского.

В середине июня в район "Курска" отправилась очередная экспедиция. Ученые определили уровень токсичности выловленных в Баренцевом море рыб, изучали состав воды и грунта.

15 июня с.г. исполнилось 60 лет автомобильной и бронетанковой службе Северного флота. С 1988 г. ее бессменно возглавляет генерал-майор А. Колосов.

Более 300 специалистов АБТС СФ, объединений и соединений флота: офицеры и прапорщики, механики-водители, автомобилисты и ремонтники прошли горнило боевых действий по наведению конституционного порядка на территории Чеченской республики в 1994-1995 гг. и проведению контртеррористической операции на Северном Кавказе в 1999-2000 гг. В боевых действиях использовалось более трехсот единиц автомобильной и военной техники флота.

Среди лучших представителей подразделений АБТС флота - начальник автомобильной службы Беломорской военно-морской базы полковник А. Небогатых, начальник автомобильной электрогазовой службы морской авиации СФ полковник В. Карабанцев, заместитель начальника береговых войск СФ по вооружению полковник А. Артеменко, начальник автомобильной службы Видяевского района базирования капитан Л. Гребенников.

22 июня с.г. исполнилось 60 лет флотскому экипажу Северного флота, которым командует капитан 1 ранга М. Поповкин. За эти годы экипаж прошел славный боевой путь, подготовив для флота около 800 тыс. человек, в том числе около 30 тыс. младших командиров и свыше 20 тыс. водителей.

За годы Великой Отечественной войны 115 военнослужащих флотского экипажа были награждены орденами и медалями. За большой вклад личного состава экипажа в оборону Заполярья от немецко-фашистских захватчиков флотскому экипажу Северного флота было вручено Красное знамя.

В настоящее время экипаж, одновременно с приемом призывников в учебных ротах и учебном автомобильном батальоне, производит обучение личного состава по программам начальной общевоинской подготовки для кораблей и частей флота, подготовки командиров отделений, а также доподготовки молодых водителей и переподготовки водительского состава на все категории транспортных средств.

В ознаменование 40-летия 1-й Краснознаменной флотилии атомных подводных лодок Северного флота, на основании ходатайства военного совета флотилии, в соответствии с Положением "Об увековечении памяти граждан, внесших выдающийся вклад в историю 1-й Краснознаменной флотилии атомных подводных лодок Северного флота и города Заполярск", советом депутатов ЗАТО г. Заполярск средней школе № 288 г. Заполярск Мурманской области присвоено имя Героя Советского Союза контр-адмирала Осипенко Леонида Гавриловича, первого командира первой атомной подводной лодки Северного флота - К-3.

За время службы в Военно-Морском Флоте экипаж АПЛ К-3 являлся примером образцового служения Отчизне, дважды совершил арктические походы с пересечением Северного полюса, выполнил 14 дальних походов и боевых служб под многометровыми льдами, а также в Атлантический океан и Средиземное море.

Первый заместитель полномочного представителя Президента РФ в Северо-Западном федеральном округе В. Вьюнов посетил флот и заслушал руководящий состав СФ о положении дел по ключевым вопросам обеспечения жизнедеятельности сил флота.

Под руководством начальника управления воспитательной работы флота контр-адмирала А. Дьяконова в соединениях и объединениях состоялись мероприятия в рамках Дня профессиональной подготовки офицеров воспитательных структур. Они были посвящены общей теме: "Формы и методы работы по обеспечению адаптации молодого пополнения к условиям военной службы".

Делегация флота во главе с начальником тыла - заместителем командующего СФ по тылу вице-адмиралом В. Поповым побывала в городе-герое Волгограде. В составе делегации - вдова командира АПРК "Курск" Героя России капитана 1 ранга Г. Лячина Ирина Юрьевна и дочь Даша. Они приняли участие в церемонии открытия мемориальной доски на здании средней школы № 85, в которой учился Геннадий Лячин.

В Мурманске прошла вторая отчетно-выборная конференция областной организации не-

зависимого профсоюза военнослужащих (НПСВ) России. Большинство делегатов и гостей представляли гарнизоны Северного флота. Важнейшими направлениями деятельности областной организации НПСВ являются содействие отселению семей уволенных в запас военнослужащих из отдаленных гарнизонов в среднюю полосу, переподготовка офицеров, мичманов и прапорщиков для быстрой адаптации "на гражданке", юридическая помощь военнослужащим и членам их семей. Второй год подряд на должность председателя обкома НПСВ избран капитан 2 ранга запаса Г.Мильдов, бывший подводник, а ныне – председатель комитета по проблемам военных гарнизонов и социальной защите военнослужащих администрации Мурманской области.

Начальник управления воспитательной работы ВМФ вице-адмирал В.Касьянов и начальник управления строительства, инженерного обеспечения и расквартирования ВМФ генерал-лейтенант В.Айнбунд посетили Видяевский район базирования с целью изучения социальных проблем членов семей и родственников военнослужащих АПРК "Курск". Вице-адмирал В.Касьянов также принял участие в заседании комиссии СФ по распределению денежных средств фонда "Курска". Генерал-лейтенант В.Айнбунд проверил ход ремонта жилого фонда поселка и реализацию программы по обеспечению жильем членов семей погибших подводников.

В соответствии с планами Министерства обороны России по развитию связей с армиями иностранных государств Северный флот посетила делегация министерства обороны Норвегии во главе с главнокомандующим вооруженными силами в Северной Норвегии генерал-лейтенантом Э.Смедсвигом. Норвежские гости встретились с командующим СФ адмиралом В.Поповым, побывали на БПК "Североморск", в одной из авиационных частей, бригаде морской пехоты, а также возложили цветы к памятникам норвежским партизанам вблизи поселка Мишуково и защитникам Советского Заполярья в Мурманске.

На флоте побывала делегация Республики Карелия в составе начальника управления делами министерства финансов республики А.Толстикова и скульптора Л.Давидяна для решения вопроса об установке в Тюва-губе памятника сторожевому кораблю "Пассат", героически погибшему в неравном бою с врагом в 1941 г. Члены делегации осмотрели место для будущего памятника, встретились с экипажем подшефного БДК "Кондопога".

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

В период с 3 по 10 июля под руководством начальника Генерального штаба ВС РФ на Северо-Западе России проведены командно-штабные учения, в которых участвовали органы управления и войска Ленинградского военного округа, Северного и Балтийского флотов, соединения и части ВВС и ПВО, а также управления и оперативные группы региональных управлений и центров МВД, ФПС, МЧС и ФАПСИ. В ходе учения отрабатывались вопросы управления и всестороннего обеспечения, организации и поддержания взаимодействия органов военного управления ЛенВО, флотов и других воинских формирований.

7 июля начальник Генштаба ВС РФ генерал армии А. Квашнин прибыл на Балтийский флот для участия в завершающей стадии КШУ, проверки хода боевой подготовки, состояния оперативной и мобилизационной готовности БФ. На следующий день генерал армии А. Квашнин и начальник Главного штаба ВМФ РФ адмирал В. Кравченко на одном из полигонов БФ наблюдали за ходом ротного тактического учения с боевой стрельбой. В нем помимо подразделений сухопутных и береговых войск БФ участвовали морская авиация, а также военнослужащие, призванные из запаса. Начальник Генерального штаба ВС РФ высоко оценил действия балтийцев: "Я могу однозначно сказать, что личный состав старался. Многие из задуманного удалось осуществить. Радует стремление командиров научить солдат тому, что может пригодиться в боевых условиях". По окончании учения генерал армии вручил 17 медалей военнослужащим. Он также принял решение наградить медалями отделение зенитчиков, поразивших все учебные цели, и взвод морских пехотинцев во главе с гвардии старшим лейтенантом Д.Козариным, которые высадились в ходе учения с вертолетов и дерзко атаковали пехоту "противника".

В июне более двухсот курсантов Балтийского и Санкт-Петербургского военно-морских институтов проходили штурманскую практику на учебном корабле "Смолярный". По словам заместителя начальника БВМИ капитана 1 ранга В. Тихова, впервые за последние четыре года удалось организовать полноценную подготовку учащихся военно-морских учебных заведений в море. Будущие офицеры отрабатывали навыки кораблевождения, изучали организацию корабельной и вахтенной служб, исполняли обязанности дублеров вахтенных офицеров. С курсантами проводились учения по борьбе за живучесть, по спасению экипажа тонущего корабля и другие.

В День памяти и скорби - 22 июня - УК "Смолярный" зашел в территориальные воды Латвии для отдания воинских почестей экипажу ПЛ "М-78", погибшей в первые дни Великой Отечественной войны. В церемонии возложения венков на воду приняли участие дипломаты российского посольства в Латвии, представители латвийских ВМС, ветераны.

15-18 июня Балтийск посетили с неофициальным дружественным визитом корабли ВМС Республики Польша – корвет "Металовец" и спасательный корабль "Лех". На пресс-конференции представитель командования ВМС РП капитан 1 ранга Е. Патз и командир похода капитан 1 ранга Т. Цесаж отметили, что главная цель визита – восстановление дружественных контактов между ВМФ России и ВМС Польши. Последний раз польские корабли посещали главную базу Балтийского флота шесть лет назад. В ходе нынешнего визита отдельную встречу провели спасатели двух флотов. Они обсудили проблемы оказания помощи терпящим бедствие на море. Глава делегации польских спасателей положительно отнесся к возможности проведения совместных учений по оказанию помощи аварийной подводной лодки.

17 июня дизельная подводная лодка Северного флота "Вологда" под командованием капитана 2 ранга Г.Есипова прибыла в гавань Балтийской военно-морской базы после визита в Великобританию. "Вологда" среди двух десятков других субмарин из разных стран принимала участие в праздновании 100-летия подводного флота Великобритании, проводившемся командованием британских ВМС в военно-морской базе Фаслейн, залив Клайд, Шотландия. Российская подлодка впервые за всю историю российско-британских отношений участвовала в событии такого рода и вызвала к себе огромный интерес специалистов и английской общественности. За время визита на её борту побывало много граждан и официальных делегаций, включая представителя британского королевского двора принцессу Анну. По словам командира перехода контр-адмирала О. Трегубова, экипаж сделал все возможное, чтобы достойно представить российский корабль во время зарубежного визита. В военной гавани Балтийска лодку под звуки торжественного марша встречали моряки-балтийцы во главе с командующим Балтийским флотом вице-адмиралом В. Валувевым. На митинге у причала были подведены итоги похода, экипажу "Вологды" вручен традиционный жареный поросенок. Цель захода североморской подлодки в Балтийск – участие в совместных мероприятиях летнего периода обучения по плану боевой подготовки Балтийского флота.

19 июня состоялось совместное учение подразделений БФ и других силовых структур г.Калининграда по предотвращению внезапно возникшей угрозы проведения террористического акта в штабе Балтийского флота. Около 17 часов вечера поступил доклад, что, пользуясь поддельными документами, на охраняемую территорию проник вооруженный человек. Об этом было немедленно сообщено в органы военной контрразведки, управление ФСБ по Калининградской области, милицию и прокуратуру, которые сразу же включились в проведение оперативно-розыскных мероприятий. Штаб БФ был оцеплен, личный состав, офицеры и гражданский персонал, кроме привлеченных к поиску с использованием специальных и технических средств, а также дежурных смен, организованно эвакуированы.

Командующий Балтийским флотом вице-адмирал В. Валувев высоко оценил действия дежурно-вахтенных и оперативных служб флота, органов внутренних дел и ФСБ, которые в сжатые сроки провели полный комплекс мероприятий по усилению охраны и обороны штаба флота, выполнили все необходимые действия по обеспечению сохранности оружия, секретных документов и оборудования, поиску и нейтрализации "террориста". При этом не был нарушен ни один из элементов системы боевого и повседневного управления объединениями, соединениями, кораблями, частями и подразделениями флота. По оценке командующего БФ, подобные внезапные тренировки позволяют не только проверить готовность органов военного управления к действиям в реальной чрезвычайной обстановке, но и добиться максимальной слаженности, четкой координации в работе представителей всех силовых структур региона при возникновении экстремальных условий.

23 июня в Балтийском военно-морском институте состоялся 40-й выпуск офицеров ВМФ. Погоны лейтенантов и кортики были вручены 436 курсантам БВМИ.

Калининградский БВМИ уже несколько лет подряд признается лучшим высшим военно-морским учебным заведением страны. В этом году стены института покидают 8 золотых медалистов и 46 отличников. Председатель государственной экзаменационной комиссии, советник Главнокомандующего ВМФ РФ, Герой Советского Союза адмирал флота В.Чернавин высоко оценил уровень знаний выпускников этого года и отличную выpravку. За период обучения все курсанты-выпускники прошли практику и стажировку на кораблях и в частях Балтийского, Северного, Черноморского флотов и Каспийской флотилии.

Большинство лейтенантов-выпускников БВМИ отправится служить на Северный, Тихоокеанский и Черноморский флоты, часть офицеров начнут службу в частях центрального подчинения и пограничных войсках. Около 100 выпускников останутся на Балтике.

Указом Президента Российской Федерации директору Музея Мирового океана (г. Калининград) С.Сивковой присвоено звание "Заслуженный работник культуры РФ". Светлану Геннадьевну хорошо знают и любят военные моряки не только Балтики, но и других флотов России. Это во многом благодаря ее усилиям в самой западной области страны существует и развивается

уникальный музей, где на вечную стоянку поставлена целая эскадра различных судов и кораблей, в том числе – переданная Балтийским флотом в прошлом году и занявшая почетное место у городской набережной подводная лодка проекта 641 "Б-413".

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ

22 июня на Черноморском флоте Российской Федерации прошли мероприятия, посвященные Дню памяти и скорби в связи с 60-летием начала Великой Отечественной войны. Этот день на кораблях и в частях ЧФ начался с траурных митингов, во время которых личный состав флота почтил память погибших воинов Минутой молчания. На флагштоках были приспущены Государственные и Андреевские флаги.

Моряки-черноморцы возложили венки и цветы к обелискам и памятникам павшим защитникам Родины. Совместно с советами ветеранов в соединениях ЧФ были проведены уроки мужества. В музее Черноморского флота был организован день открытых дверей.

Представители флота посетили ветеранов войны, находящихся на излечении в медицинских учреждениях. В соответствии со сложившейся традицией, командующий Черноморским флотом России адмирал В.Комоедов и командующий Военно-Морскими Силами Украины адмирал М.Ежель, представители городских властей, ветераны армии и флота возложили цветы к Вечному огню у мемориала героическим защитникам Севастополя. Участники мероприятий также почтили память первых жертв войны в городе-герое у обелиска, установленного на улице Нефедова.

Представители Черноморского флота РФ приняли участие в церемониях, посвященных открытию памятных досок на домах (пр. Гагарина, 11 и ул. Репина, 8), в которых проживали Герои Советского Союза Илья Павловский и Владимир Абрамов, а также в церемонии траурного захоронения останков погибших воинов у памятника 365-й батарее.

В Морской библиотеке состоялись чтения и заседание "круглого стола" на тему "Уроки и выводы Великой Отечественной войны".

Под руководством командующего ЧФ РФ адмирала В.Комоедова состоялось заседание военного совета Черноморского флота. В повестке дня - вопросы обеспечения и бережного расходования горюче-смазочных материалов, состояние работы командиров по отбору и поступлению на военную службу по контракту российских граждан.

В докладе начальника службы горючего ВМФ РФ капитана 1 ранга В.Ушакова был дан подробный сравнительный анализ по флотам состояния снабжения ГСМ. По его словам, черноморцы три года подряд не допускают перерасхода топлива, организация службы ГСМ здесь на высоком уровне. Вместе с тем, ситуация с ГСМ в ВМФ напряженная. Флот получил в 2001 г. треть от потребного лимита топлива.

Флагман Черноморского флота гвардейский ракетный крейсер (ГРКР) "Москва", которым командует гвардии капитан 1 ранга А.Железняков, прошел ходовые испытания после многолетнего ремонта и успешно отработал в море элементы второй курсовой задачи. Ракетные и артиллерийские стрельбы выполнены с оценками "отлично" и "хорошо". Вместе с тем командование соединения надводных кораблей считает, что "москвичам" предстоит еще немало потрудиться, чтобы вывести свой крейсер на соответствующий уровень организации службы.

В отдельной морской штурмовой авиаэскадрилье, где командиром полковник В.Фисенко, проведены две летные смены, в процессе которых авиаторы продолжили дальнейшее освоение нового для них типа самолет СУ-24. Экипажи командиров звеньев первоклассных летчиков подполковников О.Новикова и Д.Фомичева приступили к практическому переучиванию на самолете СУ-24 в разведывательном варианте. Экипажи первоклассных летчиков подполковников С.Подкидышева, В.Цуранова, А.Тучина, майора А.Карпова успешно выполнили практическое бомбометание на полигоне.

На Черноморском флоте в течение нескольких дней работала делегация Комитета по обороне и безопасности Совета Федерации, возглавляемая заместителем председателя Комитета Н.Тулаевым. Все члены делегации долгое время служили в ВМФ. Делегацию Комитета интересовал широкий спектр вопросов, связанных с конкретным наполнением статуса ЧФ, условиями выполнения свойственных ему задач, оптимизацией и реформированием флотских структур.

Представители Совета Федерации встретились с командованием ЧФ, работали в штабе флота, его управлениях и на кораблях. Полная информация о состоянии дел на флоте, по мнению сенаторов, позволит им принимать эффективные решения на законодательном уровне.

В части, которой командует капитан 1 ранга А.Терновой, обнаружили минометную мину. На место оперативно прибыла группа разминирования в составе командира капитана К.Тимошенко, специалиста по боезапасу капитана 3 ранга А.Смолюка, сапера-подорывника старшего сержанта Д.Воробьева и водителя старшего матроса В.Кузьмина. Погрузив мину на специальный

автомобиль, группа отправилась на гарнизонное подрывное поле, где "раритет" войны был уничтожен.

57-й яхт-клуб ЧФ, возглавляемый полковником Н.Щасным, отметил свое 115-летие и 100-летие первых шлюпочных гонок на приз командующего ЧФ.

Яхт-клуб флота был учрежден в мае 1886 г. с разрешения генерал-адмирала Великого князя Алексея Александровича - морского министра России. Он же взял в 1892 г. яхт-клуб под свое покровительство. А в начале июня 1901 г. был разыгран приз командующего флотом вице-адмирала Сергея Петровича Тыртова.

Как и сто лет назад, с полуденным залпом пушки стартовали шлюпочные гонки XXI века. В них приняли участие команды БПК "Керчь", СКР "Ладный", "Сметливый", учебного отряда, юношеская команда 57-го яхт-клуба ЧФ и две команды ВМС Украины. Первой финишировала шлюпка БПК "Керчь", второй - украинских моряков, третьей - 57-го яхт-клуба ЧФ.

Председатель спортивного комитета ЧФ контр-адмирал Н.Михальченко вручил команде-победительнице кубок командующего ЧФ. Отныне шлюпочные гонки станут ежегодными.

Сборная команда Черноморского флота по морскому многоборью стала в очередной раз чемпионом Вооруженных Сил РФ. Второе место на прошедшем в Севастополе чемпионате досталось североморцам. Представители Тихоокеанского флота заняли третье место.

На открытом Кубке Вооруженных Сил РФ по морскому пентатлону, проходившем в Севастополе, мужская и женская команды ЧФ заняли первые места. Призовое место заняли мужская команда тихоокеанцев и женская команда ЦСК ВМФ.

В прочный фундамент активного сотрудничества Москвы и Севастополя заложен еще один крепкий камень. На Посту № 1, что на площади Нахимова, состоялось торжественное вручение двух автоматов Калашникова Почётному караулу у Вечного огня.

Инициатором события стал сам главный конструктор оружия, Президент Союза Российских оружейников, генерал-лейтенант Михаил Калашников, который, узнав, что юные армейцы несут почетную вахту, вооруженные изрядно потрепанными деревянными муляжами, решил совместно с Фондом трижды Героя Советского Союза, маршала авиации Ивана Кожедуба и московским некоммерческим предприятием "Книжные сети" исправить положение. Посту № 1 переданы два макета автоматов, которые отличаются от настоящих тем, что украшены дарственной надписью главного конструктора и не могут быть использованы как боевое оружие. А в остальном - внешний вид, вес - полностью соответствуют оригиналу. Президент Фонда Ивана Кожедуба Б.Мосейчук передал также Почётному караулу медаль Фонда, книги М.Калашникова и памятные фотографии.

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ВМБ

С 19 по 22 июня в Ленинградской военно-морской базе прошло командно-штабное учение под руководством начальника Главного штаба ВМФ адмирала В.Кравченко.

В ходе учения была проверена готовность органов военного управления, сил и войск ЛенВМБ; осуществлена практическая подготовка командования и штаба базы в управлении подчиненными силами, отработана организация взаимодействия штабов соединений, воинских частей с военными комиссариатами, владельцами средств водного транспорта, предприятиями, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления по обеспечению развёртывания сил и войск при их переводе в полную готовность. Впервые за последние несколько лет были выполнены практические мероприятия с призывом военнослужащих из запаса.

Подводя итоги учения, адмирал В.Кравченко отметил, что цели, поставленные перед ЛенВМБ, достигнуты.

С 5 по 9 июля г. Санкт-Петербург с деловым заходом посетили корабли ВМС Франции «Леопард», «Линск», «Лион» и учебный корабль ВМС Бельгии «Миозотис». На борту учебного корабля «Леопард» состоялась пресс-конференция контр-адмирала Жан-Мари Хюффеля.

Французские и бельгийские военные моряки приняли участие в церемонии возложения венков на Пискаревском кладбище, посетили Морской корпус Петра Великого, а также совершили экскурсии по Санкт-Петербургу.

В конце июня в высших военно-морских учебных заведениях г. Санкт-Петербурга состоялись очередные выпуски. Из 280 выпускников Военно-морской академии имени Н.Г. Кузнецова 14 слушателей получили золотые медали, а 48 - дипломы с отличием.

Из более чем 1300 выпускников Санкт-Петербургского военно-морского института - Морского корпуса Петра Великого, Военно-морского инженерного института и Военно-морского института радиоэлектроники золотые медали вручены 24 лейтенантам, а дипломы с отличием получили 153 человека.

Визит Министра обороны РФ на Черноморский флот

Севастополь с двухдневным визитом посетил Министр обороны Российской Федерации Сергей Иванов. На аэродроме Бельбек его встречали командующий ЧФ РФ адмирал В.Комоедов, заместитель министра обороны Украины - командующий ВМСУ адмирал М.Ежель, председатель Севастопольской госадминистрации Л.Жунык и председатель Севастопольского городского совета В.Пархоменко.

Вместе с главой российского военного ведомства в главную базу Черноморского флота прибыли заместитель Министра обороны РФ по вооружению М.Дмитриев, начальник Главного оперативного управления Генерального штаба ВС РФ генерал-полковник Ю.Балуевский, начальник Главного управления международного военного сотрудничества МО РФ генерал-полковник Л.Ивашов, Главнокомандующий ВМФ России адмирал флота В.Куроедов и другие.

Говоря об особенностях базирования Черноморского флота, Сергей Иванов отметил, что любая страна, имеющая военную базу, размещенную на территории другого государства, может испытывать трудности в ее жизнеобеспечении. Строгое и точное соблюдение достигнутых ранее договоренностей, а также обсуждение не решенных проблем с целью нахождения взаимоприемлемого решения, вот, по мнению Министра обороны России, единственный путь, которого следует придерживаться в этом случае. В качестве примера он привел недавно подписанный командующими Черноморским флотом и ВМСУ приказ о введении в ближайшем будущем совместного управления севастопольским рейдом.

Посещение Министром обороны России флота началось с обстоятельного доклада командующего ЧФ адмирала В.Комоедова и встречи с руководящим составом флота.

На борту флагмана Черноморского флота гвардейского ракетного крейсера "Москва" глава военного ведомства России вручил ценные подарки командиру ГРКР гвардии капитану 1 ранга А.Железнякову, гвардии капитану 3 ранга В.Литвиненко, гвардии главному корабельному старшине Ю.Макарову. Моряки-гвардейцы старшина 2 статьи В.Купченко и гвардии старший матрос С.Исламов стали обладателями свидетельств о доблестной службе.

Министр обороны проявил интерес к боевым возможностям и тактико-техническим характеристикам флагмана. Командир ГРКР "Москва" доложил основные данные о крейсере. При этом гвардейцы применили новые технологии при иллюстрации боевых возможностей флагмана флота. Монитор компьютера на ходовом мостике высветил "картинки" ракетных пусков, артиллерийских стрельб. Командир соединения надводных кораблей контр-адмирал В.Васюков пояснил некоторые особенности боевого применения корабельного оружия.

После фотографирования на память с "москвичами" гвардии матрос П.Щукин вручил Министру обороны от имени всего экипажа флотский гвардейский сувенир - бескозырку с георгиевской ленточкой и "матросскую душу" - тельняшку.

Затем руководитель военного ведомства страны посетил полк морской пехоты, где командиром полковник О.Росляков. По признанию вышестоящих штабов все подразделения этой части находятся в постоянной готовности к выполнению поставленных задач. Разведрота полка входила в состав объединенной группировки войск на Северном Кавказе, где принимала участие в боевых действиях.

Приветствуя личный состав полка, Сергей Иванов поблагодарил морских пехотинцев, проявивших воинскую доблесть и профессионализм при ликвидации бандформирований. Министр обороны РФ вручил ценные подарки капитану С.Мартиросянцу, старшему прапорщику В.Корсуну, старшине С.Романову, младшему сержанту С.Кулакову, матросу В.Попову.

Под звуки мелодии "Заветный камень" Герой России капитан В.Карпушенко, капитан С.Ловкачев и старший лейтенант П.Клименко, награжденные медалями "За отвагу", возложили венок из живых цветов к подножию памятника морским пехотинцам флота, погибшим во время контртеррористической операции на Северном Кавказе.

Министр обороны побывал в комнате боевой славы морской пехоты, посетил жи-

лые помещения личного состава десантно-штурмового батальона, где командиром майор Э.Живаев, десантно-штурмовых рот капитана Н.Сиротина и старшего лейтенанта С.Лаханова, а также осмотрел учебный корпус, где готовят специалистов ПВО, противотанковых и артиллерийских подразделений.

На другой день в санатории "Крым" прошли официальные переговоры между руководителями военных ведомств России и Украины.

1-му Центральному флотскому экипажу - 60 лет

В Российском государстве существование Флотского Экипажа имеет свою историю. При подписании мира с Наполеоном в Тильзите в 1807 г. император Александр I увидел французский Гвардейский флотский экипаж. Понимая перспективы развития флота, он приказал 16 февраля 1810 г. сформировать морской гвардейский экипаж на базе существовавшей при Адмиралтействе морской команды. Главная заслуга новой морской гвардии оказалась в ее выдающейся боевой деятельности. С началом Отечественной войны 1812 г. Гвардейский флотский экипаж вошел в состав 1-й Армии Барклая-де-Толли.

Немало славных дел записано на боевом счету Экипажа за более чем 100-летнюю историю его существования: участие в Крымской (1853 - 1856 гг.), русско-турецкой (1877 г.), в 1-й Мировой войнах. Заметную роль сыграла морская гвардия в Февральской революции. В те памятные дни, а именно 29 февраля 1917 г., Государственная Дума обратилась с воззванием к солдатам и матросам Петрограда поддержать революцию. Одной из первых частей, явившейся в распоряжение Государственной Думы был Гвардейский флотский экипаж. Моряки шли по революционному Петрограду под Красным знаменем. Впереди командир - Великий князь Кирилл, двоюродный брат Николая II, с красным бантом в петлице. Шествие Гвардейского экипажа положило конец сомнениям других воинских частей и к исходу дня их подавляющее большинство перешло на сторону революционно настроенного народа.

После Октябрьской революции Гвардейский флотский экипаж, как и абсолютное большинство частей старой Русской армии, был расформирован. Но в час суровых испытаний начального периода Великой Отечественной войны Советское правительство вновь вернулось к идее возрождения Флотского экипажа. Созданный 20 августа 1941 г. по приказу народного комиссара ВМФ адмирала Н.Г.Кузнецова Московский флотский экипаж активно участвовал в защите Родины. Личный состав Экипажа прошел торжественным маршем на историческом параде на Красной площади 7 ноября 1941 г. Сформированные на базе Московского флотского экипажа части обороняли Москву, Кавказ, Сталинград, воевали на Северо-Западном направлении, освобождали Прибалтику.

Сейчас 1-й Центральный флотский экипаж выполняет задачи по приему, размещению и обеспечению всеми видами довольствия воинских команд и отдельных военнослужащих, проводит начальную общевоинскую подготовку с молодым пополнением, готовит командиров отделений для частей ВМФ центрального подчинения. Успешно справляется с поставленными задачами личный состав подразделений, которыми командуют капитан 3 ранга А.Ярков, капитан А.Попков.

Качественно выполняется и основная боевая задача части - охрана и сопровождение воинских грузов. К примеру, на счету старшего сержанта Р.Денисова, сержантов Н.Крюкова, С.Хижнякова, младших сержантов А.Никитченко, Д.Цыкина, Д.Ильина - около десятка караулов по сопровождению воинских грузов железнодорожным транспортом.

Личный состав Экипажа регулярно принимает участие в проведении и обеспечении различных гарнизонных мероприятий.

В настоящее время в Экипаже проводится активная работа по воссозданию и сохранению истории части, подвига моряков в Великой Отечественной войне, обеспечению призыва молодого пополнения. Офицеры, старшины и сержанты принимают участие в патриотическом воспитании и обучении воспитанников Московской навигацкой школы, а также проводят шефскую работу со школьниками г.Москвы.

“Мне сверху видно все, ты так и знай...”

Начало 60-х. Запуски первых спутников и пилотируемых космических кораблей. Страна гордится выдающимися успехами своих ученых, конструкторов и рабочих, ждет новых достижений в покорении космоса, в постановке его на службу Родине.

В эти дни руководством страны принимается решение о начале работ по использованию космоса в интересах Военно-Морского Флота, т.е. созданию системы освещения воздушной и надводной обстановки для кораблей и подводных лодок ВМФ. К этой работе привлекается мощный потенциал научной и конструкторской мысли, промышленных предприятий. Одновременно формируется костяк коллектива, призванный грамотно эксплуатировать систему.

При этом были учтены с одной стороны опыт офицеров, уже прошедших школу службы на флотах и в частях ВМФ, с другой дерзновенный порыв выпускников военных академий и военно-морских училищ, стремящихся применить полученные знания в новой незнакомой, но перспективной деятельности по освоению космоса. В этот поток влились выпускники высших военно-морских учебных заведений, Ростовского высшего командного инженерного училища имени маршала артиллерии М.Неделина, а также большая группа бывшей студенческой молодежи - выпускников Московского авиационного института имени С.Орджоникидзе, Ленинградского электротехнического института имени Ульянова-Ленина, Томского государственного университета имени В.В.Куйбышева, Рязанского радиотехнического института. В то время объекты еще не были построены, аппаратура еще не поступала в часть, но офицерский состав, работа

тая в военных представительствах, в КБ и институтах, на заводах-изготовителях бок о бок с разработчиками и наладчиками уникальной техники, с первых же дней стал изучать и осваивать технические средства системы. Уже тогда офицерским составом был внесен весомый вклад в разработку программно-алгоритмического комплекса (ПАК).

Руководящий состав Министерства обороны и командование Военно-Морского Флота уделяло пристальное внимание ходу работ по строительству техни-



Начальник дежурной смены капитан 1 ранга И.Усалеv уточняет задачи на суточный цикл с оперативной службой управления капитаном 2 ранга В.Макаровым и старшим мичманом В.Коробкой

ческих сооружений, поставке и монтажу технологического оборудования, проведению летно-конструкторских, совместных и государственных испытаний комплексов системы. В этот период 2-ю Центральную обсерваторию ВМФ посетили Президент Академии наук СССР М.Келдыш, первый заместитель Министра обороны СССР Маршал Советского Союза А.Гречко, начальник Генерального штаба Маршал Советского Союза М.Захаров, офицеры и адмиралы Главного штаба ВМФ. Главнокомандующий Военно-Морским Флотом Адмирал Флота Советского Союза С.Горшков был здесь трижды.

От идеи создания системы освещения воздушной и надводной обстановки в интересах надводных кораблей и подводных лодок ВМФ до ее воплощения в жизнь прошло



Врио заместителя командира 2-ой Центральной обсерватории ВМФ по воспитательной работе капитан 1 ранга Г.Шарабыров (второй справа) проводит оперативное подведение итогов смены в составе подполковника В.Козлова, капитана 1 ранга В.Лозового, старшего матроса И.Чуб и подполковника С.Всяких

всего лишь 12 лет, хотя начинали практически с нуля. С принятием системы на вооружение в 1975 г. работа по освоению и модернизации техники, испытанию и применению космических аппаратов продолжилась. За истекшие годы в интересах системы было запущено более 80 космических аппаратов. Опыт и мастерство специалистов части позволили существенно расширить боевые возможности системы, успешно управлять работой нескольких космических аппаратов (так, в мае 1988 г. на орбитах одновременно функционировали шесть космических аппаратов, различных как по орбитальным характеристикам, так и по составу бортовых систем, а следовательно и

по способу управлению их работой), управлять дополнительной аппаратурой, устанавливаемой на космических аппаратах в интересах АН СССР и РАН, с честью выходить из серьезных аварийных ситуаций.

К примеру, недавно обнаружилась некорректность работы одной из бортовых систем запущенного на орбиту космического аппарата, которая не позволяла использовать его по прямому назначению. Под руководством главного инженера части капитана 1 ранга Ю.Ткачева, начальников управлений капитанов 1 ранга В.Вострякова и В.Шостака специалисты части в результате тщательного анализа сумели найти ошибку в выдаче данных, локализовали ее и выработали предложения, которые позволили восстановить боевую готовность космического аппарата. При этом отличились капитаны 1 ранга В.Лозовой, А.Щаульский, полковник А.Кокозей, капитаны 2 ранга С.Муравьев и В.Макаров. В своей телеграмме по этому поводу генеральный конструктор - генеральный директор Федерального государственного унитарного предприятия КБ "Арсенал имени М.В.Фрунзе" Б.Полетаев дал высокую оценку уровню специальной подготовки и профессионализму боевых расчетов 2-й Центральной обсерватории ВМФ.

Успешно решает личный состав части и задачи боевого дежурства. Среди них - качественное обеспечение ракетных стрельб надводными и подводными крейсерами Северного флота на командно-штабном учении "Запад-99", вскрытие морской группировки сил НАТО задолго до начала военной агрессии против Югославии, наблюдение за обстановкой во время конфликта, обеспечение перехода наших десантных кораблей из порта Туапсе в греческий порт Салоники и многие другие примеры эффективности работы специалистов обсерватории.

Результаты работы системы постоянно находятся в центре внимания командования ВМФ, а информация, полученная в период военного конфликта между Аргентиной и Великобританией из-за Фолклендских (Мальвинских) островов, в период военной агрессии США и НАТО против Югославии в 1999 г. высоко оценена военно-политическим руководством страны.

Высокие результаты при несении боевого дежурства показывают капитаны 2 ранга Н.Осипюк, В.Копеев, С.Вяткин, В.Алексеев, подполковник В.Погорелый, капитан 3 ранга С.Суглоб, капитан-лейтенант С.Кончиц, старший мичман В.Коробка. Примером выполнения служебных обязанностей служат капитан 1 ранга С.Калужских, капитаны 2 ранга С.Барашков, А.Воробьев, капитан-лейтенант В.Щеглов.

В этом коллективе 60 мастеров военного дела, около 200 специалистов 1 и 2 класса. По итогам зимнего периода обучения объявлены лучшими специалистами части оперативный дежурный капитан 2 ранга Ф.Ушаков, начальник смены боевого расчета капитан 1 ранга И.Усалева, оператор-вычислитель главного командного пункта старший матрос контрактной службы Г.Амеликова, оператор технических средств старший

лейтенант В.Ортиков, оператор командного пункта старший матрос контрактной службы Е.Быстрова, начальники смен боевого расчета отдела капитан 2 ранга С.Архипов и подполковник И.Паринов, операторы постов прапорщик Г.Ена, старшие матросы контрактной службы Л.Мороз, С.Годунова, матрос контрактной службы Н.Малышева и многие другие.

А руководит с 1998 г. дружным воинским коллективом профессионалов и единомышленников опытный подводник контр-адмирал В.Гольдибаев. Владимир Викторович длительное время ходил на атомных подводных лодках, командовал соединением РПКСН. За 22 года службы на Тихоокеанском флоте провел в море около 12 лет. Лучшим показателем его работы является тот факт, что возглавляемая им 2-я Центральная обсерватория ВМФ длительное время прочно удерживает ведущее место среди флотских частей центрального подчинения. Практически все категории личного состава уважают своего командира за строгость и справедливость, профессионализм в решении боевых и социальных вопросов, по-отечески заботливое отношение к подчиненным.

Опора контр-адмирала В.Гольдибаева, его надежное "третье" плечо - офицеры штаба, главный инженер капитан 1 ранга Ю.Ткачев, заместитель командира по воспитательной работе капитан 1 ранга Е.Деменьтьев, заместитель командира части капитан 1 ранга Г.Тимошинов, ВРИО начальника штаба капитан 1 ранга А.Дмитриев, заместитель командира по МТО капитан 1 ранга В.Скляр, начальник финансового органа майор И.Цой, начальники управлений капитаны 1 ранга В.Востряков, В.Шостак, Ю.Силаев.

Золотой фонд 2-й Центральной обсерватории ВМФ - ветераны. Уволившись в запас, остаются на боевом посту и продолжают работать в тех же отделах и управлениях капитаны 1 ранга запаса А.Шаблинский (кандидат технических наук), В.Цветков, В.Ялыгин, полковники запаса В.Дубинин, В.Семагин, капитаны 2 ранга запаса Н.Богданов, О.Бородин, А.Орлов, В.Серединин, подполковник запаса Ю.Водолазский, старший мичман запаса В.Зонтов, мичман запаса В.Полянский и другие.

Офицеры и мичманы части служат Родине не ради званий и наград, которыми их, кстати, отнюдь не балует командование ВМФ. Верность воинскому долгу, военной присяге (несмотря на высокопарность сказанных слов), пожалуй, главное в жизни этих людей.

В воинской части длительное время нет грубых нарушений воинской дисциплины. Моряки активно участвуют в общественной жизни гарнизона, проводят праздничные мероприятия, организуют концерты художественной самодеятельности, вечера мужества и патриотизма в единственной средней школе военного городка. Активную помощь им в этом оказывают инструктор по работе с семьями военнослужащих и служащих части Т.Теленкова, члены совета ветеранов части, который возглавляет капитан 1 ранга запаса В.Цветков. Частые и желанные гости личного состава священник отец Александр (Кунашов), благочинный района протоиерей Михаил (Ялов), которые регулярно встречаются с молодыми матросами, напутствуют их служить Отечеству верой и правдой.

Есть у командования части и свои проблемы. Одна из них - текучесть кадров среди выпускников военных институтов, треть которых пытается уволиться в запас по причине низкого уровня денежного довольствия, отсутствия жилья. Кстати, почти половина жилищного фонда воинской части практически утеряна по причине увольнения военнослужащих в запас. В настоящее время более 350 человек, потерявших связь с флотом, стоят в очереди на отселение из закрытого городка с системой пропусков. Как отметил в беседе заместитель командира воинской части по МТО капитан 1 ранга В.Скляр, ежегодное восстановление морякам 15-20 квартир позволит обеспечить нуждающихся в жилье военнослужащих в течение двух лет. С другой стороны, глава местной администрации района дал "добро" на выделение 4 земельных участков под застройку домов для ВМФ. Осталось дело за "малым" - были бы у Военно-Морского Флота деньги...

Не лучшие времена испытывает в настоящее время и система освещения воздушной и надводной обстановки для кораблей и подводных лодок ВМФ. Недостаточное финансирование, задержка модернизации технических средств затрудняют ее работу, сдерживают дальнейшее развитие. Но коллектив части, ветераны, и сегодня несущие боевую вахту, верят, что уникальная система, аналогов которой нет в мире, еще обретет "второе дыхание" и послужит делу укрепления обороноспособности нашего Отечества.

Капитан 1 ранга А.МОЛЧАНОВ

УДАЧИ ТЕБЕ, "СФИНКС"!

Считают, что сфинкс, тот самый, что находится в Египте, является не только олицетворением вечности, но также символом таинственности и загадочности. Люди древности как-будто на десятки тысяч лет оставили после себя для далеких потомков закодированную в гигантских символах информацию, над расшифровкой которой ученые бьются уже не одно столетие. Поэтому, наверное, вовсе не случайно, что ветераны специальных органов защиты информации, создав свою общественную организацию, назвали ее "Сфинкс-79". Именно эти люди в Военно-Морском Флоте и в целом в Вооруженных Силах государства на протяжении всей офицерской службы профессионально занимались не только шифрами, кодами и прочими составляющими безопасности так называемой "закрытой" информации, но также, как, например, капитан 1 ранга А. Кучеровский, выполняли и цензорские функции, чтобы подобного рода сведения не просочились в открытую печать. О том, насколько эта работа сложна и ответственна, говорит хотя бы тот факт, что в мире, в целом, различными разведслужбами более половины сведений "закрытого" характера добывается из открытых источников. Сложившаяся же у нас система защиты информации по праву считалась и остается одной из лучших в мире.

Нашему "Сфинксу-79" не тысячи лет, а всего два года. Он объединяет все рода войск и имеет региональные организации во многих областях России. Возглавляет организацию один из руководителей Аппарата уполномоченного по правам человека в Российской Федерации полковник запаса А.Созоненко. Деятельность этой организации, несмотря на ее столь юный возраст, многогранна и плодотворна. "Сфинкс-79" поддерживает связи с "Морским собранием", со многими ветеранскими организациями. Одной из главных задач, конечно же, является поддержание тесных контактов с Военно-Морским Флотом. Члены организации есть на всех фло-

тах. Это не только ветераны органов защиты информации, но и действующие офицеры. Самое плодотворное сотрудничество на сегодняшний день сложилось с Северным флотом и Мурманской областью. Взято шефство над родственниками погибших на АПЛ "Курск" специалистов защиты информации старшего мичмана И.В. Ерасова и мичмана Я.В. Самиарова.

"Сфинкс" вовсе не прячет свои тайны, а открыто провозглашает свои цели и задачи. Важной из них является укрепление чувства патриотизма среди соотечественников. Одним из путей к этому, по мнению А.Созоненко, является возрождение в Отечестве символов, влияющих на общественное сознание, способных, как некий магический код, запечатлеться в памяти, по-



У памятника Д.С.Ильну, д. Застихье Тверской области

буждая человека к активной созидательной деятельности во благо России. Вот почему "Сфинкс" выступил инициатором восстановления памятника одному из легендарных офицеров Российского флота, герою Чесменского сражения, - лейтенанту Д.С.Ильну.

7 июля 1770 г. лейтенант Ильин сыграл решающую роль в исходе морского сражения русской эскадры с турецким флотом. Добровольно вызвавшись командовать брандером - судном, начиненным взрывчаткой, - он на своем корабле вплотную подошел к 84-пушечному турецкому фрегату и поджег его. Огонь перекинулся на другие корабли неприятеля, что привело к полному уничтожению турецкого флота. Это была потрясающая в истории победа. Потери турок составили более 10 тыс. че-



людей, моряки русского флота при этом потеряли 11 человек. Эта победа имела огромное военное и стратегическое значение для России в конце XVIII и до середины XIX вв, стала символом ее могущества, ежегодно она отмечалась, как праздник.

Председатель "Сфинкса-79" Александр Созоненко нам рассказал, что в июле минувшего года при активном участии ряда государственных и общественных организаций в селе Застижье Лесного района Тверской области - на родине героя Чесмы Д.С.Ильина - прошли торжества в честь знаменательной победы российского флота. Воздать дань уважения русскому офицеру, сыгравшему решающую роль в исходе сражения, прибыли представители многих регионов и городов России. Среди них - заместитель губернатора Тверской области С.Быстров, глава Лесного района области С.Котов, работники Государственного военного историко-культурного центра при Правительстве Российской Федерации, Центрального военно-морского музея в Санкт-Петербурге, ветераны ВМФ, гости из Твери, Удомли, Лиепаи. Активное участие в подготовке и проведении этих мероприятий приняли организации "Морское собрание" и "Сфинкс-79". Именно по их инициативе к торжественному событию был приурочен ралли-рейд автомашин повышенной проходимости из Тверского

джип-клуба "Лебедушка" и других регионов России.

По словам члена организации подполковника запаса В.Скворцова, ветераны служб защиты информации сегодня проводят большую работу по увековечению памяти героя Чесмы.

- Я сам уроженец Лесного района и знаю, с каким благоговением лесновчане относятся к имени Ильина, как они его чтят, - говорит Виктор Васильевич. - Но его имя и выдающаяся победа принадлежат не только маленькому Лесному району, но и всей великой России. Недавно приказом Главнокомандующего ВМФ базовому тральщику Черноморского флота "БТ-40" было присвоено имя "Лейтенант Ильин". Лесновчане добивались этого давно, и вот теперь администрация района берет шефство над этим кораблем. Многие призывники-лесновчане изъявили желание проходить на нем воинскую службу.

В дополнение к словам В.Скворцова председатель "Сфинкса-79" Александр Созоненко рассказал нам также о том, что ветераны защиты информации совместно со специалистами историко-культурного центра при Правительстве Российской Федерации и "Морским собранием" добиваются выделения средств из федерального бюджета на реставрацию памятника Ильину. Участие федерального центра как финансовое, так и моральное в этом благородном деле необходимо хотя бы потому, что имя героя - гордость не только Лесного района, но также всего Военно-Морского Флота и всей России. Средства "Сфинкс-79" принимает на свой расчетный счет № 40703810400000485201, ИНН № 7728210091 в Московском коммерческом банке "Промсвязьбанк", с пометкой "На восстановление памятника".

Организация добивается также внесения дня победы русского флота в Чесменской битве в реестр государственных праздников, поскольку в нынешнее время жизненно важно восстановить связь времен и поколений, прийти к осознанию того, что сегодня мы - преемники их традиций, побед и свершений.

Редакция нашего журнала солидарна с офицерами и ветеранами служб защиты информации.

Удачи тебе, "Сфинкс"!

Капитан 2 ранга И. СИДОРОВ

ВЕРНЫ КЛЯТВЕ ГИППОКРАТА

Филиал 32-го ЦВМКГ сформирован в 1991 г. на базе бывшего 1722-го Военно-морского госпиталя и выполняет задачи по стационарному лечению военнослужащих, оказанию амбулаторно-поликлинической помощи личному составу гарнизона, медицинскому освидетельствованию лиц, находящихся на обследовании и лечении. Кроме того, филиал 32-го ЦВМКГ оказывает методическую и практическую помощь медицинским службам воинских частей в организации и проведении профилактической, диспансерной и лечебно-диагностической работы, проводит мероприятия по повышению профессиональной подготовки военных врачей и среднего медицинского персонала частей, а также военно-научную, изобретательскую и рационализаторскую работу. С больными, находящимися на лечении в госпитале, организована военно-медицинская подготовка, пропаганда гигиенических знаний, здорового образа жизни.

В филиале развернуто 11 лечебно-диагностических отделений: терапевтическое, психиатрическое, инфекционное, кожно-венерологическое, неврологическое, хирургическое, гинекологическое, отделение А и Р, приемное, лабораторное, поликлиническое. Штат - 205 коек (150 терапевтического профиля и 55 хирургического). Имеются 7 кабинетов: рентгенологический, стоматологический, эндоскопический, КФД, ЛФК, УЗИ, ФТК и подразделения обеспечения и обслуживания. Укомплектованность средним и младшим медицинским персоналом 100%.

В госпитале в настоящее время трудится 1 доктор медицинских наук, 1 кандидат медицинских наук; 13 врачей высшей категории, 16 врачей - первой и 4 - второй квалификационных категорий. Руководит коллективом филиала 32-го ЦВМКГ полковник медицинской службы А.Исаев. Александр Петрович - врач высшей квалификационной категории. Окончил факультет подготовки врачей для Военно-Морского Флота (в 1978 г.) и 1-й факультет (в 1990 г.) Военно-медицинской академии имени С.М.Кирова. Прошел суровую школу практики за время службы на Тихоокеанском флоте начальником атомной подводной лодки (две боевые службы) и начальником медицинской группы флотилии АПЛ. С 1991 г. исполняет обязанности начальника филиала 32-го ЦВМКГ.

Золотой фонд госпиталя, как считает полковник м/с А.Исаев, - профессионально подготовленные кадры. 33 % врачебного офицерского состава окончили факультет руководящего состава ВМА имени С.М.Кирова и 47 % - клиническую ординатуру. Среди них опытные специалисты начальник медицинской части подполковник м/с А.Капериш, начальники отделений полковники м/с М.Идрисов, И.Масик, А.Алексеев, М.Яцышин, В.Леонов, подполковники м/с И.Макаев, Ю.Василенко, старшие ординаторы доктор медицинских наук полковник м/с М.Махнев, кандидат медицинских наук подполковник м/с Ю.Гафуров, врачи первой квалификационной категории подполковники м/с С.Чижденко, А.Шоморов, М.Прокофьев.

Заслуженным уважением в коллективе пользуются мастера своего дела врачи высшей квалификационной категории М.Бельмесова, А.Черненко, Л.Радченко, Л.Дмитриева, С.Нагорный, А.Друккер, В.Капустин, А.Щербакова, Л.Гаглоева, врачи первой квалификационной категории С.Пласкыра, И.Умнов, Н.Клетченкова, О.Малинина, Е.Костина, Л.Идрисова, Л.Бабич, В.Чепкасов, Ю.Остроухов, М.Телешинин, С.Крамаренко, М.Полукеев, Е.Бурцева, О.Яцышина, ветераны труда Г.Рябова, Л.Чиркова, А.Скоморохова, А.Борутенко, З.Гузей, Р.Бурцева, А.Федотова, В.Чижикова, Т.Мартынова и другие.

Основной задачей госпиталя является лечебно-диагностическая работа. К примеру, в прошлом году число лечившихся больных составило 2260 человек. На первом месте стоят инфекционные и паразитарные заболевания - 14,5 %, на втором гинекологические болезни - 13 %, на третьем и четвертом - болезни органов пищеварения и болезни кожи и подкожной клетчатки (по 11 %), далее - психические расстройства и болезни нервной системы (по 9 %).

При лечении всех видов патологии в госпитале применяются наиболее прогрессивные в настоящее время методы экстракорпоральной детоксикации и гемокоррекции: плазмафарез, плазмаобмен, гемосорбцию, экстракорпоральное ультрафиолетовое облучение крови, экстракорпоральное и внутривенное лазерное облучение крови, ликворосорбцию, асцитосорбцию. Все процедуры проводятся на современном оборудовании, в большинстве своем по оригинальным авторским методикам, разработанным непосредственно в госпитале.

Это настоящая мужская работа



ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Федорин Виталий Михайлович родился 15 декабря 1952 г. в Теньгушевском районе Республики Мордовия. В мае 1971 г. был призван на военную службу и направлен в часть специального назначения Черноморского флота.

В 1978 г. после окончания с отличием Высшего военно-морского училища подводного плавания имени Ленинского комсомола был назначен командиром группы управления ракетной боевой части подводного крейсера стратегического назначения Краснознаменного Северного флота. В 1987 г. стал командиром этого подводного ракетноносца. Совершил 5 боевых служб.

С 1990 по 1993 гг. - слушатель Военно-морской академии имени Н.Г.Кузнецова, по окончании которой проходил службу в соединении тяжелых атомных ракетных подводных крейсеров.

В сентябре 1998 г. был назначен командиром соединения тяжелых атомных ракетных подводных крейсеров стратегического назначения, а 22 декабря 1999 г. ему было присвоено воинское звание "контр-адмирал". Награжден орденами Красной Звезды, Мужества, "За военные заслуги" и многими медалями.

В июле 2001 г. исполнилось 40 лет со дня создания на Северном флоте дивизии тяжелых атомных подводных крейсеров стратегического назначения. Это уникальное, мощнейшее по своему боевому предназначению соединение, являющее собой в подлинном смысле слова ракетно-ядерный щит нашей Родины.

Дивизия занимает особое место в составе Военно-Морского Флота. Она укомплектована самыми современными ракетноносцами типа "Тайфун". Соединение было сформировано 9 июля 1961 г. За это время подводниками было освоено 3 класса подводных ракетноносцев, выполнены десятки боевых служб, сотни ракетных пусков и торпедных стрельб. Только за время моей службы в соединении было проведено две сложных ракетных стрельбы полным боекомплектom, в ходе которых был проведен запуск 39-ти МБР. А в 1999 г. состоялась стрельба баллистическими ракетами с истекшими сроками хранения,

что имело важное значение.

Становление соединения происходило в сложное время военного и идеологического противоборства, напряженной международной обстановки и гонки вооружений. Однако с первых дней, находясь на передовом рубеже этого противостояния, соединение заявило о себе как о мощной боевой единице, способной решать сложнейшие комплексные задачи по охране северных рубежей страны.

В конце 60-х годов наше соединение стало кузницей профессионалов для нового атомного флота. Подводники соединения испытывали новейшие по тем временам подводные лодки, впервые на практике применяли новые тактические приемы, осваивали новые арктические районы плавания. В историю соединения красной строкой вписаны имена ветеранов соединения контр-адмиралов И.Ускова, Н.Борисеева, вице-адмирала А.Долотова, капитанов 1 ранга М.Периоридорога, Л.Кузнецова и многих дру-

гих, опыт и знания которых в дальнейшем позволили профессионально состояться офицерам и мичманам как высококлассным военным специалистам-подводникам, для которых воинская доблесть и честь, верность флагу и любовь к Отечеству, нерушимое подводное братство - не просто слова, а незабываемая боевая традиция.

В этой связи не могу не вспомнить героический подвиг экипажа подводной лодки К-19.

24 февраля 1972 г. в 10.23 на АПЛ



К-19 (командир - капитан 2 ранга В.Кулибаба, заместитель командира по политической части - капитан 2 ранга Б.Веремьюк), возвращающейся с боевого патрулирования в Северной Атлантике, на глубине 80 м в 9-м отсеке возник пожар. Личный состав аварийного отсека и всей лодки немедленно включился в борьбу за живучесть корабля, проявляя при этом подлинный героизм и самопожертвование. Атомоход медленно всплывал, и каждый метр глубины был оплачен самой дорогой ценой - ценой жизни. Обеспечивая ход лодки, погибли на боевых постах электрики - капитан 3 ранга Л.Цыганков, мичманы А.Васильев, В.Николаенко. На пульте управления ГЭУ погиб старший лейтенант С.Ярчук.

В седьмой отсек также проник смертоносный дым. Однако отойти от маневровых устройств находившиеся в отсеке турбинисты не могли - лодка неминуемо бы пошла ко дну. Здесь погибли лейтенант В.Хрычиков, мичманы А.Новиков и К.Марач.

В неравной борьбе со стихией погибли

еще 21 моряк-подводник. Тяжелейшее испытание выпало на долю 12 подводников, оказавшихся в кормовом, десятом отсеке, отрезанном от остального корабля.

В то трагическое утро в отсеке находились капитан-лейтенанты Б.Поляков и В.Давыдов, мичманы В.Киндин, И.Храмцов, И.Мостовой и матросы В.Саранин, Н.Кирилов, В.Михайленко, В.Троицкий, В.Демин, В.Борщев и В.Столяров.

Борьбу за живучесть отсека объемом 139 куб. м возглавил его командир - капитан-лейтенант Борис Поляков. Его высочайший профессионализм и воля позволили на протяжении 24 суток заточения, в условиях дефицита воздуха, продуктов, воды и полного отсутствия освещения сохранить жизнь всем морякам.

Необходимо сказать, что не всегда освоение кораблей шло гладко. Конструктивные недостатки первых

атомоходов порой ставили их экипажи в весьма сложные условия, требовали от моряков мужества, героизма, самопожертвования. А ведь этот период как раз совпадал с эрой "холодной войны".

Именно в это время роль Арктики в стратегии противоборствующих держав все более возрастала. Связано это было прежде всего с развитием ракетно-ядерных сил, созданием ракетно-ядерных систем стратегического назначения, автоматизацией управления оружием и боевой техникой.

В эти годы подводники соединения в походах изучали возможности и условия плавания и всплытия во льдах, оценивали надежность работы ГЭУ и общекорабельного оборудования, навигационного комплекса и штатной гидроакустической аппаратуры. Таких походов, в которых экипажи демонстрировали высокий профессионализм, мужество, героизм, был выполнен не один десяток. Подводники соединения успешно справились с освоением новой техники, вписали немало славных страниц в историю отечественного подводного флота.

С 1982 г. начинается новый этап в истории соединения. Успешно завершив заводские испытания, в состав дивизии прибыл первый тяжелый ракетный крейсер стратегического назначения (командир капитан 1 ранга А.Ольховиков). В том же году его экипаж выполнил первое боевое патрулирование и поход в арктические широты. В 1984 г. экипаж крейсера выполнил первый 120-суточный поход на полную автономность, по результатам которого 137 подводников были удостоены высоких государственных наград, а командир удостоен звания Героя Советского Союза. В 1984-1985 гг. соединение объявляется передовым в Военно-Морском Флоте. В 1987 г. подводный крейсер под командованием капитана 1 ранга Ю.М.Репина совершил поход на Северный полюс и впервые выполнил ракетную стрельбу баллистическими ракетами из приполюсного района. За этот поход экипаж был награжден Вымпелом Министра обороны "За мужество и воинскую доблесть".

Уникальным событием 1997 г. явилось решение экипажем под командованием капитана 1 ранга А.С.Богачева задачи утилизации боекомплекта баллистиче-

труда. Это настоящая мужская работа. С каждым выходом в море подводник преодолевает очередной барьер, делает шаг вперед в профессиональном становлении. Это сильное моральное удовлетворение. Оно сближает людей, сплачивает коллектив.

У нас многие служат с лейтенантами. Так, с лейтенантскими погонами пришли на соединение, а ныне являясь высокопрофессиональными командирами, капитан 1 ранга Ю.Н.Галынин, капитан 2 ранга А.В.Покрасов, капитан 1 ранга А.Д.Астанин, капитан 2 ранга В.В.Волков и многие другие.

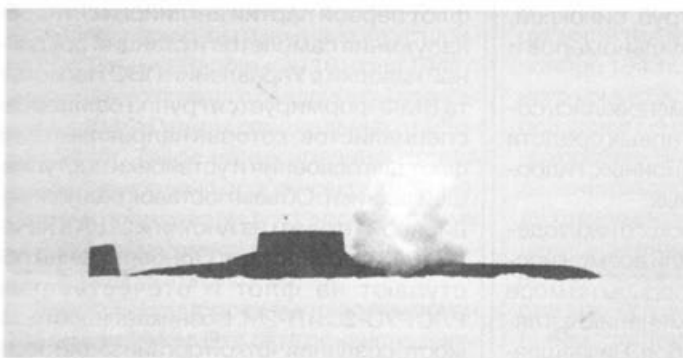
Разумеется, служить сегодня непросто. Однако при всех сегодняшних проблемах с финансированием, материально-техническим обеспечением и укомплектованностью личным составом наше соединение не только не снизило свою боевую готовность, но и достигло немалых результатов в боевой учебе. Достаточно отметить, что план боевой подготовки кораблями соединения в зимнем периоде обучения выполнен полностью. Подводные крейсера под командованием капитанов 1 ранга А.Богачева и С.Шняка успешно решили за-

дачи боевого дежурства по обеспечению стратегических интересов государства. По итогам зимнего периода обучения подводники заняли первое место на объединении АПЛ. Впрочем, над выполнением плана боевой подготовки в соединении напряженно трудились сотни подводников. Личный со-

став соединения правильно понимает и решает стоящие перед ним задачи.

Подводники не ропщут на трудности своего дела. Их ратный труд в конечном итоге окупается сторицей. Ведь за ними - Отечество!

Контр-адмирал В. ФЕДОРИН,
командир дивизии тяжелых атомных
подводных крейсеров
стратегического назначения,
Северный флот



ских ракет методом подрыва в воздухе на начальной траектории полета. На этом пуске присутствовали американские наблюдатели. Экипаж показал исключительную надежность наших ракет и наших корабельных систем. Мы еще раз показали, что обладаем исключительно боевой составной частью стратегических ядерных сил - ее морской компонентой.

Считаю, что для подводников главное - видеть, ощущать результаты своего

ИСТОРИЯ ПОМОГАЕТ ОЦЕНИТЬ РЕФОРМЫ

Не просто было найти корабли противника в открытом море в эпоху парусного флота. Нередки были случаи, когда корабли противника расходились очень близко в тумане, дожде или ночью, так и не заметив друг друга. Понимание необходимости своевременного обнаружения кораблей противника побудило Петра I внести в свой Морской Устав специальную статью «О сигнале, когда кто увидит корабли или флот», в которой говорилось: «Ежели кто на якоре стоя, или в ходу днем или ночью при ясной или темной погоде увидит какой корабль, или целой флот, то оному, который его сперва увидит, немедленно учинить указной сигнал, под лишением живота». Строгость наказания за несвоевременный доклад подчеркивает степень важности своевременного обнаружения противника.

Практически все флоты мира, став паровыми, так и вошли в XX век, не имея каких-либо технических средств наблюдения, кроме подзорных труб, биноклей, стереотруб, оптических дальномеров и визиров.

20-30 годы XX века ознаменовались созданием принципиально новых средств наблюдения - радиолокационных, гидроакустических, инфракрасных.

Новые средства технического наблюдения значительно расширили возможности ведения вооруженной борьбы на море и привели к коренному изменению взглядов на характер морского боя. Начавшаяся Вторая мировая, а затем и Великая Отечественная война со всей убедительностью доказали, что без радиоэлектроники и гидроакустики флот существовать не может.

Опыт использования радиолокационных станций в начальный период войны показал огромные возможности радиолокации. Стало очевидным, что если для организации обороны военно-морских баз от воздушного противника можно использовать станции ПВО армии, то для флота необходимо создавать специальные РЛС, ко-

торые соответствовали бы боевому предназначению кораблей различных классов и условиям применения.

Глубоко обеспокоенный отсутствием радиолокационных средств на наших кораблях и большими потерями от налетов авиации противника начальник кафедры Военно-морской академии профессор инженер-контр-адмирал А.И.Берг обращается 7 июля 1942 г. к заместителю наркома ВМФ по кораблестроению и вооружению адмиралу Л.И.Галлеру со специальным докладом о необходимости скорейшего вооружения флота радиолокационной аппаратурой. Наряду с другими мероприятиями он предлагает «... создать в системе Наркомата ВМФ организацию для представления интересов флота в промышленности и в Наркомате обороны, а также для координации действий заинтересованных управлений, дабы исключить параллелизм и кустарничество в работе».

С поступлением в 1942 г. на Северный флот первой партии английских РЛС обнаружения самолетов и станций орудийной наводки в Управлении ПВО Наркомата ВМФ формируется группа офицеров-специалистов, которая направляется на флот для освоения и установки поступившей техники. Объем поставок радиолокационной техники из Англии и США в начале 1943 г. возрастает. Одновременно поступают на флот и отечественные РЛС РУС-2С и П-2М. Возникает необходимость создания четкой организации эксплуатации, боевого использования и ремонта радиолокационной техники, а также снабжения и подготовки специалистов. Поэтому в феврале 1943 г. командование ВМФ принимает решение о создании в составе Управления связи ВМФ отделения, которое занималось бы вопросами радиолокации.

Очевидно, что это малочисленное отделение не могло обеспечить решение проблемы вооружения флота радиолокационной техникой. Руководство Управления связи имело в качестве главной задачи

обеспечение командования и воюющих флотов связью, к тому же, что вполне естественно, не владело специальными знаниями в области радиолокации, поэтому вопросами радиолокации практически не занималось. Аналогичные проблемы возникли в ПВО и авиации. Оснащение армии, авиации и флота радиолокационными средствами выросло в государственную проблему.

4 июля 1943 г. вышло постановление Государственного Комитета Обороны «О создании Совета по радиолокации при ГКО». Председателем Совета был назначен секретарь ЦК ВКП(б) Г.М. Маленков, заместителем - инженер-контр-адмирал А.И. Берг, который фактически и осуществлял руководство Советом, одновременно оставаясь и заместителем наркома электропромышленности.

Народный комиссар Военно-Морского Флота адмирал Н.Г. Кузнецов прекрасно понимал значение радиолокации для ведения боевых действий на море. Умный, проницательный и дальновидный военачальник, обладающий чувством нового и, главное, отдающий все силы и энергию интересам флота и обороны страны, Николай Герасимович Кузнецов сделал немало для того, чтобы даже в тяжелые годы войны корабли вооружались новейшей техникой и оружием и ни в чем не уступали противнику. Например, 16 июля 1943 г. издается его приказ о создании в Главном штабе ВМФ Отдела специальных приборов ВМФ. Такое наименование отдела было обусловлено особой секретностью, которую придавали в то время новому высокоэффективному средству обнаружения самолетов и кораблей.

Отдел спецприборов был сформирован 15 августа 1943 г. Эта дата признана днем возникновения Радиотехнической службы ВМФ. Начальником Отдела специальных приборов ВМФ назначается кандидат технических наук, доцент инженер-капитан 1 ранга Сергей Николаевич Архипов, который непосредственно подчиняется начальнику Главного штаба ВМФ. С этого времени создание радиолокационной техники, вооружения кораблей и формирование радиотехнической службы ВМФ стали осуществляться централизованно, подготовленными специалистами, по единым планам и замыслам.

В целях организации четкой работы по вооружению кораблей, освоению новых средств и обеспечению их боевого использования 7 сентября 1943 г. издается приказ народного комиссара ВМФ о создании на всех флотах отделений специальных приборов. Формируются подразделения обеспечения боевой подготовки личного состава, а также ремонта и хранения техники. Начальники отделений спецприборов подчиняются начальникам штабов флотов.

Таким образом, уже на начальной стадии создания радиотехнической службы наркомом ВМФ Н.Г. Кузнецовым и Главным штабом ВМФ было определено основное назначение нового формирования как службы наблюдения. Это логически исходило из самого предназначения радиолокации - наблюдения за воздушной и надводной обстановкой и обеспечения командования данными о местонахождении и действиях своих сил и сил противника. При этом понималось, что добывание информации о противнике и своих силах есть элемент процесса управления силами. Отсюда - подчинение отдела и отделений спецприборов непосредственно начальникам штабов.

Разобравшись с состоянием вооружения кораблей и частей флота радиолокационной техникой, отдел спецприборов в ноябре 1943 г. подготовил приказ народного комиссара ВМФ об организации использования радиолокационных средств на кораблях ВМФ с определением распределения радиолокационной техники между штурманской боевой частью (БЧ-1) - навигационные (штурманские) станции; артиллерийской боевой частью (БЧ-2) - станции орудийной наводки главного калибра, станции орудийной наводки универсального калибра, станции орудийной наводки зенитного калибра и автономные орудийные станции; минно-торпедной боевой частью (БЧ-3) - станции наведения торпедной стрельбы; боевой частью связи (БЧ-4) - станции обнаружения надводных и воздушных целей и приборы опознавания. На подводных лодках руководство использованием радиолокационных средств возлагалось на командиров БЧ-1.

Гидроакустическая и инфракрасная техника не входила в ведение Отдела специальных приборов ВМФ. Ее распределение

было осуществлено еще перед войной между БЧ-2 и БЧ-4.

Таким образом, к решению вопросов боевого применения, эксплуатации, ремонта, подготовки личного состава было привлечено большое количество различных флотских специалистов. Однако они в силу своей занятости основными функциями и, что греха таить, некомпетентности, не могли решать эти задачи с достаточной эффективностью. Радиолокационная, гидроакустическая и инфракрасная техника оказалась распыленной по боевым частям кораблей и подводных лодок. Это затрудняло централизованное использование средств кораблей для решения одних и тех же задач, усложняло эксплуатацию и ремонт техники, подготовку личного состава. Поэтому, в 1943 г. в штабах таких соединений, как эскадра и бригады торпедных катеров Северного флота первоначально вводятся должности помощников флагманских артиллеристов по радиолокации, которые в последующем были преобразованы в самостоятельные должности флагманских специалистов по радиолокации. На соединениях подводных лодок еще ранее были введены должности помощников флагманских связистов по гидроакустике.

Однако с созданием в 1943 г. в штабах флотов отделов подводного плавания вопросы боевого использования гидроакустических средств наблюдения передаются в их ведение, хотя разработка гидроакустической техники и вооружение ею кораблей остается за Управлением связи ВМФ, а помощники флагманских связистов по гидроакустике по-прежнему подчиняются начальникам связи флотов. (Сколько же раз потом «наступали на те же грабли», пытаясь разорвать единый организм?).

В 1944 г. Отдел специальных приборов ВМФ переформируется в Управление специальных приборов, а в 1945 г. в Управление радиолокации ВМФ. На флотах вместо отделений создаются отделы спецприборов, которые в 1945 г. также переименовываются в отделы радиолокации.

С окончанием войны стало понятно, что характер действий сил флота изменился, а следовательно, изменился и характер использования радиолокационных средств. Однако на первое место выдвинулись за-

дачи ремонта кораблей, а также строительства нового флота.

У командования флотов создается впечатление, что боевое использование радиолокационных средств, совершенствование организации наблюдения и подготовки личного состава не являются главными задачами руководящих органов радиотехнической службы. Исходя из этого, на переформированные отделы радиолокации флотов возлагаются только задачи вооружения, эксплуатации, ремонта и снабжения. Отделы выводятся из подчинения начальников штабов флотов и включаются в состав тыла, Управление радиолокации ВМФ было подчинено заместителю наркома ВМФ, а с 1946 г. заместителю Главнокомандующего ВМФ по кораблестроению и вооружению, хотя функции организации боевой подготовки и использования радиолокационных средств были оставлены за управлением. Таким образом, наблюдение, обеспечивающее добытие информации о противнике и о своих силах и являющееся элементом системы управления, за которую отвечает начальник штаба, оказалось в подчинении людей, не имеющих прямого отношения к процессу управления силами флота. В то же время, на соединениях кораблей флагманские специалисты по радиолокации по-прежнему отвечали за организацию наблюдения и опознавания и подчинялись соответствующим начальникам штабов. Лишенные единого специального руководства, они были вынуждены организовывать использование средств, подготовку личного состава и эксплуатацию техники в меру своих знаний, способностей и прилежания.

Ошибочность решения о разрушении созданной во время войны организации, наряду с вышеприведенными причинами, можно объяснить также отсутствием у некоторой части руководства ВМФ опыта массового использования радиоэлектронных и гидроакустических средств.

Раздробленность радиоэлектронных и гидроакустических средств между различными управлениями и службами не способствовала их развитию, а главное, не позволяла организовать надежную систему наблюдения за воздушной, надводной и подводной обстановкой, обеспечить выработку предложений для принятия

решения командиром на основе анализа данных, получаемых от различных средств. Все это привело к командованию к решению о выводе в 1948 г. из состава тыла и органов кораблестроения отделов радиолокации флотов и Управления радиолокации ВМФ, переформированию их в 5-е отделы и управления флотов и ВМФ с подчинением начальникам штабов флотов и начальнику Главного штаба ВМФ. Одновременно, в ведение 5-х отделов и 5-го Управления ВМФ передаются все гидроакустические и инфракрасные средства обнаружения, им поручается разработка средств радиотехнической разведки, радиоэлектронного и гидроакустического противодействия.

С появлением боевых информационных постов (БИП) командиры надводных кораблей ощутили важность и целесообразность организации единой службы технического наблюдения. К пониманию этого пришли и в Главном штабе ВМФ, в соответствии с директивой которого с 22 октября 1948 г. на кораблях формируется радиотехническая служба (РТС), а в штабах всех соединений вводятся должности флагманских специалистов РТС, подчиненных в специальном отношении начальникам 5-х управлений (отделов) флотов и ВМФ. Боевые информационные посты стали командными пунктами начальников радиотехнических служб кораблей. Начальник РТС отвечал за боевую подготовку всех радиометристов, гидроакустиков, теплоэлектриков корабля и эксплуатацию материальной части. В результате введения такой организации на кораблях всегда было ответственным лицом за всю радиоэлектронную и гидроакустическую технику и подготовку личного состава.

Пройдя через различные стадии организационных преобразований в соответствии с ростом оснащенности кораблей многочисленными радиоэлектронными и гидроакустическими средствами и уровнем значимости решаемых задач, радиотехническая служба кораблей в 80-х годах была преобразована в радиотехническую боевую часть (БЧ-7). В отделах и управлениях флотов и ВМФ создаются отделения и отделы боевой подготовки, вводятся должности заместителей начальников отделов и управлений по боевой подготовке.

Опыт Великой Отечественной войны и последующее развитие радиоэлектронного и гидроакустического вооружения подтвердили правильность первоначально введенной в 1943 г. организации. Созданная в 1943 г. и развитая в 1948 - 1961 гг. организация соответствовала прямому и главному предназначению радиоэлектронных и гидроакустических средств - наблюдению за обстановкой в воздушной и морской средах, т.е. обнаружению, опознаванию кораблей, самолетов и подводных лодок противника, непрерывному наблюдению за ними, обеспечению наведения и выдачу целеуказания своим силам и оружию.

Введенная в 1948 г. и отработанная в последующем стройная организация Радиотехнической службы ВМФ отвечала одному из основных принципов, без которого не может быть настоящей военной организации, - единоначалию.

Учитывая необходимость развития средств наблюдения за морской обстановкой в прибрежной зоне, в 1954 г. в подчинение 5-го Управления ВМФ передается береговая система наблюдения (БСН) с соответствующими БИП командных пунктов. Начинает отрабатываться организация взаимодействия корабельных и береговых БИП.

Можно с уверенностью констатировать, что в середине 50-х годов в ВМФ завершилось создание единой службы наблюдения, организация которой в наибольшей степени отвечала как потребностям оперативного управления силами флота, так и созданию новых эффективных радиоэлектронных и гидроакустических средств.

В 1961 г. в связи с мероприятиями, проводившимися в Министерстве обороны в целом, происходит резкое сокращение подразделений РТС. Само по себе сокращение было понятно и не нанесло бы ущерба дальнейшему совершенствованию РТС ВМФ и развитию радиоэлектроники и гидроакустики. Но, к несчастью, оно сопровождалось ничем не обоснованной очередной ломкой и перестройкой организации многих органов управления. В результате 5-е отделы флотов снова оказались в составе тыла, хотя основные функции организации наблюдения, опознавания и боевого использования радиоэлектронных средств остались в их ведении.



Руководящий состав РТУ ВМФ

Береговую систему наблюдения передали в подчинение начальнику связи. Большой бедой для БСН трудно было придумать. Основные сокращения и снижения должностных категорий в службе связи ВМФ происходили за счет многострадальной БСН. На многие годы замедлилось создание новых береговых радиолокационных, а главное, стационарных гидроакустических средств наблюдения в ближней морской зоне. Но, с другой стороны, можно ли осуждать руководство Управления связи ВМФ, если перед ним стоял вопрос: «А кому отдать приоритет максимального сохранения, подразделениям, обеспечивающим выполнение основных функций, ради которых и существует управление, или мало понятным подразделениям берегового наблюдения?»

В последующем жизнь снова показала несостоятельность введенной организации радиотехнической службы, и в конце 60-х годов ее восстановили на тех же принципах, которые были заложены в период 1943 - 1945 и 1948 - 1961 гг. К сожалению, недооценка роли четкой организации и принципа единоначалия при реформировании органов управления ВМФ, привела к многочисленным, недостаточно обоснованным реорганизациям радиотехнической

службы. При этом не только задерживалось совершенствование организации РТС кораблей, но и разработка боевых и эксплуатационных документов, нарушалось взаимодействие подразделений обеспечения эксплуатации, ремонта и хранения техники, а также подготовки личного состава. Немалую роль в этом играло непонимание некоторыми крупными начальниками роли радиотехнической службы в обеспечении боевых действий флота. Способствовало этому неумение многих военачальников выслушивать мнение подчиненных и специалистов. Так, в 1988 г., несмотря на предупреждение многих грамотных и опытных специалистов о пагубных последствиях для флота, волевым решением основные управления флотов и ВМФ были разделены на три части. Одна часть, огульно собранная в виде главных специалистов, должна была поднимать на недостижимую высоту боевую и специальную подготовку по всем специальностям, вторая часть вне зависимости от остальных двух частей должна была заниматься ремонтом и эксплуатацией оружия и вооружения, наконец, третья, оставшаяся часть, должна была по замыслу реформатора создавать без помех новое оружие и вооружение. Невдомек было

горе-реформаторам, что не бывает ремонта и эксплуатации без специальной подготовки, специальной подготовки - без взаимодействия с промышленностью и наукой, создание нового вооружения и оружия - без повседневного опыта эксплуатации и ремонта, боевой подготовки - без выше перечисленных составляющих.

Недолго просуществовала эта организация, всего 5 лет, но размазанная ответственность конкретных лиц, отсутствие единоначалия, межведомственная разобщенность частей некогда единого организма принесла много бед, в том числе и Радиотехнической службе ВМФ. Последствия той реформы до сих пор сказываются. Поневоле позавидуешь начальникам связи и разведки ВМФ, потому что в тот период в Генеральном штабе мудрые и дальновидные их начальники не позволили провести над ними этот эксперимент. Как тут не вспомнить слова вице-адмирала Александра Александровича Ливена: «Для руководства военным делом одних знаний мало. Наполеон говорил, что для ведения боя надо изучить по крайней мере 50 сражений, но, я думаю, он был бы очень удивлен, если бы кто из этого вывел заключение, что, изучив 50 сражений, человек уже готовый полководец. Для правильной оценки военных вопросов надо быть военным не только по своим знаниям, но и по своим чувствам, по своим взглядам и по своему характеру».

Исторический опыт показывает, что попытки внедрения чуждой для флота организации никогда не способствовали повышению его боеспособности, а дополнительные органы управления или контроля требовали лишь ненужной траты средств, отпускаемых на оборону.

Ломка организации радиотехнической службы свидетельствует об определенной узости взглядов некоторых руководителей на роль, которую выполняют те или иные органы в военное и мирное время. Флот создается для войны, поэтому организация всех органов управления, служб, подразделений должна быть прежде всего ориентирована на максимально эффективное функционирование в военное время и на решение тех задач, которые при этом будут главными. Девиз славного флотоводца адмирала С.О.Макарова «Помни войну» любым моряком должен восприниматься как закон, а не лозунг или

средство демонстрации своей эрудиции. Повседневные заботы мирного времени - обеспечение технической готовности средств, ремонт, устранение последствий аварий кораблей и техники, разработка и испытание нового вооружения и т.п. - зачастую формируют у некоторой части офицеров представление о том, что эти задачи и являются главными для некоторых органов в системе управления. Из этого делается неправильный вывод о необходимости изменения структуры органов управления в целях ее приспособления к условиям мирного времени. Если еще при этом забывается незыблемый принцип построения любой, действительно военной системы, - единоначалие сверху донизу, и у одного и того же лица для выполнения своих основных функций или решения одной задачи возникнет необходимость обращаться в разные органы, это только наносит ущерб боевой готовности кораблей и частей.

Со сменой в конце 90 -х годов прошлого века руководства ВМФ организация Радиотехнической службы ВМФ вновь вернулась к оптимальной структуре, введенной в 1943 - 1945 и 1948 - 1961 гг.

К сожалению, синдром реформирования органов управления и перераспределения функций очень живуч в нашей стране. Остается только мечтать о том, чтобы прослужить в стабильной структуре без сокращений и реорганизаций, непрерывно происходящих последние 10 лет (сейчас эти действия скромно называют строительством), хотя бы несколько лет.

По мере развития радиолокации, телевидения, боевых информационно-управляющих систем, автоматизированных систем управления, систем обеспечения взлета и посадки, наведения палубных летательных аппаратов, гидроакустики, неакустических средств обнаружения, системы государственного опознавания, развития средств радиоэлектронного и гидроакустического подавления возникают новые проблемы, решение которых специалистами Радиотехнической службы ВМФ будет тем успешнее, чем меньше «великих» потрясений будет испытывать Военно-Морской Флот России.

Контр-адмирал Г. КОРОЛЬКОВ

Взаимодействие сил и средств флота и океаносферы

Океаносфера - это многопараметрическое пространство, состоящее из водных, воздушных, донных и ледовых масс, непрерывно меняющихся во времени. Изучением океаносферы занимаются многие естественные науки, в том числе физика, механика, геология, биология, химия. Состояние океаносферы имеет огромное значение для деятельности флота.

Для принятия решений на выполнение поставленных задач необходимо соответствующее информационное обеспечение, основу которого составляют банки данных по состоянию:

своих сил и средств, В и ВТ, участвующих в операции на МТВД;

сил и средств, В и ВТ вероятных объектов воздействия;

океаносферы, как среды обитания и деятельности противоборствующих сил и средств флотов.

Оптимальность и эффективность принятия конкретных решений будет зависеть от достоверности и полноты указанных выше банков данных.

Думается, есть необходимость более подробно остановиться на их содержании. В частности, на тех гидродинамических, аэродинамических и гидрохимических процессах, которые возникают и сопровождают движение кораблей в водной и воздушной средах. Следует знать также, какие физические поля создаются при этом и как они взаимодействуют с естественными природными параметрами океаносферы, какое влияние на силы и средства, В и ВТ флота и эффективность их действия оказывает океаносфера и непрерывно происходящие в ней геофизические, химические, биологические и другие явления и процессы. Как во всей этой системе взаимодействия флота и океаносферы обеспечить полноту и достоверность информационного обеспечения и принятие оптимальных решений на всех уровнях командования.

В данной статье и других публикациях, отражающих указанные проблемы, и делается попытка системного изложения всех этих вопросов.

В порядке введения в настоящей статье

будут высказаны общие суждения, относящиеся к проблеме взаимодействия сил и средств флота и океаносферы.

Современные корабли являются синтезом достижений многих наук, обеспечивающих боевую эффективность при использовании ударного оружия и боевую устойчивость при защите от воздействующих на них поражающих факторов. Корабли по существу представляют собой единую сложную инженерно-техническую систему, объединяющую разнообразные комплексы оружия, боевые информационно-управляющие системы, энергетику, создаваемую с учетом достижений высоких мореходных качеств, архитектурных и прочностных характеристик, конструктивной защиты от поражающего воздействия оружия, взрывопожаробезопасности, непотопляемости, остойчивости, скрытности от средств обнаружения по различным физическим полям, оптимальности обеспечения обитаемости и другим качествам.

Создание таких кораблей возможно при использовании результатов научно-технического прогресса, проведенных фундаментальных исследований многих естественных наук при изучении процессов и явлений, происходящих в твердых, жидких и газообразных средах, проникновения в тайны их молекулярных структур и результатов вновь возникших научных направлений исследований в сопредельных областях физики, химии, биологии, геологии, гидродинамики и других.

Вместе с тем вся жизнедеятельность сил и средств флота проходит в океанической среде. Океан как живой организм планеты Земля изобилует во времени и пространстве такими нестационарными явлениями, как течения и противотечения, неравномерное распределение температуры, плотности и солености воды на различных горизонтах по глубине, внутренними волнами больших амплитуд, волнами поверхностными и цунами, нисходящими от поверхности и восходящими от дна мощными потоками воды, вихрями, подводными штормами, моретрясениями и другими своими проявлениями.

Эффективность решений задач, стоящих

перед флотом, в значительной степени зависит от преимуществ в информационном обеспечении командного состава противодействующих сил и средств.

В общем же виде информационное обеспечение противодействующих сил и средств будет определяться соотношениями уровней их физических полей (акустических, электромагнитных, электрических, гидродинамических, оптических и других), знанием и возможностью учета физических параметров океаносферы в зоне действия сил и во времени (температура, соленость, давление, скорость течений, характеристики поверхности и дна и их естественных физических полей) и соотношением возможностей обнаружительных средств противодействующих сил.

Разнообразие решаемых флотом задач и океанологических условий в морях и океанах требуют для достижения превосходства в информационном обеспечении конкретного учета характеристик океаносферы и выполнения соответствующего маневра для эффективного использования В и ВТ. Так, успех стратегических ударных сил флота будет зависеть в первую очередь от скрытности действия, определяемой преимуществами в соотношениях физических полей кораблей, средств обнаружения и в знании свойств физических полей океанической среды.

При решении оперативно-технических задач (кроме преимуществ в указанных выше качествах) для обеспечения оборонительных функций важное значение приобретают преимущества в корабельных системах наблюдения и системах самонаведения всех видов оружия воздушного и подводного действия.

Проектирование и создание кораблей и оружия проходит всегда с учетом того уровня, который достигнут во многих областях науки и техники (материаловедение, радиоэлектроника, энергетика, наукоемкие технологии и т.д.) и обеспечивающих функционирование единого процесса "от обнаружения до поражения". К решению этих проблем проектанты кораблей привлекаются специализированные научные проектные и производственные предприятия страны. При этом каждая из организаций, участвующих в процессе создания корабля, его оружия и технических средств, вынуждена самостоятельно решать свои научно-технические проблемы, подчас не менее сложные, чем при строительстве корабля в целом.

Для достижения преимуществ в информационном обеспечении важнейшее значение имеют также знания естественных физических полей океаносферы, ее водных и приводных воздушных сред. Очевидно, что главное при этом состоит в том, насколько достоверен банк используемых данных о

физических средах, границах их раздела, ледовом покрове и дне, степени изученности закономерностей процессов и явлений, происходящих в водной, воздушной, ледовой и донной средах, и возможность прогнозирования взаимодействия этих физических параметров по пространству и времени. Результаты взаимодействия этих сред между собой и в смежных с ними областях пространства (приводной, приповерхностной, приледной и придонной) и их учет при оценке эффективности действий сил и средств дает возможность профессионально планировать и проводить операции флота на морском театре действий.

Из сопоставления двух составляющих, определяющих преимущество в достижении информационного превосходства, наибольшая изменчивость по пространству и во времени характерна для параметров океаносферы.

В этой связи уровень и значение познания закономерностей, протекающих в океаносфере становятся доминирующими для обеспечения боевой эффективности действий сил и средств флота.

Чрезвычайно важными становятся и создание необходимых средств измерений океанологических параметров, организация и проведение постоянно действующего мониторинга их в реальном масштабе времени и разработка специальных моделей прогнозирования естественных физических полей океаносферы.

Раскрытию наиболее интересных научно-технических направлений, возникающих при создании кораблей, оружия, радиоэлектронных и других технических средств, а также процессов и явлений, протекающих в океаносфере и влияющих на деятельность флота, планируется ряд публикаций на страницах журнала "Морской сборник". По результатам ознакомления читателей журнала с системой публикаций как по проблемам кораблестроения и соответствующих видов вооружения и военной техники, так и океаносферы - среды их обитания и деятельности, появится возможность понять важность и сложность познания причинно-следственных связей процессов и явлений, происходящих в океаносфере и существенно влияющих на боевую эффективность флота, и в то же время по достоинству оценить вклад отечественных ученых, конструкторов и инженерно-технического персонала в развитие соответствующих областей науки и техники и в достижение достойных результатов в практике строительства современных сил и средств флота и в их боевом использовании.

Вице-адмирал М. БАРСКОВ
Вице-адмирал И. ТЫНЯНКИН

В интересах выполнения задач длительного плавания

(ИЗ ОПЫТА ТЫЛОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОТРЯДА БОЕВЫХ КОРАБЛЕЙ ТОФ)

В соответствии с планом боевой подготовки Тихоокеанского флота на текущий год отряд боевых кораблей (ОБК) в составе БПК "Адмирал Виноградов", "Адмирал Пантелеев" и БМТ "Владимир Колечицкий" в период с 15 января по 28 марта совершил дальний поход в Индийский океан и осуществил официальные визиты в порт Мумбай (Республика Индия) и порт Сайгон (Социалистическая Республика Вьетнам). О главных результатах похода, его важности сказано немало, я же остановлюсь на некоторых вопросах тылового обеспечения. Отмечу, что залогом успеха дальнего плавания явилась тщательная подготовка к нему в базе, которая включила решение следующих вопросов:

планирование хозяйственной деятельности;

подготовку объектов службы снабжения к приему материальных средств;

подготовку технологического оборудования камбузов, хлебопекарен, банно-прачечных блоков, рефрижераторных камер, медицинского оборудования и пр.;

укомплектование ЗИПов к узлам и агрегатам технических средств службы снабжения;

профилактику вентиляционных каналов, водо- и паропроводов, обеспечивающих работу объектов корабельного хозяйства.

В ходе подготовки ОБК к выполнению поставленной задачи органами управления тыла Приморской флотилии и тыла ТОФ были разработаны:

расчет потребности и обеспеченности материальными средствами;



Подготовка к заправке БПК "Адмирал Виноградов" БМТ "Владимиром Колечицким" в Индийском океане (февраль 2001 г.)

план-график подготовки кораблей к длительному плаванию;

контрольные листы и другие документы.

Проведены контрольно-показательные варки пищи, контрольная выпечка хлеба, стирка белья. Это позволило убедиться в исправности технологического оборудования кораблей, а также в качестве полученного продовольствия, муки, дрожжей и моющих средств.

Запасы материальных средств, согласно сделанным расчетам, эшелонировались следующим образом:

№ п/п	Наименование материальных средств	Ед. изм.	Всего	В том числе	
				ОБК	Танкер
1.	Топливо	Запр.	3	1	2
2.	Продовольствие	С/д	100	70	30
3.	Вода питьевая	Запр.	6	1	5

Пополнение запасов осуществлялось семь раз, из них пять раз в море траверсным способом на якоре, два раза в ПМТО б. Камрань, четыре раза закупались свежие овощи и фрукты. Всего было передано более 8 тыс. т жидких грузов и 150 т сухих. Следует сказать, что при передаче грузов в море корабли швартовались к судну лагом из-за отсутствия на танкере системы передачи грузов на ходу. Это потребовало наличия на борту БМТ "Владимир Колечицкий" пневматических кранцев, которыми его заблаговременно обеспечили. Анализируя работу экипажа БМТ "Владимир Колечицкий", отмечу высокий профессионализм всего экипажа - от капитана танкера А.Денисова до рядового матроса.

Большое значение придавалось вопросам питания личного состава, поскольку значительная часть плавания проходила в районах с жарким климатом, где отмечались высокий уровень солнечной радиации, повышенная влажность и резкие перепады суточных температур. Все эти факторы, как известно, изнуряюще действуют на человеческий организм. Учитывая это, меню-раскладки составлялись не еженедельно, а на предстоящие сутки. Чтобы мак-

симально учесть пожелания личного состава, нами был создан походный кулинарный совет, который учитывал предложения каждого - от матроса срочной службы до командира отряда боевых кораблей. Основу рациона составляли: холодные овощные закуски; овощи свежие натуральные; супы рыбные, овощные и молочные, окрошка, солянка сборная мясная, борщ флотский. На второе готовили мясные и рыбные блюда с большим количеством соусов, с добавлением чеснока, перца и других приправ; широкий ассортимент

круп, свежих овощей и картофеля позволял готовить разнообразные гарниры. На завтрак подавали кофе, на обед и ужин компот и свежие фрукты, на вечерний чай - чай с лимоном и выпечку (печенье, пряники, булочки).

Хорошую профессиональную выучку показали коки-инструкторы мичманы В.Разомазов, А.Бережнов, А.Шабиев, кок матрос Р.Жердецкий и другие. На протяжении всего похода силами корабельных хлебопеків выпекался хлеб. Помимо каждодневного четырехразового приготовления пищи экипажам кораблей, флотским кулинарам пришлось продемонстрировать свое мастерство и на международном уровне. Об этом расскажу подробнее. Одной из задач похода было проведение официальных визитов в порты Мумбай и Сайгон, а какой визит обходится без приемов, да еще на самом высоком уровне! Прием на БПК "Адмирал Виноградов" в п.Мумбай официальных лиц государства и вооруженных сил Индии проходил от имени Главнокомандующего ВМФ РФ адмирала флота В.Куроедова и посла РФ в Республике Индия А.Кадакина. К проведению столь ответственного мероприятия в экипажах ОБК готовились тщательно. Назову лишь несколько моментов. Во-первых, подготовили места проведения приемов. С учетом количества приглашенных лиц - кают-компанию офицерского состава или, как правило, вертолетную площадку флагманского корабля. Для ее оборудования имели:



БПК "Адмирал Пантелеев на рейде порта Сайгон, г. Хошимин (март 2001 г.)

два тента (один от дождя, второй - солнцезащитный), 25 классных столов, систему освещения, в том числе иллюминацию, 6 напольных бытовых электровентиляторов, 3 сумки-холодильника для хранения пищевого льда и охлаждения напитков. Подготовку вестовых начинали с их отбора по внешним и морально-психологическим качествам, подгонки специальной формы и обязательных ежедневных тренировок по технике обслуживания приглашенных лиц. Обеспеченность посудой имели на 50-60% выше запланированного количества участников приема. И последнее, готовили блюда только нашей, российской, национальной кухни. Интерес к ней со стороны иностранных гостей всегда высок!

В начале плавания личный состав отряда боевых кораблей перешел на облегченную тропическую форму одежды, что позволило создать наиболее благоприятные условия жизнедеятельности военнослужащих. Организация банно-прачечного обслуживания экипажей осуществлялась следующим образом: помывку личного состава проводили в штатных душевых кораблей, а стирку белья и постельных принадлежностей силами личного состава служб снабжения с привлечением банно-прачечного комбината ПМТО Камрань. Всего было постирано более 10 т белья. Учитывая продолжительность и особенности плавания, на кораблях был создан запас по-

стельных принадлежностей из расчета четыре комплекта на одного военнослужащего, что позволило обеспечить еженедельную смену нательного белья и постельных принадлежностей. Наличие туалетных принадлежностей, утюгов, и предметов индивидуальной гигиены позволили поддерживать быт личного состава на должном уровне.

Медицинское обеспечение ОБК ТОФ осуществляли штатные медицинские службы кораблей, которым были приданы две корабельные группы специализированной медицинской помощи. Общее руководство осуществлял полковник медицинской службы Ю.Былин. За время похода выполнена одна полостная операция в море - аппендэктомия по поводу флегмонозного аппендицита и при нахождении в ПМТО Камрань две сложные операции с участием хирургов Ю.Былина, В.Усова и анестезиолога группы А.Лугового.

Стоматологическую помощь оказывал капитан медицинской службы М.Захаров.

Анализируя результаты тылового обеспечения отряда боевых кораблей, можно с уверенностью сказать, что полученный опыт позволит и в дальнейшем успешно решать задачи длительного плавания кораблей ВМФ России.

Контр-адмирал С. СЕРГЕЕВ,
начальник тыла - заместитель
командующего Приморской
флотилией разнородных сил по тылу

СКОЛЬКО “СТОИТ” ПРИЗ?

Благодаря стараниям экипажа тяжелого атомного ракетного крейсера “Петр Великий”, которым командует капитан 1 ранга В.Касатонов, приз Главнокомандующего ВМФ за ракетную стрельбу по морской цели вновь вернулся на Северный флот.

Впервые приз Главкома и звание лучшего в ВМФ по ракетной подготовке “Петр Великий” завоевал по результатам учений в 1998 г., на которых присутствовал первый Президент России. Специфическая окраска, которую придает такое обстоятельство подготовке, выполнению учебно-боевых задач и их оценке, на флотах хорошо известна. И именно поэтому на следующий год ракетчики, весь экипаж крейсера горели желанием доказать, что способны лучше всех в ВМФ выполнять не только “президентские” стрельбы. Увы, по не зависящим от североморцев причинам сделать это не удалось. Тогда корабли СФ вообще не приняли участие в первенстве ВМФ по этому виду подготовки, и приз “уплыл” на Черноморский флот.

И когда в минувшем учебном году объявили, что крейсер непременно примет участие в состязаниях на первенство ВМФ, настраивать экипаж на подготовку, по свидетельству флагманского ракетчика соединения капитана 2 ранга А.Клокоцкого, не пришлось – все и так, как говорится, рвались в бой.

Энтузиазм – большое дело, но не только он был в арсенале надводников. Учитывая, что в ходе предстоящих учений, действуя в составе корабельной ударной группы, “Петр Великий” должен был выполнять не только ракетную стрельбу по морской цели, но и стрельбы по ПВО, в БЧ-2 крейсера заблаговременно запустили в действие систему трехэтапной подготовки боевых расчетов каждого комплекса.

На первом этапе подготовки расчетов предполагается освоение каждым специалистом функциональных обязанностей, углубленное изучение заведования. Затем – отработка одиночных нормативов с оценкой не ниже “хорошо”.

На втором этапе специальная подготовка в БЧ-2 нацелена на освоение обязанностей в составе боевого расчета с отработкой групповых нормативов. Понятно, что дать объективную оценку членам расчета, тщательно отследить ход и

качество отработки нормативов на этом этапе сложнее, и здесь на помощь командирам приходит специальная методика, разработанная на корабле при участии флагманских специалистов. В зачет идет такая же оценка – не ниже “хорошо”.

Третий этап – совершенствование операторских навыков, усложнение задач различными вводными. Расчеты учатся действовать в условиях радиоэлектронного противодействия “противника”, моделируются ситуации с “выходом из строя” материальной части и тому подобное.

В общей сложности эти этапы рассчитаны на три месяца подготовки, в ходе которых личный состав стрельбовых расчетов должен довести свои действия до автоматизма, научиться, что называется, “чувствовать технику”.

Параллельно с отработкой боевых расчетов шла подготовка групп контроля и записи.

Непростым испытанием в период базовой подготовки (так как проводится в последнее время не часто) была погрузка оружия. Характерная деталь: “флагро” соединения не столько отметил тот факт, что специалисты БЧ-2 справились со всеми нормативами, сколько, как они тщательно проводили функциональную проверку, “облизывали” драгоценные по нынешним временам практические “Граниты”, удостоверяться в нормальной работе систем.

После погрузки оружия главного комплекса учеба экипажа продолжалась в новом качестве. В ходе учений отрабатывались маневры по применению ракетного оружия в масштабе корабля и КУГ.

Боевая работа корабельной ударной группы, в состав которой входил “Петр Великий”, в рамках состязаний за призы Главнокомандующего ВМФ началась с отражения атаки СВН “противника”.

– Стрельбы по ПВО мы тогда выполнили на “отлично”, – рассказывал капитан 2 ранга А.Клокоцкий. – Но приз не взяли. Хотя все воздушные цели были пораже-

ны, вышестоящее командование решило, что действовала КУГ не в сложных условиях: не было должного количества авиации и противодействия "противника". Что делать, топлива у авиаторов не хватает, ракеты-мишени в дефиците – вот и не получилось такой тактической обстановки, как хотелось бы. А жаль, – расчеты были подготовлены прекрасно.

Впрочем, о судьбе приза по ПВО стало известно гораздо позже. А тогда, отразив нападение воздушного "противника", ракетчики "Петра Великого" и ракетного крейсера "Маршал Устинов" готовились поразить надводную цель.

И вновь "нюанс": у "Устинова" стрельба не получилась. Из-за нехватки средств ремонт ракетного комплекса пришлось проводить не в заводских условиях, а у причала. И хотя корабельные специалисты, представители промышленности в течение месяца перед учениями работали едва ли не круглосуточно, обеспечить должную техническую готовность комплекса, как показало море, не удалось.

Так что бороться за приз "Петру Великому" пришлось одному.

Корабль в точке залпа. Четко работали специалисты БЧ-1 под командованием капитана 3 ранга Е. Голоденко. Уверенно, без заминок действовали подчиненные командира дивизиона УРО капитана 3 ранга С. Ананича, на счету которого десяток стрельб главным комплексом, командира группы управления капитан-лейтенанта И. Балана – еще сравнительно молодого, но опытного офицера.

"Район стрельбы чист!" – доложили подчиненные командира БЧ-7 капитана 3 ранга В. Облошко. И вот – пошла ракета! Секунды полета, и "Гранит" падает, поднимая фонтаны брызг и пара. Не отделился стартовый агрегат. Уже позже экипаж "Петра Великого" узнал, что в этом падении не было вины ракетчиков. Все предстартовые операции БЧ-2 провела правильно и своевременно. Но в те минуты горького разочарования всем было не до размышлений о причинах неудачного пуска. Вся надежда – на вторую ракету.

Парадокс, но именно неудача первого пуска позволила раскрыться хладнокровию, уровню профессиональной подготовки капитана 3 ранга Ананича и его подчиненных. После старта первой раке-

ты бортовая аппаратура, агрегаты второго "Гранита" автоматически стали приводиться в исходное положение. Процесс, требующий определенного времени. И это обстоятельство вносило существенные коррективы в действия боевого расчета. Не говоря уже об исходящих с ГКП и, казалось, физически ощущаемых ракетчиками "флюидах".

Новые данные для стрельбы были введены в ракету с перекрытием всех нормативов. Успешным был и старт. А спустя несколько часов крейсер подошел к району, где находился корабль-мишень. Глазам моряков предстала впечатляющая картина: практическая ракета начисто снесла кормовую часть мишени. И за покачивающимся на волне искалеченным кораблем явно прорисовывался такой дорогой для экипажа приз.

- Хорошо, что ребятам удалось увидеть результаты своей работы, – пояснил капитан 3 ранга Ананич. – Полезно с психологической точки зрения. До этого мы все время "экономим", стреляли с недолетами – мишени берегли.

О технической стороне стрельбы и флагманский ракетчик, и командир БЧ-2 капитан 3 ранга А. Гриша рассказывали сдержанно, буднично, не заостряя внимания на проблемах, которых могло и не быть, получай флот в необходимом объеме средства на ремонт, топливо, боевую подготовку. Эмоции прорывались, когда речь заходила об оценке работы их подчиненных. Здесь офицеры не скупились на добрые слова и яркие сравнения.

- Безусловно, главное наше богатство – люди, – говорил капитан 2 ранга Клокоцкий. – Очень непросто сегодня обучить матросов, но все же можно, и ребята старанием компенсируют недостаток образования. Не согласен я и с тем, что молодые офицеры пошли "не те". Среди них достаточно много таких, кто хочет служить, расти, готов отдавать себя флоту без остатка, для кого привлекательность службы в том, чтобы отличиться в настоящей боевой работе, а не в прибавке к жалованью. И сегодня очень важно поддерживать в них это чувство, не дать разочароваться. Тогда будут и флот, и призы.

Капитан 2 ранга Я.КАЛЬЯНОВ
Северный флот



Выпуск в ВМА имени Н.Г.Кузнецова



Адмирал В.Еремин с преподавателями - ветеранами (слева направо): контр-адмирал Е.Мнев, адмирал А.Михайловский, контр-адмирал И.Рябинин, капитан 1 ранга И.Щипалин, адмирал В.Паниковровский, служащий Л.Еленский



Во время государственных экзаменов: доцент полковник В.Черепанов принимает экзамен у подполковника И.Давыденко

Консультацию с отличником учебы капитаном 1 ранга А.Воложинским проводит контр-адмирал Г.Полухович



Готовится к ответу подполковник В.Проскуряков

Заместитель начальника академии по воспитательной работе капитан 1 ранга В.Пыж с медалистами (слева направо): капитаны 2 ранга Г.Дорош, О.Чередняк, капитан 3 ранга О.Сурганов

Фото Ю. ПАХОМОВА





**ПРЕБЫВАНИЕ
МИНИСТРА ОБОРОНЫ
РФ С. ИВАНОВА И
ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО
ВМФ РФ АДМИРАЛА
ФЛОТА В. КУРОЕДОВА
НА ЧЕРНОМОРСКОМ
ФЛОТЕ**

**Встреча с офице-
рами штаба**



**Почетный караул
в честь высоких гос-
тей на ракетном
крейсере "Москва"**



**Знакомство с ко-
раблем**



**Гвардейская лен-
точка и тельняшка на
память**





**В гостях у морских
пехотинцев Черномор-
ского флота**



**Осмотр современ-
ного оружия**



**Возложение венка к Вечному
огню защитникам города-героя Се-
вастополя Министром обороны Рос-
сии С.Ивановым и Министром оборо-
ны Украины генералом армии А.Кузь-
муком**

Фото Ю.ПАХОМОВА



2-я Центральная обсерватория ВМФ



На снимках
Космический аппарат
Начальник 2-ой Цент-
ральной обсерватории
ВМФ контр-адмирал
В.Гольдибаев

Капитаны 2 ранга В.Лав-
ковский, С.Вяткин и стар-
ший лейтенант В.Ортиков
готовят технические сред-
ства к специальным рабо-
там

Заместитель начальни-
ка управления капитан 1
ранга А.Паршин осуществ-
ляет контроль за обработ-
кой информации оператор-
ами капитан-лейтенантом
А.Шабановым и подполков-
ником И.Париновым

Прапорщик О.Росткова
и младший лейтенант Л.Эр-
каева

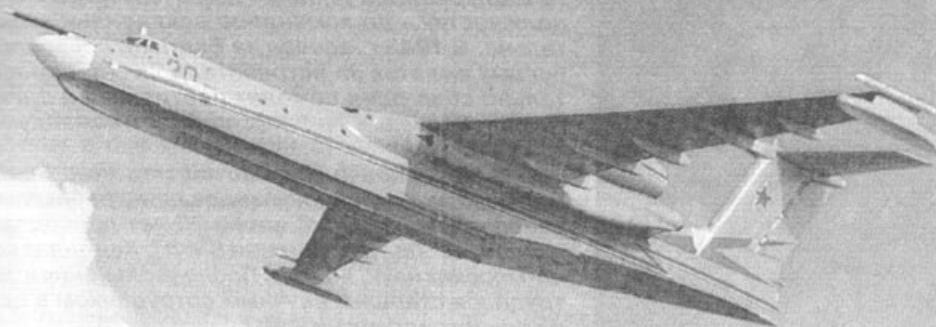
Офицеры управления
капитаны 1 ранга А.Дмитри-
ев, В.Шостак, Ю.Силаев и
В.Востряков на тактической
летучке перед заступлени-
ем на боевое дежурство





МОРСКАЯ АВИАЦИЯ

Выпуск № 4



журнал в журнале

Из данного выпуска, посвященного истории и нынешним проблемам морской авиации, читатель узнает о подготовке морских летчиков в Ейском военно-морском авиационном училище в годы Великой Отечественной войны, о технических "ноу-хау" в охране аэродромов, объектов тылового и технического обеспечения морской авиации, о предлагаемой системе эксплуатации летательных аппаратов по их техническому состоянию. Представляют также интерес статьи о психологических аспектах обеспечения безопасности полетов в современных условиях, об использовании зарождающейся морской авиации в противолодочной обороне и одном из первых флотских асов в годы Первой мировой войны, о недавно увидевшей свет книге о боевых действиях морской авиации в Советско-финляндской войне 1939-1940 гг.

ГОТОВИЛИ БИТЬ И ПОБЕЖДАТЬ ВРАГА



ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА:

Полковник в отставке Владимир Тарасович Мельников родился 15 июня 1916 г. В Вооруженных Силах прослужил с 1935 по 1971 год. После окончания в 1937 г. Ейского ВМАУ находился на инструкторской работе в училище до 1948 г. на различных должностях - до командира эскадрильи включительно. В 1943 г. воевал на Балтике, совершил 55 боевых вылетов на истребителе ЯК-76, самостоятельно сбил один самолет противника и один - в группе. Отозван в училище приказом командующего ВВС ВМФ.

В 1952 г. окончил с золотой медалью Военно-морскую академию, командовал истребительным авиаполком на ТОФе, затем 20 лет преподавал в академии "Тактику авиации ВМФ". Кандидат военно-морских наук, доцент. После увольнения в запас трудился старшим научным сотрудником в одном из ленинградских НИИ МО.

Награжден четырьмя орденами и 17-ю медалями.

Подготовке летных кадров в морской авиации всегда уделяли большое внимание, особенно в годы Великой Отечественной войны.

Летчиков для действующих флотов тогда готовили в Ейском военно-морском авиационном училище (ВМАУ) им. И.В.Сталина, в ВМАУ им.С.А.Леваневского и в трех запасных авиаполках. В апреле 1943 г. на базе 1-го запасного авиаполка (зап) было сформировано 3-е ВМАУ, готовившее летчиков штурмовой и истребительной авиации, а с конца того же года - только штурмовиков. В феврале 1944 г. на базе 3-го зап было создано 4-е ВМАУ с профилем подготовки летчиков минно-торпедной авиации. Подготовкой летчиков занимался и 2-й запасной авиаполк, но он был расформирован в июле 1942 г.

Воздушных стрелков (стрелков-бомбардиров, стрелков-радивов) готовили как в запасных авиаполках, так и в училищах ударной авиации.

Основная нагрузка в те годы легла на старейшее в стране Ейское авиаучилище, отметившее в июле 2000 г. свое 85-летие. За годы войны здесь было подготовлено летчиков значительно больше, чем во всех остальных летных училищах и запасных авиаполках.

Ейское ВМАУ - одно из старейших в стране, оно берет свое начало с июля 1915 г., когда в Петрограде была создана первая в России Офицерская школа морских летчиков. Питомцы школы (с 1937 г. - военно-морское авиаучилище) активно участвовали в Гражданской войне, сражались в небе Испании, на Хасане и Халхин-

Голе, участвовали в "зимней войне" с Финляндией. Училище выпустило немало умелых и стойких воздушных бойцов и по праву считалось ведущим центром подготовки летчиков для морской авиации: оно располагало семью учебными эскадрильями (две бомбардировочные - на самолетах СБ, четыре истребительные - на И-16, И-15бис и одна морская - на МБР-2).

ПОДГОТОВКА ЛЕТНОГО СОСТАВА ДЛЯ ФРОНТА

Училища	Летчиков	Штурманов	Всего
ВМАУ им. Сталина	3517	157	3674
ВМАУ им. Леваневского	789	586	1375
3-е ВМАУ (сформированное в 1943 г. на базе 1-го зап)*	1213	103	1316
4-е ВМАУ (сформированное в июне 1944 г. на базе 3-го зап)**	670	567	1237
Итого	6189	1413	7602

* Приказ НК ВМФ №0256 от 27.04.43 г.

** Приказ НК ВМФ №0118 от 9.02.44 г.

С началом войны состоялся большой выпуск курсантов. На фронт были направлены 594 летчика, из них 239 истребителей, 130 бомбардировщиков и 125 летчиков гидроавиации.²

Следует подчеркнуть, что инструкторский и командирский опыт, полученный в училище, служил прочной базой для боевых успехов. Многие училищные командиры в годы войны стали известными асами. Среди них дважды Герой Советского Союза Н. Челноков, Герои Советского Союза А. Антоненко, С. Курзенков, П. Орлов, П. Павлов, Н. Пирогов, А. Шилов, Н. Наумов, командиры звеньев 1-го зап. С. Гуляев и Д. Осыка.

Весомый вклад в развитие Ейского училища внес его начальник генерал-майор (впоследствии генерал-лейтенант) авиации А. Х. Андреев, возглавлявший училище дважды - в 1938-1941 и в 1947-1953 годах. Под его командованием училище подготовило до войны для морской авиации свыше тысячи летчиков и еще больше в послевоенное время. Имя генерал-лейтенанта авиации А. Х. Андреева широко известно и как командующего ВВС Северного флота, которые он возглавлял тоже дважды: в 1943-1944 и 1954-1956 годах.

Уже в начале войны обучение курсантов пошло по сокращенным программам, предусматривавшим ускоренную летную подготовку, срок которой сократился с предвоенного двухгодичного до года, а в 1942 г. он уже составлял 8-10 месяцев и даже меньше. Тогда же училище перешло на подготовку лишь летчиков-истребителей. Инструкторы и преподаватели в ту суровую пору трудились с огромным напряжением сил. Летали в две смены, выполняя до 100 посадок или до 10-12 полетов в зону на пилотаж. Делалось также все возможное, чтобы при такой нагрузке поддерживать технику в рабочем состоянии. Бывало и так, что курсанты еще учились, а их уже ожидали транспортные ЛИ-2. Тогда приходилось мобилизовывать все мыслимые и немыслимые резервы, чтобы как можно быстрее доподготовить необходимый контингент летчиков.

Чрезвычайно усложнили работу училища две вынужденные эвакуации. В сентябре 1941 г. пришлось переезжать в Моздок, а летом 1942 г. - в Поволжье. А ведь хозяйство было немалое. Сначала в Моздок улетели 274 самолета, преодолев 700 км воздушного пути, вслед за ними двинулись 17 эшелонов и более 200 автомашин с имуществом, личным составом

и семьями. Примерно так же перебирались из Моздока за Волгу, в район села Борское, где снова начинали с нуля, рыли землянки, строили аэродромы. При перебазировании выпускные отряды "теряли" до 17 суток, а учебные - от двух до трех месяцев.³ Поэтому приходилось наверстывать упущенное время.

В годы войны училище из своего состава дало фронту 9 авиационных полков и 18 отдельных эскадрилий. Для этого пришлось выделить 421 самолет и 308 летчиков постоянного состава, что привело к большому оттоку инструкторов. Только во второй половине 1941 г. из училища убыло 27 инструкторов, 25 командиров звеньев и отрядов, один командир эскадрильи. Это не могло не сказаться на качестве летного обучения - на 20-30% увеличился средний вывозной налет на одного курсанта.

Особенно болезненным вопросом была нехватка самолетов Як-1 и ЛаГГ-3 - всего половина от требуемого количества, а то и того меньше.

Чтобы подготовка курсантов не сводилась лишь к умению пилотировать самолет, было принято решение ввести для инструкторского состава боевую стажировку. Весной 1942 г. на фронт с этой целью отправились первые инструкторы училища, а всего за войну такую стажировку прошли 48 инструкторов и командиров звеньев, 4 командира отряда и эскадрильи. Все летчики получили положительные боевые характеристики, а пятеро были удостоены правительственных наград. К сожалению, не все возвращались со стажировки. В неравных воздушных боях погибли инструкторы Леонтьев, Иванов и Кушнарв.

Успех подготовки полноценных летных кадров для фронта во многом определялся постоянным изучением боевого опыта и использованием его в процессе обучения. В этом отношении большую пользу принесло совещание руководящего состава ВВС Северного флота, проведенное в ноябре 1942 г. На нем был обобщен боевой опыт молодых летчиков, прибывающих из училищ на фронт. Выяснилось, что молодых летчиков сбивали в первом, реже во втором бою. Было отмечено также, что молодые летчики имели плохую подготовку в технике пилотирования (особенно взлет-посадка), недостаточно отработанную групповую слетанность с маневром по горизонту и вертикали, у них отсутствовали твердые навыки в боевой

осмотрительности, они открывали огонь со слишком большой дистанции, плохо знали материальную часть. Причина недостатков крылась в ускоренной подготовке, но это не снимало ответственности с авиационных училищ, в том числе и с нашего. На совещании был выработан комплекс предложений и рекомендаций по улучшению подготовки летчиков. Необходимо было максимально приблизить летное обучение к условиям боевой работы. Но сделать это оказалось далеко не просто, так как вело к увеличению курсантского налета и, следовательно, к увеличению срока обучения. Понимали это и фронтовики, но тем не менее в интересах дела предложили увеличить общий налет курсантов с 20 до 30-40 ч. Практически этого удалось достигнуть лишь к концу второго года войны, когда средний курсантский налет составлял 32 ч 30 мин. Ряд рекомендаций, выработанных на этом совещании, нашел отражение в новых методических указаниях и в дополнениях к Курсу учебно-летной подготовки (КУЛП).

В июле 1943 г. в Ейское училище стали поступать курсанты из школ первоначального обучения, освоившие учебный самолет УТ-2. Тогда же вводится поточно-групповая система обучения, когда наиболее успевающие летные группы ускоренно доводились до выпуска. В этот период срок обучения на самолетах Ла-5, Як-7б составлял 6-8 месяцев.

Беззаветно трудились инструкторы и преподаватели училища. Мастерами летного обучения стали командиры звеньев - Наследунов, Хрузин, Жарков, Лукин, Великанов, командиры отрядов - Жигалин, Амелин, Чертов, Рымко, командиры эскадрилий - Ситнов и Башкиров. Примечательно, что майор М.К.Башкиров первый орден Красного Знамени получил за подвиги в крымском небе в сорок первом, а второй - за подготовку летчиков.

Каждому инструктору-летчику дороги его питомцы, мужественно добывавшие победу в жестокой битве с фашистскими захватчиками. Автору этих строк особенно близка память о балтийском летчике Петре Игашове, совершившем вместе со своим экипажем под Даугавпилсом 30 июня 1941 г. на бомбардировщике ДБ-3 двойной таран - воздушный и наземный; Алексею Глухове, который в том же тяжелом бою направил свой пылающий самолет в скопище фашистов; Петре Скатове, повторившем гастрелловский удар под

Одессой в сентябре 1941 г.

За успехи в деле подготовки летных кадров для ВВС ВМФ Ейское ВМАУ в июле 1943 г. было награждено орденом Ленина.

11 октября 1943 г. был получен приказ о возвращении в Ейск. Перебазировались позскадрильно, не прерывая летной подготовки в других подразделениях. В общей сложности перебазирование продолжалось до 17 мая 1944 г., когда училище полностью сосредоточилось на приазовских аэродромах.

В 1944 г. напряжение летной работы оставалось на предельной отметке. Кадровые летчики совершенствовали отработку боевого применения. Много новшеств в огневую подготовку внесли командиры отрядов С.Диканов, А.Давыдов, командир звена К.Сафронов, инструкторы Н.Вильямский, Н.Яковлев. Значительно повысилось качество подготовки летчиков, каждый выпускник получил по 26-28 часов налета на боевом самолете, приобретал твердые навыки ведения индивидуального и группового воздушного боя и стрельбы. За успешную и безаварийную подготовку летчиков в 1944 г. 17 человек летного состава были награждены орденами Красной Звезды, 23 - медалями "За боевые заслуги".

Огромное напряжение летной работы, сжатые сроки обучения на новых, более сложных самолетах, неизбежные случаи спешки, ограниченная теоретическая подготовка, переутомление инструкторского состава - все это не могло не сказаться на состоянии безопасности полетов. Серьезным недостатком и большим местом в подготовке летчиков в годы войны явилась высокая аварийность. Стоит кратко поделиться этим горьким опытом, который, думается, не потерял своего значения и сегодня.

Самым тяжелым годом стал 1943-й, когда произошло 20 катастроф, 35 аварий, 122 поломки и 94 вынужденные посадки.⁴ Это были астрономические показатели по нынешним понятиям! В 1944 г. наметилась тенденция к снижению аварийности, но все равно она оставалась высокой. Общий налет на одну катастрофу в эти годы составлял примерно на уровне 3065 ч. В дальнейшем аварийность снизилась вдвое.

Летные происшествия в годы войны нанесли училищу огромный моральный и материальный урон - гибли курсанты, ин-

структуры, безвозвратно терялась дорогостоящая авиационная техника. Только в 1944 г. были разбиты более 30 боевых, переходных и учебных самолетов.

Каждое летное происшествие тщательно расследовалось, выявлялись причины, применялись жесткие меры к их устранению. Анализ причин аварийности в 1944 г. показал, что 30% катастроф и аварий, 15% поломок и вынужденных посадок произошли по недисциплинированности курсантов и летчиков, в результате нарушения летных законов, наставлений и инструкций. Почти четверть тяжелых летных происшествий, каждая пятая поломка и вынужденная посадка произошли из-за ошибок курсантов в технике пилотирования. Немало таких происшествий приходилось на сложный элемент полета - посадку. Грубые ошибки курсантов в первых самостоятельных полетах по кругу, а также на пилотаже в зону говорили об их недоученности и недостаточной методической зрелости инструктора. Многие катастрофы, аварии, иные происшествия произошли из-за отказа материальной части. Но не всегда было просто доискаться истинной причины отказа техники. Почти каждая пятая авария, каждая десятая поломка и вынужденная посадка были связаны с недостатками и упущениями в работе технического состава. На него и преподавателей ложилась ответственность и за случаи неграмотной эксплуатации авиатехники курсантами, в результате чего произошло 10% поломок и вынужденных посадок.

Только за первые три года войны в училище было произведено свыше миллиона полетов с общим налетом около 200 тыс.ч. За этими астрономическими цифрами стоит титанический труд рядовых рабочих войны - механиков и техников. Через их руки прошли 1344 самолета, столько же моторов, 3000 пушек и пулеметов.

С глубоким знанием дела руководили работой технического состава инженеры эскадрилий Н.Полев, А.Климин, Н.Петрищенко, надежно обеспечивали летную подготовку старшие техники отрядов Д.Васильев, А.Борисов, И.Штефан, А.Решетников, примером высокой работоспособности и преданности делу служили техники звеньев А.Веденеев, Д.Миночкин, К.Шибанов, А.Хрусталев и другие.

9 мая 1945 г. пришла долгожданная Победа. Волна митингов захлестнула Ейск. В центре города на Первомайской площа-

ди состоялся праздничный парад.

Ейские авиаторы внесли достойный вклад в Победу. За годы войны училище подготовило 3527 летчиков (столько же вышло из стен училища за десять предвоенных лет) и 157 штурманов, 392 авиатехника и сотни механиков, мотористов и других технических специалистов.

Родина высоко оценила героические подвиги питомцев Ейского училища. Только за годы Великой Отечественной войны свыше двухсот из них удостоены звания Героя Советского Союза, пятеро асов удостоены этой чести дважды.

Кратко о послевоенной деятельности Ейского ВМАУ и его дальнейшей судьбе.

Были внесены коррективы в программы, сроки и методику обучения. Училище возвратилось к двухгодичному, а позже к трехгодичному курсу обучения, стала поступать новая техника, реактивные истребители МиГ-15.

В 1956 г. Ейское ВМАУ было переведено в подчинение ВВС и стало именоваться Ейским военным авиационным училищем летчиков.

В 1959 г. училище преобразовано в высшее с четырехгодичным сроком обучения, а в мае 1967 г. Ейскому ВВАУЛ присвоено имя дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В.М.Комарова. Определенный контингент выпускников этого училища, освоивших самолеты МиГ-17, Су-7, Су-17, МиГ-23, ежегодно направлялся в авиацию ВМФ. В 1993 г. набор и выпуск летчиков был прекращен. На базе Ейского авиаучилища был создан филиал Качинского, а в 1995 г. - филиал Краснодарского высшего военного авиационного училища с профилем подготовки офицеров боевого управления авиации (командиров управления воздушным движением) с пятилетним сроком обучения. Позже это учебное заведение получило наименование "Ордена Ленина имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР Комарова В.М. филиал Краснодарского ВВАУ". Первый выпуск филиала состоялся в июле 1997 г., часть специалистов-управленцев были направлены и в состав авиации ВМФ.

**Полковник в отставке
В.МЕЛЬНИКОВ**

¹ ЦВМА, Ф. 12, оп. 1, д. 993-995, 997

² ЦВМА, Ф. 12, оп. 1, д. 993, кор. 4921

³ ЦВМА, Ф. 923, оп. 00144330, д. 1

⁴ ЦВМА, Ф. 923, оп. 0014230, д. 1

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ И ПСИХОЛОГИЯ

Рассматривая такие понятия, как "опасность", "безопасность полетов", "обеспечение безопасности полетов", "предотвращение авиационных инцидентов", надо сказать, что под опасностью в авиационной практике понимается событие, действие или обстоятельство, наличие или отсутствие которого может способствовать авиационному происшествию с

неблагоприятным исходом. Ключевым в понимании опасности выступает его связь с авиационным происшествием. Предупредить опасность - это значит предотвратить авиационное происшествие. И наоборот - под предотвращением авиационных происшествий

понимается поиск, выявление, предупреждение, устранение или контроль опасности, т.е. всего того, что угрожает безопасному полету. Поэтому под безопасностью полетов сегодня понимается возможность их выполнения без авиационных инцидентов, свойство авиационной системы предотвращать или парировать угрозу возникновения авиационного инцидента.

Обеспечение безопасности полетов направлено на профилактику всевозможных факторов, способствующих появлению опасности или, по крайней мере, на своевременное уменьшение их неблагоприятного влияния на полет. Это предполагает проведение системы мероприятий по предупреждению особой ситуации и обеспечению сохранения как здоровья летных экипажей (или их спасения), так и авиационной техники в случаях ее отказов не по вине летчика, неправильных действий летчика и личного состава сил обеспечения и руководства полетами, а также в случаях любых неблагоприятных внешних воздействий.

В практике при оценке результатов деятельности частей морской авиации, их

командования и летного состава непременно учитываются такие показатели, как уровень аварийности, организация работы по предотвращению авиационных происшествий. При этом в руководящих документах по планированию летно-тактической подготовки обязательно существуют разделы, прямо относящиеся к обеспечению безаварийности летной работы.

Утрата боевых самолетов, гибель экипажей прямым образом отражаются на морально-психологическом состоянии экипажей, вследствие чего значительно снижается уровень боеспособности и боеготовности авиационных час-

тей. Поэтому в деятельности авиационных командиров и начальников всегда на первом плане - задача обеспечения безаварийности. Одно из центральных мест при этом занимает психологическое обеспечение полетов, что представляет собой упорядоченную систему мероприятий, осуществляемую авиационными командирами, врачами, военными авиационными психологами, органами управления, учебными и научными учреждениями ВВС и морской авиации, направленных на глубокий и всесторонний учет психологических закономерностей поведения человека, вызванных включением его в летную деятельность на всех этапах создания, испытания и эксплуатации авиационной техники.

Психологическое обеспечение полетов включает в себя:

а) определение психологических особенностей летной деятельности в целом, а также полетов на летательных аппаратах различных типов, видов полетов и полетных заданий, вызывающих особое психологическое напряжение (полеты в сложных метеоусловиях, на предельно малых высотах и практическом потолке,

Хорошо известно, что любая военная техника является источником повышенной опасности. Это в полной мере относится и к морской авиации. По мере ее развития увеличиваются и психические нагрузки на летчика. В итоге безопасность полета рассматривается уже не в качестве самоцели, а как необходимое условие достижения заданного результата летного труда.

полеты над морем, с палубы корабля и т.д.);

б) составление в каждой авиационной части и обязательное доведение до инструкторского состава развернутых профессиограмм по видам летной специальности с целью определения тех психофизиологических качеств, которыми должен обладать авиационный специалист и конкретное должностное лицо, а также психограмм по всем видам полетных заданий с целью определения их фрагментов и этапов, обладающих выраженным психологическим эффектом;

в) организацию психологического профессионального подбора и расстановки кадров с учетом индивидуально-психологических особенностей летного состава и видов полетов;

г) психолого-педагогическое обоснование процесса боевой подготовки;

д) организацию и осуществление специальной психологической подготовки летного и командного состава, обучение их методам психологической мобилизации и релаксации;

е) психологический анализ выполненных полетных заданий во время разбора полетов;

ж) психологическую подготовку к действиям в особых случаях полета, к полетам с повышенной напряженностью;

з) специальные меры по психологическому обеспечению полетов при переучивании на новую материальную часть;

и) отдельные мероприятия с летным составом, наиболее часто допускающим ошибки в полетах.

Разумеется, эффект от психологического обеспечения полетов мы получим только в случае реального воплощения в жизнь всех мероприятий, а не только путем разработки соответствующих плакатов, методических пособий или оформленных той или иной документации.

Под психологическим обеспечением безопасности полетного задания следует понимать всю систему мероприятий, нацеленных на достижение надежного функционирования эргономических систем в условиях выраженных психогенных факторов летной деятельности. Цель подробных мероприятий - гарантированное исключение психологических причин возникновения аварийных ситуаций и профилактики их развития в инциденты и авиационные происшествия.

Вместе с тем надо отметить, что в прямой постановке вопроса планирование и организация работы по психологическому обеспечению полетов пока не предусмотрены ни одним регламентирующим документом. Так что проведение "психологических" мероприятий нередко зависит от уровня компетентности и заинтересованности руководства авиационных частей. Единая же концепция психологического обеспечения безопасности полетов, к сожалению, в настоящее время отсутствует.

Исследования российских и зарубежных специалистов привели к выявлению как бы трех уровней проблем в данной концепции. Постараемся хотя бы в общих чертах рассмотреть их.

Первый уровень - методологический. Многие годы исследования функционирования эргономических систем "человек-техника" велись по так называемому линейному причинно-следственному методу, когда анализ факторов, способных стать причиной авиационных происшествий, проводился от причин их появления до возможных последствий. Более того, в этих системах выделялись лишь две подсистемы: самолет (летательный аппарат) и летчик. Третий компонент - среда - часто только подразумевался или учитывался не в полной мере. Такое положение вещей прочно вошло в авиационную практику. Еще один принципиальный момент: в состав комиссий по расследованию авиационных происшествий далеко не всегда включается специалист-психолог.

Увеличивающаяся сложность авиационной техники привела к необходимости исследования эргономических систем "машина - человек - среда" с позиции их целостности, а не по отдельности: самолет - летчик - среда. Главное отличие системы от комплекса в том, что взаимодействие ее элементов порождает новые свойства системы в целом и что в итоге ведет к изменению самих элементов и характера их взаимосвязи.

Собственно техническое совершенство летательного аппарата как и повышение общего уровня знаний летчика само по себе не обеспечит безопасного полета, равно как несопоставимы результаты продувки моделей нового самолета в трубе и результаты пилотируемого полета. Это относится и к среде. Если на Ил-38

обойти грозовой фронт по верхней кромке практически невозможно, то на Ту-22м - вполне. А теперь поменяем экипажи этих самолетов. Один из них скорее всего и на высотном самолете будет обходить фронт стороной, а другого и на более тихоходном самолете не заставишь прекратить задание по метеоусловиям - у летчика сложился стереотип поведения, диктуемый психологической установкой. Это относится и к полетному заданию - изменение качеств одного компонента системы закономерно ведет к изменению ее свойств.

Включение человека в структуру эргономической системы в качестве субъекта, в основе деятельности которого лежит стремление к достижению сознательной цели, придает ей целеустремленность. Система действует целеустремленно, когда она преследует одну и ту же цель при изменении внешних условий. Если такой целью является безопасность, то основным компонентом эргономической системы, на котором "сходятся стрелки", остается человек со всеми достоинствами и недостатками его психики.

Вот и у членов комиссий действует стереотип: коль скоро человек остается центральным звеном системы "воздушное судно - человек - среда", следовательно его ошибки закономерно ведут к возникновению инцидентов. Отсюда - профилактика ошибок летного состава есть профилактика инцидентов; устанавливается связь между ошибочными действиями экипажа и его индивидуальными характеристиками. Работа подобных комиссий по существу сводится к поиску виновников. В основе такого подхода лежат результаты проведенных еще в 1914 г. исследований, установивших, что в сходных условиях не все летчики допускают аварии. Отсюда вывод: инциденты происходят из-за несоответствия уровня подготовки летчика условиям полета. До сих пор не установлено устойчивой связи между частотой появления ошибок и конкретными особенностями экипажа. Эти ошибки могут быть оценены только исходя из технического состояния летательного аппарата при выполнении конкретного полетного задания. Ошибка летчика - интегральный показатель недостатков организации эргономической системы, поэтому несправедливо возлагать вину за появление ошибки только на экипаж, и в

графу "Ошибки экипажа" заносить ситуации, в которых накапливались ошибки других людей, не сумевших спрогнозировать результат влияния целого ряда внешних факторов на физиологические и психологические особенности экипажа. Но до сих пор виновниками многих катастроф на исправной технике остаются погибшие экипажи.

Неправильные, ошибочные действия вообще присущи человеку. Более того, ошибки экипажа закономерны в случаях поступления сигналов со слабым привлекающим эффектом;

неопределенности, недостаточности и прерывистости поступающей информации;

поступления и восприятия информации, не относящейся к выполняемой деятельности;

необходимости принятия решений, требующих чрезмерного напряжения памяти;

выполнения совмещенных действий и др.

Второй уровень концепции - теоретический. В ее основе лежат положения психологии о том, что деятельность, состоящая из цепи действий, мотивирована, а последовательность реализации действий определяется их целью и средствами. Действия, в свою очередь, состоят из операций. Поэтому ошибки возникают на трех уровнях:

1. Уровень деятельности. Ошибки возникают в результате изменения (искажения) потребностей, что изменяет мотивы деятельности. Так, желание во что бы то ни стало выполнить полетное задание, вызванное потребностью самоутверждения, может доминировать над потребностью обеспечения безопасности полета.

2. Уровень действий. Ошибки возникают в результате: а) искажения цели: при заходе на посадку при метеоминимуме цель - выполнить полет и произвести безопасную посадку может подмениться другой - только произвести посадку; б) недостатков в создании образа действия, основанного на восприятии поступающей информации (а на характер восприятия значительно влияют условия полета, надежность системы отображения информации, уровень подготовки экипажа и т.д.).

3. Уровень операций. Ошибки возникают вследствие изменения последова-

тельности операций, недостаточного развития навыков и т.д.

Вот только с третьего уровня часто и начинается анализ причин аварийности, поскольку чаще всего ошибки рассматриваются как двигательные. Однако они вне контекста деятельности, как правило, физиологичны, т.е. закономерны. Между тем исследование взаимозависимости деятельности, действий и операций только и может дать полную и реальную картину причин авиационного происшествия.

Третий уровень концепции - практический. На этом уровне происходит реализация положений первого и второго уровней при разработке документов, регламентирующих конструирование, создание, испытание и эксплуатацию летательного аппарата; профессиональном психологическом отборе, подборе и расстановке кадров с учетом их психофизиологических возможностей; организации боевой подготовки, руководстве полетами, расследовании авиационных происшествий и т.д.

Проведенные исследования дают основание считать, что задачами системы обеспечения безопасности полетов являются: определение главных направлений деятельности по осуществлению такого обеспечения; выявление и обоснование показателей эффективности психологического обеспечения безопасности полетов; соблюдение основных принципов психологического обеспечения безопасности полетов; создание психологических условий успешной реализации мероприятий, направленных на психологическое обеспечение безопасности полетов.

Функционирование системы обеспечения безопасности полетов характерно тем, что она опирается на научную концепцию и рассчитана на достижение основной цели - исключение психологических причин авиационных происшествий. При этом необходимо учитывать психологические закономерности поведения летного состава, вызванные его включением в эргодическую систему на всех этапах летной деятельности. Сама же система должна реализовываться всеми должностными лицами авиации.

Особенностью системы обеспечения безопасности полетов в авиационных частях является то, что она как бы занимается решением оперативных вопросов и

редко нацелена на перспективу. Это происходит потому, что командование и летный состав весьма скептически относятся к возможности ломки сложившихся стереотипов в отношении обеспечения безопасности полетов вообще и психологического обеспечения в частности.

Практика показывает, что в 60% авиационных происшествий ошибочные действия летного состава связываются с отклонениями от заданных параметров полета из-за недисциплинированности, самоуверенности, технической неграмотности. Получается, что летный состав не озабочен безопасностью полетов? Но дело не в том, что ошибки экипажей часто рассматриваются вне контекста полета в целом, а, скорее всего, в том, что экипаж оказывается конечным звеном в цепи ошибок многих людей. Следовательно, не последней задачей системы обеспечения безопасности полетов должна стать защита экипажей и других специалистов от возложения на них конечной вины во всех без исключения случаях авиационных происшествий. Поэтому к перечисленным выше мероприятиям следует добавить еще одно: формирование у авиаторов чувства уверенности в объективном рассмотрении причин возникновения ошибочных действий экипажей.

Но это еще не все факторы, влияющие на безопасность полетов. Изменились социальные условия деятельности летного состава, что не может не отразиться на его психике, работа военных летчиков сегодня не является столь романтической и привлекательной, как прежде. Общее падение престижа военной службы обострило проблему профессионального психологического отбора летных кадров: зачастую в летные училища поступают люди, которым просто противопоказана летная работа. Сегодня нагрузки на организм летчика значительно увеличились, следовательно, требуют изменения сроки и качество реабилитации летного состава после полетов. В целом же надо сказать, что подготовку человека к авиационной профессии вообще можно решать только психолого-педагогическими средствами, не допуская волевого нажима и примитивного "натаскивания". Надо постоянно помнить, что летный состав - это золотой фонд нации.

Подполковник А. БАРАНОВ

Морская авиация в противолодочной обороне 1914-1917 гг.

Возможность применения аэропланов на морских театрах военных действий стала очевидной еще на заре авиации. Перед Первой мировой войной появились и специальные морские самолеты. Уже тогда специалисты полагали использовать их довольно широко: для ведения разведки, нанесения ударов в морском бою, для походного и сторожевого охранения, а также в целях противолодочной обороны. Что касается последней задачи, то особое внимание уделялось исследованию возможности обнаружения с самолетов подводных лодок в подводном положении. В России такой опыт впервые был проведен на Черном море в мае 1911 г. Летчик-инструктор офицерской школы Отдела воздушного флота в Севастополе лейтенант Дыбовский и поручик Гельгар на двухместном "Блерио", в котором для наблюдения и фотографирования в полу кабины был устроен специальный люк, с высоты 800 м вполне четко обнаружили бурн от перископа подводной лодки. С образованием в 1912 г. в составе Морских сил Черного моря отделения морских летчиков, масштабы опытных полетов с целью обнаружения с воздуха подводных объектов возросли. Аналогичные полеты проводились и на Балтийском море. При этом выяснилось, что на Балтике визуальный контакт с лодкой терялся сразу после ее погружения на перископную глубину. Здесь условная прозрачность воды составляла 12 м, в то время как на Черном море - 25 м.¹

К началу Первой мировой войны серьезное значение морской авиации в борьбе с подводными лодками стало очевидным не только энтузиастам летного дела, но и флотскому командованию. Так, командующий Морскими силами Черного моря адмирал А.А.Эбергард еще в декабре 1913 г. указывал, что поиск и уничтожение подводных лодок является одной из главных боевых задач морской авиации. Более конкретно противолодочные функции морской авиации отражены в "Программе по гидроавиации на 1914 г.". Вот как выглядел один из разделов этого документа:

"3. Открытие подводных лодок при разной окраске их, указание их места и их атака

А. В полуподводном и подводном состоянии

1) При различных состояниях атмосферы;

2) При различных состояниях моря;

3) Определение их количества, курсов и действий;

4) Указание их места флоту: донесениями; условными маневрами аппаратов (необходимо выработать средства дневной и ночной сигнализации с аэропланов).

В. Атака лодок.

в надводном и полуподводном состояниях при помощи сбрасываемых снарядов;

в подводном состоянии - по выработке специальных снарядов.^{2"}

Здесь надо отметить, что в ходе военных действий довольно быстро выяснилось, что морская авиация превращается в самостоятельный род сил флота и ей становится тесно в рамках службы связи, куда ее определили поначалу. Организация морских авиационных подразделений была пересмотрена, и осенью 1916 г. утверждено "Положение о службе морской авиации и воздухоплавания в Российском флоте", в соответствии с которым авиация выводилась из состава службы связи.

На Балтике и на Черном море были сформированы авиационные дивизии, подчиненные непосредственно командующим флотами.

Авиационная дивизия Балтийского моря состояла из двух воздушных бригад двухдивизионного состава (дивизионы, за исключением одного, состояли из 3 отрядов по 6 самолетов каждый), численность состава дивизии была определена в 106 самолетов. Таким образом авиационная дивизия стала полноправным соединением флота с традиционной флотской боевой и повседневной организацией, что, несомненно, полностью отвечало обстановке. К началу 1917 г. в состав Балтийской авиационной дивизии входило 88 аэропланов (в основном типа М-9, имелись также самолеты типов М-5, М-11, М-15 и несколько поплавковых бомбардировщиков), личный состав насчитывал 96 офицеров (из них 45 пилотов) и 1339 рядовых.³

Что касается Черного моря, то к началу 1916 г. здесь имелось два корабельных и один бере-

ской (в Севастополе) отряды морской авиации. В течение 1916 г. на флот поступило значительное количество отечественных гидросамолетов. Так, в июле 2-й корабельный авиационный отряд (авиатранспорт "Император Николай I") был укомплектован новыми аппаратами типа М-9. Если в 1915 г. на Черном море имелось всего 30 гидропланов, то по состоянию на 20 июня 1916 г. в трех корабельных и семи береговых авиационных отрядах насчитывалось 34 исправных самолета и 11 в ремонте. Гидроавиатранспорты ("гидрокрейсера") "Император Александр I", "Император Николай I" и "Алмаз", входившие в состав крейсерской бригады, базировались на Севастополь, береговые отряды к июлю были развернуты в Севастополе, Сухуме, Батуме и Ризе.

Намечалось создание морских авиационных подразделений и на Северном морском театре. 25 февраля 1917 г. был объявлен штат и табель комплектации воздушной бригады особого назначения, однако окончательно сформировать бригаду по понятным причинам не представилось возможным.

Интересно, что в 1916 г. на Черном море была предпринята попытка формирования отряда так называемых "управляемых аэростатов" (дирижаблей). Если до начала войны морское командование не проявляло практически никакого интереса к подобным летательным аппаратам, ограничиваясь периодически откомандированием 2-3 человек в воздухоплавательную школу военного ведомства (флот не имел дирижаблей вовсе), то летом 1915 г., с появлением на театре германских подводных лодок, командование флота решило, по примеру англичан, использовать управляемые аэростаты в интересах противолодочной обороны. В Англии были заказаны 4 аппарата типа "Костэл" (объем - 4800 куб.м), по 2 двигателя "Сэнбим" по 150 л.с.), а для обучения обращению с ними туда отправили морскую команду.

В начале 1916 г., еще до прибытия дирижаблей и персонала, началось формирование "3-го воздушного дивизиона" из военных воздухоплавателей и механиков, летавших прежде на аппаратах военного ведомства (к этому времени армия от использования дирижаблей отказалась). В ожидании прибытия английских управляемых аэростатов готовили оборудование для их обслуживания и стоянки. Осенью 1916 г. дирижабли получили, но использовать так и не смогли. На два дирижабля отказали двигатели, один взорвался в эллинге при выпуске из него газа, последний ("Черномор №4") по распоряжению командующего флотом вице-адмирала А.В. Колчака не наполнялся вовсе и был сдан в порт, после чего "3-й воздушный дивизион" расформирован.

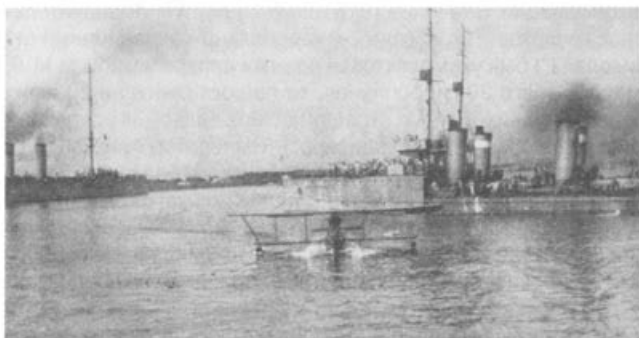
С 1916 г. в системе противолодочной и противоминной обороны северного и южного фарватеров рейда Севастополя задействовалась особая "змейковая станция" в составе одного действующего и одного запасного змейковых аэростатов. Аппараты, наполнявшиеся водородом на берегу, помещались затем на баржу и буксировались в поднятом виде тральщиками. Кстати, запускаемый с баржи аэростат планировалось использовать и на Балтийском море в районе крепости Императора Петра Великого, но до практического воплощения этой идеи дело не дошло, и оборудование крепостной воздухоплавательной роты было использовано в 1916-1917 гг. на сухопутном фронте в Прибалтике.

В годы Первой мировой войны разрабатывались и принимаются на вооружение первые образцы авиационных глубинных бомб по 3 и 16 кг. На Черном море в начале 1916 г. имелось 1340 авиационных противолодочных бомб. В декабре 1916 г. было решено обеспечить все летательные аппараты гидростатическими бомбами и на Балтике. Потребности в бомбах штабом Балтийского флота были определены в 1000 шт., из расчета по 500 бомб для Балтийского и Ботнического воздушных районов.⁵

На протяжении всей войны предпринимались попытки дальнейшего совершенствования этого вида оружия. Так, 25 июня 1916 г. в Круглой бухте Севастополя были проведены испытания авиационной "тротиловой бомбы с изменяемой затяжкой", предложенной старшим лейтенантом Л.И. Бошняком; использованная в конструкции дистанционная артиллерийская трубка под водой горела исправно. Однако общая тенденция предпочтения гидростатическому принципу задержки срабатывания взрывателя имела место и здесь - на



Гидроплан М-5
в Севастопольской бухте



Подъем гидросамолета М-5 на борт гидроавиатранспорта "Алмаз"

Основной проблемой при использовании авиации корабельного базирования являлась сложность выполнения взлета с воды при сколь-нибудь свежей погоде. Волнение осложняло и процесс спуска на воду и подъема самолетов на борт авиатранспорта: 21 сентября 1916 г. в районе Бургаса при подъеме на борт "Императора Николая I" разбился один из двух поднимаемых гидропланов. Зачастую из-за появления зыби вообще срывалось выполнение боевой задачи, как это имело место 9 октября 1916 г., когда самолеты не смогли оторваться от воды для разведки южной части Варнинского укрепленного района.

Из-за слабых технических возможностей самолетов и трудностей их использования при свежей погоде случаи успешных действий корабельной авиации единичны (например, участие двух гидросамолетов с авиатранспорта "Император Александр I" в патрулировании, а затем в поиске и преследовании UB-7, атакующей авиатранспорты после нанесения ими удара по Зунгулдаку 6 февраля 1916 г.).

Не способствовало повышению эффективности использования авиации и отсутствие ответственного руководителя действиями самолетов. По существовавшей организации, командиры авиатранспортов не пользовались правом руководства действиями своей авиации, их задача ограничивалась доставкой самолетов в район. Начальники корабельных авиационных отрядов не подчинялись друг другу. Первым поднявшись в воздух, начальник отряда терял возможность управления подчиненными ему самолетами.

Поисковые возможности авиации ограничивались параметрами визуального обнаружения подводных лодок в различных условиях. Лодка в крейсерском положении (в сущности, малый надводный корабль) обнаруживалась с воздуха с расстояния 70-100 каб, в позиционном положении - с расстояния 40-70 каб. Классифицировать обнаруженную цель как подводную лодку можно было на дальности 30-60 каб. Возможность обнаружения перископа зависела от состояния моря и освещенности. В условиях штиля перископ с буруном наблюдался с расстояния до 20 каб, при волнении 1-2 балла - 10 каб, а при волнении 4 балла и более визуально обнаружить перископ было практически невозможно. Шанс обнаружить подводную лодку в подводном положении имелся лишь на малых глубинах, на светлом грунте, при ясной погоде и наблюдении со стороны солнца. При этом самолет над целью должен находиться в пределах 15 градусов от зенита на высоте 300-500 м.

Как уже говорилось, на Черном море благодаря хорошей прозрачности воды можно было обнаружить подводный корабль на глубине до 20 м. На Балтике, особенно в Финском заливе, условия были менее благоприятными и нередко за немецкую субмарину принимались другие предметы.⁶ Правда, случаи ложного обнаружения подводных лодок имели место и на Черном море. Один из них был зафиксирован в конце мая 1916 г. у выхода из Керченского пролива во время переброски 123-й дивизии из Мариуполя в бухту Кавата. В 14.30, когда транспорты выходили из протраченного фарватера на свободную воду, один из самолетов в районе канала обнаружил подводную лодку, которую атаковал двумя бомбами. К месту взрывов были немедленно направлены миноносцы 5-го дивизиона, но лодки они не обнаружили. Начальник 3-го дивизиона капитан 1 ранга А.М.Клыков доносил: "Так как в этом месте прошел только что "Поспешный", полагаю, что бомбы сброшены в масляное пятно от него".⁷ Тем не менее 2 июня, во время высадки дивизии, поиск подводных лодок продолжался самолетами в течение всего дня. В 12.30 один из гидросамолетов дымовым сигналом показал, что им обнаружена подводная лодка в северо-восточном секторе внешней линии охранения. Тотчас к месту падения сброшенных бомб подошли эсминцы "Счастливый" (капитан 2 ранга Г.В.Фус) и "Поспешный" (капитан 2 ранга Б.М.Пышнов), однако поиск кораблями снова никаких результатов не дал. Начальник авиации выслал на поиск лодки еще 4 самолета. Пилот ясно наблюдал рубку и два перископа лодки, находившейся по-видимому в позиционном положении. По данным немецкого историка Г.Лорея, U-38 вышла из Босфора 31 мая и 3 июня высадила группу разведчиков у мыса Анакрия.⁸ Можно

вооружении был оставлен первоначальный образец авиационной бомбы, оснащенный гидростатом.

Говоря о тактике противолодочных действий авиации времен Первой мировой войны, необходимо иметь в виду, что боевые возможности самолетов ограничивались продолжительностью полета (не более 3-4 ч), малым боекомплектом противолодочных бомб, отсутствием пулеметного и пушечного вооружения.

предположить, что на пути лодка подходила и к Трапезунду.

И все же, несмотря на весьма низкую результативность морской авиации в борьбе против подводных лодок в годы Первой мировой войны, самолет, по справедливому мнению одного из ответственных специалистов, был единственным врагом субмарины, который мог ее атаковать, не будучи сам атакован ею.⁹

Более результативно морская авиация на Черном море действовала в интересах противолодочного обеспечения района главной базы - Севастополя.

Дважды в день - с 6 до 9 и с 14 до 17 часов - гидросамолеты патрулировали вдоль южного фарватера и в районе выхода из него. Во избежание атак своих лодок за час до вылета штаб начальника авиации запрашивал начальника охраны рейдов о наличии в районе своих подводных лодок.

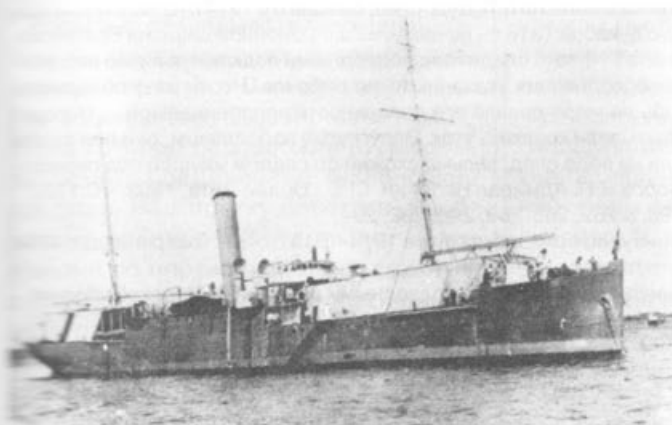
Для обеспечения выхода крупных кораблей привлекались обычно один-два самолета, иногда более. Например, в прикрытии выхода маневренной группы, возглавляемой линкором "Императрица Мария", 26 июня 1916 г. участвовали 5 самолетов (по другим источникам - 6); по 2 с обоих бортов и впереди по курсу на высоте до 300 м. Однако оказалась слабая подготовка самолетов к совместным действиям, и удовлетворительно решил задачу лишь гидросамолет №103, испустивший на свое место (в правом носовом секторе) у боновых ворот и проводивший маневренную группу в море на 8-10 миль от выхода с фарватера. По донесению начальника группы контр-адмирала С.С.Погуляева, остальные самолеты летели на слишком большой высоте и отходили далеко в сторону.

После освоения ночного выхода (входа) из базы в августе 1916 г. командование флота продолжало практиковать и дневной. Примером тому может служить обеспечение возвращения 2-й бригады линейных кораблей и двух авиатранспортов 19 декабря 1916 г. На подходах к фарватеру оба авиатранспорта отделились от бригады. В течение 40 мин все гидросамолеты (14 единиц, за исключением одного, получившего повреждение на воде) были подняты в воздух и осуществляли охранение линейных кораблей до их входа в бухту, после чего самостоятельно возвратились на береговые базы.

Организация зонального противолодочного обеспечения района Севастополя оказалась вполне эффективной. Подводные лодки противника ни разу не смогли успешно атаковать боевые корабли при выходе и возвращении их в базу, хотя такие попытки имели место. 24 апреля 1916 г. действия авиации и кораблей охранения не позволили UC-15 (командир лейтенант Демент) облизиться с кораблями выходившей из Севастополя 2-й маневренной группы. 4 июля 1916 г. гидросамолет атаковал бомбами UB-14 (командир лейтенант Геймбург), занявшую позицию залпа для атаки "Императрицы Марии", выходившей в море в сопровождении трех эсминцев; лодка ушла на глубину, атака оказалась сорвана. Благодаря действиям гидросамолета минноносцев 22 июля 1916 г. удалось не допустить на дистанцию торпедного залпа по кораблям выходящего из базы соединения (линкор "Императрица Мария", крейсер "Кагул" и пять эсминцев) немецкую подводную лодку UB-7. Более того, упоминавшийся немецкий историк Г. Лорей, основываясь на показаниях взятого в плен в июне 1917 г. русского летчика, приписывает русскому самолету даже потопление UB-7 (лодка вышла из Варны на позицию у Севастополя 27 сентября 1916 г.), но другие источники этого факта не подтверждают. Лодка, по всей вероятности, погибла на mine.

Утром 15 августа 1916 г. гидросамолет, вылетевший из Сухума на противолодочное патрулирование, обнаружил между Пицундой и Гаграми подводную лодку U-33 (командир капитан-

лейтенант Гансер), но из-за сильного дождя не смог ее атаковать. По его данным на поиск вылетел начальник Сухумской авиационной станции лейтенант В.И.Беридзе с тремя самолетами, которые в 8-ми милях к юго-востоку от мыса Пицунда обнаружили цель в надводном положении и последовательно атаковали ее бомбами, сбросив 3 больших (16 кг) и 3 малых (3 кг) противолодочных бомбы.¹⁰ Считалось, что лодка получила повреждения. Г. Лорей умалчивает об этой атаке, но есть основания считать



Гидрокрейсер "Орлица"

ее успешной, так как U-33, не потопив ни одного судна, не израсходовав ни одной торпеды и не исчерпав запаса автономности (то есть не решив поставленной задачи), 19 августа возвратилась в Варну.

Как указывалось выше, на Балтийском море природные условия не благоприятствовали успешному использованию авиации в борьбе с подводными лодками. Редкие случаи атак подводных лодок (например, бомбовая атака самолетом подводной лодки U-A у мыса Церель в сентябре 1915 г.) не имели успеха.¹¹

Тактические уроки, которые можно извлечь из опыта использования отечественной авиации в активных противолодочных действиях в годы Первой мировой войны сводятся, в основном, к следующему:

использование обычных авиационных бомб против лодки, находившейся в надводном положении, было вполне возможно, но затруднялось из-за малых размеров цели и отсутствия на самолетах оборудования для прицельного бомбометания;

по подводной лодке, находившейся на перископной глубине, было целесообразно выполнять серийное бомбометание гидростатическими бомбами с курсовых углов порядка 150 градусов;

атака невидимой подводной лодки могла производиться лишь с целью удержания ее на глубине или морального воздействия на экипаж, поскольку вероятность поражения в этом случае ничтожна.

Однако уже в то время морская авиация заявила о себе как о перспективном и грозном средстве противолодочной борьбы. Опыт Первой мировой войны продемонстрировал необходимость совершенствования техники и вооружения, разработки и освоения новых тактических приемов борьбы с подводными лодками.

¹ Кстати, такие же результаты дали опыты по наблюдению за подводными объектами с аэростатов воздухоплавательного крейсера "Русь" еще летом 1905 г. Обнаружение минных заграждений оказалось делом случая, так как зависело от освещения моря, высоты подъема наблюдателя, глубины моря и углубления мин, характера дна и т.д. Во время полетов на рейде Бьерке нельзя было заметить мины с углублением более 1,8 м, и водолаз, работавший на глубине 3,6 м, был совершенно неразличим в воде, несмотря на пузырьки воздуха, выдававшие его присутствие. (См. Александров А.О. Что случилось с "Русью"? // Синдром Цусимы (сборник статей) - СПб.: Цитадель, 1997. С. 16).

² РГА ВМФ, ф.609, оп.1, д.846, л.81-82, 85-87. (Между прочим, последняя оговорка в этом пункте программы весьма характерна для того периода. Например, "Наставление по обучению минных судов тактике минных атак" (1910 г.) регламентировало применение подрывных патронов - в сущности, малых глубинных бомб с подрывом от бикфордова шнура - еще не принятых на вооружение кораблей).

³ Маслов Ю. Авиации Балтики - 80 лет // Очерки из истории Балтийского флота. - Калининград: Янтарный сказ, 1997. - С. 174.

⁴ Карамышев Е. Управляемые аэростаты на службе морскому флоту в мировую войну // Морской сборник - 1924. - №6. - С.70-71.

⁵ РГА ВМФ, ф.418, оп.1, д.1877, л.198.

⁶ Артемьев А. Охотники за субмаринами // Техника и оружие. - 1996. - №7. - С.4. В качестве иллюстрации уместно привести высказывание Б.П.Дудорова, бывшего в 1914 г. начальником воздушного района службы связи, а с декабря 1916 г. - начальника авиационной дивизии Балтийского моря: "Выполняя приказания штаба флота следить за подводными лодками, я лично неоднократно летал наблюдателем для обследования указанных мне районов. Но ни разу обнаружить лодку не удалось. Малейшая рябь на море делала его поверхность непроницаемой ... Нередко случалось, что ложную тревогу вызывали косяки... уток. Вспугнутые аэропланом, они при взлете в строю двойного пеленга давали на воде след, весьма схожий со следом идущей под перископом подводной лодки" (См. Дудоров Б.П. Адмирал Непенин. СПб.: Облик-Вита, 1993. - С.170).

⁷ РГА ВМФ, ф.609, оп.1, д.896, л.262, 268-269, 290, 292, 294.

⁸ Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914-1918 гг. - М.: Госвоениздат, 1934. - С.204.

⁹ Соколов Д. Применение авиации для борьбы с подводными лодками. // Морской сборник. - 1925. - №5. - С.80.

¹⁰ РГА ВМФ, ф.418, оп.1, д.902, л.23.

¹¹ Ролльман Г. Война на Балтийском море. 1915 г. - М.: Госвоениздат, 1935. - С.260.

Капитан 2 ранга Д.КОЗЛОВ,
кандидат исторических наук,
старший научный сотрудник

Как защитить аэродром?

Известно, что большинство аэродромов морской авиации, объектов ее тылового и технического обеспечения находятся в непосредственной близости от побережья, что создает благоприятные условия для скрытной доставки РДГ морским путем, особенно в подводном положении. РДГ противник может также забросить в ходе развертывания своих сил под видом учений. Это делается, как правило, за 2-10 суток, а то и более, до начала боевых действий.

По численности разведывательные группы бывают самые разные: от шести до 60-75 человек. Их действия могут быть направлены не только на вывод из строя летного поля и мест стоянок самолетов, но и против командного пункта, позиций расчетов ПВО, узлов связи, объектов радиотехнического обеспечения полетов, а также баз и складов, подъездных путей, транспортной и иной инфраструктуры аэродрома и тылового хозяйства. К тому же, разведывательно-диверсионные группы выполняют целеуказания для своей авиации, используя для этого малогабаритные свето-радиотехнические, дымовые и иные средства, в том числе и лазеры, и создают помехи, применяя переносные средства РЭБ.

Борьба с разведывательно-диверсионными группами должна носить системный характер. В этих целях надо уметь использовать свойства местности, на которой расположен аэродром, различные специальные технические средства, маскировку объектов. Необходимо проведение отдельных мероприятий по противодействию техническим средствам разведки противника. Ну и, разумеется, должна быть надежная охрана конкретных объектов морской авиации.

К сожалению, подготовка и техническая оснащенность сил и средств, участвующих в охране и обороне объек-

тов флота, в том числе и морской авиации, не всегда отвечает поставленным задачам. Проводимое в ходе ре-

формирования сокращение частот обеспечения, к которым относятся и подразделения охраны аэродромных объектов, усугубляет данную проблему. Все это заставляет командование пересмотреть организацию охраны и обороны объектов морской авиации в целях снижения вероятности их поражения (вывода из строя) до начала и с началом военных действий. Особую озабоченность представляет проблема обнаружения РДГ на путях движения к объектам морской авиации со стороны берега.

В настоящее время охрана госграницы в подводной среде строится в общей системе противолодочной борьбы ВМФ. Непосредственно соприкасаются с госграницей прибрежная и ближняя морская зона. Важная задача - обнаружить в этих зонах подводную лодку противника, транспортирующую малогабаритные подводные аппараты, предназначенные для доставки разведывательно-диверсионных групп. Но когда пловцы покинут лодку, их обнаружить весьма трудно. Надо отметить, что во всем мире сегодня ведутся разработки технических средств, которые позволили бы решить данную проблему, причем преимущественно по технологиям "двойного" назначения.

В последние годы был разработан ряд гидроакустических систем, обеспечивающих решение задач охраны подводной среды в ближней морской зоне. Как правило, такие системы состоят из трех самостоятельных станций: рубежного обнаружения; зонального обнаружения и сопровождения; станции полевого воздействия.

Подобные системы позволяют с большой долей вероятности предотвращать скрытное проникновение людей со стороны моря к охраняемым объектам.

Проблема охраны аэродромов и объектов тылового и технического обеспечения морской авиации представляет весьма серьезную, но решаемую задачу. Обычно для уничтожения аэродрома противник может использовать средства воздушного нападения или разведывательно-диверсионные группы (РДГ).

Рубежная станция является активной. Протяженность рубежа обнаружения в зависимости от условий района составляет от нескольких сотен метров до нескольких километров, причем граница рубежа может иметь любую форму.

Зональная станция также является активной, оптимизированной для работы в сложных условиях. Использование принципиально новых методов обработки гидроакустических сигналов обеспечивает более высокую (в 4-5 раз), по сравнению с аналогичными ГАС, помехоустойчивость обнаружения малоразмерных целей и возможность уверенного сопровождения их во всей зоне наблюдения, независимо от условий района.

Рубежная и зональная станции имеют выносную часть и береговой цифровой комплекс обработки и отображения информации. Этот комплекс "сортирует" сигналы, выделяя "полезные". Оператор видит их на экране цветного монитора, классифицирует и принимает решение. Разрешающая способность данных весьма велика: можно наблюдать даже стайки мелких рыб.

Станции полевого воздействия состоят из морских автономных приборов якорного типа и служат как для психологического воздействия на нарушителей, так и в случае необходимости для их уничтожения или нанесения травм. Оператор может взорвать контейнер в любое время, так как имеет возможность наблюдать на мониторе передвижение нарушителя и место нахождения взрывного контейнера, которые, как правило, устанавливаются через 50-100 м друг от друга.

Если группа противника уже вышла из моря (или высадилась на берег другим путем), найти ее, кроме традиционных методов, можно с помощью специальных сейсмоакустических или оптико-электронных систем, обеспечивающих надежное обнаружение за 5-7 км в любое время суток и с минимальной зависимостью от метеорологических условий, с возможностью документирования. Наиболее предпочтителен при этом пассивный режим работы в круговом секторе.

Надо учитывать, что сама линия охранения должна находиться на таком

удалении от аэродрома, чтобы исключить возможность применения противником стрелкового оружия и ручных гранатометов, а также с учетом того, чтобы успеть перехватить нарушителей, не дав им приблизиться к охраняемому объекту. В итоге протяженность линии охранения может быть минимум 11-13 км для аэродромов 2 класса и 15-17 км и более для аэродромов 1 класса.

Помимо решения задач охраны и обороны объектов морской авиации от активных действий разведывательно-диверсионных групп, необходимо не допускать и своевременно выявлять факты постановки противником лазерных отражателей, подсветки объектов лазерными облучателями, передатчиков помех и применение ИК-маркировочных средств и других технических устройств, предназначенных для выведения авиации противника на охраняемые объекты.

В целях организации обороны аэродрома и объектов морской авиации от действий разведывательно-диверсионных групп, воздушных десантов проводятся также мероприятия по маскировке и инженерному оборудованию объектов аэродрома позиций для сил, выделяемых от частей и подразделений гарнизона.

В угрожаемый период и с началом военных действий на наиболее важных направлениях, особенно в приграничной полосе, можно оборудовать минные заграждения различного предназначения и с различными способами приведения в действие.

Комплексное применение этих технических средств позволит повысить надежность охраны объектов морской авиации, при этом стоимость оборудования и затраты на установку и эксплуатацию технических систем охраны, по предварительным оценкам, не превысят и половины стоимости одного современного авиационного комплекса.

Полковник Ю. ВАРАКОСОВ, кандидат военных наук
Контр-адмирал запаса Д. КУШУБА,
кандидат технических наук

1-му Центральному флотскому экипажу 60 лет



Командир учебной роты капитан 3 ранга А.Ярков, заместитель командира части подполковник В.Крюков и командир 1-й роты капитан А.Попков обсуждают план боевой подготовки



Занятие с молодым пополнением проводит заместитель командира взвода старший сержант Г.Денисов

Тренировка караула по сопровождению воинских грузов



Заместитель командира части по воспитательной работе капитан 2 ранга С.Комутков знакомит военных моряков с историей части

Матрос Е.Кисилев и старший матрос В.Шутков во время занятий по рукопашному бою

Фото Ю. ПАХОМОВА





26 августа - День Авиации

Одна из лучших авиационных частей Военно-Морского Флота - отдельная морская штурмовая эскадрилья. Основная задача - восстановление летного состава, переучивание на новый для эскадрильи тип самолета - Су-24 и подготовка к боевым действиям.

18 января 2000 г. успешно прошло перебазирование авиационной техники с аэродрома г. Анапа в Гвардейское. Сейчас ведется подготовка летных экипажей по технике пилотирования на средних и малых высотах, полетам над морем и по применению оружия по наземным и морским целям в составе звена.



На снимках
Командир эскадрильи
летчик-снайпер
В.Фисенко



Группа руководства
полетами: руководи-
тель полетами замести-
тель командира эска-
дрильи подполков-
ник В.Цуранов, дежур-
ный штурман, коман-
дир звена капитан
С.Исаев и дежурный
синоптик капитан
А.Парфенов



Подготовка к полетам

Перед вылетом
штурман звена капитан
В.Извеков и командир
экипажа лейтенант
А.Киселев



Боевая тревога

Полетный день. Слева направо: старший техник самолета капитан А.Шурандин, заместитель командира эскадрильи по воспитательной работе подполковник А.Григорьев и дежурный по стоянке прапорщик В.Спетецкий

Перед вылетом: старший летчик майор И.Тарасенко и штурман звена капитан П.Шаповал

Взлет

После полетов: командир экипажа В.Богданов и штурман Р.Гаджиев



Фото Ю.ПАХОМОВА



Филиал 32-го Центрального военно- морского клинического госпиталя

На снимках

Начальник филиала 32 ЦВМКГ полковник медицинской службы А.Исаев

Старший ординатор инфекционного отделения госпиталя полковник медицинской службы М.Махнев и ветеран труда служащая Р.Бурцева



Заведующая лабораторным отделением В.Воронина и лаборант О.Лапина проводят клинический анализ крови

Начальник терапевтического отделения полковник медицинской службы М.Идрисов

За операционным столом начальник хирургического отделения госпиталя полковник медицинской службы М.Яцышин, медсестра Т.Соловьева, врач-ординатор М.Полукеев и медсестра Т.Филиппова

Начальник реанимационно-анестезиологического отделения госпиталя полковник медицинской службы В.Леонов, медсестры С.Курикова и Н.Шигарева

О ПРОБЛЕМАХ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

Говоря об эксплуатации авиационной техники, мы подразумеваем комплекс работ, выполняемых на АТ на этапах ее использования по назначению, а также во время ее хранения, транспортировки, приведения в установленную степень готовности и поддержания в данном состоянии необходимое время.

Если за основу эксплуатации АТ принять управление ее техническими параметрами с целью поддержания в исправном (работоспособном) состоянии, то подобное управление может определяться различными так называемыми стратегиями эксплуатации. Выбор любой из них характеризуется следующими факторами:

А) степенью надежности и долговечности элементов конструкции и систем, заложенной при создании АТ;

Б) глубиной представления узлов, агрегатов и систем в виде модульной структуры;

В) степенью наблюдаемости при оценке технического состояния конструктивно-съемных элементов в процессе их функционирования.

Факторы А и Б не требуют комментариев. Фактор В определяет глубину и полноту функционального контроля параметров конструктивно-съемных элементов (модулей), а также глубину обработки информации для оценки их исправности вплоть до прогнозирования технического состояния модулей на период

эксплуатации. При этом допускается компенсация отсутствия у некоторой части модулей элементов встроенного контроля наличием специальных наземных систем эксплуатационного контроля АТ.

Существует три типа стратегий эксплу-

атации, которые можно считать "первородными" (базовыми). Это эксплуатация авиационной техники по ресурсу, по техническому состоянию и по надежности.

Стратегия эксплуатации по ресурсу соответствует условиям, когда фактор В равен нулю (инструментальный контроль полностью отсутствует). В этом случае исправность каждого модуля (если не проявился отказ) определяется остаточным ресурсом, формируемым как разность, где уменьшаемым является величина одного из межремонтных ресурсов (период времени в календарном исчислении или по наработке) каждого элемен-

та АТ, а вычитаемым - текущее время работы также в соответствующем исчислении. Все виды ресурсов определяются на основе обработки статистических данных эксплуатации модулей и показывают в среднем ожидаемые сроки появления отказов.

Стратегия эксплуатации по состоянию может быть реализована, вообще говоря, при условии, когда фактор А равен нулю, т.е. при самом низком технологическом уровне изготовления, а факторы Б и В имеют наивысшую степень. Но в

Техническое обслуживание и ремонт (ТОиР) авиационной техники (АТ) сегодня производится в зависимости от ее наработки, а не от конкретного состояния. Это, по мнению многих специалистов, приводит к тому, что отдельные виды работ проводятся в лучшем случае впустую, в худшем - приносят не пользу, а вред. Автор предлагает выполнять ТОиР по совершенно новой системе: в зависимости от технического состояния конкретных модулей. Это удешевило бы эксплуатацию авиационной техники и сократило сроки ее подготовки к полетам.

таком случае реализация стратегии потребует больших затрат трудовых, материальных и временных ресурсов. Следовательно, стратегия эксплуатации по состоянию становится выгодной лишь при достаточно высокой конструктивной надежности летательного аппарата (ЛА) и его оборудования. Однако, надо полагать, что на самом деле при высоких значениях факторов *Б* и *В*, что соответствует самым современным достижениям научно-технического прогресса, заложенным в АТ, фактор *А* реально также будет иметь высокие значения. Реализация данного типа стратегии основана на текущем прогнозе исправности конкретного модуля конкретного летательного аппарата, что позволяет осуществлять предупредительные замены или восстановление модулей без проведения ряда трудоемких профилактических работ, составляющих в настоящее время 30-50% общих трудозатрат по поддержанию АТ в исправности, а также существенно снижать в целом затраты на производство, поставки и хранение запасных частей. Отметим, что применяемый сегодня инструментальный контроль не позволяет выявлять предотказовые состояния, а значит, не обеспечивает эксплуатацию по техническому состоянию. Фактически он позволяет осуществлять замены лишь по факту обнаружения неисправности, что характерно для эксплуатации по надежности.

Стратегия эксплуатации по надежности реализуется вне зависимости от значений факторов *А*, *Б*, *В*. В соответствии с ней, эксплуатация элемента АТ осуществляется до момента его отказа, после чего его ремонтируют или заменяют на новый.

Очевидно, что применение указанных стратегий в чистом виде невозможно. Реальная стратегия эксплуатации всегда будет комбинацией базовых стратегий.

В научных публикациях вопрос эксплуатации техники по состоянию обсуждается уже достаточно давно. Кроме того, были неоднократные попытки внедрения элементов новой стратегии эксплуатации в практику. Продолжаются они и сегодня, но следует сказать, что кардинального улучшения существующей системы эксплуатации при этом не произошло и произойти не может. Забегая впе-

ред, можно отметить, что основная причина этого заключается в том, что новая стратегия предполагает существенную децентрализацию технологического управления эксплуатацией технических объектов, соответствующую новую организационно-штатную структуру, а также средства автоматизированного управления процессами эксплуатации "на местах", наличие новой юридической базы. Только в этих условиях она может быть эффективной.

Поскольку стратегия эксплуатации по состоянию является сегодня наименее изученной, рассмотрим ее более подробно. Подчеркнем, что система эксплуатации, реализующая данный тип стратегии, предполагает управление техническим состоянием ЛА на основе прогноза исправности конкретного узла агрегата. Если - по прогнозу - должен наступить отказ во время полета, то узел следует заменить либо отремонтировать до полета. Необходимо отметить, что прогноз исправности в этом случае должен осуществляться не более чем на один полет в предположении о появлении только постепенных отказов (внезапные отказы не рассматриваются). Если ЛА выполняет задачу в отрыве от стационарных систем эксплуатации, то этот прогноз может осуществляться более чем на один полет.

Основными необходимыми и достаточными условиями перехода на эксплуатацию АТ по техническому состоянию являются:

- изначально высокий уровень конструктивной надежности оборудования;
- максимально развитая модульная структура бортового оборудования;
- максимальная простота (технологичность) замены отказавших узлов (модулей);
- наличие встроенного контроля, обеспечивающего требуемую глубину и полноту оценки исправности модулей;
- бесперебойное снабжение запасными частями.

Достаточными условиями для модулей, не являющихся жизненно важными с точки зрения безопасности полета и качества выполнения боевого задания, является простейший, бинарный принцип контроля "исправен-неисправен".

Достаточными условиями для жизненно

важных модулей являются: измерение выбранным образом выбранных сигналов на выходе или внутри этих модулей; прогнозирование исправности модулей на заданный период эксплуатации с использованием специального математического и программного обеспечения для обработки измерений.

Рассмотрим основные научные, научно-технические и организационно-технические проблемы по обеспечению успешный перехода к эксплуатации АТ по состоянию.

НАУЧНЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Проблема создания модульной структуры

В идеальном случае необходимо, чтобы модуль имел один входной и один выходной сигналы. Такие модули назовем простыми, все остальные - сложными.

Пути решения проблемы:

а) задача в значительной степени решается, если бортовой комплекс будет интегрированным, причем глубина интеграции должна быть на уровне самой современной микроэлектронной базы. В идеальном случае ЛА с интегрированным бортовым комплексом (ИБК) будет выглядеть так: планер, силовые установки, внешние подвески, система датчиков информации, приборы кабины, силовые элементы (приводы, энергетика и т.п.), другие общесамолетные системы, а все остальное - бортовая вычислительная сеть (БВС). Для БВС проблема "нарезки" модулей решается достаточно просто - модулями являются платы микропроцессоров;

б) использование бит-процессорной технологии, позволяющей создавать отказоустойчивые процессоры с автоматическим самоконтролем и самоустраниением отказов БВС, осуществляемым путем автоматической передачи функций отказавших бит-процессоров резервным и с отключением отказавших. Это, в конечном счете, позволит практически вообще снять проблему эксплуатации бортовой авионики;

в) для остающихся за рамками БВС систем модулями являются, как правило, физические элементы оборудования: помпа, лебедка, электрогенератор, прибор в кабине, контактор, реле и т.п.

Проблема прогнозирования исправности модулей на период эксп-

луатации должна быть решена в первую очередь для модулей жизненно важных систем. Суть проблемы заключается в том, что для каждого такого модуля необходимо иметь два типа математических моделей - модель преобразования входных сигналов модуля в выходные (математическая модель исправного модуля) и модели различных состояний модуля, соответствующих отказам, а также иметь алгоритм, с помощью которого на основе указанных моделей и с использованием измерений определенных сигналов можно сделать достаточно достоверный вывод о факте и сроках приближения технического состояния модуля к потенциальному отказу.

Здесь надо отметить, что для простых модулей создание модели модуля и моделей отказов, а также алгоритма оценки и прогнозирования исправности, хотя и трудоемко, однако сложностей в научном плане не представляет. Для части простых жизненно важных модулей (например, реле, контактор) может оказаться целесообразным (более дешевым) вместо моделирования и прогнозирования исправности иметь элементарный встроенный контроль типа "исправен-неисправен" плюс резервирование (резервирование как способ борьбы с внезапными отказами может применяться и для сложных жизненно важных модулей). Что касается сложных модулей, то их математические модели могут быть заменены на приближенные модели динамики некоторых измеряемых параметров этих модулей. Для некоторых сложных модулей проблема прогнозирования исправности сопряжена с диагностированием возможного места отказа (в случае недостаточной глубины контроля) для последующего принятия решения о замене, либо проведении ремонтных и регулировочных работ. В научном плане это весьма сложная проблема, для решения которой потребуются объединенные усилия отдельных институтов. Так, например, если рассматривать авиационный двигатель (АД) как отдельный модуль ЛА, то на создание одной лишь математической модели перечня возможных состояний отказов уйдет значительное время. Но значит ли это, что надо отказаться от подобного прогнозирования отказов и их диагностирования? Никоим

образом. Ведь существующий уровень фундаментальной и прикладной науки, а также новые информационные технологии позволяют решать указанные задачи в реальные сроки.

Обоснование полноты и глубины контроля и перечня контролируемых параметров

Понятие глубины контроля является относительным, ибо глубина проникновения в суть явлений неисчерпаема, а полнота контроля означает охват максимального количества модулей элементами контроля. Таким образом, с одной стороны, необходимо качественно прогнозировать исправность модуля или, по крайней мере, диагностировать его отказ с целью оперативного проведения ремонтно-регулирующих работ, а с другой, необходимо ограничить уровень сложности самой системы контроля рамками разумной достаточности.

К указанной проблеме примыкает проблема определения перечня контролируемых параметров, что соответствует оптимальному набору измеряемых сигналов, обеспечивающему максимальный объем информации о состоянии модуля (модулей) при заданной глубине и полноте контроля.

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ

Проблема получения, хранения, обработки и передачи информации о текущем и прогнозируемом техническом состоянии АТ выражается в принятии определенных технических решений по использованию в конкретных бортовых модулях ЛА как элементов простейшего встроенного контроля, так и датчиков информации в соответствии с выбранным перечнем контролируемых параметров. Необходимо также решить вопросы проектирования бортовой (возможно, наземно-бортовой) автоматической (автоматизированной) системы контроля и прогнозирования технического состояния ЛА, включающей в себя измерительный комплекс, накопитель информации, базу моделей, алгоритмов и знаний, блоки обработки и прогнозирования, элементы автоматической реконфигурации модулей и их элементов при возникновении неисправностей, систему индикации информации летчику и инженеру, систему интеллектуальной

поддержки летчика и т.д.

Проблема технического обеспечения автономности ЛА

С точки зрения максимальной боевой готовности система технической эксплуатации в течение длительного времени должна обеспечивать максимальную автономность ЛА относительно баз снабжения, регламентных работ и ремонта. Выполнение этого требования зависит от следующих основных факторов:

достаточно высокой конструктивной надежности планера и всех бортовых систем;

мощности бортовой автоматической системы контроля в смысле накопления и обработки больших массивов информации о текущем состоянии бортовых модулей;

возможностей экипажа в отрыве от основных баз осуществлять техническую эксплуатацию ЛА не только по состоянию, но и по ресурсу, так как ресурсные работы (по ограниченному перечню) всегда будут в арсенале обслуживания АТ;

своевременного пополнения фонда запасных частей.

Вообще, проблема технического обеспечения автономности летательных аппаратов актуальна в основном для военно-транспортной и дальней авиации. Что касается легких самолетов, в том числе фронтовой авиации, принцип относительной автономности не столь актуален в силу ограниченности их радиуса действия. Поэтому в данном случае может оказаться разумным часть задач по прогнозированию состояния ЛА возложить на наземный комплекс контроля и обработки информации, который позволил бы на базе расширенного перечня контролируемых параметров и более глубокого моделирования обеспечить прогноз технического состояния на достаточно длительный период эксплуатации.

ОРГАНИЗАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ

Проблема совмещения централизованного и децентрализованного технологического управления процессами эксплуатации

При существующей планово-предупредительной системе технической эксплуатации информация об отказах с указанием сроков наработки отказавших ус-

лов, агрегатов и систем поступает в централизованные аналитические органы, где после обработки поступивших данных производится коррекция существующей программы эксплуатации. Однако система эта слишком инерционна и требует много времени для сбора достаточной статистики по каждому типу узлов и агрегатов и большого количества сотрудников.

Переход к эксплуатации по техническому состоянию означает переход к децентрализованному технологическому управлению. Это потребует изменения организационно-штатных структур, начиная с центрального аппарата и заканчивая авиационными частями и подразделениями и изменения содержания подготовки авиационных специалистов. Необходимо также децентрализовать системы материально-технического и аэродромно-технического обеспечения и интегрировать их с системой эксплуатации. В военной авиации это должно осуществляться по известному принципу "одна база - одно крыло - один командир". Такая интеграция неизбежно приведет к существенным организационно-штатным изменениям. Заметим, что переход к новой системе совершенно не означает, что исчезнет планово-предупредительная система эксплуатации, а это значит, что останутся и некоторые элементы централизованного технологического управления. Кроме того, статистика отказов модулей в целом по парку ЛА, эксплуатируемых в одинаковых условиях, будет всегда необходима для планирования поставок запасных частей, однако учет этих особенностей возможен на других принципах, с применением CALS-технологий, обеспечивающих на основе глобальных государственных телекоммуникационных сетей непрерывную связь производственных, испытательных, эксплуатирующих и утилизирующих АТ организаций.

Это позволит наладить оперативный учет отказов модулей ЛА, планирование и управление заказами и поставками запасных частей в условиях тесной связи эксплуатационников и фирм-производителей. С этой целью необходимо создавать для каждого типа ЛА типовой наземно-бортовой интегрированный комплекс управления эксплуатацией АТ и снабжением, который должен обеспечивать

эксплуатацию летательных аппаратов в интересах всей авиационной части и базы в целом.

Итак, здесь были изложены основные проблемы стратегии эксплуатации авиационной техники по техническому состоянию. Но это - проблема, так сказать, в чистом виде. Реальная же стратегия эксплуатации всегда будет несколько отличаться от теоретической, имея все три составляющие, о которых говорилось в начале статьи. При этом критерий оптимизации будет включать в себя как стоимость эксплуатации, так и стоимость производства эксплуатируемой техники.

Детальная концепция структуры и содержания интегрированного комплекса средств автоматизации управления эксплуатацией ЛА по техническому состоянию, а также организационного управления инженерно-авиационным и материально-техническим снабжением полетов является отдельной самостоятельной проблемой, которая остается за рамками данной статьи.

В заключение следует сказать, что сегодня как теоретики, так и практики сходятся на том, что существующая система эксплуатации АТ в России крайне устарела и без кардинальных изменений в этой области, несмотря на высокие боевые качества техники, эффективность авиации в целом останется низкой. Но изменить все мгновенно нельзя. Имеются объективные причины, не позволяющие в короткие сроки сменить одну систему эксплуатации на другую. Это процесс длительный, растягивающийся (в лучшем случае) на период смены поколений бортовой авионики и создания наземных информационно-вычислительных центров технологического и организационного управления эксплуатацией АТ в условиях авиационных частей. Поэтому реально речь может идти о некоторой этапности внедрения новой системы эксплуатации. Тогда возникает еще одна проблема - проблема научного определения этих этапов, а также создания для каждого из них новой юридической базы. Решение этой проблемы, как представляется, является сего дня также одной из первостепенных задач.

**Полковник запаса А. ШАЛАМОВ,
доктор технических наук,
профессор**

АС ФЛОТА БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

Это необычное словосочетание пришло к нам из далекого прошлого - из времен Первой мировой войны. До ее начала мало кто предполагал, что едва "ставшие на крыло" аэропланы смогут стать серьезной самостоятельной боевой силой. Что же касается зарождающейся морской авиации, то на нее вообще возлагались задачи наблюдения за морем вне видимости береговой черты, несения разведывательной службы и борьбы с воздушной разведкой противника. Однако ход ведения вооруженной борьбы на Балтийском и Черноморском морских театрах военных действий в 1914-1917 гг. в значительной степени изменил предвоенные взгляды на использование морской авиации, выделил ее в самостоятельную силу флота и обогатил военноморское искусство России опытом практического применения аэропланов в войне на море. Пилоты, зачастую вооруженные лишь револьверами, смело вступали в воздушные бои. Появились и первые воздушные герои. В обиход входило французское слово ас, что означает "мастер своего дела".

Одним из первых таких воздушных мастеров в морской авиации стал старший лейтенант Михаил Иванович Сафонов. Имея на своем счету одиннадцать сбитых вражеских самолетов, он уступал только старшему лейтенанту Александру Прокофьеву-Северскому и лейтенанту Ивану Смирнову, сбивших соответственно 13 и 12 вражеских машин.

Как и у подавляющего большинства авиаторов российского флота времен Первой мировой войны вся предшествующая до прихода в морскую авиацию служба Михаила Сафонова была службой кадрового военного моряка.

Потомственный дворянин из Воронежской губернии, он, окончив Морской корпус, стал весной 1914 г. гардемаринном, затем был произведен в мичманы и буквально накануне войны зачислен в 1-й Балтийский флотский экипаж. В октябре того же года М. Сафонов назначается для дальнейшего прохож-

дения службы на линейный корабль "Севастополь", вступление которого в боевой состав флота Балтийского моря ожидалось в конце 1914 - начале 1915 годов.¹ Но поучаствовать в боевых действиях на "Севастополе" мичману Сафонову не довелось. В ноябре 1915 г. его направляют в распоряжение Главного морского штаба для последующего поступления в Офицерскую школу морской авиации Отдела Воздушного Флота, которая, с учетом растущей потребности российского флота в морских авиаторах, была открыта 28 июля 1915 г. в Петрограде. Учитывая военное положение, времени на учебу отпустили мало. В декабре Михаил Сафонов уже совершает первый самостоятельный полет. Затем стажировка в Баку и в конце февраля 1916 г. его направляют в Ревель (Таллинн) на 3-ю воздушную станцию.² В апреле 1916 г. морской министр утверждает мичмана Сафонова в звании "морского летчика", и он приступает к боевой работе.

Особенно активную боевую деятельность в ходе Первой мировой войны балтийская авиация вела в июне-сентябре 1916 г. Немногочисленный летный состав почти не знал отдыха. Михаил Сафонов летал с механиком Орловым, выполнявшим функции и воздушного стрелка, на двухместной летающей лодке М-9. Свою первую воздушную победу молодой летчик одержал 28 августа 1916 г. Вылетев тройкой вместе с Дитерихсом и Еременко к Курляндскому берегу, морские авиаторы вынуждены были вступить в воздушный бой с пятью аэропланами противника. Один из них, обстрелянный Сафоновым, круто спланировал и сел в реке Ирбен. Это была первая победа. В начале сентября последовала вторая, затем - третья.

Вскоре был осуществлен еще один очередной дерзкий боевой вылет морских авиаторов Балтики, в котором непосредственное участие в очередной раз принял и М. Сафонов. Вот как описывает тот вылет в своих воспоминани-

организатор авиации на Балтике капитан 1 ранга (впоследствии контр-адмирал) Борис Петрович Дудоров.

Утром 12 сентября лейтенант А.Н. Гарковенко с летчиками его отряда Сафоновым и Зайцевским вылетели на дежурство на Руно. По собственной инициативе он 13 сентября предпринял смелый дневной налет на Ангерн, где был встречен сильным артиллерийским огнем и затем атакован превосходящими силами "Фоккеров". Идя на солнце, он, видимо, был потерян немцами из виду, и они атаковали Сафопова. Увидя это, Гарковенко повернул ему на помощь и сам вступил в бой, в котором был сбит и упал в море. Поиски его миноносцами не дали результатов.³ Надо сказать, что эта потеря была весьма чувствительной для балтийцев, так как Арсений Николаевич был лидером среди балтийских летчиков в кампании 1916 г.

В том воздушном бою Сафонов получил ранение в ногу, а в сентябре 1916 г. приказом командующего флотом Балтийского моря "за самоотверженность, мужество, а также за усиленные труды в обстановке военного времени" Михаил Иванович был награжден своей первой боевой наградой - орденом Святой Анны 4-й степени, закрепленном на эфесе холодного оружия с надписью "За храбрость". К концу 1916 г. офицер удостоился еще двух орденов - Святого Станислава 3-й степени и Святого Владимира 4-й степени (оба с мечами и бантом).

Здесь необходимо сделать небольшое отступление - перед молодыми летчиками вставала задача освоения новой техники. К началу лета 1917 г. организационно-тактическое отделение Морского Генерального штаба активно стало прорабатывать вопросы перед Управлением Военного Воздушного Флота о снабжении морской авиации истребителями, так как ход развития войны на море потребовал наличия в составе морской авиации летательных аппаратов, непосредственно предназначенных для ведения маневренного воздушного боя. Вот только один документальный пример вышесказанному: "Морской Генеральный штаб просит разрешения воспользоваться 5-ю готовыми аппаратами "Ньюпор" (находящимися в Москве на заводе Дукс). С своей стороны Морской Генеральный штаб

обещает в самом непродолжительном времени вернуть моторы "Рон" 110 HP и от 5 до 10 пулеметов Веккерса - как-то (моторы и Веккерсы) уже посланы в Москву. Просьба вызвана чрезвычайной важностью срочного получения "Ньюпоров" для воздушной обороны театра военных действий Балтийского флота."⁴ Пришлось с гидросамолета М-9 переучиваться на истребитель и М.И. Сафонову.

Наиболее удачной для морского летчика Сафопова была кампания 1917 г. Продолжая пополнять свой личный счет воздушных побед, он получает звание лейтенанта, а вскоре и старшего лейтенанта.

Вот еще одно архивное подтверждение очередной победы М. Сафопова: "25-го августа при налете трех неприятельских аппаратов атаковали у Або Сафонов и Гальшев. Сафонов сбил двухместного разведчика с 50 метров расстояния с хвоста выпустив 10-15 патронов. № 1604. Литвинов."⁵

В ноябре 1917 г. М. Сафонов становится командиром 2-го истребительного авиаотряда и в течение двух дней - 16 и 17 ноября - одерживает свою седьмую и восьмую воздушные победы.

К концу 1917 г. на счету Михаила Сафопова было одиннадцать сбитых аэропланов врага.

После Октябрьской революции Сафонов продолжал служить в авиации флота Балтийского моря. Однако 19 марта 1918 г. на основании декрета Совета Народных Комиссаров 24-летний балтийский ас Михаил Сафонов был уволен со службы. Дальнейшая его судьба сложилась незавидно. Известно, что, покинув Россию, он служил в финской и британской авиации, а затем перебрался в Китай. В мае 1924 г. М. Сафонов попал в аварию и погиб. Так в тридцать с небольшим лет закончил свой земной путь один из лучших летчиков российского флота периода Первой мировой войны Михаил Иванович Сафонов.

¹ РГА ВМФ, ф. 406, оп. 1, л. 1, 6, 7.

² Король В.В. Крылья Петербурга. - СПб.: Политехника, 1997. - С. 133.

³ Дудоров Б.П. На "Орлице" в Рижском заливе. Рукопись. - С. 16.

⁴ РГВИА, ф. 493, оп. 5, д. 123, л. 52.

⁵ РГА ВМФ, ф. 418, оп. 1, д. 2212, л. 58.

О развитии авиационных радиолокационных систем

Основные преимущества радиолокационных систем перед оптическими и акустическими средствами наблюдения заключаются в возможности обнаружения цели в условиях любой видимости (ночью, в тумане, за облаками), на значительных расстояниях и с большой точностью. К недостаткам радиолокации можно отнести подверженность воздействию как естественных, так и искусственных радиопомех.

Несмотря на простоту принципов радиолокационного наблюдения, потребовалось несколько десятилетий для их практического осуществления после изобретения радио А.С.Поповым. Это стало возможным в результате развития техники ультракоротких волн, разработки электровакуумных приборов сверхвысокой частоты, совершенствования остонаправленных антенн и пр. В области развития радиолокации большая роль принадлежит отечественным исследователям М.М.Лобанову, П.К.Ощепкову, Ю.К.Коровину, Б.К.Шембелю и многим другим. Так, уже в 1933 г. под руководством Ю.К.Коровина были выполнены первые опыты по приему радиосигналов, отраженных от самолета. Годом позже под руководством Б.К.Шембеля был испытан макет радиолокационной системы для обнаружения самолетов на расстоянии 5-6 км. В 1936 г. под руководством Д.А.Рожанского разработана первая импульсная РЛС с электроннолучевым индикатором, и тогда же Балтийский флот получил первые станции радиолокационного наблюдения, носившие название "РУС-1" (радиоуправляющая станция). Эти станции давали возможность определять лишь факт пролета самолета или прохода корабля через определенную зону: координаты обнаруженной цели этой системой не определялись.

Выдающихся успехов в области радиолокации добилась группа научных работников Физико-технического института под руководством Ю.Б.Кобзарева, создавшая импульсную радиолокационную станцию дальнего обнаружения самолетов, позволявшую опреде-

лять и координаты.

В 1940 г. в нашей стране были созданы промышленные образцы импульсных радиолокационных станций, успешно применявшихся во время Великой Отечественной войны. Примерно в это же время РЛС появляются на вооружении ВМС и войск ПВО США, Англии, Германии.

В период Второй мировой войны радиолокация приобрела колоссальное значение, повысив, в частности, эффективность применения морской авиации и в значительной мере расширив возможности наблюдения за обстановкой в любых условиях видимости. От степени использования радиолокационных средств воюющими сторонами зависел исход морских операций и воздушных боев, эффективность противовоздушной обороны городов и отдельных объектов. В начале 1945 г. воюющие государства уже применяли большое количество различных типов РЛС, служивших для дальнего обнаружения самолетов и кораблей, наведения истребительной авиации на авиацию противника, определения точных координат целей, прицельного бомбометания и др.

Столь широкое использование РЛС потребовало и средств защиты. Одним из эффективных методов борьбы с радиолокацией стало применение специальных передатчиков для создания искусственных помех. Однако разработчики РЛС стали использовать специальные схемы помехозащиты, которые или полностью исключают влияние помех, или уменьшают степень их воздействия. Степень эффективности современных РЛС во многом зависит от их помехозащищенности.

Последние годы ознаменовались принципиально новым подходом к теории и технике радиолокации. В основу исследований оптимальных методов приема и обработки радиолокационных сигналов положены математическая статистика и теория информации, разработаны эффективные средства повышения надежности и помехозащищенности РЛС, уменьшается масса и габариты ра-

радиолокационной аппаратуры, используются когерентные электромагнитные координаты. На смену независимо работающим радиолокационным станциям приходят комплексы из разнесенных групп РЛС, автоматизированных устройств обработки поступающей информации и средств связи.

Однако в настоящее время необходимы более совершенные РЛС - высокоинформационные и высокочувствительные, имеющие возможность оценки и интерпретации практически всей информации, заключенной в рассеянном электромагнитном поле.

Надо отметить, что совершенствование элементной базы, вычислительных средств, способов обработки сложных сигналов, успехи в моделировании электродинамических и электрических процессов, использование широкополосных и сверхширокополосных сигналов позволили приблизиться к решению такой проблемы, как обнаружение и распознавание малозаметных, слабоконтрастных объектов при их наблюдении в сложных условиях.

Говоря об авиационных радиолокационных системах, надо сказать, что они должны обеспечивать не только обнаружение различных объектов, их распознавание (классификацию) и определение параметров движения, но также решать задачи навигации, применения управляемых ракет (УР) и бомбардировочного вооружения, радиолокационной разведки, разведки погоды и др.

Совокупность сведений об объектах (наличие, координаты, курс и скорость следования, состав, класс и т.д.), полученные при помощи РЛС, называют радиолокационной информацией. Ее получение осуществляется благодаря основным свойствам радиолокации: способности электромагнитной энергии отражаться от физических объектов, прямолинейности, постоянству скорости и др. При этом энергия отраженного сигнала существенным образом влияет на эффективность РЛС. Уровень же интенсивности отраженного сигнала зависит от эффективной отражающей поверхности (ЭОП) цели.

В связи с тем, что большинство целей имеют сложную форму, их ЭОП определяется, как правило, эксперименталь-

ным путем или по аналогии с целью, имеющей схожую конфигурацию, тем более, что при наблюдении за подвижной целью можно только предположить, под каким ракурсом она будет находиться в момент наблюдения. Например, среднее значение ЭОП объектов типа эсминец составляет 6-8 тыс.м², типа крейсер - 10-14 тыс.м², типа авианосец - 20-100 тыс.м². Надо учитывать, что плотность потока мощности отраженного от объекта в сторону РЛС сигнала настолько мала, что порой соизмерима с интенсивностью шума. Приемник обеспечивает усиление, преобразование и выделение сигнала цели на фоне шума. Чувствительность приемника может достигать 100-150 дБ.

Надежность, помехозащищенность, точность измерения параметров цели и местоположения летательного аппарата, разрешающую способность, время обзора и размеры зоны обзора принято относить к тактическим характеристикам РЛС.

Погрешности измерения возникают из-за наличия помех, несовершенства узлов РЛС и дискретности применяемых шкал.

Для действий в сложных метеорологических условиях, ночью, а также за пределами визуальной видимости объекта на борту самолетов устанавливаются РЛС обзора земной поверхности, обеспечивающие самолетовождение по маршруту полета, обнаружение различных наземных (морских) объектов.

Основным требованием, предъявляемым к бортовым радиолокационным станциям, является высококачественное изображение местности на экране индикатора, обеспечивающее надежное распознавание объектов на возможно больших удалениях.

Для получения радиолокационного изображения местности в РЛС используется специальная антенна, а также индикатор с радиально-секторной разверткой или разверткой типа "микроразвертка местности".

Электронный луч перемещается по радиусу экрана индикатора синхронно с перемещением облучаемого элемента относительно поверхности Земли. Радиальная развертка на экране бортовой РЛС высвечивается с периодичностью,

равной частоте следования зондирующих импульсов. Длина развертки пропорциональна размеру зоны по дальности, отображаемой на экране индикатора и ограниченной шириной луча антенны в вертикальной плоскости. Таким способом создается изображение одной узкой полосы земной поверхности в направлении излучения электромагнитных волн. За счет сканирования антенны последовательно облучается поверхность Земли в пределах сектора обзора. Из-за относительно медленного качания антенны каждая последующая развертка "примыкает" к предыдущей, а благодаря послесвечению на экране образуется сплошное радиолокационное изображение.

При помощи полученного изображения на экране РЛС может быть определено место самолета, измерены навигационные элементы полета, определены координаты обнаруженных целей (азимут и дальность).

Положение цели (РЛО) на экране индикатора измеряется в полярной системе координат в горизонтальной плоскости относительно продольной оси самолета.

По своим энергетическим возможностям современные бортовые радиолокационные станции позволяют обнаруживать объекты на дальности несколько сотен километров. В связи с тем, что короткие волны дециметрового, сантиметрового (и менее) диапазонов обладают незначительной дифракцией вокруг Земли, обнаружение целей при помощи РЛС в этом диапазоне волн возможно в пределах прямой видимости. Следовательно, дальность радиолокационной видимости определяется не только мощностью передатчика и чувствительностью приемника, но и дальностью прямой видимости между излучающей антенной РЛС и объектом наблюдения. Максимальная дальность прямой видимости радиолокационного ориентира может быть определена по формуле, где должен учитываться коэффициент, учитывающий состояние атмосферы (3.57 - при пониженной и 4.12 - при нормальной рефракции в тропосфере), а также высота полета самолета.

На вооружении авиации большинства развитых стран мира состоят управляе-

мые ракеты с радиолокационными головками самонаведения (РГС), способные поражать наземные цели за десятки и сотни километров. Эффективность применения данного типа ракет зависит как от избирательной способности их РГС, так и от технической возможности бортовой РЛС выделять на фоне искусственно создаваемых или естественных помех заданную для поражения цель. То есть успех выполнения задачи во многом определяется разрешающей способностью РЛС по азимуту и дальности.

При помощи современных РЛС возможно раздельное наблюдение радиолокационно контрастных объектов, стоящих друг от друга на расстоянии от 200 до 1500 м. Разрешающая способность по азимуту для современных бортовых РЛС в зависимости от дальности до объекта составляет от 300 до 15000 м.

В заключение необходимо отметить, что в области радиолокации, как и в любой другой области техники, происходит непрерывный процесс обновления, замены устаревших радиолокационных систем более совершенными. Развитие микроэлектроники и вычислительной техники позволяет широко применять в радиоэлектронных устройствах цифровые методы обработки и преобразования информации. Применение принципиально новых идей и методов цифровой обработки сигналов открывает необычайные возможности в радиолокации.

На современном этапе развитие радиоэлектронных средств характеризуется созданием комплексированных и многофункциональных РЛС, расширением их взаимодействия с системами, находящимися на борту других летательных аппаратов, искусственных спутников Земли и на Земле.

Использование в системе управления ракетой цифровых вычислительных машин для обработки информации, а также телевизионных и оптикоэлектронных систем позволяет повысить эффективность выполнения задачи, снять целый ряд проблем, связанных с обнаружением, наведением и целераспределением сил.

Подполковник Ю. ГЛУХИХ,
кандидат военных наук
Л. ПЕЛЕВИНА

Авиация Балтики в "зимней войне"

Совсем недавно историография отечественной морской авиации пополнилась еще одним уникальным изданием. В Санкт-Петербурге выпущен труд¹, в котором отражена деятельность советской морской авиации в советско-финляндской войне 1939-1940 гг.

Еще совсем недавно тема той войны освещалась, мягко говоря, недостаточно. Как теперь известно, на то были свои причины, в первую очередь политического характера. Но память о "зимней войне" в народе была жива всегда. Поэтому читатели с интересом отнеслись к книге С. Тиркельтауба и В. Степакова, где показана фактическая боевая деятельность морской авиации Балтийского флота в той войне.

Несомненной удачей авторов стало то, что они постарались по возможности непредвзято, опираясь на открытые архивные документы (в первую очередь - Российского государственного архива Военно-Морского Флота) и другие источники обеих противоборствующих сторон, довольно подробно рассказать о боевых действиях военно-воздушных сил Краснознаменного Балтийского флота, привести полные данные по всем соединениям и частям Балтийской авиации как в организационно-штатном плане, так и по типу авиационной техники. Авторы правильно разделили боевые действия авиаторов Балтики на пять периодов, что позволило им провести конкретный анализ действий морских летчиков на разных этапах советско-финляндской войны.

Но самыми сильными сторонами книги являются приведенные в ней справочно-статистические данные. При этом особый интерес вызывают список командного, начальствующего и рядового состава частей ВВС КБФ, погибших в период с 30 ноября 1939 г. по 12 марта 1940 г.; отчет эксплуатационного отдела ВВС КБФ по технико-эксплуатационной службе за период военных действий; происшествия, летно-тактические и технические характе-



ристики самолетов финской стороны; сведения о вынужденных посадках в частях ВВС КБФ; численный состав фронтовых эскадрилий авиации Финляндии и другие данные. Впервые в историографии авиации флота представлена схема дислокации ВВС КБФ в начале 1940 г.

Без сомнения, этот труд по достоинству будет оценен всеми, кто интересуется историей морской авиации. На мой взгляд, авторам удалось создать действительно беспристрастный сборник документов о советско-финляндской войне и показать процесс приобретения бесценного боевого опыта военно-воздушными силами Балтийского флота, который так пригодился им в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.

¹ Тиркельтауб С.В., Степаков В.Н. Против Финляндии. Советская морская авиация на Балтике в войне 1939-1940 годов. - СПб.: 2000. - 68 с.

Полковник В. ГЕРАСИМОВ

Материалы четвертого выпуска "Морской авиации" готовили:

В.Л.Герасимов (ответственный редактор)
А.В.Островский (редактор выпуска)
А.А.Павлов (компьютерная верстка)

Трагедия "Курска" - послесловие к послевоенной истории российского флота

Предлагаемый читателю материал, несомненно, носит полемический характер. В частности, это получило отражение в оценках и отзывах специалистов из Управления кораблестроения ВМФ и Морского научного комитета, ознакомившихся со статьей до ее выхода в свет. Но несмотря на противоречивость оценок и мнений, мы считаем необходимым донести точку зрения авторов до нашего читателя.

В послевоенный период наше государство, народ создали самый мощный Военно-Морской Флот за всю историю страны. Казалось бы, это достижение давало перспективу беспредельного влияния и пребывания отечественного флота во всех уголках планеты. К 80-м годам прошлого столетия что-то подобное и было.

Военно-Морской Флот был многочисленным, вполне современным. Некоторые корабли поражали своими размерами и боевыми достоинствами. И за этим красивым фасадом не сразу были видны недостатки ВМФ. А они были. Главный из них - несбалансированность флота. Последнее с особой силой проявилось по мере наращивания числа кораблей и увеличением их размерений. А когда началось старение кораблей, дисбаланс построенного флота проявился в полном объеме: требовался ремонт, а мощностей не хватало, расширялось базирование, но оборудование новых баз отставало от потребностей, а то и вообще было примитивным, жилья в базах не хватало ни для офицеров, ни для мичманов, ни для семей моряков.

Громадные исполины-корабли переходили с флота на флот, а доковое хозяйство не могло их обеспечить своими размерениями.

Вспомогательный флот отставал от боевого состава по своим возможностям снабжения кораблей топливом, водой, проведением профилактического ремонта вдали от своих баз. В аварийных ситуациях спасательная служба запаздывала с помощью или оказывалась малоэффективной.

Но все это десятилетиями оставалось где-то за кадром, ибо главная цель состо-

яла в том, чтобы обеспечить рост количества кораблей, расширить зоны океанских плаваний, создавать гигантские корабли, быть наравне, а еще лучше - впереди Запада и прежде всего США. Последствия такого развития уходили на задний план. О них не думали. Особенно поразило весь мир создание огромного советского атомного подводного флота, а в нем - гигантских подводных крейсеров. Из всех проектов ракетных подводных крейсеров неимоверных размеров, вступивших в строй до 1985 г., особо следует выделить проект 941 ("Тайфун"). Неоднократно этот корабль упоминался в выступлениях государственных и политических деятелей советской эпохи. Командир головного РПКСН этого проекта - капитан 1 ранга А.Ольховиков за освоение корабля был удостоен звания Героя Советского Союза.

"Тайфуны" по водоизмещению и своим размерениям превосходили любую подводную лодку мира, здесь были хорошие условия для жизнедеятельности экипажей. В то же время постепенно становилось очевидным, что колоссальные размеры корабля требовали создания соответствующей инфраструктуры для их базирования, сопряженной с рядом трудностей. Прежде всего - это ремонтная база, сложность погрузки огромных ракет, обеспечение их боевой устойчивости и другие проблемы, рожденные гигантоманией. А главное - это были самые дорогие корабли. А какова их долговечность? Для того, чтобы эксплуатировать такой корабль 25-30 лет, средний ремонт требовался каждые 7-8 лет. А были ли такие возможности? Нет! Значит, снижалась их долговечность. Но об этом тоже мало кто задумывался. Главное было достигнуто:

"Тайфуны" - самые большие АПЛ в мире. Полное водоизмещение 33800 т. Это больше, чем линкор "Новороссийск", погибший в Севастополе в 1955 г. А по энерговооруженности - два ядерных реактора, две паровые турбины суммарной мощностью 80000 л.с. - "Тайфун" был сравним лишь с самыми большими надводными кораблями страны, например, с такими, как новейшие авианесущие крейсера "Минск" и "Новороссийск". Последние после развала СССР, не отслужив и половины срока, были проданы на металлолом, так как их нигде было ремонтировать.

Под стать гигантам "Тайфунам", которые несли по 20 баллистических ракет (каждая из них имела стартовую массу 90 т, длину 16 м и диаметр 2,4 м), был создан еще один гигант проекта 949, а затем во второй половине 80-х годов - 949А. Эти корабли имеют на вооружении по 24 крылатые ракеты комплекса "Гранит". Именно к этому проекту и относился трагический известный "Курск", не имевший аналогов в мире. А главное, всех поражали размеры этих подводных гигантов, их водоизмещение и количество ракет. Но надо ли было создавать такие подводные исполины? Да, это было большое научное достижение, да, это огромная ударная сила! Но и потеря одного только подобного корабля - это колоссальная потеря и для флота, и для страны. Именно так и была воспринята нашим народом и флотом, да и всем миром, гибель "Курска" 12 августа 2000 г.

Надо сказать, что катастрофы новейших атомных подводных лодок явились убийственной неожиданностью для всего мира. Тем более что они следовали одна за другой, сначала в американских ВМС, а затем в советском ВМФ. Так сложилась судьба атомных подводных лодок, считавшихся верхом совершенства науки, техники и конструкторского интеллекта.

Всего на конец XX века (к 1995 г.) во всех странах мира было построено 1291 ПЛ, из них атомных - 495. При этом в Советском Союзе и в России общее число подводных лодок составило 689 единиц, из них 261 атомные.

Из этого числа в мирных условиях в советском и российском ВМФ погибло 16 подводных лодок, безвозвратно потеряны - 11.

В послевоенный список погибших подводных лодок входит 6 новейших атомных подводных субмарин: две американские, три советские и одна российская - "Курск". Кроме США и России, атомные подводные лодки входят в состав флотов:

Англии - 25 единиц, Франции - 12 и Китая - 6. Эти страны к XXI веку не потеряли ни одной атомной подводной лодки.

Регулярные плавания АПЛ начались с 1954 г. в ВМС США со вступлением в строй "Наутилуса". С началом этих плаваний самым первым потрясением для военных моряков всего мира явилась гибель американской АПЛ "Трешер" 10 апреля 1963 г. Эта трагедия особенно поразила подводников. Они в высшей степени понимали сложность и риск подводных плаваний, но что катастрофа произошла во время испытаний с новейшей атомной подводной лодкой - не укладывалось в сознании. Если в прошлом, с момента начала массового создания обычных (дизельных) ПЛ более 40 лет не было ни одной катастрофы в мирное время, то с момента начала массового строительства атомных подводных лодок менее чем через 10 лет гибнет самая совершенная АПЛ. Почему? Никто понять этого не мог. Более того, после самой первой в мире катастрофы атомной подводной лодки оперативно работавшая следственная комиссия ВМС США (она была создана на следующий день после гибели "Трешера" - 11 апреля 1963 г.) в июне 1963 г. уже закончила работу. В акте было отмечено: "... полученные данные не позволяют определенно утверждать, что же в действительности произошло с подводной лодкой". Так была поставлена безжалостная точка на самой первой трагедии в атомном подводном флоте.

У нас, к сожалению, оперативность работы в расследовании катастроф, в частности, "Курска", оставляет желать лучшего. Государственная комиссия была создана только на 4-й день. Но в течение года так и не было официального заявления о том, что же произошло с атомным.

В конце мая 1968 г. (через 5 лет после "Трешера") затонула еще одна американская АПЛ "Скорпион". Она исчезла в глубинах Атлантики в 400 милях к северо-западу от Азорских островов.

Руководство ВМС США тогда же заявило, что гибель "Скорпиона" стала загадкой, которую невозможно разгадать.

А что в советском ВМФ? До 1970 г. мы не знали подобных катастроф. 12 лет плаваний советских атомных подводных лодок проходили без трагедий, правда, с достаточно обширным набором аварий. И вот в апреле 1970 г. первая трагедия - погибла К-8. Затем еще две катастрофы, и в конце XX века гибель "Курска" вблизи своего побережья. За последние 30 лет XX века страна без войны на море потеряла безвозвратно че-

тыре новейшие атомные подводные лодки:

К-8 - в 1970 г. (одна из первых советских атомных подводных лодок);

К-219 - в 1986 г. (один из первых ракетных подводных стратегических крейсеров);

К-278 - "Комсомолец" - в 1989 г. (самая глубоководная и самая прочная подводная лодка в мире);

К-141 - "Курск" - в 2000 г. (новейший, самый современный ракетный подводный крейсер, уже постсоветской постройки).

Все четыре погибшие лодки проектировались в одном и том же конструкторском бюро "Рубин".

В различных СМИ высказано немало домыслов, упреков, версий о гибели "Курска", но практически даже не упоминалась такая мысль, что лежащая в течение года на грунте АПЛ - это чрезвычайное обстоятельство.

Мы со своей стороны - как командиры ПЛ в прошлом и как проходившие службу на флотах при предыдущих катастрофах - утверждаем, что в ходе борьбы за спасение лодок никто и мысли не допускал, что возможна их гибель. Так было и при катастрофе К-8, и при гибели самой прочной ПЛ в мире "Комсомолец". В подобное не верили ни командиры, ни Главнокомандующий ВМФ. Это невольно наводит на мысль, что спасение остающихся в живых моряков на аварийной подводной лодке такого класса, как гиганты-атомоходы, всегда уходило на второй план. Полагали, что главное - спасение "железа", т.е. корабля.

Все это в определенной степени и объясняет гибель частично или всего экипажа. Так было на К-8, когда погибло 52 члена экипажа, на "Комсомольце" - 42 человека. Но на "Курске" погибли все. "Курск" - это единственный атомоход нашего отечественного флота, с которого не спасено ни одного моряка с глубины всего в 108 м!

Трагедия "Курска" вновь (уже в который раз!) показала, во что выливается отсутствие в ВМФ совершенных и отработанных средств спасения подводников и поддержание этих средств в постоянной готовности. Но, пожалуй, самое главное, что следует выделить сегодня, - это требование, что при создании сверхбольших ПЛ ничего нельзя делать для улучшения боевых качеств корабля за счет снижения его живучести, надежности в обеспечении безопасности экипажа при использовании коллективных и индивидуальных средств спасения. Поэтому надо гласно, настой-

чиво и неукоснительно проводить линии заказчика, т.е. Военно-Морского Флота, то, чтобы главным в деятельности конструкторов сегодня было прежде всего обеспечение выживания экипажа не только в случае повреждений в ходе возможных боевых действий, но и при катастрофе ПЛ в мирное время. К сожалению, трагедия "Курска" такого подхода не подтвердила. А ведь это самая новейшая российская АПЛ!

В годовщину трагедии Курска мы обязаны вспомнить хронологию этой национальной беды.

12 августа 2000 г. В субботу АПЛ "Курск" под командованием капитана 1 ранга Г.Лячина не вышла в установленное время на связь. Командир АПЛ в ходе учения должен был после учебной торпедной стрельбы (а возможно, и ракетной: почему-то об этом нигде четко и официально ничего не сказано) донести о выполнении боевого упражнения и об оставлении полигона и всплытии, в котором лодка находилась до 8.00 12 августа. Но никаких донесений не последовало. Правда, бывший первый заместитель начальника Генштаба РФ генерал-полковник В.Манилов указывает, что "в пятницу 11 августа сего года в 12 ч 40 мин. "Курск" успешно выполнил пуск одной практической крылатой ракеты "Гранит" по морской мишени"!!! (НВО №33 8 сентября 2000 г.). Но ничего о торпедной стрельбе генерал тогда не сказал.

В то же время из официальных источников известно, что, прождав 4 ч и не получив никакого сигнала (вероятно, имеется в виду - о выполнении мероприятий перед торпедной атакой) командующий СФ приказал начать поиск исчезнувшей АПЛ. Время - 4 часа - никем и нигде не объясняется, но, на наш взгляд, - это слишком затянувшаяся пауза.

13 августа в воскресенье по флоту была объявлена аварийная тревога, а в 4 ч 51 мин. АПЛ "Курск" была обнаружена лежащей на грунте на глубине 108 м.

В 18 ч 30 мин. этого же дня было достоверно подтверждено, что на грунте лежит "Курск". Все это не укладывается в разумные логические рамки эксплуатации атомных подводных лодок, и эти факты обязывали специалистов считать, что ситуация катастрофическая. Но об этом объявлено не было. Правда, сразу же началась спасательная операция. Цель ее, исходя из опубликованной информации и сообщений пресс-службы Главного штаба ВМФ, четко не прослеживалась. Не ясно, что определялось как главное: обеспечить всплытие АПЛ в надводное поло-

жение с целью спасения всего экипажа или спасти членов экипажа индивидуальным методом спасения?

14 августа в понедельник в 11.00 руководство ВМФ сделало первое заявление о том, что АПЛ "Курск" из-за неполадок вынуждена лечь на грунт, но с ней поддерживается связь; возможно, есть жертвы. Какая связь и почему АПЛ легла на грунт, а не всплыла в надводное положение - объяснений не последовало. В то же время все подводники и прежде всего офицеры четко представляют, что сложившаяся ситуация явно аномальна для атомной подводной лодки. Что значит "вынуждена лечь на грунт"? Ведь каждый командир подводной лодки первое, что сделает при аварии, - это срочно продует цистерны главного балласта и всплывет в надводное положение, чтобы бороться за жизнь корабля. Раз такого не произошло, можно было утверждать, что положение не просто аварийное, а катастрофическое.

При первичном осмотре лежащего на грунте "Курска" с использованием глубоководных аппаратов были обнаружены значительные повреждения в носовой части лодки и что выведена из строя всплывающая спасательная камера. То есть лодка не вынуждена была лечь на грунт, а фактически потерпела катастрофу. В то же время ее считали аварийной целых семь дней.

В тот же день 14 августа Главнокомандующий ВМФ заявил, что надежд на спасение личного состава аварийной АПЛ мало. Сообщалось, что создается комиссия по расследованию причин аварии АПЛ "Курск" во главе с вице-премьером И. Клебановым, а его заместителем назначается Главнокомандующий ВМФ адмирал флота В. Куроедов.

15 августа во вторник Главный штаб ВМФ официально сообщил всей стране о начале спасательной операции с помощью специальных глубоководных аппаратов и что, по предварительным данным, на "Курске" затоплены первые три отсека. Такие повреждения еще раз подтверждают право объявить о катастрофе, т.к. подлодка не могла всплыть в надводное положение при трех затопленных отсеках.

В этот же день вице-адмирал А. Побожий отправился в Брюссель для переговоров о возможной помощи в спасательной операции со стороны стран НАТО. Это говорило о том, что наша страна не способна справиться с ситуацией своими силами. Председатель правительственной комиссии сделал туманное заявление, что при обследовании "Курска" выявлена

"весьма странная картина разрушений". А в чем эта "странность", так ничего и не объяснил. Хотя тогда уже было ясно, что носовая часть АПЛ фактически "оторвана", так как при обследовании ее не наблюдали, ее просто не было.

16 августа, в среду, в районе затопления "Курска" находилось 15 кораблей и судов СФ, участвовавших в такой, не всем понятной, спасательной операции.

Детальный осмотр терпящей катастрофу АПЛ подтверждал, что ее носовая часть имеет колоссальные повреждения, фактически первые два отсека как бы "отрублены", а выдвижные устройства подняты. Это означало, что лодка затонула будучи или под перископом, или перед самым всплытием, но, главное, что отсеки АПЛ, по крайней мере до четвертого, затоплены. Со спасательных кораблей предпринимались одна попытка за другой состыковать спасательный аппарат с кормовым люком "Курска", расположенным над 9-м отсеком. Все усилия заканчивались неудачей. По официальному заявлению пресс-центра Главного штаба ВМФ, это происходило потому, что имелось сильное подводное течение, низкая прозрачность воды, а так же мешало волнение моря. В то же время норвежские водолазы, участвовавшие в работах, утверждали, что течение не мешает, а видимость допустима для спасательных работ.

Более того, российский спасатель капитан 3 ранга А. Шолохов, трижды погружавшийся к терпящей катастрофу АПЛ на глубоководном аппарате "Приз", утверждал, что скорость подводного течения не более 0,7 узла. Но и "Приз", а затем и более совершенный подводный аппарат "Бестер" в течение всего дня 16 августа состыковаться с АПЛ не смогли.

В 14 ч 30 мин. 16 августа И. Клебанов заявил журналистам, что экипаж АПЛ не подает признаков жизни (это 4-й день катастрофы). В 15 ч 00 мин. Президент Российской Федерации В. Путин сделал первое заявление: "ситуация с ПЛ "Курск" тяжелая, критическая...", он же разрешил привлечение иностранной помощи. И в 16 ч 00 мин. Главнокомандующий ВМФ попросил помощь у правительств Великобритании и Норвегии.

17 августа, в четверг, (это через 5 суток после катастрофы) было проведено первое заседание правительственной комиссии по изучению обстоятельств гибели АПЛ "Курск" и сделан первый официальный вывод (как версия), что причиной аварии стал мощный динамический удар АПЛ о неизвестный объект большого тоннажа.

Деталей и обоснований такой версии не приводилось. Вместе с этим напрашивалось изучение хотя бы схемы проводимого учения с участием "Курска" - как он маневрировал, где были расположены соседние корабли. Это могло бы явиться важным фактором искреннего и грамотного расследования правительственной комиссии по выявлению первопричины трагедии.

18 августа, пятница. Спасательную операцию продолжают в районе катастрофы 22 корабля и судна СФ. Ни одному подводному аппарату так и не удается состыковаться с комингс-площадкой люка 9-го отсека. В 4 ч 40 мин. Президент Российской Федерации В.Путин прибыл в Москву из Крыма и заявил, что иностранная помощь в начале недели не имела смысла из-за плохих погодных условий. Опять проявилось противоречие, подмеченное СМИ. По данным гидрометеослужбы СФ, погода начала портиться 14 августа в понедельник - это действительно так, ветер усилился до 10-15 м/с., а 16 августа (в среду) наступило улучшение погодных условий.

19 августа, суббота. Из Главного штаба ВМФ сообщили, что началась международная фаза операции по спасению членов экипажа "Курска". Заявление, мягко говоря, не адекватное ситуации, так как в принципе уже было понятно, что экипаж погиб. Зачем же тогда имитация "спасательной операции"? Ведь такая нестыковка информации лишь подогревала негативные выступления различных СМИ, вызывала недоверие к властям, порождала кривотолки и даже оскорбительные выпады со стороны журналистов в адрес руководства ВМФ, правительственной комиссии и даже Президента страны. Все это выплескивалось в эфир и на страницы газет и журналов.

Во второй половине 19 августа в район катастрофы прибыло судно с британской спасательной мини-лодкой LR-5. Каких-либо принципиальных изменений в спасательную операцию это не привнесло.

В этот же день в 17 ч 20 мин. начальник штаба СФ вице-адмирал М.Моцак высказал по телевидению три версии гибели "Курска":

1-я - мощный динамический удар АПЛ о грунт;

2-я - взрыв внутри АПЛ;

3-я - подрыв на mine периода Второй мировой войны.

Михаил Моцак в дополнение к этому указал, что "есть еще варианты, версии и подверсии причин катастрофы "Курска".

Около полуночи по телевидению он же высказался более конкретно, что на борту "Курска" взорвались 3 или 4 торпеды. В результате такого взрыва примерно половина экипажа погибла мгновенно.

20 августа, воскресенье. В район катастрофы прибыло в час ночи (правда, это полярный день) норвежское судно с водолазами-глубоководниками. Более суток они готовились к вскрытию 9-го отсека, проводя предварительные тренировки на однотипной с "Курском" АПЛ "Орел".

21 августа, в понедельник, норвежские водолазы в 7 ч 45 мин. удалось вскрыть верхний люк 9-го отсека, а в 13 ч 00 мин. они открыли нижний (внутренний) люк 9-го отсека. Отсек оказался затопленным. После вскрытия 9-го отсека и его дистанционного обследования видеокамерой правительственная комиссия официально заявила, что весь экипаж "Курска" погиб и приняла решение свернуть "спасательную" операцию.

В 17 ч 11 мин. 21 августа начальник штаба СФ объявил о факте гибели всего экипажа "Курска".

22 августа, во вторник, на Северный флот прибыл Президент Российской Федерации В.Путин, а 23 августа в стране был объявлен траур.

Таковы основные хронологические факты трагедии "Курска" (хронология событий составлена по материалам СМИ, а также трем книгам, скороспело написанным о гибели "Курска").

Информация была путаная, порой противоречивая, и не только в СМИ (что понятно), а даже звучавшая из уст высших официальных лиц.

А ведь чем гадать о причинах трагедии, лучше было бы, как это в свое время сделали американцы, четко сказать - причина катастрофы не известна.

Более того и до сих пор никаких внятных объяснений случившемуся не последовало. Возможно, все будет выяснено после подъема "Курска". Но нам сейчас хотелось бы поговорить вообще о судьбе российского подводного флота, поискать, так сказать, первопричину наших бед.

В начале статьи мы уже коснулись этого вопроса, теперь продолжим - суть трагедии, на наш взгляд, в непродуманном строительстве флота, в неумении предвидеть и работать на перспективу. Заказчик - ВМФ - подчинен воле военно-промышленного комплекса. При этом положение усугубляется сегодня тем, что постепенно снижается квалификация офицерских кадров заказчика.

Сюда надо добавить особое обстоя-

тельство - отсутствие возможности у заказчика выбрать лучший корабль из нескольких предлагаемых образцов. Фактически конструкторские бюро стали проектными гигантами-монополистами и прежде всего это касается "Рубина" (ЦКБ-18). Это не значит, что там плохие специалисты, - нет. Там таланты! Но "Рубин" - монополист на создание кораблей, подобных "Курску". А нужны ли они, такие громадные подводные лодки?

Об этой проблеме как-то состоялась беседа с одним из наших самых авторитетных военных моряков, адмиралом флота Николаем Дмитриевичем Сергеевым. Он отметил, что 941-й проект фактически был ответом на программу США "Трайдент" (АПЛ типа "Огайо"), что касается проекта 949 ("Курск"), то это принципиально новый корабль для борьбы с авианосными ударными соединениями. Но зачем такой огромный?

А так получилось: создали новую ракету на твердом топливе, очень хорошая, надежная, но вес почти 100 тонн, вот и пришлось создавать подводную лодку под нее. Ведь у американцев "Огайо" тоже имеет огромные размеры и водоизмещение, правда, меньше "Тайфуна" почти в 2 раза. Но в США стратегические ядерные средства в основном вынесены в океан, на ракетные подводные лодки, а в СССР основные СЯС имеют наземное базирование. На такой довод Н.Д. Сергеев ответил с примесью горечи: "К сожалению, это наша беда, и, вероятно, она нам когда-либо аукнется". Николай Дмитриевич также считал, что слишком велика зависимость ВМФ от оборонно-промышленного комплекса страны.

Продолжая разговор о 949-м проекте, Николай Дмитриевич заметил, что расчеты показывали, что одна АПЛ с 24-мя крылатыми ракетами с высокой вероятностью уничтожала авианосец из состава АУГ. Это и было главным критерием. Других обоснований - ни финансовых, ни технических, ни тактических - не было.

Конечно, главное, каким требованиям должен отвечать корабль, диктует Военно-Морской Флот. Он заказчик. Но конструкторы, проектанты рассчитывают и его размерения, и количество боевого оружия, и другие данные, чтобы создаваемый корабль отвечал требованиям заказчика. Они своими расчетами, прогнозами должны найти оптимальный вариант подводной лодки. А уж потом дело заказчика - согласиться с предложенным или нет, а самое лучшее - выбрать из нескольких предлагаемых образцов наиболее подходя-

щий. Однако такое возможно только при высокой, здоровой конкуренции как проектантов, так и кораблестроителей. Без такого подхода никогда оптимального варианта любого корабля не создать.

Еще один из самых больных вопросов, связанных с подводным флотом: вероятно, никогда не будет создан подводный корабль, который был бы гарантирован не только от аварийных ситуаций, но и от возможной катастрофы даже в мирное время.

Но что же в таком случае надо делать, на что рассчитывать, какой выбрать путь?

Позволим себе напомнить некоторые принципиальные положения о Военно-Морском Флоте из новых документов, которые недавно были приняты.

Пожалуй, первый из таких документов - это Указ Президента Российской Федерации от 17 января 1997 г. № 11 "О федеральной целевой программе "Мировой океан", реализация которой невозможна без Военно-Морского Флота. Но в 1999 г. при обсуждении новой военной доктрины РФ, разработчики документа самовольно исключили из текста пункт о военно-морской стратегии России, которая весьма тесно увязывалась с программой "Мировой океан".

В марте прошлого года Президент РФ подписал Указ о Морской политике России, предусматривавший конкретные меры по реализации морской политики и возрождению морской мощи России до 2010 г. К Указу отдельно прилагался документ: "Основы политики РФ в области военно-морской деятельности", в котором были выделены приоритетные направления политики РФ в области военно-морской деятельности и меры по их реализации.

Итак, за 3 года мы имеем ряд глобальных государственных документов, напрямую касающихся Военно-Морского Флота. В них масса идей, рассуждений, формулировок, благих намерений, а если читать очень дотошно, то найдешь немало противоречий, простой набор терминов, огромное количество общих фраз.

Понять и усвоить их взаимосвязь, самую логику излагаемого подчас не под силу даже специалисту, не говоря о простом гражданине России. Но дело не в этом. Главное в том, что наблюдается значительный отрыв этих документов от реальной жизни Военно-Морского Флота, его практики, социального положения морского офицера.

На флотах плохо обстоят дела и с финансированием, и с ремонтом, и с утили-

зацией АПЛ, и с другими проблемами, и зримого улучшения, которое должно было бы быть от реализации принятых документов, нет. Невольно возникает вопрос: что толку в этих теоретических разработках, если речь идет уже не только о сокращении ВМФ, свертывании кораблестроительных программ, а просто о выживании как всего ВМФ, так и отдельных его крупных кораблей, системы базирования, обеспечения, социальной защиты самих моряков?

Думается, прежде чем заглядывать далеко в Мировой океан, следовало бы конкретно разобраться с материальной и социальной базой ВМФ.

Судите сами: на американском подводном флоте уже 33 года не было катастроф, мы же без войны на море, за последние 31 год потеряли четыре новейшие атомные подводные лодки. Потеряв в свое время "Трешер" и "Скорпион", американцы на десяток лет взяли тайм-аут. Даже в Арктику не ходили, пока не разобрались в причинах. Получается, что они учатся не только на своих ошибках, но и на наших. Мы же по-настоящему никаких выводов не сделали. Очень горько и обидно.

Вот уже год после гибели "Курска" остаются вопросы, на которые пока никто так и не дал ответа. Военно-промышленный комплекс вину возлагает на моряков, а Военно-Морской Флот - на промышленность. Мы продолжаем искать "стрелочника" вместо того, чтобы искать пути предотвращения катастроф или, по крайней мере, разработать практические рекомендации недопущения гибели оставшихся в живых членов экипажа. Считаем, что это два центральных звена в извлечении уроков из катастроф отечественных АПЛ.

В мирное время на первый план выступает гарантированное спасение экипажа терпящей бедствие подводной лодки. Почему же не спасли с "Курска" ни одного моряка? Почему соседние корабли рядом с "Курском" (в учении участвовало 30 кораблей) не слышали и не видели двух мощных взрывов, о которых не раз извещали СМИ и официальные лица, почему в посмертных записках, найденных у поднятых подводников, нет ни слова о взрывах?

Подавляющее большинство подводников считают, что гибель "Курска", как и предыдущие катастрофы атомоходов, связана в самой большой степени с колоссальным перенасыщением современных АПЛ всевозможной техникой, приборами, электроникой, с труднодоступностью контроля за техническим состоянием корабля и его оружием.

В этой связи можно утверждать, что чем сложнее конструкция, тем большая вероятность, в случае экстремальной ситуации, т.е. аварийное поступление воды из-за борта, пожар в отсеке и т.п., проявление ошибки в действиях экипажа. Следовательно, требуется конструкторская мысль, особое ее влияние, страхующее человеческую оплошность.

Но это лишь версии и рассуждения. Поэтому даже профессионалы, их логика не позволяет отмахнуться от мысли, что возможно в 1-м отсеке произошел объемный пожар, от которого и взорвался боезапас.

На наш взгляд, обеспечение жизнестойкости отсеков современной АПЛ должно стать задачей номер один для конструкторов и проектантов. Именно в этом надежда на решение проблемы сохранения герметичности на двух уровнях: отсека-корпус подводной лодки. На современных подводных лодках необходимо во всех звеньях повысить надежность конструкций, систем корабля, в том числе и коллективных средств спасения - всплывающих спасательных камер.

Это целиком относится и к системе подготовки экипажей как к борьбе за живучесть корабля, так и к индивидуальному спасению с глубин, на которой затонул "Курск". Безусловно, это потребует больших затрат, но они оправданы - ибо можно будет спасти большую часть экипажа. Что, на наш взгляд, необходимо предпринять немедленно?

1. Создать условия здоровой конкуренции между конструкторскими бюро и кораблестроительными заводами, позволяющей заказчику - Военно-Морскому Флоту - выбрать лучший образец нового или модернизированного корабля и таким образом заранее заложить гарантию безопасности жизнедеятельности сложнейшего сооружения, каким является атомная подводная лодка. В этой связи следует навсегда покончить с бесконкурентным созданием отечественных атомных подводных лодок. Это касается и современных дизельных ПЛ.

2. Известно, что вот уже не один год идет реформа Вооруженных Сил. Что это такое для ВМФ, кроме сокращения количества боеспособных кораблей, численности личного состава и других "урезаний"? Какие, конкретно, направления в ВМФ реформируются и в чем суть этих реформ? Думаем, не будет нарушением секретности, если об этом гласно объявить. Как обстоят дела с сохранением в строю ракетноосцев и многоцелевых АПЛ, не отслуживших и половины срока их жи-

недеятельности; изменяется ли структура соединений АПЛ в связи с их массовым сокращением, а следовательно, и система управления подводными лодками на флотах и в целом по ВМФ и т.д.

3. Гибель "Курска" и предыдущих атомных судов особо остро ставит вопрос о спасателях, действующих в открытом море и океане. Прежде всего, необходимо восстановить принцип: спасатели должны не только быть на флотах, но и постоянно, ежедневно тренироваться. Даже если они не понадобятся - это будет дешевле, чем гибель таких кораблей, как "Курск", не говоря уже о человеческих жизнях.

Конечно, очень важна исправная работа техники - батискафов и прочих глубоководных спасательных аппаратов. Но главное - подготовка самих спасателей. Их трудовой век недолог, и оттого так важно поддерживать постоянную смену поколений. Несколько лет разрыва - и драгоценный опыт можно потерять безвозвратно, не говоря уже о более глубоких принципиальных вопросах. Может быть, стоит возродить ЭПРОН?

4. Сегодня крайне важно восстановить на всех подводных лодках аварийно-спасательные буйи, которые после своего всплытия обеспечивают переговоры по телефону с терпящим бедствие экипажем. Да, они не пригодны для больших глубин, но гибнут лодки и на мелководье - "Курск" тому пример. Ведь эта трагедия - первый случай с АПЛ, когда за длительный период спасательных работ (более недели) не только не вызволено ни одного человека, но даже не было переговоров ни по телефону, ни по звукопроводной связи ни с одним человеком из тонущего экипажа.

5. Особое внимание должно быть уделено коллективным и индивидуальным средствам спасения экипажей подводных лодок. Всплывающая спасательная камера, рассчитанная для всего экипажа, "не сработала" ни при гибели "Комсомолец", ни при катастрофе "Курска". Это абсолютно ненормально и требует срочное вмешательство конструкторской мысли в эту проблему.

По индивидуальным средствам спасения - почему моряки не смогли воспользоваться аварийным люком в девятом отсеке? Ведь на большинстве подводных лодок до этого проекта (до "Курска") был предусмотрен вариант индивидуального спасения - через тубус отсека живучести. И этот метод, как правило, срабатывал исправно как в годы войны, так и в послевоенный период. В случае же с "Курском", как следует из посмертной записки капи-

тан-лейтенанта Дмитрия Колесникова, никто не смог подняться наверх. Почему? На этот вопрос должны ответить конструкторы.

6. Еще один важнейший вопрос! Способно ли государство сохранить на флотах профессиональные кадры? Для этого прежде всего должно быть наконец утверждено целевое и гласное финансирование Военно-Морского Флота. К этому следует добавить, что закон о статусе военных моряков срочно должен быть дополнен положением о плавательном цензе.

Такой ценз существовал со времен Петра Первого. Ни один морской офицер не имел права получить очередное воинское звание, пока не наплавает определенный срок и число миль на корабле. Тогда и в море, и на берегу руководители высоких рангов, как и командиры кораблей, будут иметь больше шансов не допустить технических или организационных ошибок. В свою очередь, плавательный ценз должен оплачиваться гораздо в большем объеме, чем служба на берегу.

7. Необходимо немедленно перейти к комплектованию экипажей атомных подводных лодок на 100% из контрактников. И никакой срочной службы на АПЛ!

И еще один больной вопрос подводных сил. Гласного, чуткого и особого внимания к подводникам государство пока не проявляет. Это видела вся страна, когда по телевизору показывали гарнизон Видяево, из которого в свой последний поход ушел "Курск". Это подтверждается и тем, с каким невниманием отнеслись к 95-летию подводного флота России.

Почему же до сих пор мы не можем (или не хотим?) расставить на свои места ценности, определяющие вес и значение России в мире?

Все, о чем мы здесь сказали - это наша боль, это нами выстрадано за многие годы. Мы оба, отец и сын, отслужили Отечеству на подводных лодках почти век! Один командовал атомной подводной лодкой и был заместителем командира дивизии АПЛ первого поколения, второй - командовал атомной подводной лодкой второго поколения и был начальником штаба дивизии атомных лодок третьего поколения.

Поэтому и боль за подводный флот, за погибший "Курск" - это наша личная боль и страдание. Такого повториться не должно...

Контр-адмирал в отставке Г. КОСТЕВ
Капитан 1 ранга запаса И. КОСТЕВ

О ДВУХ ПОДХОДАХ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ФЛОТА

Россия является одной из крупнейших морских держав мира. Это в первую очередь обусловлено ее географическим положением. Она омывается двумя океанами и тринадцатью морями, имеет протяженность морских границ свыше 38 тыс. км (общая протяженность государственной границы около 61 тыс. км), при этом в прибрежных районах проживает большинство всего населения страны. Морские торговые пути соединяют Россию со 125-ю государствами. Она имеет крупные торговый и Военно-Морской флоты.

На всем протяжении своей истории Россия вела упорную борьбу за выход к морям как государство, имеющее свои национальные интересы в Мировом океане. Однако ей не всегда хватает последовательности в осуществлении известного принципа, сформулированного Петром I, о том, что тот, который армию имеет - одну руку имеет, а армию и флот имеющий - обе руки имеет.

Но какой должна быть эта "вторая рука" и как определить принципы и структуру ее построения, какие строить корабли и сколько выделять на это средства - это вопрос, который на протяжении всего развития страны волнует общество и по которому ведутся жаркие дискуссии.

При этом в военной области сложились два взаимозависимых и взаимообусловленных подхода к решению этих проблем, в том числе и строительства флота. Один из них субъективный, представляющий систему взглядов на характер войны, способ ее подготовки и ведения. Он содержит в себе взгляды военно-политического руководства страны и изложен в таких документах, как военная доктрина, военная политика страны и прочие. Другой - объективный подход - основан на системе знаний о военном деле, законах и закономерностях военной науки, военного искусства, стратегии, тактики и т.п.

В частности, на разработку военной доктрины страны, в том числе и взглядов на строительство и использование Военно-Морского Флота, влияют факторы экономического, политического, социального, географического характера, а также военно-научные знания.

Если руководство страны при определении военной доктрины использует военно-научные знания, может быть выработана объективная военная политика. В противном же случае складывается субъективный подход, которому зачастую присущ авантюристический характер, отчего в накладе остаются Вооруженные Силы и их виды, развитие которых или стопорится, или отбрасывается назад.

В строительстве и развитии российского Военно-Морского Флота часто преобладал субъективный подход, в основе которого лежали финансовые и экономические факторы, и взгляды военно-политического руководства на роль и значение флота в обеспечении безопасности страны и ее национальных интересов.

Отход от взглядов Петра Великого на роль и значение флота мы видим в субъективистской политике Александра I, направленной на свертывание строительства кораблей и отведению военно-морским силам второстепенной роли "обороны отечественных пределов". Этим была заложена тенденция экономии на флоте.

Влиянием экономического фактора объясняются указания В.И.Ленина в 1921 г. председателю РВС Республики Л.Д.Троцкому о ликвидации военно-морского ведомства. В условиях выживания молодой Республики Советов, конечно, нельзя было думать о строительстве океанского флота. Однако со второй половины 1930-х годов на базе созданного в годы первых пятилеток мощного индустриального потенциала и быстро развивающейся отечественной науки началось строительство большого морского и океанского флотов.

О возрастании роли флота в системе Вооруженных Сил страны свидетельст-

зовало создание в 1937 г. Наркомата ВМФ. В 1939 г. его возглавил один из самых молодых наркомов того времени, выдающийся флотоводец, много ценного сделавший для развития Военно-Морских Сил страны, Н.Г.Кузнецов. К его заслугам следует отнести подготовку флота к войне и уверенное руководство действиями ВМФ, особенно при осуществлении взаимодействия его с сухопутными войсками на приморских флангах, а в послевоенный период он ставил вопрос о необходимости создания атомных подводных лодок, настаивал на начале строительства авианосцев и кораблей-ракетоносцев.

Примером субъективного подхода к строительству флота является волюнтаристская политика руководителя КПСС Н.С.Хрущева. Несмотря на благоприятные финансовые возможности, им был взят курс на строительство преимущественно подводного флота и свертывание строительства надводных кораблей, которые, как он считал, нужны стране лишь для парадов и визитов вежливости (его визит в Англию на крейсере "Свердлов").

С этим курсом не был согласен один из выдающихся флотоводцев СССР Главнокомандующий ВМФ СССР Адмирал Флота Советского Союза С.Г.Горшков, 90-летие со дня рождения которого отмечено в прошлом году. И здесь нельзя согласиться с мнением отдельных авторов, что его взгляды на проблемы строительства Военно-Морского Флота СССР неоднократно менялись. Будучи еще и политиком, он прекрасно понимал, что его противостояние с Хрущевым не увенчалось бы успехом. Но, переживая его правление, он смог воплотить в жизнь свою идею строительства одного из крупнейших военных флотов в мире. При С.Г.Горшкове флот вышел на просторы Мирового океана, стал вторым, а по многим позициям занял лидирующее место в мире. С 1963 г. советские корабли приступили к постоянному несению боевой службы.

Субъективный и объективный подходы в развитии ВМФ России действуют и ныне. Как следствие положительного процесса в развитии флотов, следует отметить проявление объективного подхода. Это выражается в разработке и принятии в последние годы ряда научно

обоснованных документов, способствующих формированию единой скоординированной государственной политики по совершенствованию и развитию флота для обеспечения национальных интересов России в Мировом океане, военной безопасности страны и повышения ее международного авторитета, укрепления безопасности судоходства, промышленной, хозяйственной и научной деятельности. Сюда следует отнести такие документы, как Концепция федеральной целевой программы "Мировой океан" (одобрена Указом Президента РФ №11 от 17 января 1999 г.), Указ Президента РФ от 4 марта 2000 г. "О совершенствовании морской деятельности Российской Федерации", "Основы политики РФ в области военно-морской деятельности на период до 2010 г."

Сейчас на очереди такой важный для флота документ, как "Военно-Морская доктрина". Ее законодательное утверждение определит на перспективу развитие и применение ВМФ России. В дальнейшем планируется, как отметил Председатель Государственной Думы РФ Геннадий Селезнев, подготовка законопроектов о морской политике России, о флоте, о единой судостроительной программе на 10-15 лет¹.

К положительным факторам можно отнести и выступления Президентов РФ, касающиеся дальнейшего развития и укрепления Военно-Морского Флота России: Б.Ельцина в 1997 г. на ТАРКР "Петр Великий" и В.Путина в 2000 г. на торжествах Военно-Морского Флота в г.Балтийске, где он, в частности, сказал: "...если мы хотим, чтобы Россия процветала и была мощной, самодостаточной и влиятельной страной в мире, мы обязаны уделять должное внимание флоту. И, разумеется, мы будем это делать. Россия не может существовать без Военно-Морского Флота, если претендует на ту роль, которую она играла до сих пор и намерена играть в будущем".

Такое заявление Президента РФ не случайно. Сейчас не исчезла внешняя угроза. Различия двух социально-экономических систем не оказались единственным фактором, вызывавшим напряженность в мире. На нашу страну оказы-

¹ См.: "Морской сборник", №4, - 1999. - С.8.

вается все более явное внешнеполитическое давление, которое подкрепляется демонстративной активностью кораблей стран блока НАТО у наших берегов. Об этом свидетельствует и тот факт, что при проведении августовских учений Северного флота в районе учения присутствовали три ПЛА блока НАТО: две американские и одна английская. По основной на сегодняшний день версии столкновение ПЛА "Курск" с одной из этих субмарин явилось причиной гибели нашего атомохода.

Пока у России еще остаются унаследованные от СССР Вооруженные Силы, КБ и предприятия военно-промышленного комплекса, в нынешней международной обстановке прямой военной угрозы России не существует. Но что будет через 10-15 лет, когда это наследство окончательно растратится? Поэтому необходимые меры нужно принимать сейчас: современную армию, и особенно флот, за считанные месяцы не построить, а восстановить утраченное - потребуются десятилетия.

Отсюда ясно видно, что России на современном этапе необходим сильный, океанский, сбалансированный флот. Для этого нужно уже сейчас начинать строить все типы кораблей, а особенно атомные подводные ракетоносцы и авианосцы.

О необходимости строительства ПЛАРК говорит и тот факт, что стратегические ядерные силы блока НАТО перемещаются в океан. Это, в частности, четко прослеживается в тенденции развития договорных процессов по ограничению и сокращению стратегических ядерных вооружений. Здесь акцент делается на смещение ядерного потенциала на системы морского базирования, доля которых у США к 2003 г. будет составлять 60%, а в дальнейшем - 100%, у Франции - свыше 80%, у Великобритании - до 100%.

В России последний такой корабль - атомоход 667БДРМ проекта был введен в состав ВМФ в 1990 г. В ноябре 1996 г. началось строительство подводных ракетоносцев типа "Юрий Долгорукий". В свое время в СССР ежегодно вводилось в состав флота до 12 атомных подводных лодок, из которых шесть были с баллистическими ракетами. На строительство ракетной подводной лодки страте-

гического назначения и ввод ее в боевой состав ВМФ требовалось 5-6 лет. Сейчас руководство Военно-Морского Флота стремится, чтобы первые ПЛА типа "Юрий Долгорукий" стали в строй в ближайшие 2-3 года. Заводы готовы это осуществить, но все зависит от возможности государства финансировать эту важную программу.

К сожалению, сейчас, как и в прежние времена, отрицательную роль продолжает играть финансовый фактор. Тяжелый экономический кризис, потрясший страну в последнее десятилетие XX века, привел к резкому снижению финансирования армии и флота, всех видов военной деятельности.

В 2001 г., как и в предыдущие годы, на оборону планируется выделить 2,82% от ВВП страны, что соответствует порядка 6 млрд.долл., и составляет 2% от американского военного бюджета. При одинаковой численности вооруженных сил российский военный бюджет вдвое меньше индийского и в 1,5 раза меньше турецкого, хотя у Анкары армия наполовину меньше российской.

Этих денег, выделяемых на оборону, едва хватает на то, чтобы рассчитаться с новой волной сокращаемых офицеров, выплачивать войскам мизерное жалование и поддерживать в "полуживом" состоянии военно-промышленный комплекс.

Ожидать от государства выделения новых средств на оборону не приходится. Это связано с тем, что Россия в настоящее время входит в период существенного роста выплат по внешним кредитам. Если в 1996-1997 гг. расчеты на обслуживание внешнего долга составили 17-18% доходов федерального бюджета, то в 1998 г. возросли до 33%. Предполагаемое последующее увеличение доходов бюджета страны, связанное с ростом ВВП, будет поглощаться увеличивающимися расходами на обслуживание внешнего долга. При этом наши государственные долги иногда не только не уменьшаются, но и имеют тенденцию к росту. Как отметил в телевизионном интервью 4 декабря 2000 г. Президент РФ В.В.Путин, из-за неправильно проведенной российским правительством реструктуризации долг Парижскому клубу, составлявший 35 млрд.долл., после выплаты ему 17

млрд.долл., оказался равным 42 млрд.долл.

Но даже из этого мизерного военного бюджета доля, выделяемая флоту, ничтожно мала. Наблюдается постепенное снижение доли ассигнований ВМФ в бюджете Министерства обороны РФ: с 15,6% в 1995-1996 гг. до 13,9% в 1999 г. Это все более затрудняет не только развитие ВМФ в XXI веке, но и текущее материально-техническое содержание флота, как наиболее сложного в техническом отношении вида Вооруженных Сил (для сравнения в США в 2000 г. на ВМС расходовалось 32%, ВВС - 30%, на сухопутные войска - 24%, на центральный аппарат, управления и организации центрального подчинения - 14% военного бюджета). И такое распределение средств происходит, несмотря на то что Военно-Морской Флот считается одним из наиболее наукотехнически- и производственноемким видом Вооруженных Сил. Его нельзя построить в одночасье. От начала проектирования крупного корабля до его вступления в строй проходит не менее 10 лет. Перед Первой и Второй мировыми войнами нам не хватило 3-4 лет для ввода в строй самых крупных и мощных современных кораблей.

Анализ состояния и перспектив развития на ближайшие 25-30 лет ВМС развитых стран показывает, что все они продолжают укреплять и совершенствовать военно-морскую компоненту своих вооруженных сил. При этом, по оценке специалистов, доля ВМС в боевой мощи, например, стран НАТО в ближайшей перспективе возрастет в два раза.

Все это свидетельствует о том, что отечественный ВМФ строить надо именно сейчас без каких-либо промедлений. Что для этого необходимо?

Прежде всего скорейшее принятие Морской доктрины РФ и на ее основе выработка Закона о морском флоте России и создание единой двухэтапной судостроительной и кораблестроительной программ РФ на 10-15 и 20-25 лет.

Следовало бы также уточнить содержание федерального Закона "О бюджетной классификации" в смысле установления приоритетности финансирования тех или иных видов Вооруженных Сил или военных программ, четкой ответственности правительства (или Министра обороны) перед Федеральным собранием

за расходование средств, состояние и обеспечение войск и сил вооружением и техникой.

К сожалению, в вопросах финансирования Министерство обороны РФ, ключевые посты в котором занимают представители армии, более радеющие за свои виды войск, занижает денежные средства на строительство флота. ВМФ должен финансироваться не по остаточному принципу, а отдельной, защищенной, статьей бюджета РФ, не вливаясь в общевоинской. Программа военного кораблестроения должна, по примеру других морских держав, рассматриваться и утверждаться не только органами исполнительной власти, но и законодательными органами, что выведет научно-техническую политику на подлинно государственный уровень.

Даже несмотря на то, что денег, выделяемых российским правительством на строительство флота, явно не хватает, его построить можно.

Для этого прежде всего следует использовать свои же внутренние резервы. На одном из последних заседаний Совета безопасности в декабре 1999 г. обсуждался вопрос об использовании в транспортных целях выведенных из боевого состава ВМФ атомных подводных лодок, ожидающих утилизации, на которую нет ни средств, ни промышленных мощностей. Такой эксперимент был произведен в 1995 г., когда АПЛ пр. 949 А Северного флота по договоренности командования СФ с руководством одного из заполярных предприятий, обогнув подо льдом с севера Новую Землю, доставила в назначенное место несколько тонн продовольствия.

Можно признать рациональным переоборудование под указанные цели более 15 АПЛ проектов 667Б и 667 БД постройки 1972-1974 гг. При замене их ракетных отсеков на транспортные и загрузке в них 2 тыс. т грузов их запас плавучести уменьшится с 35% до 20,5%, что позволит им всплывать не только в полыньях и разводьях, но и в сплошном льду толщиной до 1,5 метров. Если переоборудовать АПЛ пр. 941 ("Тайфун"), то встроенный вместо ракетных шахт грузовой отсек может принять до 10 тыс. т грузов. При полной загрузке такая лодка может всплыть во льдах толщиной 2,5 метра.

Передача таких АПЛ во фрахт (под государственным контролем) отечественным и иностранным компаниям, учитывая быструю оборачиваемость по коротким транспортным магистралям (вдвое короче, чем через Суэцкий канал и Индийский океан) до портов Азиатско-Тихоокеанского регионов, может принести государству годовой доход до 4-5 млрд. долл., на которые можно содержать российский флот и строить корабли для него. Постройка же новых подводных танкеров водоизмещением до 50 тыс. т позволит в кратчайшие сроки освоить нефтегазовые месторождения на континентальном шельфе российского сектора Арктики. Можно будет забирать добытое топливо прямо у добывающих платформ. Это позволит увеличить доходы государства еще на порядок, что вдвое превысит весь нынешний бюджет Российской Федерации. Кроме того, использование во фрахте подводных транспортов обеспечит новыми мощными атомными ледоколами трассы Севморпути, что позволит превратить его (в смысле валютных доходов) в золотой запас России, равный прибыли от эксплуатации Суэцкого и Панамского каналов вместе взятых².

Деньги на строительство флота можно также изыскать, обратившись к населению страны. Такие движения по сбору средств на нужды флота в стране разворачивались неоднократно: перед Первой мировой войной и после окончания Гражданской войны, а также в годы Великой Отечественной войны.

В настоящее время мы наблюдаем развитие шефской помощи морякам и флоту. В большинстве случаев это выражается в помощи кораблям со стороны тех городов, имя которого носит тот или иной корабль. Однако сейчас, когда необходимо строить новые современные корабли, думается, было бы целесообразным обратиться ко всему населению страны, к губернаторам и мэрам крупных городов за помощью в строительстве этих морских объектов.

Корабли назвать именами тех городов, которые эту помощь окажут. Москва и Санкт-Петербург смогли бы осилить

строительство авианосца, а Новосибирск, Волгоград, Екатеринбург и т.д. - по одному атомному ракетному кораблю. Мэры других городов, губернаторы краев и областей смогли бы взять шефство над строительством других морских объектов.

И такой почин уже есть. Кораблестроители Государственного производственного объединения "Севмашпредприятие" из г. Северодвинска поддержали инициативу постройки нового АПЛ "Курск" за счет народных пожертвований³.

При этом некоторым средствам массовой информации следует повернуть свою работу на 180 градусов и пропагандировать службу в армии и на флоте, освещать соревнования за быстрейший ввод в строй подшефных городов и краев кораблей, состояние финансирования их строительства.

Из вышеизложенного видно, что роль и значение Военно-Морского Флота России на современном этапе неизмеримо возрастает. Для успешного решения поставленных перед флотом задач думается, было бы целесообразным выделить флот в отдельное министерство. Это давно практикуется во всех ведущих морских державах мира (США, Великобритания, Франция и другие). Исходя из собственного опыта, мы видим, что до 1917 г. мы имели морское министерство, а в 1937 г. был образован Наркомат Военно-Морского Флота, ставший впоследствии министерством.

Весь опыт строительства и развития Военно-Морского Флота свидетельствует о том, что многих ошибок субъективистского характера можно было избежать, если бы флот функционировал как отдельное самостоятельное министерство. И в настоящее время такой возможностью необходимо воспользоваться. В условиях тяжелого экономического положения страны - это один из реальных путей скорейшего построения современного океанского флота.

**Капитан 1 ранга в отставке
Л. ГОРОЖАНИН,**

кандидат исторических наук, доцент

² См.: "Независимое военное обозрение", №2. - 2000. - С.3.

³ См.: "Красная Звезда", - 2000. - 27 сентября. - С.3.

Для отечественной штурманской науки

С давних времен известно, что одним из основных требований, предъявляемых к мореплаванию и тем более военному кораблевождению, является проблема точности. Эта проблема еще издавна привлекала к себе внимание передовых моряков и выдающихся ученых всех времен. Так, в 1569 г. совершил революционный переворот в морской картографии фламандский математик и географ Герард Кремер, больше известный под латинизированным именем Меркатор. Он в Дуйсбурге создал знаменитую меркаторскую карту, которая получила исключительно широкое распространение и до наших дней не утратила своего значения. Знаменитому астроному Тихо Браге удалось добиться высокой точности измерений на инструментах без оптических приспособлений путем разработки новых методов наблюдений. Тихо Браге составил новые точные солнечные таблицы и уточненный каталог 800 звезд. По многолетним наблюдениям за планетой Марс его помощнику немецкому ученому Иоганну Кеплеру удалось открыть законы движения планет. Великий английский физик, астроном и математик Исаак Ньютон в 1668 г. обосновал идею теории устройства секстана.

В России к разработке теоретических вопросов в области мореплавания были привлечены известные ученые Петербургской Академии наук. Л. Эйлер разработал новую теорию движения Луны, позволившую существенно повысить точность определения долготы места. Д. Бернулли написал трактат по гидродинамике, который лег в основу теории гидродинамических лагов. Неоценимый вклад в развитие штурманской науки внес русский ученый М.В. Ломоносов. В 1759 г. он представил в Петербургскую Академию наук доклад "Рассуждение о большой точности морского пути". Это была, по сути, программа обеспечения безопасности плавания. В ней впервые

указано на необходимость создания теории земного магнетизма, морских течений, разработки методов предсказания погоды. Для повышения точности счисления пути корабля М.В. Ломоносов предложил ряд приборов оригинальной конструкции: самопишущий компас (пробораз современного курсографа), клизомер или дрейфомер - прибор для определения угла ветрового дрейфа, дромометр - прибор для определения скорости корабля относительно воды (пробораз вертушечного лага), солометр - прибор для определения скорости направления течения. М.В. Ломоносов работал над созданием секстана с искусственным горизонтом, занимался конструированием морских пружинных часов, близких к хронометру. Однако производство отечественных хронометров в России было налажено только в середине XIX века. Для наблюдения за Солнцем М.В. Ломоносов предложил поставить перед зеркалом секстана цветные стекла (светофильтры), а также указал на преимущества азимутальных наблюдений при определении места по небесным светилам. Заботясь о накоплении мореходного опыта, М.В. Ломоносов предложил издавать книги с опытом всех плаваний, наметить план исследований в будущих плаваниях. Таким образом, к концу XVIII века кораблевождение вступило на путь своего научного развития.

Мореплавателей стал интересовать вопрос о точности и ошибках наблюдений при морских обсервациях с научной точки зрения. Уже в первой в истории российского флота кругосветной экспедиции шлюпов "Надежда" и "Нева" в 1803 г. под командованием молодых, но опытных моряков капитан-лейтенантов И.Ф. Крузенштерна и Ю.Ф. Лисянского велись научные наблюдения, развивалось мореходное искусство, практически уточнялись места островов и мысов, устранялись многочисленные картогра-

фические погрешности в местах, ранее определенных иностранными мореплавателями. В 1815 г. И.Ф.Крузенштерн, обобщив результаты экспедиции и других плаваний, составил "Атлас Южного моря", надолго ставший руководством для плавания в Тихом океане. Этот труд был издан на многих языках. Первое кругосветное плавание русских моряков открыло новую эпоху - дальние походы стали обычным явлением в жизни российского флота и значительно обогатили штурманскую науку. Кругосветные и дальние океанские плавания русских кораблей стали регулярными. С 1803 по 1855 гг. совершено 41 плавание. Особое, непреходящее значение имеют выдающиеся научные достижения моряков и ученых, участвовавших в этих походах. Командиры шлюпов, бригов, фрегатов, барков В.М.Головнин, Ф.П.Врангель, Ф.П.Литке, О.Е.Коцебу, Г.И.Невельской отличались широким морским кругозором, образованностью, пытливым. Эти моряки, воспитанники Навигацкой школы, были верны традиции, заложенной И.Ф.Крузенштерном и Ю.Ф.Лисянским, служить не только флоту, но и науке. Потомки высоко оценили заслуги первого русского кругосветного мореплавателя и исследователя, установив на набережной Лейтенанта Шмидта в Санкт-Петербурге на гранитном постаменте бронзовую фигуру адмирала со скрещенными на груди руками.

Огромным вкладом в штурманскую науку стали 56 крупных географических открытий русских моряков. С карты мира исчезло множество "белых пятен" и разных ошибок. О подвигах моряков, об их славе говорят многочисленные русские имена и названия на карте мира. Исключительную роль сыграла экспедиция Ф.Ф.Беллинсгаузена и М.П.Лазарева на шлюпах "Восток" и "Мирный" в 1830 г. Существование ледового континента перешло из области легенд в реальность, стало научно доказанным фактом.

В начале XIX века к вопросу о точности морских обсерваций стали подходить более строго с указанием вероятнейших пределов измерений. Впервые это сделал русский мореплаватель, гидрограф, подпоручик корпуса флотских штурманов П.К.Пахтусов. Неимоверные лишения, чудовищное напряжение сил оборвали жизнь П.К.Пахтусова в 36 лет. Но этот мо-

ряк огромного мужества и необычайной целеустремленности успел сделать очень много. В результате двух его экспедиций на картах Новой Земли вместо пунктира появилось точно очерченное южное побережье, впервые нанесена линия значительной части восточного и западного берегов. Так появились первые научные данные о Новой Земле, был собран огромный материал для лоции Карского моря, составлены таблицы приливов-отливов. Около 100 географических названий было закреплено им на морской карте. Уже в 1835 г. по путям, проложенным П.К.Пахтусовым, прошло безаварийно 118 судов поморов, тогда как в 1831 г. здесь побывало лишь одно судно.

За совершенный П.К.Пахтусовым подвиг и большой вклад в штурманскую науку штурманы военно-морского флота на собранные собственные средства соорудили в Кронштадте в 1886 г. памятник П.К.Пахтусову - русскому мореплавателю и гидрографу, исследователю Новой Земли.

По мере совершенствования наших знаний еще в глубокой древности на основании взаимной связи случайности и необходимости стали изучать способы и методы вскрытия необходимости через случайности. Эта наука была названа теорией вероятности. Раздел этой науки, занимающийся изучением закономерностей измерений с количественной стороны, которым подчинены случайные погрешности измерений, была названа теорией случайных погрешностей.

Теория вероятностей, как математическая наука, появилась в середине XVII века. В настоящее время она превратилась в стройную полноценную ветвь математики, стоящую на уровне передовой фундаментальной науки. В этом большая заслуга принадлежит и ученым России.

Первые научные теории измерений были заложены трудами ученых-математиков. В 1806 г. французский математик А.Лежандр предложил метод наименьших квадратов (МНК) для обработки избыточного числа измерений, отягощенных только случайными погрешностями. "Король математиков" К.Ф.Гаусс опубликовал теоретическое обоснование этого метода в 1809 г. В дальнейшем эти научные теории обогащались трудами выдающихся русских ученых. В 1846 г. русский

математик В.Я.Буняковский написал первый строго научный курс по теории вероятностей. Гениальный русский математик П.Л.Чебышев совместно со своими учениками и лучшими продолжателями А.М.Марковым и А.М.Ляпуновым впервые дали доказательства закона больших чисел и ряд теорем теории вероятности. После трудов этих ученых все выведенные ранее теоремы явились вытекающими из них следствиями и частными случаями.

Новую эпоху в развитии теории вероятностей открыли выдающиеся советские ученые А.Н.Колмогоров, А.Н.Чеботарев, Л.С.Пантрягин, А.Я.Хинчин, Ю.В.Линник, Е.С.Венцель и другие. Их труды по математической статистике, теории оптимизации, теории случайных функций послужили теоретической основой для совершенствования традиционных и создания принципиально новых, более эффективных приемов расчета и анализа погрешностей при решении задач кораблевождения.

Однако достаточно полная научная разработка вопросов о точности при морских наблюдениях была выполнена советскими моряками и учеными после разработки обобщенного метода линий положения, основателем которого является профессор, лауреат Государственной премии, контр-адмирал В.В.Каврайский. Новый метод послужил началом для теоретического исследования и практического решения многих задач кораблевождения, в частности, способов вычисления координат обсервованного места и оценивания его точности. Большой вклад в развитие теории случайных погрешностей внес профессор, вице-адмирал Н.Н.Матусевич, который был одним из первых учителей советских штурманов, профессор, капитан 1 ранга А.П.Ющенко, профессор, капитан 1 ранга А.П.Белобров. Следует отметить, что контр-адмирал А.Д.Козлов один из первых начал популяризацию и широкую пропаганду современной теории погрешностей для внедрения в штурманскую практику. В 1954 г. впервые была издана книга А.Д.Козлова "Оценка точности определения места корабля". В 1956 г. вышла книга А.П.Ющенко "Способ наименьших квадратов", а в 1959 г. - книга Н.Ю.Рыбалтовского "Математическая обработка задач судовождения". В

1969 г. издана монография В.Т.Кондрашихина "Теория ошибок и ее применение к задачам судовождения". По этим трудам обучалась целая плеяда моряков, ученых и специалистов по кораблевождению.

На практике, при оценке точности кораблевождения, постоянно приходится иметь дело с измерениями, систематические погрешности которых превосходят по величине случайные погрешности измерений. Поэтому обработка результатов измерений, отягощенных систематическими погрешностями, явилась одной из наиболее насущных проблем обработки наблюдений. Впервые эта проблема была поставлена в 1821 г. К.Ф.Гауссом в статье "О наилучшей комбинации измерений". Он писал, что достаточно полно разработал теорию метода наименьших квадратов для случая, когда результаты измерений отягощены только случайными погрешностями. Теперь же он готов предъявить доказательства метода для обработки результатов измерений, отягощенных систематическими погрешностями. В феврале 1855 г. К.Ф.Гаусс скончался, но ни теории, ни метода, о котором он писал 145 лет тому назад, моряки-ученые и практики так и не узнали. Развитие получила лишь теория случайных погрешностей. Высказывались утверждения, что общую теорию систематических погрешностей создать невозможно. И только спустя много лет настоятельно стала возрастать потребность практической значимости систематических погрешностей. Частично этой проблемой занимались наши выдающиеся ученые-моряки и геодезисты В.В.Каврайский, Н.Н.Матусевич, А.П.Ющенко, А.С.Чеботарев, Ю.В.Кемниц, В.Н.Зимовнов, В.А.Коугия, В.Т.Кондрашихин, М.М.Лесков, В.В.Вейхмонд и другие. Однако наиболее существенный вклад в проблему основных свойств систематических погрешностей, их влияние на точность измерений и оценок искомых величин, способов обработки результатов измерений, отягощенных систематическими погрешностями, внес корифей штурманского дела, военный штурман, педагог, ученый, член-корреспондент Международной академии высшей школы, доктор технических наук, профессор, капитан 1 ранга М.И.Скворцов. Его первые работы в этой области относятся к

50-60-м годам. В 1974 г. им впервые издан учебник для офицеров ВМФ, курсантов и преподавателей военно-морских училищ "Теория и практика решения задач кораблевождения с учетом влияния систематических ошибок". В 1980 г. он издает книгу "Систематические погрешности в судовождении".

Считая, что обработка результатов измерений, отягощенных систематическими погрешностями, является одной из существенных проблем современного кораблевождения, спустя 128 лет после смерти К.Ф.Гаусса, который не успел решить эту проблему, патриот штурманской службы М.И.Скворцов успешно решил эту задачу.

Основной жизненный принцип М.И.Скворцова - ставить штурманское дело в неразрывной связи теории с практикой. В результате в 1983 г. он выполнил актуальнейшее исследование и создал труд "Аддитивная теория погрешностей навигационных измерений с приложениями к задачам судовождения". Его труд лег в основу многих разработок и практических рекомендаций по повышению точности плавания кораблей ВМФ.

Среди научных и методических изданий, связанных с повышением точности кораблевождения, занимают многочисленные труды ученых-моряков, преподавателей военных учебных заведений: П.П.Скородумова, В.Ф.Паластрова, М.И.Скворцова, А.И.Сорокина, В.С.Болдырева, Б.Н.Беляева, Г.П.Попееко, Н.М.Груздева, А.В.Николаева и В.О.Рамма, В.А.Михальского, Р.А.Скубко, М.Н.Андреева, С.М.Трахтмана и других.

Новый этап развития кораблевождения характеризуется автоматизацией и комплексированием решения задач кораблевождения. Внедрению в практику методов и средств автоматизации кораблевождения и применению их на кораблях и подводных лодках ВМФ способствовали руководители Гидрографической службы ВМФ, НИИ ВМФ и штурманской службы флотов: А.И.Рассохо, А.Н.Мотрохов, А.В.Федотов, Ю.И.Жеглов, Р.А.Зубков, В.И.Алексин, Д.Э.Эрдман, А.Н.Яковлев, В.В.Владимиров, А.П.Бурсевич, Н.И.Неупокоев, А.С.Смирнов и другие.

Возникновение новых фундаментальных наук - кибернетики, информатики, исследования операций, бурное развитие вычислительной техники ведут к су-

щественным изменениям и в прикладных науках. Современное кораблевождение немыслимо без применения методов теории случайных функций, оптимальной обработки информации, теории надежности. Теория случайных функций служит основой современных методов определения и учета поправок штурманских приборов, анализа точности счисления пути корабля, оценивания влияния изменчивости течения на точность определения поправки лага и аванса на мерной линии. Эти вопросы более 35 лет тому назад уже ставились практиками и отдельными моряками - учеными, но, к сожалению, в современных учебниках и учебных пособиях отражения не получили.

Современная вычислительная техника делает возможным применение методов наименьших квадратов и его модификаций (обобщенный метод наименьших квадратов, метод последовательного уточнения искомых величин и т.д.), к решению весьма широкого круга задач кораблевождения. Назрела необходимость в программы и курсы обучения будущих штурманов включить для изучения символику алгебры матриц, ибо без этого невозможно изложение общности, лаконичности и наглядности. Ставка в существующих учебниках по кораблевождению на морально устаревшие программируемые микрокалькуляторы еще более сужает круг решаемых задач.

Современный учебный процесс в военно-морских институтах, готовящих штурманов ВМФ, требует соответствующего компьютерного обеспечения. В учебный процесс должны включаться современные персональные электронно-вычислительные машины. Только с помощью их все операции алгебры матриц легко выполняются по стандартным программам. Встала острая необходимость овладения штурманским составом соответствующим математическим аппаратом и современными алгоритмическими языками, реализуемыми в современных персональных ЭВМ. Хочется верить, что процесс реформирования высшей школы решит эту задачу в ближайшее время. Иначе мы безнадежно отстанем в процессе подготовки штурманов ВМФ от морских стран мира.

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

Спасение экипажей аварийных подводных лодок

ОПЫТ РОССИЙСКОГО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА (1904-2000 гг.)

Катастрофы атомных подводных лодок "Комсомолец", а затем "Курск" еще раз показывают, что и сегодня подводное плавание сопряжено со значительным риском.

История российских подводных сил содержит немало мрачных страниц. Так, один из первых русских подводников, старший офицер подводной лодки "Дельфин", первой боевой субмарины Российского флота лейтенант Черкасов стал жертвой аварии - второй по счету в истории мирового подводного флота.

"Дельфин" затонул 16 июня 1904 г. из-за ошибки самого Черкасова. Командуя лодкой в отсутствие командира, он, подав команду на погружение, забыл закрыть крышку рубочного люка. Лодка легла на грунт на мелководье, в одном из рукавов Невы, недалеко от места его впадения в Финский залив, на глубине не более семи метров. Но этого оказалось достаточно, чтобы лишь 10 подводников остались в живых из 35, находившихся на борту в момент аварии.

"Дельфин", подводное водоизмещение которого составляло всего 123 т, подняли на поверхность через несколько часов. Корабль недолго находился в ремонте, а затем в составе российской Тихоокеанской эскадры принял участие в действиях, которые русский флот вел в Японском море. 4 мая 1905 г. "Дельфин" затонул вновь из-за взрыва испарений моторного топлива. В этой аварии погиб один матрос.

19 марта 1906 г. подводные лодки выделили из класса миноносцев. Они стали самостоятельным родом сил Российского императорского флота. В течение нескольких лет подводный флот значительно вырос и в количественном, и в качественном отношении. Одновременно рос и список его безвозвратных потерь.

В мае 1909 г. линейный корабль "Ростислав", имевший водоизмещение 8880 т, протаранил 177-тонную подводную лодку "Камбала", которая немедленно затонула. 20 человек из состава ее экипажа погибли.

1 июля 1917 г. ошибка личного состава

послужила причиной гибели подводной лодки АГ-15. В этой катастрофе флот потерял 15 подводников.

К середине 1910 г. спасение потерпевших в авариях на подводных лодках стало одной из главных проблем отечественного флота, а всестороннее развитие средств, предназначенных для спасения - одной из приоритетных.

14 июля 1915 г. в строй вступило спасательное судно "Волхов", предназначенное для подъема затонувших подводных лодок. Это был 96-метровый катамаран водоизмещением 2440 т. Его оборудование позволяло осуществлять подъем подводных лодок всех типов, существовавших в то время. В период восстановления РККФ "Волхов" был основательно отремонтирован и назван "Коммуна".

С начала 1920-х и до конца 1930-х годов "Коммуна" приняла участие в ряде операций по подъему затонувших подводных лодок. Были подняты АГ-15 (470 т), "Единорог" (780 т), L-55 (890 т), Б-9 (780 т), Б-3 (780 т), М-90 (254 т). Последнюю, затонувшую 15 ноября 1938 г., подняли уже на следующий день.

Вместе с тем, с начала и до конца 1930-х годов спасли только одну подводную лодку, в то время, как 177 советских подводников погибло в авариях и катастрофах.

В 1941-1945 гг. кроме подводных лодок, потерянных в результате боевых повреждений, ВМФ лишился еще 10 подводных лодок, включая две типа М, затонувших из-за случайного подрыва на своих минных заграждениях под Владивостоком.

Тем не менее, за годы войны спасательные службы ВМФ помогли сохранить жизнь 88 подводникам из состава экипажей потерпевших аварию подводных лодок. В то же время 93 человека, находившихся на борту этих кораблей, погибли.

Фактически с конца 1910-го и до середины 1940-х годов советский ВМФ страдал от недостатка соответствующих современным требованиям спасательных средств: командование не могло развивать одновременно и боевой, и вспомогательный флоты из-за хронического дефицита денежных средств и материальных ресурсов. Тогда флотское командование считало, что денежные средства и ресурсы в первую очередь следует направлять на строительство военных кораблей. Особенно жестко этой линии оно следовало в военное время. Очевидно поэтому, в начале войны, Народный Комиссар ВМФ принял решение переоборудовать "Коммуну" в плавбазу подводных лодок. Вскоре после окончания Второй мировой войны судно исключили из корабельного состава.

26 мая 1950 г. после нескольких лет пребывания в консервации "Коммуну" отбуксировали во Флиссинген (Нидерланды) для ремонта и модернизации. В июле 1951 г. ее вновь включили в корабельный состав флота как судно-спасатель подводных лодок. В 1954 г. "Коммуна" приняла участие в очередной спасательной операции, которая завершилась подъемом малой подводной лодки Балтийского флота М-200 (350 т). В 1968 г. "Коммуна" была переведена в Севастополь и использовалась по прямому назначению до начала 1990-х годов.

И все же в течение первого послевоенного десятилетия средства, предназначенные для спасения личного состава аварийных подводных лодок, не получили развития в той мере, в какой это требовалось. Аварии малых подводных лодок М-200, М-259, М-296 (1956 г.), так же как и гибель М-351 (1957 г.), ясно показали, что аварийно-спасательные службы Военно-Морского Флота реально не способны решать свойственные им задачи. Поэтому по решению главного командования ВМФ в 1960-1966 гг. были построены восемь больших спасательных судов типа "Прут" водоизмещением 3220 т. Каждое из них оборудовали двумя подъемными кранами, подводными декомпрессионными камерами, спасательными камерами и водолазными колоколами. Кроме того, в 1961-1962 гг. ввели в строй одиннадцать

930-тонных судов, предназначенных для спасения экипажей подводных лодок, созданных на базе 860-тонных морских тральщиков проекта 264. Во время реконструкции эти суда оборудовали водолазными колоколами, декомпрессионными камерами и специальными медицинскими декомпрессионными камерами. Кроме того, каждое имело на борту 10-тонный кормовой подъемник и спасательную камеру.

Пока принимались срочные меры по усилению судового состава аварийно-спасательной службы, советский ВМФ потерял еще две подводные лодки. 2 января 1962 г. океанская подводная лодка Северного флота Б-37 была полностью разрушена взрывом торпед, хранившихся в первом отсеке. В момент катастрофы лодка находилась в базе, а ее экипаж проводил осмотр и проращивание оружия и технических средств, в котором принимали участие представители штаба соединения и специалисты его береговых служб. От взрыва погибли 122 человека - все находившиеся на борту Б-37, личный состав, работавший на причале, а также люди из двух носовых отсеков подводной лодки С-350, стоявшей борт о борт с Б-37. Очевидно, что в подобных случаях средства, предназначенные для спасения подводных лодок, были практически бесполезны. Так же, как и в случае, который произошел на Севере годом раньше, когда 27 января 1961 г. внезапно прервалась радиосвязь между штабом Северного флота и средней ракетной подводной лодкой С-80. Срочный поиск подлодки, организованный в районе ее предполагаемого местонахождения сразу же после потери связи, результатов не дал. Неудачными оказались и другие попытки найти исчезнувший корабль. Поэтому причины и место гибели С-80 в течение многих лет оставались неизвестными. Только в конце 1960-х годов погибшую лодку, лежавшую на дне Баренцева моря на глубине 200 м, случайно обнаружило рыболовное судно.

Проблема заключалась в том, что до этого в мировой практике подъема затонувших подводных лодок 93-метровая глубина считалась предельной. Поэтому приступить к операции по подъему С-80 сразу же после ее обнаружения не удалось. Потребовалось провести значительные технические и организационные работы с целью тщательной подготовки операции. К примеру, пришлось сконструировать и изготовить специальное подъемное

устройство грузоподъемностью в 400 т для захвата корпуса подводной лодки. Кроме того, из кораблей и судов Северного флота сформировали специальное спасательное соединение. В итоге активная фаза операции заняла всего 34 дня, а подготовительный период продолжался в течение года. Основа успеха при выполнении подобного рода работ - надлежащая организация спасательной операции, а также современные спасательные средства. Перед началом спасательной операции было введено в строй новое спасательное судно "Карпаты" водоизмещением 20 тыс.т (проект 530). Тогда это было наиболее совершенное спасательное судно. Оно имело кормовую часть особой конструкции с двумя 750-тонными подъемными устройствами, которые могли работать в паре, а также 100-тонное подъемное устройство, один 60-тонный и два 10-тонных крана. Наряду с этими механизмами и устройствами на нем имелись спасательный колокол, два подводных аппарата и несколько декомпрессионных камер. Особо необходимо отметить, что в это время, когда готовилась операция по подъему С-80, в советском ВМФ было достаточно хорошо подготовленных и опытных водолазов-глубоководников. Во время проведения судоподъемных работ они осуществили 54 погружения самостоятельно, 67 раз в глубоководной камере и 20 раз погружались в глубоководной камере для обследования затонувшей подводной лодки. В целом водолазы отработали под водой 307 час. Около 175 час они провели в декомпрессионных камерах.

Между тем, проблема спасения экипажей затонувших подводных лодок все еще не имела удовлетворительного решения. В истории иностранных подводных флотов можно было отыскать лишь несколько подобных примеров относительно удачных операций. С первых дней существования подводных сил российского ВМФ его специалисты внимательно изучали этот опыт и столь же пристально следили за развитием спасательных средств за рубежом. Очевидно, что соответствующие выводы были сделаны ими из анализа катастроф чилийской, американской, английской и турецкой подводных лодок. Но только в середине 1950-х годов командование советского ВМФ начало широкомасштабные работы по снабжению подводных сил всеми необходимыми средствами, надежно обеспечивающими выход всех оставшихся в живых подводников из отсеков аварийных подводных лодок.

Водолазный колокол Мак-Кейна и индивидуальные дыхательные аппараты Дэвиса были взяты в качестве образцов для разработки советского усовершенствованного водолазного колокола и индивидуального дыхательного аппарата (ИДА-50). Кроме того, подводные лодки нового поколения стали оборудовать дополнительными средствами жизнеобеспечения и спасения, в т.ч. и специальными спасательными люками. Одновременно специалисты ВМФ уделяли большое внимание экспериментальным работам ВМС США, проводимым с целью совершенствования подводных спасательных аппаратов.

К концу 1960-х годов новой областью ожесточенного научно-технического соревнования двух держав стало соперничество в сфере подводных технологий. В начале 1970-х годов первый советский глубоководный спасательный аппарат (ГСАП) прошел испытания по обширной программе. По их завершении приняли решение построить несколько специальных спасательных подводных лодок, а также надводных спасательных судов, способных нести такие аппараты, рассчитанные на спасение экипажей с аварийных подводных лодок, лежащих на дне, на глубине до 500 м.

Под водой аппарат мог находиться 48 час с командой из трех человек и 10 час с 13-17 подводниками, спасенными с аварийной подводной лодки. Его эффективное применение обеспечивалось при скорости подводного течения не более 1,5-3,2 уз и крене аварийной подводной лодки не превышающем 45°.

Авторитетные советские специалисты считали, что сила подводных течений в месте покладаки аварийной подводной лодки на грунт будет оказывать решающее влияние на результаты применения ГСАП. Об этом, в частности, в 1975 г. предупреждали капитан 1 ранга А.Никитинский и капитан 3 ранга В.Марченко, полагавшие, что во всех случаях подводные течения, а также крен затонувшей подводной лодки надо рассматривать как факторы, препятствующие успешной стыковке аппарата со спасательным люком аварийной подводной лодки, в связи с чем проектировщикам подводных аппаратов необходима всесторонняя и полная информация об условиях, в которых эти аппараты предполагается применять.

Но главная проблема заключалась в отсутствии соответствующего опыта. До начала 1980-х гг. операции по спасению экипажей наших подводных лодок имели

место лишь в трех случаях.

4 апреля (23 марта) 1913 г. русская подводная лодка "Минога" водоизмещением 142 т в сопровождении буксира вышла в точку погружения у Либавы, откуда должна была идти в подводном положении. Командир лейтенант А. Гарсоев приказал сообщить об этом капитану буксира. Боцман подводной лодки передал сообщение при помощи флажков и положил их, как ему показалось, под деревянную решетку на палубе. На самом деле, флажки попали под крышку клапана вентиляционной шахты, что воспрепятствовало его закрытию при подготовке к погружению. Сразу же после того как лодка погрузилась, вода хлынула внутрь корпуса. Через несколько минут подлодка затонула на глубине 30 м. Однако, несмотря на отчаянную ситуацию, Гарсоев действовал грамотно и четко. В первую очередь он приказал выбросить аварийный буй и прекратить поступление воды через вентиляционную шахту. Команда буксира обнаружила аварийный буй, но тут же выяснилось, что никто из его экипажа не знаком с его устройством. Буй рассматривали достаточно долго, и пока нашли телефон и наладили устойчивую связь с затонувшей лодкой было потеряно три часа. Между тем, вода продолжала поступать в отсеки лодки. Было очевидно, что, в конце концов, состав воздуха станет непригодным для дыхания. С каждым часом повышалась вероятность затопления аккумуляторных батарей, а значит и гибели всей команды от отравления хлором.

В этой ситуации Гарсоев принял единственно правильное решение. Он приказал продуть кормовые балластные цистерны. Корма лодки всплыла на поверхность. Спасательные суда обнаружили ее, по прибытии в район аварии. Действуя быстро и целесообразно, спасатели приподняли кормовую часть лодки плавучим подъемным краном еще выше, настолько, чтобы можно было открыть кормовой люк. Всех членов экипажа срочно вывели наверх, за исключением Гарсоева и боцмана подводной лодки - непосредственного виновника происшествия. Чуть позже и они были спасены.

Надо отметить, что успеху спасательной операции способствовала хорошая погода. В итоге спасли 22 подводника, находившихся на борту "Миноги".

14 (1) июля 1917 г. члены экипажа подводной лодки Балтийского флота АГ-15 водоизмещением 470 т оказались в ситуации, аналогичной той, в которой побыва-

ла команда "Миноги". В районе боевой подготовки подводная лодка должна была отработать ряд упражнений в подводном положении. Выход АГ-15 и ее работу в районе обеспечивал минный заградитель "Ильмень". Причиной затопления АГ-15 стала ошибка судового кока. Он открыл люк, чтобы проветрить отсек, без разрешения командира. Лодка потеряла управление и затонула после срочного погружения. В момент аварии командир подводной лодки, штурман, боцман и рулевой покинули тонущий корабль. Все они, кроме штурмана, не умевшего плавать, были подняты на борт минного заградителя. Тем временем лодка легла на грунт на глубине 27 м. 17 членов экипажа стали пленниками моря. Водолазы, прибывшие через час, обнаружили лодку очень быстро. Несмотря на открытые носовые и кормовые люки, люди были еще живы. Они отвечали водолазам, стучавшим по корпусу лодки. К несчастью, среди них не оказалось человека, способного заменить командира, а в распоряжении спасателей не было средств для того, чтобы быстро поднять АГ-15 на поверхность. Через некоторое время подводники выпустили учебную торпеду с прикрепленной к ней запиской. Пострадавшие сообщили, что в носовом отсеке их одиннадцать человек и что вода продолжает поступать в корпус лодки. Они просили руководителя спасательной операции отбуксировать лодку на мель или поднять ее носовую часть.

Спасательное судно "Волхов" было единственным, которое могло обеспечить спасение экипажа АГ-15, но его прибытие в район аварии ожидалось только на следующий день. Но уже вечером шесть человек вышли из затонувшей лодки самостоятельно. Пятеро из них были подняты из воды живыми. 28 июля 1917 г. АГ-15 подняли спасательными средствами "Волхова". В отсеках нашли 17 тел. Экспертиза показала, что 15 человек задохнулись, а двое застрелились.

22 августа 1957 г. подводная лодка Черноморского флота М-351 проекта А-615 вышла из Балаклавской бухты в обычный учебный поход. Когда лодка пришла в точку погружения, командир капитан 3 ранга Р. Белозеров приказал проверить состояние механизмов и устройств. Получив доклады о готовности к погружению, командир приказал заполнить балластные цистерны. Он не знал, что датчик контроля состояния захлопки шахты подачи воздуха к дизелям дает ему неверную информацию. Как только подводная лодка по-

грузилась, вода хлынула в машинный отсек. Лодка с дифферентом на корму упала на дно. Ее кормовая часть глубоко вошла в песчаный грунт. При этом наклон корпуса аварийной подводной лодки составлял около 60°. Вскоре вода затопила седьмой отсек, вызвав короткое замыкание и пожар. Несмотря на отчаянную ситуацию, все члены экипажа были живы, а командир полностью контролировал обстановку в отсеках. Пожар был потушен, однако песчаный грунт крепко держал корму лодки. Подводники не смогли освободить ее сами, несмотря на то, что карабкаясь на 35-40 метровую высоту, вручную перенесли из кормовых отсеков в носовые 12 т воды и несколько тонн других грузов.

Тем временем, капитан 1 ранга Н. Смирнов, командующий подводными силами Черноморского флота, получив телефонограмму о чрезвычайном происшествии с М-351, вышел в море в район аварии. С затонувшей лодкой был установлен двухсторонний контакт, а сигнальщики прибывших спасательных судов обнаружили аварийный буй с телефоном. Благодаря этому была получена полная информация об обстановке в отсеках М-351. Целесообразно организованные спасательные работы начались своевременно. Были задействованы все спасательные суда и средства, имевшиеся в наличии. Адмирал В. Касатонов командовал операцией лично. Техническое руководство осуществлял начальник аварийно-спасательной службы флота капитан 1 ранга Н. Чикер. Спасатели принимали все меры, чтобы поднять лодку как можно скорей - расчеты показывали, что члены экипажа смогут находиться в отсеках затонувшей лодки не более 70 час. Через трубу торпедного аппарата им были поданы дополнительные комплекты снаряжения изолирующего снаряжения подводника, пища и вино. Одновременно водолазы завели шланги подачи и отсоса воздуха. Освободить лодку из подводного плена решили при помощи буксиров. Для этого буксирные тросы надо было прикрепить к корпусу подводной лодки. Несмотря на разыгравшийся шторм, водолазы с этой задачей справились успешно. Их работа оценивалась спасательным судном "Бештау". В свою очередь от тяжелой штормовой волны судно прикрывали наиболее крупные корабли Черноморского флота, которые были поставлены на якоря рядом. 26 августа 1957 г. М-351 была поднята. Все члены экипажа остались живы, а лодка нахо-

дилась в ремонте совсем недолго.

Вместе с тем, этот случай заставил руководство ВМФ, возглавляемое адмиралом С. Г. Горшковым, совершенствовать аварийно-спасательную службу ускоренными темпами. В течение трех последующих десятилетий число спасательных судов и плавсредств увеличилось до 368 единиц. В 1985 г. Поисково-спасательная служба ВМФ уже располагала четырьмя спасательными судами водоизмещением 10700 т типа "Михаил Рудницкий", построенными в 1979-1984 гг., которые имели по два 40-тонных, по одному 20-тонному подъемнику и были приспособлены для обеспечения работы глубоководных спасательных аппаратов. Кроме этих четырех судов, в это время в списках ВМФ состояло еще 21 спасательное судно, включая две единицы типа "Эльбрус" водоизмещением 20500 т, построенные в начале 1980-х годов. Эти два судна имели корпуса ледокольного типа, вертолетные палубы и ангары, могли нести по два глубоководных аппарата.

Следует также отметить, что в 1978-1982 гг. появились две спасательные подводные лодки типа "Индия" ("Ленок") с подводным водоизмещением 4800 т, которые могли нести по два глубоководных спасательных подводных аппарата, были снабжены декомпрессионными камерами и различными устройствами, позволявшими обеспечить безопасную эвакуацию людей с затонувшей лодки.

Осенью 1981 г. спасательная подводная лодка Тихоокеанского флота БС-486 ("Комсомолец Узбекистана") приняла участие в операции по спасению экипажа средней подводной лодки, затонувшей при столкновении с торговым судном. 24 октября 1981 г. С-178 (командир В. Маранго), следовавшая в надводном положении через пролив Босфор Восточный была протаранена судном "Рефрижератор-13". Лодка затонула в течение 15 сек. Командир, упавший в ледяную воду, был спасен, 25 членов экипажа погибли сразу. 28 человек стали заложниками затонувшей лодки, в отсеках которой им пришлось вступить в борьбу с огнем и водой. Среди оставшихся в живых подводников оказались начальник штаба бригады подводных лодок капитан 2 ранга В. Каравеков и помощник командира С-178 капитан-лейтенант Н. Кубынин. Фактически все выжившие в первые минуты, включая Каравекова, находились под командованием Кубынина, который взял руководство на себя и контролировал ситуацию в отсеках до

окончания спасательных работ. Прежде всего Кубынин приказал личному составу сосредоточиться в первом отсеке, где располагались торпедные аппараты, справедливо полагая, что глубина, на которой затонула С-178 (32 м) позволит людям выйти из поврежденной лодки. Проблема, однако, состояла в том, что на всех не хватало комплектов изолирующего снаряжения подводника, потому что моряки, перешедшие в первый отсек из других отсеков, не догадались взять свои комплекты снаряжения. Кроме того, некоторые индивидуальные дыхательные аппараты вышли из строя. Таким образом, выход всех оставшихся в живых людей из корпуса поврежденной подводной лодки без помощи водолазов стал невозможен.

Тем временем, капитан "Рефрижератора-13" послал сообщение об аварии. Спасательный буксир "Машук" прибыл в район бедствия через два часа. Телефонная связь с затонувшей подводной лодкой установили сразу, как только обнаружили аварийный буй.

К операции по спасению людей привлекли все имевшиеся в этом районе спасательные силы и средства. Наряду с буксиром "Машук" помощь подводникам оказывала спасательная подводная лодка "Комсомолец Узбекистана".

Через трубу торпедного аппарата водолазы передали на аварийную лодку дополнительные индивидуальные дыхательные аппараты и продукты питания. Кроме того, они закрепили спасательный трос для обеспечения выхода людей. Но его укрепили не у того борта, у которого по договоренности с Кубыниным водолазы должны были встречать членов экипажа С-178, поднимающихся на поверхность. К сожалению, из-за шторма сорвало и унесло в море аварийный буй. Связь с подводниками потеряли в момент, когда те начали покидать затонувшую лодку. Двое из них вышли на поверхность днем, трое подводников покинули лодку ночью и погибли из-за того, что их вовремя не обнаружили. Шесть человек были встречены водолазами спасательной подводной лодки. Остальные осуществили выход методом свободного всплытия.

Кубынин покинул подводную лодку последним. Капитан 2 ранга Каравиков скончался от обширного инфаркта во время приготовления к выходу. Один матрос умер от отравления углекислотой.

В итоге 21 подводник из экипажа С-178 был спасен, 32 человека погибли.

Организацию спасательной операции признали неудовлетворительной. Главно-

командующий ВМФ Адмирал Флота Советского Союза С.Г.Горшков наложил взыскания на ряд лиц из высшего руководящего состава Тихоокеанского флота, включая руководителей поисково-спасательной службы.

24 июня 1983 г. атомная ракетная подводная лодка К-429 затонула из-за ошибки личного состава неподалеку от Камчатского полуострова (б. Саранная). Два отсека мгновенно заполнились водой. 14 человек погибли сразу. Когда лодка легла на грунт на глубине 41 м, в неповрежденных отсеках оставалось 106 человек, в том числе командир лодки капитан 1 ранга Н.Суворов, а также старший на борту, представитель штаба соединения капитан 1 ранга А.Гусев. Они удерживали ситуацию под контролем в течение всей спасательной операции и вывели членов экипажа из носовых отсеков. Мичман В.Баев возглавил подводников, оказавшихся отрезанными от остальных членов экипажа в седьмом отсеке.

25 июня в связи с тем, что К-429 в установленное время не вышла на очередной сеанс связи, в район ее предполагаемого местонахождения по тревоге вышли суда Камчатского поисково-спасательного отряда. Вскоре командующий Камчатской флотилией получил сообщение о бедствии от командира малого противолодочного корабля МПК-122, который подобрал двух человек, вышедших из затонувшей подводной лодки методом свободного всплытия. О происшествии немедленно доложили командующему Тихоокеанским флотом адмиралу В.Сидорову. Тот приказал объявить тревогу всем частям и соединениям поисково-спасательной службы флота.

До прибытия первых спасательных судов в район бедствия поиск затонувшей подводной лодки вели МПК-122 и три катера-торпедолова.

К утру 26 июня все имевшиеся в распоряжении флотилии спасательные суда прибыли к месту трагедии.

Кроме спасательных судов ВМФ, в работах задействовали два мощных подъемных крана гражданских ведомств "Богатырь" и "Черноморец" водоизмещением 2100 т и 1000, соответственно, оборудованные высокопроизводительными погружно-разгрузочными устройствами грузоподъемностью по 300 т и 100 т.

Еще 25 июня судно СС-38 встало на якорь у предполагаемого места поклада К-429 на грунт. С помощью подводной ГАС между СС-38 и К-429 установили связь. Затем водолазы обнаружили затонувшую

подводную лодку. Тогда же к судам, задействованным в спасательных работах, присоединились спасательное судно СС-83, спасательный буксир и большой самоходный плавучий подъемный кран "БСП-9520".

Тем временем два мичмана, спасенные с МПК-122, рассказали, что 26 июня в 4.00 взорвались две аккумуляторные батареи. Капитан 1 ранга Суворов приказал людям из третьего отсека перейти во второй. Анализируя ситуацию, сложившуюся в первые часы после аварии, руководитель спасательной операции считал, что полный комплект штатных индивидуальных спасательных средств имеется в первом, втором, шестом и седьмом отсеках. На самом деле в этих отсеках их оказалось только 27, потому что в большинстве случаев, покидая свои отсеки, подводники не брали с собой индивидуальных средств спасения. Как только выяснилось, что членам экипажа К-429 нужны дополнительные комплекты изолирующего снаряжения подводника, водолазам приказали передать 74 комплекта через трубу носового торпедного аппарата и кормовой спасательный люк.

Адмирал Флота Советского Союза С.Г.Горшков, получив донесение об аварии, принял решение вылететь из Москвы, чтобы лично наблюдать за ходом спасательных работ, общее руководство которыми осуществлял адмирал В.Сидоров. Командованию был представлен доклад, которым до сведения руководства доводилось, что экипаж затонувшей подводной лодки должен быть выведен из нее в течение 80 час, чтобы не допустить гибели людей от удушья.

К несчастью, спасательные буи не всплыли, а всплывающая спасательная камера вышла из строя. Состав воздуха в боевой рубке не позволял использовать ее как убежище, а три торпедных аппарата были заряжены торпедами. Таким образом, оставалось только два пути для вывода людей из затонувшей подводной лодки через незаряженный носовой торпедный аппарат (первый отсек) и спасательный люк (седьмой отсек). Небольшая глубина, а также сильное подводное течение не позволяли эффективно использовать глубоководные спасательные колокола. В связи с этим было решено, что подводники будут выходить из отсеков затонувшей подводной лодки самостоятельно.

СС-38, торпедолов ТЛ-386 и водолазное судно ВМ-910 обеспечивали выход

людей из первого отсека. СС-83 должен был обеспечить выход пострадавших К-429 из седьмого отсека.

В течение дня водолазы закрепили на корпусе спасательные буйрепы. Поздним вечером 26 июня первые три подводника вышли на поверхность. Их немедленно поместили в декомпрессионную камеру.

Сначала выход осуществлялся по буйрепам. Но затем из-за отсутствия необходимых навыков два человека не смогли осуществить выход по правилам и погибли. Командующий Тихоокеанским флотом принял решение в дальнейшем использовать только метод "свободного всплытия". Подводники выходили на поверхность по четыре человека одновременно. Во избежание кессонной болезни они помещались в декомпрессионную камеру сразу, как только поднимались на борт спасательного судна. Всего было спасено 104 человека. В.Баев был последним из тех, кто покинул погибшую лодку. При этом он принял все необходимые меры для предотвращения затопления седьмого отсека, и этому ему удалось вполне.

Несмотря на общий положительный итог во время этой спасательной операции командование ВМФ столкнулось с рядом трудно разрешимых проблем, например, с нехваткой опытных водолазов для организации круглосуточных подводных работ. Поэтому в начальной фазе операции некоторые водолазы вынуждены были выполнять по два-три спуска в течение суток. В завершающей фазе операции общее число водолазов, занятых в спасательной операции, достигло 152 человека. Они совершили 1666 погружений за 3806 час, включая время пребывания в декомпрессионных камерах.

Только три вполне удавшиеся операции по выводу людей из затонувших подводных лодок провели ВМС США (1920 г., 1939 г., 1948 г.). Глубоководный колокол Мак-Кейна с успехом был применен лишь однажды для спасения членов экипажа американской подводной лодки.

Всего же спасательные службы ВМС США спасли 327 членов из состава экипажей аварийных подводных лодок. 890 американских подводников погибли в результате аварий.

Спасатели Российского ВМФ вступили в XXI век со счетом 1325 спасенных и 1299 погибших.

Капитан 1 ранга М.МОНАКОВ

“Черномор” поможет флоту

Потребность военно-морского флота в средствах спасения на воде всегда была и остается высокой. Существующий набор подобных средств (спасательные плоты, спасательные жилеты и т.д.) позволяет реализовать практически все возможные модели их применения. Тем не менее, в настоящее время наблюдается дефицит индивидуальных аварийно-спасательных средств.

В связи с нестабильной экономической ситуацией в стране и ростом цен, в последние годы наиболее широкое распространение получили спасательные и рабоче-страховочные жилеты с пенополиэтиленовым наполнителем, более дешевые, чем надувные. Такие средства удовлетворяют всем необходимым требованиям, но обладают большими габаритами и низкой эргономичностью. Наличие жесткого воротника у спасательных жилетов в ряде случаев приводит к травмам шейно-плечевого отдела при падении человека с судна с высотой борта более трех метров. Основным же недостатком рабоче-страховочных жилетов является их неспособность переворачивать тело человека вверх головой и обеспечивать

фиксацию головы на безопасном расстоянии от поверхности воды. Другими словами, при падении в воду лицом в бессознательном состоянии человек может захлебнуться, тем не менее оставаясь на поверхности воды.

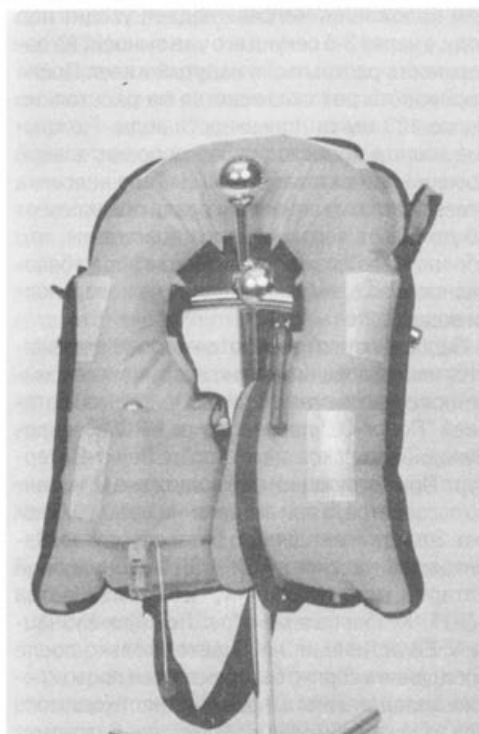
В связи с большими габаритами спасательных жилетов с пенополиэтиленовым наполнителем возникают проблемы с хранением, складированием и эксплуатацией подобных изделий. Особенно остро проблема складирования стоит при комплектации катеров, судов на воздушной подушке, авианесущих крейсеров, экипажей самолетов и вертолетов. Наиболее приемлемым решением данной проблемы является использование надувных средств спасения.

Наибольший интерес с точки зрения обеспечения индивидуальной безопасности матроса представляют надувные жилеты. Отечественная промышленность достаточно давно разработала и освоила серийное производство следующих моделей:

- 1) ЖСН-85 производства “Ярославрезинотехника”, г. Ярославль;
- 2) АСЖ-63П производства “Уфимского заво-



Жилет “Черномор” во время эксплуатационных и эргономических испытаний на Балтийском флоте. В руках у офицеров: слева - “Черномор”, справа - АСЖ-63П.



Надувной жилет "Черномор" после срабатывания системы автоматического газонаполнения

да эластомерных материалов и конструкций", г. Уфа.

Технология их производства состоит в применении клее-прошивного метода при изготовлении герметичной надувной камеры. Это связано с тем, что материалом камеры был выбран прорезиненный капрон, не допускающий других методов соединения и герметизации. Суть метода заключается в предварительной сшивке деталей надувной камеры с последующей герметизацией швов лентой из прорезиненного капрона. Лента приклеивается к заготовке резиновым клеем. Кроме того, все необходимые детали (трубки поддува, крепежные элементы и др.) также клеиваются в камеру, что увеличивает время изготовления одного изделия и значительно ухудшает внешний вид. Выбранный материал обладает низкой стойкостью к агрессивным средам и ионизирующему излучению, а также подвержен гниению. Данные недостатки снижают сроки хранения и эксплуатации и приводят к потере товарного вида жилетов.

Серьезным недостатком отечественных надувных спасательных жилетов является отсутствие системы автоматического газонаполнения (САГН), обеспечивающей автоматическое надувание жилетов при попадании человека в воду. Производство такой системы было прекращено более пяти лет назад, кроме того, она обладала большим процентом ложных сраба-

тываний и не позволяла длительно складировать и эксплуатировать изделия. Жилеты АСЖ-63П последних годов выпуска комплектовались системами газонаполнения (СГН) ручного действия. Это приводит к невозможности активизации СГН человеком, попавшим в воду в бессознательном состоянии.

Проанализировав лучшие модели индивидуальных аварийно-спасательных средств, НПО специальных материалов разработало надувной рабоче-страховочный жилет "Черномор", объединяющий в себе достоинства спасательных и простоту рабоче-страховочных жилетов. Жилет является однокамерным и предназначен для эксплуатации судовыми командами ВМФ, пассажирами и членами экипажей воздушных транспортных средств после вынужденной посадки на воду и других пользователей, связанных с работой на воде.

Основной элемент жилета - герметичная камера - выполнена из влагостойкой синтетической ткани с полимерным покрытием. Герметичное соединение ее верхней и нижней частей осуществляется сваркой материала токами высокой частоты (ТВЧ). Полученное сварное соединение по прочности в несколько раз превосходит клее-прошивное. ТВЧ-сварка также обеспечивает полную герметичность при вваривании в камеру деталей жилета, таких как трубка поддува или фланец САГН.

Дополнительным преимуществом рассматриваемых материалов является наличие на рынке тканей различных расцветок: от защитного до сигнального. При этом технология их производства обеспечивает равномерность окраски и стабильность цвета от партии к партии. Как покрытие, так и основа ткани не подвергаются процессу гниения при хранении в помещениях с высокой влажностью, что приобретает особую ценность при случайном попадании влаги в камеру жилета или складировании в помещениях с высокой влажностью.

В связи с отсутствием отечественной САГН на "Черноморе" установлена импортная система производства "Halkey-Roberts corp.", США. Она позволяет наполнять жилет как автоматически, так и принудительно. При погружении САГН в воду последняя попадает в колпачок и растворяет фиксирующий состав, удерживающий ударник во взведенном положении. В результате ударник воздействует на иглу, которая прокалывает мембрану баллона, и углекислый газ начинает поступать в камеру жилета. Для принудительного наполнения жилета необходимо резко дернуть пусковой шнур. Срабатывание САГН в результате невольного обращения предотвращает предохранитель, блокирующий ход пускового рычага. Конструкция системы позволяет легко заменить баллон, предохранитель и элемент с фиксирующим составом, воспользовавшись комплек-

том запасных частей с подробной инструкцией.

Известно, что любой, даже самый герметичный материал, в той или иной степени пропускает воздух. Поэтому на жилете предусмотрена возможность подкачки камеры через трубку поддува, оснащенную односторонним клапаном. Для защиты трубки и клапана от водных брызг и струй воды служит защитный колпачок.

Во время повседневной эксплуатации "Черномор" представляет собой плоский и компактный воротник, совместимый практически с любой формой одежды. Поясной ремень позволяет осуществлять необходимую регулировку по объему, поэтому проблем с размерами не будет. Схема укладки жилета подобрана таким образом, что САГН оказывается защищен-



Так выглядит надувной жилет "Черномор" во время повседневной носки. Он абсолютно не сковывает движения.

ной от случайного попадания влаги на пусковой элемент. Поэтому возможность несанкционированного срабатывания системы практически исключена. Прочная ткань внешнего защитного чехла предохраняет камеру от случайных механических повреждений.

Отличительной чертой "Черномора" является обеспечение переворота человека лицом вверх и поддержание его на воде в безопас-

ном положении. Человек падает, уходит под воду, а через 3-5 секунд его уже выносит на поверхность раскрытый и надутый жилет. После переворота рот оказывается на расстоянии более 120 мм от поверхности воды. Раскрытие жилета происходит без дополнительной помощи при активации САГН. Тело человека оказывается отклоненным назад под углом от 20 до 50° от вертикального положения, что обеспечивает максимальный комфорт и безопасность во время нахождения на поверхности воды.

Особенностью разработанного жилета является использование в его конструкции аварийно-поискового огня с водоактивируемой батареей "Поиск-02" производства НПФ "Северо-Западное морское агентство", г. Санкт-Петербург. При погружении ее в воду огонь мгновенно загорается, а при вынимании из воды - гаснет. Это отличает данную батарею от устанавливаемой на жилет АСЖ-63П водоналивной батареи типа "Маячок-1, -2" производства АООТ "Кузбассэлемент", г. Ленинск-Кузнецкий. Ее активация начинается только после попадания в корпус батареи воды и прохождения определенного времени, необходимого для развития химической реакции. Разгерметизация корпуса батареи осуществляется вручную и неосуществима для человека в бессознательном состоянии. Кроме того, водоналивная батарея после активации вырабатывает свой ресурс полностью вследствие необратимости химической реакции, тогда как количество рабочих циклов "Поиска-02" ограничено только зарядом батареи и не зависит от числа погружений в воду.

Пассивными поисковыми элементами "Черномора" являются гибкие световозвращающие элементы повышенной эффективной площади "Scotchlite SOLAS 3150-A", производства "3М", США. Они состоят из оптических линзовых элементов, объединенных в сотовую структуру, которая закреплена на самоклеящей основе из синтетического полимера и залита гибким прозрачным пластиком, придающим материалу гладкую поверхность. Элементы соответствуют требованиям Резолюции Международной Морской организации (ИМО) А.568(16) и одобрены Российским Морским Регистром судоходства. Для звуковой сигнализации жилет комплектуется свистком.

Для подъема человека на борт судна или вертолета штатными средствами спасения служат поясные эвакуационные кольца. При этом максимально допустимая нагрузка превышает 320 кг. В случае подбора человека с воды на низкобортные суда для помощи пострадавшему может использоваться петля, прикрепленная к поясу.

При всех описанных достоинствах "Черномора" масса жилета составляет не более 0,9

кг, а сила положительной плавучести - не менее 165 Н.

Во время эксплуатационных и эргономических испытаний на военно-морской базе Балтийского флота "Черномор" получил высокую оценку офицеров и матросов. Эксплуатация жилета не уменьшала эффективность выполнения всех видов корабельных работ и не мешала несению боевого дежурства. Было отмечено превосходство "Черномора" по всем параметрам над штатными спасательными жилетами с пенополиэтиленовым наполнителем.

Жилет "Черномор" прошел сертификационные испытания в испытательной лаборатории 40-го ГосНИИ АСД МО и получил следующие свидетельства и сертификаты:

1) сертификат о типовом одобрении Российского Морского Регистра судоходства № 00.031.003;

2) свидетельство о признании изготовителя Российского Морского Регистра судоходства № 00.006.003;

3) сертификат соответствия системы Госстандарта России № РОСС RU.МПО9.Н00645;

4) сертификат соответствия Системы добровольной сертификации аварийно-спасательных средств № РОСС RU.03ЭЧ11.Н00002.

Одним из возможных вариантов применения индивидуальных надувных аварийно-спасательных средств является их совместная эксплуатация с бронежилетами.

Известны бронежилеты, несущие на себе как защитные, так и спасательные функции для личного состава подразделений, работающих на воде. Анализ таких бронежилетов показал следующее. Во всех рассмотренных бронежилетах применены пенополиэтиленовые элементы постоянной плавучести. Они не боятся порезов, проколов, статических и динамических нагрузок. Кроме того, они используются и в качестве демпфирующих элементов.

На всех моделях бронежилетов имеются световозвращающие элементы, повышающие вероятность обнаружения пострадавшего. Однако следует сказать, что их эффективная площадь мала, а положение не обеспечивает требуемого эффекта при различных взаимных положениях человека и источника света. В состав аварийно-поисковых систем некоторых моделей бронежилетов входит водоналивная батарея, недостатки которой были описаны выше.

Основным недостатком рассмотренных моделей является то, что подавляющее количество бронежилетов не обеспечивает переворот человека и его удержание в безопасном положении в воде (ртом вверх). Для достижения этого эффекта некоторые бронежилеты оснащаются отстегиваемым воротником с пенополиэтиленовым наполнителем. Надежность крепления подобного воротника является недостаточно высокой, т.к. для этого ис-



Спасательный двухкамерный жилет удерживает на воде в безопасном положении

пользуется застежка - "молния". Как установка, так и отсоединение воротника требуют снятия жилета, что недопустимо при ведении боевых действий и быстрой смене тактической обстановки. Габаритные размеры таких воротников затрудняют их использование в замкнутых пространствах и снижают эргономичность жилета в целом. Указанные проблемы могут быть решены при замене воротника с элементами постоянной плавучести на надувной рабоче-страховочный или спасательный жилет.

Подобная конструкция реализована в бронежилете 6Б19, разработанном НПО специальных материалов для Военно-Морского Флота. К спасательному жилету предъявляются более строгие требования, чем к рабоче-страховочному. Такой жилет должен быть, как минимум, двухкамерным. Надувание камер предполагается производить от двух независимых САГН. Конструкция надувных камер обеспечивает переворот человека и удержание его в безопасном положении как с двумя надувными камерами, так и с одной. Схема построения аварийно-поисковой системы повторяет схему жилета "Черномор".

В настоящее время опытная партия бронежилетов 6Б19 проходит предварительные испытания в испытательной лаборатории 40-го ГосНИИ АСД МО и на полигоне "Ржевск". Следующий шаг - государственные испытания.

С.ПЕТРОЧЕНКОВ, А.ШЕМАЕВ

Морская доктрина Великобритании

На протяжении нескольких веков эксплуатация заморских колонизированных территорий являлась главнейшим источником обогащения Великобритании, а обеспечение колониального господства - основной военно-политической задачей. Поэтому в Великобритании в понятие господство на море вкладывался политический смысл, а наличие мощных ВМС являлось основой военной политики страны. В дальнейшем, несмотря на потерю Великобританией статуса колониального лидера капиталистического мира, акцент на морскую составляющую военной мощи страны сохранился.

Подтверждением роли британских ВМС - одного из главных инструментов национальной внешней политики как в мирное, так и в военное время - является их участие практически во всех локальных войнах и конфликтах, возникавших в мире после Второй мировой войны: в Палестине (1946-1947), Корее (1950-1953), Египте (1956), Малайзии (1962-1966), Кувейте (1961), Йемене (1967-1968), Северной Ирландии (с 1969 г.). В 70-е годы ВМС играли главную роль в "тресковых войнах", явившихся результатом территориальных споров с Исландией, осуществляли операции по недопущению поставок оружия в Северную Ирландию и эвакуацию гражданского персонала с о-ва Кипр и из Ирана. Значимость ВМС вновь подтвердилась в 1982 г. в англо-аргентинском конфликте, где они составляли основу группировки ВС, направленной в Южную Атлантику. Британские ВМС в составе коалиционных сил участвовали также в войне против Ирака в зоне Персидского залива в 1991 г., Югославии в начале и конце 90-х годов, а также в операциях ООН в Гаити, Сомали и др.

По взглядам британского военного руководства, понятие "морская доктрина" является выражением наиболее общих взглядов на роль и место военно-морского потенциала (морской мощи) в обеспечении национальных интересов, достижении политических целей и охватывает теорию и практику строительства и боевого применения ВМС. Морская доктрина рассматривается как ос-

нова, определяющая использование военной силы на море и с моря для достижения политических целей в мирное и военное время.

Исторический процесс трансформации глобальных и региональных военных балансов в мире сопровождается эволюцией взглядов руководства морских держав на роль и место военно-морских сил, на их строительство и боевое применение. В послевоенное время в развитии британской морской доктрины отмечаются три закономерных периода: 1) 1945 г. - начало 80-х годов; 2) начало 80-х - начало 90-х годов; 3) с начала 90-х годов.

В ходе первого периода главное содержание морской доктрины - предотвращение распада Британской империи - коренным образом трансформировалось и в новой редакции обеспечивало силовую политику руководства страны в ходе противоборства Запада и Востока в рамках "холодной войны".

К концу этого периода британские ВМС оформились как противолодочный флот "передовой обороны" Запада, и прежде всего его трансатлантических коммуникаций, в зависимости от живучести которых ставилась возможность победы во всеобщей войне. Окончание Второй мировой войны явилось началом распада Британской империи. В 50-60-х годах в целях сохранения заморских территорий британские ВМС участвовали более чем в 20 крупных операциях.

С начала 60-х годов с появлением на вооружении палубной авиации ядерных авиабомб резко возросла роль английских ударных авианосцев (АВУ), выделяемых в состав ударного флота (УФ) НАТО. Это обстоятельство наряду с планами их применения в локальных войнах по сохранению заморских территорий значительное время являлось достаточным обоснованием сохранения АВУ в составе ВМС.

Переориентация в середине 60-х годов взглядов военно-политического руководства страны на возможность более эффективно с точки зрения стоимостных критериев решения задач самолетами ВВС с аэродромов Великобритании и Норвегии, возлагае-

Таблица

Корабельный состав британских ВМС (резерв, капитальный ремонт и модернизация)

Боевые корабли	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000
ПЛАРБ	-	4	2(2)	4	4	4	4	4
ПЛА	1	3	6(2)	11	13	16	12(2)	12(2)
ДПЛ	46(2)	29(12)	23(5)	16	15	12	(4)	-
АВУ	5	3(1)	1	-	-	-	-	-
АВЛ	-	-	-	3	3	3	3	3
КР	5(3)	1(2)	2	(2)	-	-	-	-
ЭМ	38(22)	10(12)	9(1)	12(1)	12(2)	12(1)	12	12(1)
УРО/ЭМ								
ФР, СКР	78(16)	60(14)	58(16)	51(4)	26(4)	34	25(4)	23(3)
ТЩ	97(95)	52(45)	64(33)	27(23)	28(12)	27(14)	24(13)	21
ДК, в том числе	16(6)	16(4)	16(3)	12(1)	10(1)	9	7(2)	8(2)
ДВ	2	2	2	2	-	-	-	1
ДВКД	2	2	2	1(1)	1(1)	2	1(1)	3
Всего	290(144)	178(90)	183(62)	133(30)	108(20)	115(15)	88(22)	83(8)

мых ранее на ударные авианосцы, предопределила вывод авианосцев из боевого состава ВМС. Так, "Белая книга" 1974 г. констатировала вывод из состава флота без замены ударных авианосцев "Бульварк" и "Альбион". В 1978-1979 гг. с выводом последних АВУ задачи по формированию ударных противолодочных группировок и проведению морских десантных операций были возложены на легкие противолодочные авианосцы.

С этого времени для ведения локальных войн вне зоны НАТО Великобритания ориентировалась на использование преимущественно сил быстрого реагирования и резервов, сосредоточенных в метрополии. Большое влияние на британские ВМС оказала коалиционная стратегия "гибкого реагирования", принятая в 1967 г. Ее основой стала концепция "передовой обороны", официально существовавшая с 1962 г., в которой Великобритании, связанной союзническими отношениями в рамках НАТО, отводилось более важное место в передовой обороне морских рубежей альянса.

После сокращения военного присутствия вне зоны НАТО встал вопрос об уменьшении вклада Великобритании в НАТО. В 1975 г. было принято решение о выводе основных соединений ВМС из Средиземного моря (в конце 60-х годов там практически на постоянной основе находились английские корабли, в том числе ударный авианосец и десантный вертолетоносец) и закрытии базы на Мальте. Они были сохранены на Кипре и в Гибралтаре. Некоторый пересмотр планов развития ВМС с учетом уроков фолклендского конфликта 1982 г. в начале второго периода не внес коренных изменений в направленность морской доктрины Великобритании. Более того, ее положения стали частью активно формирующейся в то время по сути ко-

алиционной военно-морской стратегии Запада ("морской стратегии США"). Концепция "горизонтальной эскалации", ставшая неотъемлемым элементом "морской стратегии", как нельзя более отвечала британским неоколониальным интересам.

Развитие британских военно-морских сил в ходе второго периода

Реформа 1981 г. согласно программе "Путь вперед" совпала с началом разработки морской стратегии США ("защита морских передовых рубежей"). Данный фактор и другие мощные политические процессы, обусловленные "холодной войной", привели к тому, что даже фолклендский конфликт 1982 г. не оказал существенного влияния на направленность развития британских ВМС, привнес, однако, в него некоторую корректировку. В частности, было отмечено значительное сокращение амфибийно-десантных сил.

В 1988 г. повышен статус командующего оперативным ударным противолодочным соединением Великобритании в составе ударного флота НАТО до уровня непосредственной подчиненности ГК ОВС в Восточной Атлантике в рамках плана морских кампаний и операций в 1986-1988 гг. Этот план остался основой координирования усилий региональных командований НАТО на северном фланге блока вплоть до начала 90-х годов.

Особенностями данного периода явились: выделение проблемы флангов НАТО, возрастание важности арктических районов СССР;

положительное решение вопроса о необходимости борьбы с советскими ПЛАРБ в ходе обычной войны как способе вынудить СССР оттянуть силы ВМФ с трансатлантических коммуникаций для их защиты;

приемлемость ядерной эскалации на ТВД

(основная точка расхождения с "континентальной" стратегией);

дальнейший рост актуальности защиты трансатлантических коммуникаций и др.

Период "холодной войны" в целом характеризовался реальной угрозой возможного ракетно-ядерного поражения противника морскими СЯС из океанских районов, а также стратегическим значением в первую очередь "противолодочной" и "подводной войны" в океанских районах как способных решить судьбу трансатлантических коммуникаций, а, следовательно, и исход возможной всеобщей войны.

Третий период развития морской доктрины Великобритании

Он обусловлен победой Запада в "холодной войне" и почти безраздельным господством Североатлантического альянса в Мировом океане. В результате трансформации военно-стратегической обстановки в мире отличаются следующие общие черты, учитываемые в дальнейшей эволюции британской морской доктрины:

значительное расширение спектра конфликтов с возможным участием ВМС (в том числе в силу возрастания их боевых возможностей, дальнейшего развития технологий в военной сфере и усиления универсальных качеств ВМС);

ориентация ВМС прежде всего на ограниченные (локальные и региональные) конфликты как следствие отсутствия глобально-го противостояния в мире;

экспедиционный характер военных действий и их ведение, в основном, в прибрежных (мелководных) районах, а также ориентация на воздействие по берегу "с моря", что вытекает из превосходства в Мировом океане США, претендующего на мировое лидерство;

повышение приоритета совместных операций видов ВС и сближение оперативно-стратегических концепций боевого применения различных видов ВС, а также создание предпосылок к эволюции этих концепций в действительно единую военную стратегию вооруженных сил;

участие в военных конфликтах преимущественно на коалиционной основе, что наглядно подтверждается историей конфликтов после "холодной войны" и закономерно, если исходить из особенностей "нового миропорядка", насаждаемого Западом (особенность современного этапа - в возможности придания законного характера использованию силы путем получения мандата международных организаций).

Национальная морская доктрина Великобритании рассматривает вмешательство

(интервенцию), которые могут осуществляться в различных регионах мира, как один из наиболее характерных способов разрешения конфликтов на современном этапе. Кампании и операции по вмешательству имеют чрезвычайно важное значение в развиваемой в настоящее время единой концепции ведения совместных операций и боевых действий видов ВС страны. Эта концепция разработана британскими военно-морскими специалистами в рамках программы "Приоритет боеготовым силам" и предполагает минимальный уровень передового присутствия вместо ранее существовавшей "передовой обороны" с полномасштабным развертыванием передовых группировок. При этом четко проявляется тенденция к тесной интеграции морской доктрины с концепциями других видов вооруженных сил в рамках окончательного становления единой стратегии ВС. Слияние морской, континентальной, воздушно-космической, информационной и других доктрин и концепций, всесферность действий видов ВС, стирание границ между морскими, воздушными (космическими) и наземными операциями становится реальностью уже сегодня. ВМС нацеливаются на совместные действия видов и родов сил в решении боевых задач на всех ТВД при оптимальном распределении их усилий - на решение наиболее актуальных боевых задач в ходе вероятных конфликтов в основном в составе экспедиционных формирований национальных и коалиционных ВС. Ориентация на действия в прибрежных районах, воздействие по берегу и совместные операции видов ВС, по взглядам военного руководства Великобритании, усиливает в морской доктрине положение о роли и значении концепции "маневренной войны". Эта концепция, обусловленная культурными и социально-психологическими особенностями и традициями западного общества, ориентирует ВМС не столько на достижение успеха посредством разгрома военной силы противника в прямом столкновении, сколько на победу без ведения ожесточенных боевых действий и потерь в личном составе, на парализацию воли противника к сопротивлению, использование технологического и военно-технического превосходства в сочетании с одновременным воздействием на массовое сознание в ходе ведения информационно-психологической войны.

Закономерно совпадают фундаментальные установки морской доктрины и военной доктрины Великобритании (впервые за многовековую историю государства опубликована в 1997 г.) вследствие сильной зависимости страны от морепользования и глобально-

сти интересов страны, удаленности потенциальных источников конфликтов, которые зачастую и неизбежно имеют морской аспект и др. Основными доктринальными принципами, определяющими важную роль ВМС, остаются: традиционный акцент Великобритании на военных аспектах безопасности вне зависимости от масштабов существующих угроз (статус страны символизируют скорее ее морские ядерные силы, нежели экономическая мощь); создание баланса сил в Европе и других регионах, выгодного для Великобритании (любая страна, доминирующая в Европе, рассматривается как источник непосредственной угрозы британским интересам); опора на принцип коллективной безопасности в рамках НАТО в обеспечении национальных интересов, приверженность принципам ядерного сдерживания.

Происходящие изменения военно-стратегической обстановки в Европе и мире подчеркивают многогранность и взаимосвязанность факторов, охватывающих и определяющих предназначение, задачи, деятельность ВМС как основы морской мощи государства в обеспечении британских интересов. ВМС остаются одним из основных средств обеспечения национальной и коалиционной политики, направленной на сохранение и укрепление позиций в глобальном масштабе и лидерство в Западной Европе, выступая: как средство ядерного сдерживания, являющееся основой британской военной политики; эффективное средство предотвращения и реагирования на кризисы и конфликты (военно-морское присутствие, миротворческие операции и операции по принуждению к миру и др.); средство, обладающее потенциалом по сдерживанию главных противников региональных держав "второго" и "третьего мира" и др.; одно из решающих звеньев в достижении баланса между приоритетными направлениями военной политики страны; фактор гарантирования безопасности заморских территорий, доступа к рынкам сырья и сбыта, стабильности доходов от капиталовложений за рубежом; основа обеспечения свободы морепользования и морской экономической деятельности; средство, позволяющее эффективно сочетать перспективные технологические достижения с политическими и военно-стратегическими установками (передовой эшелон ПРО на ТВД, мобильное средство обеспечения новых видов воздействия на противника и др.), несмотря на значительные изменения исторических форм контроля над морскими пространствами.

Анализ задач, которые ставятся перед ВМС морской доктриной, выявляет выраженное стремление британского военно-политичес-

кого руководства к комплексному развитию сбалансированных ВМС, способных самостоятельно действовать против региональных противников в зонах традиционного влияния, эффективно участвовать в ОВМС Запада, доминируя в формированиях западноевропейских стран, противостоять (совместно с ВМС США и ведущих стран НАТО) глобальной угрозе и осуществлять функции стратегического ядерного устрашения.

Британские интересы сегодня неразрывно связаны с установлением "нового мирового порядка" - стремлением Запада к мировому диктату; утверждением западных "ценностей" в экономической, политической, культурной и духовной областях с опорой на колоссальную военную мощь НАТО. Экономическое благополучие Великобритании и Запада в целом ставится в зависимость от успеха в установлении и поддержании стабильных, рыночно ориентированных отношений во всем мире. Вызов, брошенный Западом всему миру политикой "глобализации", требует своего неизбежного мощного силового обеспечения на 71% поверхности планеты - в Мировом океане. Вышеизложенное лишь подтверждает, что морская доктрина Великобритании, обладающей вторыми по возможностям военно-морскими силами после американских, полностью соответствует данной направленности.

Морская доктрина остается для военно-политического руководства Великобритании одной из основных концепций военной доктрины страны и сохраняет центральное место в определении приоритетов военной политики. Британская морская мощь - основа защиты глобальных интересов страны и реализации военной доктрины - выступает одним из основных инструментов, обеспечивающих политическое, экономическое и военное влияние на международные отношения. Интересы национальной безопасности потребуют и в будущем широкого привлечения ВМС к решению широкого комплекса задач на международной арене. В то же время провал политики "канонерок" и прочие неудачи силовых методов свидетельствуют об авантюризме и амбициозности морской доктрины вследствие ее подчиненности интересам монополитического капитала, а также о невозможности гарантировать победу разгромом противника даже при значительном превосходстве в силе, когда речь идет о праве на политическую и экономическую самостоятельность, о судьбах как отдельных народов, так и всего человечества.

Капитан 2 ранга Н. РЕЗЯПОВ,
кандидат военных наук

ДИНАСТИИ ИМЕН

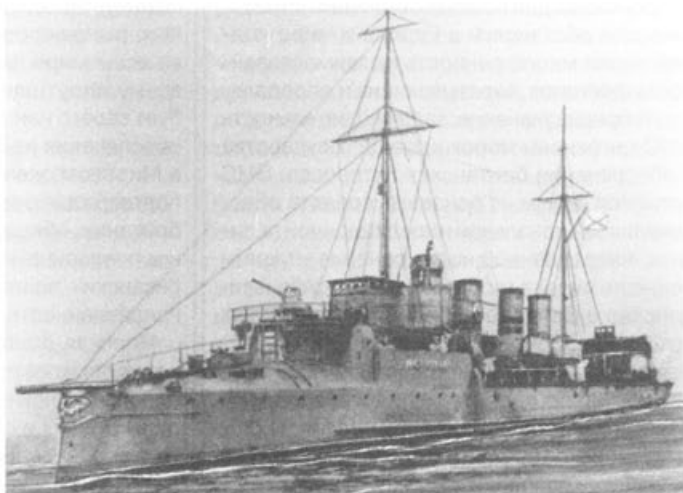
“Расторопный”, наименование не-
скольких кораблей отечественного ВМФ:

1) миноносец типа “Сокол” (до 9 марта 1902 г. - “Дятел”) Сибирской флотилии. 26 декабря 1899 г. зачислен в списки кораблей Сибирской флотилии и в 1900 г. заложен на Ижорском адмиралтейском заводе в Колпино под С.-Петербургом, в конце 1901 г. в разобранном виде доставлен по железной дороге в мастерские Порт-Артурского военного порта для достройки, спущен на воду 27 февраля 1903 г.,

вступил в строй в ноябре 1903 г. Водоизмещение нормальное 258 т; длина 60,96 м, ширина 5,66 м, осадка 1,65 м. Мощность паровых машин 2х1900 л.с.; скорость полным ходом 27,0 уз, экономическая 13,5 уз; дальность плавания до 600 миль. Вооружение: 1 75=мм и 3 47=мм ор., 2х1 450=мм ТА, принимал на борт до 10 морских якорных мин. Экипаж 57 чел. В период русско-японской войны 1904-1905 гг. под командованием лейтенантов В.И.Лепко и с 11 апреля 1904 г. П.М.Плена участвовал в обороне Порт-Артура (Льюшунь), неоднократно обстреливал позиции противника на Квантунском п-ове, трижды выходил на минные постановки, нес разведывательную, дозорную и дежурную службу, обеспечивал действия тралящего каравана; в ночь на 3 июля 1904 г. уничтожил торпедой следовавший из Инкоу с грузом бобов для японской армии английский пароход; входил в состав Тихоокеанской (с 17 апреля 1904 г. - 1-й Тихоокеанской) эскадры. В ночь на 3 ноября 1904 г. прорвался из б.Белый Волк в Чифу (Яньтай) с донесениями и информацией для командования, где был блокирован отрядом японских кораблей и во избежание гибели в ходе предстоящего неравного боя или захвата противником вечером

того же дня взорван и уничтожен экипажем. В 1905 г. поднят японскими водолазами и впоследствии использован во вспомогательных целях;

2) эскадренный миноносец типа “Акула” БФ. Заложен в 1905 г. на Невском судомеханическом заводе в С.-Петербурге и 2 апреля 1905 г. зачислен в списки кораблей ВМФ, спущен на воду 8 мая 1907 г., вступил в строй 1 апреля 1908 г. Водоизмещение нормальное 382 т; длина 64,0 м, ширина 6,4 м, осадка 2,59 м. Мощность



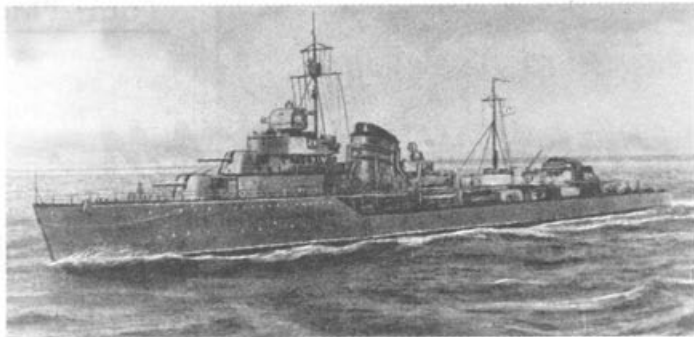
Эскадренный миноносец “Расторопный”, 1915 г.

паровых машин 2х3050 л.с.; скорость полным ходом 24, 5 уз, экономическая 16,0 уз; дальность плавания до 900 миль. Вооружение: 2 75=мм ор. и 6 (с 1916 г.: 2) 7,62=мм пул., 2х1 450=мм ТА, принимал до 18 морских якорных мин. Экипаж 68 чел. До 27 сентября 1907 г. относился к подклассу миноносцев. В 1911-1912 гг. прошел капитальный ремонт. Участвовал в Первой мировой войне (оборона Рижского зал., обеспечение и прикрытие миннозаградительных действий, эскортирование и ПЛО главных сил флота, Ирбенская 26 июля-8 августа 1915 г. и Моонзундская 29 сентября-6 октября 1917 г. операции) и Февральской революции. 25 октября 1917 г. вошел в состав Красного БФ. 11-20 апреля 1918 г. совершил переход из Гельсингфорса (Хельсинки) в Кронштадт, а 23 сентября 1918 г. убыл по Мариинской водной системе из Петрограда на Волгу и

**Продолжение. Начало см. “Морской сборник” №№ 3, 4, 5, 6, 7 за 2001 г.*

18 ноября 1918 г. по прибытии в Астрахань вошел в состав АКВФ. С 31 июля 1919 г. входил в состав ВКВФ, а с 5 июля 1920 г. - в состав МСКМ. Участвовал в Гражданской войне: оборона под командованием военмора А.А.Перротэ северной части Каспийского моря в декабре 1918 г., бои с англо-белогвардейской флотилией у о-ва Чечень в мае 1919 г., с подразделениями и частями Добровольческой белой армии под Царицыном (Волгоград) летом 1919 г., захват под командованием В.П.Калачева в Энзели (Пехлеви, Иран) флота противника в мае 1920 г. В августе 1922 г. выведен из боевого состава, разоружен и сдан к Бакинскому военному порту на хранение, а 21 ноября 1925 г. исключен из состава РККФ в связи со сдачей "Комгосфондов" для демонтажа и разделки на металл;

3) эскадренный миноносец (с 20 марта 1956 г. - "СДК-12", с 27 декабря 1956 г. - "СС-19", с 14 сентября 1963 г. - "ЦЛ-1") проекта 7 ТОФ. Заложен 27 февраля 1936 г. на ССЗ №198 им. А.Марти (с 1957 г. - имени И.И.Носенко, с ноября 1964 г. - Черноморский судостроительный) в Николаеве и осенью 1939 г. в разобранном виде перевезен по железной дороге на ССЗ №199 (позже - имени Ленинского комсомола, ныне - ОАО ХК "Амурский ССЗ") в Комсомольске-на-Амуре для достройки, перезаложен 5 декабря 1936 г., спущен на воду 25 июня 1938 г., вступил в строй 5 января 1940 г. и 6 мая 1940 г., подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав ТОФ. Водоизмещение полное 2402 т, нормальное 2117 т, стандартное 1855 т; длина 112,85 м, ширина 10,23 м, осадка 4,77 м. Мощность ТЗА 2х28250 л.с.; скорость полным ходом 38,6 уз, экономическая 19,52 уз; дальность плавания до 2565 миль. Вооружение: 4 130=мм АУ Б-13, 2 76,2=мм АУ 34-К и 3 37=мм АУ 70-К, 4 12,7=мм пул. ДШК, 2х3 533=мм ТА, 2 БМБ-1, 2 бомбосбрасывателя, принимал 48-88 морских якорных мин. Экипаж 236 чел. С 24 декабря 1945 г. входил в состав КЧВФ ТОФ, с 17 января 1947 г. - в состав 7-го ВМФ, с 31 мая 1949 г. - в состав 5-го ВМФ и с 23 апреля 1953 г. - вновь в состав ТОФ. В период с 10 июня 1949 г. по 31 мая 1951 г. прошел на "Дальзаводе" №202 имени К.Е.Ворошилова во Владивостоке капитальный ремонт. 17 февраля 1956 г. выве-



Эскадренный миноносец "Расторопный" пр. 7

ден из боевого состава, разоружен и переклассифицирован сначала в спасательно-дезактивационный корабль, 27 декабря 1956 г. - в СС, а 14 сентября 1963 г. - в ЦЛ и в 1956-1958 гг. модернизирован и перестроен на "Дальзаводе" по проекту 32А, 15 декабря 1960 г. законсервирован и поставлен во Владивостоке на отстой, а 27 августа 1965 г. исключен из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 18 сентября 1965 г. расформирован и впоследствии на Владивостокской базе "Главвторчермета" разделан на металл;

4) эскадренный миноносец проекта 956 СФ. 21 марта 1985 г. зачислен в списки кораблей ВМФ и 15 августа 1986 г. заложен на ССЗ имени А.А.Жданова (с 2 февраля 1989 г. - ОАО "Северная верфь") в Ленинграде, спущен на воду 4 июня 1988 г., вступил в строй 30 декабря 1989 г. и 28 февраля 1990 г. включен в состав СФ. Водоизмещение наибольшее 8560 т, полное 8015 т, нормальное 7295 т, стандартное 6575 т; длина 156,4 м, ширина 17,22 м, осадка 7,88 м. Мощность ПТУ 2Х49750 л.с.; скорость полным ходом 32,02 уз, экономическая 18,1 уз; дальность плавания до 5272 миль. Вооружение: 2х4 ПУ КТ-190 ПКРК "Москит" (8 КР П-100), 2 ПУ ЗРК "Ураган" (48 ЗУР 9М-38), 2х2 130=мм АУ АК-130 и 4х6 30=мм АУ АК-630М, 2х2 533=мм ТА, 2 РБУ-1000 (48 РГБ-10), принимает до 52 мин; 1 вертолет Ка-27; навигационный, гидроакустический и радиолокационный комплексы, средства радиосвязи. Экипаж 296 чел., в т.ч. 25 офицеров. 26-30 августа 1991 г. участвовал в международном конвое "Дервиш-91" в Баренцевом и Белом морях, приуроченном к 50-летию начала движения союзных конвоев, а 11-15 октября 1993 г. нанес визит в Тулон (Франция). 26 августа 1992 г. торжественно сменил Военно-морской флаг СССР на Андреевский флаг.

Продолжение следует

Виктор Конецкий:

«ВЫПУСКНИКАМ – СЧАСТЛИВОГО ПЛАВАНИЯ!»



Сегодня у нас в гостях человек с интересной и необычной судьбой - Виктор Викторович Конецкий - моряк, писатель, бывший гардемарин. Хотя, почему бывший? Ведь гардемарин – не только курсант старшего курса. Это более глубокое понятие, объединяющее в себе молодость, романтику, стремление к жизненной активности. Пожалуй, всех оттенков этого слова и не перечислить. И, видимо, не случайно именно эти качества являются определяющими в творчестве писателя, который в душе навсегда остался гардемаринном.

- Виктор Викторович, в детстве немало мальчишек мечтают о море и дальних странствиях. Но когда наступает пора выбора жизненного пути, лишь немногие из них решаются связать свою судьбу с морем. Вы стали военным моряком в шестнадцать лет. Что повлияло на ваш выбор?

- Время моей юности было трудное и голодное. Страна пережила страшную войну, которая и для нас, мальчишек, стала суровым испытанием. Хлебнуть довелось немало.

До весны сорок второго вместе с мамой и братом жил в блокадном Ленинграде. Это было страшное время. Бомбёжки, постоянные артобстрелы, холод, голод и смерть, подстерегающая на каждом шагу. Эвакуировали нас через Ладожское озеро. И далеко не всем блокадникам удавалось добраться до Большой земли...

Маме было очень трудно, поэтому после возвращения домой решил поступать в Ленинградское военно-морское подготовительное училище. В 1945 году я стал его воспитанником. Хочу отметить, что в последующем никогда не жалел о принятом решении.

* * *

«...Помню, как навстречу шли одна за другой машины, гружёные мясными тушами и мешками с мукой. И как стреляли зенитки. И как ушли на дно Ладоги несколько автобусов с детскими-сиротами. Они ехали впереди нас и провалились в дыру, оставшуюся после взрыва снаряда или бомбы...»

В. КОНЕЦКИЙ,
«Солёный лёд»

* * *

- Семь лет вы шли к золоту лейтенантских погон. Это довольно продолжительный и очень важный период в жизни молодого человека, который в это время формируется как самостоятельная личность. Какими были для вас эти годы учёбы?

- Особенно трудными были три года в подготовительном училище – с 1945 по 1948. Первые послевоенные годы – голод и разруха. Иногда казалось, что чувство голода будет сопровождать тебя вечно. Но мы терпели, потому что знали – всем одинаково трудно.

Сейчас нам тоже нелегко. Но тогда, после той жестокой войны, у людей не было

такой озлобленности и черствости, как сегодня. Думаю, что всё в конечном итоге зависит от состояния общества. А оно сейчас очень больно. Кстати, не было в нашем коллективе национальной розни и "годковщины", которые сегодня у всех на слуху.

Мы поставили перед собой цель – стать настоящими морскими офицерами и старались достичь её, несмотря на многочисленные трудности. В подготовительном училище, где воспитанники обучались по школьной программе, нам приходилось совмещать учёбу с работой по восстановлению здания, которое во время войны сильно пострадало от бомбёжек и артобстрелов.

В 1947 году я принял военную присягу. А в 1948 был зачислен без экзаменов в Первое Балтийское высшее военно-морское училище, где обучался на штурманском факультете до 1952 года. В училище подводного плавания имени Ленинского комсомола оно было переименовано уже после нашего выпуска. Многие мои однокашники первыми осваивали атомные подводные лодки.

Какими были эти годы? Всё же однозначно ответить нелегко. Были и трудности, когда приходилось недоедать, нести многочисленные наряды, месяцами ждать увольнения. Но было также немало радостного и хорошего. Многие фрагменты из училищной жизни в дальнейшем послужили материалом для моих книг.

* * *

«...На первых же шлюпочных учениях шлюпка, в которой был он, перевернулась, и всё наше отделение оказалось в Фонтанке. Скоро флюиды охватили взвод: всё училище поехало в Москву на парад, а наш взвод оставили перебирать картофель в овощехранилище. Потом флюиды опутали роту. Маршируя на обед, мы все - вся рота - дружно упали со второго этажа на первый. Дело в том, что училище размещалось в старинном здании бывшего приюта принца Ольденбургского. За время блокады в здание попало около двадцати бомб и снарядов. И когда мы «дали ножку», торопясь на обед, перекрытие не выдержало и рота оказалась в столовой, не спускаясь по лестнице...»

В.КОНЕЦКИЙ,

«Невезучий Альфонс»

* * *

- Виктор Викторович, что из вашей



Встреча писателя с Главнокомандующим ВМФ адмиралом флота В.Куроедовым

курсантской жизни запомнилось вам больше всего?

- Самое памятное для меня – отношение преподавателей к курсантам. Это были удивительные люди. Почти все – фронтовики, заслуженные офицеры. Они не только обучали нас своим предметам, но и воспитывали – давали уроки жизненного опыта.

Мы любили и уважали своих наставников. И они относились к нам, по сути ещё мальчишкам, как к равным. Но и доставалось нам от преподавателей, когда мы того заслуживали. Впрочем, такие случаи забываются очень быстро.

- Мы нередко употребляем словосочетание «студенческое братство». А было ли у вас курсантское братство?

- Да, у нас было настоящее курсантское братство. И я счастлив, что с годами оно не распалось. Для меня очень дорого слово «однокашник». Это второе Я. Однокашник знает о тебе всё, даже то, что сам давно постарался выкинуть из памяти. Однокашники даны нам от Бога. Их не выбирают, и любить их надо такими, каковы они есть. Мы всегда старались быть достойными этого звания – не военного, не учёного, не административного, а самого человеческого на свете – однокашник. Даже стихотворение в училище сочинили:

Друзья мои, прекрасен наш союз!

Он как душа неразделим и вечен.

Неколебим, свободен и беспечен.

Под сенью он возрос системы ВМУЗ.

Куда бы нас не бросила судьбина,

Мы память сердца бережём внутри.

Всё те же мы: нам целый мир чужбина,

Отечество – Приютская, дом три!

* * *

«...Лёшка! – говорит Шаталов, от полноты чувств называя Маню его настоящим

именем. – Ты всегда был большой дубиной... Неужели ты узнал, что я остаюсь, и специально отстрелялся плохо?!..

– Понимаешь, – говорит Маня своим неторопливым, убеждённым голосом, – мужская дружба – не меньше, чем любовь к женщине. Тебе плохо и Оле тоже, конечно, плохо. Но человек должен сам решать свою судьбу. Нельзя помогать людям, когда они должны решать что-то сами. А тебе я могу помочь: хотя бы вместе потренируемся в стрельбе».

В.КОНЕЦКИЙ,

«Если позовёт товарищ».

* * *

– Виктор Викторович, вы обучались в военно-морском училище технического профиля. Занимались ли курсанты в его стенах литературной деятельностью?

– Знаете, недавно я листал свои дневники и записные книжки тех лет и обнаружил в них какие-то отдельные мысли, наброски. Тогда же вспомнил, что с 1949 по 1950 год проучился на филологическом факультете Ленинградского университета, на который поступил вместе с Ольгой Филипповой. Но, увы, продолжить учёбу нам не разрешили.

Так что гуманитарный уклон появился у меня ещё в курсантские годы. Кстати, в подготовительном училище я познакомился с Валентином Пикулем. Правда, из училища он вскоре вынужден был уйти. Но эта встреча оказалась судьбоносной. Именно Валентин Саввич Пикуль привёл меня в 1955 году в литературное объединение при ленинградском отделении издательства «Советский писатель». Здесь я проходил свои литературные университеты.

Некоторых училищных товарищей я даже сделал героями своих рассказов.

– Интересно, а Дударкин-Крылов из рассказа «Как я первый раз командовал кораблём» тоже чей-то прототип?

– Да, такой человек действительно существовал. Настоящее его имя – Геннадий Крылов. Правнуком баснописца дедушки Крылова он, конечно же, не был. И историю о «Золотой Рыбке» и звёздной карьере Дударкина-Крылова я тоже придумал. Но зато пример с пожарной лопатой, имеющей двадцать два отклонения от Приказа Главнокомандующего ВМС СССР, вполне достоверный. Об этой лопате мне сообщил в письме Гена Крылов. К сожалению,

до капитана первого ранга «Дударкину-Крылову» дослужиться не довелось. Десять лет назад Гена умер.

* * *

«...Первый после училища офицерский отпуск проводил дома, в столице. Где-то на Арбате из моряцкой солидарности высвободил из лап сухопутного патруля какого-то заблудшего старшину второй статьи. Когда опасность для старшины миновала, тот спросил у новоиспечённого офицера фамилию и название флота, на котором Дударкину-Крылову предстояло служить. Затем, вежливо попрощавшись, заблудший старшина второй статьи загадочно сказал: «Дударкин, сегодня ты выпустил на свободу Золотую Рыбку!».

А через полгода приходит приказ о присвоении ему звания капитан-лейтенанта. Заблудший старшина пишет из столицы, что, к сожалению, присвоить Коле капитана третьего ранга пока не может, так как это уже старший офицерский состав, а он, старшина, сидит в Москве писарем ВМС на младшем офицерском составе и вставить фамилию Дударкина в списки очередного представления пока невозможно, но не всё потеряно».

В.КОНЕЦКИЙ,

«Как я первый раз командовал кораблём»

* * *

– Что для вас значит слово «гардемарин»?

– Гардемарин – без пяти минут офицер: профессионал, стройный, подтянутый. Это очень ёмкое и красивое слово. В нём словно переплелись история и традиции отечественного флота. Гардемарин – это символ молодости!

– Виктор Викторович, что бы вы хотели пожелать лейтенантам-выпускникам XXI века?

– Любите море, ведь оно живое. Иногда я даже разговариваю с ним. Любите матросов. Но не показной любовью, а настоящей – человеческой. И они отплатят вам добром. Будьте профессионалами – настоящими специалистами. Потому что это ваш хлеб.

– А традиционные семь футов под килем?

– Чепуха. Хорошему судоводителю достаточно и трёх.

Выпускникам – счастливого плавания!

Беседу вёл капитан 2 ранга С.КОШЕЛЕВ



Музей военно-воздушных сил Черноморского флота основан в 1969 г. В экспозициях его представлена история авиации с 1910 г.

На снимках

Фрагмент экспозиции музея

Начальник Дома офицеров майор А.Бахарев и заведующий музеем гвардии подполковник запаса В.Ильиных обсуждают новую экспозицию

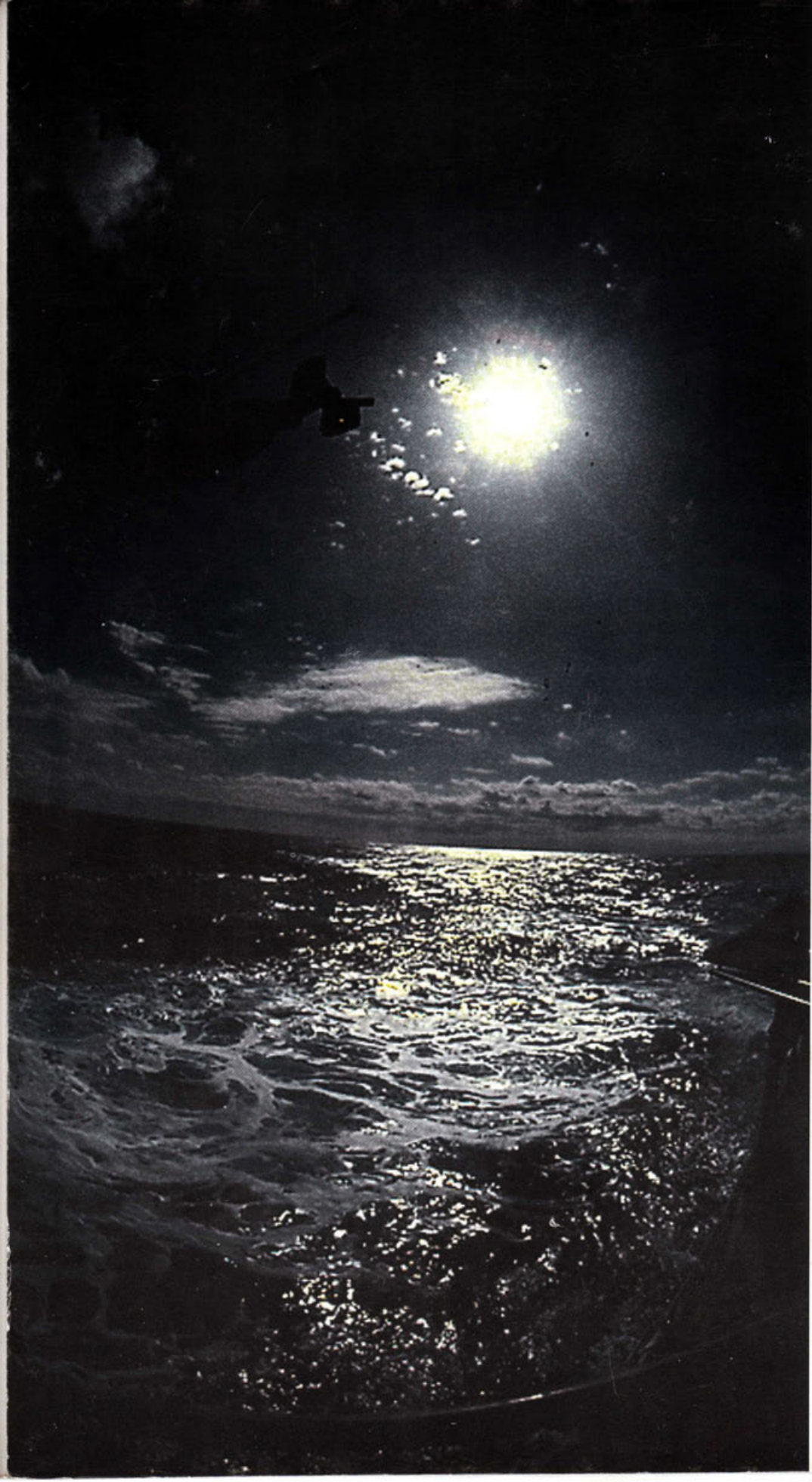
Спасательный летный костюм

Преподаватель истории Л.Обут проводит урок мужества



Фото Ю.ПАХОМОВА





На поиск "противника". Фото Ю. Пахомова