

Журнал Военно-Морского Флота

МОРСКОЙ СБОРНИК



10.2004

ISSN 0134-9236

Издается с марта 1848 г.

85 ЛЕТ ГЛАВНОМУ ТЕХНИЧЕСКОМУ УПРАВЛЕНИЮ ВОЕННО- МОРСКОГО ФЛОТА



- Заместитель Главнокомандующего ВМФ по вооружению вице-адмирал А.Смоляков и начальник Главного технического управления ВМФ контр-адмирал Н.Карачун

- Начальник управления эксплуатации и ремонта кораблей ГТУ ВМФ контр-адмирал В.Решеткин проводит совещание по вопросам эксплуатации кораблей с капитанами 1 ранга М.Хаспековым и И.Медведевым

- Главный механик ВМФ контр-адмирал У.Байзерт, капитан 1 ранга Д.Макарихин и капитан 2 ранга А.Лысенко обсуждают план технического обеспечения кораблей ВМФ

- Служащие финансово-экономической службы Т.Шикалова и Н.Расина

- Офицеры отдела корабельного оборудования и материалов капитаны 2 ранга В.Журенко, С.Мартыненко и Ю.Ломакин

Фото Ю.Пахомова



МОРСКОЙ СБОРНИК

ЖУРНАЛ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Октябрь 2004 г.

10(1895)

Издается с марта 1848 г.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

В.В. Остапенко

(главный редактор)

В.В. Авдошин

А.И. Востриков

Д.А. Дмитриев

А.Г. Долбня

В.М. Иванов

(ответственный

секретарь)

С.В. Козлов

К.С. Колотыгин

В.Г. Кондаков

А.В. Крипак

М.С. Монаков

Н.И. Новиков

Г.И. Полюхович

В.Ф. Попов

И.П. Русанов

Л.Г. Сидоренко

И.Б. Сидоров

(первый заместитель

главного редактора)

А.А. Смоляков

Ф.С. Смуглин

К.П. Собора

(заместитель главного

редактора)

И.И. Тынянкин

Г.Ю. Шараевский

И.Т. Шевченко

В.В. Шигин

Учредитель —
Министерство обороны
Российской Федерации

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

Адрес редакции:
Москва, ул. Спартаковская, 2
Для переписки:
105175, Москва, К-175,
«Морской сборник»

E-mail:

morskoy-sbornik@mtu-net.ru

Телефон: 263-33-24

Свидетельство о регистрации
№01982 от 30.12.1992 г.

Сдано в набор

Подписано к печати

Формат бумаги 70х108¹/₁₆

Бумага офсетная.

Усл. печ. л. 8,4 + вклейка ¹/₄ печ. л.

Усл. кр.-отт. 14,88.

Уч.-изд. л. 10,9.

Заказ № 10.

Тираж 9460 экз.

Офсетная печать.

В розницу цена свободная.

Отпечатано в ФГУП

издательства и типографии

«Красная Звезда»:

123007, Москва,

Хорошевское шоссе, 38

«Морской сборник», 2004

СОДЕРЖАНИЕ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ	2
ВРЕМЯ И ФЛОТ	
В.Куроедов. Гордо несите Андреевский флаг!	13
В.Иванов. Когда лодка на всех одна	15
ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ	
А.Чеботарев. «БЛЭКСИФОР-2004». Учения в восточной части Черного моря	20
ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ	
В.Кобзев, Н.Махров. Военно-морское образование в России: культура и традиции	25
ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА	
В.Дегтярь, Ю.Каверин. Даты и события в морском ракетостроении	31
В.Чернавин. Жизнь, отданная флоту	39
Л.Самаркин. Генеральный конструктор. 85 лет со дня рождения Г.Н.Чернышева	44
А.Смоляков. Главтехупр вчера и сегодня	45
МЕДИЦИНСКИЕ ПРИБАВЛЕНИЯ	
М.Фейзопуло. Важная сфера деятельности	54
БЕРЕГ И ФЛОТ	
И.Дуров. Производство и обеспечение хлебным вином (водкой) личного состава флота Петра Великого	57
ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ	
В.Мосалев. Морские мины ВМС зарубежных государств	65
А.Смоловский. Новости ВМС иностранных государств	73
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ	
В.Жуматий. Военно-теоретические взгляды на десантные операции в межвоенный период	79
С.Ковалев. Через арктические льды из Владивостока в Полярный	83
КАЮТ-КОМПАНИЯ МАРИНИСТОВ	
В.Иванов. Один против четырех	87
КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ	
О книге адмирала И. В. Касатонова «Командую флотом»	95

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

ИЗ УКАЗОВ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О награждении государственными наградами Российской Федерации военнослужащих Вооруженных Сил Российской Федерации

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

ОРДЕНОМ ПОЧЕТА

ГОРБАТКО Сергея Федоровича – капитана 1 ранга

Москва, Кремль,

28 июля 2004 года,

№ 964

О награждении государственными наградами Российской Федерации военнослужащих Вооруженных Сил Российской Федерации

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

ОРДЕНОМ «ЗА ВОЕННЫЕ ЗАСЛУГИ»

БОЛДЫРЕВА Бориса Юрьевича – капитана 2 ранга

ГОРДИЕНКО Александра Ивановича – капитана 1 ранга

ГРИГОРЬЕВА Виктора Степановича – капитана 1 ранга

МАКСИМЧУКА Дмитрия Васильевича – капитана 1 ранга

МУСАЕВА Дилавера Юсуфовича – капитана 1 ранга

ПЛАХОТНИКОВА Владимира Николаевича – полковника

СЕМЕНЯКА Сергея Николаевича – подполковника

ТКАЧЕВА Алексея Георгиевича – капитана 1 ранга

ТРОЯНА Александра Владимировича – контр-адмирала

ШЕМЕТОВА Александра Викторовича – капитана 1 ранга

ОРДЕНОМ ПОЧЕТА

БАСКИНОВА Вячеслава Александровича – капитана 1 ранга

ГАРБУЗА Виктора Владимировича – капитана 1 ранга

ОВСЯННИКОВА Владимира Ивановича – полковника

РЫБАКИНА Юрия Алексеевича – капитана 1 ранга

ТРОИЦКОГО Сергея Борисовича – капитана 1 ранга

ФАТЕЕВА Олега Тихоновича – капитана 1 ранга

ФИРСОВА Анатолия Петровича – капитана 1 ранга

МЕДАЛЬЮ ОРДЕНА «ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ» I СТЕПЕНИ

ШАРЫПОВА Андрея Георгиевича – капитана 3 ранга

МЕДАЛЬЮ ОРДЕНА «ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ» II СТЕПЕНИ

АРКИНА Александра Владимировича – капитана 1 ранга

БИЛИЧЕНКО Михаила Владимировича – капитана 3 ранга

ГАВРИЛОВА Михаила Фаустовича – подполковника

ГНЕЗДИЛОВА Дмитрия Васильевича – подполковника

ДЕМЧЕНКО Виктора Александровича – капитана 1 ранга

ЗАКОПАЙКО Олега Георгиевича – подполковника
ИВАНОВА Виктора Васильевича – капитана 2 ранга
КАНИШЕВСКОГО Виктора Леонидовича – капитана 2 ранга
КИСЕЛЕВА Михаила Юрьевича – капитана 2 ранга
КУПРИНА Андрея Александровича – капитана 1 ранга
ЛИПИНСКОГО Анатолия Ивановича – капитана 1 ранга
МАРИИНА Сергея Сергеевича – капитана 1 ранга
МЕДВЕДЕВА Константина Борисовича – капитан-лейтенанта
ОСТАПЕНКО Виктора Вячеславовича – капитана 1 ранга
ПАНАСЕНКОВА Андрея Васильевича – капитана 1 ранга
САГИТОВА Ханифа Халимулловича – капитана 1 ранга
СЕМЕНОВА Евгения Анатольевича – майора медицинской службы
СИМАКОВА Александра Ивановича – капитана 2 ранга
ТРУСКОВА Игоря Анатольевича – капитана 1 ранга
ЧУРСИНА Александра Ивановича – подполковника
ШАСТУНА Александра Анатольевича – капитана 1 ранга
ШПИРУ Петра Кузьмича – капитана 1 ранга

МЕДАЛЬЮ СУВОРОВА

МОРГУНА Сергея Викентьевича – подполковника
СУЧКОВА Игоря Николаевича – капитана
ТАРУСОВА Алексея Викторовича – майора

Москва, Кремль
28 июля 2004 года
№ 964

***О награждении государственными наградами
Российской Федерации военнослужащих, гражданского
персонала Вооруженных Сил Российской Федерации
и ветеранов Великой Отечественной войны***

За мужество, отвагу и самоотверженность, проявленные при исполнении воинского долга, наградить:

МЕДАЛЬЮ «ЗА ОТВАГУ»

ДРОФУ Александра Сергеевич – майора
ЛИТВИНЕНКО Виктора Владиславовича – старшего прапорщика

МЕДАЛЬЮ «ЗА СПАСЕНИЕ ПОГИБАВШИХ»

БАТЕНКОВА Антона Александровича – старшего матроса
БЕРЕЖНОГО Николая Александровича – майора
ГУРОВА Владимира Викторовича – старшего матроса
КАЙКОВА Антона Сергеевича – старшего матроса
ПОПОВА Олега Владимировича – капитана медицинской службы
РЕДЬКИНА Алексея Николаевича – матроса
ЧУГАЕВА Александра Валерьевича – капитана
ШАБУНИНА Максима Дмитриевича – матроса
ШИПИЛЕНКО Виктора Владимировича – старшего прапорщика

За высокие личные показатели в служебной деятельности, образцовое исполнение воинского долга наградить:

ОРДЕНОМ «ЗА МОРСКИЕ ЗАСЛУГИ»

ОРЛОВА Евгения Васильевича – вице-адмирала

За заслуги в области финансово-экономической деятельности и многолетнюю добросовестную службу присвоить почетное звание:

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

ЗАСЛУЖЕННЫЙ ЭКОНОМИСТ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЖОХОВУ Сергею Юрьевичу – полковнику

Москва, Кремль,
22 июля 2004 года,
№ 950

О награждении государственными наградами Российской Федерации

За заслуги в области ветеринарии и многолетнюю добросовестную службу присвоить почетное звание:

ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВЕТЕРИНАРНЫЙ ВРАЧ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ДРУЧИНИНУ Василию Николаевичу – полковнику ветеринарной службы

Москва, Кремль,
июля 2004 года, № 954

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В. ПУТИН

ВЕСТИ С ФЛОТОВ

СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ

В штабе Северного флота состоялось заседание Военного совета, который открыл командующий Северным флотом вице-адмирал М.Абрамов.

С докладом «О работе командиров по повышению качества отбора офицеров, направляемых на учебу, созданию изученного и подготовленного резерва на основные командные должности» выступил начальник управления кадров СФ контр-адмирал В.Кузнецов. Он предложил разработать и внедрить на флоте четкую систему подготовки командирского звена.

Затем, с докладом «О состоянии воинской дисциплины и правопорядка в первом полугодии 2004 года и мерах по ее улучшению в свете требований министра обороны РФ и Главнокомандующего ВМФ» выступил командующий СФ. Вице-адмирал М.Абрамов подчеркнул, что здоровая морально-психологическая обстановка, состояние воинской дисциплины и правопорядка в конечном итоге влияют на боевую и мобилизационную готовность флота, а также привел сравнительный анализ правонарушений на флоте в 2003-2004 годах. При этом внимание Военного совета было обращено на необходимость строгого соблюдения регламента служебного времени североморцев.

О работе органов военного управления флота по подготовке сил, походных штабов к решению учебно-боевых задач в летнем периоде обучения доложил начальник штаба СФ вице-адмирал С.Симоненко.

На Военном совете также выступили: начальник минно-торпедного управления СФ капитан 1 ранга А.Миронов, военный прокурор СФ генерал-майор юстиции С.Морозов, командиры соединений вице-адмирал А.Смелков и контр-адмирал А.Канеев.

Подводя итоги заседания Военного совета, вице-адмирал М.Абрамов отметил успехи, которых добились экипажи кораблей при выполнении боевых упражнений в море и в ходе показательного тактического учения флота в период празднования Дня ВМФ.

Тактическая группа кораблей Северного флота в составе БПК «Адмирал Чабаненко» капитана 1 ранга С.Гришина и АПЛ «Вепрь» капитана 1 ранга Ю.Кириченко под флагом командира дивизии надводных кораблей СФ контр-адмирала А.Ли-

тенкова вышла в Баренцево море. Североморцы примут участие в совместных российско-французских учениях в Северной Атлантике, цель которых отработка элементов совместного плавания, прописанных в проекте «Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Французской Республики о безопасном плавании подводных лодок за пределами территориальных вод».

Аналогичные учения уже проходили прошлым летом в Норвежском и Баренцевом морях. Тогда вместе с БПК «Адмирал Чабаненко» и АПЛ «Вепрь» работали французский эсминец УРО «Латуш Тревиль» и АПЛ «Касабьянка».

После окончания совместных учений российские моряки посетят с неофициальным визитом французскую военно-морскую базу Брест.

На тактическом учении разнородных сил в море с проведением одиночных ракетных стрельб стрельбу крылатыми ракетами выполнили ТАРКР «Петр Великий», РКР «Маршал Устинов», атомные подводные лодки «Воронеж» и «Смоленск», а также береговая ракетная часть, которой командует полковник С.Никитский. Экипаж ЭМ «Адмирал Ушаков» в ходе учения поразил крылатую ракету-мишень корабельным зенитно-ракетным комплексом.

В тактическом учении также приняли участие экипажи больших противолодочных кораблей «Адмирал Чабаненко» и «Североморск», БДК «Кондопога», БТЩ «Ядрин» и МПК «Онега», самолеты противолодочной авиации флота.

По оценке командующего СФ вице-адмирала М.Абрамова, личный состав, принимавший участие в учении, показал высокое профессиональное мастерство и боевую выучку. Отмечена качественная подготовка к учению подчиненных вице-адмирала А.Смелкова, контр-адмиралов А.Максимчука и С.Костина.

Эффективность выполнения боевых упражнений в море была достигнута также благодаря грамотным действиям старшего в районе проведения учения заместителя командующего СФ вице-адмирала В.Доброскоchenko и начальника управления боевой подготовки флота контр-адмирала В.Агафонова.

В то же время был выявлен ряд недостатков в действиях структур тыла и вспомогательного флота.

По итогам учения, ракетные стрельбы, выполненные экипажами РКР «Маршал Устинов» капитана 1 ранга С.Жуги, АПЛ «Воронеж» капитана 1 ранга В.Уткина и личным составом береговой ракетной части, будут представлены на приз ВМФ по видам боевой подготовки.

Завершив ремонтно-восстановительные работы на мурманском судоремонтном заводе, ТАКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов», которым командует капитан 1 ранга А.Шевченко, отработал морские элементы курсовой задачи, а также стрельбы зенитными ракетно-артиллерийскими комплексами корабля.

На выходе, после четырехлетнего перерыва, посадку на палубу авианосца, а затем и взлет с нее, на истребителях Су-25 УТБ и Су-33 выполнили летчики-испытатели Государственного летного испытательного центра Герой России полковник А.Раевский и полковник В.Петруша.

После выполнения учебно-боевых задач в базу вернулась ПЛ «Ярославль» капитана 2 ранга А.Назарьева. Все поставленные задачи подводники выполнили успешно. Командир соединения подводных лодок СФ капитан 1 ранга О.Голубев, выходящий в море старшим на борту, высоко оценил работу помощника командира корабля капитан-лейтенанта А.Баженова, командира БЧ-5 капитана 3 ранга С.Косивцева и заместителя командира корабля по воспитательной работе капитан-лейтенанта Д.Румянцева.

В Архангельске завершилась 30-я Соловецкая регата крейсерских яхт. Победителями в своих группах стали: архангельская яхта «Мустанг» (капитан А.Журавлев) и 4 северодвинские яхты («Голгофа» – капитан А.Мокеев, «Странник» – А.Соловьев, «Викинг» – М. Козулин и «Олимп» С.Бармин). Североморская «Санта-Мари» капитана В.Бобунова стала в гонке второй.

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

На Балтийском флоте завершила свою работу инспекция МО РФ под руководством первого заместителя МО генерал-полковника А. Белоусова. По словам начальника военной инспекции, главного военного инспектора военного ведомства генерал-лейтенант А. Лукин, главной целью инспекции являлась оценка состояния войск и сил Балтийского флота, часть которых показала низкие результаты в ходе предыдущей инспекторской проверки в октябре 2003 года.

По мнению А.Лукина, нынешняя проверка, в которой были задействованы более 30 частей береговых войск и корабли флота, показала, что недостатки в вопросах боевой мобилизационной готовности, боевой подготовки, состояния вооружения и техники устранены. Генерал отметил, что в ходе инспекции морские силы флота успешно выполнили сложные практические задачи по поиску подводной лодки, ликвидации обнаруженных в море мин, уничтожению воздушных целей. По оценке начальника военной инспекции, Балтийский флот является одним из передовых в России. Флот, основные силы которого находятся на территории Калининградской области, имеет существенные отличия от других объединений, представляя собой вооруженные силы страны в миниатюре. В его составе есть и береговые войска, авиация и ПВО, морские силы. Управлять таким флотом, поддерживать его в постоянной боевой готовности – значительно сложнее и материально затратнее, – подчеркнул генерал-лейтенант А. Лукин.

Калининградскую область посетил министр транспорта РФ И.Левитин. В числе рассмотренных им вопросов ряд напрямую касался интересов ВМФ. На состоявшемся в Морской администрации порта Калининград совещании с участием Главнокомандующего ВМФ адмирала флота В. Куроедова обсуждались проблемы и перспективы развития транспортного комплекса региона. В частности, был поднят вопрос, как выстроить транспортную инфраструктуру в Балтийске – главной базе БФ. Министр пришел к выводу, что отдельные позиции находятся в ведении Министерства обороны и требуют более тщательной проработки и согласования на всех уровнях.

В соответствии с планом мероприятий МО РФ по развитию связей с армиями и флотами зарубежных государств делегация Балтийского флота во главе с командующим БФ адмиралом В. Валуевым посетила Германию. В ходе четырехдневного визита члены российской делегации встретились с командующим ВМС ФРГ, познакомились с образцами техники военно-морской авиации, осмотрели главный командный пункт ВМС, посетили военно-морскую базу Эккернфёрде, центры военно-морских операций и подготовки флотилии подводных лодок, военно-морскую академию в Мюрвике, флотилию минных тральщиков в ВМБ Кранцфельд. Программой визита были предусмотрены посещения подводной лодки типа U206A, тральщика проекта 352 «Тройка», фрегата «Бавария», а также поездка на судостроительную верфь в г. Киле. В числе вопросов, которые обсуждались на встрече командующих БФ России и ВМС Германии, – координация действий по борьбе с международным терроризмом.

Отряд кораблей Балтийского флота под флагом командующего БФ адмирала В. Валуева посетил с официальным визитом шведский порт Стокгольм. В составе отряда кораблей находились подводная лодка и спасательное судно «СС-750». Визит был приурочен к столетию подводных сил ВМС Швеции. В юбилейных мероприятиях приняли участие делегации 20 государств.

Примечательно, после инцидента с советской подводной лодкой в 1981 году, которая из-за технической неисправности оказалась и всплыла в территориальных водах этой страны, здесь надолго воцарилась атмосфера подозрительности и настороженности по отношению к советскому, а затем российскому ВМФ. Мо-

ряки Балтийского флота на деле доказали, что открыты к конструктивному сотрудничеству, а российский флот служит гарантом стабильности и мира в регионе. В ходе визита флотская делегация встречалась с представителями правительства, министром обороны и королем Швеции. Моряки-балтийцы побывали на военных базах, ремонтных и строительных объектах флота, посетили достопримечательности страны, которая двести лет живет без войн, придерживается нейтралитета.

Шведы отметили гостеприимство и радушие моряков Балтийского флота. Министр обороны Швеции госпожа Л.Бьеркнунд провела на подлодке БФ более двух часов, после чего оставила в вахтенном журнале субмарины следующую запись: «Подводную лодку в сопровождении командующего БФ посетила женщина-министр обороны».

Завершился визит в Великобританию БДК «Минск» капитана 2 ранга В. Еремина. Корабль представлял ВМФ России на Днях ВМС Великобритании «Флотские дни-2004», которые прошли в военно-морской базе этой страны – Плимуте. По оценке командира похода – командира соединения надводных кораблей контр-адмирала И.Белоглазова, все поставленные задачи экипаж БДК «Минск» успешно выполнил. В мероприятиях участвовали 14 кораблей ВМС Великобритании и 6 кораблей из Германии, Италии, Голландии, Франции и России. На борту БДК находился взвод морских пехотинцев БФ. Российские «черные береты» обменялись опытом боевой подготовки со своими английскими коллегами, показали свои навыки и умения в рукопашном бою, а также осуществляли постоянную охрану нашего корабля при его стоянке в порту.

Дни ВМС Великобритании в этом году совпали с 60-летием высадки в Нормандию морского десанта союзников нашей страны в борьбе с фашизмом. Ветераны этой операции были гостями «Флотских дней-2004», побывали на российском корабле.

Отряд боевых кораблей в составе СКР «Неустрасимый», БДК «Калининград» и танкера «Лена» в ходе выполнения задач дальнего похода в Средиземном море посетил с визитом французский порт Канн. Наши моряки приняли участие в фестивале российского искусства, прошедшего на всемирно известном французском курорте. Два дня корабли были открыты для посещения жителями и гостями города.

Согласно плана похода корабли отряда осуществили неофициальный визит в испанский порт Картахена. В числе вопросов, которые обсуждались на встрече командира похода – заместителя командующего БФ вице-адмирала В. Апановича с командованием ВМС Испании, – координация действий по борьбе с международным терроризмом.

Состоялся очередной, четвертый выпуск в Школе техников Балтийского военно-морского института имени адмирала Ф.Ф.Ушакова. Среди 82 выпускников этого учебного заведения 11 мичманов окончили Школу с отличием. Примечательно, что это был последний выпуск по двухгодичной программе. С 2003 г. Школа техников перешла на трехгодичную программу обучения. Первый набор курсантов Школы был произведен в августе 1999 г. и уже через два года 104 выпускника получили мичманские погоны. С 2002 г. Школа техников включена в структуру БВМИ имени адмирала Ф.Ф.Ушакова на правах 5-го факультета.

Более 40 детей военнослужащих соединения ракетных катеров БФ отдыхали прошедшим летом на берегах Черного и Азовского морей. Такую возможность им вот уже в четвертый раз предоставили шефы МРК «Зыбь» – строительная фирма из Москвы «СУ-155». Шефы также организовали для ребят запоминающиеся экскурсии по Черноморскому побережью.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ

Отряд боевых кораблей (ОБК) ЧФ в составе флагманского корабля ЧФ гвардейского ракетного крейсера «Москва», сторожевых кораблей «Сметливый» и «Пытливый», БДК «Азов», БМТ «Иван Бубнов» и СБ-6 вышел из Севастополя и взял курс на Средиземное море.

На церемонии торжественных проводов ОБК в Севастополе присутствовал главнокомандующий Военно-Морским флотом России адмирал флота В.Куроедов, Генеральный Консул Российской Федерации в Симферополе А.Николаев и другие официальные лица.

Выступая перед собравшимися адмирал флота В.Куроедов отметил, что нынешний поход, это не только еще одна славная страница в биографии флота, но и реальная возможность укрепить отношения с нашими партнерами в Средиземноморье, продемонстрировать Андреевский флаг, показать, что Черноморский флот боеспособен и готов защищать интересы России в регионе. Главнокомандующий ВМФ подчеркнул, что поход, в котором принимают участие моряки-черноморцы станет самой главной задачей, которую решает ВМФ РФ в текущем году.

Корабли ОБК под флагом командующего Черноморским флотом адмирала В.Масорина посетят с визитом турецкий порт Измир, после чего направятся в Греческую Республику. На подходе к берегам Италии к отряду черноморских кораблей присоединится большой десантный корабль «Азов». В ходе выполнения задач в Средиземном море российские корабли также совершат визиты в итальянские порты Таранто и Аугуста, посетят мальтийскую Валетту.

Российским кораблям, в соответствии с ранее достигнутыми договоренностями предстоит так же участвовать в российско-итальянских военно-морских учениях, которые пройдут в Ионическом море. В ходе совместных маневров моряки двух стран отработают вопросы повышения уровня взаимодействия между флотами России и Италии, в том числе при проведении морских операций по противодействию незаконной деятельности на море.

Подробнее о выполнении задач этого похода расскажет, принимающий в нем участие, наш постоянный корреспондент по Черноморскому флоту подполковник С.Петрович.

В штабе Черноморского флота состоялась встреча командующего ЧФ адмирала В.Масорина с губернатором Владимирской области Н.Виноградовым, прибывшим на флот во главе делегации на празднование 65-летия подшефного соединения кораблей охраны водного района. Глава области Н.Виноградов вручил командующему ЧФ официальное приглашение на празднование 60-летия



Фото С.Петровича

образования Владимирской области. По словам Н.Виноградова, в преддверии подготовки к памятным мероприятиям, посвященным 150-летию Крымской войны, унесшей тысячи жизней воинов-владимирцев, руководством области принято решение перечислить средства на восстановление памятников и памятных знаков, увековечивающих память о них, в Крыму и Севастополе».

Владимирская делегация приняла участие в торжественных мероприятиях посвященных 65-летию образования соединения кораблей ОВР, в переименовании одного из кораблей подшефного соединения в МПК «Александровец». До этого в составе соединения находится четыре корабля одноименных городам области: малые противолодочные корабли «Владимирец», «Муромец», «Суздавец» и МТЩ «Ковровец».



На Черноморском флоте прошли мероприятия по случаю тридцатилетия со дня гибели БПК «Отважный». 30 августа 1974 года в районе кормовых труб корабля раздался мощный взрыв, унесший жизни двадцати четырех моряков-черноморцев и приведший к гибели «Отважного». Ветераны корабля и родственники погибших моряков почтили память товарищей и близких минутой молчания. На месте гибели корабля на воду были возложены венки. По сложившейся традиции на кладбище героев возле поселка Дергачи у могилы командира «Отважного» состоялся митинг. Присутствующие тепло и сердечно вспоминали командира корабля И.Винника. В траурном митинге у памятника морякам «Отважного» принял участие заместитель Главнокомандующего ВМФ по воспитательной работе – начальник управления воспитательной работы ВМФ контр-адмирал Ф.Смуглин, который выразил слова признательности всем тем, кто сегодня чтит память о погибших родственниках и боевых друзьях. На митинге также выступили старший помощник командира БПК «Отважный» капитан 1 ранга запаса В.Балашов, председатель Севастопольского морского собрания капитан 2 ранга В.Стефановский, командир БПК «Очаков» капитан 1 ранга Е.Шевченко. К мемориалу погибшим офицерам и матросам были возложены цветы. Рота почетного караула прошла торжественным маршем, отдавая дань памяти морякам «Отважного».

В Севастополе прошли торжественные мероприятия, посвященные 150-летию Крымской (Восточной) войны. В День памяти воинов, павших в Крымской войне 1853-1856 годов, на Братском кладбище Северной стороны города прошел ритуал захоронения останков 1400 воинов, погибших в Инкерманском и Чернореченском сражениях.

Почтить память русских воинов, защищавших Севастополь, прибыли представители стран-участниц в Крымской войне: Чрезвычайный и Полномочный Посол Российской Федерации в Украине В.Черномырдин, Главнокомандующий ВМС Великобритании адмирал А. Уест, заместитель министра производственной деятельности Италии г-н Урсо, командующий ВМС Турции адмирал О.Орнек и Посол Франции в Украине г-н Филипп де Сюрмен, а также представитель правящей Королевы Великобритании Елизаветы II Принц Майкл Кентский. Они приняли участие в открытии памятника участникам Балаклавского сражения, органично дополнив

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

ший список из 600 исторических памятников, посвященных Крымской войне. Памятник в рекордно короткие сроки был построен военными строителями Черноморского флота на средства российского оборонного ведомства. Монумент установленный в Балаклавской долине на высоте Араб-Табия, представляет собой классическую греческую колонну на двойном мраморном постаменте, которую венчает двуглавый орел символ Российской Империи.

Здесь же состоялась церемония возложения венков к памяtnому знаку и закладка сквера «Памяти павших».

В штабе ЧФ и у иконы Святого праведного воина Федора Ушакова состоялось награждение высших офицеров Черноморского флота церковными орденами. За заслуги в укреплении православия, в духовно-патриотическом воспитании личного состава ЧФ, Украинская Православная Церковь Московского патриархата наградила командующего Черноморским флотом адмирала В. Масорина орденом Святого равноапостольного Великого князя Владимира I степени. Правящий архиерей Крымской епархии митрополит Лазарь вручил так же ордена Святого Владимира III степени вице-адмиралу Е. Орлову, генерал-майору В. Киму, контр-адмиралу Е. Халайчеву. Ордена Преподобного Ильи Муромца III степени удостоен контр-адмирал А. Ковшарь. Контр-адмиралу В. Васюкову был вручен орден Преподобного Нестора Летописца III степени.

Группа авиаторов из отдельного корабельного противолодочного полка, которым командует полковник С. Хайбуллин, в соответствии с планом боевой учебы прошла переподготовку в Качинском учебном центре морской авиации ЧФ. До недавнего времени противолодочники эксплуатировали лишь вертолеты КА-27. Новая же техника, какой является корабельный вертолет КА-28, имеет ряд конструктивных особенностей. Перед началом обучения авиаторы прошли собеседование с преподавателями учебного центра, в ходе которого удалось выяснить уровень знаний противолодочников. В процессе занятий авиаторы прослушали теоретический курс, а затем полученные знания отработали на практике. Завершилась переподготовка сдачей зачетов. Напряженно поработали в этот период преподаватели центра: подполковники В. Каминский, В. Токарев, майоры Н. Геращенко, С. Мамалыга, В. Шабров, А. Зима, А. Богаченко, К. Сальников, И. Арсенюк. Благодаря им противолодочники получили необходимые знания, которые позволяют им на высоком профессиональном уровне эксплуатировать новую авиатехнику.

Моряки малого ракетного корабля «Мираж» Черноморского флота РФ приняли решение о перечислении своего месячного жалования в фонд детей, пострадавших от рук террористов в северо-осетинском городе Беслане.

40-летие со дня подъема на мачте своего судна Военно-морского флага отметили моряки ПМ-26, где капитаном А. Силин. За прошедшие годы ПМ-26 неоднократно выходил в районы Атлантического и Индийского океанов, обеспечивая ремонт боевых кораблей и судов в оперативных зонах ответственности Черноморского флота. С 1998 года экипаж был переведен на «гражданский штат», а судно передано распоряжение управления поисковых и аварийно-спасательных работ ЧФ. Новый экипаж, при отсутствии должного финансирования, своими силами восстановил и отремонтировал практически все механизмы и агрегаты ПМ-26. Несмотря на то, что сегодня плавмастерская находится в резерве, вся материальная часть судна в строю, и ПМ-26 в любой момент готова выйти в море.

14 августа 2004 года вышел в свет юбилейный 25000-й номер флотской газеты «Флаг Родины». Печатный орган Черноморского флота – одно из старейших военных изданий России. В следующем году «Флажку» исполнится 85-лет. Сегодня,

несмотря на существование технических проблем, дефицит финансовых и других ресурсов, журналисты «Флага Родины» сохраняют высокий уровень своего издания, уверенно смотрят в будущее. Выход в свет 25000-го издания – не только достижение высокого рубежа жизнестойкости, востребованности и признания газеты черноморцев. Это начало очередного этапа ее деятельности, направленной на главное: укрепление морских рубежей Юга России и повышения боеготовности Черноморского флота.

Завершилась 75-ая спартакиада Черноморского флота, в которой приняли участие 13 коллективов, представляющих соединения и воинские части ЧФ. Соревнования прошли в два этапа. В программу спартакиады были включены девятнадцать видов спорта. В итоге общекомандное первое место заняли команда морских пехотинцев «Горизонт» (начальник физподготовки части майор А.Антонов), второе место досталось «Вымпелу» (соединение надводных кораблей), третьими стали флотские связисты из коллектива «Рассвет». Хорошо выступили так же спортсмены бригады ракетных катеров и части ОВРа.

Четверть века спустя

28 октября 1978 г. над акваторией Тихого океана вблизи берегов СССР потерпел аварию и затонул американский разведывательный самолет «Орион». На его борту было 15 членов экипажа, 13-ти из них удалось покинуть самолет и разместиться на аварийных плотках. Высота волн достигала 8 м, был штормовой ветер, и температура воды не превышала 5 градусов по Цельсию.

Правительство США экстренно обратилось к Советскому Союзу с просьбой оказать помощь в спасении экипажа. Секретную спасательную операцию возглавил министр обороны СССР маршал Д.Устинов.

Подробно о том, как русские моряки, рискуя жизнью, в тяжелейших условиях сумели спасти американских пилотов, впервые после того, как материалы были рассекречены, 19 февраля 2004 г. написала газета «Труд». После публикации по инициативе журналистов газеты начался поиск участников события и оказалось, что в Посольство США с аналогичной просьбой обратились американские летчики.

3 сентября 2004 г. редакция газеты «Труд» при содействии Главного штаба ВМФ РФ и Посольства США организовала встречу непосредственных участников той операции. Из США приехал спасенный летчик Брюс Форшей, а с Дальнего Востока – капитан 1 ранга в отставке М.Храмцов, координировавший спасательную операцию. Во встрече также приняли участие главный редактор газеты «Труд» А.Потапов, военно-морской атташе Посольства США в России коммодор У.Хамблет, старший офицер управления международного военного сотрудничества Главного штаба ВМФ капитан 1 ранга И.Яковлев, главный редактор журнала «Морской Сборник» капитан 1 ранга В.Остапенко и другие официальные лица.

Руководитель поиска и спасения экипажа «Ориона» капитан 1 ранга в отставке Михаил Петрович Храмцов рассказал присутствующим о тех событиях эпохи «холодной войны».

Четверть века назад он был командиром 173-й бригады противолодочных кораблей на Камчатке. Ночью он получил приказание от капитана 1 ранга А.Штырова экстренно приготовить к бою и походу стоявший в дежурстве сторожевой корабль «Ретивый», которым командовал Ю.Рыжков. Командующий Камчатской флотилией вице-адмирал Ю.Клитный уточнил задачу: спасти экипаж потерпевшего аварию самолета ВВС США. Ближе всех к месту катастрофы (в 70 милях) вел промысел советский

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

большой морозильный траулер (БМРТ) «Мыс Сеньявина» капитана А.Арбузова. В районе падения самолета оказалась также наша АПЛ. Кроме того, силам поиска и спасения был придан пограничный сторожевой корабль «Дунай».

«Ретивый» вышел в море через 30 минут после получения приказа. Переход до района поиска занял почти 8 часов. Все понимали, что ночью, в штормовом море, под проливным дождем вероятность спасения американских летчиков была ничтожно мала.

Первыми их обнаружили сахалинские рыбаки с БМРТ «Мыс Сеньявина». Его капитан А.Арбузов сразу же вышел с СКР «Ретивым» на связь. Затем, произведя сложный маневр, траулер своим мощным корпусом закрыл от ветра терпящих бедствие летчиков. На воду был спущен моторизованный плот, на который с двух аварийных плотиков подобрали десять живых и трех мертвых членов экипажа. Командир «Ориона» и один из пилотов ушли на дно вместе с самолетом. Спасенным была немедленно оказана первая медицинская помощь, их переодели в сухую одежду, укрыли одеялами.

Как только операция завершилась американский «Орион», «ведший» все это время советских моряков к месту трагедии, стал подавать сигналы, чтобы те следовали к американской военно-морской базе Адака, расположенной на Алеутских островах. Эту же команду повторил подошедший американский сторожевой корабль «Чермиз». Тогда комбриг был вынужден призвать на помощь ПСКР «Дунай» и атомную подводную лодку. Лишь после этого «аргумента» конвой оставили в покое.

В нашем порту летчиков перевезли в военный госпиталь, где их поместили в двухместные палаты с цветными телевизорами и хорошо кормили. Спустя некоторое время американских пилотов, переодетых в теплые летные куртки, переправили самолетом сначала в Хабаровск, а затем через Японию в США. Тогда участников их спасения так никто и не поблагодарил.

Лишь два года назад в адрес М.Храмцова и других участников той операции пришли письма от трех спасенных членов экипажа «Ориона». Эти послания, в которых выражалась благодарность, были торжественно вручены в генеральном консульстве США во Владивостоке.

В своем письме советским спасителям член экипажа погибшего «Ориона» Говард Мур высоко оценил доблесть и профессионализм наших моряков: «...Не укладывается в голове, как можно было нас спасти ночью в океане. Когда меня поднимали на борт, я не чувствовал ни рук, ни ног. Мне оказали медицинскую помощь, и я пришел в себя... С чувством благодарности я думаю о вас, русских, чьи усилия позволили нам выжить».

Капитан 3 ранга ВМС США Джон Болл написал, что «... риск, которому подвергли себя капитан и команда судна «Мыс Сеньявина», намного превосходит риск, которому они обязаны были подвергнуть себя по долгу службы. Ситуация осложнялась погодными условиями на месте крушения нашего самолета. Но русские рисковали своими жизнями, чтобы спасти наши! Я ясно помню те чувства, которые охватили меня, когда я увидел огни приближавшегося к нам в ночи «Мыса Сеньявина». Я никогда не забуду этого зрелища! Начиная с 1978 года каждое 28 октября я праздную как свой второй день рождения».

На встрече в редакции газеты участники этого неординарного события делились воспоминаниями о пережитом в далеком октябре семьдесят восьмого года, рассказывали о том, как сложилась их дальнейшая жизнь, фотографировались на память. А капитану 1 ранга М.Храмцову были вручены подарки от американской стороны и редакции газеты «Труд».

К.ИВАНОВ

Гордо несите Андреевский флаг!

Высшим специальным офицерским классам ВМФ – 130 лет

Система подготовки офицерских кадров для Военно-морского флота России складывалась в течение почти трех веков. Ее основой стала созданная в 1701 году по повелению Петра I Школа математических и навигацких наук, или Навигацкая школа. В 1827 году при Морском кадетском корпусе по предложению адмирала И.Ф. Крузенштерна и указу Императора Николая I образован Офицерский класс, в котором велась подготовка офицеров к научной и педагогической деятельности. Через 50 лет, в 1877 году, Офицерский класс был преобразован в Николаевскую военно-морскую академию. Решением Морского ведомства в 1874 году в Кронштадте создается Минный офицерский класс, предназначенный для подготовки специалистов по минному делу. Занятия в нем начались 1 октября (14 по новому стилю) 1874 года. Эту дату по праву следует считать днем образования Высших специальных офицерских Классов Военно-морского флота России.

Слушателями в Минный класс зачислялись офицеры после двухлетней службы на кораблях, его выпускникам присваивалось звание минного специалиста второго разряда с назначением на должность старшего минного офицера корабля 2 ранга. В дальнейшем по образцу Минного офицерского класса на Балтийском флоте были созданы Артиллерийский, Подводный и Штурманский офицерские классы. Так сформировалась система непрерывного военно-морского образования, включавшая военно-морские учебные заведения базового (Морской кадетский корпус), дополнительного (Офицерские классы) и высше-



го (Военно-морская академия) образования.

Офицерские классы флота во все сложные и переломные периоды российской истории всегда были востребованы флотом, готовя для него высококвалифицированных специалистов. В конце XIX – начале XX веков, когда шло строительство флота Российского государства, отдельно функционирующие Офицерские классы обеспечивали его потребности в хорошо подготовленных офицерских кадрах.

Помимо подготовки офицеров и командиров флота офицерские классы вели серьезную научную работу. Преподаватель Минного класса А.С. Попов в электротехнической лаборатории создал радиопередатчик и радиоприемник, им же открыт эффект радиолокации. Правила минной и артиллерийской служб, разработанные преподавателями и слушателями Офицерских классов перед Первой мировой войной, были признаны лучшими в мире. Командование флота Великобритании запросило эти документы у России и использовало их в борьбе с германским флотом.

В сложный период революции 1917 г. руководство и преподаватели Офицерских классов перешли на сторону Советской власти. В 1918 году были образованы Соединенные классы командного состава флота. Их выпускники командовали кораблями и соединениями в Великую Отечественную войну. В годы войны преподаватели Классов выезжали в соединения для обучения командиров новым приемам применения оружия. В разное время на Классах вели научную и педагогическую работу 34 доктора наук.

В послевоенный период Высшие орден на Ленина специальные офицерские классы (ВОЛСОК) ВМФ стали одним из центров подготовки офицерских кадров для океанского атомного ракетноносного флота Советского Союза. Преподаватели Классов активно участвовали в разработке новых руководящих документов по боевой деятельности сил флота и боевому применению новых образцов оружия и вооружения. Усилиями командования и ученых ВОЛСОК была создана и поныне действует единственная в военно-морских учебных заведениях кафедра Боевого применения сил и средств ПВО ВМФ. Кафедра боевого применения подводного оружия подводных лодок является ведущей в течение тридцати лет. В сложные годы последнего десятилетия ВСОК ВМФ сумели не только сохранить свою особую научную и учебную школу, но и смогли интегрироваться в Государственную систему высшего профессионального образования. В 2000 г. ВСОК ВМФ первыми в системе военного образования получили лицензию на ведение преподавательской деятельности и аккредитованы по статусу Академии дополнительного профессионального образования. На Классах созданы и функционируют диссертационный совет и адъюнктура.

Вместе с тем основной деятельностью Классов была и остается переподготовка офицеров для замещения командных должностей на кораблях флота и в штабах соединений. Классы всегда давали и дают прочные основы знаний, навыков и умений военного управления.

За последние 90 лет на ВСОК ВМФ подготовлено более 50 тысяч высококлассных специалистов для ВМФ и Погранвойск ФСБ России, более 400 специалистов для ВМС 14 иностранных государств.

Сотни наших выпускников стали гордостью Отечества, прославившие Российский флот в ратных делах и флотских буднях. В стенах Классов выросли выдающиеся флотоводцы, учёные, исследователи морей и океанов, изобретатели оружия и военной техники.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 апреля 1945 г. за исключительные заслуги перед Родиной в деле подготовки квалифицированных офицерских кадров для Военно-Морского Флота и успешную научно-исследовательскую работу Классы были награждены орденом Ленина. 69 выпускников Классов удостоены высокого звания Герой Советского Союза и Герой России, более 100 специ-

алистов стали лауреатами Ленинской и Государственной премий.

Курсы и Классы ВМФ окончили свыше ста тысяч офицеров. Выпускниками Классов были многие выдающиеся русские и советские адмиралы. Среди них первый адмирал подводных сил России Э.Н.Щенснович, дважды Герой Советского Союза адмирал флота Советского Союза С.Г.Горшков, герои Советского Союза адмиралы флота Г.М.Егоров и В.Н.Чернавин, адмиралы А.П.Михайловский и Э.Д.Балтин, вице-адмиралы Л.А.Матушкин, Р.А.Голосов, В.К.Коробов, А.И.Павлов и многие другие.

В настоящее время Академия дополнительного профессионального образования ведет подготовку офицеров, в том числе и иностранных военных специалистов, по 42 профилям. На ВСОК ВМФ работают и служат 6 докторов наук, 12 профессоров, 54 кандидата военных наук. В настоящее время впервые в российском образовании (военном и гражданском) при активном участии ученых академии разработана и внедряется автоматизированная система управления образовательным процессом по всем блокам содержания обучения в рамках нескольких специальностей, что значительно повышает качество подготовки командиров кораблей и офицеров штабов ВМФ. На всех этапах своей деятельности ВСОК ВМФ вносит большой вклад в укрепление обороноспособности страны и боевой мощи Военно-Морского Флота, повышение международного престижа и авторитета нашей страны.

Высшие специальные офицерские классы Военно-Морского Флота Российской Федерации в течение своей более чем вековой истории были и остаются крупным научным центром и высшим учебным заведением по переподготовке и повышению квалификации офицеров военного флота России.

Уверен, что и в дальнейшем Высшие специальные офицерские классы ВМФ будут достойно продолжать славные традиции отечественного флота на благо морской мощи России, как это делают сейчас их выпускники на всех флотах и флотилиях российского ВМФ, с честью неся Андреевский флаг во всех морях и океанах планеты.

Счастливого вам плавания!

**Главнокомандующий
Военно-Морским Флотом
адмирал флота В.И.КУРОЕДОВ,
доктор политических наук, профессор**

КОГДА ЛОДКА НА ВСЕХ ОДНА

ЧЕРНОМОРСКАЯ «АКУЛА» — «ЧЕРНАЯ ДЫРА»

В 1997 г. Черноморский флот под командованием адмирала В.Кравченко (ныне начальника Главного штаба ВМФ), изрядно измученный пятилетней неопределенности и последующим флоторазделом, обрел, наконец, четкую государственную принадлежность, поднял над своими кораблями Андреевский флаг.

В тот год руку дружбы черноморцам протянули многие города и веси России. Тогда на патриотическом подъеме сограждан для черноморцев было сделано много по-настоящему важного и нужного. К сожалению, искушение бескорыстной помощью соотечественников смогли выдержать далеко не все военачальники, а иждивенческие настроения в некоторых частях погубили не одно хорошее начинание.

Недолговечным и неравным казалось пессимистам и партнерство акционерной компании АЛРОСА с экипажем скромной дизель-электрической лодки, чье техническое состояние оценивалось в тот момент как критическое. Одни ожидали от этого союза «неба в алмазах», другие по-

дозревали руководство ведущей алмазодобывающей компании мира в скрытых интересах и непомерных амбициях.

Черноморский флот, лишившийся 14-й дивизии подводных сил, в составе которой в свое время находилось свыше пятидесяти вымпелов, терял единственную в своем роде лодку. «Варшавянка», словно оправдывая свое западное прозвище «Черная дыра», готова была поглотить самое мощное финансовое влияние: она остро нуждалась в срочной установке сверхдорогих аккумуляторных батарей, проведении серьезных ремонтных работ, замене устаревшего оборудования.

Все потенциальные шефы были готовы оказать подводникам посильную гуманитарную помощь, попытаться улучшить их быт, но при этом вполне обоснованно признавали приоритет ВМФ в решении масштабных технических вопросов. Однако для подводников всегда первична ЛОДКА, ее готовность к выполнению своих задач в море. Ради этого они всегда готовы отказаться от всех дарованных благ и удобств.



Президент АЛРОСА В.Калитин представляет новое имя подшефной лодки

Акционерная компания АЛРОСА, возглавляемая в то время В.Штыровым, оценив ситуацию, приняла решение взять под свою опеку проблемную подлодку, взвалив при этом на свои плечи беспрецедентные обязательства: оплатить половину стоимости драгоценных батарей, финансировать ремонт лодки и социальные программы для ее экипажа.

Справедливости ради стоит отметить, что ВМФ РФ все-таки изыскал тогда возможность самостоятельно оплатить замену батарей. Выполнила свои обещания и АЛРОСА. Сотрудничество флота и акционерной компании вдохнуло жизнь в «усталую подлодку». «Варшавянка» обрела второе дыхание: вскоре, как и прежде, она стала нести боевые дежурства и службы, выполнять условные атаки отрядов боевых кораблей (ОБК) противника. Началось ее активное взаимодействие с противолодочной авиацией и надводными кораблями флота, в результате чего боевая подготовка сил ЧФ восстановила недостающее ранее звено, приобрела полновесность и логическую законченность. Отныне ни один сбор-поход кораблей ЧФ и крупномасштабные флотские учения уже не обходились без участия собственной «Акулы».

Подводники теперь признают, что благодаря современному оборудованию, установленному на лодке при финансовой поддержке шефов, они смогли четко отработать специальные навыки, значительно поднять свой профессиональный уровень, что позволило им уверенно соперничать с коллегами из других флотов. Например, в дуэльной ситуации, возникшей в ходе состязания корабельных боевых расчетов на базе соединения подводных лодок Северного флота, «Варшавянка» капитана 2 ранга И.Игнатьева оказалась сильнее северян.

Венцом боевой учебы черноморских подводников стало трехкратное завоевание драгоценного флотского трофея – приза ВМФ России за торпедную атаку ОБК. Причем, первый был получен в памятном 1997 г. экипажем капитана 2 ранга А.Варочкина, а остальные подряд в



Рубка «именинницы»

2000 и 2001 годах! Подвигу успеха за всю историю подводных сил ЧФ добивались более 20 лет назад экипажи лишь двух лодок. А этот кубок важнее для подводников, чем «Оскар» для артиста! Ведь в нем знак признания их мастерства, талантливого выполнения своего главного предназначения, без чего любой воинский коллектив превращается в группу озабоченных потребителей.

Подводная лодка в большей степени, чем любой другой корабль, опасна для своих обитателей излишней склонностью к созданию

аварийных ситуаций. Даже не отрываясь от пирса, она требует от своих хозяев непрерывного и деятельного погружения в ее недра. Решить все проблемы этого сложнейшего инженерного объекта раз и навсегда в принципе невозможно. В компании, занимающейся глобальной промышленной деятельностью, это хорошо осознают и с пониманием относятся к периодически возникающим проблемам подшефных моряков. Поэтому АЛРОСА помогла им приобрести специальную присадку, вдвое продлевающую жизнь аккумуляторным батареям лодки, оплатила покупку точнейшего навигационного прибора. Компания помогла решить вопрос по ремонту рефкамер, без нормального функционирования которых автоматика страдает больше людей.

«ТАЙНОЕ ОРУЖИЕ» АЛРОСА

Надо сказать, что АЛРОСА не забыла и людей. Благодаря шефам, личный состав ПЛ «АЛРОСА» стал хозяином качественно отремонтированных кубриков и служебных помещений, обставленных приличной мебелью и новой оргтехниккой. Компания позаботилась, чтобы в дивизионе подводников имелась новая стоматологическая установка. А в прошлом году АЛРОСА выделила 1472-му военно-морскому госпиталю ЧФ имени Н.И.Пирогова, отмечавшему в этом году свое 220-летие, финансовые средства необходимые для приобретения современного хирургического оборудования. Теперь у подшефных имеется

все необходимое для достойной жизни и службы, включая бойлеры для нагрева воды и систему климат-контроля. Для связи с родителями в распоряжении команды установлен телефон и факс. А к лучшим трем матросам за счет компании ежегодно приезжают в Севастополь родители. Оплачивает компания и расходы, связанные с призывом шести моряков из районов Якутии. И люди всерьез поверили, что хорошее – возможно что и на военной службе можно выйти за пределы казенной номенклатуры. Ребятам с ПЛ «АЛРОСА» по-хорошему завидуют моряки с других лодок. И не только их хорошим условиям, а прежде всего тому, что служат на единственной пока ходовой субмарине. Попасть в ее команду – большая удача для настоящего подводника, а лишиться «прописки» на ней – постыдное и непростительное поражение.

Красивые мечты российских моряков о светлом будущем своего флота обрели четкие контуры на примере экипажа отдельно взятой черноморской субмарины. Но, к сожалению, не в результате отеческой заботы государства, а за счет благотворительности всего лишь одной из его акционерных компаний. Пусть достаточно мощной, но не настолько, чтобы взвалить на свои плечи содержание целого флота. А ведь есть же у нас в стране люди, чьи финансовые возможности позволяют им покупать зарубежные футбольные клубы и курортные городки! Так что последовательное меценатство «алросовцев» пока остается лишь ярким исключением из правила.

Список добрых дел компании в отношении моряков-подводников настолько обширен, что уже не нуждается в его скрупулезном оглашении. К хорошему привыкается легко. Однако есть и свой интерес: согласно договоренности на субмарине должны ежегодно проходить службу по призыву не менее двенадцати человек. За неснижаемостью этого «алмазного запаса» обе стороны следят так же строго, как и за поддержанием других боевых НЗ лодки. И вовсе не потому, что кто-то боится лишиться шефской заботы. Дело в том, что призывники из Якутии непостижимым образом сочетают в себе качества, присущие настоящим подводникам: трудолюбие и ответственность, выносливость и неприхотливость. Каким образом молодежи в этом суровом краю научились прививать такие реликтовые по нашим временам свойства – для черноморцев остается пока загадкой. Зато их

благотворное влияние на своих ровесников – уже признанный факт.

Как известно, перед флотом стоит задача по переводу экипажей подлодок на комплектование моряками-контрактниками. Однако Главнокомандующий ВМФ сделал исключение для черноморцев: как и прежде, двенадцать мест на боевых постах лодки будет зарезервировано для юных представителей компании. Хотя здесь никто не считает, что удел «якутов» «тянуть лямку» лишь по призыву. Например, старший электрик А. Бердников решил продолжить службу на контрактной основе. Кто знает, может, со временем, экипаж лодки будет состоять в основном из контрактников и призывников – выходцев из АЛРОСА?

Разумеется, подобная честь ко многому обязывает. Получается, уровень подготовки якутских парней, призванных на два года, должен соответствовать статусу их сослуживцев-профессионалов. Однако и сегодня принадлежность моряка к известной фирме вовсе не привилегия, а серьезная ответственность. Командиры поблажек «алросовцам» не делают, для них просто не имеет принципиального значения, откуда и из какой семьи матрос пришел в команду. А каждое прибытие делегации к подводникам чревато непременно заслушиванием юных коллег. Подобные отчеты перед представителями трудовых коллективов носят закрытый характер, однако, судя по тому, что их постановления позволяют даже самым «крепким ореш-



Командир «алмазной» субмарины капитан 2 ранга Д.Парамонов

кам» молодцевато продержаться до следующих приездов земляков, нетрудно догадаться, что ребят на них потчуют явно не домашними пирожками. Зато доподлинно известно, что все молодые люди, успешно выдержавшие флотский экзамен, находят себе в компании более весомое положение, чем до призыва. Все-таки кузница кадров на ПЛ «АЛРОСА» надежная.

КАК ВЫ ЛОДКУ НАЗОВЕТЕ...

Впрочем, ответ за состояние лодки и моральной атмосферы в ее воинском коллективе приходится держать не только матросам. Шефы навещают любимую лодку не реже трех раз в год: весной – в День моряков-подводников, летом – в День ВМФ и зимой – в День корабля. В состав их делегаций входят ответственные сотрудники компании, как правило, имеющие к тому же опыт флотской службы, как, например, начальник одного из управлений компании капитан 1 ранга запаса В.Новиков. Поэтому на застольные варианты встреч подводники даже не рассчитывают. АК АЛРОСА не может позволить себе роскошь выбрасывать деньги своих акционеров на ветер. Это значит, что командир субмарины должен быть готов объективно доложить о ее жизнедеятельности не только своим вышестоящим начальникам. И еще не известно, перед кем бывает ему «мучительно больнее» за допущенные промахи. Однако представители компании никогда не забывают, что они для черноморцев не дополнительные контрольные органы, коих и без того хватает, не вездливые кредиторы и даже не бдительный Комитет солдатских матерей, а друзья, болеющие за общее дело.

В промежутках между приездами «по случаю» к подшефным регулярно навещается постоянный представитель компании в Севастополе контр-адмирал в от-

ставке Б.Царев. Более семи лет назад Борис Михайлович вместе со своим коллегой контр-адмиралом А.Штыровым и заместителем главного редактора журнала «Воин России» капитаном 1 ранга В.Дандыкиным стояли у истоков сотрудничества АЛРОСА с «Варшавянкой». Может, поэтому общение ветерана с командованием лодки по своей строгости и насыщенности идеями порой напоминает служебные летучки. Однако молодые коллеги на него за это не в обиде. Ведь начальственных разносов на военной службе предостаточно, а вот по-настоящему дельных советов – не всегда. В ходе таких «мозговых атак» Б.Царев помогает офицерам найти и сформулировать корневую проблему, преодоление которой должно вывести их на новый уровень решения задач. Ну, а если Борис Михайлович приходит к выводу, что без помощи шефов в том или ином деле не обойтись, то подготовительную беседу с ними он берет на себя. И радикальные сдвиги к лучшему, как правило, не заставляют себя долго ждать.

Одно время фотомонтаж, на котором рубку «Варшавянки» украшал фирменный логотип АЛРОСА, расшифровывался моряками неоднозначно. Одни увидели в нем окончательно решенный вопрос по заслуженному переименованию реанимированной компанией подлодки. Другие – тонкую иронию по поводу «алмазной» экспансии. Ведь только в кошмарном сне можно представить борта наших кораблей, испещренных эмблемами товарных знаков. Русские моряки предпочтут прозябание такой рекламной нагрузке и ни за что не сдадутся на милость производителей кетчупа, жевательной резинки и прочим, надоевшим по рекламным роликам товаров. Но АЛРОСА – признанный флагман отечественной индустрии, одна из основных бюдже-



«АЛРОСА» в парадном строю

тообразующих компаний государства. И если уж менять морально устаревшее и неофициальное название лучшей черноморской субмарины, то на самое достойное и заслуженное. Между прочим, подобный прецедент уже создан на Северном флоте, где АПРК «Северсталь» получил имя крупного промышленного предприятия страны.

В феврале этого года ПЛ Б-871, наконец, стала тезкой АЛРОСА. В силу объективных обстоятельств официальное мероприятие по этому поводу смогло состояться только в начале сентября. Подлодка уже с новым именем успела принять участие во всех маневрах Черноморского флота, успешно выполнила все поставленные перед ней задачи.

В АЛРОСА признают, что факт переименования подлодки накладывает еще более серьезные обязательства, позволяет занять субмарине подобающее место в акционерной компании, стать ее полноценным структурным подразделением. А от этого выиграет и сама лодка. Приз же «алросовцев» носит скорее моральный характер.

ОБРЕТЕНИЕ ИМЕНИ

В начале сентября на БПЛ «АЛРОСА» ждали гостей – представителей компании и Республики Саха (Якутия), а также родителей двух моряков, призванных из Якутии. Делегацию шефов для официального переименования лодки возглавил президент АЛРОСА В.Калитин. Наверное, поэтому командир подлодки капитан 2 ранга Д.Парамонов готовился к встрече шефов особенно вдумчиво. Когда-то потомственный подводник дослужился на «Варшавянке» до старпома. Затем командовал другой «единичкой», год назад вернулся на лодку уже полноправным хозяином ее ходовой рубки. Так что с «алросовцами» хорошо знаком. В конце августа прошлого года новоиспеченный командир получил от компании приглашение на открытие нового горно-обогательного комбината, принять которое не смог – боевая учеба проводилась в те дни особенно интенсивно: закрывалась вторая задача по отработке глубоководного погружения.

Представителям компании и родителям моряков в экипаже всегда искренне рады. И если в отсеках и кубриках матросы наводят на все упрямый блеск, так это из уважения к шефам, а вовсе не для показухи.

Накануне прибытия гостей к командиру «скреблись» отдельные нарушители во-

инской дисциплины с просьбой не выдавать их в «карающие» руки земляков. Отец-командир своего моряка, конечно, не сдаст, но стружка с него будет еще толще, о чем провинившийся знает. Президент АЛРОСА В.Калитин увиденным в помещениях экипажа остался, в целом, доволен, побеседовал с каждым из 15 моряков, призванных из Якутии. Все замечания и предложения Владимира Тимофеевича по улучшению быта подводников были устранены и реализованы уже к вечеру, в том числе и замена устаревших стиральных машин на новые.

Первые дни осени в Севастополе выдались на редкость дивными. Моряки «все в белом» строем спустились к пирсу, где лодку накануне подготовили к торжественному акту переименования. На ее рубке, как на памятнике перед открытием, белеет полотнище, скрывающее новый герб Б-871.

На день рождения друзей обычно не зовут – они приходят сами. Кроме шефской делегации на пирс прибыли помощник командующего ЧФ контр-адмирал Е.Халайчев и, конечно, контр-адмирал Б.Царев. Третий командир лодки – капитан 1 ранга А.Варочкин принял доклад от нынешнего уже в качестве командира дивизиона. Лодкой за эти годы управляло пятеро командиров – умных, талантливых подводников и жаль, что в день переименования они оказались здесь не все.

Ритуал переименования субмарины оказался прост и строг. Зачитаны поздравительные телеграммы от Министра обороны РФ С.Иванова и начальника Главного штаба ВМФ адмирала В.Кравченко, приказ командующего Черноморским флотом адмирала В.Масорина о присвоении большой дизель-электрической лодке Б-871 нового имени. Выступая перед собравшимися президент АЛРОСА В.Калитин заявил, что компания старается сделать все возможное для того, чтобы экипаж ее подшефного корабля не испытывал бытовых трудностей, лодка была технически исправна, а у моряков была одна главная задача – Родину защищать.

На борт Б-871 по уже «фирменному» трапу поднялись ее командир капитан 2 ранга Д.Парамонов и В.Калитин. Под звуки гимна они открыли новый герб лодки, которая отныне будет носить полноправное имя «АЛРОСА».

**Капитан 2 ранга В. ИВАНОВ.
Фото капитана 1 ранга В. ДАНДЫКИНА,
Ю. ПАХОМОВА**

«БЛЭКСИФОР-2004».

УЧЕНИЯ В ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ ЧЕРНОГО МОРЯ

Центральная часть Чёрного моря встретила российских и украинских моряков хорошей погодой. Всевозможные атмосферные фронты обошли стороной курс отряда боевых кораблей в составе российского БДК «Цезарь Куников» и украинского СДК «Кировоград». Корабли проследовали в Аджарию – порт Батуми для участия в международных военно-морских учениях «Блэксифор» в рамках программы сотрудничества причерноморских государств. Грузинская сторона на нынешней, уже четвёртой, активации «эскадры общего моря» выступила в роли хозяев.

В море вскоре после начала перехода к берегам древней Колхиды произошел неприятный сюрприз и для россиян, и для украинцев. На СДК «Кировоград» вышел из строя один из главных двигателей. Скорость хода резко упала. Соответственно, уменьшился обороты двигателей и БДК «Цезарь Куников». Все попытки товарищей по оружию ввести в строй стальное корабельное «сердце» оказались безуспешны – наутро «Кировоград» и вовсе лёг в дрейф. Старший похода капитан 1 ранга Е. Крылов вышел на связь с украинским коллегой и предложил взять СДК на буксир. В противном случае их корабль прибудет в Батуми с немалым опозданием. В течение нескольких минут прошло полное согласование всех её деталей с украинскими моряками.

После начала буксировки скорость перехода возросла. Моряки двух составных частей Черноморской военно-морской группы получили первый практический опыт оказания друг другу помощи.

БДК «Цезарь Куников» капитана 2 ранга С. Синкина 5 августа прибыл к месту общего сбора кораблей Черноморской военно-морской группы, в грузинский порт Батуми. Возле причалов батумского морского вокзала уже стояли грузинский патрульный катер «Диоскурия», турецкий фрегат УРО «Йылдырым», румынский корвет «Контр-адмирал Мачелариу», болгарский

СДК «Сириус». На «Цезаре Куникове» побывал старший военно-морской начальник порта Батуми капитан 1 ранга Г. Хайдаров вместе с группой офицеров штаба ЧВМГ. Именно он после официальной церемонии передачи руководства стал командующим «эскадры общего моря».

На следующий после прибытия день состоялись протокольные визиты командиров кораблей ЧВМГ к руководителям города и Аджарии. Первым командиров принял исполняющий обязанности мэра Батуми Мурман Беридзе, который, как выяснилось, проходил службу на Северном флоте, в одном из соединений охраны водного района.

Затем состоялся визит к главе правительства автономной республики Аджария Л. Варшаламидзе. Глава правительства Аджарии выразил убеждение в том, что боевые корабли ЧВМГ будут, прежде всего, способствовать поддержанию мира и стабильности в Причерноморье, взаимопониманию между нашими народами.

В Батуми дислоцировано командование российской военной базы. С её частями у черноморцев давно сложилось тесное взаимодействие. БДК «Ямал» капитана 1 ранга И. Гавриша и БДК «Саратов» капитана 2 ранга О. Починава находятся в Гру-



зии для выполнения ответственных задач – грузоперевозок в интересах российской группировки в Закавказье.

Прибытие «эскадры» боевых единиц из всех стран Причерноморья вызвало большой интерес у жителей Грузии. В первый же день, когда было разрешено посещение кораблей, только на БДК «Цезарь Куников» побывало более 160 человек. Всего же более трёх тысяч батумцев и гостей города побывали на боевых единицах ЧВМГ. Почти неделю грузинский порт Батуми принимал корабли Черноморской военно-морской группы. При этом ни на минуту не прекращалась напряжённая работа штаба ЧВМГ, командования и экипажей кораблей по подготовке к торжественной церемонии активации. А главное – к непосредственной общей работе в море. На БДК «Цезарь Куников» про-

России и Украины. На церемонии от грузинской стороны присутствовали начальник генерального штаба ВС Грузии генерал-майор Г. Юкурдидзе, руководитель правительства автономной республики Аджария Л. Варшаламидзе, председатель Верховного Совета Аджарии М.Махарадзе. Вооружённые силы государств из Причерноморья представляли командующий Черноморским флотом России адмирал В.Масорин, главнокомандующий ВМС ВС Украины контр-адмирал И. Князь, главнокомандующий ВМС Турции адмирал Ё.Ёрнек, а также – ряд высших офицеров из Румынии, Болгарии.

Церемония передачи командования ЧВМГ уже стала традиционной. Был произведён торжественный обход парадных расчетов командующими – предыдущей и нынешней активации. Прежний коман-

дующий «эскадрой общего моря» болгарский бригадный адмирал Г.Георгиев произнес речь о святом служении моряков шести флотов делу поддержания мира и стабильности в регионе, традициям флотского братства. Затем, слово предоставили новому командующему. В нынешнем году пальму первенства передали грузинской стороне. Болгарский



Совместное маневрирование

должалась проверка технических средств. С помощью специалистов УПАСР Черноморского флота был произведён подводный осмотр корпуса корабля. Операция отряда боевых кораблей капитана 1 ранга В.Куликова по взаимодействию с российскими частями в Грузии проходила успешно. Большой вклад в неё внёс экипаж спасательного буксира СБ-5 капитана И.Кузьмовича.

На причале в едином строю находились парадные расчёты моряков шести флотов – Болгарии, Грузии, Румынии, Турции,

адмирал передал символ объединённого командования – морской палаш – в руки капитана 1 ранга Г.Хайдарова.

Утром, 12 августа, корабли ЧВМГ вышли в море для выполнения совместных задач. В качестве офицера связи на БДК «Цезарь Куников» находились лейтенант Э. Айдоан с турецкого фрегата. На одном из первых учений отработали действия по оказанию помощи человеку за бортом.

Вскоре после выхода эскадры «общего моря» из Батуми на корабли пришло

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

трагическое известие. В ночь с 12 на 13 августа скоростно скончался командующий военно-морскими силами Грузии вице-адмирал Гигло Иеремадзе. Для прощания с адмиралом корабли шести стран Причерноморья направились к грузинскому берегу и встали на якорную стоянку на внешнем рейде порта Потти. Представители флотов Причерноморья в полном соответствии с законами морского братства выразили соболезнование семье, друзьям и близким покойного. А на следующий день, в море, в точно определенное время пространство открытого моря огласилось сигналами с кораблей, в память о командующем ВМС Грузии.

После того, как военные моряки Причерноморья отдали дань памяти учения ЧВМГ продолжились в полном соответствии с намеченными планами. К сожалению, из-за возникших технических неполадок в них не смогли принять участие украинский «Кировоград» и болгарский «Сириус». И решением командующего ЧВМГ их отправили в Новороссийск для ремонта.

На следующее утро было проведено совместное учение по взаимодействию с авиацией Черноморского флота. Экипаж Ан-26 ВВС флота успешно выполнил все поставленные перед ним задачи по разведке участка моря. Причем, российский офицер наведения авиации капитан А.Гейда работал непосредственно с турецкого фрегата и великолепно справился с поставленной задачей.

По легенде учений с помощью средств воздушного и радиоэлектронного наблюдения обнаружили судно, где, предположительно находился незаконный груз и пассажиры. Судно двигалось в один из беспокойных регионов Причерноморья. Совместное командование получило приказ его задержать и досмотреть. Роль судна-нарушителя по планам учений исполнил БДК «Цезарь Куников».

Наиболее зрелищным эпизодом учений стала операция по задержанию и досмотру судна – нарушителя зоны эмбарго. Несколько раз «Цезарь Куникова» облетел турецкий вертолёт с фрегата УРО «Йылдырым». На винтокрылой машине находились военнослужащие специального подразделения ВМС Турции. Непосредственно группой командовал капитан-лейтенант Т.Эджевит. Пилоты и боевые плов-

цы внимательно с воздуха осмотрели нарушителя. Затем, с фрегата к десантному кораблю направились катер с членами досмотровой группы. Когда быстроходный катер с мощным двигателем приблизился к БДК, с вертолёт по тросу на бак высадились и тотчас заняли оборону двое бойцов в полном боевом снаряжении. Вскоре по штурмтрапу на корабль поднялись ещё шесть человек в аналогичной экипировке. Катер с одним «морским котиком» занял позицию в непосредственной близости от борта корабля. По условному сигналу он возвратился на свой фрегат за вторым «эшелоном» досмотровой партии.

После необходимой процедуры согласования с представителями корабля, началось учение по досмотру судна-«нарушителя». Турки действовали слаженно. Они на высоком профессиональном уровне произвели личный «досмотр» задержанных. Но когда очередь дошла до штурмана «Цезаря Куникова», произошло нечто, вызвавшее удивление у турецких «морских котиков». Старший лейтенант Ф.Подложнов на спор без видимых усилий разорвал надетые на его руки пластиковые наручники. В своё время Фёдор бы абсолютным чемпионом в музее по армреслингу. Затем, в соответствии с легендой учений турецкие военные поднялись на ходовой мостик корабля и вышли на связь со своим кораблем. Осмотр трюма привел к результатам – найдены «наркотики» – пакет с мукой и ... бутылка русской водки на память бойцам турецкого специального подразделения.

Учения по досмотру «подозрительного» судна завершены. Все обнаруженные террористы обезврежены, найденный нелегальный груз арестован. Всегда бы так просто – и в реальных условиях!

После обеда начался очередной этап совместных учений. БДК «Цезарь Куников» осуществил приём-передачу грузов на ходу от румынского корвета «Контр-адмирал Мачеллариу». На корвете старшим на борту был опытный офицер, ветеран всех активаций «Блэксифора» капитан 2 ранга А.Леподату. Операция прошла успешно. Впрочем, на следующий день всё гладко сделать не получилось. При попытке осуществить буксировку «Цезаря Куникова» румынский корвет прошёл в опасной близости от нашего

корабля. Попросту румынские коллеги не учли различные скорости и размерения кораблей, не сделали сноски на парусность БДК.

Следующий эпизод. По легенде на турецком фрегате произошёл взрыв, тяжело «ранен» матрос по имени Хасан. Медик старший лейтенант Г.Арслан в силу небольшой хирургической практики оказался не в состоянии оказать ему квалифицированную медицинскую помощь. Начальник хирургического отделения 110-й поликлиники ЧФ РФ подполковник медицинской службы В.Очетов на высоком профессиональном уровне провёл, фактически, показное занятие для своего молодого коллеги. Во время учений по оказанию помощи «раненому» присутствовали командующий ЧВМГ капитан 1 ранга Г. Хайдаров, начальник штаба ЧВМГ капитан 1 ранга Н.Вилсон и командир фрегата УРО «Йылдырым» капитан 2 ранга М.Деде.

Очередной этап учений завершён. Моряки – причерноморцы увидели себя в настоящем деле, приобрели ценный опыт взаимодействия. Впереди – ещё более напряженная и ответственная работа.

Утром 17 августа корабли ЧВМГ подошли к Новороссийску. Пять суток «эскадра общего моря» отрабатывала задачи на морских просторах. В общей сложности было выполнено 67 различных упражнений, в действиях моряков – воспитанников разных военно-морских школ – появилась слаженность. Не обошлось без определённых проблем. С техническими трудностями столкнулись на украинском «Кировограде» и болгарском «Сириусе».

Внесла коррективы в план учений капризная новороссийская погода. Знаменитая «Бора» преподнесла сюрприз – ветер достиг скорости до 20 м в секунду. Поэтому корабли из шести стран ошвартовались у причалов Новороссийского морвокзала лишь вечером.

В тот же день командиры кораблей во главе с команду-

ющим «Блэксифором» капитаном 1 ранга Г.Хайдаровым нанесли протокольные визиты в городскую администрацию и к старшему военно-морскому начальнику. От имени руководства города моряков приветствовал заместитель главы администрации Новороссийска С.Алексеев. Командир Новороссийской военно-морской базы вице-адмирал В.Рогатин также радушно встретил командиров ЧВМГ.

Вечером для представителей СМИ на «Цезаре Куникове» состоялась пресс-конференция. За два дня на кораблях побывали многие жители и гости города. Моряки из шести стран с большим интересом знакомились с городом. Его жители с интересом наблюдали, как офицеры и матросы, мичманы и унтер-офицеры с разных кораблей тепло приветствовали друг друга при встрече. Море сближает людей.

Стоянка в Новороссийске максимально использовали для проведения учений и занятий. Так командир российской антитеррористической группы старший лейтенант Е. Старченко провёл ознакомительное занятие по вооружению и снаряжению нашей морской пехоты с представителями других кораблей ЧВМГ. Наибольший интерес к нашим «Калашниковым» и гранатомётам проявили турецкие офицеры – спецназовцы. С большой пользой прошло совместное показное учение по организации борьбы за живучесть.

Утром эскадра общего моря покинула гостеприимные морские ворота Юга России и взяла курс на Севастополь.



Группа «досмотра»

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

На переходе в порт захода – Севастополь корабли Черноморской военно-морской группы приступили к выполнению очередного этапа совместных учений. По одному из вариантов развития событий в регионе, «эскадра общего моря» подверглась нападению воздушного противника. Пара российских самолётов СУ-24 МР на малой высоте произвела облёт кораблей причерноморцев. На всех кораблях прошли учения по противовоздушной обороне. В совместных действиях с моряками шести стран принял участие МПК «Ейск» и МТЩ «Валентин Пикуль» Новороссийской ВМБ.

Черноморский флот РФ обеспечил на учениях весьма серьёзную авиационную поддержку. Для разведки и отработки взаимодействия в спасательных операциях в район учений были направлены противолодочные силы – самолет Бе-12 и вертолёт. Функции контролера «воздушного судоходства» с высокой степенью надёжности выполнил капитан А.Гейда. Российский офицер наведения авиации показал себя на турецком фрегате выше всяческих похвал, действовал в высшей степени профессионально. Моряки получили огромный опыт решения совместных задач с авиаторами, постоянно поднимали в воздух и вертолёт с фрегата УРО «Йылдырым».

Вновь были проведены учения по досмотру судна с предполагаемыми террористами и контрабандой на борту. На этот раз досмотровая группа действовала на болгарском СДК «Сириус».

Оказание помощи кораблю, терпящему бедствие, стала важнейшей составляющей учений. Идея Чёрного моря, как единого спасательного пространства, где любой корабль или судно обязан оказать или сам рассчитывать на помощь явилась одной из ключевых для флотов государств Причерноморья.

По легенде на болгарском «десантнике» произошёл пожар. Команда оказалась не в состоянии самостоятельно справиться с огнём. Первым на помощь болгарам пришла аварийно-спасательная группа российских военных моряков. Уверенно руководили действиями спасателей старший помощник командира БДК «Цезарь Куников» капитан 3 ранга С.Ларчук, капитан-лейтенант А.Серебров, старший мичман И.Колун. Впрочем, действия наших спасателей облегчались тем, что болгарский корабль еще советской постройки,

и во многом схож по оборудованию с нашими кораблями.

В воскресенье, 22 августа пришёл черёд БДК «Цезарь Куников» принимать помощь от турецких моряков. По сценарию учений на российском корабле произошёл пожар, получил ожоги один из матросов. Турецкие спасатели справились со своей задачей вполне успешно. На БДК прибыла и группа медиков во главе с турецким военным врачом старшим лейтенантом Г.Арсланом. Фельдшер БДК мичман В.Юрченко организовал работу коллег наилучшим образом.

Еще корабли Черноморской военно-морской группы занимались выполнением плановых упражнений, отработали совместное хождение в различных порядках в море. Около двух часов пополудни с флагманского корабля ЧВМГ турецкого фрегата УРО «Йылдырым» поступил сигнал. На этот раз потребовалась самая настоящая хирургическая помощь для грузинского моряка с патрульного катера «Диоскурия» ВМС Грузии. Наш черноморский хирург подполковник медицинской службы В.Очетов вместе с фельдшером БДК «Цезарь Куников» мичманом В.Юрченко на турецком катере отправились на «Диоскурию». И, затем, уже в операционной «Цезаря Куникова» оказали больному квалифицированную медицинскую помощь.

25 августа корабли ЧВМГ возвратились в Севастополь. Здесь, в главной базе российского Черноморского флота и украинских ВМС ВС Украины и завершилась четвёртая активация.

Командиры кораблей нанесли визит в штаб ВМС ВС Украины. Главнокомандующий военно-морскими силами ВС Украины вице-адмирал И.Князь весьма радушно принял причерноморцев. Затем, председатель городской государственной администрации Севастополя Л.Жунько с интересом и плодотворно общался с представителями эскадры «общего моря».

Причерноморцы «четвёртого созыва» расстались. Традиционный парад кораблей в море поставил точку в «восточном» этапе четвёртого «созыва» ЧВМГ. В апреле следующего года моряки встретятся – в западной части Чёрного моря, у берегов Турции, Болгарии и Румынии.

Капитан 2 ранга А. ЧЕБОТАРЕВ.

Фото автора.

г. Севастополь

Военно-морское образование в России: культура и традиции

Военно-морское образование в России возникло и развивалось вместе с военным флотом. За триста лет своего существования они не раз испытывали взлеты и падения, то, находясь в центре внимания первых лиц государства, то, переживая периоды забвения. Сегодня, в условиях реформирования флота и военно-морского образования, возникла острая потребность осмыслить его историю в контексте национальной культуры. Неотложность такого подхода диктуется также изменениями в системе всего военного образования, что на наш взгляд может привести к разрушению накопленных за столетия ценностей и традиций, являющихся цементирующей основой отечественной системы подготовки офицерских кадров, теснейшим образом связанной с культурой военного образования. Что касается культуры военно-морского образования, то под ней следует понимать исторически сложившуюся систему знаний, ценностей, традиций в воспитании и обучении офицерского корпуса российского Военно-морского флота, с учетом специфики его деятельности, которая заключается, прежде всего, в том, что ВМФ – единственный из всех видов Вооруженных сил, способный на постоянной основе отстаивать национальные интересы России в Мировом океане, обеспечивая военную безопасность страны с морских и океанских направлений. Принимая во внимание, что корабль в море – это объект государства, то морской офицер всегда являлся и будет являться его представителем и непосредственным исполнителем его воли вне национальных границ России, что накладывает свой отпечаток на образование и культуру офицера ВМФ. Та-

ким образом, культура военно-морского образования, по нашему мнению, должна включать в себя следующие элементы: культуру государственной политики в области военно-морского образования и его содержания, педагогическую культуру и культуру управления военно-морским образованием.

Культура государственной политики в области военно-морского образования – это исторически достигнутый уровень взаимоотношений государства со своим Военно-Морским Флотом и его образовательными учреждениями, характеризующийся государственными требованиями к специалистам флота, организацией сети образовательных учреждений и подготовкой для них преподавательского состава. Влияние государства на процесс военно-морского образования было положено Петром I. При этом царь подготовку офицерских кадров для армии и флота рассматривал в тесной связи с просвещением народа. Эти свои замыслы Петр I четко сформулировал в беседе с большим патриархом Адрианом (1636 – 1700 гг.) в октябре 1700 г.: «А в нашей бы школе при знатном и искусном обучении всякого добра учинимся... И сего смотреть же надобно и прирадеть тщательно зело. Но яко вера без дела, а дело без правой веры мертвы оба, тако и слово без промысла, а труд без чина и без потреб не успеет пользоваться».

Государственные требования к военным морякам окончательно были сформулированы в Морском уставе 1720 г. При этом, прежде всего, указывалось, «того ради сей воинский Морской устав учинили, дабы всякий знал свою должность и неведением бы никто не отговаривался». Основной же задачей офицера было «служить

императору и самодержцу всероссийскому со всею ревностью, не щадя живота и имения своего, по доброй христианской совести, без обмана и лукавства, как доброму, честному и верному человеку, что к пользе его величества и его государства».

Интерес государства ставился превыше всего: *«Как адмирал, так и прочие высшие и нижние офицеры должны охранять со всяким тщанием и ревностью интерес своего государя и государства, где ни будут обретаться со врученною им командою во всяких случаях».*

Ряд требований к командному составу, записанных в петровском уставе, не утратил своего значения и в наши дни: это высокие нравственные качества, храбрость, справедливость, образец поведения в быту и в бою. При этом особо подчеркивалось, что *«корень всему злу есть сребролюбие, того для всякий командующий аншеф должен блюсти себя от лихоимства и не точию блюсти, но и других от оного жестоко унимать... Ибо многие интересы государственные через сие зло потеряны бывают. И такой командир, который лакомство великое имеет, не много лучше изменника».* А такое требование устава, что «все воинские корабли российские не должны ни перед кем спускать флаги, вымпелы и марсели» вот уже три века является законом для всех отечественных моряков.

Важное значение для воспитания самостоятельности, ответственности и причастности к государственному делу имело и такое положение устава, предоставление права офицеру без разрешения непосредственного начальника обращаться напрямую к высшему должностному лицу в случае своего несогласия с принятым решением, которое может принести вред государственным интересам или может быть выполнено более эффективно. Особыми правами наделялся командир корабля, он на своем корабле почитался *«яко губернатор или комендант в крепости».*

Непреложной заботой командиров кораблей было обучение гардемарин при подготовке их к офицерскому званию. Им предписывалось *«крепко радеть об их обучении, дабы по времени они могли офицерами быть. В чем, ежели леностно поступит, тяжкий ответ будет иметь, яко пренебрегатель пользы государства».*

Этим самым подчеркивалась ответственность каждого офицера за судьбу государства.

И еще одна очень важная традиция, основы которой были заложены при Петре Великом: каждый командир или начальник при выполнении своих служебных обязанностей в процессе обсуждения каких-либо вопросов мог отстаивать свое мнение независимо от ранга вышестоящего начальника. Так, президент Адмиралтейств-коллегии генерал-адмирал Ф.М. Апраксин (1661 – 1728) сказал Петру I: *«Когда я как адмирал спорю с Вашим Величеством по званию флагмана, я никогда не могу уступать. Но коль скоро Вы предстаете царем, я свой долг знаю».*

Одной из важнейших традиций в русском флоте было и остается принятие присяги. В ней отражается основа государственных требований ко всему личному составу флота. В течение 300 лет, даже при смене общественно-политических формаций, суть присяги оставалась неизменной: **беззаветное служение своему Отечеству до последней капли крови.** Так, в присяге при Временном правительстве говорилось: *«Клянусь честью офицера (матроса, солдата) и гражданина и обещаюсь перед Богом и своей совестью быть верным и неизменно преданным российскому государству как своему Отечеству. Клянусь служить ему до последней капли крови...».* В присяге советского периода было записано: *«... я клянусь защищать ее (Родину – СССР) мужественно, с достоинством и честью, не щадя своей крови и самой жизни для достижения полной победы над врагом».* Кроме того, военнотруженики клялись добросовестно изучать военное дело, всемерно беречь военное и народное имущество, строго хранить военную и государственную тайну, до последнего дыхания быть преданным своему народу.

К сожалению, из текста современной присяги исключено важнейшее положение о необходимости защиты Отечества не щадя ни своей крови, ни самой жизни, хотя в соответствии с Конституцией РФ *«Защита Отечества является долгом и обязанностью гражданина Российской Федерации»* (Ст. 59, п.1).

Организация образовательных учреждений Военно-морского флота России также являлась особой заботой

государства. Еще Петр I в этом отношении придерживался следующих принципов: военные образовательные учреждения должны быть государственными, управление образованием должны контролировать первые лица государства. В целом эти принципы оставались неизменными до самого последнего времени, несмотря на смену общественно-политических формаций.

В советское время военно-морские учебные заведения, созданные в Российской империи, были преобразованы, но не закрыты. Все они получили дальнейшее развитие на Черном, Каспийском, Балтийском морях и на Тихом океане. В открытии новых и преобразовании имевшихся военно-морских учебных заведений велика роль Адмиралов Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова и С.Г. Горшкова.

Надо признать, что сеть военно-морских образовательных учреждений, создававшихся на протяжении трех веков, сегодня охватывает все уровни морского образования – от довузовского до академического и является непреложной ценностью отечественного военно-морского образования. Говоря о ценности, мы имеем в виду прежде всего людей, профессорско-преподавательский состав, сохранение которого сегодня должно стать таким же элементом государственной политики в области военно-морского образования.

При этом надо вспомнить, что, начиная с правления Екатерины II, зародилась новая традиция – предоставление наибольших полномочий в управлении Морским корпусом его директору. Так, по сути, начала зарождаться идея автономии морских образовательных учреждений и их академических свобод. Наглядным подтверждением этому является назначение директором Морского шляхетского кадетского корпуса И.Л. Голенищева-Кутузова (1729 – 1802). Адмиралтейств – коллегия представила императрице Екатерине II список адмиралов на должность директора корпуса, однако императрица приняла такое решение: *«Капитану 2 ранга Голенищеву-Кутузову быть в оном Корпусе впредь до Указа, вместо положенного по штату капитана 1 ранга» и «упомянутому Кутузову... Морской шляхетский корпус принять»*. И.Л. Голенищеву-Кутузову были предоставлены самые широкие

права в управлении корпусом, в том числе в подборе и расстановке преподавательских кадров. Отдавая должное таланту и профессионализму И.Л. Голенищева-Кутузова, Екатерина II назначила его также вице-президентом Адмиралтейств-коллегии. Назначение талантливого человека с должности директора корпуса на один из ведущих постов управления флотом с оставлением за ним функций по управлению корпусом является признанием неразрывной связи между военно-морским образованием и государственной политикой, чем было положено начало прямому взаимодействию флота с образовательными учреждениями. По нашему мнению, в интересах возрождения этой идеи на страницах «Морского сборника» желательно провести дискуссию о целесообразности учреждения поста заместителя главнокомандующего ВМФ по военно-морскому образованию с возложением его функций на начальника Военно-морской академии.

Важным событием в развитии культуры военно-морского образования стала проведенная в 1878 г. по инициативе Комитета морских учебных заведений дискуссия среди научной и флотской общественности о путях реорганизации Николаевской морской академии. Было высказано мнение о том, что академия должна располагать «собственными интеллектуальными силами, способными развивать все части морской науки. Академия только тогда приобретает научный авторитет, когда сумеет в собственной среде сформировать официально признаваемый и правильно организованный Институт профессоров – специалистов по предметам, составляющим специальности академии как учреждения, имеющего целью высшее морское образование». Результаты этой дискуссии окончательно убедили высшее руководство страны о необходимости во всех военно-морских учебных заведениях иметь собственную военную профессию. Особое внимание при этом было обращено на достойную оплату труда военных ученых. Неадекватная оплата труда профессорско-преподавательского состава военно-морских образовательных учреждений во второй половине XIX в. в сравнении с ведущими гражданскими вузами приводила к необходимости поиска ими посторонних

заработков, что неизбежно наносило ущерб качеству военно-морского образования и приводило к профанации преподавательского труда и падению престижа военной профессуры. Заметим, кстати, что после Октябрьской революции практически вся военно-морская профессура перешла на службу советской власти, это спасло военно-морскую школу от разрушения. Военно-морские вузы успешно решали задачу по подготовке офицерских кадров. Однако со строительством большого океанского флота и массовым открытием новых военных учебных заведений возникла острая потребность в подготовке научных и научно-педагогических кадров из рабочих и крестьян. В 1938 г. приказом Народного комиссара обороны Союза ССР № 128 было введено Положение о подготовке научных и научно-педагогических кадров РККА (адъюнктов), утвержденное двумя руководителями, а именно: председателем Всесоюзного Комитета по делам высшей школы при СНК СССР С. Кафтановым и народным Комиссаром обороны СССР Маршалом Советского Союза К. Ворошиловым. Участие ведомств военной и гражданской высших школ в подготовке военных кадров стало важной традицией, обеспечивающей высокий уровень содержания военно-морского образования.

Исторически сложилось так, что начало формированию содержания морского образования также было положено Петром I, при этом особое внимание уделялось точным наукам. Недаром первое образовательное учреждение в России называли Школой математических и навигацких наук.

Очередные изменения в содержании военно-морского образования были проведены при Екатерине II, когда интересы обеспечения безопасности южных границ России потребовали готовить флот к действиям совместно с сухопутными войсками.

С именем императора Павла I также связаны многие новые начинания в системе военно-морского образования. Введение по его личной инициативе на флоте должностей профессора навигации и астрономии, т.е. флагманского штурмана флота, историка флота и рисовального мастера привело к измене-

ниям в содержании военно-морского образования. Но главная заслуга Павла I заключается в том, что он первый увидел необходимость подготовки флотских руководителей в лице флагманских специалистов флота. Эта идея оказалась настолько плодотворной, что она постоянно обогащалась и развивалась по мере развития флота, науки и образования. Что касается введения штат военного флота рисовального мастера, то надо отметить, что рисованию (живописи) флотских офицеров обучали и раньше, это было вызвано необходимостью изображать морские побережья, входы и выходы из баз и портов, делать зарисовки при проведении научных исследований новых земель, составлении лоций и других руководств для плавания. Заслуга Павла I заключается в том, что он этому направлению придал окончательное организационное оформление, увидев в нем большое воспитательное значение для морских офицеров.

Первым художником-маринистом Главного морского штаба, получившим всемирное признание, был И.К. Айвазовский (1817-1900), сразу получивший большой правительственный заказ – изобразить прибалтийские укрепленные города. Так зародилась школа российской маринистики, которая оказала огромное эмоционально-нравственное воздействие на все российское общество. Позже, в 1853 г. А. П. Боголюбов (1824-1896), выпускник Морского корпуса и Петербургской академии художеств, также был назначен художником Главного морского штаба. В картинах этих и других художников-маринистов отражена морская история Отечества. Их полотна способствовали воспитанию у будущих моряков любви к Отечеству и морю, преданности народу и флоту.

Морская историография своим официальным признанием также обязана Павлу I введением штатной должности историографа флота. Учреждение этой должности по праву можно считать временем рождения в нашем флоте военно-морских историков. И первым среди них стал Ф. Ф. Веселаго (1817-1895).

Педагогическая культура – это исторически достигнутый уровень взаимодействия учителя и ученика в процес-

се воспитания и обучения, т.е. в ходе образовательного процесса. Педагогическая культура определяется материальными и духовными условиями развития общества. Ядром педагогической культуры является педагогический идеал, т.е. та конечная цель, к которой должны стремиться и учитель, и ученик в процессе воспитания и обучения. При всех социально-экономических формациях в России педагогический идеал оставался неизменным – **все-сторонняя подготовка защитника Отечества**. Однако в различные исторические эпохи этот педагогический идеал достигался посредством различных парадигм. С началом зарождения военно-морского образования в России и до конца XVIII в. педагогический идеал реализовывался с помощью парадигмы «образование через заучивание». Это было вызвано всеобщей неграмотностью, отсутствием светского книгопечатания, национальных педагогических кадров, а также общей отсталостью России в развитии естественных, математических и технических наук.

В последней трети XVIII в. начала кристаллизовываться новая парадигма военно-морского образования – «образование на всю жизнь», что потребовало от учеников осмысленного подхода к изучению морских наук. Зарождение новой парадигмы военно-морского образования было бы невозможно без творческой и инициативной деятельности преподавательского состава и директоров Морского корпуса.

Блестящим примером организации управления Морским корпусом была деятельность И.Л. Голенищева-Кутузова, одного из самых образованнейших людей своего времени. Он в совершенстве владел французским и немецким языками, страстно любил русскую литературу, прекрасно знал живопись и музыку. Его дом постоянно посещали поэты, писатели, художники и музыканты. Все это позволило ему поднять престиж преподавателей и воспитанников, создать атмосферу высокой духовности, взаимного уважения и творческого отношения к обучению и воспитанию будущих морских офицеров.

В конце первой четверти XIX в. у руководства Морского министерства и Морского корпуса произошло осознание того

факта, что для исполнения морскими офицерами своих служебных и профессиональных обязанностей недостаточно образования, полученного в начале карьеры. Это было связано, прежде всего, с зарождением парового флота, новыми технологиями в кораблестроении, кораблевождении и морском оружии. Возникла потребность в научном прогнозировании развития флота и способах ведения войны на море. Флоту нужны были новые командные, инженерные и научные кадры. Так в военно-морском образовании подошли к необходимости смены прежней парадигмы «образование на всю жизнь» на парадигму «образование через всю жизнь».

По мысли выдающегося математика М.В. Остроградского (1801-1862) цель образования заключается в том, чтобы развивать у учащихся способность анализировать наблюдаемые явления жизни и пробуждать у них желание и способности мыслить самостоятельно. Остроградский долгое время преподавал высшую математику в военно-морских и военных вузах. Он создал единое образовательное пространство в области высшей математики на всей территории Российской империи. Им оставлены в наследие потомкам такие правила преподавания учебных дисциплин, которые остаются современными и в настоящее время. Прежде всего, это простота и ясность изложения сложнейших вопросов математического анализа и механики в сочетании с глубиной научного содержания; он считал также, что обучение должно быть развивающим, активным, творческим, пробуждающим внутренние силы, а школа памяти должна уступить место школе творчества, школе содружества учителя и ученика.

Новая парадигма «образование через всю жизнь», зародившаяся в военно-морском образовании в первой трети XIX в., оказалась настолько плодотворной, что в дальнейшем она была принята и высшей гражданской школой страны.

Культура управления военно-морским образованием – исторически достигнутый уровень организации и обеспечения деятельности военно-морских образовательных учреждений по подготовке офицерских кадров флота.

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

Исследование общих проблем военно-морского образования позволило выявить элементы этой культуры. Их можно свести в две группы: первая включает в себя организационно-хозяйственные вопросы, решение которых зависит от высших органов государственной власти, вторая – вопросы, решаемые на уровне министерств и ведомств.

В наши дни наибольший урон культуре военно-морского образования и качеству подготовки морских офицеров был нанесен федеральными законами «О статусе военнослужащих» и «О воинской обязанности и военной службе», в соответствии с которыми военные и военно-морские институты должны были готовить офицеров по двум специальностям – военной и родственной гражданской. В результате неоднократных выступлений научно-педагогической общественности на страницах военных журналов в течение последних 6-8 лет и обращений руководства Министерства обороны РФ в Государственную Думу о пагубности подготовки военных специалистов по двум специальностям за один и тот же срок обучения (пять лет) эти положения были отменены. Однако, в силу эволюционного развития образования, их разрушительное последствие продолжается, поскольку подготовка флотских специалистов осуществляется на основании пока действующих государственных образовательных стандартов на родственные гражданские специальности, этих своеобразных гибридов военного образования.

При распределении выпускников военно-морских образовательных учреждений нарушена многовековая традиция – предоставление им права выбора должности и места службы в зависимости от очередности по выпуску. Последствия такого подхода – безразличие курсантов и слушателей к результатам обучения и фактическое отстранение вуза от распределения своих воспитанников. Кадровые органы функцию распределения выпускников полностью взяли на себя и превратились, таким образом, в монопольный орган управления кадровой политикой государства. Этот перекосящий дорожку стоил не только флоту, но и всем Вооруженным силам РФ.

В последние годы в культуре военного образования появился новый элемент

– лицензирование, аттестация и аккредитация образовательных учреждений. В истории отечественного образования высшая военная и высшая гражданская школы развивались параллельно, взаимно обогащая друг друга путем участия профессоров в образовательных процессах этих школ. Ведущие университеты (Санкт-Петербургский, Московский, Казанский, Харьковский и ряд других) и все военные образовательные учреждения были государственными, как в Российской империи, так и в СССР, так что никаких сомнений в легитимности образовательных учреждений и качестве подготовки специалистов не возникало.

В годы перестройки на волне «обновления» появились сотни частных вузов, произошло также ничем не оправданное повышение статусов ряда высших учебных заведений. В этих условиях наметилась устойчивая тенденция снижения качества образования, и Россия стала терять передовые позиции в этой области, что недопустимо.

Подготовка офицерских кадров – дело государственной важности. Надо помнить, что наибольшие успехи в подготовке офицерских кадров достигались тогда, когда высшая государственная власть, руководство ВМФ и образовательных учреждений ясно осознавали свой долг перед народом и соблюдали каноны, выработанные в культуре военно-морского образования. Поэтому важнейшей задачей сегодня является не допустить утраты культурного наследия в военно-морском образовании в ходе его реформирования и модернизации. На наш взгляд, введение в научный оборот понятия «культура военно-морского образования» открывает новое научное направление в исследовании подготовки офицерских кадров и способно поставить идеологический заслон на пути дальнейшего разрушения культуры военно-морского образования – основы возрождения Военно-морского флота России.

Капитан 1 ранга В. КОБЗЕВ,
кандидат военных наук, профессор;
капитан 1 ранга Н. МАХРОВ,
кандидат военно-морских наук,
профессор.

Даты и события в морском ракетостроении



Виктор Петрович Макеев родился в 1924 г. В 15 лет стал чертежником авиационного завода в Филах. Работая в эвакуации (г. Казань), начал учебу в институте. Закончил в 1948 г. Московский авиационный институт после дипломного проектирования в Конструкторском бюро С.П. Королева. Далее – работа в ОКБ-1, совмещаемая с учебой на Высших инженерных курсах при МВТУ имени Баумана и обязанностями секретаря комитета ВЛКСМ НИИ-88; в 1950 г. стал инструктором ЦК ВЛКСМ, в 1952 г. – ведущим конструктором ОКБ-1 по первой отечественной ракете на долгохранимом топливе Р-11. В 1955 г. 30-летний Макеев назначен главным конструктором уральского СКБ-385, которому поручена организация серийного производства ракет Р-11 и Р-11М, а следом переданы работы по первой морской ракете Р-11ФМ. Назначение стало результатом выбора С.П. Королева и передачей им морского направления ракетостроения своему ученику. В октябре 1960 г. на вооружение принята первая морская ракета главного конструктора В.П. Макеева – Р-13, а через два с половиной года – ракета с подводным стартом – Р-21. Затем последовала разработка второго и третьего поколений морских комплексов (пять базовых ракет). В процессе этих работ сформирована научная отечественная школа морского ракетостроения. В 44 года В.П. Макеев избран членом-корреспондентом, а в 52 года – действительным членом Академии наук; дважды удостоен звания Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и трех Государственных премий; Академией наук награжден Золотой медалью имени Сергея Павловича Королева.

* Согласно изданию «Оружие и технологии России. Энциклопедия XXI века» (том I, том III) под общей редакцией Министра обороны РФ: ракета РСМ-54 обозначается индексами Р-29РМ, SS-N-23, 3М-37, относится к комплексу Д-9РМ и размещается на подводных лодках проекта 667БДРМ; ракета РСМ-40 – индексы: Р-29, SS-N-8, 4К-75, комплекс Д-9, размещается на лодках проекта 667Б, 667БД.

Для макеевской школы морского ракетостроения слова «первый», «впервые», «единственный» стали результатом работы. Обратите внимание на нижеследующее:

первый боевой блок с совмещением функций корпусов ядерного боезаряда и летательного аппарата в единой конструкции;

первая боевая жидкостная ракета с подводным стартом;

первый старт ракеты на маршевом двигателе из «глухой» шахты без газоходов;

первая малогабаритная ракета с «утопленным» в горючем двигателем;

первая ракета с заводской заправкой компонентами топлива и с ампулизацией баков сваркой;

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

первая морская ракета с кассетной (трех-блочной) головной частью;

первая двухступенчатая ракета с цельносварным корпусом и «утопленными» как в горючем, так и в окислителе двигателями;

первая морская всепогодная ракета;

первая ракета с подводным и надводным стартами;

первая ракета, стартующая из высоких широт Арктики;

первая морская межконтинентальная ракета;

первая боевая ракета с астрокоррекцией траектории полета.

единственная в мире баллистическая ракета с самонаведением на корабли;

первая морская межконтинентальная ракета с разделяющейся головной частью.

Выше перечислены главные «морские» приоритеты. В действительности и у В.П. Макеева, и его школы морского ракетостроения – приоритетов множество. Они есть в области ракетных конструкций и компоновочных схем, в подводном старте и гидродинамике, в эксплуатации морских ракет и технологиях ракетного производства, в аэродинамике и динамике полета, в прочности и материаловедении, в экспериментальной наземной и в летной отработке, в подготовке полетных заданий и в обеспечении боевого планирования, в управлении разработкой сложных технических систем и других областях науки и техники.

Ракета РСМ-40, 30 лет эксплуатируемая на двадцати двух подводных лодках была первой морской ракетой межконтинентальной дальности, ракетой ставшей стратегической в полном смысле этого слова, ракетой обеспечившей первое реальное преимущество над американскими морскими ракетами, ракетой компенсировавшей особенности географического положения нашей страны.

Но в наибольшей степени и с максимальным эффектом приоритеты и достижения макеевской школы морского ракетостроения реализованы в комплексе с ракетой РСМ-54 и в нескольких модификациях этого изделия. Ниже приводятся сведения о его разработке этой ракеты. 1975 г. Полным ходом идут опытно-конструкторские работы по ракетным комплексам с жидкостной и твердотопливной морскими ракетами. В это же время политическое руководство страны определяет новые задачи для разработчиков морских ракетных комплексов стратегического назначения. 6 августа выходит постановление правительства, в котором определены научно-исследовательские и поисковые работы по обеспечению перспективных морских ракетных комплексах повышенных точностных характеристик, доставки боевых блоков разделяющейся головной части, а также по созданию высокоскоростного малогабаритного боевого блока.

По инициативе генерального конструктора В.П.Макеева оформляется со-



После испытаний в ноябре 1982 г.

**К 100-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ
В.П.ЧКАЛОВА И ДНЮ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА**

**ПОС. ЖУКОВСКИЙ. «МАКС ПРИГЛАШАЕТ ДРУЗЕЙ» –
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ ПИЛОТАЖНЫХ ГРУПП**



**ПОС. МОНИНО. ПОКАЗ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ
ВРЕМЕН ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**



Фото Ю. Пахомова



СРЕДИЗЕМНОМОРСКИЙ ПОХОД ГВАРДЕЙСКОГО РАКЕТНОГО КРЕЙСЕРА «МОСКВА»



• На ГКП командир корабля гвардии капитан 1 ранга А.Щербицкий

• Тренировку по связи проводят командир БЧ-4 гвардии капитан 3 ранга В.Погребняк и гвардии матрос радиотелеграфист О.Коржавчиков

• Офицер-воспитатель соединения И.Крыжановский инструктирует перед походом гв. капитанов 3 ранга А.Михайлова и В.Козлова

• Командир электромеханической группы гвардии капитан-лейтенант В.Дулин проводит инструктаж вахты командиров отделения электриков гвардии матроса Е.Пилипченко, гвардии старшины 2 статьи М.Лукина и электрика гвардии матроса В.Маркина

• Регламентные работы на РБУ ведет старшина команды электриков ПЛО гвардии мичман А.Иванченко

• Залп

• Погрузкой артиллерийского запаса руководит командир артиллерийской батареи гвардии старший лейтенант А.Зайцев

• Командир БЧ-2 гвардии капитан 3 ранга О.Хара контролирует работу оператора гвардии матроса В. Ганиева

• Главный «аргумент» «Москвы»

Фото Ю.Пахомова, подполковника

С.Петровича, капитана 2 ранга А. Мацкевича







БЕРЕГОВАЯ БАЗА ПОДВОДНЫХ ЛОДОК СЕВЕРНОГО ФЛОТА

На снимках:

- ♦ Командир береговой базы капитан 2 ранга И.Павлюченко
- ♦ Начальники служб береговой базы майор Ю.Рахматулин, капитан С.Нарожный, замести-

тель командира береговой базы капитан 2 ранга Д.Воробьев, капитан 3 ранга В.Овчаров и капитан А.Найденко уточняют план тылового обеспечения

♦ Капитан 3 ранга Д.Ислентьев и старший лейтенант Д.Кузьмин осматривают кабельное устройство

♦ Начальник финансовой службы старший лейтенант А.Варламов и бухгалтер Е.Фомичева начисляют денежное довольствие военнослужащим

♦ Профилактический осмотр капитана 1 ранга В.Давыдова проводит лейтенант медицинской службы Т.Гусарова

Фото Ю.Пахомова



вместное решение Минобщемаша, Минсудпрома, Минсредмаша, Миноборонпрома и Военно-Морского Флота о представлении в октябре 1977 г. технического предложения на ракетный комплекс, размещаемый на подводных лодках проекта 667 БДР при их модернизации, имея в виду создание нового ракетного комплекса, не уступающего по боевой эффективности перспективным комплексам морского базирования военно-морских сил США. Решение было подписано министрами С.А. Афанасьевым, М.В. Егоровым, Е.П. Славским, П.В. Финогеновым и Главкомом ВМФ Адмиралом Флота Советского Союза С.Г. Горшковым.

В установленный срок разработку предложения завершили. Результаты были рассмотрены на Совете главных конструкторов, проведенном в ноябре под председательством генерального конструктора В.П. Макеева, и одобрены. В работе Совета приняли участие генеральный конструктор ЦКБ морской техники «Рубин» С.Н. Ковалев, главный конструктор НПО автоматики Н.А. Семикашов, главный конструктор НПО «Агат» Я.А. Хетагуров, научный руководитель ВНИИ приборостроения Е.И. Забабахин, главные конструкторы Б.В. Литвинов и С.Н. Тиханэ, директор ЦНИИ машиностроения Ю.А. Мозжорин. Военно-Морской Флот представляли начальник 28-го НИИ ВМФ вице-адмирал Н.И. Боровиков, начальник отдела УРАВ ВМФ капитан I ранга О.В. Горожанский и

инженер 974-го ВП МО капитан I ранга Л.И. Ахрамович.

В декабре материалы технического предложения были успешно защищены на Научно-технических советах Минобщемаша и Военно-Морского Флота (28-й НИИ ВМФ). Несмотря на то, что заключение ВМФ на техническое предложение было утверждено С.Г. Горшковым, выход постановления об опытно-конструкторской разработке затягивался.

Вот как описывает этот период (1978 г.) в книге «Советская военная мощь от Сталина до Горбачева» адмирал Ф.И. Новоселов, бывший в то время начальником Управления ракетного и артиллерийского вооружения ВМФ: «Имея хороший научно-технический задел и опыт проектирования БРПЛ на ЖРД, в инициативном порядке КБМ совместно с Институтом вооружения ВМФ предложили новую ракету на ЖРД, что было поддержано командованием ВМФ. Однако в ходе обсуждения и подготовки проекта постановления о начале работ вновь возник вопрос – почему ВМФ поддерживает и предлагает новый ракетный комплекс с БРПЛ на ЖРД. Мы сумели доказать целесообразность такого решения, но министр обороны Д.Ф. Устинов выразил неудовольствие, о чем Главком ВМФ рассказывал мне: «Вы, Сергей Георгиевич, передайте своему ракетчику – стороннику жидкостных ракет, чтобы он перестал вместе с генеральным конструктором В.П. Макеевым впредь заниматься БРПЛ на ЖРД, а



Участники пусков 1986 г.

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

твердо перешел на твердотопливные баллистические ракеты».

Тем не менее даже в такой сложной обстановке, благодаря слаженному взаимодействию трех выдающихся личностей – генерального конструктора В.П.Макеева, Главнокомандующего ВМФ С.Г.Горшкова и министра С.А.Афанасьева – 9 января 1979 г. было подписано постановление на опытно-конструкторскую разработку нового морского ракетного комплекса Д-9РМ с межконтинентальной баллистической ракетой РСМ-54, предназначенной для вооружения подводных лодок проекта 667БДРМ.

Создание ракетного комплекса с ракетой РСМ-54 явилось логическим продолжением работ по совершенствованию морского стратегического оружия с использованием положительных результатов, полученных на ракетах комплексов РСМ-25, РСМ-40, РСМ-50 и их модификациях. В то же время ракетный комплекс Д-9РМ явился принципиально новой полномасштабной разработкой, обеспечившей серьезное повышение тактико-технических характеристик за счет внедрения новых, а также всестороннего улучшения и дальнейшего развития традиционных технических решений. Предлагалось повысить боевую эффективность нового комплекса обеспечивать за счет:

увеличения количества и мощности боевых блоков;

увеличения максимальной дальности стрельбы;

улучшения точности стрельбы;

повышения возможностей разведения блоков на индивидуальные точки прицеливания в зоне произвольной формы.

Определяющую роль в формировании тактико-механического задания флота, активное участие в разработке и летных испытаниях ракеты РСМ-54, ее модификаций и ракетного комплекса в целом обеспечили адмирал Ф.И.Новоселов, капитаны 1 ранга О.В.Горожанский, Р.А.Рухадзе, В.К.Свицунов. На результативности этих работ сказались традиции доверительных, творческих отношений заказчика и генерального разработчика, заложенные вице-адмиралами В.А.Сычевым, Н.И.Боравиковым и В.П.Макеевым. В 1979 г. был разработан эскизный проект, в 1980 г. – конструкторская документация. Можно отметить следующие конструктивно-компоновочные особенности ракеты РСМ-54: многоступенчатая баллистическая ракета на жидком топливе; конструктивно состояла из двухступенчатого носителя и разделяющейся головной части, объединенной с третьей ступенью в переднем отсеке; особенностью конструктивно-компоновочной схемы переднего отсека являлось совме-



Участники пусков из высоких широт

шение двигательных установок третьей ступени и головной части в единую сборку с общей баковой системой.

Заслуга в том, что для опытно-конструкторской разработки был выбран вариант конструкции переднего отсека, в котором двигатели третьей ступени и головной части имели единую баковую систему («совмещенку»), принадлежит генеральному конструктору В.П. Макееву. Именно он очень внимательно отнесся к предложению проектантов. Виктор Петрович сделал свой выбор и утвердил для дальнейшей разработки «совмещенку» как энергетически оптимальный вариант, реализующий, в том числе, увеличение зоны разведения боевых блоков на дальностях стрельбы меньше максимальной.

Двигатель первой ступени двухблочный. Оба блока выполнены с турбонасосной системой подачи топлива по схеме с дожиганием окислительного газа. Двигатель смонтировали на нижнем днище бака горючего, которое выполняет функции силовой рамы. Большинство агрегатов двигателя разместили в баке горючего. Камеры сгорания рулевого блока расположили вне бака, по плоскостям стабилизации. Управляющие усилия по тангажу, рысканию и крену обеспечивались поворотом камер сгорания рулевого блока. Двигатель работал до израсходования одного из компонентов топлива.

Двигатель первой ступени создали коллективы КБ химвавтоматики (генеральный конструктор член-корреспондент АН СССР А.Конопатов), а двигатели второй и третьей ступеней и двигатель разведения – КБ химического машиностроения имени А.Исачева (генеральные конструкторы В.Богомолов и Н.Леонтьев).

На головной части разместили боевые блоки и приборный отсек с бортовой аппаратурой системы управления.

Систему управления ракетным комплексом Д-9РМ создали коллективы: НПО автотоники – головное (главный конструктор академик Н.Семихатов), НИИ командных приборов (директор и главный конструктор В.Арефьев), ЦКБ «Геофизика» (главный конструктор В.Кузьмин), НПО «Радиоприбор» (директор и главный конструктор Л.Гусев).

Значительный прогресс при разработке комплекса достигли и в характеристиках неуправляемого боевого блока малого класса. Результат стал итогом творческого взаимодействия и плодотворного сотруд-

ничества уральских коллективов ученых и конструкторов, возглавляемых академиком Е.Забабахиным, Б.Литвиновым, В.Макеевым. Летную отработку блока проводили на полигоне «Капустин Яр».

Следующим преимуществом стало существенное улучшение точности стрельбы: в астроинерциальном режиме точность возросла в 1.5 раза, введен высокоточный астрорадиоинерциальный режим, использующий наряду с информацией о навигационных звездах, информацию от единой космической навигационной системы «Ураган» для коррекции траектории полета с улучшением точности стрельбы в 2,5-3 раза. Достижение таких характеристик определялось главными особенностями системы управления.

В комплексе с ракетой РСМ-54 впервые реализовали «свободную» (произвольную) зону разведения блоков на индивидуальные точки прицеливания. Применение «свободной» зоны разведения и использование избыточной энергии ракеты на разведение при дальностях стрельбы меньше максимальной повысили возможность боевого использования за счет более рационального планирования целеуказаний и, увеличивая досягаемость целей, расширили возможные районы боевого патрулирования ракетноносцев.

Первым этапом летных испытаний комплекса Д-9РМ явились летно-конструкторские испытания пусками экспериментальных ракет с погружаемого стартового комплекса – плавстенда. Испытания проводились в 31-м Научно-исследовательском центре Черноморского Флота (Севастополь, Балаклава, мыс Фиолент), который предоставил техническую и морскую стартовые позиции, командный пункт, выполнил измерения и обработку информации, осуществил материально-техническое обеспечение испытаний. Испытания велись под руководством Межведомственной комиссии, назначенной совместным решением Минобщмаша, Минсудпрома и Военно-Морского Флота (председатель вице-адмирал В.А. Самойлов, технический руководитель испытаний Ф.Курбанов). В процессе испытаний провели отработку пусковой установки, а также элементов ракетной шахты и агрегатов комплекса наземного оборудования.

Златоустовским машиностроительным заводом (директор В.Догужиев) и Красноярским машиностроительным заводом (директор В.Гупалов) были изготовлены

и поставлены на полигон 9 экспериментальных ракет.

Пуски выполняли из подводного и надводного положений плавстанда при волнении моря до трех баллов и скорости ветра до 10 м/с. Первый пуск был признан неуспешным. Последующие пуски были успешными. Последний девятый пуск был произведен в ноябре 1982 г. под техническим руководством генерального конструктора В.П. Макеева.

Совместные летные испытания комплекса пусками ракет с наземного стенда и подводного ракетоносца проекта 667 БДРМ были проведены в 1983-1984 гг. на 21-м Государственном центральном морском полигоне Министерства обороны (Северодвинск) Государственной комиссией (председатель начальник полигона вице-адмирал О.Бобырев) под техническим руководством генерального конструктора В.П. Макеева.

Целью совместных летных испытаний с наземного стенда являлись проверка и подтверждение соответствия характеристик комплекса требованиям тактико-технического задания ВМФ и частным техническим заданиям на системы, устройства и агрегаты ракеты и комплекса, а также выработка заключения о возможности начала испытаний с подводной лодки. До начала испытаний проводились: наземная экспериментальная отработка узлов, систем ракеты и составных частей комплекса; отработка на комплексном моделирующем стенде взаимодействия систем комплекса и ракеты при предстартовой подготовке, старте и в полете; примерочные испытания агрегатов комплекса наземного оборудования и средств погрузки.

Златоустовским и Красноярским машиностроительными заводами были изготовлены и поставлены на полигон 16 ракет для пусков с наземного стенда. Радио-телеметрические и внешне-траекторные измерения при пусках вели измерительные комплексы полигонов, в частности полигонов «Плесецк» и «Кура» (п. Камчатка). Пуски ракет с наземного стенда проводились почти год. Провели 16 пусков, 10 из которых Государственная комиссия признала успешными. Неудачные пуски позволили выявить и устранить конструкторские и технологические разнотипные недостатки

в двигательных установках, бортовой кабельной сети, системе управления.

Программу совместных летных испытаний с наземного стенда выполнили полностью. Результаты испытаний подтвердили работоспособность и безопасность ракеты и систем комплекса. Были подтверждены проверяемые в условиях наземного стенда тактико-технические характеристики ракеты и задействованные в испытаниях системы комплекса. На основании полученных результатов Государственная комиссия приняла решение о начале завершающего этапа испытаний пусками ракет с подводной лодки.

До начала испытаний с головной подводной лодки в Государственную комиссию были представлены итоговые отчеты о наземной отработке систем, а также готовности ракетного комплекса и полигона к испытаниям; проведены в необходимом объеме испытания систем комплекса и обеспечивающих систем; завершены предусмотренные этапы летных испытаний комплекса и боевых блоков. Красноярским машиностроительным заводом (головной) были изготовлены 12 ракет. Проверки ракет на технической позиции полигона, подготовка к пускам и пуски ракет проводились личным составом 21-го полигона и головной подводной лодки проекта 667 БДРМ «Верхотурье» совместно со специалистами промышленности, военных представительств и институтов. Погрузка ракет на лодку производилась краном «Севмашпредприятия» (Северодвинск) с использованием штатных средств комплекса наземного оборудования.

Пуски ракет провели в октябре-декабре 1984 г. Выполнили 12 пусков, из которых 10 оказались успешными. Пуски выполнили на минимальную (два), промежуточную (восемь) и максимальную (два) дальности стрельбы.

Все пуски выполнили с боевой позиции в Белом море. Цели летных испытаний завершили четырехракетным залпом. В итоговом отчете Государственная комиссия сделала следующее заключение: «Результаты совместных летных испытаний ракетного комплекса с головного ракетоносца, совместных летных испытаний с наземного стартового комплекса и летно-конструкторских испытаний с погружаемого

стартового комплекса подтвердили работоспособность, безопасность и правильность взаимодействия ракеты, ее систем и агрегатов, систем комплекса и ракетного комплекса в целом, обеспечивающих ракетный комплекс систем подводного крейсера, а также возможность и правильность взаимодействия с единой космической навигационной системой «Ураган».

По ряду обстоятельств (в том числе политических) работы по комплексу с ракетой РСМ-54 продолжили в 1985 г., в течение которого были проведены еще три двухракетных залпа, из которых первый залп (27 июля) оказался не успешным. Предстартовая подготовка, старт и полет обеих ракет на начальном участке траектории прошли нормально. Виктор Петрович Макеев очень переживал эту неудачу на «финишной прямой», но внешне проявлял большую выдержку и самообладание. Он активно включился в работу комиссии, проводившей анализ результатов пусков, проверку конструкторской и технологической документации, соблюдения технологии изготовления материальной части на Златоустовском и Красноярском машиностроительных заводах.

После эксперимента в отделе вибродинамических испытаний, у «непострадавшего» двигателя второй ступени, Виктор Петрович наглядно продемонстрировал другим членам комиссии необходимость версии, о том, что авария вызвана повреждением сопла камер сгорания двигателя второй ступени в процессе разделения. Межведомственная комиссия пришла к выводу, что причиной неуспешного пуска одной из ракет явилось самопроизвольное прекращение работы двигателя второй ступени, а второй – нерасчетное возмущающее воздействие, связанное с изменением направления действия тяги маршевого двигателя третьей ступени из-за поворота двигателя в узле крепления после разрушения последнего.

Результаты работы комиссии были рассмотрены на совместном заседании Совета главных конструкторов, Госкомиссии по проведению совместных летных испытаний и Межведомственной комиссии. Итоговый документ с выводами и рекомендациями был подписан председателем Совета главных конструкторов генеральным конструктором

В.П. Макеевым, председателем Госкомиссии вице-адмиралом О.Бобыревым и председателем Межведомственной комиссии академиком В.Авдеевским. Это были последние крупные технические проблемы разработки, решенные с личным участием Виктора Петровича. После этого два последующих двух ракетных залпов, проведенных с подводных лодок «Верхотурье» и «Екатеринбург», были безупречными. Виктору Петровичу успели сообщить в больнице о первом удачном залпе. Этими залпами создатели комплекса и Военно-Морской Флот отдали должное генеральному конструктору Виктору Петровичу Макееву, ушедшему из жизни 25 октября 1985 г., для которого разработка этого комплекса стала последней завершенной работой, оказалась его «лебединой песней».

30 октября 1987 г. комплекс с ракетой РСМ-54 в комплектации с боевыми блоками среднего класса был принят на вооружение Военно-Морского Флота.

В последующие годы выполнили работы по улучшению тактико-технических характеристик ракеты и комплекса. Каждое из направлений улучшения обосновывалось теоретическими и конструкторскими разработками, отрабатывалось на наземной экспериментальной базе подтверждалось летными испытаниями, внедрялось в конструкторскую и эксплуатационную документацию, в алгоритмы и инструкции планирования и боевого использования. Среди специальных задач летных испытаний отметим стрельбы по настильным траекториям с сокращенным подлетным временем и с повышенной забрасываемой массой, стрельбы в подтверждение «свободных» и увеличенных зон разведения боевых блоков на индивидуальные точки прицеливания, стрельбы подтверждающие использование в одном залпе различных модификаций ракет, стрельбы из приполюсных арктических широт.

Совместные летные испытания проводили под руководством Государственной комиссии (председатель вице-адмирал О.Бобырев) по сложившейся технологии на предыдущих этапах работ. Отличие имели испытания для подтверждения боевого применения ракетного комплекса из высоких широт. 2 сентября

1987 г. подводная лодка «Верхотурье» взяла курс на Северный полюс (командир – капитан первого ранга А.И. Сугаков, технический руководитель – заместитель главного конструктора В.Г. Дегтярь, а старшим похода был известный ледовый подводник – «арктический адмирал», командир дивизии подводных лодок Северного флота контр-адмирал А.А. Берзин). По приходу в район Северного полюса 17 сентября с интервалом в 1 час 20 минут была проведена стрельба из надводного положения ракетносца двумя ракетами.

Учитывая, что все системы подводной лодки и ракетного комплекса, для которых проявляется специфика стрельбы из высоких широт, в процессе предстартовой подготовки и старта обеих ракет работали без замечаний и с заданными точностями, совместным решением министерств и Военно-Морского Флота цели стрельбы из высоких широт признали выполненными. По завершении совместных летных испытаний комплекс с улучшенными характеристиками со второй модификацией ракеты РСМ-54 12 марта 1988 г. был принят на вооружение Военно-Морского Флота.

В дальнейшем работы по вариантам комплекса с ракетой РСМ-54 и ее моди-

фикации продолжали. В 1988-1991 гг. выполнили опытно-конструкторскую работу «Бегемот», в которой была произведена фактическая залповая стрельба с подводной лодки «Новомосковск» полным боекомплектом штатных и экспериментальных ракет РСМ-54 с интервалом в несколько секунд между пусками. Результат: подтверждена слитная залповая стрельба всех ракет с подводной лодки, а также работоспособность средств и систем удержания лодки в стартовом коридоре в реальных условиях, которые были воспроизведены в первый и пока единственный раз в мировой практике. В 1998г. с подводной лодки «Новомосковск» доработанной ракетой РСМ-54 из подводного положения были запущены два германских спутника «Tubsat» (7 июля); комплексом и ракетой продемонстрированы возможности использования последней в качестве космической ракеты-носителя.

В.ДЕГТЯРЬ,
генеральный конструктор,
доктор технических наук,
член-корреспондент РАН
Ю.КАВЕРИН,
главный конструктор,
кандидат технических наук

ОТ РЕДАКЦИИ

Во время подготовки октябрьского номера «Морского сборника» произошли события, которые стали достойным подарком к юбилею генерального конструктора академика В.П. Макеева. Государственный ракетный центр «КБ имени академика В.П. Макеева» под руководством руководителя предприятия, генерального конструктора В.Дегтяря создал для ракетных субмарин третьего поколения новую БРПЛ «Синева», которая является глубокой модернизацией хорошо зарекомендовавшей себя ракеты РСМ-54. «Синева» идет на смену ракете РСМ-54 и предназначена для шести подводных ракетносцев проекта «Дельфин». Ракета обладает модернизационным потенциалом, реализация которого позволит адекватно реагировать на военные вызовы XXI века. Возможности «Синевы» и группировки подводных лодок проекта «Дельфин» с целью создания запаса прочности при развитии стратегических ядерных сил достаточно велики и долгосрочны.

К этому можно добавить, что в конце августа по результатам завершенных совместных летных испытаний Межведомственная комиссия под председательством капитана 1 ранга А. Юрчикова рекомендовали откорректированную конструкторскую документацию для серийного производства, а в середине сентября Государственная комиссия под председательством вице-адмирала С.Симоненко и техническим руководством В.Дегтяря, проводившая 8 сентября совместные летные испытания по теме «Синева», предложила принять модернизированную ракету РСМ-54 на вооружение Военно-Морского Флота.

Редакционная коллегия «Морского сборника» поздравляет кооперацию предприятий промышленности и военных моряков с завершением опытно-конструкторской работы «Синева», с 80-летним юбилеем генерального конструктора всех современных стратегических морских ракет, стоявших и стоящих на вооружении, Виктора Петровича Макеева.

Жизнь, отданная флоту

Виктор Петрович Макеев, 80 лет со дня рождения которого отмечается в октябре 2004 г., с полным основанием может быть включен в число выдающихся отечественных деятелей науки, способствовавших возрождению страны в условиях послевоенной разрухи и ее становлению как мировой державы в области науки, техники, вооружений. Великолепные учителя – В.Ф.Болховитинов, В.М.Мясищев и особенно С.П.Королев; достойное образование в Казанском и Московском авиационных институтах, а также на высших инженерных курсах по ракетной технике при МВТУ имени Н.Э.Баумана; опыт организаторской и общественно-политической работы в комсомоле; опыт технической и организационной работы при создании первой отечественной баллистической ракеты Р-11 на стабильных компонентах топлива – вот те основы, которые позволили Сергею Павловичу Королеву выбрать тридцатилетнего В.П.Макеева своим преемником в области ракетостроения для Военно-Морского Флота. Он предложил и отстоял его назначение главным конструктором Уральского конструкторского бюро, которому было поручено завершить разработку и летные испытания, а также освоить серийное изготовление ракет Р-11 и Р-11ФМ.

Виктор Петрович при становлении своего конструкторского бюро широко использовал опыт и помощь С.П.Королева и его коллектива. Он постоянно подчеркивал преемственность традиций ОКБ-1. Результаты такого подхода к работе со стороны молодого главного конструктора привели к первым достижениям: на вооружение принимается ракета Р-11ФМ (1959 г., головной разработчик ОКБ-1 С.П.Королева), ракета Р-13 (1960 г., разработчик СКБ-385 В.П.Макеева), первая отечественная ракета с подвод-

ным стартом Р-21 (1963 г.). В это же время постоянными партнерами В.П.Макеева становятся А.М.Исаев, Н.А.Семихатов, Е.И.Забабахин, руководители головного завода-изготовителя, разработчики подводных лодок Н.Н.Исанин, С.Н.Ковалев, офицеры института вооружения, полигонов и подводных лодок Военно-Морского Флота.

Логика развития ракетной техники, создание которой стало делом всей страны и определялось соревнованием в военно-технической области с Америкой, а также концепциями, так называемой «холодной войны», требовала новых подходов в организации научной, инженерной, производственной и военной деятельности. Необходимо было системное объединение разносторонних усилий многочисленных коллективов, создающих новый вид вооружения нашего флота.

Одна из заслуг Виктора Петровича Макеева состоит в том, что он, поняв закономерности развития морского стратегического оружия, сделал целью своей жизни его создание, развил идеи Совета главных конструкторов своего учителя С.П.Королева и реализовал эту работу в отечественной школе морского ракетостроения, которую он создал и возглавлял вплоть



Члены государственной приемной комиссии
В.Чернавин, Ю.Падорин, В.Макеев

до 1986 г. Его заслуга состоит также в том, что работа школы морского ракетостроения велась при тесном и плодотворном сотрудничестве с Военно-Морским Флотом: от Главнокомандующего Сергея Георгиевича Горшкова и его аппарата до морской академии и институтов Флота, полигонов, береговых частей и кораблей Северного, Тихоокеанского и Черноморского флотов.

Мне довелось часто встречаться и сотрудничать с Виктором Петровичем многие годы, а после его кончины, с Макеевской школой на двух главных этапах становления морских стратегических ядерных сил:

- при создании морских ракетных комплексов второго поколения, когда я проходил службу на командных и штабных должностях в соединениях подводных лодок (с начала 60-х до 1974 г.);

- и при создании морских ракетных комплексов третьего поколения, когда я руководил штабами, командовал Северным, а впоследствии Военно-Морским Флотом.

Когда разговор заходит о Викторе Петровиче, мне часто приходится слышать фразу «Жизнь, отданная флоту». Так оценивали деятельность Виктора Петровича многие военные моряки, моряки-подводники различных специальностей, разных поколений. Так они понимали результат главного дела его жизни – создание стратегического ракетного оружия для Военно-Морского Флота. Так они подтверждали (точнее, утверждали) высочайший авторитет Виктора Петровича у всех причастных к обоснованию, к разработке и созданию, планированию деятельности, к повседневной эксплуатации морских стратегических ядерных сил и их ракетной составляющей. Так они оценивали вклад В.П.Макеева в развитие инфраструктуры флота, в организацию совместного творчества и плодотворной, построенной на принципах взаимного уважения, работы флотских частей и организаций промышленности во имя укрепления обороноспособности страны, обеспечения ее безопасности и международной стабильности.

Отечественная школа морского ракетостроения и ее руководитель В.П.Макеев в

своей работе постоянно сопоставляли своих результаты с достижениями американских морских ракетчиков. Это соревнование началось и проходило в неравных условиях как по уровню развития отдельных отраслей техники, так и по неблагоприятному характеру геостратегических особенностей нашей страны. Такое неравенство требовало нахождения особых системных решений, постоянного поиска технических компромиссов, убедительных технических доказательств при решении поставленных оперативно-стратегических задач, мобилизации творческого потенциала многочисленных коллективов промышленности и Флота. Итогом такого внешнего соревнования в области морского стратегического оружия стало достижение военно-технического паритета наших образцов с зарубежными аналогами.

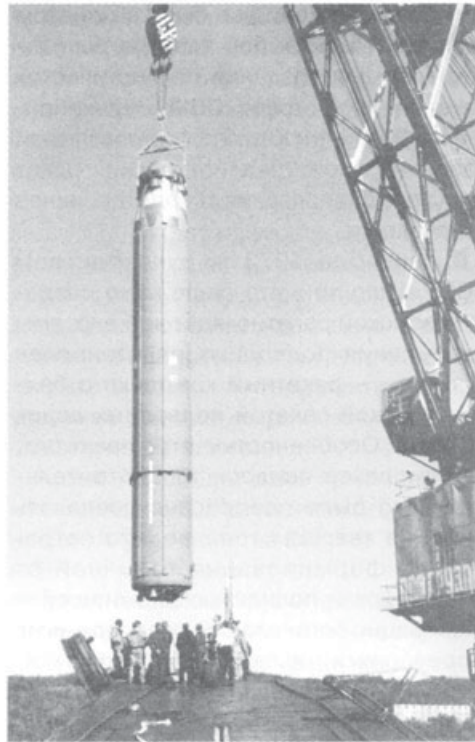
Первый и, как сегодня представляется, главный результат в этом соревновании был достигнут при создании второго поколения морских ракет и морских ракетных комплексов. Итоги этой работы многогранны и весьма значительны. Кардинально выросли боевые возможности ракетного оружия и стратегических сил в целом: межконтинентальная дальность стрельбы и, соответственно, полная досягаемость целей в том числе и из мест базирования; залповая стрельба многократно возросшим боекомплектом с интервалом между пусками порядка десяти секунд; повышенная точность стрельбы с компенсацией основной ошибки навигационного комплекса системой астрокоррекции ракеты в полете; всепогодность боевого применения. Существенно улучшились эксплуатационные качества ракет, которые стали заправляться компонентами топлива на заводе-изготовителе и доставляться на базы флота в ампулированном виде; на подводной лодке эксплуатация, предстартовая подготовка и залповая стрельба стали производиться автоматизированно и централизованно.

Выше я обозначил основные достижения с точки зрения эксплуатации и боевого применения ракетного оружия, которые позволили назвать это оружие стратегическим.

При создании комплексов второго поколения достигнут мировой приоритет в обеспечении межконтинентальной дальности стрельбы для морских ракет. Данный факт имел не только важное политическое, но и огромное военное значение, поскольку позволил скомпенсировать, в определенной степени, неудобства военно-географического положения нашей страны и отставание в величине шумности наших подводных ракетоносцев того времени.

Мне сегодня трудно сказать, когда мы познакомились с Виктором Петровичем, но знаю точно, что особенно часто наши деловые встречи происходили с конца 60-х годов, когда я командовал дивизией ракетных подводных лодок 667А проекта на Северном флоте и мы осваивали эти корабли и их комплексы, и эти встречи происходили до последних дней жизни и работы Виктора Петровича. Как всегда в начале освоения нового бывает много неожиданностей, а подчас тупиковых проблем, сопутствующих начальному периоду освоения нового, когда нужно было тщательно разобраться с причинами и найти правильные пути их преодоления. С Виктором Петровичем приятно было работать не только потому, что он был высококвалифицированным специалистом, но и по его способности быстро и эффективно организовать работу специалистов и офицеров, но и по тому что работа проводилась и днем и ночью, до однозначного достижения положительного результата.

Прежде чем перейти к ракетным комплексам третьего поколения, к завершающему этапу советского (и макеевского) периода развития морских стратегических сил, следует отметить, что в 70-е годы была создана система гарантийного и авторского надзора за изготовлением и эксплуатацией морских ракет и ракетных комплексов. Вклад В.П.Макеева в становление и функционирование этой системы трудно переоценить. На флотах, в местах эксплуатации ракетных комплексов и подводных лодок развертывались службы и постоянные представительства головных разработчиков и заводов-изготовителей. Анализ хода эксплуатации ежегодно рассматривался на совете глав-



Погрузка ракеты РСМ-54 на подводную лодку проекта 667 БДРМ

ных конструкторов по эксплуатации под председательством В.П.Макеева. Заседания совета проводились на Северном и Тихоокеанском флотах, у генерального разработчика, в других местах (по договоренности). (Регулярные заседания проводятся и в настоящее время). К основным результатам этой работы относится повышение технической готовности и безопасности эксплуатации, рост доли успешных пусков, увеличение сроков службы ракет. К основным направлениям работы созданной системы надзора Виктор Петрович относил реализацию обратных связей при функционировании большой сложной технической системы «ракета – комплекс – подводная лодка – базирование». Результат – за всю историю эксплуатации серийных жидкотопливных (а в последнее время и твердотопливных) ракет в воинских частях и на кораблях, не было ни одного чрезвычайного происшествия по причине недостатков в конструкции ракет.

Говоря о первом и втором поколениях морских баллистических ракет, мы гово-

рим о том, что они все были на жидком топливе. Такой выбор топлива был характерен для создания баллистических ракет в нашей стране. США, Великобритания, Франция и Китай использовали при создании своих баллистических ракет морского базирования твердотопливное направление.

В сентябре 1973 г. руководством СССР было принято решение о создании морской ракетно-ядерной системы вооружения подводных ракетносцев «Тайфун» – ракетный комплекс с баллистической ракетой подводных лодок РСМ-52. Особенностью этого ракетного комплекса явилось то обстоятельство, что было предписано создавать БРПЛ на твердом топливе, что потребовало формирования отличной от имевшейся и полностью сложившейся кооперации организаций-разработчиков и предприятий-изготовителей по созданию БРПЛ на жидком топливе кооперации участников работ.

Предшествовала принятию такого решения длительная дискуссия и споры сторонников жидкостного и твердотопливного направлений. Как, то, так и другое направления имели свои преимущества и недостатки. Военно-Морской Флот был всегда заинтересован в создании твердотопливных ракет для подводных лодок по многим причинам, главной из которых, явилась их эксплуатационная пожаровзрывобезопасность.

Эту позицию ВМФ твердо поддерживал Министр обороны СССР маршал Советского Союза Д.Ф.Устинов, что, в конечном счете, и сыграло решающее значение при создании ракетной системы «Тайфун». Задача была поставлена КБ Макеева и была решена, открыв новое направление развития морской стратегической системы в нашей стране, направления весьма и весьма перспективного для будущего морских стратегических ядерных сил России.

Началу работ по третьему поколению морских ракетных комплексов (официально – 1973 г.) предшествовали многочисленные проекты: с твердотопливными и жидкотопливными ракетами, с ракетами средней и межконтинентальной дальностями стрельбы, разделяющимися

ся и моноблочными головными частями, с вариантными средствами противодействия противоракетной обороне, с малогабаритными боевыми блоками различных типов, весов и габаритов. Существенную роль, в этом процессе, играл ход переговорного процесса по ограничению противоракетной обороны и стратегических вооружений (Договор по ПРО, ОСВ-1, ОСВ-2). Сложное, длительное и неоднозначное взаимодействие внешне и внутривнутриполитических условий, общепризнанная направленность на применение разделяющихся головных частей, приводящая к увеличению массы полезной нагрузки, объективные трудности в обеспечении эксплуатации более тяжелых твердотопливных ракет – все это ставило перед В.П.Макеевым непростые задачи, стало для него серьезным испытанием. Сегодня можно уверенно сказать, что Виктор Петрович сделал все возможное, чтобы при принятии решений на государственном уровне использовалась максимально объективная информация о конкурирующих вариантах.

Вот как рассказывал об этом периоде директор головного института ракетно-космической отрасли генерал-лейтенант Ю.А.Мозжорин: *«Виктор Петрович был государственным человеком. Он всегда искал решения, которые бы улучшили технические характеристики ракетных комплексов. Но при этом думал не только о престиже конструкторского бюро, но, прежде всего, о рациональном использовании средств, которые государство отпускало на развитие ракетной техники. Когда Макееву навязали твердотопливную тематику, он сопротивлялся, сколько мог, потому, что понимал, что в стране нет такого топлива, а значит, надо строить новые заводы, создавать новую кооперацию. И действительно, эти нововведения недешево обошлись стране, твердое топливо стоило дороже черной икры. Да и мы доказывали военным: зачем вы от хорошего уходите, ищите какие-то новые качества, когда у жидкостных морских ракет и так были высокие характеристики! У меня такое впечатление создалось, что военные ужасно беспокоились и волновались, если мы развивались несколько не тем путем, каким шли американцы. И они ужасались: а вдруг «у них» получатся на этом пути более*

совершенные решения, характеристики, а мы отстанем. Поэтому стремление догнать, сделать как они или даже лучше, все время ощущалось».

Странная точка зрения, по меньшей мере, и я привожу эту цитату только для того, чтобы показать сложность и противоречивость ситуации. Итогом обсуждаемого процесса стало характерное для того периода решение об опытно-конструкторской разработке (с 1973 г.) двух направлений:

- твердотопливного, как единственного направления для отечественных стратегических ракет в перспективе;
- жидкостного, с задачей получить разделяющуюся головную часть в морских стратегических силах в кратчайшие сроки (безусловный внешнеполитический фактор плюс страховка нового твердотопливного направления).

Оба направления были реализованы. Жидкостное – в рекордные сроки.

Ракета РСМ-50 была создана менее чем за четыре года (от начала работ до завершения летных испытаний в декабре 1976 г.). В США аналогичная ракета межконтинентальной дальности стрельбы, с разделяющейся головной частью («Трайидент-1») появилась только в 1979 г. Твердотопливная ракета РСМ-52 – примерно через десять лет. Поскольку пришлось решать не только проблемы, связанные с применением твердого топлива, но и вопросы размещения ракет на подводной лодке, создания береговой инфраструктуры для эксплуатации более тяжелых ракет, а также подводных лодок увеличенного водоизмещения. Такая обстановка привела к тому, что в 1977-1978 гг. было выполнено проектирование, а в январе 1979 г. – начата опытно-конструкторская разработка еще одной жидкостной ракеты – РСМ-54. Инициатива – можно сказать, авторство – в этом вопросе принадлежит Виктору Петровичу Макееву, министру Общего машиностроения Сергею Александровичу Афанасьеву, Главнокомандующему Военно-Морским Флотом Сергею Георгиевичу Горшкову. Именно их государственный подход к вопросам стратегической безопасности, их согласованные действия позволили преодолеть «админис-

тративные» преграды на пути этой разработки, а результат превзошел все ожидания. Страна получила ракету с наивысшим энергомассовым совершенством, среди отечественных и зарубежных, боевых стратегических ракет. Основные тактико-технические характеристики ракеты РСМ-54 (досыгаемость, скорострельность, всепогодность, точность стрельбы, количество боезарядов) близки к предельно допустимым или рациональным значениям. Стартовая и погрузочная массы ракеты позволяют эксплуатировать в условиях существующей береговой инфраструктуры флота.

Я был председателем приемной комиссии первого стратегического ракетоносца «Акула» в состав ВМФ. В то время (1981 г.) я был командующим Северным флотом. Насколько значительным событием был ввод в боевой состав флота этой системы говорит факт назначения в приемную комиссию главных ее создателей. Моими заместителями в комиссии были: по корабельной части – генеральный конструктор всех наших стратегических подводных ракетоносцев Сергей Никитович Ковалев, а по ракетной части – Виктор Петрович Макеев. Во время испытаний (заводских и государственных) мы наплавали около 60 суток, с особой тщательностью отрабатывая каждый элемент программы испытаний. Судьба в то время мне подарила длительное и тесное общение с выдающимися людьми нашей страны, науки и флота, к коим я отношу и Сергея Никитовича Ковалева, и Виктора Петровича Макеева, ракеты которого служат Военно-Морскому Флоту и сегодня, продолжая его жизнь с нами.

Следует отметить, что создание БРПЛ РСМ-54 стало, к сожалению, лебединой песней В.П.Макеева. Однако успешное выполнение ОКР «Синева», способствующее поддержанию группировки подводных лодок «Дельфин» на новом качественном уровне, правомерно позволяет утверждать, что дело В.П.Макеева живет, сделанное им развивается и совершенствуется.

В. ЧЕРНАВИН
Герой Советского Союза
Адмирал Флота

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОНСТРУКТОР

85 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ Г.Н.ЧЕРНЫШЕВА

В истории отечественного атомного подводного флота выдающееся место принадлежит Генеральному конструктору Георгию Николаевичу Чернышеву (1919-1997), по проектам которого было построено и сдано ВМФ более 60 многоцелевых атомных подводных лодок.

После окончания в 1943 г. Николаевского кораблестроительного института Георгий Николаевич был направлен на работу в ЦКБ-18 (ныне ЦКБ МТ «Рубин»).

Первые годы он работал над послевоенными проектами дизель-электрических подводных лодок, в группе специалистов был командирован в Германию для сбора и изучения материалов по немецким газотурбинным подводным лодкам, затем принимал активное участие в создании атомной подводной лодки (пр. 627).

С ноября 1956 г. Г.Н.Чернышев в должности заместителя главного конструктора участвует в разработке АПЛ пр. 639 с баллистическими ракетами большой дальности системы М.К.Янгеля. СКБ-143 поручили проектирование противолодочной подводной лодки пр. 671 второго поколения, а Георгия Николаевича назначили главным конструктором проекта.

Значение этого корабля в отечественном подводном кораблестроении весьма велико: создан принципиально новый архитектурный тип одновальной АПЛ с осесимметричной формой корпуса, с оптимальными по пропульсивным качествам удлинением корабля и его обводами, с развитым крестообразным кормовым оперением, которое обеспечивало устойчивость движения на рекордной для того времени скорости и в то же время с помощью рулей, работавших как закрылки кормовых стабилизато-



ров, обеспечивало кораблю исключительно высокую маневренность. Таким образом, задуманная как противолодочная, подводная лодка превратилась в многоцелевую с торпедным вооружением, затем – в процессе строительства – появились и ракеты, стартующие из торпедных аппаратов. За создание АПЛ пр. 671 Г.Н.Чернышеву было присвоено звание Герой Социалистического Труда.

В 1972 г. флоту был сдан головной корабль проекта 671 РТ. За эту работу Г.Н.Чернышев удостоен звания лауреата Государственной премии, а за создание проекта 671 РТМ – награжден орденом Ленина.

В 1974 г. Г.Н.Чернышев назначен начальником – главным конструктором Союзного проектно-монтажного бюро машиностроения «Малахит», объединившего коллективы СКБ-143 (СПМБМ) и ЦКБ-16 (ЦПБ «Волна»), где под его руководством велись проработки многоцелевой АПЛ третьего поколения со стальным корпусом (пр. 971). Головная АПЛ пр.971 прошла испытания в 1984 г., а Г.Н.Чернышев назначается Генеральным конструктором.

Проект 971 занимает особое место в творческой биографии Г.Н.Чернышева: снова создается базовая многоцелевая АПЛ с оптимальными характеристиками, большими модернизационными возможностями, а главное – с исключительно низкими уровнями акустического поля.

За этот проект Г.Н.Чернышев был удостоен звания лауреата Государственной премии РФ.

Л.САМАРКИН,
лауреат Ленинской премии
(ФГУП «СПМБМ «Малахит»)

ГЛАВТЕХУПР ВЧЕРА И СЕГОДНЯ

(к 85-летию со дня образования)

Вряд ли какой другой центральный орган в Военно-Морском Флоте выдержал столько испытаний временем и различными обстоятельствами, как Главное техническое управление (Главтехупр).

За время своего длительного существования его не раз реформировывали и перестраивали, заменяя одни структурные образования другими. Иногда даже полагали, что можно обойтись без него. Однако после каждого очередного попыток реформирования и поиска более оптимальных вариантов дело вновь и вновь кончалось признанием того, что Главное техническое управление именно та форма центрального органа технического обеспечения кораблей флота, которая требуется. Причём требуется не только в период усиления и развития флота, но и в трудные времена. Одним словом, убеждались, что Главтехупр – это то, что нужно.

Отмечая 85-летие со дня образования Главного технического управления ВМФ остановимся на некоторых страницах его богатой и поучительной истории. О них полезно узнать молодым инженерам-механикам и невольно вспомнить ветеранов, которые связали свою жизнь с морем и кораблями, и прошли свой путь в электромеханической службе флота.

Прежде всего, надо отметить, что в 1919 г. Главтехупр образовался не на пустом месте, не вдруг, не случайно. Его образование продиктовано самой жизнью. Первые органы по освоению и использованию паровых машин и других технических средств на кораблях и судах стали появляться в российском флоте ещё в XIX в., когда на смену парусному уверенно шел паровой и броненосный флот.

В 1860-х – 1870-х годах XIX в., когда стало быстро увеличиваться число паровых военных судов, начали создавать специальные органы по обеспечению их эксплуатации, ремонта и снабжения техническим и шкиперским имуществом.

В середине 1860-х гг. образовано управление (контора) Главного инженера-механика флота (была введена такая должность). Это было небольшое по численности (всего несколько человек) управление. Главный инженер-механик флота подчинялся непосредственно высшему руководству Морского министерства. В обязанности Главного инженера-механика флота, говоря современным языком, входило руководство и контроль за исправным содержанием и грамотным использованием технических средств кораблей и судов, на заводах и в мастерских Морского ведомства.

Архивные документы сохранили немало имён видных инженеров-механиков, внёсших заметный вклад в дело становления и развития электромеханической службы отечественного флота. Справедливости ради отметим, что с введением должности Главного инженера-механика флота на неё был назначен англичанин Ламберт, служивший по найму. Достойного специалиста и организатора среди соотечественников в то время не усмотрели, хотя таких тогда было уже немало.

Первым же русским Главным инженером-механиком флота стал в мае 1866 года штабс-капитан Николай Семёнович Селянинов. Но через несколько лет он оставил службу по болезни.

В 1874 г. исполнение обязанностей по этой должности возложили на помощника Главного инженера-механика штабс-капитана Петра Гавриловича Нозикова-первого. В 1878 г. Главным инженером-механиком флота стал Корпуса инженеров-механиков генерал-майор Александр Иванович Соколов. В 1885 г. его произвели в генерал-лейтенанты.

С января 1886 г. согласно новому положению по управлению Морским ведомством Управление Главного инженера-механика включили в состав Морского Технического комитета (МТК), существовавшего с 1866 г. Оно трансформирова-

лось в механическое отделение (отдел) МТК во главе с Главным инспектором механической части.

Функции, выполнявшиеся этим органом, в значительной мере соответствуют тем, что возложены сейчас на нынешнее Главное техническое управление ВМФ. Его поэтому вполне обоснованно можно считать далёким прообразом современного центрального органа технического обеспечения кораблей.

Должность Главного инспектора механической части с 1 января 1886 г. занимал Корпуса инженеров-механиков генерал-майор Иван Иванович Зарубин. На этом посту в январе 1891 г. его сменил инженер-механик Николай Гаврилович Нозиков (с 1904 г. – генерал-лейтенант). Среди других он известен как особенно талантливый инженер и руководитель. В 1907 г. Главным инспектором механической части МТК стал Корпуса инженеров-механиков генерал-майор Фёдор Яковлевич Поречкин.

В начале XX в., особенно после разгрома в Цусимском сражении, вели настойчивые поиски наиболее рациональных форм и органов управления Морским ведомством. Не остались без внимания и технические органы. На повестке дня было намерение иметь один центральный технический орган. Работала специальная комиссия по подготовке предложений. В 1911 г. произошло реформирование органов управления Морского ведомства.

Вместо Морского Технического комитета и существовавшего параллельно с ним с 1886 г. Главного управления Кораблестроения и Снабжений было сформировано Главное Управление Кораблестроения (ГУК). Комиссия рассматривала и другой вариант – создать не ГУК, а Главное Морское Техническое Управление. Однако в то время предложение это не прошло. Наряду с ГУК было образовано Главное Морское Хозяйственное управление (ГМХУ). По замыслу реформаторов эти два управления должны были обеспечить технико-хозяйственное руководство постройкой, эксплуатацией, ремонтом и снабжением военных судов.

Таким образом, механическая часть МТК просуществовала вместе с МТК до 1911 г. Историческим правопреемником её стал механический отдел ГУК. Начальником отдела в 1913 г. назначен Корпуса инженеров-механиков генерал-лейтенант Владимир Петрович Ведерников.

В течение нескольких лет на практике проверена целесообразность проведенных оргштатных мероприятий. В 1918–1919 гг. уже при Советской власти вновь работала комиссия по разработке предложений по организации технико-хозяйственной части флота. На основе изучения и анализа опыта прошедших лет были разработаны предложения, по которым приняли соответствующее решение. При этом учли обстановку, сложившуюся после Октябрьской революции.

В то время в отечественном флоте было более 1000 кораблей и вспомогательных судов. Для того чтобы они могли участвовать в борьбе с интервенцией и белогвардейскими формированиями, требовалось организовать их техническое обеспечение. Положение усложнялось тем, что для многочисленных флотилий, которые создавались во многих местах, требовалось переоборудование в боевые сотен различных речных и озёрных судов. Вопросы ремонта кораблей и судов и поставок для них вооружения, боеприпасов, технического оборудования и имущества приобрели особую остроту. Существовавшие тогда органы бывшего Морского министерства не обеспечивали потребности флота.

24 октября 1919 г. приказом Управляющего Морским Комиссариатом (Упморком) образовано Главное Морское Техническое Управление. К такому решению пришли, как следует из протокола особой комиссии по реорганизации различных частей Морского Комиссариата (от 13 сентября 1919 г.), после всестороннего рассмотрения этого вопроса. Формирование его посчитали целесообразным провести на базе ГУК.

В состав ГМТУ включили отделы: кораблестроительный, механический (с электротехникой), артиллерийский, минный, радиотелеграфный, подводного плавания, строительно-крепостной, финансовый, и другие подразделения.

Как видно, в те времена Гламортех ведал вопросами не только электромеханической специальности, но и средств вооружения. Основные задачи и обязанности Гламортеха были определены Положением о нём. На ГМТУ возложили «...общее техническое и хозяйственное заведование постройкой, ремонтом, вооружением и боевым снабжением судов...»

Но основное в определении его задач и обязанностей заключалось в следую-

цели: «...В главнейшую обязанность начальника Главного морского технического управления вменяется забота о том, чтобы корабль своевременно был готов к действию и обладал в целом теми морскими и боевыми качествами, которые были приняты за основание при утверждении проекта...». Таким образом, уже тогда дальновидными создателями органов управления РККФ ясно и четко была выражена мысль, что основа деятельности технических органов – это обеспечение, как принято сейчас говорить, технической боеготовности кораблей.

После создания Гламортеха деятельность его в то время была направлена, прежде всего, на техническое обеспечение привлекаемых к участию в боевых действиях кораблей старого флота и военных судов флотилий. Ремонтировали и вводили в строй немало подводных лодок и надводных кораблей. Большое внимание уделяли поддержанию в боеспособном состоянии судов военных флотилий. Работа по обеспечению ремонта и снабжения – кораблей проходила в очень сложных условиях Гражданской войны и интервенции, когда решался вопрос о судьбе государства. Неимоверно большие трудности были в обеспечении боевых кораблей флота. Не менее забот требовали флотилии.

Можно только удивляться самоотверженности, трудолюбию и находчивости, которые проявлялись в таких условиях военными моряками.

С первых дней существования Гламортеха его начальником стал корабельный инженер, в прошлом генерал-майор (к тому времени военные чины царского флота были отменены), бывший начальник Главного управления кораблестроения Станислав Осипович Барановский. Он проявил себя как крупный организатор технического обеспечения кораблей, руководитель, умеющий оперативно и продуманно решать возникающие вопросы.

Весомый вклад в общее дело внесли и другие ответственные работники управления. Добрых слов заслуживают такие военнослужащие – инженеры как Н.Ильин, Н.Беренс, В.Рощин и многие другие.

Создание Гламортеха себя оправдало. Централизованное руководство ремонтом и снабжением кораблей и военных судов, как показала практика, играло важную положительную роль. Советский флот

приобрёл первый и потому бесценный опыт технического обеспечения кораблей в период военных действий.

Однако с образованием Гламортеха работа по поиску наиболее целесообразных форм и организации органов технического обеспечения не закончилась. На основе приобретенного опыта и в целях реализации хороших намерений, в первые же годы его деятельности производились весьма частые организационно-штатные мероприятия.

Неизменным Главмортех оставался недолго. Уже в 1921 г. в ходе реорганизации органов управления РККФ статус Гламортеха был понижен. Его переформировали в Техническое управление. В таком «звании» он и действовал в течение ряда лет.

В 1920-е гг. проявило себя немало руководителей. Последовательно возглавляли Техупр военные моряки Н.Игнатьев, А.Копысов, Н.Власьев и А.Сивков. О каждом можно было бы сказать многое. Общим для них является преданность делу и долгу, глубокие знания и самоотверженность.

Главное, что в 1920-е гг. прошлого века Техупр справился с возложенными на него задачами. Жизнь подтвердила правильность решения об образовании этого органа. Однако возникали новые обстоятельства.

Начало возрождаться кораблестроение. Возрастали возможности строительства новых кораблей. Значительное развитие получили артиллерийское, минно-торпедное и другие виды вооружения. Назревала очередная реорганизация. Техупр становился очень громоздким и трудно управляемым из-за большого объема функциональных обязанностей и разнообразия решаемых задач. Органы вооружения вполне обоснованно претендовали на самостоятельность. Постепенно сложилось мнение, что функции Техупра при реорганизации вообще можно разнести по другим управлениям. И разнесли. Возложили их на вновь сформированные управления кораблестроения, управления портов и управления вооружений.

Однако вскоре стали убеждаться, что руководство эксплуатацией энергетических установок кораблей, общекорабельных систем и устройств требует более централизованного руководства. К 1937 г. стало ясно, что эксплуатация кораблей и их энергетических установок, поставки

техники и энергетического оборудования и судоремонт должны быть в одних руках, сосредоточены в одном органе.

Техническое управление вновь возвратили из небытия. Но с рядом изменений. Вооруженческие органы не были включены в его состав.

Трудно переоценить роль Техупра в предвоенные годы, а затем и в военные. Широко известно, что выдающийся флотоводец Николай Герасимович Кузнецов ввёл понятие и реализовал на деле оперативную готовность номер один. Это было своевременно и чрезвычайно важно. Уместно отметить, что техническое управление ВМФ своей деятельностью создавало условия для обеспечения реальной боевой готовности номер один. Никакой приказ о переходе на оперативную готовность номер один не имел бы реальных последствий, если бы Техупр не обеспечил содержание техники на кораблях в исправности и готовности к боевому использованию.

В 1938 г. Техническое управление ВМФ возглавил военинженер 1 ранга Александр Григорьевич Орлов. Управление укомплектовали высококвалифицированными профессионалами – специалистами различных профилей. Большинство военнослужащих управления составили военные инженеры, окончившие Высшее военно-морское инженерное училище им. Ф.Э.Дзержинского. Немало из них имело богатый опыт службы на кораблях и в соединениях флотов.

Техупр организовал освоение вновь построенных кораблей. Большое внимание уделялось эксплуатации и судоремонту уже находившихся в строю кораблей. В короткие сроки установились деловые отношения с техническими отделами флотов.

Особые страницы в истории Техупра – его деятельность в годы Великой Отечественной войны. Она многогранна. Техупр руководил эксплуатацией кораблей и их технических средств в сложных условиях военного времени. Помогал техотделам флотов в проведении аварийных ремонтов, восстановлении кораблей получивших тяжёлые боевые повреждения. Был организован обмен боевым опытом электромеханических боевых частей кораблей и технических органов. Представители Техупра много времени проводили в командировках на флотах и кораблях. Исключительно большое значение

имели поставки оборудования и технических средств.

Военпредовский аппарат Техупра установил надёжный контроль за поставками с заводов техники и различных видов имущества. Базы и склады технического имущества в Солнечногорске, Казани, Свердловске и других городах и пунктах круглосуточно в течение длительного времени поставляли всё необходимое для эксплуатации и ремонта. Обеспечивали надёжное укрытие и хранение техники, ее доставку на флоты.

Техупр и технические отделы флотов в годы войны успешно справились со своими задачами и до конца выполнили свой долг.

После окончания Великой Отечественной войны начались организационно-штатные мероприятия по совершенствованию технических органов. Начался поиск на основе опыта войны более совершенных форм органов технического обеспечения кораблей. Военный опыт помогал в решении задач обеспечения высокой технической боеготовности кораблей, благотворно сказывался на всей деятельности электромеханической службы ВМФ.

Сейчас хорошо видно, что когда он не вполне учитывался, принимались в ряде случаев недостаточно обоснованные решения. Приведём наглядный пример.

Убедились, что надо совершенствовать эксплуатацию кораблей и корабельных энергетических установок, совершенствовать организацию судоремонта. Требовалось также улучшить организацию поставок технического оборудования и технического имущества. Решили заняться этим совершенствованием. А о том, что руководство всем этим должно быть единым, взаимоувязанным как-то подзабыли. Стали усиливать каждое направление, но обособленно. О единстве полноценного руководства не подумали.

Иначе трудно объяснить важный шаг, о котором несколько слов ниже. Приказом ВММ СССР от 25 декабря 1951 г. определено: «...В целях улучшения руководства вопросами эксплуатации кораблей, организации судоремонта и технического снабжения приказываю ТУ ВМС и УС-Пид ВМС (Управление судоремонтными предприятиями и доками – выделено из Техупра в 1949 г. реорганизовать в Управление эксплуатации кораблей ВМС, Управление судоремонта ВМС и Управление

НА ЛЕТНЫХ ИСПЫТАНИЯХ МОРСКИХ РАКЕТ



- ♦ В.П.Макеев
- ♦ Заседание Государственной комиссии
- ♦ Главнокомандующий ВМФ адмирал флота В.Куроедов провожает лодку в поход
- ♦ Погрузка ракеты
- ♦ Подготовка к запуску спутника



- ♦ Осмотр РПКСН «Карелии»
- ♦ Офицеры 3-й флотилии провожают РПКСН «Карелию» в поход
- ♦ Отход РПКСН «Карелии»
- ♦ Монтаж изделия в цеху
- ♦ На испытания в море



Фото Б.Смирнова





- Руководители работ
- Испытатели
- Подводный старт
- Цех подготовки
- Атомная подводная лодка «Екатеринбург»
- Члены Государственной комиссии и участники работ

Фото Б.Смирнова



ПЕРВЫЙ ШАГ К МОРЮ

Нахимовцам набора нынешнего 2004 года повезло особо. В стены своего славного военно-морского училища они вступили в год его 60-летия, что не только почетно, но и в двойне ответственно.

- ♦ Без строевой подготовки никогда не станешь настоящим моряком
- ♦ Там за озером – моря и океаны
- ♦ Перетягивание каната – старая нахимовская забава



- ♦ Ну и как сегодня борщ?
- ♦ Начальник лагерных сборов заместитель начальника училища капитан 1 ранга Н.Довбешко и заместитель начальника училища по воспитательной работе капитан 1 ранга А.Зубов
- ♦ Уже не абитуриенты, а настоящие нахимовцы

Фото Ю.Ремизова



ние технического снабжения ВМС...». Таким образом, Техническое управление ВМС в порядке «совершенствования» распространили в других структурах (управлениях). Решение странное, даже противоречивое. К счастью вскоре осознали, что получилось что-то не то.

Последовало исправление ситуации. В августе 1952 г. было принято кардинальное решение об образовании Главного технического управления ВМС. Это, конечно, было то, что нужно. Такой шаг действительно был продиктован опытом войны. Однако не успели как следует освоиться с новой структурой, штатами и назначениями, как в апреле 1953 г. Главтехупр реформировали в Техническое управление ВМС, без каких либо оснований понизили его статус. Вот такие взлёты и падения сотрясали технические органы.

А еще через год на базе ТУ ВМС были сформированы: Главное управление судоремонтных заводов (ГУСРЗ) ВМС, Управление эксплуатации кораблей (УЭК) ВМС, Техническое управление (ТУ) ВМС и Управление Технического снабжения (УТС) ВМС с подчинением их Заместителю Главнокомандующего ВМС – Начальнику Вооружения и Судоремонта (ВИС). Снова потребовались перемещения, переименования. Ничего хорошего не получилось и из этого. От Техупра оторвали эксплуатацию, судоремонт и поставки техники.

Однако чтобы осознать это, потребовалось время. Нужно было время и на то, чтобы исправить положение.

В 1958 г. УЭК ВМФ и ТУ ВМФ были объединены в одно управление – Техническое управление ВМФ (Управление технического снабжения включили в состав Техупра раньше).

В 1960 г. в состав ТУ ВМФ включено управление шкиперского снабжения, входившее до этого в Тыл ВМФ. Оно при этом реформировано в отдел шкиперской службы ТУ ВМФ.

Таким образом, длившийся с 1945 по 1960 гг. период затянувшихся поисков наиболее оптимальных форм центральных технических органов в основном завершился. Вернулись к тому, что оправдало себя в годы Великой Отечественной войны.

Чем можно объяснить приведенные «перетряски» – трудно сказать. Скорее всего, тем, что за реорганизацию брались

люди энергичные и напористые, но не имевшие необходимых знаний и не склонные изучать и опираться на исторический опыт. Не прислушивались к мнению самих носителей опыта – руководителей электромеханической службы, технических органов, прошедших войну.

В послевоенные годы, в период «перетряски» технических органов служило немало видных инженеров-механиков, опытных специалистов, организаторов, имеющих большой опыт, приобретенный в годы войны.

После гибели в авиакатастрофе инженера-вице-адмирала А.Орлова в апреле 1945 г. Техупр возглавил инженер-контр-адмирал А.Савин.

Его сменил бывший в годы войны начальником Техотдела Черноморского флота инженер-вице-адмирал И.Стеценко. Главное техническое управление ВМФ в 1952 г. возглавил инженер-контр-адмирал И.Булдаков. В годы Великой Отечественной войны он был Главным инженером-механиком ВМФ.

В 1954 г. во главе Техупра стал В.Напихин (с 1955 г. – инженер-контр-адмирал). Его в 1956 г. сменил Т.Ткаченко (с 1958 г. – инженер-контр-адмирал).

Для Техупра начался более размеренный (без реформаторских дерганий и скороспелых организационно-штатных мероприятий) период. Однако это не означало спокойной и беззаботной жизни. Появилась возможность без внутренних неурядиц и нестыковок больше сосредоточиться на решении вопросов продиктованных развитием флота, строительством и освоением новых кораблей. Вступила в строй первая атомная подводная лодка. За ней последовали другие. Тут уж было не до реорганизаций.

В 1961 г. начальником ТУ ВМФ назначен инженер-вице-адмирал А.Горохов. В годы Великой Отечественной войны он был флагманским инженером-механиком Балтийского флота. В 1963 г. ТУ ВМФ возглавил инженер-контр-адмирал В.Разумов (в 1965 г. – инженер-вице-адмирал). В военные годы он служил начальником отдела эксплуатации Техупра.

Крупный шаг в развитии технических органов сделан в конце 1960-х гг. В 1969 г. Техническое управление преобразовали в Главное Техническое управление ВМФ и подчинили его непосредственно Главнокомандующему ВМФ. При этом была введена должность заместителя

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

Главногокомандующего ВМФ по эксплуатации – начальника ГТУ ВМФ. На эту должность получил назначение инженер-контр-адмирал В.Новиков, который до этого (с 1967 г.) был начальником ТУ ВМФ. Во главе ГТУ ВМФ он прослужил с 1969 г. по 1986 г.

Для указанного периода характерны интенсивное освоение кораблей новых проектов с ядерными и газотурбинными энергетическими установками, длительные дальние походы, постоянное несение боевой службы в различных районах Мирового океана, значительное расширение и качественное улучшение судоремонтной базы, неуклонный рост поставок флоту энергетического оборудования, запасных частей и различных видов технического и шкиперского имущества. Флот стал ракетно-ядерным и океанским.

Деятельность электромеханической службы ВМФ, технических органов различных уровней в этот период неразрывно связана с именем адмирала В.Новикова – крупного организатора, обладавшего глубокими знаниями, огромным опытом и умением принимать обоснованные, дальновидные решения и брать ответственность на себя (к сожалению, в 2003 г. Василий Григорьевич скончался).

В 1986 году заместителем Главногокомандующего ВМФ – начальником ГТУ ВМФ назначен вице-адмирал В.Зайцев, имевший большой опыт службы на Северном флоте и в Главтехупре.

С уверенностью можно сказать, что ГТУ ВМФ к середине 1980-х гг. являлось полноценным центральным органом ВМФ с высоким авторитетом в центре и на флотах, добрыми традициями и закалкой (в борьбе с трудностями) и явно в какой-либо существенной реорганизации не нуждалось.

Однако к тому времени в стране началась перестройка. В ВМФ решили не отставать. Надо было что-нибудь перестраивать. 1987-1988 гг. стали годами основательной реорганизации органов и системы управления электромеханической службы ВМФ, как в центре, так и на флотах. Прежде всего, реформировали Управление корабельного оборудования ГТУ ВМФ в службу материально-технического обеспечения с заметным и совершенно необоснованным сокращением штатной численности. Затем реформировали и само ГТУ ВМФ в Главное управ-

ление эксплуатации и ремонта (ГУЭР) ВМФ.

В его основу была положена существовавшая до этого (хорошо зарекомендовавшая себя) структура ГТУ ВМФ, с некоторыми сокращениями численности. Включили в ГУЭР службы ракетно-артиллерийского, минно-торпедного и радиотехнического вооружений, изъяв их из соответствующих управлений, подчинённых Начальнику кораблестроения и вооружения ВМФ.

По замыслу реформаторов, ГУЭР должно было решать практически те же основные задачи, что и ГТУ – руководить эксплуатацией, ремонтом и поставками оборудования и других технических средств, но не только по электромеханической части, а и по ракетно-артиллерийскому, минно-торпедному и радиотехническому вооружению кораблей. ГУЭР стало вестись арсеналами, базами и складами оружия и вооружения. Всё это было сделано с целью улучшения организации проведения комплексного ремонта и технического обеспечения кораблей ВМФ. Возглавил ГУЭР вице-адмирал В.Зайцев (с 1990 г. – адмирал).

В этот период, как можно полагать, предпринимались меры к тому, чтобы ценой преобразований и переформирования в новые организационно-структурные формы восполнить недостаток средств на судоремонт и эксплуатацию.

Вначале могло показаться, что проделанное – это хорошо (пока не проявились отрицательные стороны). Однако вскоре всё более ясным становилось, что это вовсе нехорошо. ГУЭР не мог стать действительно единым органом, отвечающим в комплексе за техническое обеспечение кораблей. Он не ведал вопросами штурманского вооружения, средств связи и химического хозяйства. Они остались в ведении соответствующих управлений.

Службы ракетно-артиллерийская, минно-торпедная и радиотехническая оказались оторванными от заказывающих управлений. Проявились и другие досадные явления.

Существенные осложнения в деятельности электромеханической службы ВМФ внесла недостаточно продуманная реорганизация электромеханических служб соединений атомных подводных лодок, которые превратили в службы эксплуатации и ремонта.

Всё это рано или поздно должно было привести к необходимости дать «задний ход».

В 1993 г. началась реорганизация «наоборот».

Службу МТО вновь переформировали в управление, но уже не корабельного оборудования, а с другим названием. Сам ГИЭР снова преобразовали в Главное техническое управление ВМФ. В него вошли: техническое управление, управление материально-технического обеспечения, административный и финансовый отделы, секретное отделение. Службы РАВ, МТВ и РТВ вернули в свои родные управления.

Станным является то, что многие понимали, что ГУЭР – дань «моде», ненужная затея. Однако она была реализована «если бы не серьёзная потеря (о которой ниже); ничего, кроме досадных воспоминаний о себе не оставила. Правда, хотелось бы надеяться, что урок пойдёт впрок».

С 1 октября 1992 г. должность заместителя Главнокомандующего ВМФ – начальника ГУЭР ВМФ была упразднена, что вывело ГУЭР (и, следовательно, ГТУ) ВМФ из непосредственного подчинения Главнокомандующему ВМФ (вот она – потеря).

Начальником ГУЭР ВМФ перед его переформированием в ГТУ ВМФ был назначен вице-адмирал В.Топилин.

С 1 декабря 1994 г. в ГТУ ВМФ произошли изменения. Техническое управление переименовано в Управление эксплуатации и ремонта, а Управление материально-технического обеспечения вновь стало Управлением корабельного оборудования и материалов.

После ГУЭРовского «эксперимента» коллективу Главтехупра пришлось настраиваться на привычный ритм работы и организацию технического обеспечения при сохраняющемся недостатке средств в стареющих кораблях. Выручали опыт работы и деловые качества начальника Главтехупра вице-адмирала В.Топилина и начальников управлений контр-адмиралов В.Урывского и О.Фарафонова. Надёжной опорой в делах были и многие другие офицеры и служащие.

В продолжающийся сложный период жизни флота начальником ГТУ ВМФ был вице-адмирал Н.Бирилло (1997-2001 гг.). Перестроения и переформирования уже не трясли, как несколько лет назад. Но решение задач технического обеспече-

ния кораблей происходило в тяжёлых условиях нехватки «всего и вся». Выделялось ничтожно мало средств на судоремонт и поставку оборудования и техники. Запасы имущества, накопленные при плановой экономике, были практически израсходованы. Однако, как могли сводили концы с концами, хотя и с большим трудом и не без потерь в корабельном составе. Средств на содержание большого количества кораблей не хватало.

Не легче было и сменившему его на посту начальника ГТУ ВМФ вице-адмиралу А.Смолякову. Надо сказать, что после эксперимента с ГУЭРом у Главтехупра не началась (как и раньше) спокойная жизнь. Продолжали возникать и рассматриваться различные варианты изменения оргштатной структуры. Было намерение понизить статус Управления. Хорошо, что в Главном штабе ВМФ служат люди понимающие, что это нанесло бы серьёзный ущерб делу технического обеспечения кораблей. Такое намерение отклонено. Однако определённая напряжённость у личного состава Главтехупра сохраняется. А неуверенность в завтрашнем дне всегда негативно влияет на положение дел.

Сейчас, когда Военно-Морской Флот переживает не лучшие времена, вновь проявляется и говорит за себя необходимость и ответственная роль Главного технического управления.

Подтверждением тому служат неоднократные высказывания и разъяснения Главнокомандующего ВМФ.

Так, недавно, адмирал флота В.Куроедов в интервью «Красной звезде», говоря о насущных задачах (в частности по надводным кораблям) расставил всё по своим местам: «...Первое – сохранить в составе флота на максимально возможный срок службы те корабли, которые у нас есть. Сегодня мы налаживаем систему их ремонта, средства на это постепенно появляются ...По нашим расчётам, обеспечив корабли необходимым ремонтом, мы сможем сохранить действующую группировку крупных надводных кораблей на период до 2015 – 2020 годов без существенных сокращений...». А кто может обеспечить решение этой задачи? Конечно, прежде всего, Главное техническое управление ВМФ. Далее Главнокомандующий говорит: «...второе направление нашей работы – поэтапное строительство головных, а затем и серийных кораблей...». А

кто обеспечит освоение этих новых кораблей? Их эксплуатацию и содержание в исправности? И здесь ведущая роль — за Главтехупром.

В соответствии с указаниями Главкомандующего ВМФ особое внимание Главтехупр уделяет технической боеготовности атомных подводных лодок, борьбе с аварийностью и предупреждению аварий техники на кораблях флота.

Основная цель деятельности Главного технического управления ВМФ в настоящее время — обеспечение технической боеготовности кораблей ВМФ. Для её достижения разработан целый комплекс задач. В качестве основных можно выделить следующие: поддержание и восстановление исправного состояния корабельного оборудования, энергетических систем, корпусов, обеспечение кораблей военно-техническим имуществом, судоремонтными материалами, корабельным оборудованием и многие другие, без выполнения которых корабли не смогут решить поставленные задачи.

Важная задача, которую ГТУ ВМФ решало ранее и решает в настоящее время — это задача повышения уровня профессионально-должностной подготовки всех категорий личного состава электромеханических специальностей кораблей ВМФ, так как от профессиональных знаний и навыков в прямой зависимости находится уровень технической аварийности, а любую аварию легче предотвратить, чем устранять ее последствия. Уделяется неослабное внимание вопросам подготовки экипажей к борьбе за живучесть кораблей, их оружия и технических средств.

Кроме того, в условиях перехода на систему единого заказчика вооружения и военной техники, на ГТУ ВМФ возложены дополнительные задачи контроля технического состояния не только корабельного состава, но и других сил ВМФ.

На деятельности ГТУ ВМФ в современных условиях сказываются следующие проблемы.

Прежде всего, это — недостаточное и неритмичное финансирование. Техника, или, как говорят на флоте «железо», невнимания к себе не прощает. К сожалению, уровень финансирования, представленный для решения стоящих перед Управлением задач намного ниже от необходимого.

В настоящее время около половины кораблей от общего корабельного состава флота имеют продленные межремонтные сроки и эксплуатируются с различного рода ограничениями. У части кораблей межремонтные сроки продлены быть не могут по их техническому состоянию, и они объективно подлежат исключению из состава ВМФ.

Проблема продления ресурсных показателей стала одной из первоочередных. Для ее решения привлекаются бюро — проектанты кораблей, судостроительные и судоремонтные предприятия промышленности, находятся способы и методы, которые приводят к некоторому увеличению количества кораблей, способных выполнять задачи без ограничений тактико-технических характеристик.

Недостаток финансирования на судоремонт приводит в итоге к увеличению его продолжительности и, соответственно, удорожанию. Так в последние 3-4 года продолжительность ремонта увеличилась в среднем в 2-3 раза по сравнению с нормативной, и стоимость ремонта возросла в 1,5-2 раза. Неритмичность финансирования делает невозможным плановое размещение кораблей в ремонт, что влечет за собой неизбежные негативные последствия.

В вопросе обеспечения кораблей военно-техническим имуществом, судоремонтными материалами, корабельным оборудованием тоже есть немалые трудности, связанные с неполным финансированием.

Финансово-экономическая деятельность ГТУ ВМФ осуществляется в условиях становления и развития в стране рыночных отношений, в условиях либерализации цен, перехода с применения прейскурантных цен на ВВТ к договорным оптовым ценам. Из-за ограниченного финансирования возникла острая необходимость перехода к новой методологической базе по ценообразованию, позволяющей гибко реагировать на изменяющиеся рыночные условия для достижения максимальной эффективности осуществления ремонта кораблей и судов ВМФ, закупок военно-технического имущества.

Для решения этих и многих других проблем разрабатываются и на практике реализуются мероприятия, позволяющие их преодолевать и выполнять стоящие перед ГТУ ВМФ задачи...



Встреча начальников Главтехупра разных времен:
В.Новиков, В.Зайцев, В.Топилин, Н.Бирилло, А.Смоляков. 2003 г.

Что представляет из себя Главтехупр сегодня? Это коллектив специалистов – профессионалов, наиболее опытных и квалифицированных инженеров-механиков, прошедших службу на подводных лодках и надводных кораблях, судоремонтных заводах и заводах переоборудовки реакторов Военно-морского флота, в Технических управлениях флота и электромеханических службах соединений и объединений кораблей, которые, несмотря на материальные и социальные трудности с честью выполняют свои обязанности. Более половины офицеров – выпускники Военно-морской академии имени адмирала флота Советского Союза Н.Г.Кузнецова. Возглавляет этот коллектив контр-адмирал Н.Карачун – руководитель с большим опытом службы на соединениях атомных подводных лодок. Несколько лет он проходил службу в должности Начальника управления эксплуатации и ремонта кораблей – заместителя Начальника ГТУ ВМФ.

Гордость Главного технического управления ВМФ – ветераны Управления, передающие свой большой опыт новому поколению «главтехуправцев», среди них, такие как капитаны 1 ранга А.Степанов, О.Глушков, М.Шавлюгин,

В.Любимцев, В.Кураксин, полковник В.Кудрявцев, служащие – Т.Букина, Г.Курбакова, Т.Кочеткова, Т.Шикалова и Н.Ожерельева.

Лучшими специалистами ГТУ ВМФ бесспорно можно назвать контр-адмиралов У.Байзерта и В.Решеткина, капитанов 1 ранга В.Бурсука, А.Захарчева, Д.Макарихина, М.Хаспекова, Е.Иоффе, С.Мартыненко, капитана 2 ранга А.Ивлева и других.

Отметим, в заключение, что залогом успешной деятельности коллектива Главтехупра в дальнейшем будет на наш взгляд, надёжное за и усиление его организационно-штатных структур, существующих в настоящее время.

Опыт десятилетий показывает: не надо злоупотреблять экспериментами с изысканием новых форм организации системы и органов технического обеспечения кораблей. Их было более чем достаточно. Даёт положительный результат только то, что действительно назрело, является логическим выводом из требований самой жизни. То, что оправдало себя и устояло при различных испытаниях, надо беречь.

Вице-адмирал А.СМОЛЯКОВ,
контр-адмирал в отставке С.ЕФРЕМОВ

ВАЖНАЯ СФЕРА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В статье на опыте работы факультета педагогики и психологии Марийского государственного педагогического института им. Н.К. Крупской, проводимой, в частности, на одном из объектов ВМФ, рассматриваются некоторые актуальные вопросы социально-педагогической реабилитации детей с ограниченными возможностями здоровья. Автор полагает, что подобная практика может быть особенно полезна для семей военнослужащих, проживающих в удаленных гарнизонах и нуждающихся в содействии по воспитанию детей-инвалидов.

В настоящее время во всем мире меняется отношение к людям с ограниченными возможностями здоровья (ОВЗ). Увеличивается число организаций, положивших в основу принцип оказания помощи людям с проблемами в развитии. При этом надо иметь в виду, что понятие «дети с ОВЗ» гораздо шире понятия «ребенок-инвалид», т. к. оно охватывает и детей, официально не являющихся инвалидами. По данным Всемирной организации здравоохранения, 2-3% детей всей планеты имеют инвалидность. В нашей стране наблюдается стремительный рост детской инвалидности. Так, если на начало 1992 г. численность детей инвалидов, получающих социальные пенсии, составляла 200 тыс. человек, то на начало 2002 г. – 658,1 тыс. человек. Однако число детей с ограниченными возможностями здоровья значительно превышает численность детей-инвалидов. И те и другие категории детей требуют специальной помощи.

Особенно актуальным является поиск способов педагогической реабилитации детей с ОВЗ в семьях военнослужащих, возможности которых ограничены в условиях военного городка. А между тем семья военнослужащего, воспитывающая аномального ребенка, сама должна являться сферой повышенного педагогического внимания, ибо педагогический компонент в реабилитации подобной семьи играет ведущую роль в связи с ее резко суженным микро-социальным окружением.

К сожалению, эта сфера деятельности педагогической реабилитации еще недостаточно разработана. Более того, у нас в России до сих пор не создана единая модель педагогической реабилитации данно-

го типа семьи, не отработаны вопросы интегративной и комплексной реабилитации каждого члена такой семьи, особенно индивидуальной реабилитации ребенка с проблемами в развитии.

В этой связи, на мой взгляд, представляет интерес практика работы по педагогической реабилитации семей военнослужащих, воспитывающих детей с ОВЗ, через систему психолого-педагогической помощи в Республике Марий Эл. Ее активным звеном являются педагоги и студенты, обучающиеся по специальности «Специальная дошкольная педагогика и психология» на факультете педагогики и психологии Марийского государственного педагогического института им. Н.К. Крупской. Студентов, добровольно занимающихся этой работой, мы называем, как, впрочем, и во всем мире, волонтерами. Они оказывают помощь семьям непосредственно по месту их проживания по специально разработанным для этих целей программам.

Для составления индивидуальных программ реабилитации детей с ОВЗ в зависимости от заболевания были выделены те сферы жизнедеятельности ребенка, которые включают совместную деятельность либо с социальным педагогом, либо с родителями. В основную программу по реабилитации детей с ДЦП были включены следующие виды деятельности:

развитие движений и пространственной ориентации;

обучение ручному труду и развитию речи, а также самообслуживанию и хозяйственно-бытовому труду;

воспитание дисциплины, обучение правилам поведения и формирование нравственных качеств;

социальная и трудовая адаптация.

Планы коррекционно-реабилитационной работы предусматривают такие мероприятия, как групповые тренинги, психогимнастика, развивающие занятия, музыкально-ритмические, занятия в сенсорной комнате, занятия изобразительной и творческой деятельностью, труд в мастерских, экскурсии, прогулки и многое другое, способствующее процессу восстановления и формирования структуры личности воспитанника, обеспечения возможного соответствия возрастным нормативам, преодолению нарушений в поведении и развитии.

Каждый студент прикреплен к той или иной семье и на протяжении не менее года проводит как бы патронажную работу с аномальными детьми в семьях военнослужащих.

Тесное и постоянное общение детей с ОБЗ со студентами способствует раскрытию их творческого потенциала, формированию положительных качеств личности. Например, волонтеры подготовили своих подшефных для участия в постановках театра-студии «Зеркало». Студентами были организованы творческие мастерские, в которых дети изготавливали свои поделки, рисунки на выставку к Международному дню защиты детей, а также готовились к участию в программе творческой реабилитации «Мое открытие», результаты которой представляли собой конкурсные поэтические работы, опубликованные в альманахе детского творчества «Первоцвет». Кроме того, для детей с ограниченными возможностями опорно-двигательного аппарата были предусмотрены образовательные и развлекательные программы, проводимые студентами-волонтерами непосредственно на дому.

Однако, по нашему мнению, достижение положительных результатов реабилитации каждого ребенка невозможно без процесса реабилитации всей семьи этого ребенка. Поэтому подобные программы должны носить не только индивидуальный, но и интерактивный характер. В основу разработанных программ для интегративной реабилитации всех членов семьи нами было выдвинуто положение о том, что в центре организованной системы социально-педагогической работы должен находиться не только больной ребенок, а вся семья, жизнедеятельность которой подвергается серьезным испытаниям.

Социальная деятельность, в которую вступает «больная» семья, представляет собой совокупность изменений и преобразований, осуществляемых для поддержания ее

целостности и устойчивости. Сюда входят контакты как с иными категориями семей, так и непосредственно с природой, окружающим социумом. То есть социальная деятельность выступает в данном случае как инструмент самопознания, самоутверждения и самоорганизации конкретной категории семей, позволяющий им построить наиболее благоприятные условия жизни. При этом внутри семейных отношений создается система взаимодействий аномального ребенка с окружающим миром, которая также носит социальный характер.

В основу планов реабилитационной работы с семьями, имеющих детей с ОБЗ, была положена вологодская программа «Здоровая семья», в которой интеграция усилий специалистов проявляется в их взаимодействии как в повседневной работе, так и на этапах обобщения и принятия решений. Использовался и европейский опыт. Например, была введена так называемая Книга для родителей, в которой родителям предлагалось высказывать свои мнения о контактах и взаимодействии с различными специалистами, задействованными в процессе реабилитации. Анализ подобных высказываний имеет большое значение, так как каждое из них – субъективный след сцены из жизни. Подобно европейским коллегам мы анализировали эти высказывания при помощи двух типов карточек: идентификации и аналитических. Карточки идентификации содержали данные о семье и ребенке, аналитические карточки – о встречах с семьей.

Перенимая опыт французских коллег, мы особое внимание уделяли способностям здоровых братьев и сестер рассказывать о заболеваниях, используя точные медицинские термины, а также преодолевать барьер ревности инвалида к здоровому ребенку по отношению к родителям. Для этого со здоровыми детьми проводились тренинги, где они проигрывали возможные сложные ситуации, возникающие в условиях военного городка, и учились помогать родителям. Кроме того, мы обращали внимание на то, чтобы в подобных семьях не упускалось из внимания развитие здоровых детей, на которых зачастую просто не остается времени. В связи с этим коллектив специалистов нашего Территориального центра социальной помощи семье и детям решил создать клуб, в котором дети и их родители смогли бы общаться, делиться насущными проблемами. Данный вид общения имеет особую ценность для семей военнослужащих, воспитывающих детей с ограниченными возможностями здоровья, так как позволяет раскрывать собственный реабилитационный

потенциал семьи. В «Клубе друзей» были созданы творческие кружки, проходили игровые занятия детей и родителей с психологом, а на спортивных мероприятиях были предусмотрены игры и виды спорта согласно индивидуальным возможностям каждого ребенка. Работниками центра использовались также компьютерные программы, нацеленные на установление взаимопонимания и взаимопомощи между членами семьи и ребенком с ОВЗ. Виртуальные программы позволяют решать реальные проблемы семьи, тем самым помогая ей реабилитироваться в обществе. Центр планирует создание Интернет-клуба, который позволит детям с ОВЗ и членам их семей не только получать информацию по интересующим их проблемам, но и проводить виртуальное обучение.

Надо отметить весьма важный момент: каждый член семьи должен быть включен в процесс реабилитации ребенка с ОВЗ. Важно, чтобы больной ребенок не раздражал остальных членов семьи. Оранжевое отношение к такому ребенку приводит к формированию иждивенца. Опасна и другая крайность, когда родителей или окружающих раздражает болезнь ребенка, что также усугубляет его состояние. Долг родителей – успокоить ребенка, облегчить его переживания, создать в семье атмосферу оптимизма. И вот здесь-то особенно пригодилась помощь социального педагога и студента-волонтера. Кстати, именно благодаря привлечению волонтеров стало возможным и выполнение нашей очередной программы интегрированной помощи семье, созданной на базе американского проекта «Большие братья/Большие сестры» («ББ/БС»), в который были внесены некоторые изменения, позволившие адаптировать проект к работе с семьями детей-инвалидов по месту жительства при сохранении отношений по линии социальный педагог – родитель – волонтер – подопечный. Согласно этой программе каждый член семьи получает психологическую поддержку волонтера, который становится для ребенка старшим братом или сестрой на период, когда такая поддержка особенно необходима. Подбор пар, обучение волонтеров, систематическое ведение пар, фиксирование результатов, решение о прекращении встреч подопечного и волонтера – это прерогатива профессионального социального педагога (инструктора программы).

В процессе трехстороннего общения «ребенок – волонтер – здоровый член семьи» ребенок начинает стараться восполнить недостатки характера, понравиться дру-

гому человеку, чье мнение о себе начинает считать важным. С другой стороны, здоровый член семьи начинает также верить в способности и природный потенциал больного ребенка.

Работа волонтера направлена на то, чтобы помочь всей семье, воспитывающей ребенка с ОВЗ, приобрести необходимые умения и навыки общения в окружающей ее среде. Для преодоления трудностей общения детей-инвалидов со здоровыми детьми социальный педагог, курирующий данного волонтера, составлял программу, по которой ребенок подготавливался к такому общению. Это может быть участие в конкурсах, проведения дней рождения, обсуждение книг и фильмов, проявление способностей в рисовании, лепке, росписи тканей, деревянных и глиняных игрушек, организации семейных конкурсов. Выставки семейных работ, совместное участие в праздниках, концертах и спектаклях, посещение «Клуба друзей» помогали в утверждении ребенка с ОВЗ как личности, а каждому члену семьи военнослужащего предоставляли возможность улучшения микроклимата. Использование перечисленных выше программ интегрированной реабилитации позволило повысить мотивацию здоровых членов семьи по отношению к природному потенциалу больного ребенка.

Таким образом, в процессе педагогической реабилитации семей военнослужащих, воспитывающих аномальных детей, нами были разработаны и реализованы программы индивидуальной реабилитации детей с ОВЗ, однако их оказалось недостаточно для полноценной реабилитации ребенка. Для более полного решения этой задачи нами были разработаны программы комплексной или интегративной реабилитации. Оба вида программ обеспечивают каждому члену семьи способность социальной адаптации. В этом случае семья превращается из объекта социальной работы в её субъект, т.к. именно в ней заложен огромный потенциал собственной реабилитации ребенка.

Наш практический опыт показал, что необходимым ресурсом педагогической деятельности в процессе реабилитации семьи военнослужащего с аномальным ребенком является волонтерская деятельность. Будучи частью окружающего социума, волонтер способствует полноценной интеграции семьи в социум и помогает ей стать открытой педагогической системой.

М. ФЕЙЗОПУЛО
(г. Йошкар-Ола)

Производство и обеспечение хлебным вином (водкой) личного состава флота Петра Великого

В связи с массовым строительством на воронежских верфях кораблей для Азовского флота, в городе значительно возросло население (с 9 тысяч человек в 1694 г. до 50 тысяч в 1697-1698 гг.⁷¹), что привело к повышению спроса на продукцию винокуренного производства. Поэтому к имеющемуся в Воронеже кружечному двору, в 1698 г. открыли ещё один, и дополнительно построили две фатерные избы⁷².

Колонизация русскими земель в Приднесье - Приазовье, строительство приморских крепостей Азова и Таганрога, основание других городов, содержание на юге страны крупной группировки войск и Азовского флота, также способствовали повышению спроса на вино-водочные изделия.

Поэтому, в целом ряде городов Белгородского разряда за короткий срок возникли новые винокуренные заводы: первоначально в Воронеже, Таврове, затем в Орлове, Усмани, Коротояке, Острогожске, Валуйках, Ливнах, Елецке, Рязани, Лебедяни и других населённых пунктах⁷³. Причём их мощности постоянно увеличивались. Если в начале XVIII в. в Острогожске производилось до 20 тысяч ведер вина в год, то в 1768 г. из города в питейные заведения страны и провиантские магазины Военного ведомства и Адмиралтейства отправлялось до 200000 ведер⁷⁴.

Столь внушительный рост винокуренной продукции связан с тем, что основное население Острогожска составляли переселенцы-казаки с Украины (Черкассы). Одной из главных привилегий, дарованных им в 1652 г. царём Алексеем Ми-

хайловичем, взамен их сторожевой службы по охране Белгородской черты - одного на юге страны из участков границы Московского государства⁷⁵, было свободное, безоборочное и беспошлинное винокурение и шинкование.

К концу XVII в. Воронежский край, благодаря наличию богатых плодородием черноземных почв, полностью удовлетворял местный спрос на вино, обеспечивая винокуренные заводы рожью, ячменём и другими видами хлеба. Резкое увеличение спроса на хлебное вино, пришедшее на период Крымских, и особенно, Азовских походов, последующее строительство новых городов, способствовали распашке целинных земель⁷⁶. Однако, темпы освоения новых сельскохозяйственных угодий отставали от возрастающей потребности в хлебе для винокурения, и поэтому к поставкам вина в приморские крепости Азов и Таганрог, казна вынуждена была привлечь подрядчиков⁷⁷ из других местностей, главным образом, из городов верхнего и среднего Поволжья.

Вино для обеспечения морских и военных чинов, жителей приморских крепостей Азова и Таганрога на месте не курилось, а поставлялось подрядчиками из Воронежа, Острогожска, Москвы, Болхова, Лихвина, Балахны, Нижнего Новгорода и других городов. Наибольшее количество (от 4 тыс. до 20 тыс. ведер вина в год) в последнее пятилетие XVII в. поставляла Починковская волость Нижегородского уезда⁷⁸.

Договора на поставку вина в Азов и Таганрог в 1697-1699 гг. заключались в Пушкарском приказе, с 14 февраля 1700 г. -

в Военном приказе (разряде), а с 6 февраля 1710 г. – в Адмиралтейском приказе, которым по очерёдности были подчинены приморские крепости⁷⁹.

В первой половине 1698 г. подряд на поставку 5000 ведер простого вина был отдан жителю Кадашевской слободы Москвы посадскому человеку И. Степанову и дворцовому крестьянину Ф. Брюхову, которые в августе доставили на стругах по Дону в Азов, вышеуказанное количество спиртных напитков⁸⁰. 30 декабря 1698 г. подряд на поставку 20 тыс. ведер простого вина и 1000 ведер двойного вина получил посадский человек С. Михайлов⁸¹. В 1699 г. он поставил в Азов на кружечный двор 20 тыс. ведер вина "самого доброго хлебного без пригару и всякой охулы в крепких своих дубовых бочках". Данное количество вина было выкурено в Болхове, Лихвине, Нижнем Новгороде. Воеводам перечисленных городов царским указом предписывалось чинить свободный пропуск и оказывать "вспоможены" Сидору Михайлову "кому поручено выкурить 20000 ведер вина"⁸². В соответствии с грамотой Петра I от 20 апреля 1699 г., азовский воевода князь А. П. Прозоровский получил из Пушкарского приказа инструкцию, определяющую условия приёма вина у подрядчика С. Михайлова, порядок взаиморасчётов⁸³.

В соответствии с указом правительства от 29 ноября 1700 г., вино должно было поставляться в кружечные дворы (провиантские магазины армии и флота) "самое доброе, без пригару и без всякой охулы". Также получателям предписывалось при приёме исследовать вино на крепость, "чтобы в опыту от огня выгорело не менее в полы". Проверка вина на крепость производилась на всех отдаточных дворах русского государства⁸⁴.

Данными документами не закончились интересы царя к организации обеспечения вином гарнизона, жителей Азова и Таганрога, многотысячных контингентов работных людей, направляемых ежегодно из губерний на строительство портовых и крепостных сооружений.

При посещении летом 1699 г. приморских крепостей Пётр I отдал распоряжение воеводе А. П. Прозоровскому по очистке места в Азове под горой для строительства кружечного двора и сбо-

ра питейной прибыли⁸⁵. Предписание царя воевода беспрекословно исполнил. В Алексеевской слободе за короткое время был выстроен "Великого Государя кружечный двор" длиной 38 сажень, шириной 15 сажень с соответствующими вспомогательными помещениями⁸⁶. В ходе эксплуатации кружечный двор неоднократно перестраивался и пополнялся новыми объектами подсобного назначения. Так, в 1703-1704 гг. на его территории в связи с увеличением поставок вина, соорудили дополнительный амбар с ледником⁸⁷. Примерно в это же время, открыли кружечный двор и в Таганроге⁸⁸.

Кроме кружечных дворов в приморских крепостях для продажи спиртных напитков была создана разветвленная сеть фатерных изб. Они находились в Азове подле старой турецкой каменной стены, в Петровской слободе "морского флота жителей", в солдатских и пахотных слободах⁸⁹. В Таганроге имела особая фатерная изба, в которой торговали импортными винами⁹⁰.

Столь пристальное внимание к созданию материально-технической базы торговли продукцией винокурного производства со стороны высших должностных лиц была отнюдь не случайна. Во все времена в русском государстве, продажа спиртных напитков давала значительный доход казне. Цены на горячительные напитки в стране в последнюю четверть XVII и в первое десятилетие XVIII в. постоянно возрастали. Так, если в 1671 г. ведро вина в Воронеже стоило 4 алтына⁹¹, то через 25 лет, в связи с массовым прибытием в город войск, морских чинов, мастеровых и работных людей, цена на вино резко поднялась и составила в 1696 г. 10 алтын⁹². Если в 1698 г. подрядчики И. Степанов и Ф. Брюхов поставили в Азов 5 тыс. ведер простого вина по цене за ведро 14 алтын и 5 денег (цена почти в 1,5 раза превосходила среднюю по стране, из-за транспортных расходов, средств затраченных на охрану груза, и др.), то его по распоряжению воеводы А. П. Прозоровского продавали на местном кружечном дворе любителям крепкого напитка "в ведра и полуведра и четверики" по 29 алтын и 4 денги, а "в кружки и чарки" уже по 33 алтына⁹³. В 1699 г. при подрядной цене ведра простого вина в 21 алтын и 4 денги,

его розничная цена в Азове была установлена: "в ведра против той цены азовое, а в кружки и в чарки гривною больше"⁹⁴. В 1698 г. в Таганроге была также введена монопольная продажа "литий", по таким же как Азове, чрезвычайно высоким ценам⁹⁵.

В 1699 г. в приморские крепости из Тушкарского приказа на кружечные дворы прислали "Новый Торговый устав" и литейные казённые орлённые меры (чарки, кружки, ведра, полуведра, четверть, осмину медные)⁹⁶.

Рост цен на вино был связан с происшедшим в 1699 г. повсеместным неурожаем зерновых в стране, а также с введением с 1700 г. пошлин на покупной хлеб и на приобретение "прочих к винокурению припасов"⁹⁷. Помимо того, Пётр I установил с винной продажи при кружечных дворах с покупателей любых сословий и военнослужащих всех чинов особую поведёрную пошлину с винной продажи, состоящую в 2 $\frac{1}{4}$ денги с ведра, и по денге с кружки, равно, как и специальный сбор с привозного вина⁹⁸.

В 1700 г. в кружечных дворах и фактерных избах Азова и Таганрога продавали простое вино в ведра, полуведра и в четверти ведер по цене 1 рубль 10 алтын за одно ведро. Подрядная же цена тому вину – 21 алтын 4 денги за одно ведро⁹⁹.

В 1701 г.¹⁰⁰ и в последующие годы, подрядные поставки, в основном, обеспечивали потребность Азовского флота, гарнизона и жителей приморских крепостей. В 1705 г. ежемесячно в Азове, в среднем продавалось по 500-700 ведер простого вина, в Таганроге – 1000-1050 ведер¹⁰¹. Перебоев в обеспечении вином практически не было¹⁰². В марте 1711 г. помощник азовского губернатора С. Киреев доложил своему начальнику И. А. Толстому, что "в Азове и Троецком (Таганроге. - И. Д.) водок довольно..."¹⁰³.

Поставки вина Морскому ведомству регулировались многочисленными законодательными актами, принятыми в первой четверти XVIII века.

С 1705 г., согласно указа царя, все казённые винокуренные предприятия передавались торговым людям на откуп. Однако вскоре выяснилось, что подрядчики курили вина тайно больше, чем указывалось в ежегодных договорах,

нанося тем самым ущерб казне. В 1707 г. закрыли все частные винокуренные заводы по всему Поморью. С 1708 г. запрещалось частное винокурение в Московском уезде, где казённые доходы были значительны, и корчемство могло нанести существенный ущерб государству¹⁰⁴. Вскоре запрет на частное винокурение Пётр I распространил на всю страну. В 1710 г. губернские власти получили указ царя ликвидировать частное винокурение "со всякой жесточью, чтобы сторонними воровскими тайными продажами не было государю помехи и убытка"¹⁰⁵. Запрет на курение вина коснулся всех, без исключения, сословий русского общества. Помещикам было предписано перевести котлы "дома и по деревням... и покупать вино с кабаков"¹⁰⁶. Единственно, данный закон не распространялся только на черкасов (малороссиян) Азовской губернии, пользовавшихся, согласно указу царя, особыми привилегиями¹⁰⁷. В 1715 г. многие частные винокурни обращены в казённые, и те которые остались в руках владельцев, подверглись подробной описи¹⁰⁸.

Согласно указам 1681 и 1705 г., крестьянам разрешалось для домашнего употребления "сидеть вино", но в ограниченном количестве, с извещением об этом старосты или приказчика. Разрешение крестьянам на курение вина выдавалось по случаю православных праздников, рождения и крестин детей, свадеб, похорон. На приготовление вина им разрешалось, использовать от осмины до четвери хлеба¹⁰⁹. Поэтому крестьяне либо прибегали к тайному курению вина, или делали это в складчину ("варили винные браги, складываючись по пяти человек вместе, а хлеба сыпали 3 двора по полуосмине солоду ржанова, по полуосмине муки овсяной. Итого по 2 четверти с осминою в брагу, а вина выходила из браги по 5 ведер полуаршинных, доброго вина"¹¹⁰).

Несмотря на запреты правительства, население осуществляло тайное курение вина, нанося тем самым, немалый ущерб казне. Из-за снижения доходов, и руководствуясь здравым смыслом, Пётр I был вынужден легализовать в стране частное винокурение. С 28 января 1716 г. вновь дозволялось помещикам курить вино для домашних по-

требностей, а подрядчикам поставлять его на прежнем основании, с уплатой пошлин с имеющих на заводах кубов¹¹¹. Местные власти определяли объём винокуренных кубов, затем накладывали на них казённое орлёное клеймо¹¹². В зависимости от их ёмкости, производители вина платили в казну ежегодный налог в размере 25 копеек с ведра¹¹³.

Привилегированное положение помещиков в России в отношении производства вина позволяло любому военнослужащему, владеющему именем, даже находясь на службе, курить вино для личных потребностей. Как правило, они не покупали казённого вина, а употребляли своё, выработанное крепостными винокурами¹¹⁴. Пополнение запасов вина, возлагалась на дворовых людей и крепостных крестьян, поставлявших своему хозяину к месту службы натуральный оброк¹¹⁵.

Вино, для обеспечения команд фрегатов и линейных кораблей, построенных в Архангельске на Соломбальской верфи, отпускалось с местного кружечного двора, расположенного на Ярёмовом своде напротив Солдатской слободы. Отпуск вина на корабли происходил по заявке, подписанной капитаном и комиссаром, и оформлялся распоряжением вице-губернатора¹¹⁶. Арханелогородский кружечный двор, в отличие от Азовского и Таганрогского, имел собственную винокурную поварню, где вырабатывались простое и двойное вино из хлеба, поставляемого из Вологды, Тотьмы, Великого Устюга. Кроме кружечного двора, в Архангельске рядом с Гостиным русским двором находилась австериия, где целовальники торговали вино-водочной продукцией отечественного и заграничного производства. В июле 1711 г. в полверсте от австериии взамен старой, находившейся на кружечном дворе, и пришедшей в результате эксплуатации в ветхое состояние, по инициативе

вице-губернатора А. А. Курбатова была построена новая винокурная поварня, что позволило увеличить выпуск продукции и расширить её ассортимент.

В австериии и на кружечном дворе продавали как простое и двойное вино, так и водки: крепительную, полынную, кроповую, анисовую, т(к)миную, зорную, сосновую, лимонную на ведра и фунты по следующим ценам. (См. табл. 1).

В торговле находились как водки местного производства, так и вино-водочная продукция, доставленная в Архангельск из кружечного двора Вологды. Однако, главным источником пополнения губернского бюджета являлись доходы от продажи населению простого вина. Неутомимый царский «прибыльщик» А. А. Курбатов, с целью увеличения доходов в казну, творчески использовал опыт, по торговле вино-водочными изделиями, в фатерных избах Москвы и Вологды. Если в Архангельске, в сентябре 1711 г. спиртными напитками торговали только в трёх местах, то уже в ноябре к ним, практически во всех районах города и его окрестностях открыли десять новых, в том числе стойку от кружечного двора на Соломбальской верфи¹¹⁸.

Значительное количество русской водки, мёдов и импортных вин потреблялось и на другой верфи – Олонечкой, которых за 1705 г. в местной австериии целовальники П. Герасимов и С. Минин продали на 1975 рублей¹¹⁹ и в том же году в Архангельске ещё закупили 25 бочек Рейнского вина и 16 бочек Церковного вина¹²⁰. И в последующие годы запасы крепких горячительных напитков и вин в австериии пре-

Таблица 1
Цены, установленные на различные виды водок, продававшихся в Архангельске в австериии и на кружечном дворе (по состоянию на 11 июля 1711 г.)¹¹⁷.

Наименование водки	Цена за ведро	Цена за фунт
Крепительная	5 рублей 8 алтын	6 алтын
Лимонная	3 рубля 12 алтын	2 алтына
Полынная	2 рубля 26 алтын 4 д.	3 алтына 2 денги
Кроповая	2 рубля 16 алтын	3 алтына
Анисовая	2 рубля 26 алтын 4 д.	3 алтын 2 денги
Сосновая	2 рубля 16 алтын	3 алтына
Тминная	2 рубля 16 алтын	3 алтына

дусмотрительно поддерживались на надлежащем уровне. Так, внезапная инвентаризация, проведённая в винном погребе "астерского" целовальника Т. Перилова в конце декабря 1707 г., зафиксировала наличие 18 бочек (700 ведер) московского подрядного простого вина, 42 ведра вина двойного, 2 1/2 ведра ("20 галёнков") вина Рейнского, 5 ведер мёда ставленного¹²¹. На довольствие экипажам фрегатов, галер и других военных судов Балтийского флота, построенных на Олонецкой верфи, хлебное вино отпускалось с местного кружечного двора¹²².

В Санкт-Петербурге производство вина вызывалось прежде всего нуждами Балтийского флота, но значительное её количество потреблялось жителями города.

В 1703 г. в будущей столице Российской империи, на Санкт-Петербургском острове, открылось первое питейное заведение, австрия. Её возникновение связано с реформаторской деятельностью царя, стремившего привить своим подданным культуру приёма пищи и правила поведения за обеденным столом. Однако, её посетителями являлся, относительно небольшой круг людей, сам царь, его ближайшее окружение, офицеры флота и армии, другие представители правящего класса в России, моряки с иностранных судов, находившихся в Санкт-Петербурге. Беднейшим слоям города австрия была практически недоступна не только из-за их сословного происхождения, но прежде всего из-за высоких цен на вино, без исключения спиртные напитки, и особенно, на импортные вина¹²³.

В 1705 г. в австрии было продано 33 1/2 ведра русского хлебного вина (водок) и 30 бочек импортного вина¹²⁴. Стараниями царя, губернатора А. Д. Меншикова в австрии постоянно имелся разнообразный ассортимент отечественных водок и импортных вин¹²⁵. Увеличение численности населения в столице привело к открытию в 1719 г., также на Санкт-Петербургском острове, второй австрии¹²⁶.

Мастеровые и работные люди, солдаты морской пехоты, корабельные матросы свою страсть к любимому напитку удовлетворяли в фатерной избе. Эта одна из первых питейных изб в городе была поставлена плотниками на лугу в

1705 г., около юго-восточного бастиона Адмиралтейства¹²⁷, и являлась его собственностью¹²⁸.

Первоначально, вино для продажи и на довольствие Балтийскому флоту поставлялось подрядчиками с Кружечных дворов городов, вблизи расположенных от Санкт-Петербурга¹²⁹. Так, в 1705 г. поставку из Великого Новгорода 6000 ведер простого вина (из них 1500 ведер для отпуска нижним чинам в кампанию флота¹³⁰) по цене 13 алтын 2 денги за одно ведро в Адмиралтейство осуществляли подрядчики Е. Михайлов, И. Бронницкий, Д. Кондратьев, И. Петров¹³¹. Расчёты показывают, что в 1705 г. при численности жителей Санкт-Петербурга около 3000 человек, каждый горожанин, в среднем выпивал по 1,5 чарки вина в день. И это при том, что большинство из них являлись морскими чинами, которым и так по норме продовольственного пайка, полагалось вино, в 1705 г. по 2 чарки в сутки¹³².

Видимо, не зря вице-адмирал К. И. Крюйс 30 ноября 1704 г. направил Пётру I письмо, в котором просил монарха, чтобы "меньше жалованье деньгами давано (матросам, солдатам. – И. Д.) было"¹³³. Вероятно, что царь, заинтересованный большими доходами от продажи спиртных напитков, просьбу вице-адмирала оставил без внимания, так как в 1705 г. объём торговых операций с вином в адмиралтейской питейной избе увеличился до такой степени, что, для обслуживания клиентов целовальнику Ф. Серебренникову в помощь выделили матроса¹³⁴.

В апреле 1705 г. вице-адмирал К. И. Крюйс издал инструкцию, посредством которой, предполагал прекратить, широко распространившееся, пьянство среди моряков-иноземцев: "Все офицеры и матросы-немцы, англичане и греки, найденные в пьяном виде в какое бы ни было время, будут лишены жалованья и оставлены (уволены. – И. Д.) с обозначением в паспортах, как не способные для службы"¹³⁵.

По состоянию на 5 июня 1708 г. в фатерной избе на Адмиралтейской стороне продавали Рейнское и Церковное вино, "вотку по указной цене", хлебное вино простое, пиво и мёд¹³⁶.

По мере возрастания потребностей Балтийского флота в вине в новой столице России появились подрядчики, для

которых поставки вина Адмиралтейству стали основным занятием. К ним относились Санкт-Петербургцы посадские люди Иван и Данила Томилин, Яков и Илья Рюмины, Максим Демидов, Мавра Броницкая, крестьянин Тарас Миляков, подполковник Василий Батурин. Среди них особо выделялся купец И. Томилин, ежегодно поставлявший Адмиралтейству около половины потребного вина¹³⁷. Крупнейшим поставщиком вина в северную столицу являлся и светлейший князь А. Д. Меншиков¹³⁸.

В 1714 г. на Санкт-Петербургском острове был учреждён казённый винный отдаточный двор¹³⁹. Открытие отдаточного двора диктовалась возросшей потребностью в вино-водочных изделиях города, Балтийского флота, сухопутной группировки войск, находившейся в столице. Появление Отдаточного двора позволило властям сконцентрировать и учесть объёмы поступления спиртных напитков от подрядчиков, стать фактическим монополистом в обеспечении потребителя вином.

Основная партия хлебного вина в любимый город Петра поступала из "низовых" поволжских городов. К примеру, в 1718 г. за период с 28 апреля по 22 октября подрядчики поставили на Отдаточный двор 528 бочек (20215 ведер) вина простого по цене 21 алтын 4 денги за ведро, 74 бочки (2711 ведер) вина двойного по цене 1 рубль 10 алтын за ведро, 1 бочку (40 ведер) красного напитка (местное виноградное вино?) по цене 26 алтын 4 денги за ведро¹⁴⁰.

На 1721 г. потребность города, Балтийского флота, группировки сухопутных войск, дислоцировавшихся в районе Петербурга в простом вине была определена Камер-коллегией в 79000 ведер. Контракты с казной на поставку простого вина подписали 19 подрядчиков. Из них 18 человек поставили на отдаточный двор 67000 ведер (наибольшее количество - подполковник Василий Батурин: 14750 ведер) по цене 19 алтын 4 денги за ведро, а Венедикт Неустроев, приказчик графа поручика флота А. П. Апраксина, 12000 ведер по цене 19 алтын 3 денги за ведро¹⁴¹.

В 1721 г. для Адмиралтейства с Санкт-Петербургского отдаточного двора отпустили 11125 ведер вина, что составило 16,12% от общей потребности (79000 ведер)¹⁴². Крупным потребителем вина

являлись войска Финляндского корпуса. Так, в 1716 г. ластовые суда доставили в Або и Гельсингфорс 22838 ведер 6 кружек 4 $\frac{1}{2}$ чарки вина, в том числе 2491 ведро 6 $\frac{1}{2}$ кружки вина двойного¹⁴³.

В 1724 г. иностранные купцы, воспользовавшись повсеместным неурожаем зерновых культур в России в 1722-1724 гг., пытались перехватить у русских подрядчиков контракт на поставку 30000 ведер простого вина в Санкт-Петербург и 10000 ведер в Ладогу и Шлиссельбург, предназначенных для мастеровых и рабочих людей, участвующих в строительстве Ладожского канала. Иноземцы предлагали поставить партию вина по цене каждого ведра на 5 алтын меньше, чем русские купцы (35 алтын, с включением себестоимости дубовой бочки), но при условии не уплаты ими таможенной пошлины за ввезённый хлеб, из расчёта 5 копеек с 1 рубля¹⁴⁴.

Однако, несмотря на доводы иноземцев, "что ныне изволением божеским в России недород и тот де хлеб который надлежит в курение вина, тот употребитца для прокормления в народ от чего де будет людям полза"¹⁴⁵, патристически настроенный подъячий канцелярии Правительствующего Сената В. Мартынов после составления калькуляции стоимости одного ведра претендентов на поставку вина, предпочтение отдал землякам, иначе "заводы (винокурные. - И. Д.) остановятца и русские убыток понесут"¹⁴⁶. Более того, правительство поддержало подрядчиков, предварительно выплатив им суммы, предназначенные для увеличения производства вина и оплатив транспортные расходы до Санкт-Петербургского отдаточного двора¹⁴⁷.

Стремление к дальнейшему увеличению доходов в казну от торговли вином, явилось открытием в 1718 г. на Выборгской стороне водочного завода "по образцу гданских"¹⁴⁸. На заводе, из отечественного сырья, но с использованием импортного голландского оборудования выпускали гданскую водку, которую любил употреблять перед обедом, основатель и покровитель предприятия, Пётр I¹⁴⁹. Гданская водка, в отличие от русской, производилась путём дистилляции. Запах сивушных масел убирался с помощью аниса¹⁵⁰, так как "водка, перегнанная с анисом, получает весь онаго вкус и дух, так что оставшиеся после перегонки сена лишаются своего прежнего запаха

и вкусу"¹⁵¹. 1 января 1717 г. в Данциге (Гданске) был нанят на русскую службу водочный мастер Данило Зелер с должностным окладом 200 рублей в год¹⁵². Основными потребителями гданской водки являлись посетители австеров и трактиров, постоянных дворов, а также высшие сановники русского государства.

В соответствии с указом Петра I, с 1719 питейное дело в Санкт-Петербурге поступило в ведение Камер-коллегии¹⁵³, в которой начали выдавать подрядчикам череды на поставку вина Морскому ведомству¹⁵⁴. В отличие от поставок других продуктов, перебоев в обеспечении вином нижних чинов Балтийского флота, жителей столицы Камер-коллегия не допускала. Более того, в последние годы жизни Петра I, она постоянно увеличивала в Санкт-Петербурге сеть питейных заведений. По данным А. С. Маркова количество Кружечных дворов на Руси в царствование великого преобразователя увеличилось в 10 раз¹⁵⁵. К 1730 г. общее количество заведений, торгующих вином, в северной столице достигло 120 и продолжало ежегодно увеличиваться на 10 единиц¹⁵⁶.

Закljučая исследование о производстве и обеспечении хлебным вином личного состава флота Петра Великого следует отметить, что мощная, из года в год стабильно развивающаяся винокуренная промышленность Российской империи позволяла, в зависимости от сословной принадлежности морских чинов, бесперебойно, и практически в любом количестве, снабжать их различными видами русской водки.

И. ДУРОВ

Источники:

- 71 Скиада М. М. Историко-статистические очерки Воронежской губернии // Памятная книжка Воронежской губернии на 1861 год. Воронеж, 1861. С. 140-141; Веселовский Г. М. Историко-статистический очерк торговли и промышленности Воронежа // Памятная книжка Воронежской губернии на 1862 год. Воронеж, 1862. С. 56.
72 Архив СПб ИИ РАН. Ф. 105. Оп. 1. Д. 18. Л. 14-15.
73 Очерки истории Воронежского края. Т. I. С. 76.
74 Амелистов М. Острогжск. Воронеж, 1948. С. 10; О времени и о себе (Острогжск в

воспоминаниях и исследованиях краеведов). С. 10.

75 Загоровский В. П. Белгородская черта. Воронеж, 1969. С. 145-147, 153-157.

76 Арсеньев К. Статистические очерки России. СПб., 1848. С. 425.

77 ПСЗ. Т. III. № 1642; Т. IV. № 1813, № 1819, № 1922, № 2202; Волков М. Я. 1. Очерки истории промыслов в России. С. 23, 28. 2. Ремесло и промыслы посадских людей. С. 68-72.

78 Вейнберг А. Б. Очерк. С. 72.

79 Богословский М. М. Пётр I. Материалы к биографии. М., 1940. Т. IV. С. 280; Павленко Н. И. Пётр Великий. М., 1994. С. 301; Пушкаренко А. А. Приазовский край в конце XVII - начале XVIII вв. (Очерки заселения и хозяйственного освоения края). Дисс. канд. ист. наук. Ростовский гос. ун-т. 1966. С. 298-302.

80 РГАВМФ. Ф. 177. Оп. 1. Д. 10. Л. 27 об.

81 Там же. Л. 31.

82 Материалы для истории Воронежской и соседних губерний. Воронеж, 1886. Вып. IV. С. 197-198.

83 Государственный архив Воронежской области (ГАВО). Ф. 5. Оп. 2. Д. 61 "а". Л. 1-3.

84 РГАВМФ. Ф. 177. Оп. 1. Д. 43. Л. 4.

85 Воронежские Петровские акты, хранящиеся в архиве Воронежского губернского статистического комитета. Воронеж, 1872. Вып. I. С. 73-74, 85-86.

86 РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 19. Л. 494 об. 1 сажень = 3 аршинам = 2 м 14 см

87 Там же. Ф. 177. Оп. 1. Д. 36. Ч. I. Л. 445.

88 Там же. Ф. 233. Оп. 1. Д. 31. Л. 447-447 об.

89 Там же. Д. 19. Л. 493, 499; Д. 31. Л. 302-303 об.

90 Там же. Ф. 177. Оп. 1. Д. 25. Ч. II. Л. 1704-1705.

91 Веселовский Г. М. Исторический очерк города Воронежа (1586-1886). Воронеж, 1886. С. 41. 1 алтын = 3 копейки

92 Вейнберг А. Б. Очерк. С. 72. 1 копейка = 2 деньгам

93 ГАВО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 137. Л. 3.

94 Там же. Д. 3. Л. 69 об. 1 гривна = 10 копейкам

95 Бодик А. А., Гришков Я. Г., Пушкаренко А. А., Тоценко А. Т. Таганрог. Историко-краеведческий очерк. Ростов на Дону, 1971. С. 20.

96 РГАВМФ. Ф. 177. Оп. 1. Д. 5. Л. 141; Ф. 233. Оп. 1. Д. 19. Л. 327-329; ГАВО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 301. Л. 12-18; Оп. 2. Д. 206. Л. 1-4.

97 Голиков И. И. Деяния Петра Великого, мудрого преобразителя России, собранные из достоверных источников и расположенные по годам. М., 1789. Ч. II. С. 39.

98 Крапихфельд А. Взгляд на финансовую систему и финансовые учреждения Петра Ве-

- ликого. Отгиск из Журнала Министерства Народного Просвещения. 1845. № 7. Отд. 2. С. 11-12.
- 99 РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 27. Л. 222, 378, 379.
- 100 Там же. Ф. 177. Оп. 1. Д. 22. Л. 141 об.
- 101 Там же. Д. 57. Ч. II. Л. 74 - 75 об., 82 об.
- Подсчёты наши.
- 102 Там же. Ф. 176. Оп. 1. Д. 54. Л. 153 об.
- 103 Там же. Ф. 233. Оп. 1. Д. 34. Л. 101-101 об.
- 104 *Прыжов И. Г.* История кабаков в России... С. 208; ПСЗ. Т. IV. № 2074.
- 105 Там же. № 2204.
- 106 Там же. № 2250, № 2316, № 2309.
- 107 *Афанасьев А.* Государственное хозяйство при Петре Великом // Современник. 1847. Т. IV. С. 50.
- 108 ПСЗ. Т. V. № 2792.
- 109 *Перри Дж.* Состояние России Состояние России при нынешнем царе: Сочинение капитана Перри. М., 1871. С. 124; *Князьков С.* Очерки из истории Петра Великого и его времени. Репр. воспр-е изд. 1914 г. М., 1990. С. 371.
- 110 *Заозёрский А. И.* Царская вотчина XVII в. М., 1937. С. 219. 1 четверть = 2 осминам = 8 четверикам
- 111 ПСЗ. Т. V. № 2990.
- 112 РГАДА. Ф. 248. Оп. 15. Кн. 815. Л. 139 об.
- 113 ПСЗ. Т. V. № 2990.
- 114 Там же. Т. II. № 879; Т. III. № 1276; Т. IV. № 2074; *Прыжов И. Г.* История кабаков С. 56.
- 115 *Брикнер А.* Патрик Гордон и его дневник. СПб., 1878. С. 179; *Щербатов М. М.* О повреждении нравов в России. СПб., 1906. С. 20-21; *Арсеньев Ю.* Ближний боярин и князь Никита Иванович Одоевский и его переписка с галицкою вотчиною (1650-1684). М., 1903. С. 31-32, 34; *Пётр Михайлович Бестужев-Рюмин* и его новгородское поместье // Русский архив. 1904. № 1. С. 42; Акты хозяйства боярина Б. И. Морозова. Ч. II. С. 85, 95, 131-132; *Сивков К. В.* Подмосковная вотчина середины XVIII в. // Московский край в его прошлом. М., 1928. С. 77, 80.
- 116 Архив СПб ИИ РАН. Ф. 10. Оп. 3. Д. 714. Л. 1-2.
- 117 Там же. Д. 387. Л. 20-21, 33.
- 118 Там же. Л. 54, 99 об.-100 об.
- 119 РГАВМФ. Ф. 177. Оп. 1. Д. 51. Л. 335.
- 120 Там же. Д. 41. Л. 423.
- 121 Там же. Ф. 176. Оп. 1. Д. 22. Ч. I. Л. 184.
- 122 Там же. Ф. 177. Оп. 1. Д. 51. Л. 351 об.-353.
- 123 РГАДА. Ф. 248. Оп. 11. Кн. 607. Л. 390-390 об.
- 124 РГАВМФ. Ф. 177. Оп. 1. Д. 47. Л. 21.
- 125 Архив СПб ИИ РАН. Ф. 10. Оп. 3. Д. 549. Л. 2-2 об.; Д. 602. Л. 3-3 об., 12, 18, 24-25 об.; РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 87. Л. 27-28 об.; РГАДА. Ф. 9. Отд. II. Д. 89. Л. 137-137 об.
- 126 Объяснение к историческим планам ~~сто~~ личного города Санкт-Петербурга с 1714 ~~по~~ 1839. СПб., 1843. С. 12-13.
- 127 РГАВМФ. Ф. 234. Оп. 1. Д. 41. Л. 78.
- 128 Там же. Ф. 177. Оп. 1. Д. 58. Л. 35 об.
- 129 Там же. Д. 49. Л. 658.
- 130 Там же. Л. 468.
- 131 Там же. Д. 81. Л. 230 об.
- 132 Там же. Л. 138-138 об.
- 133 РГАДА. Ф. 329. Оп. 1. Д. 69. Л. 124 об.
- 134 МИРФ. СПб., 1865. Ч. I. С. 98; Ч. III. С. 554; РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 22. Л. 531, 613; Ф. 177. Оп. 1. Д. 49. Л. 1011; Д. 81. Л. 108 об.-109; РГАВМФ ЦХСФ. Ф. 220. Оп. 1. Д. 2. Л. 557.
- 135 *Невежин А. В.* Первые годы русского флота на Балтийском море // Морской сборник. 1869. № 10. Неофиц. отд. С. 181.
- 136 РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 22. Ч. II. Л. 224-224 об.
- 137 РГАВМФ ЦХСФ. Ф. 220. Оп. 1. Д. 6. Л. 6 об.-8 об., 15 об., 16, 23, 24, 29 об., 39, 40, 47; Д. 25. Л. 200-200 об., 202-202 об. Подсчёты наши
- 138 РГАДА. Ф. 9. Отд. II. Д. 16. Л. 930.
- 139 Объяснение к историческим планам С. 12-13.
- 140 РГАДА. Ф. 9. Отд. II. Д. 41. Л. 274-274 об.
- 141 Там же. Ф. 248. Оп. 15. Кн. 811. Л. 132-133 об.
- 142 РГАВМФ ЦХСФ. Ф. 220. Оп. 1. Д. 43. Л. 173. Подсчёты наши.
- 143 РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 136. Л. 44 об.
- 144 РГАДА. Ф. 248. Оп. 15. Кн. 815. Л. 133, 134, 139-140, 142 об., 144, 155 об.-157.
- 145 Там же. Л. 136.
- 146 Там же. Л. 135 об.
- 147 Там же. Л. 178-178 об.
- 148 РГАВМФ ЦХСФ. Ф. 220. Оп. 1. Д. 16. Л. 94, 103.
- 149 Сб. РИО. Т. 34. С. 184-185.
- 150 РГАВМФ. Ф. 177. Оп. 1. Д. 51. Л. 351.
- 151 *Максимович-Амбодик Н.* Врачебное веществословие или описание целительных растений в пищу и лекарства употребляемых. СПб., 1785. Кн. II. С. 98.
- 152 РГАДА. Ф. 248. Оп. 3. Кн. 64. Л. 903-903 об.
- 153 *Прыжов И. Г.* История кабаков С. 210-211.
- 154 ПСЗ. Т. V. № 3407.
- 155 *Марков А. С.* Пётр I и Астрахань. Астрахань, 1994. С. 8.
- 156 *Пыляев М.* Начало общественной и частной жизни в столице // Труд. 1890. Июль-сентябрь. Т. VII. С. 385-386.

По иностранным флотам

Морские мины ВМС зарубежных государств

Морские мины (ММ) являются эффективным средством поражения подводных лодок, надводных кораблей, судов, десантно-высадочных средств и других объектов.

Первые ММ появились в период Крымской войны 1853-1856 гг. и с тех пор они занимают важное место в арсенале средств вооруженной борьбы на море. О масштабах и эффективности использования ММ можно судить по следующим данным:

В Первую мировую войну потери боевых кораблей от мин составили около 37% (194 ед.) от общего количества потерь. Кроме того, около 350 английских и немецких ТЩ подорвались на минах при проведении тральных работ.

Во Вторую мировую войну только странами антигитлеровской коалиции было выставлено около 2500 тыс. мин, а ликвидировано лишь более 28,5 тыс. (12,5 тыс. донных, 16 тыс. якорных), что составило всего 3% от числа выставленных всеми странами мин. В Восточной Атлантике, в зоне напряженных боевых действий, остались невытраленными более 48,3 тыс. мин, в результате чего после войны до 1963 г. только в европейских водах на минах подорвалось около 560 судов, из которых 290 затонуло. На Тихом океане погибли или получили серьезные повреждения от мин более 200 кораблей и судов.

В послевоенный период ММ стали еще более эффективным оружием. Так, в ходе локальных конфликтов воюющими странами было выставлено примерно 25 тыс. ММ.

Особое место минное оружие занимает в арсенале средств борьбы на море ВМС «слаборазвитых стран». Массированное и умелое использование ММ позволяет им не только сковать действия подводных лодок и соединений надводных кораблей противника, но и, в отдельных случаях, заставить его существенно изменить планы проведения намеченных операций. Примером тому может служить

факт отказа ВМС США в ходе войны против Ирака (1991 г.) от высадки морского десанта на побережье Кувейта.

Основы применения минного оружия. Минные постановки ВМС США и НАТО подразделяют на наступательные, блокадные и оборонительные. Наступательные «минные действия» обычно выполняются в зонах господства ВМС противника: на прибрежных коммуникациях, фарватерах, в районах баз и портов. Блокадные постановки обычно являются частью комплекса блокадных действий, а также осуществляются с целью воспрепятствовать разворачиванию кораблей противника в определенные районы. Оборонительные постановки ММ, как правило, имеют цель помешать противнику приблизиться к побережью или воспрепятствовать высадке морского десанта.

Согласно тактическим документам ВМС зарубежных стран, по характеру решаемых задач минные постановки подразделяются на оперативные и тактические, по привлекаемым силам – на корабельные, лодочные, авиационные, комплексные (совместные). По количеству и порядку использования мин минные постановки классифицируются как «минные поля, линии или минные банки». Судя по тактическим инструкциям ВМС НАТО, сами мины по назначению делятся на многоцелевые, противолодочные, противодесантные и диверсионные, по способу их установки – на якорные, донные, дрейфующие всплывающие, самотранспортирующиеся и мины-торпеды. С учетом глубины места минные действия подразделяются на три категории: действия в районах малых глубин (до 40 м); средних (46-183 м); больших глубин (свыше 183 м).

Анализ зарубежных публикаций показывает, что «по способу взрывания» мины делятся на контактные и неконтактные.

К контактным относятся мины, имеющие ударномеханические, гальваноударные, электроконтактные взрыватели. Контактные мины могут использоваться в виде банок дрейфующих мин (запрещены рядом конвенций ООН), обычных якорных, спаренных, «цепляющихся» и антенных. Спаренные мины (cluster mine) представляют собой две и более мины, находящиеся на одном якоре, одна из которых при постановке всплывает на заданное углубление, а вторая остается в дежурном режиме на якоре и всплывает на заданную глубину только в случае, если первая мина подсечена контактным тралом. Цепляющиеся мины (snaglinemine) имеют небольшую плавучесть и соединены с миной с помощью троса, который «цепляется» за корпус или наматывается на винты корабля, подтягивает взрывное устройство к кораблю и взрывает мину. Антенные мины применяются главным образом против ПЛ и устанавливаются на средних глубинах их плавания. Заряд взрывчатого вещества (ВВ) соединяется с небольшой плавучестью (иногда и с якорем) медным тросом-антенной. При касании антенны корпусом ПЛ образуется «электробатарея», в которой электролитом служит морская вода, а вырабатываемый батареей слабый электроток подрывает электровзрыватель мины. Якорные контактные мины имеют ряд преимуществ:

- 1) высокую степень боеготовности;
- 2) простоту конструкции и обслуживания;
- 3) низкую стоимость и малую подверженность моральному старению.

Поэтому в ВМС слабо развитых стран еще широко используются мины периода Второй мировой войны. К недостаткам якорных мин можно отнести их невысокую эффективность против крупных кораблей и судов в связи с малым зарядом ВВ, а также сравнительную легкость вытравливания их механическими тралами.

Неконтактные мины срабатывают в результате воздействия комплекса физических полей проходящих кораблей (судов): статическо-

го магнитного корпуса и механизмов, электрического, сейсмического, акустического, изменения гидростатического давления под кораблем.

В настоящее время в основном используются неконтактные мины с комбинированными взрывателями, обеспечивающими взрыв мины при воздействии одновременно двух и более полей. На вооружении зарубежных ВМС состоят мины со взрывателями: контактными (К), акустическими (А), магнитными (М), гидродинамическими (Гд), сейсмическими (С), магнитосейсмическими (МС), магнитогидродинамическими (МГд), акустикогидродинамическими (Агд), магнитоакустическими (МА), магнито-акустико-гидродинамическими (МАГд), магнитосейсмическими (МС), магнито-гидродинамически-сейсмическими (МГдС).

Всего на вооружении зарубежных ВМС находится более 70 различных типов мин, в том числе: в ВМС США – 18, Великобритании – 7, Италии – 10, Швеции – 8, Германии – 6, Франции – 4, Испании – 2, других стран – около 15. Кроме ВМС страны-разработчика, некоторые мины состоят и на вооружении ВМС других стран. Так, американские мины Mk 36 – Mk 41 используются в ВМС многих стран НАТО, английские WEMC – в ВМС США, Канады, Бельгии, Австралии, Саудовской Аравии и Таиланда, мины «Стоунфиш» приняты на вооружение ВМС Финляндии, Австралии, Пакистана, Чили, Сингапура, французские FG 29/FG 18 – ВМС Испании, Португалии, Пакистана и ЮАР, а мина TSM 3510 производится по лицензии в Испании (под маркой MAE-10), итальянская

мина MR-80 выпускается предприятиями Норвегии, Турции, Греции и других стран.

К якорным минам многие эксперты относят и мины-торпеды (см. рис. 26), которые выступают на якорях, а их боевой частью является самоуправляемая торпеда, размещенная в корпусе мины. Так, в американской противолодочной мине-торпедой Mk 60 «Кэптор» (имеются две модели – мод 0 и мод 1) в качестве боевой части используется самонаводящаяся противолодочная торпеда Mk 46 мод 4. Хотя ее выпуск начался

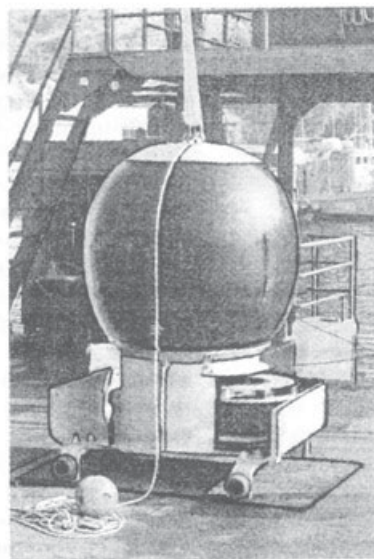


Фото 1. Якорная мина МО-90

Таблица 1

Основные типы якорных мин (16 наименований), состоящие на вооружении зарубежных ВМС, и их ТТХ (см. фото 1 и рис. 2)

	Масса, кг		Тип взрывателя	Глубина места постановки	Носитель	Страна - разработчик	Год принятия на вооружение
	мины	заряда ВВ					
Мк-57	1010	500	М, МА	366	ЛА	США	1966
Мк-60	934	154	М, МА	350	ПЛ, ЛА	США	1962
Мк-62	64	24	Мгд	до 45	ЛА	США	-
Мк-63	900	-	-	до 300	НК, ПЛ, ЛА	США	-
Мк-64	569	350	МА	5-20	НК	Великобрит.	1985
Мк-65	1100	500	М	15-537	НК	Германия	-
Мк-80	900	200	М	500	ПЛ, ЛА	Германия	-
Мк-82	820	300	-	500	НК, ПЛ	Франция	-
Мк-84	450	80	Мгд	20-200	НК	Швеция	1984
Мк-85	450	80	-	20-200	НК, ПЛ	Швеция	-
Мк-86	800	80	Гд	20-250	НК	Швеция	1992
Мк-87	205	-	-	110	НК	Швеция	-
Мк-88	470	-	-	200	НК	Швеция	-
Мк-89	870	250	М, А	20-300	НК, ПЛ	Италия	Начало 90-х
Мк-90	1060	300	МА	5-340	НК	Испания	1992
Мк-91	770	160	К, А, М	10-100	НК	Бразилия	1991

Существует также донный вариант мин, который может использоваться и с дистанционным управлением

В 1976 г., на вооружение мина-торпеды была принята только в 1981 г. По сравнению с минами-торпедами могут осуществлять атаку стратегические самолеты В-52, дирижабли и атомные ПЛ.

Основные ТТХ мины-торпеды: устанавливается в пределах 300 м в районах с глубиной моря до 914 м; ее диаметр составляет 533 мм, длина в авиационном варианте 3680 мм, масса 1075 кг, в лодочном варианте – соответственно, 3350 кг; действующая система пассивного обнаружения и управления обеспечивает контакт и классификацию только в радиусе 1000 м и их уничтожение в радиусе 7250 м; скорость движения более 28 уз, масса ВВ боеголовки 25 кг, срок нахождения в дежурном состоянии в составе барьера (рубежа) – 30 суток. Всего было выпущено около 1000 мин-торпед, выпуск временно прекращен, но они с вооружения не сняты.

В настоящее время в основном ВМС отрабатывают использование донных мин, наиболее современными из которых являются: американские Мк-52, -55, -62, -63, -64, -65, английские «Стоунфиш», «Си Урчин», «Драгонфиш», учебные VEMS и VEM тип S, французские FG 29/FG 18, TSM 3510 (MCC 23), TSM 3530 (MCT 15), немецкие DM-41, -51, -61 (SMG 2), итальянские «Мантэ», «Мурена», шведские BGM 100 «Рокан», -601 «Банни», испанская Мк 52 «Карина».

Некоторые донные мины были созданы путем модификации многоцелевых авиабомб с механизмами замедления падения. Так, американские морские мины Мк-36, 40-41 были разработаны на базе 225, 450, 900-килограммовых авиабомб серии Мк-80 путем установки на них взрывателя Мк-75 мод 0. Основу мины Мк-62, 63 составляют авиабомбы 225 и 450-кг Мк-82 и Мк-83, а мины Мк-64 – 900-кг бомбы Мк-84. Испанская мина Мк-82 «Карина» создана на базе авиабомбы Мк-82, парашют которой позволяет сбрасывать ее с высот от 30 до 90 м.

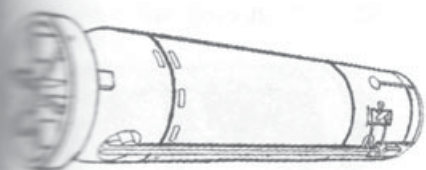


Рис. 2а. Якорная мина Мк 57

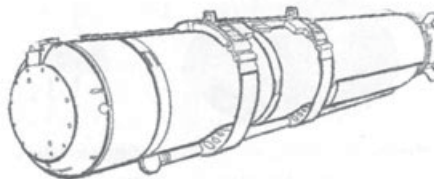


Рис. 2б. Мина-торпеда Мк 60 «Кэптор»

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

Таблица 2
Основные ТТХ морских донных мин ВМС зарубежных государств
(фото и рис. 3-8)

Тип мины	Масса, кг		Тип взрывателя	Глубина места постановки	Носитель	Страна - разработчик	Год принятия на вооружение
	Ми-ны	Заряда ВВ					
Мк 25	850	550	МАГд	4,5-55	ПЛ, ЛА	США, другие страны	
«Дестрактор» Мк 36 (мод. 0-5)	261	87	М (0-3)	91,7	ЛА	США, другие страны	1963
Мк 40	481	204	МС (4,5)	91,7	ЛА	США, другие страны	1963
Мк 41	92	-	-	90	ЛА	США, другие страны	1963
Мк 52 (0-6)	542-572	300-350	А, М, Гд, МГд, АГд, МА, АГд	до 43,7 (2)-183	ПЛ, ЛА	США, Германия	1961
Мк 55 (2, 3, 5, 7, 11, 12, 13)	996-580	576	М, МА, МС, МГд, МАГд	45,7 (2,7)-183	ЛА	США	1961
«Квикстрейк» Мк 62	227	89	М или Гд	до 100	ЛА	США	1980
Мк 63	454	202	М или Гд	до 100	НК, ПЛ, ЛА	США	1980
Мк 64	908	423	М или МГд	до 100	НК, ПЛ, ЛА	США	1980
Мк 65	908	-	А, М, Гд или МГд	до 100	НК, ПЛ, ЛА	США	1983
Мк 81	113	45	М	до 25	ЛА	США	
Мк 82 «Карина»	225	-	М	до 23	ЛА	Испания	1998
LSM	800	200	МА	до 180	НК, ПЛ, ЛА	США	Конец 90-х
«Стоунфиш» (6)	990	100-600	А, М, Гд, МГд	10-90, 10-200	НК, ПЛ, ЛА	Великобритания, Финляндия, Пакистан, др. страны	1986

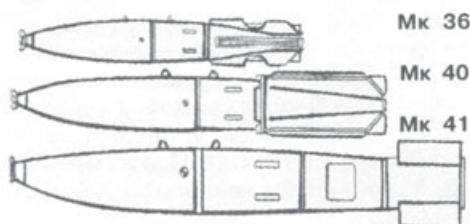


Рис. 3. Авиационные донные мины



Фото 7 (слева). Противодесантная донная мина «Мантa»



Фото 8 (справа). Противодесантная донная мина MAS/22



Фото 4. Донная мина Мк 52

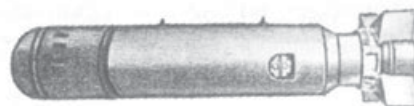


Фото 5. Донная мина Мк 55



Фото 6. Донная мина «Си Урчин»

Тип мины	Масса, кг		Тип взрыва-теля	Глубина места поста-новки	Носитель	Страна - разработчик	Год при-нятия на воору-жение
	Ми-ны	Заряда ВВ					
«Си Урчин»	569 1058	350, 700	МА	5-200	НК, ПЛ, ЛА	Великобри-тания	1985
«Драгон Фиш»	160	80	МА	3-30	НК, ПЛ, ЛА	Великобри-тания	1990
VEMS	560	-	М, А, Гд, С, Э	до 100	НК, ПЛ, ЛА	Великобри-тания, др. страны	Середи-на 80-х
Мх 4	700	330	М	4,5- 40	ЛА	Великобри-тания	-
Мх 5	450	280	М	7-40	ПЛ, ЛА	Великобри-тания	-
TSM 3510 (MCC 23C)	850	530	А	10-150	ПЛ	Франция	-
TSM 3530 (MCT 15)	1500	1000	МА	10-100	ЛА	Франция	-
DM 41 (SMG-1)	771	535	МАГд	до 60	НК, ПЛ, ЛА	Германия	-
DM – 51	110	60	А	-	НК, ПЛ, ЛА	Германия, Дания	Конец 80-х
DM-61 (M-G2)	750	60	МАГд	-	НК, ПЛ, ЛА	Германия, Дания	1990
TNA	900	500	А, М	50-150		Германия	-
«Матрикс»	700	500	МАГд	10-20	НК, ПЛ, ЛА	ЮАР, др. страны	1987
М-70	1000	700	М,А	50-150	НК	Югославия, Ливия	-
MPG	680, 780	530, 630	МАГд	5-300	НК	Швеция	-
MR-80 (А, В, С)	565 - 1035	460, 630, 830	МАГд	5-300	НК, ПЛ, ЛА	Италия	Конец 60-х
«Мисар»Р(MP -80)	620	530	МАГд, МА	5-300	НК, ПЛ, ЛА	Италия, Индия	-
MAE 10	830	530	МАГд	100	НК, ПЛ, ЛА	Испания	-
BGM 601 «Банни»	800	80	МАГд, Гд	20-200	ПЛ	Швеция, Австралия	1992
VS SM600	780	600	МАГд	10-150	НК	Швеция	-
«Манга»	225	150-180	МА	2,5-100	НК, ЛА	Италия	1981
«Мурена»	780	630	МАГд	5-600	НК, ПЛ, ЛА	Италия	Начало

Кроме указанных в таблице 2, к катего-рии донных мин также относятся управля-емые по кабелю, всплывающие, самотран-спортирующиеся и планирующие мины.

Типовыми кабельными управляемыми минами являются: шведская – BGM 600; норвежская – МТР-19; датская – МТР-19 (М 7/8). Мина BGM 600 принята на воору-жение в 1992 г., имеет массу около 700 кг и может быть оснащена 2-4 модулями ВВ, каждый из которых имеет массу 100 кг. Мина может устанавливаться и в авто-номном варианте.

В зависимости от тактической обстановки мины снаряжаются различными типами взрывателей. Срок жизнедеятельности мины в составе минного поля может дос-тигать 730 суток. Мина МТР-19 имеет мас-су – 500 кг, заряд ВВ – 300 кг, глубину

установки – 20 м, взрыватель – МА; а мина МТР-19 (М7/8) имеет массу – 800 кг, заряд ВВ – 300 кг, взрыватели – М и А с четырь-мя уровнями чувствительности; устанавли-вается на глубинах 3-20 м, но может уста-навливаться и на больших глубинах. Даль-ность управления миной по кабелю нахо-дится в пределах 1200 м и более.

Стандартный минный интервал дости-гает 90 м.

Всплывающие мины (Tethered mine)

устанавливаются на средних и больших глубинах и приводятся в действие при оп-ределенных оптимальных уровнях физи-ческих полей проходящего корабля, ока-зывающих воздействие на «приемную ис-полнительную систему мины», с расчетом взрыва мины на минимально возможном

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

от корабля расстоянии. Всплывают мины в направлении на корабль с использованием надувных плавучестей (устаревшие мины) и с помощью гидроимпульсных или реактивных двигателей. Так, шведская всплывающая мина «Си Телемайн», массой 650 кг и весом ВВ 170 кг, устанавливается на глубинах 150 м, имеет активную гидроакустическую головку самонаведения и приводится в движение гидроимпульсным двигателем с газовым генератором, позволяющим атаковать цель, находясь на дне, с высокой скоростью. Мина может использоваться автономно или управляться с КП по проводам. Китайская реактивно-всплывающая мина EM 52, с 8 модификациями, применяемыми для различных тактических ситуаций, имеет: массу – 620 кг, массу ВВ – 140 кг, взрыватели – А, М и Гд, глубину места постановки – до 110 м, приборы срочности – до 250 суток, кратности – до 99 раз, предотвращения взрыва – от 15 ложных срабатываний, систему самоликвидации – через 500 суток.

Самотранспортирующиеся мины предназначены для скрытной дистанционной постановки в районах наличия эффективной обороны объектов противника, таких, как ВМБ, ПБ, порты и портапункты, фарватеры в прибрежных мелководных районах и реках. Данный класс используется с ПЛ, маневрирующих вне зоны ближней ПЛО противника. Движение самотранспортирующейся мины осуществляется по заранее установленным в ее ЭВМ программам. Американская самотранспортирующаяся мина Mk 67 SLMM (Submarine Launched Mobile Mine) создана на базе самонаводящейся электрической противолодочной торпеды Mk 37 мод 2/4, имеет: массу – 800 кг, боеголовку – Mk 13 с зарядом ВВ 234 кг, взрыватели – МС или MIdC; может использоваться на глубинах до 100 м. Принята на вооружение в 1983 г., а в период 1993-95 гг. прошла модернизацию, в ходе которой «аналоговый блок» управления от торпеды Mk 37 был заменен на цифровой твердотельный, что позволило уменьшить длину мины и увеличить межремонтный период с 18 до 72 месяцев. Уменьшение длины мины позволило размещать ее в торпедных аппаратах ПЛА типа «Лос-Анд-

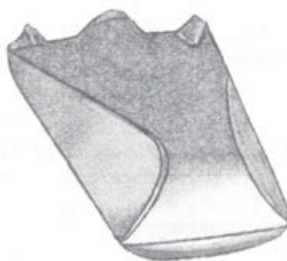


Фото 9.
Противодесантная
планирующая мина
BGM 100 «Рокан»

желес» – по две мины в каждой трубе. ВМС США планировали закупить 1200 таких мин.

Планирующие мины (Glide mine) обеспечивают покладку их на грунт в стороне от курса выставяющего их корабля на расстоянии примерно в два раза больше, чем глубина места постановки. Например, при глубине 15 м мина ложится на дно в 30 м в стороне от маршрута корабля. Скорость пла-

нирования мины в воде при погружении составляет 2 м/с. Планирующие мины ставятся в районах, опасных для маневрирования кораблей-постановщиков, где возможно наличие мин, подводных препятствий, мелей; а также в районах, где необходима ускоренная постановка двухрядной линии мин путем одновременного сбрасывания пары мин в противоположные стороны от курса корабля.

К планирующим минам относится шведская противодесантная BGM 100 «Рокан», изготовленная из усиленного стеклопластика, имеет низкопрофильную конфигурацию и минимальный минный интервал 25 м.

Противодесантные мины (Anti-invasion mine) (см. фото 7, 8, 10) предназначены для воспрепятствования подхода десантных отрядов к району высадки десанта и уничтожения десантовосадочных средств при их следовании к берегу. В настоящее время используются не менее семи типов специальных противодесантных мин, в том числе: итальянские MAL/17, MAS/22 и «Манта», шведская BGM 100 «Рокан», германская и датская DM 51 (SAI) и югославские 74 и 75.

В качестве противодесантных мин могут применяться и многоцелевые мины, реконструированные для использования на малых глубинах – серии «Квикстрайк», «Дестрактор», LSM, MCF-100, MR/MP-80, MPG, «Мурена», MO-90, «Мила-6В», «Стонфинш», «Си Урчин», MIP-19, BGM-600, -601, FG29/FG 18, TSM 3510, 3530, MTP-19 (M7/M8), MCF-100.

Диверсионные мины (Limpet mine) используются боевыми пловцами для вывода из строя крупных и уничтожения малых кораблей и судов, стоящих в базах, портах, гаванях, в районах временного ба-

зирования и рассредоточения, а также портовых сооружений и морских нефтегазовых платформ. Наиболее известными и современными из этих мин являются итальянские EPR/2,5 и VS-SS-22, английские и индийские «Лимпет майн», испанская «Мила-6В», югославские М 66 и М 71. Диверсионные мины могут крепиться боевыми пловцами к объекту диверсии с помощью магнитных и вакуумных присосок, струбцин и поясов. Взрыватели мин имеют задержки взрыва от 20 минут до нескольких часов и суток. Обычно все эти мины имеют: противосъемные устройства, массу – до 50, заряд ВВ – до 27 кг.

Защита мин. Еще со времен Второй мировой войны для защиты мин от вытравливания широко использовались противотральные приспособления и приборы. С якорными минами могут, в частности, использоваться минные защитники, перебивающие тросы контактных тралов; в донных минах – приборы срочности, кратности, приспособления, предотвращающие детонацию мин от близких взрывов, системы селекции целей, а также приспособления «неизвлекаемости» и самоликвидаторы.

Приборы срочности обеспечивают задержку приведения мин в боевое положение от часа до нескольких суток и даже месяцев, а также для самоуничтожения мин по прошествии установленного срока. Например, мины Мк-52, -55, -56, -57 оснащены приборами срочности, обеспечивающими задержку приведения в готовность мины от одного часа до 20 суток, «Манта» – до 127, MR-80 – 99 и EM 52 – до 250 суток.

Приборы кратности позволяют устанавливать возможное количество безопасных проходов до того, как мина сработает (кратность современных мин равна от 2 до 99), что вынуждает минно-тральные

силы для надежного протравливания выполнять многократные тральные галсы «в миноопасных районах».

Приборы кратности могут сопрягаться с дополнительными приспособлениями, регламентирующими определенные «хаотичные» промежутки времени между очередными проходами кораблей-целей.

Приборы селекции целей инициируют срабатывание взрывателей мин в зависимости от установленных на них характеристик физических полей, свойственных кораблям (судам) противника и уровней этих полей, благодаря чему параметры взрывателей мин могут быть «оптимизированы» применительно к конкретным целям – большим или малым кораблям, ПЛ или НК, НК на подводных крыльях или воздушной подушке. В зависимости от введенных в ЭВМ мины исходных данных, ее процессор, анализируя многочисленные характеристики с сигналами физических полей «банка целей», определяет вид цели, «характер ее деятельности», кратчайшую дистанцию до нее и вырабатывает «команду на подрыв мины». Самоликвидаторы обеспечивают подрыв мины при попытках ее извлечения, перемещения или разоружения. Применяются самоликвидаторы, действующие на различных принципах, в том числе: в результате изменений гидростатического давления при попытках поднять мину, колебания параметров магнитного поля мины, срабатываний «электрических и механических замыкателей» и др. Кроме того, применяются самоликвидаторы, предназначенные для самоуничтожения мины по прошествии определенного времени (до 500 суток).

В заключение укажем, что тактика использования минного оружия зарубежных ВМС, его арсенал постоянно совершенствуется как путем модернизации уже

Таблица 3
Основные ТТХ противодесантных мин

Наименование мины	Масса кг		Тип мины	Тип взрывателя	Глубина моря, м	Носитель	Принята на вооружение, год
	мины	ВВ					
MAL 17	23	17	якорная	К	3	НК, б-й пловец	
MAS 22	24	18	донная	К	3	НК, б-й пловец	
«Манта»	225,240	150, 180	донная	МА	2,5-100	НК, ЛА, б-й пловец	1983
BGM 100 «Рокан»	190	105	донная	МГд	до 100	НК	1984
DM 51 (SAI)	110	60	донная	М,А		НК, ПЛ, ЛА	1982-1990
74	205		донная		До 110	НК	
75	470		донная		До 200	НК	

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

находящихся на вооружении флотов мин, так и путем создания новых типов.

В частности, для минирования больших мелководных акваторий, где естественные и технические шумы достигают уровня шумов ПЛ, малых НК и судов ВМС США с 2002 г. планировали начать разработку дистанционно управляемых по гидроакустическому каналу минных полей, развертываемых на основе буев, оснащенных высокочастотными активными элементами с цилиндрическими гидроакустическими антеннами с широким спектром излучения, которые позволяют преодолевать высокий уровень реверберации.

Проект предполагает использовать мины LSM (Littoral Sea Mine), оснащенные системой DADS (Deployable Autonomous Distributed System), которая имеет зону реагирования, равную 10 милям в диаметре. Мины предполагается оснащать малогабаритными торпедами с дальностью хода до 5 миль, которые способна наводить система DADS. Реализация проекта позволит, по замыслу разработчиков, создавать «эффективное минное поле» в диаметре до 10 миль всего лишь одной миной, эквивалентное 400 минам Mk 56.

В состоящих на вооружении минах в качестве зарядов взрывчатых веществ широко используются следующие традиционные марки: HE, H-6, TNT, PBX, HBX-1, -2, RBXN-103. Живучесть мин в воде постоянно повышается и находится в пределах от 200 до 1000 суток, а сроки их хранения на складах – от 10 до 30 лет.

В перспективных образцах мин, как правило, используется модульный принцип конструкций. Некоторые типы мин совершенствуются в результате «широкого внедрения модернизационных модулей». Так, ВМС США применяют модернизационный модуль Mk-75 DMK (Destructor Modification Kit); разработан модуль TDD (Target Detection Device) с комплексным типом взрывателя. В ВМС Великобритании поступает на вооружение модуль TIM (Target Information Module) с взрывателем типа MA, а в ВМС Италии – модуль TDD, устанавливаемый на mine Mk-13 мод 6. В новые образцы мин широко внедряются ЭВМ, процессоры и микропроцессоры, логические схемы, запоминающие и другие устройства, системы с элементами искусственного интеллекта, обеспечивающие классификацию проходящих кораблей и судов не только по классам, но и по типам.

Даже в групповых целях с высокой достоверностью выделяются подлежащие ата-

ке объекты. Осуществляется также опознавание целей по принципу «своя – чужая».

Внедряется аппаратура, расширяющая банк возможных целей, который может включать корабли на воздушной подушке, на подводных крыльях, вертолеты-тральщики, тральщики-искатели мин, управляемые противоминные подводные аппараты. Расширяются и возможные акватории использования мин. Разрабатываются неконтактные взрыватели, реагирующие на такие физические поля целей, как тепловое, гравитационное, радиационное и др. Для затруднения обнаружения мин проводятся работы по снижению собственных физических полей и заметности мин, корпуса мин делаются нетрадиционной формы, «узкопрофильные», из немагнитных материалов, применяются антигидролокационные и «камуфляционные» покрытия. Для увеличения зоны поражения мин применяются более мощные и кумулятивные ВВ.

Совершенствуются способы сближения мин с кораблем, в частности, внедряются реактивно всплывающие мины, самонаводящиеся мины со сложной траекторией движения в воде, с траекторией, имеющей участки в воде и воздухе. Повышается «временная живучесть мин» путем использования в электрических схемах более долговечных источников электропитания, в том числе, термоэлектрических и изотопных. Совершенствуются уже принятые на вооружение типы мин и разрабатываются самотранспортирующиеся реактивно всплывающие и планирующие типы мин, а также внедряются мино-торпеды.

Приведенный комплекс тактических и технических мер значительно повышает эффективность использования минного оружия и в повседневных условиях, и в угрожаемый период, и в ходе военных действий. Опыт морской деятельности прибрежных государств в течение последних 10-15 лет свидетельствует, что мины доступны различным структурам международного терроризма и, без сомнения, будут, очевидно, широко применяться не только в акваториях баз, портов, терминалов, в территориальных морях стран, особенно высокоразвитых, но и в международных водах.

Капитан 2 ранга В. МОСАЛЕВ,
эксперт в области систем вооружений
зарубежных ВМС
Иллюстрации подготовил
В.АЛДАКУШКИН

НОВОСТИ ВМС ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

ТРАНСФОРМАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО ПРАВА

США. С 1 июля 2004 г. военно-политическое руководство страны ввело в действие закон, выполнение требований которого ставит под национальный контроль международное судоходство в операционных зонах Североамериканского, Тихоокеанского и Центрального ОК ВС страны. Основные требования закона сводятся к следующему. Все страны, направляющие свои торговые суда в США, в порту отправления грузов должны принять ряд обязательных мер, снижающих риск проведения терактов. В частности, администрации портов обязаны с помощью камер наблюдения и рентгеновских средств контроля организовать «просвечивание грузов» в процессе его складирования и погрузки.

Судя по заявлению адмирала Томаса Фарго, ВМС США во взаимодействии с флотами дружественных государств будут выполнять программу контроля основных районов Тихого и Индийского океанов с целью предотвращения терактов с использованием химического, биологического и ядерного оружия, сокращения оборота наркотиков, пиратства, торговли людьми, других противоправных действий на море.

Принятый США закон является отражением Краковской «Инициативы по безопасности в области распространения» (ИБОР), с которой выступил Д. Буш 31 мая 2003 г.

К настоящему времени к ИБОР присоединились Австралия, Германия, Голландия, Испания, Италия, Канада, Норвегия, Польша, Португалия, Сингапур, Соединенное Королевство, Франция, Япония, а в середине 2004 г. присоединилась и РФ. Инициатива обсуждалась на годовом юньском саммите «восьмерки». Главная продекларированная цель ИБОР – активное противодействие незаконному распространению ОМП, его компонентов, технологий, средств доставки.

Помимо контроля за грузами в портах их отправки, ИБОР, вопреки признанным принципам свободы мореплавания и использования воздушного пространства, предполагает перехват и задержание «по-

дозрительных» морских и воздушных судов. Ясно, что указанные действия противоречат международно-правовому режиму, установленному Конвенцией ООН по морскому праву, которая содержит четкий перечень оснований для досмотра судов в международных водах военными кораблями.

Имеют юридическую силу и другие международные нормативные акты, регламентирующие действия военных кораблей в нейтральных водах. В частности, действует Конвенция 1988 г. о борьбе с незаконными актами, направленными против морского судоходства. В настоящее время в Юридическом комитете Международной морской организации (ИМО) ведется работа над поправками к Конвенции, которые явились бы правовой основой для перехвата и досмотра судов и одновременно исключили бы произвол в задержании морских судов.

США, инициатор ИБОР, ведут активную работу на двусторонней основе. Так, США заключили двусторонние соглашения с рядом стран о заблаговременном согласии на принятие досмотровых партий на борт судов под их флагами. 11 февраля 2004 г. такое соглашение было заключено с Либерией, а 12 мая – с Панамой. Под флагами именно этих стран плавают ныне суда, составляющие до 30% тоннажа мирового торгового флота.

По сообщениям правительственных СМИ, командующий Тихоокеанским ОК ВС США адмирал Томас Фарго высказывает намерения предложить ТОФ ВМФ РФ участвовать в «Региональной инициативе в обеспечении безопасности морской деятельности».

Эксперты ВМФ свидетельствуют: положения ИБОР опосредованно, помимо зоны ТОФ ВМФ, распространяются и на операционные зоны СФ и БФ, на приморские страны Северной Европы. В частности, реализуются проекты с участием США, Норвегии, Британии, Германии в обеспечении экологической и радиационной безопасности Кольского полуострова и примыкающих акваторий, выполняются (частично) программы «Военного сотрудничества в Арктике по вопросам окружающей среды», «Совместное сокращение угрозы», «Мурманская инициатива» и др.



Дизельная
подводная лодка
(SS-Submarines)
«Кационис» (проект 214)

Япония – США. Вблизи порта Нагасаки на глубине более 200 м японские океанографы и американские исследователи обнаружили местонахождение 24 ПЛ ВМС Японии, потопленных ВМС США 1 апреля 1946 г., скрыв данный факт от представителей военной миссии СССР. Акция была проведена с целью не допустить попадания японских технических разработок подводного кораблестроения в руки советских специалистов.

Заслуживают внимания опубликованные отдельные детали обнаруженных японских реликтов периода Второй Мировой войны. ПЛ «И-58» имела длину примерно 100 м. Основу вооружения лодки составляли шесть сверхмалых ПЛ. В 1945 г. ПЛ торпедировала ТР США «Индианаполис», который доставил перед этим на атолл Тиниан компоненты АБ, сброшенной впоследствии на Хиросиму.

ПЛ «Сэнтоку И-402» водоизмещением 6650 т. могла нести три бомбардировщика со складывающимися крыльями.

По нашему мнению, массовое скрытное затопление ПЛ или других кораблей на маршрутах интенсивного судоходства недопустимо и противоречит требованиям международного морского права. К тому же места расположения захоронений непременно должны указываться в извещениях мореплавателя.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ВС (ВМС) В СОСТАВЕ ПЕРЕДОВЫХ ГРУППИРОВОК

США. Тихоокеанское ОК ВС страны. Министерство обороны приняло решение в 2004 г. развернуть на постоянной основе в операционной зоне ВМС Тихоокеанского ОК ВС восемь кораблей в системе ПРО ТВД. Корабельные группы ПРО будут включать пять ЭМ УРО типа «Орли Берк» (DDG51) и три типа КР УРО типа «Тикондерога» (CG47). Все корабли оснащены

многофункциональной системой «Иджис» и РЛС ОБЦ/УО SPY-1B или SPY-1D (V).

Сообщается, что позиции патрулирования двух ЭМ УРО будут находиться в Японском море, а трех ЭМ УРО – в районе Гавайских островов. Эксперты полагают, что основные сектора наблюдения и огневого воздействия кораблей, очевидно, будут охватывать западные полушария.

В 2006-2007 гг. командование ВМС предусматривает довести общую численность ЭМ УРО до 15 вымпелов.

ВВС Тихоокеанского ОК США – КНДР. По сообщению агентства ЦТАК, в августе 2004 г. самолеты-разведчики ВВС США совершили не менее 180 полетов вдоль границы КНДР с РК. При этом американские самолеты систематически контролировали прибрежную акваторию КНДР, демилитаризованную зону и приграничные районы.

Ведение в 2004 г. интенсивной воздушной разведки усилиями ВС США над территорией и в акватории КНДР военнополитическое руководство страны рассматривает как важный фактор, дестабилизирующий оперативную обстановку в целом на Корейском полуострове и угрожающий национальной безопасности республики.

СОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ ПРО ТИХООКЕАНСКОГО ТВД

Япония. Управление обороны страны «с учетом новых угроз» добивается от правительства увеличения военного бюджета на 2005 г. на 1,2 % по сравнению с бюджетом на 2004 г., который составит 4,93 триллиона иен (45 млрд. долл.).

Проект бюджета разработан с учетом широкомасштабного строительства основных компонентов системы ПРО, для чего предполагается выделить 144,2 млрд. иен (1,3 млрд. долл.) против 106,8 млрд. иен в 2004 г. – увеличение на 35%. Треть указанной суммы предусматривается потратить на создание морского эшелона ПРО, в частности, на приобретение ракет-перехватчиков для ЭМ УРО с системой «Иджис». Остальные средства пойдут на закупку наземных модернизированных ЗРК «Патриот» (ПАК-3).

Тайвань – США. Министерства обороны стран готовят соглашение на поставку США Тайваню четырех ЭМ УРО типа «Орли Берк», оснащенных многофункци-

ональной системой «Иджис», для их использования в структуре развертываемой ПРО ТВД. Стоимость сделки оценивается в 120 млрд. тайваньских долл. (около 3,5 млрд. долл. США). В случае одобрения контракта законодателями юань (парламент) передача кораблей ВМС Тайваня может произойти уже в 2011 г. В настоящее время Тайвань имеет мощный сбалансированный флот, включающий 4 ПЛ, 7 ЭМ УРО, 22 ФР УРО, 51 РКА, 12 МТК, 40 ПКА, 18 ДК различных классов, около 300 ДКА, а также 2 ди МП.

Против поставок США вооружений Тайваню решительно выступает военно-политическое руководство КНР, которое рассматривает о. Тайвань как неотъемлемую часть своей территории.

Республика Корея – США. В 2004 г. США намерены развернуть на территории РК две батареи новейших ЗРК «Патриот». В 2006 г. на их основе будет сформирована бригада ПРО/ПВО для защиты важных объектов «от возможной ракетной атаки с севера». Развертывание бригады является реализацией части плана МО США по усилению группировки ВС и развитию инфраструктуры на территории в акватории РК; для этих целей выделяется 11 млрд. долл.

Австралия. Центр слежения за воздушным и космическим пространством, находящийся на территории ВБ близ г. Дарвин, провел успешные испытания по обнаружению и слежению за низколетящей целью, которую имитировал самолет.

В ходе испытаний проверялась эффективность работы высокочастотных РЛС, которые, судя по заявлению МО страны, найдут широкое применение в создаваемой системе ПРО/ПВО ТВД для раннего обнаружения и перехвата БР наземного и морского базирования.

СТРОИТЕЛЬСТВО И РАЗВЕРТЫВАНИЕ ПОДВОДНЫХ СИЛ

Греция. В соответствии со среднесрочной программой развития ВМС, объявленной МО страны, судостроительный концерн «Ховальсверке – Дойче верфт» (ХДВ) в северогерманском Киле строит серию из четырех ПЛ пр. 214. Первая в серии ПЛ «Папаниколис» (S120) спущена на воду и будет передана ВМС страны в 2005 г., три других ПЛ серии (S121, S123,

S124) будут строиться на верфи дочерней компании ХДВ, находящейся в Греции «Геленик шипьярдс», и вступят в боевой состав флота до 2010 г. В настоящее время ПЛ S120 у стенки проходит этап монтажа технических средств и вооружений.

Эксперты относят ПЛ пр. 214 к кораблям нового поколения, которая является дальнейшим развитием ПЛ проектов 209. Примечательно, что ПЛ пр. 209 состоит на вооружении ВМС многих стран: Аргентины (1 ед.), Бразилии (4 ед.), Чили (2 ед.), Эквадора (2 ед.), Греции (8 ед.), Индии (4 ед.), Индонезии (2 ед.), Республики Корея (9 ед.), Перу (6 ед.), Турции (10 ед.), Венесуэлы (2 ед.), Южной Африки (3 ед. в стадии строительства).

ПЛ пр. 214 (см. внешний вид на рис.) имеет ряд конструктивных и технических особенностей. Прочный корпус ПЛ выполнен из ферромагнитной стали, обладающей высокими прочностными свойствами. ПЛ с таким корпусом имеют глубину погружения, превышающую 300 м. Энергетическая установка создана на базе двигателя концерна «Сименс», который работает на основе электрохимического генератора водородно-кислородного типа. Дальность плавания ПЛ превышает 2000 км, подводная скорость – не менее 20 уз. Имеет современное торпедное и ракетное вооружение, развитое радиоэлектронное оборудование (ГАС, РЛС, средства связи и навигации, в т. ч. космические). Судя по ТТХ, ПЛ пр. 214 способны действовать во всех районах Средиземноморского бассейна, а также в океанских зонах самостоятельно и в составе тактических корабельных групп.

Португалия. МО страны приняло решение закупить в Германии для ВМС две современные ПЛ пр. 209ПН, в конструкции и оснащении которых будут учтены «специфические требования командования национального флота». Бизнес-план сделки подписали МО страны и дирекция немецкого «Джерман Субмарин Консорциум» («Джи-Эс-Си»). Стороны рассмотрели также возможность поставки и третьей ПЛ пр. 209ПН.

Сообщаются отдельные ТТХ проекта: длина корпуса ПЛ составит 65 м, диаметр корпуса – 6,3 м, водоизмещение в надводном положении 1,7 тыс. т, глубина погружения – 200 м (экспертная оценка), предусматривается размещение в усло-

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

виях автономного плавания 30 чел. экипажа, основу вооружения составят восемь ТА, часть из которых должна быть пригодна для стрельбы КР. Срок передачи двух ПЛ ВМС Португалии – 2009-2010 гг., стоимость контракта – 800 млн. евро. О высоких гарантиях выполнения соглашения свидетельствуют следующие сведения: консорциум «Джи-Эс-Си» в разные периоды поставил 129 ПЛ типовых классов в 17 государств, еще семь ПЛ находятся в стадии строительства.

В настоящее время корабельный состав флота имеет: 2 ПЛ типа «Дафне», 3 ФР УРО, 12 ФР, 14 ПКА, 1 ТДК, 2 ОИС «Сталворт».

Израиль. Концерн «Израильская авиационная промышленность» разрабатывает модификацию КР дальнего радиуса действия для ПЛ типа «Долфин» (в составе ВМС 3 ед.). В этой связи заслуживают внимания следующие факты. В стране разработана первая КР наземного базирования, которая создана на базе авиационной ракеты «Дехайла» (состоит на вооружении истребителей F-16 и F-4E с 1990 г.). Радиус действия ракеты – свыше 300 км, масса БЧ – 30 кг, БЧ имеет различные варианты зарядов. Оснащена инфракрасными и электрооптическими средствами, которые способны обнаруживать и классифицировать цели на удалении до 16 км. Руководство страны намерено приобрести у Германии две ПЛ пр. «U-212», имеющих низкий, фоновый уровень шумоизлучений. Дальность плавания ПЛ «в режиме полной автономности» составляет 10 тыс. км при скорости хода 8 уз. Иностранные эксперты относят ПЛ пр. «U-212» к одному из «самых современных проектов дизельных ПЛ».

Великобритания. К концу 2006 г. или в начале 2007 г. по заказу МО страны компания «Роллс-Ройс», согласно бизнес-плану, создаст новую систему спасения экипажей затонувших ПЛ. Подавляющая часть компонентов системы разработана на базе «высоких технологий». Основу системы составляет десятиметровая ПЛ водоизмещением 27 т с экипажем, состоящим из трех подводников. Сверхмалая ПЛ способна опускаться на корпус затонувшей ПЛ, находящейся на глубине до 600 м, стыковаться с ним, принимать на борт небольшую группу экипажа и поднимать на поверхность. Стоимость проекта оценивается в 47 млн. фунтов стерлин-

гов. В финансировании проекта помимо Великобритании принимают участие Норвегия и Франция.

Система будет базироваться в одном из пунктов зал. Холи-Лох (Шотландия). Готовность системы к использованию, вне зависимости от удаления района происшествия, составит 72 часа. Спасательные ПЛ будут доставляться к месту назначения на кораблях и судах, трайлерах, транспортных самолетах. Система будет обеспечивать деятельность национальных ПЛ (по состоянию на 01.01.2004 г. ВМС имели 4 ПЛАРБ «Вэнгард» и 12 ПЛА), ПЛ ВМС Норвегии (6 ПЛ типа «Ула») и атомных ПЛ подводных сил Франции (4 ПЛАРБ, 6 ПЛА). Конструкция спасательных ПЛ предусматривает их использования и для спасения экипажей отдельных проектов ПЛ и ПЛА ВМФ РФ.

СТРОИТЕЛЬСТВО ВС (ВМС) И РАЗВИТИЕ МОРСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

США – Канада. Правительство Канады приняло решение об участии в совершенствовании и развитии на базе «современных технологических решений» проблем раннего обнаружения БР и предупреждении о раннем аэрокосмическом нападении» функционирующей системы НОРАД. Данная система организационно входит в Объединенное командование аэрокосмической обороны Северной Америки, которое находится в совместном ведении США и Канады. Система НОРАД контролирует американо-канадский, а также датско-гренландский сектора Арктики. При этом США готовят новое Соглашение о создании и эксплуатации центров, сил и средств обновленной системы ПРО/ПВО наряду с системами ПРО/ПВО Тихоокеанского и Атлантического ТВД. Примечательно: основные центры управления



«Инвинсибл»

объединенной системой ПРО находятся на континентальной территории США.

Великобритания. В четвертом квартале 2004 г. заканчивается ремонт и модернизация АВЛ «Илластриес» R 06 типа «Инвинсибл».

Экипаж в составе 550 чел. приступил к базовой подготовке корабля для морских испытаний, которые планируется провести в 2005 г.

Водоизмещение АВЛ 20600 т, размеры 209,1/36,0/8,0 м. Длина полетной палубы 167,8 м, ширина 13,5 м. Скорость 28 уз., дальность плавания 7000 миль при скорости 19 уз. Авиакрыло включает: 9 самолетов «Си Харриер» FA 2, 6 «Харриер» GR 7; 9 вертолетов ПЛО «Си Кинг» HAS 6 или EH 101 «Мерлин», три вертолета ДРЛО «Си Кинг» AEW 2. Вооружение: пушки 3 семиствольные 30-мм АУ «Гетлинг Голкипер», две 20-мм АУ GAM-301, шестиствольный разбрасыватель дипольных отражателей, система шумоподавления. РЭВ: РЛС ОБЦ класса 1022, РЛС ОНЦ типа 996, две навигационные РЛС типа 1006, две РЛС УО типа 909, смонтированные на корпус активные ГАС типа 909.

В ходе модернизации установлены современные системы тактической разведки, управления, связи, навигации. Стоимость ремонта и модернизации корабля составила 120 млн. фунтов стерлингов. Срок эксплуатации АВЛ продлен до 2012 г. Основные внешние признаки корабля: взлетная рампа расположена под углом 13°, полетная палуба наклонена под углом 7°. На правом борту находится очень длинная островная надстройка. Спаренные дымовые трубы смонтированы: одна – непосредственно за мостиком, вторая – позади грот-мачты. Две антенны РЛС УО помещены в обтекателях: одна – на кормовой, другая – на носовой оконечности островной надстройки.

Судя по опыту ведения боевых действий в Афганистане, решения свойственных задач в Персидском заливе, поддержки войск в ходе миротворческих операций в Сьерра-Леоне, авианосец способен выполнять функции флагмана таких тактических формирований, как АУГ, АПУГ, ЮГ, ДЕСО, КОН.

Италия. В третьем квартале 2004 г. в Генуе спущен на воду АВЛ «Кавур», который, по заявлению президента Карло

Адзельо Чампи, станет флагманом ВМС страны и позволит Италии «претендовать на стратегическую командную роль во всех операциях на море Евросоюза». Базовые ТТХ авианосца: длина 244 м, ширина 39 м, водоизмещение 27,1 тыс. т, корабль способен принимать на борт 1200 чел. экипажа и морских пехотинцев. Энергетическая установка обычная. Состав авиакрыла (с учетом вместимости ангаров) – 12 вертолетов или 8 самолетов. Кроме того, АВЛ способен принять на борт более 20 бронемашин. Вступление корабля в состав ВМС планируется на 2007 г.

Для сравнения приведем основные ТТХ находящегося в составе ВМС АВЛ «Джузеппе Гарибальди» (G551). Размеры: 180,0/33,4/6,7 м. Осадка 6,7 м. Длина полетной палубы 173,8 м, ширина – 30,4 м. Скорость 30 уз., дальность плавания при скорости 20 уз. – 7000 миль. Состав авиакрыла: 16 самолетов AV-8B «Харриер II», 18 вертолетов SH-3D «Си Кинг» (12 в ангаре, 6 на палубе).

Италия. Во втором квартале 2004 г. сдана в эксплуатацию крупнейшая на Средиземноморском ТВД ВМБ НАТО Мар Гранде, которая расположена в заливе Таранто, вблизи местечка Кьяппара в области Апулия. ВМБ имеет 20 причалов, два плавдока, вертолетный аэродром, башню электронного слежения, казарму на 426 мест. Акватория ВМБ позволяет обеспечить базирование кораблей и судов всех классов, в том числе авианосцев. Строительство ВМБ продолжалось 15 лет; всего было затрачено 100 млн. евро.

По мнению экспертов, ВМБ НАТО Мар Гранде вкупе с сетью национальных баз (ГВМБ Таранто и Специя, ВМБ Анкона, Аугуста, Бриндизи, Кальяри, Мессина, Неаполь, ПБ Ла-Маддалена) способны в полной мере обеспечить деятельность соединений и групп ОВМС НАТО «Юг» и ВМС Европейского ОК ВС США на Средиземноморском ТВД.

Австралия – США. Министр обороны Австралии Роберт Хилл сообщил о ряде ключевых направлений военно-технического сотрудничества с США, в т. ч. в области оснащения современными крылатыми ракетами (УР), в развертывании компонентов ПРО на Тихоокеанском ТВД и в разработке американского истребителя нового поколения F-35.

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

В 2007-2009 гг. предусматривается вооружить истребители-бомбардировщики F/A-18 «Хорнет» и противолодочные самолеты AP-3C «Орион» УР фирмы «Локхид Мартин» с дальностью поражения морских и наземных целей 400 км. Ассигнования на закупку УР составят 450 млн. австр. долл. (319 млн. долл. США).

Республика Корея. В соответствии с планами Управления оборонных исследований в стране разработан и освоен «холодный запуск» управляемых ракет, в том числе и с корабельных ПУ. Такой способ обеспечивает старт ракеты уже в воздухе, на начальном участке траектории полета, путем «выстреливания» ее из ПУ. Основное достоинство данного способа – значительное сокращение «необходимой площади монтажа ПУ» в связи с отсутствием струй газов, исходящих из сопел РД. Кстати, впервые данный способ был введен в ракетные системы СССР – РФ.

Внедрение нового способа пуска зенитных ракет ближнего и среднего радиуса действия, по мнению экспертов, существенно повысит эффективность ПРО/ПВО как одиночных кораблей, так и тактических групп. Новыми ракетными системами предполагается вооружить в первую очередь ЭМ УРО типа «Кинг Кванггэ-то» (3 ед.) и ФР УРО типа «Улсан» (9 ед.).

УЧЕНИЯ

КНР. В третьем квартале 2004 г. НОАК провела учение на территории и в акватории вблизи границ Тайваня. В учениях участвовали формирования ВМС, ВВС и СВ. Военно-политическим фоном учения служит «спровоцированная Тайванем напряженность в регионе». С 1996 г. учения аналогичной направленности стали ежегодными. На учении в 2003 г. отрабатывались действия по высадке оперативного морского десанта, захвату и удержанию плацдарма на острове. На учении 2004 г. отрабатывался комплекс задач по завоеванию господства в воздухе над территорией в акватории о. Тайвань в условиях возникновения кризисной ситуации.

Норвегия. В третьем квартале ВВС страны провели ежегодное учение «Нордвинд» в воздушном пространстве провинции Финнмарк, граничащей с Мурманской областью. В учении участвовали истребительно-бомбардировочные аз самолетов

F-16А и В (всего в составе ВВС 58 машин). Отрабатывались тактические приемы прицельного бомбометания на полигоне Халкаварре, а в приграничном районе с РФ велись учебные бои. В последующие годы МО страны предполагает проводить на территории и в акватории провинции Финнмарк учения с участием соединений всех видов ВС – ВМС, ВВС и СВ.

Примечательно, что до развала СССР Правительство Норвегии воздерживалось от активной военной деятельности в приграничной зоне. К тому же против учений на северо-востоке страны уже много лет выступают оленеводы и рыбаки, так как интенсивные действия частей, кораблей самолетов ВС весьма негативно сказываются на всех видах промысла местного населения.

Учение «Карат-2004» – совместное ежегодное малазийско-американское проведено в Южно-Китайском море. В учении участвовали органы управления и корабельные группы (КУГ) Тихоокеанского ОК ВС США, личный состав общей численностью 2500 чел. В состав американской КУГ входили два ЭМ УРО типа «Орли Берк», а в состав КУГ ВМС Малайзии – шесть ФР УРО и КОРВ (всего ВМС страны включают ФР УРО – 2, КОРВ – 6, РКА – 8, ПК – 2, ПКА – 24). КУГ отрабатывали действия в единых порядках и ордерах, поиск и захват «подозрительных судов», спасение терпящих бедствие кораблей.

Учения «Карат» регулярно проводятся с 1995 г.

Украина – США. В третьем квартале 2004 г. в Симферополе были проведены практические занятия штабных офицеров войск береговой обороны ВМС Украины и формирования МП Европейского ОК ВС США. Отрабатывались задачи планирования совместных действий, развертывания подразделений, их обеспечения, управления, связи и оповещения. Руководили мероприятием: от США – НШ сил МП в Европе полковник Брэндон Кирней; от Украины – заместитель начальника отдела подготовки учений управления БП ГК ВМС полковник Ю.Ильин. Методическую основу мероприятия составили тактические руководства и наставления МП США.

Капитан 1 ранга А. СМОЛОВСКИЙ
Фото подготовил В.АЛДАКУШКИН

Военно-теоретические взгляды на десантные операции в межвоенный период

Основным достижением советского военного и военно-морского искусства в межвоенный период является разработка теорий глубокой наступательной операции и малой войны на море. В начале 1920-х годов развернулась острая дискуссия относительно корабельного состава флота. Она базировалась на материалах, наработанных Военно-морской исторической комиссией, изучавшей опыт и историю войны 1914 - 1918 гг. на море (Мориском). Председатель Мориска профессор Н.Кладов¹ привлек к работе в ней известных руководителей флота И.Григоревича, А.Развозова, В.Винтера, штабных офицеров М.Петрова, И.Ренгартена, В.Купеля, профессоров и преподавателей Морской академии Л.Гончарова, П.Гельмерсена, Б.Жерве, Н.Новикова, А.Шталя и других.

Материалы Мориска стали исходной военно-теоретической базой дискуссии, которая продолжалась почти десятилетие. В «Морском сборнике» появилась рубрика «Какой флот нужен РСФСР?» Продолжила эту тему дискуссия «Флот морской или воздушный?» Возглавили дискуссию профессор Морской академии Б.Жерве и М.Петров².

В мае 1923 г. Б.Жерве предложил вместо разработки идеи океанской войны обратить свои силы на «вопросы малой морской войны», то есть теорию, применимую к условиям, в которых находилась страна и ее флот. Сущность теории «малой войны» заключалась в искусстве нанесения коротких ударов по противнику, в искусстве скрытного со-

средоточения всех сил для действий с разных направлений по главному объекту с целью поражения превосходящего противника в данных конкретных условиях³. В ходе дискуссий рассматривался обширный круг вопросов, касающихся теории и практики строительства флота, подготовки и ведения военных действий на море, формировались военно-теоретические взгляды на зарождающееся советское военно-морское искусство, в том числе и взгляды на морские десантные операции.

Еще в 1879 г. С.Макаров, учитывая развитие минно-торпедного оружия, утверждал, что в новых условиях броненосцы в значительной мере утратили свое монопольное боевое значение, а такие формы ведения войны на море, как генеральное сражение и блокада, не соответствуют новым условиям борьбы⁴.

Следует подчеркнуть, что Россия, восстанавливая свой флот, строила корабли всех классов, исходя из требований войны. Вместе с тем к 1930 г. она предполагала иметь в составе флота свыше 30 линкоров. Однако утверждение о том, что теория «владения морем» являлась основой военно-морского искусства в русском флоте, сомнительно. Высказывания отдельных специалистов русского флота в пользу заимствования этой теории, несомненно, были, но в качестве официальной военно-морской доктрины она не была принята, хотя и социально-политическое и военно-техническое содержание этой теории было полностью приемлемо для флота России.

Для советского флота социальная направленность теории «владения морем» была принципиально неприемлемой, так как ее социально-политическое содержание заключалось в том, чтобы указать пути к достижению мирового господства с помощью применения морской силы, обосновать «необходимость» захвата и порабощения народов других государств и колоний. Военно-техническим содержанием этой теории являлось строительство и использование вооруженных сил, способных обеспечить политику захвата и экспансий. Решающая роль отводилась флоту, главной задачей которого было уничтожение главных сил противника в генеральном сражении или блокирование их в базах. Этим достигалось господство на море, необходимое для решения всех последующих задач захватнической войны. Роль главной ударной силы, или «станового хребта» флота, теория «владения морем» отводила линейным кораблям.

Основные положения теории «владения морем» не были восприняты молодой советской наукой в межвоенный период. Исключение составляли только взгляды на роль и значение крупных подводных кораблей в боевых действиях на море и способы их применения.

Первым в Советской России усомнился в незыблемости и непогрешимости теории «владения морем» А.Немитц.

В ходе дискуссий появились термины «старая школа» и «молодая школа»⁵. Эти термины оказались «живучими» и широко применяются до сих пор в военно-научной литературе. Такой точки зрения в настоящее время придерживаются некоторые российские военно-морские историки. Они считают, что дискуссии, борьба мнений, развернувшиеся в 1922 – 1929 гг. в Морской академии и на страницах журнала «Морской сборник» между представителями так называемых «старой» и «молодой» школ, оказали «решающее», «существенное», «известное» влияние на характер строительства советского ВМФ, на развитие военно-морского искусства.

Сущность дискуссии, по определению представителя «молодой» школы К.Душенова, состояла «в борьбе вновь формирующихся советских идей по вопросам строительства и использования военно-морских сил с идеями «старой» школы, механически перенесенными на почву Красного Флота и пытавшимися предопределить темп и характер строительства флота и способы его использования».

Основные разногласия между представителями различных направлений во взглядах на строительство флота заключались в следующем.

Представители «молодой» школы К.Душенов, И.Исаков, И.Кожанов и другие доказывали, что: основное назначение Красного Флота – защита завоеваний Октябрьской революции; в предстоящей войне решающие боевые действия будут вестись на суше, а морское направление останется вспомогательным; развитие подводного и воздушного флотов полностью дискредитировало доктрину «владения морем», оперативная сущность которой заключалась в генеральном сражении, решающем судьбу войны на море и определяющем исход войны; строительство современных крупных кораблей требовало огромных средств, которыми наша страна тогда не располагала.

Следует подчеркнуть, что взгляды представителей «молодой» школы были более приближены к реальным возможностям нашего флота 1921 – 1933 гг. и соответствовали как задачам обороны страны, так и экономическим возможностям Советского Союза. Начальник Военно-Морских Сил РККА Р.Муклевич в одном из своих докладов подчеркнул, что «Днепрострой» для государства важнее двух линкоров.

Анализ архивных материалов позволяет более глубоко рассмотреть процессы, происходившие в военно-морском искусстве в межвоенный период, и сделать следующий вывод: не было «старой» и «молодой» школ как научных школ в прямом понимании этих терминов. Были блестящие учителя и не менее талантливые

ученики. Была оригинальная самобытная русская школа, берущая свое начало от С.Макарова.

Изучение опыта строительства советского ВМФ лучше всего подтверждает, что теория «владения морем» имела косвенное отношение к жизни нашего флота. Необоснованная версия о заимствовании советским флотом (в первую очередь представителями «старой» школы) англо-американской теории «владения морем» является обычно результатом ошибочного представления о теории «владения морем» только как о совокупности рекомендаций по формам и способам применения флота (военно-техническая сторона теории). Наоборот, наличие различных точек зрения по конкретной проблеме способствовало ее дальнейшему развитию и совершенствованию.

Наиболее ярко эти положения проявились при обсуждении первой советской кораблестроительной программы, утвержденной 28 ноября 1926 г. Советом Труда и Обороны СССР (программа строительства Морских Сил РККА на 1926-1932 гг.)⁷. При ее обсуждении выявились серьезные разногласия между руководством РККА и РККФ.

Каждое из них, используя итоги маневров Балтийского и Черноморского флотов в 1925 г., стремилось обосновать далеко не совпадающие выводы о роли и месте флота среди других видов Вооруженных Сил и противоположные взгляды на усиление флотов линейными кораблями и крейсерами. В своем заключении Штаб РККА подчеркнул, что «вывод Штаба РККФ о необходимости усиления Балтийского флота линкорами и легкими крейсерами является предвзятым и ошибочным. В остальном же Штаб РККА с соображениями Штаба РККФ согласен (усиление подводного и строительство мелкокорабельного флота, усиление береговой обороны и строительство морской авиации)»⁸.

Назначенная Реввоенсоветом СССР морская комиссия⁹ собиралась в янва-

ре-феврале 1926 г. четырежды, но разногласия во взглядах на задачи флота, его состав, перспективы развития, строительство боевых кораблей устранить не удалось. Более того, на заседании комиссии 26 февраля 1926 г. наморси РККФ В.И. Зоф высказал «особое мнение» по вопросу о смете РККФ. Уже в то время в стране наметилась тенденция к единогласному решению вопросов. Естественно, «особое мнение» В.Зофа не осталось незамеченным. Очередное заседание Реввоенсовета СССР 24 августа 1926 г. по тому вопросу уже проходило без него, флот представлял Р.Муклевич. Более того, приказом Реввоенсовета СССР № 390 от 22 июля 1926 г. Управление ВМС СССР было преобразовано в Управление ВМС РККА. Впервые за более чем двухсотлетнюю историю своего существования отечественный флот утрачивал статус вида вооруженных сил. Это означало, что решающую роль в формировании взглядов руководства страны на задачи флота и перспективы его развития взяло на себя руководство штаба РККА¹⁰.

Первым документом, в котором достаточно четко был сформулирован принцип одновременного подавления обороны противника на всю ее глубину и последовательно проведен в решении проблем фронтовой глубокой наступательной операции, явился доклад командующего ЛВО М.Тухачевского Председателю РВС СССР К.Ворошилову от 11 января 1930 г. о перспективах военного строительства и дальнейшем развитии советского военного искусства в 30-е годы¹¹. В докладе Тухачевский рисовал картину фронтовой операции будущего, в которой участвовало бы не менее 150 дивизий, тысячи танков и самолетов.

Основная идея глубокой операции заключалась в том, чтобы согласованными действиями стрелковых войск, танков, артиллерии, авиации, воздушных и танковых десантов сковать оборону противника на всю глубину, протаранить ее насквозь мощным ударом,

затем окружить и уничтожить всю обороняющуюся группировку противника¹².

Сущность фронтовой глубокой наступательной операции заключалась в одновременном подавлении обороны противника на всю ее глубину согласованными действиями оперативных объединений видов вооруженных сил и отдельных соединений и объединений родов войск. Цель глубокой армейской операции всецело подчинялась задачам фронтовой наступательной операции.

Именно на этой основе в 1930-1937 гг. создавалась новая теория – теория глубокого боя и глубокой наступательной операции, вошедшая в историю военного искусства как фундаментальное достижение советской военной науки. Теория глубокого наступательного боя и операции явилась высшим достижением военного искусства тех лет и охватывала собой тактический, оперативный и стратегический уровень. Сущность теории глубокой наступательной операции (боя) заключалась в одновременном поражении группировок противника на всю глубину их оперативного построения ударами пехоты и танков, артиллерии и авиации в сочетании с высадкой воздушных десантов в тылу врага.

Анализ ряда источников позволил установить, что единственным из военных теоретиков, определившим задачи и цели морской десантной операции в теории глубокой наступательной операции и глубокого боя был А.Верховский. «Вооружение мощной новой техникой, – подчеркивал он, – ставит перед организаторами боя за высадку совершенно новые задачи, развертывая перед ним и новые, ранее невиданные, возможности. Основные идеи глубокого боя – одновременное подавление всего боевого порядка обороняющего берег противника и уничтожение его по частям – становится перед организаторами десанта, как направляющие идеи. Мощные удары по всей глубине обороны, стремительное продвижение вперед, смелый маневр, имеющий це-

лью окружить и уничтожить по частям боевой порядок противника, – вот цель, к которой нам надо стремиться»¹³.

**Капитан 1 ранга в отставке
В.ЖУМАТИЙ,
кандидат исторических наук,
профессор,
ведущий научный сотрудник
Института военной истории МО РФ**

Примечания

1 Кладов Н. в это время был начальником Морской академии.

2 Они возглавляли Морскую академию после Н.Кладов.

3 См.: Советское военно-морское искусство в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. С. 41.

4 См.: История военно-морского искусства. Т. III. М., 1958. С. 16 – 17.

5 Эти термины впервые применил в 1928 г. в своей статье «Война малым (слабым) флотом и «малая война» в эпоху парового флота» адъюнкт Морской академии А.М. Якимовичев. Под «школой» он понимал не собственное значение этого слова, а группу военно-морских работников, одинаково мыслящих по данному вопросу, и применил этот термин в целях удобства и простоты изложения, а прилагательное к «школе» ввел для отличия их // Вопросы стратегии и оперативного искусства в советских военных трудах. 1917-1940. М., 1965. С. 699.

6 Доклад Р.Муклевича «О международном и внутреннем положении СССР и об очередных задачах военно-морского строительства» на собрании комполитсостава Севморбазы и Крымского района береговой обороны // Красный Черноморец. 1926. 12 октября.

7 Морской сборник. 1991. № 3. С. 24-31.

8 РГВА. Ф. 37977. Оп. 2. Д. 165. Л. 107, 109, 111, 113, 115.

9 Морская комиссия назначена решением Реввоенсовета СССР в составе И.Уншлихта (председатель), С.Каменева, М.Тухачевского, В.Зюфа, П.Баранова для разработки практических выводов о результатах маневров // РГВА. Ф. 37977. Оп. 2. Д. 165. Л. 36-37.

10 См.: Морской сборник. 1991. № 3. С. 25.

11 РГВА. Ф. 7. Оп. 1. Д. 170. Л. 11-17.

12 РГВА. Ф. 7. Оп. 1. Д. 170. Л. 17.

13 Верховский А. Тактика десантной операции. Рукопись. С. 80.

Через арктические льды из Владивостока в Полярный

В связи с оживлением советского судоходства в Арктике летом 1942 г. и ожидаемым прибытием на усиление Северного флота тихоокеанских кораблей, обнаруженных японской разведкой при проходе Берингова пролива, немецкое командование решило нанести сокрушительный удар по советским коммуникациям в Арктике. Дополнительную помощь в принятии такого решения «оказал» и разгром в июле 1942 г. союзного конвоя PQ-17.

Разведывательная информация японской разведки была особо важна для командования Кригсмарине и группы «Норд». Из нее следовало, что к концу августа в восточной части Карского моря (у входа в пролив Вилькицкого), соберутся почти 50 советских и союзных транспортов, небольшой отряд боевых кораблей, с которых, для прохода Северным морским путем (СМП), скорее всего, будет снято артиллерийское и торпедное вооружение, а также – все советские ледоколы Главсевморпути.

Значительный перевес надводных сил, созданный в Заполярье командованием Кригсмарине к июлю 1942 г. обещал успех операции. Тем более, что силы Северного флота в районе Новой Земли были малы.

Здесь находились только сторожевые корабли «Ф.Литке» и «Дежнев» и два тральщика типа РТ, а также несколько противолодочных самолетов. На острове Диксон имелось несколько орудий 45-152-мм калибра, которые были подготовлены для транспортировки в губу Белушья, где только формировалась Новоземельская военно-морская база. Именно за ними и пришел на Диксон сторожевой

корабль «Дежнев» под командованием старшего лейтенанта А.Гидулянова.

Планируемая операция получила кодовое наименование «Страна чудес» («Вундерланд») и была разработана в штабе группы «Норд». В ней должны были принять участие немецкие рейдеры: тяжелые крейсеры «Адмирал Шеер» и «Лютцов», и пять подводных лодок. Эскадренные миноносцы в этой операции не использовались, так как имели малый радиус действия и были неспособны противостоять напору арктических льдов. Крейсерам была поставлена задача: нанести удары по конвоям в Карском море, а затем по портам Диксон и Амдерма. Две подводные лодки должны были обеспечить рейдеры разведданными об оперативной и ледовой обстановке в Карском море, а остальные, находясь в районе у западного побережья Новой Земли, – прикрыть рейдеры со стороны Баренцева моря.

16 августа из Нарвика в Карское море вышел «Адмирал Шеер» под командованием капитан цур зее Вильгельма Меендсен-Болькена. «Лютцов» при выходе в море получил серьезные повреждения и не смог принять участия в операции.

Немецкие подлодки уже в конце июля стали отвлекать внимание командования Северного флота от районов проведения операции «Страна чудес».

27 июля в Малых Кармакулах U-601 (командир капитан-лейтенант Грау) артиллерийским огнем уничтожила два самолета ГСТ Полярной авиации, сожгла два склада и три жилых домика полярников, а через пять дней потопила транспорт «Крестьянин» в районе острова Междушарский.

Через две недели недалеко от западного входа в пролив Югорский Шар U-209

(командир капитан-лейтенант Генрих Бродда), одна из трех подлодок, прикрывавших действия «Адмирала Шеера» с тыла, разгромила безоружный караван (3 буксира и 2 баржи), перевозивший рабочих Нарьян-Марского порта и заключенных лагерей «Норильстроя». Только буксиру «Норд» удалось уйти в сторону поселка Хабарово.

По мере приближения дня выхода надводных рейдеров, действия немецких субмарин становились все более интенсивными. 18 и 20 августа две подлодки в надводном положении пришли к губе Белушья и вступили в артиллерийский бой с дозорными тральщиками. На следующий день немецкая подлодка атаковала торпедами сторожевой корабль «Ф.Литке».

В определенной степени командование группы «Норд» достигло желаемой цели и отвлекло внимание командования Северного флота и Главсевморпути от выхода в Карское море главной ударной силы из «Страны чудес» – «Адмирала Шеера».

Таким был июль 1942 г. в западном секторе Арктики, куда шел отряд эскадренных миноносцев Тихоокеанского флота, который должен был усилить воюющий с превосходящим противником и понесший потери Северный флот.

15 июля 1942 г. 18-я Экспедиция особого назначения (ЭОН-18) в составе лидера «Баку» (командир капитан 3 ранга Б.Беляев), эскадренных миноносцев «Разумный» (командир капитан-лейтенант В.Федоров) и «Разъяренный» (капитан-лейтенант Николай Никольский) и «Ревностный» под флагом командира дивизиона эсминцев капитана 1 ранга В.Обухова покинула бухту Золотой Рог. До бухты Провидения отряд должен был следовать самостоятельно, затем до бухты Тикси – с помощью ледоколов. Кораблям предстояло совершить необычное плавание в труднейших условиях Арктики, преодолеть 9-10-балльные штормы и льды прибыть в Заполярье боеготовыми. По плану перехода корабли должны были зайти в залив Де-Кастри, Петропавловск-Камчатский, бухту Провидения, на Тикси

и Диксон, а также на рейдовую стоянку у пролива Югорский Шар.

Плаванию в условиях арктических морей предшествовала серьезная и напряженная подготовка. Сначала она проводилась в доке, а затем у стенки судоремонтного завода. Для усиления прочности корпуса на всех кораблях соорудили «шубу» – широкий пояс из деревянных брусьев и досок в районе ватерлинии (в носовой части – двойной) со стальной обшивкой. Во внутренних помещениях установили дополнительные подкрепления из металлических балок и угольников, деревянные стрингеры и пиллерсы. Для обогрева различных корабельных систем и устройств при низкой температуре, проложили трубопроводы, по которым можно было пустить насыщенный пар. Все корабельные приборы были установлены на амортизаторах, которые позволяли предотвратить их выход из строя в условиях сжатия корпусов кораблей во льдах. Один из гребных винтов заменили ледовым – стальным, на другом (штатном) – сделали стальную оковку.... Вся подготовка проводилась в условиях строгой секретности.

Капитаном-наставником на время перехода экспедиции назначили известного полярного капитана В.Воронина, который еще в 1932 г. на ледокольном пароходе «А.Сибиряков» впервые в истории мореплавания за одну навигацию совершил переход Северным морским путем из Архангельска в Петропавловск-Камчатский.

Но 18 июля в Татарском проливе эскадренный миноносец «Ревностный» столкнулся с транспортом «Терней» и сильно повредил носовую часть. Пришлось его увести на буксире в Советскую Гавань и исключить из состава экспедиции.

Лишь 19 июля эсминцы продолжили движение и 22 июля 1942 г. вошли в Первый Курильский пролив. К вечеру они достигли Авачинской бухты. Приняв здесь мазут и пресную воду, корабли ЭОН-18 покинули Петропавловск-Камчатский.

Берингово море встретило отряд кораблей мертвой зыбью и туманом, сопровождавшим его до бухты Провиде-

ния. В конце июля эсминцы отдали якоря в бухте, зажатой кольцом высоких сопок с округлыми вершинами, с белыми извилистыми линиями старого снега в расщелинах. Кругом было мрачно, шел холодный дождь. На рейде стояли транспорты конвоя из США, танкер «Лок-Батан» и пароход «Волга», которым предстояло сопровождать боевые корабли на трассе Северного морского пути. Здесь советские моряки простояли почти две недели в ожидании ледокола «А.Микоян», совершившего дерзкий прорыв из Черного моря в Тихий океан через пролив Дрейка и догонявшего отряд. За время внеплановой стоянки военные моряки осмотрели корпуса и винты кораблей и устранили возникшие неисправности.

15 августа, спустя два дня как отряд покинул бухту Провидения, были встречены первые льды. Особенно доставалось морякам электромеханических боевых частей: за вахту ход менялся до 300-400 раз. Ледоколу «А.Микоян» то и дело приходилось то выручать корабли, то идти на помощь транспортам. Но из-за конструктивных недостатков, в отличие от ледоколов «Ленин» и «Красин», линейные ледоколы типа «И.Сталин» своим форштевнем могли расталкивать перед собой льдины, а не раскалывать их. Стало очевидно, что одному «А.Микояну» с проводкой не справиться. На помощь вышел ледокол «Адмирал Лазарев» под командованием капитана 2 ранга М.Белоусова. Его и назначили начальником проводки. Несмотря на работу двух ледоколов, экспедиция продвигалась на запад крайне медленно.

Плавание в Чукотском море принесло немало новых хлопот и осложнений. На подходе к проливу Лонга на миноносце «Разумный» оторвалась оковка левого винта. Водолазы, спустившиеся в ледяную воду, срубили часть оковки, но винт стал совершенно разбалансированным и мог работать не более чем 50 оборотов в минуту. К тому же началось сжатие льдов не предвещавшее ничего хорошего кораблям экспедиции. Моряки героически пытались освободить борта кораблей от

льда. Однако ничего не получалось. И лишь с помощью ледоколов эсминцам удалось вырваться из ледового плена.

11 сентября кораблям все же удалось пробиться в Восточно-Сибирское море. Около полумесяца эскадренные миноносцы находились в ледовых объятиях, которые не прошли для них бесследно. Корабли получили повреждения, да еще в море Лаптевых, практически перед заходом в Тикси, попали в сильнейший восьмibalльный шторм.

24 сентября ЭОН-18 прибыла в порт Диксон, где корабли простояли несколько недель. Здесь силами личного состава сменили ледовые винты на штатные и исправили повреждения, полученные при плавании во льдах. В проливе Югорский Шар экспедицию встретили североморские корабли: эскадренный миноносец «Куйбышев», сторожевик и тральщик.

Внеплановая задержка перехода, связанная с ожиданием ледокола «А.Микоян», позволила советским транспортам и отряду эсминцев избежать смертельной встречи с немецким рейдером.

23 августа капитан цур зее Меендсен-Большен получил информацию от командующего группой «Норд», руководившего операцией, о том, что германская радиоразведка перехватила оживленный радиообмен между береговой станцией порта Диксон и судами в Карском море, а также о расчетном приближении с востока конвоя из 19 транспортов и 4 ледоколов. Но через сутки бортовой разведчик рейдера – гидросамолет «Арадо-196» при посадке в условиях тумана потерпел аварию. Правда, перед тем летчик успел сообщить, что в проливе Вилькицкого стоят на якорях десять транспортов из состава конвоя, идущего на запад.

Единственной возможностью разобраться в ледовой обстановке и перехватить советские транспорты для немецких моряков осталась попытка захвата морского «языка».

Эта возможность представилась на следующий день, когда недалеко от острова Белуха был обнаружен ледокольный пароход «А.Сибиряков», везший полярников и оборудование для создаваемой на

Северной Земле метеорологической станции. Но советский корабль не только не стал добычей, более того, оказал ожесточенное сопротивление бронированному исполниту, да еще успел сообщить о нападении на радиостанцию Диксона. Перехватив радиограмму «сибиряковцев» о нападении неизвестного рейдера, транспорты конвоя, идущего из Архангельска, успели рассредоточиться и укрыться во льдах.

Ни захват в плен спасшихся «сибиряковцев», ни атака на порт Диксон не позволили рейдеру продолжить решение поставленных задач. До 28 августа «Адмирал Шеер» еще крейсировал у северной оконечности Новой Земли, а затем вернулся в Нарвик.

Германское морское командование было недовольно результатами рейдерства и потому отменило запланированную на сентябрь новую крейсерскую операцию в Карское море. В этой операции («Двойной удар») должны были участвовать два тяжелых рейдера и три эсминца, которым предстояло атаковать все советские транспорты и боевые корабли, идущие с востока, а также побережье между архипелагом Норденшельда и устьем Енисея и в районе устья реки Обь.

Таким образом, неуспех «Адмирала Шеера» не только сохранил транспорты союзников с ценным грузом и ледоколы Главсевморпути, но и «обеспечил» отряд советских эсминцев возможность успешно достигнуть Новой Земли, а затем и заметно усилить новыми кораблями Северный флот.

Не сумев перехватить отряд в проливе Вилькицкого, немецкое командование предприняло попытку «запереть» его в новоземельских проливах, стремясь вытеснить его в район действия немецких подлодок.

28 августа U-589 (капитан-лейтенант Ганс-Иоахим Хоррер) выставила 16 мин в проливе Маточкин Шар. 11 октября здесь подорвался дозорный корабль СКР-23 «Муссон» (бывший РТ-54 «Судак», командир капитан-лейтенант Г.Козин).

13 октября немецкая подлодка U-592 (командир капитан-лейтенант Карл Бор-

ма) выставила в Югорском Шаре 24 мины (минное заграждение «Пауль»), на одной из которых в этот же день подорвался и погиб транспорт «Щорс» (капитан А.Кудлай), а через год – спасательное судно «Шквал».

В конце концов немецким подводникам все же удалось блокировать в проливе почти до середины ноября 32 судна союзников. Но последняя минная постановка все же опоздала почти на сутки. 12 ноября советские эсминцы ЭОН-18 вышли из теснины Югорского Шара на простор Баренцева моря и взяли курс на Полярный.

14 октября в районе между Семью Островами и островом Кильдин на эсминце «Гремящий» их встретил командующий Северным флотом вице-адмирал А.Головкин. Арсений Григорьевич на катере обошел отряд тихоокеанских кораблей, поднялся на борт каждого и поздравил военных моряков с благополучным прибытием и вступлением в состав Северного флота.

Поход кораблей из Владивостока в Полярное в суровых условиях Арктики стал беспрецедентным походом. По чистой воде и во льдах корабли прошли 7360 миль за 762 ходовых часа. Но и в этих тяжелых условиях военные моряки не прекращали боевой учебы и с приходом в Заполярье были полностью готовы к решению боевых задач. Через несколько дней они сдали свой первый «экзамен». «Баку» и «Разумный» вышли в Мотовский залив для подавления артиллерийских батарей и огневых точек, систематически обстреливавших советские позиции на полуострове Рыбачий и у Большой Западной Лицы. Мастерство комендоров и корабельных артиллерийских наводчиков получило высокую оценку у командования Северного флота, а главное – в стрелковых подразделениях обороняющихся дивизий. В ходе артобстрела из корабельных 130-мм орудий были уничтожены две артиллерийские батареи и несколько дотов противника. Так началась боевая жизнь «тихоокеанцев» в Заполярье.

Капитан 2 ранга С.КОВАЛЕВ

Кают-компания маринистов

Один против четырех

Еще в восьмидесятые годы мимо пункта материально-технического обеспечения (ПМТО) ВМФ СССР, расположенного в Красном море на архипелаге Дахлак, не проходил ни один советский корабль. Четырнадцать лет назад пункт был свернут, а его сотрудники и какая-то часть имущества эвакуированы на кораблях 8-й оперативной эскадры (ОПЭСК). В 1990 году гражданская война в Эфиопии между правительством Менгисту Хайле Мариама и национальным фронтом освобождения Эритреи (НФОЭ) подходила к своему драматическому концу. Ее финал был предreshен и складывался отнюдь не в интересах нашей страны, помогавшей режиму Мариама. Впрочем, к тому времени это обстоятельство уже не имело какого-либо значения. До окончательного развала великой страны оставалось немногим более года. Наверное, поэтому последовавшее вскоре прекращение существования и самой 8-й ОПЭСК осталось почти незамеченным.

ЧУЖАЯ ВОЙНА

Боевые действия в регионе только набирали обороты, когда морской тральщик «Разведчик» капитана 3 ранга Виктора Носенко, входивший в состав ордена Ушакова I степени бригады тральщиков ЧФ, прибыл в район архипелага. Когда-то Дахлак был знаменит находившейся там итальянской тюрьмой, из которой, говорят, никто даже не пытался убежать: выжженная солнцем земля кишела ядовитыми змеями, а Красное море исправно «патрулировалось» акулами. К тому времени, когда тральщик ошвартовался у выделенного ему плавпричала, ПМТО включал в себя плавмастерскую, плавдок, склады горючего и поселок, состоявший из улочки домов барачного типа, в которых проживали семьи советских военнослужащих. Сохранившийся фрагмент тюремной стены украшал плакат со словами: «Слава морской пехоте ВМФ СССР!». Сами морские пехотинцы размещались

на тихоокеанском БДК и несли боевое дежурство в окрестностях пункта на раскалинном от зноя БМП.

После непродолжительной стоянки черноморский тральщик направился в район Персидского залива для выполнения задач боевого траления. Немного не дойдя до острова Сокотра, корабль получил распоряжение срочно возвращаться обратно для обеспечения конвоя советских судов в Красном море. Это решение было воспринято черноморцами с большим энтузиазмом: не хотелось вступать в контакт со штабом эскадры, успела понравиться привольная «дахлацкая» жизнь, хотелось живой, боевой работы.

Накануне НФОЭ захватил Массаяу – главный порт Эфиопии, где базировались корабли ее ВМС. Их остатки бросились на остров Дахлак, фактически под прикрытие советского ПМТО.

Наученное горьким опытом только что закончившейся для советского «ограниченного контингента» войны в Афганистане, руководство СССР пыталось избежать вмешательства в чужой внутригосударственный конфликт. Однако логика присутствия в зоне активного вооруженного противостояния все же втянула в него и советские корабли. Ночами эритрийцы совершали дерзкие налеты на своих бывших сограждан. Приходилось браться за оружие и советским морякам. Лидеры НФОЭ предупредили «по-хорошему» руководство ПМТО, что все советские суда, следующие на Дахлак, и обратно будут подвергаться нападениям.

В серьезность намерений «сепаратистов» черноморцы поверили в день своего возвращения на ПМТО. Когда до острова оставалось всего несколько миль, рядом с тральщиком стали вырастать султаны взрывов, а вдали возникла группа кораблей, ведущих интенсивный огонь. Экипаж приготовился к бою с превосходящими силами противника. Но настоящему сражению суждено было состояться не в тот день. Как выяснилось чуть позже, «Разведчик» встречали тогда наши

КАЮТ-КОМПАНИЯ МАРИНИСТОВ

корабли, подавлявшие на островах огневые точки эритрийцев – реактивные установки системы «Град», из которых те обстреливали тральщик.

Для выполнения задач конвоирования «Разведчику» «нарезали» зону наиболее вероятной активности бойцов НФОЭ – десятимильную зону в районе острова Шума.

Первый конвой в составе сухогруза и черноморского танкера «Иман» был густо обстрелян с почти невидимых островов. Один из реактивных снарядов, разорвавшийся в пяти метрах от танкера, осыпал его верхнюю палубу и надстройку осколками, ставшими потом ценными амулетами для моряков. «Разведчик» прикрыл «Иман» своим бортом и выставил дымзавесу. С того памятного дня «подставлять свой борт» стало новой работой морского тральщика, а запускать по «верхней» трансляции песню Александра Розенбаума «Я – корабль конвоя!» в начале и по завершении операции – традицией экипажа.

Ей изменили лишь однажды, когда с Дахлака эвакуировали семьи военнослужащих ПМТО – 21 женщину и 17 детей. Решение доставить их в порт Аден на танкере «Иман» поначалу вызвало бурный протест у жен сотрудников пункта и молчаливое неодобрение «служивой» части «островитян». В адрес командования 8-й ОПЭСК направлялись полные возмущения и тревоги телеграммы. Но обстановка вокруг Дахлака обострялась с каждым днем, и выбор – «из двух зол» – пал все-таки на взрывоопасный «Иман». При этом все осознавали, что попадание в танкер хотя бы одного реактивного снаряда имело бы для его пассажиров самые трагические последствия.

В тишине предрассветных сумерек конвой вышел из базы, соблюдая всевозможные меры скрытности. Этот поход оказался самым тяжелым по психологическому напряжению его участников и относительно спокойным по обстановке на маршруте следования. Тогда все, слава Богу, обошлось.

Тем не менее в дальнейшем передвижение конвоев было решено проводить только ночью. Однако, как показал опыт, и эта мера не смогла ввести в заблуждение эритрейцев, видимо, имевших на островах своих наблюдателей. «Разведчику» приходилось выходить в конвой по

два раза в неделю. До зоны обстрела его встречал и провожал феодосийский артиллерийский катер АК-312 капитана 3 ранга Николая Белого.

Вечером 13 мая тральщик вышел на внешний рейд острова, чтобы глубокой ночью начать движение вместе с очередным объектом защиты – на этот раз дальневосточным танкером «Интернационал». Его пожилой капитан скептически выслушал все наставления командира тральщика, разрешив, на всякий случай, офицеру не бросать в беде тихоходный танкер.

В три часа начали конвоирование, на подходе к зоне обстрела, как обычно, объявили «Боевую тревогу». Прикрыли высокие борта «Интернационала», когда с островов раздалась залпы «Градов». После четырех наконец-то прошли опасный район, установили вторую боевую готовность, сменили вахту на постах. Их вернул на место очередной сигнал тревоги: экраны станций обнаружения высветили четыре точки, выскочившие вдогонку за конвоем из-за острова Шума. Через восемь минут, на расстоянии 9 кабельтовых, они перестроились в «волчью стаю».

Ночную мглу прочертили трассеры. Это эритрейские катера шведской постройки открыли огонь по конвою из крупнокалиберных пулеметов. «Волчья стая», производя залпы из 106-миллиметровых безоткатных орудий, приблизилась к тральщику с кормовых углов на дистанцию до полутора кабельтовых.

Командир «Разведчик» передал на эскадру сигнал **«Подвергся нападению, вступил в бой».** «Интернационалу» было рекомендовано отрываться от преследования. Морской тральщик дал самый полный вперед и открыл огонь из всего (кроме РБУ), имеющегося на его борту вооружения. Корабль, ложась с борта на борт, изо всех сил бежал по ночным водам Красного моря, мучительно содрогался от попаданий в корпус и от залпов собственных орудий. Стреляли его кормовая артиллерия, малая зенитная артиллерия и два крупнокалиберных пулемета ДШК «Утес» (образца 1943 года), установленных на тыльной стороне мостика. Из них вели огонь второй штурман лейтенант Дмитрий Самохвалов и гидроакустик старшина 2-й статьи Игорь

Швец. Кроме того, в бой вступили автоматчики из группы огневого противодействия, возглавляемой старшиной минной команды мичманом Николаем Ледовских. К следующему конвою группы пришлось усилить установленными на корме двумя капризными крупнокалиберными пулеметами Владимирова, а гнезда автоматчиков укрепить мешками с песком.

Склонившись над картой, штурман старший лейтенант Сергей Желнин, словно игнорируя происходящее, продолжал прокладывать курс, давал рекомендации ходовому мостику. Дистанция до танкера стремительно увеличивалась. Вопреки заверениям его капитана 22-летний «Интернационал» смог развить скорость свыше 15 узлов, вместо обещанных девяти!

– ПЭЖ! Обороты! Михалыч! Сережа! Обороты! – приказывает и просит динамик в ПЭЖе тральщика голосом его командира. Напротив поста в дымном коридоре сидят испуганные моряки из аварийной партии боцмана мичмана Леонида Михайленко. В блестящих огнеупорных комбинезонах они похожи на терпящих бедствие астронавтов.

– Хорошо! – невозмутимо отвечает мостику механик капитан-лейтенант Сергей Херсонец, прихлебывая из огромного чайника. Главные двигатели и так выдают намного больше, чем могут. Их бережет бездушная автоматика, устанавливая допустимые обороты. Пришлось снять ограничители. Обороты на валовиниях стали запредельными – 330. Ход для пахаря моря неслыханный – 16 узлов! Пошли на отрыв, но такой «форсаж» можно было позволить лишь на несколько минут.

В вибрирующую штурманскую рубку внесли раненного в ногу Игоря Швеца. Фельдшер старший мичман Михаил Первертайло оказал ему первую медицинскую помощь. Находящимся рядом офицерам эта кровавая картина мужества не прибавила.

Были ли они тогда безоглядно храбры? Пожалуй, нет. Наверное, не бывает массового героизма в «рафинированном» виде, особенно когда никто не может гарантировать личной безопасности. Рядом со спокойным мужеством и удивительной отвагой оказывалась заурядная трусость. Каждый оставался со своими страхами один на один. Каждый делал свой выбор.

На ходовой мостик заглянул оглохший от перестрелки Дмитрий Самохвалов и сообщил, что его «Утес» заклинило. Командир приказал осмотреть пулемет командиру БЧ-2-3 лейтенанту Александру Емельянову. Но молодой офицер неожиданно лег на палубу, прикрывшись руками. Тогда командир дал аналогичное приказание своему помощнику – старшему лейтенанту Олегу Боровскому. Тот пнул бессмысленно улыбающегося Емельянова, присел рядом с ним на корточки и стал злой скороговоркой объяснять, что не собирается лезть под пули вместо «бычка», да к тому же без бронежилета и каски. Потом эти офицеры настойчиво хлопотали о наградах, а Боровский даже безуспешно. Свидетелей той постыдной сцены было мало. Им никто так и не припомнил тот случай, не наказал за невыполнение приказа командира в бою. Однако через некоторое время оба ушли с корабля, а затем и совсем уволились в запас, перейдя служить в милицию.

В разведку на верхнюю палубу отправился замполит. Каски и бронежилеты – тут помощник оказался прав – были предусмотрены только для членов группы огневого противодействия. Снаружи творилось невообразимое: фальштруба вулканировала мощными снопами искр, кормовая установка изрыгала огонь, сети трассирующего огня раскинулись между тральщиком и катерами. При свете чужой опрокинутой луны можно было рассмотреть лишь спины перебегающих с борта на борт автоматчиков. Самохвалов продолжал выпускать короткие очереди из «Утеса» своего раненого товарища.

В стальном гнезде визирной колонки крутился, хрипло матерясь, старшина 1-й статьи Александр Невзранный. О месте нахождения целей можно было только догадываться по исходящим от них трассерам. Наконец, Саше, видимо, удалось поймать в перекрестье прицела головной катер, вовремя нажать на гашетку. За кормой раздался мощный взрыв. Минуту спустя радиометрист доложил, что на его экране остались только три цели.

«...Остальные катера позорно скрылись за островами, – передали по циркуляру кораблям эскадры слова комэска контр-адмирала Валерия Сергеева. – Восхищены мужеством и доблестью черноморцев!»

Эту сообщение «Разведчик» получит только на пути в базу, а тогда приходилось принимать телеграммы иного содержания. На четвертой минуте боя с 8-й ОПЭСК поступила команда «В бой не вступать. Осмотреться!». После донесения тральщика о ходе первых минут операции из штаба пришел запрос о количестве израсходованного боезапаса и указания по ведению огня. Были также затребованы биографические данные на командира и его заместителя по политической, а также на раненого гидроакустика. «Несоюзного» старшину рекомендовали немедленно принять в члены ВЛКСМ. Об исполнении чего было немедленно доложено. Так, еще не придя в себя от боли, Игорь стал комсомольцем.

С рассветом наконец все стихло. Современный морской бой, как и учили, оказался действительно скоротечен. По записям в журнале боевых действий получалось, что он длился всего восемь минут: – с 4.48 до 4.56. Командир распорядился осмотреться на боевых постах, доложить о раненых и обнаруженных неисправностях. Экипаж, за исключением гидроакустика И.Швеца, остался цел и невредим. Однако корабль получил многочисленные мелкие повреждения и пробоины, на нем были перебиты некоторые кабель-трассы, заметно посечена мачта. Во время боя разрывная пуля раскаленным шмелем влетела в центральный пост РЛС, изумила до немоты артиллерийских радиометристов, но никого не задела. Замполит оказался, скорее морально, чем физически – травмирован свалившимся на него огромным чайником с чуть теплым чаем. Убедившись, что ранен не смертельно, он пришел в себя и продолжил выполнение своих обязанностей.

Ликование экипажа не имело предела. Всю ночь, находясь в возбуждении от боя, многие моряки никак не могли уснуть, делились впечатлениями друг с другом, бродили по своему маленькому кораблю.

Как водится на флоте, поспешили списать под чрезвычайную ситуацию свои старые долги. Думаю, за давностью лет этот скромный грешок должен быть им прощен. Механик добился от командира включения в ЖБД фразы о безвозвратно вытекшей некоторой массе фреона. Опытные мичмана советовали заму «под

шумок» избавиться наконец от опостылевшего старенького телевизора.

В тот самый день (а это был понедельник) по плану предстояли занятия с моряками на тему подвига команды 20-пушечного брига «Меркурия» **14 мая 1829 года**, принявшего бой с двумя турецкими линейными кораблями. Как ни странно, но тогда на это совпадение никто не обратил впечатления.

Началась, наверное, не менее горячая, чем бой, пора авральной подготовки отчетов, отправки телеграмм. Командира на связь вызвал Посол СССР в Эфиопии, то и дело посылала уточняющие запросы эскадра. Прикомандированный на корабль боевой службы оперуполномоченный особого отдела КГБ капитан 3 ранга Александр Мальков разбирался с тремя бойцами из группы огневого противодействия, чьи магазины автоматов оказались неизрасходованными. Подозрение «особиста» вызвал тот «нехороший» факт, что все трое были призваны из республик Прибалтики, в которых к тому времени усилились сепаратистские настроения. Как выяснилось, все ребята оказались из «прижимистых» литовских хуторов, противника не наблюдали, поэтому впустую тратить патроны, паля вслепую, по-крестьянски поспешили.

Уже вернувшись на Дахлак, моряки узнали, что в программе «Время» прошло сообщение об инциденте, случившемся в Красном море с советским танкером «Интернационал». О заслонившем его «Разведчике», разумеется, не было ни слова. Как говорилось в анекдотах тех лет, «с нашей стороны потерь нет».

К тому времени начались регулярные ночные обстрелы самого ПМТО. Некоторым из кораблей удавалось в эти часы уходить в море для маневрирования, остальные были вынуждены томиться у своих затемненных причалов, надеясь, что на этот раз пронесет. В один из таких дней на Дахлаке побывал заместитель начальника тыла ВМФ вице-адмирал Игорь Махонин. Говорят, именно тогда в руководстве флота окончательно поверили, что доклады о ведении полноценных боевых действий на Красном море не преувеличены.

Многие опытные офицеры, отдавая должное боевым качествам черноморцев, с сочувствием предупреждали о возможных неприятных последствиях этого боя. На борт «Разведчика» немед-

ленно прибыл **его первый командир** – советник командующего ВМС Эфиопии капитан 1 ранга Юрий Кутьев. В приватной беседе он признался, что его любимый тральщик стал для многих руководителей большой политической проблемой. Все понимали, что результаты ее решения могли по воле случая оказаться диаметрально противоположными: или отзыв «проштрафившегося» тральщика в Севастополь, с последующими кадровыми оргвыводами, или поощрение командира и отличившихся за решительные действия. Как говорится, «или грудь в крестах, или голова в кустах».

Как бы то ни было, командир действовал в экстремальной ситуации на свой страх и риск. Он отвечал прежде всего за танкер и свой корабль, и у него не было времени на согласование своих действий с вышестоящими штабами. Печальной памяти перелет Руста в восемьдесят седьмом году показал, как трудно найти в этих структурах желающих принять на себя всю полноту ответственности. Кроме того, Виктор Носенко полностью выполнил боевое распоряжение на конвой, в котором предусматривалось применение оружия на самооборону или оборону охраняемых объектов в случае нападения.

Вскоре «Разведчику» поступило распоряжение встретить госпитальное судно «Енисей», доктора которого оказали помощь раненому гидроакустику. Пополнил корабль и боезапас, что могло означать продолжение боевой службы.

Как уже говорилось, в наиболее опасных зонах вместе с тральщиком в проводке конвоя участвовал артиллерийский катер капитана 3 ранга Николая Белого. 27 мая, когда «Разведчик» находился в порту Аден, катеру была поставлена задача: доставить 70 уволенных в запас моряков на «Енисей», следовавший в Севастополь. В пути АК-213 был атакован и окружен четырьмя эритрейскими катерами, которые потребовали от советских моряков немедленной сдачи в плен. По флотской традиции командир провел короткое совещание со своими офицерами – штурманом Александром Стрельцовым, механиком Олегом Киселевым и помощником Андреем Маловым. Попытались избежать и, решительно маневрируя, прорвать блокаду. Это катеру каким-то образом удалось. Чтобы сбить с толку преследователей,

Николай Белый решился применить необычный прием – сбросить глубинную бомбу. Как ни удивительно, но это сработало. Головной катер противника взлетел в воздух и опрокинулся на пузыре подводного взрыва. Потом Николай Степанович немного лукавил, докладывая о произведенных им сложных расчетах на нетрадиционное использование оружия. После высадки на «Енисей», ошавевших от такого перехода «дембелей» катер вновь встретился со своими старыми «знакомыми», поджидавшими его в проливе Массая. Завязался бой, в ходе которого комендоры Андрея Малова уничтожили еще одну единицу эритрейцев. Так что и в случае с АК-213 некоторые аналогии со знаменитым бригам «Меркурием» вполне уместны.

Вскоре командиру морского тральщика пришло указание представить отличившихся в бою к государственным наградам. В.Носенко составил небольшой список награжденных, рассчитывая потом расширить его по итогам боевой службы. И тогда опытный «особист» подсказал написать представление к награждению на максимальное количество достойных моряков. Таковыми на «Разведчике» признали в первую очередь 20 человек, а потом пожалели, что поскромничали и не полностью использовали столь редкий шанс – отметить всех заслуживших награды людей. Тем более таких хороших распоряжений в дальнейшем не поступало. Командир был представлен к награждению орденом Красной Звезды, механик – к ордену «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» 3-й степени. Дмитрий Самохвалов, Игорь Швеиц и Александр Невзрачный – к медалям «За отвагу». Мальков оказался прав – национальную традицию «награждения не участвовавших» еще никто не отменял. Позднее наградной список за счет таковых солидно пополнился.

Всего МТЩ «Разведчик» осуществил 29 проводок за тралом и конвоирование 52 судов. Одиннадцать из этих конвоев были обстреляны реактивными снарядами противника. В августе девяностого черноморца сменил тихоокеанский МТЩ «Параван». На пути в Севастополь «Разведчик» встретился с черноморским МПК «Молдавский комсомолец», направлявшимся в Красное море.

КАЮТ-КОМПАНИЯ МАРИНИСТОВ

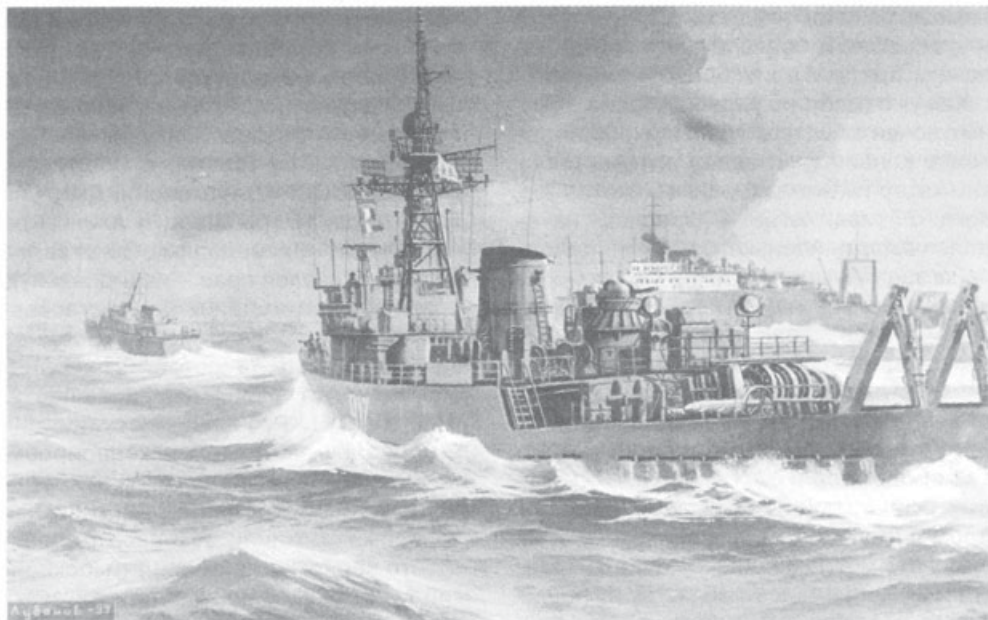
В 1991 году на торжественном собрании, посвященном Дню СА и ВМФ, командующий Черноморским флотом адмирал Михаил Хронопуло вручил новому командиру корабля капитан-лейтенанту Игорю Текунову Вымпел Министра обороны СССР: «Экипажу морского тральщика «Разведчик» за мужество и воинскую доблесть, проявленные на учениях и в морских походах». Виктор Носенко к тому времени учился в Военно-морской академии, будучи зачисленным туда приказом Главкомандующего ВМФ без экзаменов. Свои награды моряки «Разведчика» получили 23 февраля 1991 года из рук командира части ОВРа капитана 1 ранга Евгения Орлова. Через девять месяцев он провожал корабль на боевую службу в район Южной Атлантики, где экипаж «Разведчика» вновь отличился в экстремальной ситуации. Но это, как говорится, уже другая история.

СИГНАЛ «БАРРАКУДА»

Так назывался тревожный позывной, который использовали советские рыболовецкие суда в случае нападения на них пиратов или «визита» других непрошенных гостей. Морскому тральщику «Разведчик» капитана 3 ранга Игоря Текунова, несшему с октября 1991 года

бремя охраны более ста пятидесяти траулеров в обширном регионе Южной Атлантики, доводилось принимать его не раз. Часто тревога оказывалась напрасной, и если уж приходилось выручать рыбаков, то в основном предоставляя им медицинские услуги или помогая распутывать винты. Ни профессиональных докторов, ни подготовленных водолазов на траулерах не водилось. За помощью обращались даже капитаны эстонских судов, старавшиеся держаться независимо согласно новому статусу своей республики. Черноморцы не отказывали никому. Прикомандированному хирургу подполковнику медицинской службы Казбеку Дзарахову и нештатному водолазу старшему лейтенанту Сергею Бекешу практики в том походе хватало. К тому же благодарные рыбаки всегда делились с экипажем тральщика всем тем, что ловилось в океане. В том числе и барракудами (зубастыми морскими щуками), которых боцман мичман Леонид Михайленко умел отлично фаршировать.

На этот раз тревожный сигнал, полученный радистами в воскресное утро 3 ноября, исходил от архангельского ПСТ «Ачинска» и мурманского БМРТ «Домодедово», задержанных тремя марокканскими сторожевиками за производ-



Репродукция с картины «Сигнал «Барракуда» заслуженного художника Автономной республики Крым А.Лубянова

ственную деятельность за пределами разрешенного района промысла. Капитаны этих судов знали, чем рискуют, занимаясь своим прибыльным делом в чужом «огороде». Советских рыбаков ждали буксировка в порт Дахла, арест команды, судов и улова, а затем, после длительных проволок, выкуп вполне соизмеримый с требованиями нынешних террористов.

Наша страна агонизировала и уже не могла адекватно реагировать на подобные инциденты. О хронике ее распада ежедневно рассказывали морякам радиостанции «Голос Родины» и «Маяк». Просчитались тогда марокканцы только в одном – экипажи пока еще советских судов находились под защитой русских моряков. За них был готов подставить свой борт экипаж тральщика, на крыле ходового мостика которого белела звезда за подбитый в Красном море катер противника.

Капитан 3 ранга Игорь Текунов связался по радио с капитанами траулеров и порекомендовал им снизить ход до минимального, имитируя поломку. А в этот момент тральщик уже мчался на пределе своих возможностей в район инцидента, чтобы успеть перехватить конвой до границы тервод. Нагнали его только через три часа. Согласно первоначальным координатам суда находились в 12 милях от точки якорной стоянки тральщика, в законной промысловой зоне, однако в указанном месте никого не оказалось. Выяснилось, что капитаны дали их с ошибкой на целый градус по широте (видимо, для отчета перед своим руководством). Переговоры по радио с марокканскими кораблями, как и ожидалось, ни к чему не привели. Оценив обстановку, командир «Разведчика» принял решение: опасно маневрируя, заставить марокканцев разжать свои тиски. На случай, если эволюции тральщика не достигнут своей цели, высадить на один из траулеров абсордажную группу для оказания вооруженного сопротивления. Возглавить ее приказали бывшему замполиту корабля, отстраненному от дел в ходе деполитизации, и выполнявшему в походе обязанности вахтенного офицера.

Судя по всему, отчаянный вираж советского корабля испугал и озадачил марокканцев. Один из сторожевиков, спасая свои борта, отвернул в сторону, тем

самым позволив ему занять место по правому борту траулеров и перестроиться в строй обратного клина с минимальной траверзной дистанцией 5-10 метров. Близилась тервода Марокко, и «Разведчик», поспешив закрепить инициативу, стал уводить соотечественников в открытый океан, выполняя маневры одновременных поворотов на небольшие углы. Марокканцы через какое то время пришли в себя, окружили конвой и, наведя на тральщик орудия, по громкой связи стали призывать командира к благоразумию. Исчерпав все доводы, ближайший сторожевик, шедший в пятидесяти метрах на траверзе «Разведчика», начал «последний» отсчет, который пришлось повторить неоднократно. Орудия тральщика были вынуждены оставаться неподвижными.

Зато на юте бойцы абсордажной группы, состоявшей в основном из представителей южных республик, готовились к выполнению древней пиратской команды – «на абсордаж!». Пока их предводитель, укрывшись за «чемоданом» акустического трала, пытался унять предательскую дрожь в ноге, парни невозмутимо распределяли мишени на ближайшем сторожевике, проверяли оружие и снаряжение, живо обсуждали технические детали предстоявшей операции. Глядя на них, офицер понял, что эти ребята в буквальном смысле пойдут за ним в огонь и в воду. Может, их отчаянное мужество держалось на романтическом восприятии действительности, мальчишеской задиристости или обреченном понимании, что в огне неравного боя, случись таковой, «бродя» все равно не будет, но моряки под стволами чужих орудий спокойно готовились пролить, если понадобится, чужую и свою кровь. И тогда бывший замполит наверное впервые пожалел, что на советских кораблях не предусмотрены должности батюшек, хотя большинство его бойцов нуждались в благословении муллы.

Марокканцы предупредили, что ждут пополнение – поддержку авиации и еще один корабль. Суммарной огневой мощи у трех сторожевиков испанской постройки было более чем достаточно, чтобы нанести тральщику невосполнимые потери, но четвертый все же подошел, облетел конвой и самолет разведки.

Все это время Текунов вел непрерывные переговоры по радио с командиром головного сторожевика с требованием прекратить пиратские действия, на что тот неизменно напоминал о пятиминутной готовности на открытие огня, продолжая предпринимать попытки разбить строй советских судов.

ЦКП ВМФ СССР, с которым «Разведчик» поддерживал связь, рекомендовал его экипажу «соблюдать выдержку и спокойствие, не поддаваться на провокации», а также сообщил, что об инциденте доложено Президенту СССР.

Если Михаилу Сергеевичу Горбачеву действительно докладывали о бедовом морском тральщике 14 мая 1990 года и 19 августа девяносто первого, когда «Разведчик» дежурил на рейде его Форосской дачи, он должен был уже вспомнить это название. Но скорее всего, первому и последнему Президенту государства, неотвратимо исчезавшего с политической карты мира, было не до какого-то там тральщика, сцепившегося на этот раз из-за рыбаков.

Противостояние продолжалось уже восьмой час, когда марокканские корабли поворотом «все вдруг» отвернули в сторону и стали удаляться от нашего конвоя.

Команды «Ачинска» и «Домодедово» ликовали, задиристо просили черноморцев поделить оружие, обещали угостить бананами и не только. А моряки устали, проголодались и хотели получить хотя бы свой воскресный обед.

Рыбаки слово свое не сдержали. Кто знает, может, поэтому на них день за днем стали сыпаться несчастья: погиб по неосторожности четвертый механик «Ачинска», потеряли сеть, судовая собака погибла, попав в ленту транспортера, пришло известие об ограблении дачи капитана. Все это, в конце концов, заставило их покинуть район промысла и вернуться в свои базы.

Недолго оставалось защищать советское рыболовство и «Разведчику». В декабре все советские корабли стали отзываться с боевой службы. Они возвращались домой, чтобы там встретить конец своей державы. Командир написал наградное представление на отличившихся: штурмана Дмитрия Самохвалова, минера Сергея Бекеша и многих других отважных моряков, но, как потом оказалось, все было безрезультатно – к моменту возвращения корабля в Севасто-

поль не стало самой страны, чьи траулеры экипаж тральщика настырно защищал в Южной Атлантике. Не признаны моряки «Разведчика», принявшие бой с эритрейцами 14 мая 1990 года, и участниками боевых действий. Та операция просто не попала в рамки соответствующей директивы, определявшей районы боевых действий до 1979 года. К несчастью, у России слишком много сынов, претендующих на статус граждан, защищавших ее интересы в бою. Никак не затухают на ее теле «горячие точки» боли. Видно, на всех ее забытых бойцов так и не хватит ни наград, ни удостоверяющих «корочек», ни скромных льгот.

Командир Крымской ВМБ контр-адмирал Борис Кожин, встречавший МТЩ «Разведчик» с боевой службы, через некоторое время возглавил образованные ВМС Украины. Подчиненная ему часть ОВРа должна была, по его замыслу, стать в их строительстве первым кирпичом. Однако твердой волей моряков-овровцев и их командира, капитана 1 ранга Евгения Орлова, она стала одним из первых неприступных редутов в борьбе за сохранение для России ее Черноморского флота.

Из того противостояния, уже с бывшими сослуживцами, длившегося пять с половиной лет, экипаж морского тральщика «Разведчик» на этот раз не вышел победителем. В году флотораздела выпускник ВМА капитан 2 ранга В. Носенко, не удовлетворенный предложениями кадровых органов ЧФ, перешел в новообразованные ВМС Украины. А при разделе Черноморского флота в 1997 году участвовал в приемке тральщика в состав украинских ВМС под именем «Черкаск».

Иногда корабль можно увидеть на внутреннем рейде Севастопольской бухты. Этот тральщик остается узнаваемым, несмотря на то, что он, как и другие украинские корабли окрашен в темно-серый цвет и на крыльях его ходового мостика уже не горит его знаменитая звезда.

Членам экипажа «Разведчика» пришлось продолжить службу на других кораблях и в частях Черноморского флота. А 14 мая его моряки стараются собраться вместе в одном из сквериков севастопольского парка Победы. Но на эту встречу удается выбраться далеко не всем.

В. ИВАНОВ

Критика и библиография

О книге адмирала И. В. Касатонова «Командую флотом»

Представляемый российскому читателю новый известный российского флотоводца адмирала Игоря Владимировича Касатонова «Командую флотом» посвящен одной из интереснейших страниц истории отечественного ВМФ – боевой деятельности и развитию Черноморского флота в послевоенный период XX века. Данное издание имеет подзаголовок «С.Г.Горшков и его адмиралы в период «холодной войны».

Весьма подробно, с использованием большого документального материала, автор останавливается на деятельности шести командующих Черноморским флотом в послевоенное время. Особенно интересны для читателей будут страницы, посвященные Адмиралу флота Советского Союза С.Г.Горшкову. Ведь свое становление как командующего флотом будущий главнокомандующий ВМФ прошел именно на Черном море. Именно здесь С.Г.Горшков развил в себе те качества, которые позволили ему в дальнейшем на протяжении трех десятилетий успешно руководить ВМФ СССР. Именно этот период отечественного флота И.В.Касатонов характеризует, как переход от эры линкоров к эре авианосцев».

В этот исторический период наш ВМФ стал по-настоящему океанским и ракетно-носным. Именно тогда появились атомные подводные лодки, дальняя ракетно-носная авиация, корабли океанской зоны и авианосцы, а наши соединения стали выполнять задачи боевой службы в самых отдаленных точках Мирового океана. При этом немало страниц автор уделяет и незаслуженно забытым ныне страницам истории Черноморского флота – такой, например, как разработка и подготовка Босфорской десантной операции, утверждению советского ВМФ на Средиземном море.

Как всегда, адмирал И.В.Касатонов имеет свой взгляд на события, не всегда со-



впадающий с официальной точкой зрения. Автор смело полемизирует с известными авторитетами, не боится порой весьма редких оценок тех или иных событий в жизни флота, убедительно отстаивает свое мнение. Видна долгая и кропотливая работа с архивным материалом, объективное осмысление не только прошлого, но и настоящего нашего флота. Уже с первых страниц книги чувствуется, что автор ее – не сторонний наблюдатель, а флотоводец с большой буквы. Проблемы

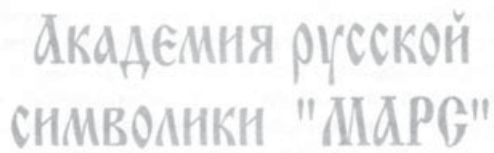
военно-морского искусства, оперативная и боевая подготовка, организация штабной работы, особенности отечественного кораблестроения и перспективы развития флота – вот вопросы, которые волнуют автора. Все это делает новую книгу И.В.Касатонова особенно интересной и полезной.

Значительная часть произведения посвящена матросам, офицерам и адмиралам Черноморского флота – тем, кто своим трудом десятилетиями укрепил оборону южных морских рубежей нашего Отечества. С большой теплотой и уважением рассказывает И.В.Касатонов о нескольких поколениях черноморцев, об их семьях, известных флотских династиях. Много нового узнают читатели о личной жизни бывших командующих Черноморским флотом в главе, где собраны воспоминания членов их семей.

Отличительной особенностью издания является и большой объем уникального исторического фотоматериала. Многие фотографии опубликованы впервые.

Главный же вывод книги адмирала И.В.Касатонова «Командую флотом» таков: Черноморский флот России должен жить, и он будет жить. Поручкой тому – вся его долгая и героическая история.

Капитан 1 ранга В. ШИГИН



Москва, Локомотивный проезд, дом 21а, ком. 304. Тел.: 482-44-18, 482-40-03



118-Й СЕЗОН ЧЕРНОМОРСКИХ ЯХТСМЕНОВ

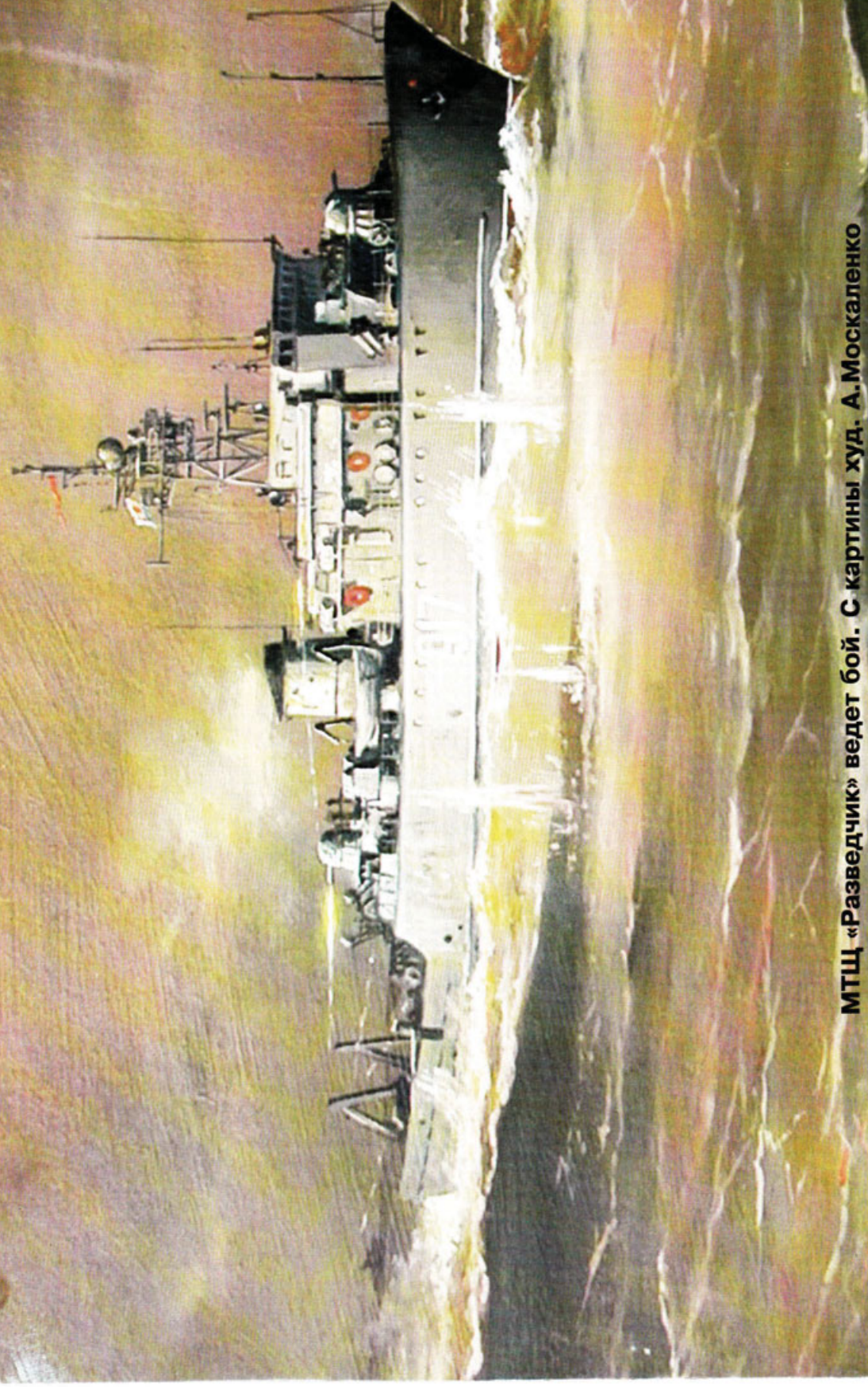


- ♦ Начальник 57-го яхт-клуба полковник Н.Щасный
Гонки яхт
- ♦ Ольга Горбрых – победитель первенства России
среди юношей и девушек, обладатель кубка между-
народной регаты
- ♦ Победители первенства Вооруженных сил РФ по пар-
усному спорту среди юношей Л.Ситникович, А.Сад-
чиков, И.Ефремов, М.Бондарь, старший тренер мас-
тер спорта Э.Юрченко
- ♦ Гребцы морских ялов – 12-кратные чемпионы РФ
по гребле
- ♦ Победа!

Фото Ю.Пахомова

ISSN 0134 - 9236. Морской сборник. 2004 № 10. 1-96.

Индекс 70549



МТЩ «Разведчик» ведет бой. С картины худ. А. Москаленко