

Журнал Военно-Морского Флота

МОРСКОЙ СБОРНИК



11.2001

ISSN 0134-9236

Издается с марта 1848 г.



**19 ноября -
День ракетчика
и артиллериста
ВМФ**



- *Ракетный пуск*
- *У башни главного калибра*
- *На боевой позиции*
- *Старт ракеты*





МОРСКОЙ СБОРНИК

ЖУРНАЛ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Ноябрь 2001 г.

11 (1860)

Издается с марта 1848 г.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

В.В. Остапенко
(главный редактор)
В.А. Айнбунд
Е.Г. Бабинов
М.К. Барсков
Г.Л. Бутаков
В.П. Касьянов
Ю.М. Кононов
О.Н. Лазарев
Н.И. Мазин
Ю.Г. Михайлов
М.С. Монаков
Н.И. Новиков
С.И. Овчар
(ответственный
секретарь)
Л.Г. Сидоренко
И.Б. Сидоров
(первый заместитель
главного редактора)
К.П. Собора
(заместитель главного
редактора)
И.И. Тынянкин
В.М. Федоров
Г.Ю. Шараевский
И.Т. Шевченко
В.В. Шигин
П.С. Шилов
В.С. Ярыгин

УЧРЕДИТЕЛЬ
МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

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

Адрес редакции:
Москва, ул. Спартаковская, 2
Для переписки:
103175, Москва, К-175,
"Морской сборник"
E-mail:
morskoy-sbornik@mtu-net.ru
Телефон:
830-33-24
Свидетельство о регистрации
№ 01982 от 30.12.1992 г.

Сдано в набор 20.09.2001 г.
Подписано к печати 21.10.2001 г.
Формат бумаги 70 x 108 1/16
Бумага офсетная.
Сл. печ. л. 8,4 + вклейка 1/4
Худ. кр.-отт. 14,88.
Уч.-изд. л. 10,9.
Заказ № 552
Тираж 7800 экз.
Офсетная печать.
В розницу цена свободная

Отпечатано в ФГУП
издательство и типография
газеты "Красная звезда"
123007, Москва,
Хорошевское шоссе, 38

© "Морской сборник", 2001

СОДЕРЖАНИЕ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ	3
В.Еремин. Подготовка иностранных специалистов в Военно-морской академии России	10
ВРЕМЯ И ФЛОТ	
О.Шкирятов, В.Хянинен. Защита российских интересов в Прикаспийском регионе	12
Л.Горожанин. Основы взаимодействия государственных и негосударственных структур в процессе строительства ВМФ	20
Ю.Михайлов. Сегодняшний день и перспективы противопожарной защиты в ВМФ	26
ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ	
В.Ярыгин. Молодые офицеры: начало службы и ее перспективы	29
Е.Серба. Каким быть флотскому тылу?	33
И.Лоджевский. Элементы глубинного геологического строения океаносферы по геофизическим данным	40
Я.Арефьев, А.Кривуля, С.Петров, Я.Залевский. Вклад специалистов НИИ ВМФ в создание корабельной атомной энергетики	46
ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ	
К.Лобков. Уроки похода в Индию	55
В.Иванов. С пользой и во славу России	60
ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ	
Н.Литковец, Н.Кузьмина. В интересах флота. Нештатно	68
В.Бакин, Е.Варнавских, С.Валюнин, Ю.Мацуль. Компьютерная технология развития профессиональной активности офицерского состава	70
ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ	
О.Моисеенков. Морская пехота США	74
Новости ВМС иностранных государств	80
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ	
С.Бережной. Династии имен	81
КАЮТ-КОМПАНИЯ МАРИНИСТОВ	
Р.Фарри. Путешественники по Арктике	86
В.Реданский. Сказание о Владимире Дале - Казаке Луганском, или "Живучи оглядывайся"	89
ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ	
Ю.Кононов. Ради исторической правды!	95

На первой странице обложки: В район учений. Фото Ю.Пахомова

Поздравление Главнокомандующего ВМФ России

Уважаемые товарищи!

Традиционно, 30 октября, в России отмечается знаменательная дата - принятие Боярской думой решения о создании регулярного Военно-Морского Флота. 305 лет минуло с тех пор, как пророческие слова "Морским судам - быть!" провозгласили начало морского могущества России.

Для всех, кто связал свою судьбу со служением Отчизне на морях, - это особое событие. Как никогда, в этот день мы чувствуем себя сопричастными к победам при Корфу, Чесме, Гангуте и Синопе, к трагедии Цусимы и доблести "Варяга", к героическим свершениям краснофлотцев и командиров Великой Отечественной войны, к самоотверженности тех, кто строил и выводил на просторы Мирового океана атомный ракетноносный флот, к славе флагов, реющих над кораблями и подводными лодками Великой морской державы.

И сегодня, как бы ни было трудно, флот продолжает жить и остается надежным инструментом в руках государства.

Спасибо всем, адмиралам и офицерам, матросам и ветеранам, судостроителям и гражданскому персоналу за то, что в это непростое время вы сохранили флот, его дух и традиции.

Желаю вам крепкого здоровья и благополучия, оптимизма и веры в будущее флота России!

Честь имею,

Главнокомандующий
Военно-Морским Флотом



адмирал флота В.И.Куроедов

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 "ЗА ВОЕННЫЕ ЗАСЛУГИ"

ВИНОГРАДОВА Владимира Ивановича - капитана 1 ранга
ЖЕЛЕЗНЯКОВА Алексея Михайловича - капитана 1 ранга
ЖЕРИНА Геннадия Петровича - контр-адмирала
КЛЕПИКОВА Константина Витальевича - капитана 1 ранга
СУББОТИНА Андрея Николаевича - капитана 1 ранга
ТЕМЕРЕВА Николая Ивановича - контр-адмирала
ТЕРЕНТЬЕВА Игоря Вячеславовича - капитана 1 ранга
ЯКИМЧУКА Виктора Петровича - контр-адмирала

ОРДЕНОМ ПОЧЕТА

ЖУКОВА Александра Владимировича - генерал-майора
КИЧАЕВА Владимира Анатольевича - капитана 1 ранга
МАЛАХОВА Владислава Владимировича - полковника
ЧУФЫРИНА Владимира Константиновича - капитана 1 ранга

МЕДАЛЬЮ ОРДЕНА "ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ" II СТЕПЕНИ

ВЕРПЕКУ Александра Петровича - капитана 1 ранга
ГАЛОВА Валентина Николаевича - подполковника
ГЕРАСИМОВА Александра Александровича - капитана 2 ранга
ГИМАТДИНОВА Валерия Шавкатовича - подполковника
ДАНДАМАЕВА Анзора Гасановича - капитана 3 ранга
КИСЕЛЕВА Владимира Владимировича - капитана 1 ранга
ЛЯПИНА Зинура Гусейновича - контр-адмирала
МИЛЬЧЕНКО Валерия Алексеевича - капитана 2 ранга
МЯГКОВА Александра Петровича - капитана 2 ранга
НИКОЛАЕВА Алексея Максимовича - полковника
ПОПЛАВСКОГО Анатолия Николаевича - капитана 1 ранга
РОДЗИНА Владимира Николаевича - капитана 1 ранга
СЕЛИВЕРСТОВА Игоря Петровича - капитана 1 ранга
ЧИЛИКИНА Николая Александровича - капитана 2 ранга
ШУМАКОВА Геннадия Александровича - капитана 1 ранга
ЩЕРБАКОВА Андрея Валентиновича - капитана 1 ранга

МЕДАЛЬЮ СУВОРОВА

НИКИФОРОВА Валерия Витальевича - старшего прапорщика
ТРАКТИРКИНА Олега Борисовича - старшего прапорщика

Присвоить почетное звание:

"ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВОЕННЫЙ СПЕЦИАЛИСТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

НЕЩЕРЕТУ Александру Ивановичу - вице-адмиралу
ХАРИТОНОВУ Виктору Николаевичу - генерал-майору

Москва, Кремль
29 сентября 2001 года
№1169

НАЗНАЧЕНИЯ

- Капитан 1 ранга АЛЛАКУЛИЕВ Юрий Борисович - начальником связи Тихоокеанского флота.
- Контр-адмирал БАГЛАЕВ Анатолий Владимирович - начальником тыла - заместителем командующего Северным флотом по тылу.
- Полковник ГУЛЯЕВ Виктор Васильевич - начальником автомобильной и бронетанковой службы Балтийского флота.
- Контр-адмирал ДОЛБНЯ Александр Григорьевич - начальником научно - исследовательского центра (связи) 24-го Центрального научно-исследовательского института Министерства обороны РФ.
- Полковник ЗАСТАВСКИЙ Александр Николаевич - начальником штаба - первым заместителем начальника сухопутных и береговых войск Военно-Морского Флота.
- Контр-адмирал КОЛОТЫГИН Константин Сергеевич - начальником организационно-мобилизационного управления Главного штаба Военно-Морского Флота.
- Вице-адмирал ОРЛОВ Евгений Васильевич - заместителем командующего Черноморским флотом.
- Контр-адмирал ПЕПЕЛЯЕВ Владимир Викторович - начальником Центрального командного пункта Военно-Морского Флота.
- Капитан 1 ранга ПОЛЯНСКИЙ Игорь Леонидович - первым заместителем начальника организационно-мобилизационного управления Главного штаба Военно-Морского Флота.
- Вице-адмирал ПОПОВ Владимир Федорович - начальником штаба - первым заместителем начальника тыла Военно-Морского Флота.
- Контр-адмирал РОГАТИН Владимир Иванович - командиром Новороссийской военно-морской базы Черноморского флота.
- Генерал-майор СОКУШЕВ Борис Филагриевич - командующим сухопутными и береговыми войсками - заместителем командующего Балтийским флотом по сухопутным и береговым войскам.
- Капитан 1 ранга ТИХОМИРОВ Евгений Владимирович - начальником службы радиационной, химической и биологической защиты Военно-Морского Флота.
- Капитан 1 ранга ШАМАРДИН Владимир Алексеевич - начальником управления кадров Черноморского флота.

Москва, Кремль
29 сентября 2001 года
№ 1169

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В. ПУТИН

Приказом Главнокомандующего ВМФ РФ от 17 сентября 2001 г. старший лейтенант медицинской службы ЛОКШИНА Елена Борисовна назначена старшим инспектором 4-й Центральной СВК ВМФ с присвоением воинского звания капитан медицинской службы.

ПРЕСС-СЛУЖБА ВМФ СООБЩАЕТ

11 октября в Москве состоялась пресс-конференция, посвященная началу второго кругосветного плавания яхты клуба "Приключение" (руководитель - Д.Шпаро) "Апостол Андрей" под патронатом Главнокомандующего Военно-Морским Флотом. Намечено, что яхта "Апостол Андрей" обогнет западное полушарие, пройдет из Санкт-Петербурга через Атлантический океан, придет в Антарктиду, затем продолжит путь по Тихому океану к Аляске и пройдет вдоль Аляски и проливами Канадского арктического архипелага. Таким образом, "Апостол Андрей" станет первой российской яхтой, прошедшей северо-западным маршрутом и, по результатам первого и второго плаваний, первой яхтой в мире, которая обойдет Северный Ледовитый океан по периметру.

14 октября яхта "Апостол Андрей" (капитан яхты - Н.Литау, экипаж - 5 человек) вышла из Санкт-Петербурга и начала кругосветное плавание.

ВЕСТИ С ФЛОТОВ

СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ

Успешно закончена операция по подъему АПЛ "Курск". 11 октября завершил работу международный пресс-центр в Мурманске, который освещал ход операции.

В настоящее время ведутся доковые работы для последующей утилизации АПЛ.

ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ

Во Владивостоке состоялось собрание делегированных представителей ведущих морских вузов Дальнего Востока: Тихоокеанского военно-морского института им. С.О.Макарова, Дальневосточного государственного технического рыбохозяйственного университета и Морского государственного университета им. Г.И.Невельского. На заседании принято решение об образовании Дальневосточной секции морского отделения Академии военных наук. Ученые морских вузов Дальнего Востока, среди которых четверо - заведующие кафедрами, трое - заканчивают работу над докторскими диссертациями, определили главную задачу секции - содействие реализации Морской доктрины Российской Федерации в регионе. Морская доктрина РФ на период до 2020 г., утвержденная Президентом Российской Федерации 27 июля 2001 г., включает в себя такие функциональные направления национальной морской политики, как морские перевозки; освоение и сохранение ресурсов Мирового океана, в том числе морское промышленное рыболовство; совершенствование научной и осуществление военно-морской деятельности. Также в содержании национальной морской политики определены и региональные направления, причем отмечено, что значение тихоокеанского побережья для России огромно и продолжает возрастать. Именно поэтому созданное общественное объединение включает в себя ученых Министерства обороны, Министерства транспорта и Государственного комитета по рыболовству, работающих в Дальневосточном регионе. В качестве привлекаемых членов в секцию также вошли: начальник отдела портов и морского транспорта - заместитель председателя комитета судоходства, портов, связи и транспорта администрации Приморского края А.Логинов, главный штурман ТОФ контр-адмирал Е.Худояров, начальник отделения военно-научной и военно-исторической работы оперативно-го управления штаба ТОФ капитан 1 ранга Д.Веревкин и начальник факультета военного обучения Дальневосточного государственного технического университета контр-адмирал Е.Лапуцкий. Председателем Дальневосточной секции морского отделения Академии военных наук избран профессор А.Ульянов.

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ

Под руководством командующего ЧФ адмирала В. Комоедова, состоялось подведение итогов осеннего сбор-похода кораблей и сил ЧФ. В лучшую сторону были отмечены корабли охраны водного района капитана 1 ранга С.Грица. Экипажи тральщиков и малых противолодочных кораблей уверенно справились с поставленной задачей.

Высоких оценок заслужили также морские авиаторы генерал-майора А.Быкова, морские пехотинцы полковника О. Рослякова, десантные корабли капитана 1 ранга В.Куликова, флотский тыл капитана 1 ранга А.Белкина, подводники капитана 1 ранга И.Леухина.

Конструктивной критике на подведении итогов подверглись воины береговых войск генерал-майора А.Кочешкова, противолодочники капитана 1 ранга А.Подложного. Конкретные замечания были высказаны морякам Новороссийской ВМБ, техническому управлению, отделу ракетно-артиллерийского вооружения, минно-торпедному отделу.

На подведении итогов было отмечено, что взыскательный разговор не умаляет того большого дела, которое черноморцы сделали коллективно.

Сторожевой корабль "Пытливый" под флагом командующего ЧФ адмирала В.Комоедова и СКР "Сметливый" приняли участие в российско-украинских учениях "Фарватер мира-2001". Совместно с фрегатом ВМС Украины "Гетьман Сагайдачный" под флагом главнокомандующего ВМСУ адмирала М.Ежеля корабли выполнили совместное противолодочное упражнение во взаимодействии с морской авиацией Украины и России.

Из дальнего плавания по Средиземному морю вернулся флагман Черноморского флота гвардейский ракетный крейсер "Москва", которым командует гвардии капитан 1 ранга А.Железняков. Крейсер прошел под флагом командира похода начальника штаба ЧФ - первого заместителя командующего ЧФ вице-адмирала А.Татарина более 4 тыс. миль, осуществил заходы в порты Канн и Тулон (Франция), Ла-Гулетт (Тунис) и Бриндизи (Италия). Все задачи боевой подготовки гвардейцы решили с высокими результатами. Восемь лейтенантов выпуска 2001 г. сдали зачеты на самостоятельное управление подразделением, на допуск к несению дежурств и выполнению обязанностей вахтенного офицера при стоянке корабля на якоре.

Морской тральщик "Железняков" Новороссийской ВМБ под командованием капитана 3 ранга А. Вьюкова принял участие в первом развертывании черноморской военно-морской группы оперативного взаимодействия. Соглашение о создании ЧВМГ ОБ ВМС Причерноморских государств было подписано в Стамбуле 2 апреля с.г. Кроме российского тральщика в состав ЧВМГ вошли фрегат "Смелый" ВМС Болгарии, фрегат УРО "Масслеариу" ВМС Румынии, фрегат УРО "Фатих" ВМС Турции, МТЩ "Черкассы" ВМС Украины и ПКА "Кутаиси" ВМС Грузии. По прибытии в ГВМБ ВМС Турции Гельджюк командиры кораблей нанесли визиты командующему ВМС Турции армейскому адмиралу Б. Алпкая и командиру ГВМБ Гельджюк бригадному адмиралу Р.Гюмеру. В порту был проведен ряд учений по связи и учение по борьбе за живучесть.

27 сентября в ГВМБ Гельджюк состоялась церемония развертывания ЧВМГ ОБ, в которой от Российской Федерации принял участие командующий Черноморским флотом адмирал В. Комоедов.

После официальной церемонии развертывания корабли-участники перешли под оперативное командование командующего ЧВМГ ОБ.

В период с 29 сентября по 6 октября с.г. корабли ЧВМГ посетили Варну, Констанцу и Одессу. В соответствии с планом боевого взаимодействия под руководством командиров кораблей той страны, в порту которой находилась группировка, были проведены учения по связи и борьбе за живучесть.

7 октября корабли ЧВМГ ОБ вышли из Одесского порта и взяли курс на Новороссийск. В море состоялись учения по проводке кораблей за тралами, тактическому маневрированию, связи, отработаны учебные поисково-спасательные мероприятия.

Плавмастерская под командованием капитана 2 ранга Н.Рябова вернулась в базу после нескольких месяцев работы в море. Еще будучи в дальнем плавании командир ПМ-138 был назначен на должность командира дивизиона судов обеспечения. Моряков ПМ-138 сменил в Средиземном море экипаж ПМ-56 капитана 2 ранга Ш.Джафарова.

14 октября БДК "Цезарь Куников" под командованием капитана 3 ранга С. Синкина, совершил переход в греческий порт Пилос для участия в праздновании 174-й годовщины Наваринского сражения. Командиром похода назначен командир дивизии надводных кораблей контр-адмирал В. Васюков, начальником походного штаба - капитан 1 ранга В. Куликов. Это пятый визит корабля ЧФ в Грецию посвященный памяти о победе русского морского оружия, но за 15-летнюю биографию БДК "Цезарь Куников" такую почетную миссию выполняет впервые.

В Севастопольском драматическом театре им. Б. Лавренева Черноморского флота Российской Федерации состоялась пресс-конференция, посвященная началу 70-го театрального сезона. На вопросы журналистов ответили начальник театра капитан 2 ранга С. Тырса и главный режиссер, залуженный деятель искусств Украины, лауреат Госпремии Автономной республики Крым Ю. Гранатов.

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

Командующий Балтийским флотом вице-адмирал В. Валув и заместитель премьер-министра Республики Башкортостан Ф. Ямалтдинов подписали договор о шефстве правительства республики над малым противолодочным кораблем, который вот уже более двух лет носит на борту ее имя. Глава правительственной делегации республики на встрече с командованием сказал, что Башкортостан придает очень большое значение установлению тесных шефских связей с военными морями. Сегодня более 500 уроженцев республики проходят службу на Балтике. И президент, и правительство стремятся оказывать всемерную помощь воинским коллективам для того, чтобы служба у ребят складывалась достойно. В рамках подписанного договора шефы намерены осуществить ряд программ по оказанию материальной помощи экипажу МПК "Башкортостан", решению социально-бытовых и жилищных проблем уволенных в запас военнослужащих. Также было решено, что сотрудничество не ограничится шефством над одним кораблем БФ.

120 тыс. рублей из внебюджетных средств выделила мэрия города Калининграда на оборудование актового зала в здании штаба сухопутных и береговых войск БФ. На эти деньги были приобретены материалы, звуковая аппаратура и светильники. Все работы по созданию нового интерьера выполнены руками военнослужащих. После двухмесячного перерыва в преобразившемся до неузнаваемости зале прошло заседание военного совета сухопутных и береговых войск БФ. Военнослужащие поблагодарили мэра областного центра капитана 1 ранга запаса Ю. Савенко за оказанную помощь.

14-16 сентября состоялся визит на флот отряда кораблей ВМС ФРГ в составе плавбазы "Донау" и ракетных катеров "Буссард" и "Гайер". Немецкие корабли ошвартовались в рыбном порту в Калининграде.

Состоялся визит на Балтийский флот делегации военно-морских сил Дании во главе с командующим ВМС контр-адмиралом Т.С. Йоргенсоном. На встрече с командованием БФ были обсуждены вопросы развития двустороннего сотрудничества флотов, оказания помощи терпящим бедствие на море, экологические проблемы. Гости в сопровождении командующего БФ вице-адмирала В. Валуева посетили Балтийскую ВМБ. После знакомства с кораблями датские моряки побывали на полигоне Хмелевка, где наблюдали за проведением учебного занятия в подразделении морской пехоты по отработке действий при овладении населенным пунктом. На следующий день контр-адмирал Т.С. Йоргенсон и сопровождающие его лица посетили полк морской авиации БФ.

БПК "Адмирал Левченко" совершил межфлотский переход из Балтийска в Севастополь, пройдя по Балтийскому, Северному, Норвежскому и Баренцеву морям более двух тысяч миль. Состоялось возложение венков в Баренцевом море в память о погибшем в годы Великой Отечественной войны экипаже корабля "Бриллиант".

16 сентября 2001 г. в г.Сестрорецке состоялось открытие часовни памяти моряков-подводников отечественного флота. Чин освящения православной часовни во имя Святого Николая Чудотворца совершил протоиерей Сергей Коломиец.

В основание часовни, построенной по инициативе ветеранов-подводников, заложена земля с мест строительства и базирования подводных лодок: из Санкт-Петербурга, Северодвинска, Комсомольска-на-Амуре, Сормово, Магадана, Грехи, Видяево, Оленьей губы, Лиинахамари, Гаджиево, Кронштадта, Севастополя, Рыбачьего (Камчатка). На стенах часовни установлены памятные доски с наименованиями подводных лодок Российского флота, погибших в XX веке.

На церемонии освящения часовни присутствовали губернатор Санкт-Петербурга В.Яковлев, командир Ленинградской военно-морской базы вице-адмирал А.Корнилов, председатель оргкомитета по строительству часовни адмирал В.Иванов, легендарный конструктор стрелкового оружия генерал-лейтенант М.Калашников, глава территориального управления Курортного административного района Санкт-Петербурга А.Беглов, представители общественности и средств массовой информации, а также начальник Кронштадтского Морского завода капитан 1 ранга Н.Шокало и предприниматель А.Шкваров, оказавшие благотворительную помощь в строительстве часовни памяти моряков-подводников.

27 сентября в Санкт-Петербурге прошли Константиновские чтения, организованные Российским государственным архивом Военно-Морского Флота и Центральным военно-морским музеем. Доклады участников чтений были посвящены роли Морского ведомства, возглавляемого генерал-адмиралом Российского флота Великим князем Константином Николаевичем, в служении Санкт-Петербургу во второй половине XIX века.

Следует отметить, что тематика докладов была многоплановой. Участники чтений рассмотрели состояние отечественного флота после Восточной (Крымской) войны 1853-1856 гг., значение Санкт-Петербурга как военно-морского форпоста на Балтике и центра подготовки военно-морских кадров, роль науки и промышленности в эпоху преобразований Великого князя Константина Николаевича, заслуги военно-морской медицины в оказании врачебной помощи петербуржцам.

В сентябре в Санкт-Петербурге состоялся фестиваль "Виват, кадеты!", в котором приняли участие воспитанники Суворовского и Нахимовского училищ, пяти кадетских корпусов, а также специализированного класса МЧС. Участники фестиваля, организованного командованием ЛВО и правительством Санкт-Петербурга, померялись силами в многочисленных спортивных состязаниях, а также совершили торжественное прохождение перед петербуржцами и гостями города.

В рамках кадетского праздника в Центральном военно-морском музее состоялось расширенное заседание представителей партии "Единство", на котором обсуждался вопрос активизации военно-патриотического воспитания российской молодежи.

10 сентября 2001 г. в Санкт-Петербурге на судостроительном заводе "Северная верфь" состоялась церемония закладки третьего судна серии универсальных сухогрузов проекта "Валдай" смешанного "река-море" плавания, строительство которых завод осуществляет по заказу Северо-Западного пароходства.

Значимость данного проекта заключается в том, что впервые за последнее десятилетие отечественное пароходство заказало суда отечественному предприятию и намерено их строить на отечественные деньги. Общий объем кредитования в рамках данного проекта составит 49 млн. долларов.

Следует отметить, что строительство сухогрузных универсальных судов проекта "Валдай" для Северо-Западного пароходства осуществляется при поддержке Правительства Российской Федерации и по благословению Святейшего Патриарха Московского и всея Руси Алексия II, совершившего 10 сентября чинопоследование освящения закладки третьего заказа серии. Теплоходу было присвоено имя Святителя Алексия - Митрополита Московского и всея Руси, канонизированного в 1439 г.

Его Святейшество Алексей II в своем слове отметил, что молитвами Святителя Алексия утверждается Русь, и выразил уверенность, что Россия вновь станет великой морской державой. После завершения чинопоследования освящения судна Святейший Патриарх Московский и всея Руси Алексей II передал генеральному директору судостроительного завода "Северная верфь" В.Венкову образ Святителя Алексия.

В церемонии закладки теплохода "Святитель Алексей" приняли участие заместитель полномочного представителя Президента Российской Федерации по Северо-Западному федеральному округу Л.Совершаева, губернатор Санкт-Петербурга В.Яковлев, заместитель министра транспорта Н.Смирнов, командир Ленинградской военно-морской базы вице-адмирал А.Корнилов, председатель Морского научного комитета контр-адмирал Л.Сидоренко, главный советник государственной компании "Рособоронэкспорт" И.Белоусов, генеральный директор холдинга "Новые программы и концепции" Б.Кузык, а также представители общественности и средств массовой информации.

(Фоторепортаж смотрите на цветной вклейке)

ПАМЯТНИК РОССИЙСКОМУ АДМИРАЛУ

В норвежском городе Ставангер, что на юго-западе страны, открыт памятник российскому адмиралу Корнелиусу Крюйсу. Крюйс был одним из первых адмиралов русского флота, прослужившим ему верой и правдой тридцать лет - с 1697 по 1727 год, до самой своей кончины. В период становления флота Корнелиус Крюйс стал одним из ближайших сподвижников Петра Великого.

Почему же памятник российскому адмиралу установлен именно в Ставангере? Дело в том, что в 1655 г. он родился и 14 лет прожил в этом городе. Его настоящее имя - Нильс Ульсен. В 1668 году поступил на службу в голландский торговый флот, где и принял более привычное для голландцев имя Корнелиус Крюйс. Там, в "Стране тюльпанов", молодого способного моряка заметил и пригласил на русскую службу Петр I.

В 1993 году в Ставангере представителями общественности и деловых кругов был основан Фонд Корнелиуса Крюйса. Он стал инициатором нескольких конференций, цель которых - изучение жизни и деятельности адмирала и установление тесных связей между Россией и Норвегией.

Памятник адмиралу Крюйсу (в полный рост) выполнен в бронзе норвежским скульптором Пером Унгом. Церемонию открытия возглавил мэр города господин Лейф Йохан Севланд. На церемонии присутствовали российский посол Юлий Квицинский, командующий и офицеры ВМС Норвегии. Присутствовали также норвежские ветераны флота и потомки родственников адмирала Крюйса.

Монумент установлен в центре Ставангера, откуда открывается вид на фьорд.



ПОДГОТОВКА ИНОСТРАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ В ВОЕННО-МОРСКОЙ АКАДЕМИИ РОССИИ

Российская Военно-морская академия - одно из старейших учебных заведений по подготовке военных специалистов высшей квалификации. В феврале 2002 года академии исполнится 175 лет. Более 55 лет ВМА занимается подготовкой офицеров флотов дружественных стран.

Академия - это особое учреждение, где слушатели приобретают умение мыслить оперативными и тактическими категориями, управлять силами, строить новые корабли, совершенствовать морское оружие, вести научные исследования. Иностранные военнослужащие обучаются в ВМА в единой системе с российскими офицерами при полном сроке обучения 2 года или на академических курсах при сроках обучения от трех месяцев до одного года. В академии обосновываются способы боевого применения новейших систем вооружения, экспортируемых Россией за рубеж. При этом учитывается, что российская судостроительная промышленность может поставлять на экспорт эскадренные миноносцы, фрегаты, корветы, боевые и патрульные катера, минно-тральные корабли, корабли на воздушной подушке, экранопланы и подводные лодки.

Военно-морская академия поддерживает тесные творческие связи с Генеральным штабом Вооруженных Сил, Главным штабом Военно-Морского Флота, со штабами флотов, учебными заведениями, с научными организациями Министерства обороны, Российской академией наук, а также с рядом зарубежных учебных и научных организаций.

Для проведения учебного процесса и научных исследований в составе академии имеется 48 кафедр и 5 факультетов - командный, факультет вооружения, кораблестроения, радиоэлектроники, подготовки иностранных офицеров и академические курсы.

Офицеры отечественного и иностранных флотов получают в академии подготовку по 32 специальностям командного, командно-инженерного и инженерного профилей, охватывающих все важнейшие направления военно-морского профессионального об-



разования.

Общепризнано, что по качеству подготовки иностранных специалистов Военно-морская академия занимает ведущее место среди подобных учебных заведений, поэтому выпускники академии, являясь специалистами широкого профиля, чувствуют себя уверенно при исполнении руководящих должностей в войсках, на флотах, в правительственных учреждениях и международных организациях.

Качественное обучение слушателей осуществляет высококвалифицированный профессорско-преподавательский состав. Большинство преподавателей имеют значительный опыт службы на флоте и высокую научную квалификацию. Обучение российских и иностранных слушателей академии в настоящее время проводят 18 академиков, 6 членов-корреспондентов, 13 заслуженных деятелей науки и техники Российской Федерации, 63 доктора наук (профессора) и свыше 230 кандидатов наук (доцентов). Укомплектованность академии дипломированными учеными в настоящее время составляет 90 процентов. Повышению научной квалификации преподавателей уделяется особое внимание.

Индивидуальная работа профессорско-преподавательского состава с иностранными слушателями позволяет им быстрее адаптироваться к академической обстановке. В любое время слушатель может получить консультацию по интересующему его вопросу.

Предварительная подготовка в течение года и регулярные занятия по русскому языку позволяют слушателям свободно воспринимать лекции и вырабатывать навыки и умения на практических занятиях. На краткосрочных курсах слушатели могут обучаться на иностранном языке (английский, немецкий, испанский, арабский, китайский, фарси) через переводчика. На занятиях по русскому языку слушатели изучают оперативно-тактическую терминологию, а также знакомятся с культурой и бытом народов России.

Для более целенаправленной подготовки слушателей-иностранцев командно-штабной специализации в 1987 г. в академии создана специализированная кафедра тактики и оперативного искусства. Первым начальником кафедры был назначен заслуженный деятель науки и техники, доктор военных наук РФ В.Цыпышев. Кафедра обеспечивает строгую логическую последовательность изучения оперативно-тактических дисциплин, при которой исключается дублирование, координируется работа всех кафедр академии, привлекаемых к обучению иностранных военнослужащих. Для выработки у слушателей навыков в управлении силами на занятиях решаются комплексные оперативно-тактические учебные задачи с использованием электронно-оптического тренажера, воспроизводящего действия более пятисот целей. Мощная компьютерная база академии позволяет слушателям быстро и эффективно производить тактические и инженерные расчеты в ходе учебного процесса, при выполнении дипломных работ и проведении научных исследований. В академии систематически обновляются учебники, учебно-методические материалы и учебно-лабораторная база с учетом развития вооружения, техники и современных взглядов на ведение боевых действий на море.

Обучение слушателей проводится также с учетом национальных и военно-географических особенностей ТВД их флотов, что отражается в решениях на применение сил и средств вооруженной борьбы на море. Программа обучения согласуется командованием академии с командованием национальных флотов и может быть уточнена в процессе занятий. Основная профессиональная образовательная программа включает изучение организационно-управленческих проблем, гуманитарных, социально-экономических, естественнонаучных дисциплин и фундаментальную военно-профессиональную подготовку в области военных и технических наук, особенно в управлении соединениями и объединениями, крупными воинскими и научными коллективами в мирное и военное время.

Адмирал В. ЕРЕМИН,
начальник Военно-морской академии,
кандидат военных наук

ЗАЩИТА РОССИЙСКИХ ИНТЕРЕСОВ В ПРИКАСПИЙСКОМ РЕГИОНЕ

Интересы (национальные, государственные и жизненно важные) - сложные политико-правовые категории. Интересы Российской Федерации в Прикаспийском регионе обусловлены важным географическим положением Каспийского моря на стыке Центрально-Азиатского и Западно-Европейского стратегических континентальных районов, уникальными по объемам и качеству минеральными и биологическими ресурсами Каспия.

Запасы нефти на Каспийском море оцениваются в 13 млрд. т, газа - десятки трлн. куб. м.

Каспий является единственным в мире водоемом с сохранившимся промысловым стадом осетровых рыб, уловы которых здесь достигают до 90% их мировой добычи. Кроме того, здесь ежегодно добывается 300 тыс. т кильки.

Среди всей совокупности интересов РФ в Прикаспийском регионе, наряду с нефтью, газом и ценными породами рыб, приоритетными в политической сфере являются:

- урегулирование статуса Каспийского моря;
- поддержание стабильности в регионе;
- развитие взаимовыгодных отношений с прикаспийскими государствами;
- консолидация усилий прикаспийских государств на мирном освоении и использовании ресурсов Каспийского моря;
- недопущение доминирования каких-либо государств в пространствах Каспийского моря;

- устранение источников международной напряженности;
- развитие системы коллективной безопасности.

В экономической сфере приоритетными для России являются интересы:

- освоения и рационального использования природных ресурсов в целях социально-экономического развития страны;

- гарантированного доступа к ресурсам, недопущение вытеснения российского флота с рынка морских транспортных услуг;

- обеспечения свободы и безопасности судоходства, промысловой, производственной, научно-исследовательской и других видов деятельности от преднамеренных враждебных действий;

- формирования и обеспечения эффективного функционирования морских транспортных коммуникаций;

- поддержания необходимого научно-технического, промышленного и кадрового потенциала, обеспечивающих морскую деятельность;

- развития, реконструкции и специализации существующих портов;

В экологической сфере Россия заинтересована:

- в недопущении микробиологического загрязнения Каспийского моря как закрытого водоема;

- в урегулировании (квотировании) объемов добычи нефти (несогласованная все увеличивающаяся добыча нефти может способствовать нанесению ущерба генофонду белуги, осетра, севрюги и других ценных пород рыбы).

Каспийское море, не имея естественного соединения с Мировым океаном, представляет собой водоем с единой экологической системой, изменение которой даже на отдельных частях его акватории неизбежно сказывается на всей системе в целом.

В военной сфере Российская Федерация последовательно выступает за:

- поддержание региональной стабильности;
- нейтрализацию и локализацию вооруженных конфликтов;
- гарантированную защиту всего спектра интересов Российской Федерации на Каспийском море.

Одной из актуальнейших проблем Каспийского моря является урегулирование его

статуса. Неопределенность правового статуса Каспийского моря выражается в разногласиях с прикаспийскими государствами, интересы которых в области морехозяйственной деятельности пересекаются и, как следствие, существующие противоречия между ними обостряются.

Установленный договорами прикаспийских государств (РСФСР и Персией в 1921 г., СССР и Ираном в 1935 и 1940 гг.) и подтвержденный практикой особый режим Каспия, находящегося в совместном владении и пользовании только прибрежными государствами, практически был признан мировым сообществом.

Из-за своих размеров Каспий исторически называется морем. Однако, он не имеет естественного соединения с Мировым океаном и представляет собой уникальный водоем. К нему не применимы нормы международного морского права, в частности, относительно территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа.

Некоторые прикаспийские государства пытаются распространить положения и нормы Конвенции ООН по морскому праву и на этот водоем.

После дезинтеграции СССР бывшие республики Прикаспийского региона вышли на международную арену в качестве правопреемников на соответствующей территории бывшего Союза. В соответствии с нормами и принципами международного права статус и режим Каспийского моря (пространство общего пользования) не могут подвергаться одностороннему пересмотру. Это - аксиома в международном праве.

Исходя из вышеизложенного, а также, учитывая жизненно важное значение Каспия для всех прикаспийских государств, и стремясь к скорейшему налаживанию равноправного и взаимовыгодного сотрудничества по его использованию, Россия представила к рассмотрению и подписанию другими прикаспийскими государствами проекты:

Конвенции о правовом статусе Каспийского моря;

Договора о региональном сотрудничестве на Каспийском море;

Соглашения о сохранении и использовании биоресурсов Каспийского моря;

Соглашения о сотрудничестве государств Прикаспийского региона по осуществлению контроля за деятельностью на Каспийском море.

В настоящее время переговорный процесс по использованию Каспийского моря стал смещаться в сторону заключения двусторонних соглашений, что может негативно сказаться на общей обстановке.

Прикаспийский регион, как источник опасности интересам РФ, источник возможного втягивания ее в военные конфликты, является наиболее непредсказуемым. Здесь, как ни в одном другом регионе, четко проявляются все известные конфликтообразующие факторы.

После суверенизации прикаспийских республик и республик Кавказа, несмотря на принятие их в различные международные организации (ООН, ОБСЕ и другие) и придания их границам на основании ряда двусторонних договоров статуса международной законности, острота вопроса о действительной легитимности с правовой, демографической и исторической точек зрения не была снята.

Имевшие прежде скрытую форму межнациональные противоречия, протесты и конфликты приобрели открытый характер (Нагорный Карабах, Южная Осетия, Абхазия, Северная Осетия, Ингушетия, Чечня).

В Прикаспийском регионе в силу своего важного геостратегического положения остро проявляются интересы исламского мира, сталкивающиеся как с интересами России, так и с интересами Запада.

Кроме того, все более конфликтной становится культурно-историческая граница двух цивилизаций: православно-славянской и мусульманской.

Дезинтеграция СССР образовала условия, стимулирующие борьбу за расширение своего влияния в постсоветских республиках со стороны Турции, Ирана, Пакистана, Саудовской Аравии и Кувейта. Налицо наличие попыток воздействия на государства региона извне (панисламистские устремления фундаменталистских кругов).

Судя по всему, религиозная окраска бывших республик Союза способствовала их вовлечению в региональную группу исламских государств - Организацию экономического сотрудничества.

В феврале 1992 г. членами этой организации стали Азербайджан, Узбекистан, Туркменистан, Киргизия и Таджикистан. Казахстан получил статус наблюдателя.

Турция и Иран проводят активную политику по сближению со странами прикаспий-

ского региона, используя за основу единую религию - ислам. Например, Иран выдвинул идею создания так называемого "Большого пространства", в которое должны войти мусульманские государства - бывшие республики СССР и, кроме того, Афганистан с Пакистаном. Еще более грандиозные планы вынашивает Турция, призывая народы единого вероисповедания объединиться в федерацию "Великий Туран", в которую помимо уже вышеназванных государств должны войти мусульманские районы Албании, Болгарии, Румынии, Боснии, Герцеговины, Китая, Молдавии, Татарии, Башкирии, Чувашии, Тувы, Алтая, Дагестана, Карачаево-Черкессии. А это свыше 200 млн. человек, проживающих на территории, превышающей 11 млн. кв. км - от Адриатики до Китая. Этот план несет угрозу территориальной целостности России, но полностью отвечает интересам по ослаблению позиций России в южных регионах и, в первую очередь, в Прикаспийском.

Элементы этого плана активно претворяются Турцией в жизнь. Так, под нажимом Анкары решение о переходе на латинский алфавит уже приняли правительства Азербайджана и Туркменистана. О цели интеграции в тюркское культурное пространство заявлял и президент Казахстана Н.Назарбаев.

Турцией выделяются значительные средства на организацию радио- и телевидения на государства Центральной Азии и Кавказа, функционирует специальный спутниковый канал Евразия, более чем в 30 городах региона планируется открыть представительства турецкого телевидения. В Анкарском университете и других учебных заведениях Турции обучаются около 10 тыс. студентов из бывших республик СССР для их обучения для каждой тюркской республики СНГ выделяется по 2000 стипендий. В военных академиях Турции обучается 470 курсантов и слушателей из Азербайджана и Казахстана, офицеры этих государств стажировались на курсах НАТО. В ФРГ и США проходят обучение курсанты и слушатели из Казахстана. Таким образом, Россия вытесняется не только из сферы экономических и политических интересов, но и из сферы культуры, образования, подготовки кадров, телерадиовещания и печати.

Несмотря на то, что Турция и Иран относятся к исламским государствам, в силу этнической и религиозной близости большинство исламских республик больше тяготеют к Турции, чем к Ирану.

Особую позицию занял Туркменистан, провозгласивший "вечный нейтралитет" и неприсоединение к военным блокам и союзам. Эта политика зафиксирована резолюцией ООН. Остальные республики Средней (Центральной, как теперь принято называть) Азии под эгидой России и Китая создали организацию Центрально-Азиатского Договора.

Геополитическая и военно-политическая обстановка в данном регионе в обозримой перспективе будет оставаться сложной и противоречивой и характеризоваться существенным снижением авторитета РФ, ослаблением ее политического и экономического влияния на прикаспийские государства - бывшие республики Союза и усилением влияния США, Ирана, Турции и стран Запада.

В развитии военно-политической обстановки сохраняются тенденции к обострению межгосударственных и внутригосударственных противоречий. Не исключается втягивание России в военные конфликты в случае эскалации напряженности в регионе. Основным "яблоком раздора" в регионе останется каспийская нефть.

Из-за нее уже столкнулись интересы Азербайджана, Турции, Ирана, могущественных нефтедобывающих корпораций стран Запада, США и, естественно, России. При этом позиция США препятствует восстановлению российского экономического контроля над нефтедобывающими районами Каспия.

В сентябре 1994 г. в Баку была проведена конференция с участием подобных корпораций из Великобритании и других стран, на которой решались вопросы добычи нефти в Каспийском море. Россию на эту конференцию просто не пригласили. В связи с этим она заявила естественный протест. Переговоры прикаспийских стран по статусу Каспийского моря и разделу сфер влияния, проходившие в ноябре 1996 г. в Туркмении уже с непосредственным участием России, также выявили немало противоречий, в том числе необоснованные претензии на морские месторождения нефти и газа со стороны Азербайджана, который претендует на исключительное право разработки уже разведанных месторождений нефти и газа с установлением в одностороннем порядке своего ресурсного сектора и привлечением для их освоения огромных капиталов Запада. Инициативу Азербайджана поддержали Казахстан и Туркменистан. И сразу же начались конфликты между Азербайджаном и Туркменистаном из-за спорных участков. Был создан Каспийский нефтяной консорциум с активным участием американских нефтяных монополий. Против са-

мочинного захвата и дележа прибрежных нефтяных участков выступили Россия и Иран.

К сожалению, Россия приняла запоздалое решение о том, что Прикаспийский регион является зоной ее жизненно важных интересов. Остается лишь констатировать, что незаконный раздел Каспия - де-факто, несмотря на вялые протесты Министерства иностранных дел России. Привлечение Азербайджаном, Казахстаном и Туркменистаном иностранного капитала в освоение нефтяных и газовых богатств Каспия Россия уже остановить не может, тем не менее она должна защищать здесь национальные интересы.

Свертывание своего влияния и сдача позиций в исламских республиках бывшего Союза обернулась колоссальными экономическими, стратегическими и политическими потерями для России. В лице "Лукойла", контрольный пакет акций которого принадлежит государству, Россия имеет всего 10% в первом и 35% (а фактически 52%) во втором азербайджанских соглашениях по каспийской нефти. Доля самого Азербайджана в этих соглашениях соответственно равна 10% и 73%. Остальные 80% до первого соглашения и 40,5% по второму принадлежат западным компаниям. И, судя по всему, они уже вряд ли согласятся на меньшее. А без них, их денег и технологий в настоящее время разработка глубоководных морских месторождений невозможна. Следовательно, удовлетворять интересы других прикаспийских государств (Ирана, Туркменистана и Казахстана) придется за счет азербайджанской и российской долей.

Россия не признает исключительного права ни одного государства на добычу нефти и газа на континентальном шельфе Каспийского моря, добывается справедливое и окончательное решение о его статусе.

Позиция России по этому вопросу заключается в следующем:

Каспий считать морем, установить ширину внутренних вод каждого государства в 10 миль и ширину рыболовной зоны 20 миль;

осуществить раздел дна моря с его минеральными ресурсами по договоренности между противлежащими и сопредельными государствами при сохранении в общем пользовании водного пространства с его биологическими ресурсами;

запретить вылов осетровых пород в нетрадиционных местах и установить квоты на их вылов в северных реках всем Прикаспийским государствам;

запретить изыскательские работы в северной части Каспия, обеспечить свободу судоходства.

Руководство Азербайджана, желая оставить за собой богатую природными ресурсами часть Каспия, заняло непримиримую позицию и настаивает на делении Каспийского моря на равноудаленные от национального побережья сектора. При этом неминуемо создастся угроза бесконтрольного вылова осетровых, не достигших промысловой зрелости, нарушатся международно-правовые принципы мореплавания, возникнет угроза экологической безопасности моря вследствие бесконтрольных нефтегазовых разработок в заповедных районах.

Иран, до недавнего времени выступающий против раздела Каспия в любой форме, поддерживает российскую позицию. На стороне Азербайджана выступает Туркменистан, который принял закон о двенадцатимильных территориальных водах и, как и Казахстан, предлагает применить к Каспию нормы Конвенции ООН по морскому праву.

Опасная конфликтная ситуация, чреватая серьезными осложнениями, складывается не только вокруг нефтегазодобычи на континентальном шельфе Каспийского моря, но и транспортировки добытого сырья оттуда.

Россия настаивает на использовании существующего нефтепровода Баку - Махачкала - Тихорецк - Новороссийск. Расходы на реконструкцию и прокладку нового отрезка (27 км) - 56 млн. долларов. Максимальная пропускная способность 17 млн. тонн в год.

Главным недостатком новороссийского порта является смешение высококачественной азербайджанской нефти с западносибирской и казахстанской. Однако Новороссийск с его нефтяной гаванью Шесхарист может принимать одновременно шесть крупнотоннажных танкеров дедвейтом 250 тысяч тонн. Порт не замерзает, но в зимний период подвержен ураганам северо-восточным ветрам скоростью до 40 м/с. Грузовые операции в это время прерываются и стоянка судов у причалов становится небезопасной. Количество рабочих дней в году из-за погодных условий колеблется от 87 до 112 дней, Новороссийск связан нефтепроводами с Самарой и Махачкалой.

Турция препятствует российскому проекту, предусматривающему доставку нефти и газа в Европу из Средней Азии и Закавказья через порт Новороссийск, пытаясь реализовать свой, в соответствии с которым нефтегазопроводы пройдут через ее территорию с

выходом к средиземноморскому побережью.

В силу этих причин Турция и установила в 1994 г. ограничительный национальный режим судоходства в черноморских проливах, запрет на прохождение супертанкеров через проливы. Это расценивается экспертами как явное нарушение конвенции Монтре 1936 г. При определенном стечении обстоятельств не исключен вариант и полного закрытия черноморских проливов для российских судов с целью направления строительства нефте- и газопроводов из Каспийского бассейна в турецкий порт Джейхан.

Предпринимаемые турецким правительством меры явно вступают в противоречие с экономическими интересами России, способствуют снижению ее активности в регионе и направлены на завоевание здесь главенствующей роли Анкары. Весьма решительно действовать при решении столь сложных и деликатных международных вопросов, затрагивающих интересы многих государств, и, в первую очередь, России - бывшей сверхдержавы, позволяет Турции, как представляется, осознание собственной силы и слабости противостоящей стороны. Военный потенциал Турции стремительно растет по сравнению с другими странами региона.

Для того, чтобы преодолеть запрет турецких властей на проход танкеров через Черноморские проливы, родился проект строительства нефтепровода от болгарского порта Бургас до греческого порта в Эгейском море Александруполис, очень выгодного Болгарии, Греции и России. Протяженность нефтепровода 317 км, пропускная способность - 30 млн. т. нефти в год, стоимость строительства - от 650 до 850 млн. долларов.

Третий проект нефтепровода, строительство которого поддерживает Россия, должен соединить казахстанское месторождение Тенгиз с Новороссийском. Он должен проходить севернее Каспия и пересекать Волгу. Протяженность нефтепровода 1580 км, пропускная способность - 62 млн. т. в год, стоимость первой ветви нефтепровода Кропоткин - Новороссийск - 300 млн. долларов. В строительстве нефтепровода кроме России и Казахстана, планировалось участие Омана.

Кроме этого, Казахстан намерен построить с помощью Турции нефтепровод вокруг Каспия по маршруту Тенгиз - Антау - Махачкала - Баку - Батуми - порт Джейхан. Протяженность нефтепровода 2635 км, стоимость строительства свыше 1 млрд. долларов. Договоренность о строительстве достигнута в ходе визита премьер-министра Турции в Алма-Ату в августе 1995 г. В 2001 г. достигнуто соглашение Казахстана, Азербайджана, Турции и Грузии о прокладке нефтепровода по дну Каспийского моря до Баку, а не вокруг Каспия.

Президент Азербайджана Алиев заявил, что большая каспийская нефть будет транспортироваться через территорию Грузии, то есть по западному маршруту: Баку - Тбилиси - Ахалцихи и порт Джейхан. Реализация проекта началась в конце 1997 г. На строительство нефтепровода планируется затратить 7 млрд. долларов. Завершить строительство и начать транспортировку нефти намечено к 2003 г. Планируется транспортировать 50-60 млн. т. нефти ежегодно.

Украина, подключившись к азербайджано-грузинскому соглашению, рассчитывает также на поставки казахстанской нефти с Тенгизского месторождения через Азербайджан и Грузию (нефть Тенгиза планируется через Каспий транспортировать танкерами до Баку, затем по трубопроводам до Поти, далее танкерами до Одессы, а оттуда ее можно перегонять по трубопроводу "Дружба" в Европу. Это в перспективе, а на первом этапе Украина рассчитывает получить 4 млн. т. "ранней" (первой) азербайджанской нефти.

В целом, борьба за нефтяные ресурсы Кавказа и пути их транспортировки притягивает к Кавказу огромные финансовые средства США, Турции и других стран и обостряет ситуацию в регионе. Под их влиянием процесс вытеснения России из Закавказья может приобрести необратимый характер. При этом в отношении России может быть использована "технология" вмешательства в ее "внутренние дела" Объединенными ВМС НАТО под видом миротворческой деятельности по урегулированию обстановки на Северном Кавказе (по сценарию боевых действий в Югославии). В Брюсселе, в штаб-квартире НАТО на одном из семинаров даже обсуждалась идея размещения в регионе Каспийского моря военного контингента США подобно тому, как это имеет место в Персидском заливе.

С 1 октября 1999 г. в зону ответственности ОЦК (Объединенное Центральное командование НАТО) включены Туркменистан, Кыргызстан, Казахстан, Таджикистан, Узбекистан. Предполагается создать региональное Центрально-Азиатское командование НАТО с включением их территорий в зону его ответственности. Сюда же попадает и Каспийское море. Все это - под предлогом защиты жизненно важных интересов США. В рамках

информационно-аналитического директората ЦРУ создано подразделение, в задачи которого входит отслеживание происходящих в зоне Каспия событий и выработка рекомендаций для политического руководства США.

Геополитические интересы Турции и Ирана за влияние в Закавказье с последующим его распространением на Северный Кавказ, межнациональные конфликты Азербайджана и Армении из-за Нагорного Карабаха, Грузии с Абхазией и Южной Осетией, Северной Осетии с Ингушетией, неустойчивое положение войны и мира в Чечне, настроения по отношению к Чечне со стороны донского, кубанского и терского казачества, зачатки кризиса Кабардино-Балкарии, общая политическая нестабильность практически во всех кавказских республиках - это пороховая бочка для России сейчас и в ближайшей перспективе.

И, тем не менее, с военно-экономической точки зрения ключевыми сражениями в мировой энергетической борьбе, скорее всего, будет битва за Каспий. Запасы нефти, а также стратегическое положение региона придают этой борьбе ожесточенный и беспощадный характер. Именно в этой экономической борьбе во многом решаются судьбы многих государств в XXI веке.

Любая из этих причин может стать поводом к развязыванию военного конфликта в регионе, которая может охватить, в том числе и акватории Каспийского и Черного морей.

Таким образом, в основе нестабильности и противоречий в Прикаспийском регионе являются:

территориальные взаимные притязания Армении и Азербайджана на Нагорный Карабах;

неурегулированность статуса Каспийского моря;

усиление влияния на народы Кавказа и Средней Азии воинствующего исламского фундаментализма и настроений сепаратизма;

стремление ряда государств Запада и Востока к переделу сфер экономического влияния на Кавказе и утверждению там своего лидирующего положения;

обострение борьбы за власть в ряде кавказских и среднеазиатских государств; включение ряда государств региона в зону интересов США и НАТО;

ослабление позиций России в регионе в целом.

Это лишь наиболее существенные источники опасности и угроз интересам России в этом регионе, дающие знать о себе уже сегодня. Они недвусмысленно указывают на необходимость поддержания определенного уровня военной силы в регионе, в том числе боевого потенциала Каспийской флотилии.

В случае развязывания военного конфликта ВМС возможных противников для ведения боевых действий будут использовать, в основном, легкие силы: ракетные, артиллерийские, патрульные катера, средние и малые десантные корабли и катера, базовые и рейдовые тральщики, быстроходные лодки с подвесными моторами, сверхмалые подводные лодки, диверсионно-разведывательные группы, тактическую авиацию.

При любом варианте возникновения вооруженного конфликта в регионе замысел применения ВМС противника возможно будет предусматривать завоевание господства в южной и центральной частях Каспийского моря и создание благоприятных условий для действий группировок войск на прикаспийском направлении.

На военно-морские силы возможного противника, очевидно, будет возложено решение следующих задач:

1. Ведение морской разведки.

2. Высадка разведывательно-диверсионных групп.

3. Минные постановки.

4. Срыв промысловой деятельности и морских перевозок.

5. Уничтожение группировок надводных кораблей и катеров.

6. Обеспечение собственных морских перевозок (проводка конвоев), проводка и высадка тактических десантов.

7. Содействие сухопутным войскам на приморском направлении, огневая поддержка приморского фланга сухопутных войск.

Определенную сложность для защиты интересов России на Каспии представляют военно-географические особенности моря, а также то обстоятельство, что после дезинтеграции СССР возможности Каспийской флотилии существенно снизились. Из 3835 км побережья России принадлежит только 710 км. Из Астрахани, где базируются основные силы флотилии, имеется только один фарватер в мелководном районе дельты Волги. В

Каспийские и Махачкале возможности базирования сил флотилии ограничены.

Военно-географической особенностью Каспия является то, что в силу изолированности от Мирового океана, его солевой состав и уровень не совпадают с морями Мирового океана и подвержены вековым колебаниям.

Северная часть Каспия малопригодна для навигации, а в зимнее время она еще и замерзает. Максимальная глубина здесь 25 м, а средние глубины всего 4 м. Мелководная часть Каспия особенно чувствительна к ветровым нагонам и сгонам, амплитуда колебаний уровня достигает двух метров.

Часть Каспия к югу от линии о. Чечень - мыс Тюб-Караган более глубоководна (средняя глубина 170 м.), а в Дербентской впадине глубины доходят до 790 м., но навигация здесь затруднена вторгающимся сюда зимой холодным и сухим континентальным воздухом из Сибири и Арктики, вызывающим штормовые ветры ураганной силы. Особенно сильные штормы наблюдаются у западного побережья, где почти треть всех дней в году - штормовые.

Южная часть Каспия глубоководная. Самая большая глубина моря (980 метров) расположена здесь.

Значимость Каспийской флотилии для РФ обусловлена наличием большого спектра возможных угроз интересам России в регионе, необходимостью охраны государственной границы в зоне ответственности, защиты экономических интересов, связанных с освоением и использованием ресурсов и пространств Каспийского моря, вкладом (ролью) в обеспечении защиты интересов и региональной стабильности в регионе.

Российская Федерация рассматривает защиту интересов в области морской деятельности и обеспечение военной безопасности в контексте утверждения принципов равноправного партнерства, взаимовыгодного сотрудничества и добрососедства в международных отношениях.

Основные принципы защиты интересов РФ на Каспии:

централизованное государственное управление военно-морской деятельностью на основе единой государственной политики;

эффективность прогнозирования, своевременность раскрытия, идентификации и классификации военных угроз Российской Федерации на Каспийском море;

адекватность реагирования на угрозы интересам;

достаточность необходимых для защиты интересов сил, средств и ресурсов, обеспечение их готовности к применению по назначению;

независимость военно-морской деятельности РФ от иностранных прикаспийских и других государств (если не достигнуты договоренности о сокращении военно-морской деятельности);

соблюдение принятых международных обязательств, исключение провоцирования военных конфликтов.

Основным содержанием защиты интересов РФ на Каспийском море являются:

а) в мирное время:

охрана государственной границы;

защита объектов и сооружений РФ, судоходства, промысловой, производственной и научно-исследовательской деятельности;

осуществление поисково-спасательного обеспечения на море;

обеспечение навигационной безопасности мореплавания военных и гражданских кораблей, катеров и судов;

пресечение любых форм пиратства, терроризма, наркобизнеса и контрабанды морским путем;

развитие необходимой инфраструктуры, оборудование морского театра военных действий.

б) при зарождении вооруженного конфликта:

повышение интенсивности ведения всех видов разведки;

сбор информации для оценки уровня угрозы и планирования ответных действий, противодействие всем видам разведки ВМС иностранных государств;

усиление дозорной службы;

охрана судоходства, рыболовства, производственной и экономической деятельности;

усиление охраны государственной границы;

повышение мобилизационной готовности морехозяйственного комплекса, создание

условий, обеспечивающих заблаговременный перевод предусмотренных планом мероприятий субъектов морской деятельности и населения прибрежных районов к решению задач по обеспечению гражданской обороны.

в) при обострении напряженности:

дополнительно к мероприятиям, перечисленным в пункте "б":

наращивание состава дежурных сил;

доукомплектование соединений, частей, кораблей и катеров до штатов военного времени;

борьба с подводно-диверсионными силами и средствами, участие частью сил морской пехоты флотилии в борьбе с бандформированиями в прибрежных районах.

г) в угрожаемый период:

дополнительно к мероприятиям, перечисленным в пункте "в":

наращивание всех видов разведки;

выполнение мероприятий по поддержанию оперативного режима в зоне ответственности;

наращивание сил для содействия морским частям ФПС в охране государственной границы и охраны границы в подводной среде;

оперативное развертывание сил, создание необходимых группировок.

д) при наступлении кризиса:

дополнительно к мероприятиям, перечисленным в пункте "г":

активизация информационного противоборства;

проведение учений с боевой стрельбой;

наращивание группировок сил до уровня, необходимого для ведения боевых действий;

приведение в полную боевую готовность сил для поражения первоочередных объектов.

е) в военное время:

неядерное сдерживание отдельных государств (коалиций государств) от применения военной силы или угрозы ее применения в отношении РФ и ее союзников с морского направления;

охрана территории России от ударов с моря во взаимодействии с другими видами Вооруженных Сил;

защита экономической зоны и районов производственной деятельности, пресечение в них незаконной деятельности;

обеспечение безопасности морских перевозок и борьба с пиратством;

военно-морское присутствие в важных с оперативно-тактической точки зрения районах моря (визиты, деловые заходы, совместные учения, действия в составе миротворческих сил и др.);

содействие морским частям пограничных войск в охране государственной границы и ее охрану в подводной среде;

поддержание оперативного режима в зоне ответственности;

нанесение поражения ударным группировкам;

поддержка с моря войск фронта при ведении ими военных действий на приморском направлении (высадка морских десантов, нанесение поражения береговым объектам противника, организация и осуществление морских воинских перевозок);

отражение высадки морских десантов и диверсионно-разведывательных групп на морское побережье.

С учетом военно-географических особенностей Каспийского моря, спектра возможных угроз интересам Российской Федерации основу Каспийской флотилии составляют малые многоцелевые надводные корабли, минно-тральные корабли и катера, береговые ракетно-артиллерийские войска и штурмовая авиация.

Наряду с названными силами, на наш взгляд, в составе Каспийской флотилии необходимо иметь малые десантные корабли и катера, ракетные и артиллерийские катера, морскую пехоту и специальную авиацию (спасательные вертолеты, вертолеты разведки и целеуказания).

Контр-адмирал О.ШКИРЯТОВ
Капитан 1 ранга В.ХЯНИНЕН

ОСНОВЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ И НЕГОСУДАРСТВЕННЫХ СТРУКТУР В ПРОЦЕССЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ВМФ

Под строительством Военно-Морского Флота понимается система мероприятий по созданию, подготовке и укреплению ВМФ для ведения вооруженной борьбы и решения других задач на океанских и морских театрах военных действий самостоятельно и в тесном взаимодействии с другими видами Вооруженных Сил, а также защите государственных интересов Российской Федерации в Мировом океане в мирное время.

Исходя из этого определения, можно выделить основные мероприятия в системе строительства флота. Сюда можно отнести: поддержание ВМФ в постоянной боевой готовности;

совершенствование организационной структуры ВМФ; строительство кораблей и судов;

подготовка высококвалифицированных кадров, резервов и мобилизационных запасов;

создание морского оружия, средств управления и обеспечения системы базирования флота;

обучение и воспитание личного состава ВМФ в духе преданности Родине и другие.

Существовавшая до 1991 г. командно-административная система характеризовалась наличием в ней государственных структур. Переход к рынку обусловил появление негосударственных структур. Их взаимодействие нашло свое проявление и в ходе строительства Вооруженных Сил, а также одного из его видов - Военно-Морского Флота.

В настоящее время процесс строительства флота осуществляется государственными и негосударственными структурами. Под государственными структурами следует понимать государственные органы, осуществляющие руководство страной, Вооруженными Силами, Военно-Морским Флотом, регионами страны, а также предприятиями, принадлежащими государству. Под негосударственными структурами мы понимаем самостоятельные общественные самодельные организации и объединения граждан, созданные независимо от государст-

ва, а также предприятия, управляемые без участия государства (акционерные общества, приватизированные предприятия, колхозы, совхозы и так далее).

Наряду с доминированием государственных структур в таких областях строительства ВМФ, как поддержание флота в постоянной боевой готовности, совершенствование его оргструктуры, подготовки высококвалифицированных кадров и прочее, мы отмечаем взаимодействие с негосударственными структурами в строительстве кораблей и судов, обеспечении личного состава военным имуществом (особенно продовольствием, обмундированием и прочим).

Взаимодействие государственных и негосударственных структур наиболее отчетливо проявляется в оборонной промышленности, составной частью которой является судостроительная отрасль, и все перемены и реорганизации, происходящие в "оборонке", характерны для нее.

В ходе военных реформ, начавшихся в 1992 г., идет постоянный поиск взаимодействия государственных и негосударственных структур в процессе строительства Вооруженных Сил. При этом следует учитывать ряд причин и факторов объективного характера, которые осложняют решение данной проблемы. Сюда следует отнести:

сложность самой задачи реформирования оборонно-промышленного комплекса (ОПК), связанной со сменой экономической формации и переходом от плановой системы к рыночным отношениям;

особенность самого объекта реформирования: ОПК содержит целый ряд стратегически значимых объектов в отличие от гражданского сектора промышленности и требует значительного участия государства в регулировании оборонного производства;

практическое отсутствие на протяжении всего хода реформ достаточных экономических возможностей, финансовых ресурсов в стране и определенной политической воли руководства страны.

Вопрос взаимодействия структур постоянно находится в поле зрения государства. Уже в июне 1992 г. был создан комитет Рос-

сийской Федерации по оборонным отраслям промышленности, который сформировал "Концепцию государственной промышленной политики в оборонном комплексе" (1993г.). На ее базе были определены особенности приватизации предприятий оборонных отраслей промышленности и меры государственного регулирования их деятельности, которые закреплены в Указе Президента РФ от 19.08.1993 г. №1267. Была сформулирована государственная программа конверсии оборонной промышленности на 1993-1995 гг.

Период с 1992 по 1994 гг. стал наиболее активным в темпах акционирования и приватизации в оборонных отраслях промышленности. Он требовал целенаправленного подхода к управлению оборонными предприятиями. Было акционировано свыше 25% предприятий, среди которых - организации, занятые разработкой и выпуском продукции стратегического назначения. Многие из них акционированы без участия государства.

В ходе строительства ВМФ особенно ярко проявилось взаимодействие государственных и негосударственных структур в судостроительной промышленности. Эта отрасль в 80-е годы была в состоянии ежегодно обеспечивать строительство одного тяжелого (типа "авианесущий" или "ракетный" крейсер) надводного корабля, 4-5 атомных подводных лодок, 4-5 кораблей класса "эсминец" или "большой противолодочный корабль", а также значительное количество средних и малых боевых кораблей и вспомогательных судов. В среднем тогда сдавались до 30 кораблей в год, а в целом кораблестроение страны могло обеспечить ВМФ суммарным водоизмещением около 4 млн. т и гражданский флот - суммарным дедеветом порядка 7 млн. т¹.

В соответствии с таким объемом работ судостроительная промышленность имела необходимую структуру, включающую НИИ и КБ, судостроительные и машиностроительные предприятия. Являясь отраслью собирательной, кораблестроение в тесной кооперации объединяло усилия многих сотен предприятий и научных организаций (для атомных ПЛ и авианосцев - превышают тысячи), более 20 отраслей промышленности, аккумулируя наиболее передовые научно-технические достижения.

С распадом СССР в структуре судостроительной промышленности России в настоя-

щее время имеется около 120 предприятий, в том числе 67 верфей, заводов и производств с общей численностью персонала около 300 тыс. человек, а также 54 научно-исследовательских институтов, конструкторских бюро и научно-производственных объединений с количеством сотрудников около 50 тыс. человек².

Чтобы флот существовал и поддерживал боеготовность, необходимы постоянное пополнение его новыми кораблями, а также плановый ремонт и модернизация находящихся в строю кораблей. Вместе с тем резкое уменьшение заказов и финансирования его дальнейшего строительства ведет к деградации судостроительной промышленности, прекращению работ ряда предприятий ОПК.

Имеющаяся структура отрасли по всем существующим отечественным и зарубежным критериям может устойчиво функционировать при загрузке не менее чем на 25-30% ее мощности. С учетом этих условий предприятия ОПК вынуждены бороться за выживание. Государственными структурами были предложены предприятиям оборонного комплекса такие условия "выживания", как приватизация, конверсия, экспорт, госзаказ для ВМФ, создание технологий двойного назначения и холдинговых предприятий.

Все это было использовано в своем развитии предприятиями оборонного комплекса ВМФ. Одним из ключевых направлений блокирования разрушительных тенденций в начале реформы многие считали приватизацию судостроительной промышленности заводов ВМФ, формирование новых организационно-производственных структур, объединяющих эти предприятия с предприятиями той или иной степени технологической сопряженности на базе акционерного сотрудничества и финансово-промышленной интеграции.

В процессе реформирования предприятия судостроения наряду с государственной формой собственности получили и негосударственную с частной или смешанной формами собственности. Например, Санкт-Петербургский судостроительный завод с 1993 г. стал акционерным обществом открытого типа. До перестройки на этом заводе доля строительства боевых кораблей составляла 80%, объем ремонта и модернизации - 20%. Однако в 1992 г. профиль производства за-

¹См.: Развал кораблестроения - гибель флота. - "Морской сборник". - 1995. - №7. - Сс.10-11.

² См.: Гавриленко А. Кораблестроение: как выбираться из кризиса. - "Красная звезда". - 1998, 19 сентября.

вода и выпускаемой им товарной продукции был переориентирован: объем ремонта боевых кораблей вырос до 70%, а достойка заложенных ранее - упала до 20%, конверсионный заказ - освоение строительства гражданских судов, выпуск изделий по планам межзаводской кооперации и товаров народного потребления (мойки, мебель, электроды, сувениры и т.д.) - был директивно возведен в основной принцип "выживания" в новых экономических условиях деятельности.

На протяжении довольно длительного периода реформы отечественная теория военной экономики и опыт ее реализации ограничивались положениями о том, что вся реформа ОПК сводится только к проблеме конверсии (диверсификации) военного производства. Однако десятилетний опыт ее проведения показал, что структурообразующий потенциал конверсии как фактор замещения чисто военного производства выпуском гражданской продукции себя полностью исчерпал.

Это во многом определило решение о ликвидации в 1997 г. Миноборонпрома РФ и передачи его функций Министерству экономики России. Теория и практика последних лет и мировой опыт выживания военно-ориентированных фирм в условиях сокращения военных заказов показали ошибочность и ограниченность конверсионного подхода. Сейчас целевой задачей реформирования оборонной промышленности является создание нового облика ОПК в виде компактного ядра оборонно-промышленного потенциала.

Сущностью данной модели является концентрация оборонного производства на ограниченном количестве оборонных предприятий и организаций, составляющих ядро оборонно-промышленного потенциала. При формировании такого ядра предстоит решить две задачи:

обосновать функциональный состав ядра, включающий разработчиков и производителей ВВТ, ориентированных на обеспечение заданий долгосрочной Государственной программы вооружений;

сформировать оптимальную, с точки зрения институциональной, структуру из оборонно-ориентированных предприятий различных организационно-правовых форм, обеспечивающую эффективное в рыночных условиях использование оборонно-промышленного потенциала.

Для решения первой задачи разработан соответствующий методологический аппарат, реализующий наработанные подходы.

Решение второй задачи связано с обоснованием направлений институциональных преобразований ОПК.

Дело в том, что сложившаяся в оборонной промышленности институциональную структуру нельзя признать оптимальной с точки зрения ядра оборонно-промышленного потенциала как в части государственных предприятий, так и акционерных обществ (АО) с госучастием. С одной стороны, крайне нецелесообразно с экономической точки зрения сохранять избыточное количество государственных предприятий, из которых головными исполнителями Государственного оборонного заказа являются лишь 20%. Завышенным представляется количество предприятий, запрещенных к приватизации - порядка 50% на конец 1998 г.

С другой стороны, недостаточно эффективно осуществляется управление государственным имуществом в оборонно-ориентированных АО с госучастием: в более чем в половине из них обеспечиваются лишь блокирующие функции, не связанные с развитием их оборонно-промышленного потенциала. Из оборонно-ориентированных АО с госучастием предприятия, производящие товары и услуги, имеющие стратегическое значение для обеспечения безопасности страны, составляют лишь 55%. Участие государства здесь избыточно.

Тем не менее вопрос об оптимизации соотношения государственной и негосударственной доли собственности в оборонном секторе экономики не может быть решен однозначно: экономическая целесообразность акционирования должна быть пополнена критериями стратегической значимости объектов оборонной промышленности.

В состав ядра ОПК могут и должны включаться предприятия и организации любых организационно-правовых форм собственности, в том числе АО без государственного участия, но имеющие соответствующий стратегический, научный и производственный потенциал. Отнесение таких предприятий к составу ядра ОПК должно обосновываться только одним - контролем государства за ними с точки зрения соблюдения и содействия интересам национальной безопасности, а при необходимости - и государственной поддержки их потенциала. При этом предполагалось, что производственные мощности предприятий ОПК сократятся на 30%. Концентрация государственного оборонного заказа на ограниченном числе предприятий рассматривается как наиболее действенный рычаг управления процес-

сом реструктуризации в условиях ограниченных ресурсов. В практическом плане реструктуризация отрасли предусматривает выделение базовых предприятий по производству военной техники. Эти предприятия должны максимально загружаться оборонными заказами, в то время как на других заводах аналогичная продукция выпускаться не будет. Концепция реструктуризации предприятий судостроения предусматривала на первом этапе создание государственных центров на базе предприятий, имеющих высокую производственную устойчивость, удовлетворительные экономические показатели в последнее пятилетие и значимую историю в судостроении.

На втором этапе реструктуризации предполагается интеграция предприятий - изготовителей комплектующего оборудования и предприятий, специализирующихся на продукции судостроения гражданского профиля. На роль базовых предприятий могут претендовать те, которые смогут обеспечить концентрацию производства и капитала, максимальную загрузку узкопрофильной продукцией гражданского и оборонного профиля. Однако указанный процесс интеграции образования базовых структур идет болезненно и очень медленно.

Исходя из модели "ядра", принято решение: о введении в Правительство РФ вице-преьера, курирующего ОПК, об образовании Комиссии правительства РФ по военно-промышленным вопросам и о создании оборонных агентств.

Агентства нужны в первую очередь для организации научно-производственных комплексов, отвечающих стратегии развития ОПК, разработки программ их долгосрочного развития, решения задач, связанных с реструктуризацией оборонных предприятий и организаций и оценкой ее последствий (разработкой программ занятости, оказания государственной поддержки и т.д.). В то же время вряд ли указанные агентства могут выполнять роль суперконцернов, выступающих в качестве головных подрядчиков государственных оборонных заказов, поскольку они как федеральные органы исполнительной власти не являются хозяйственными субъектами. А вот функции программного развития оборонно-промышленного потенциала, отвечающего требованиям Государственной программы вооружений и созданию структуры ядра ОПК, - главная целевая задача оборонных агентств. Именно они должны будут реализовывать государственную оборонно-промышленную политику в области развития

ОПКУ, военно-технического сотрудничества, сохранения и совершенствования оборонно-промышленного потенциала страны, обеспечения четкого взаимодействия с государственными заказчиками вооружения и военной техники и, в первую очередь, с Министерством обороны РФ.

Оценивая основные задачи и функции, которые закреплены за Комиссией правительства РФ по военно-промышленным вопросам (постановление Правительства РФ от 22.06.1999 г. №665), можно видеть, что они главным образом связаны с разработкой и подготовкой предложений по отдельным важнейшим составляющим государственной оборонно-промышленной политики.

Исходя из рассмотренных задач в сфере государственного регулирования оборонного производства, взаимодействие государственного органа исполнительной власти с оборонными предприятиями и корпоративными структурами может осуществляться, как представлено на схеме, по четырем контурам управления: организационному, научно-техническому, финансовому (инвестиционному) и имущественному.

Содержание взаимодействия по каждому из контуров определяется задачами органа целевого управления по развитию оборонно-промышленного потенциала и конкретизируется в функциях его подразделений.

Оборонное агентство создано и в судостроительной промышленности. Как отмечает заместитель генерального директора российского агентства судостроения, судостроительная отрасль за полтора года существования агентства сумела поднять объем производства на 75%. Доля экспорта составила 25% от общего объема поставок по стране. Отрасль поставляет катера, эсминцы, фрегаты, подводные лодки, ремонтирует и модернизирует их. Есть значительные подвижки и в гражданском судостроении. По заказу фирмы "ЛУКОЙЛ" строится несколько танкеров, имеются заявки на постройку более мощных судов этого класса. Агентство старается увеличить объем экспорта, постоянно работает с инозаказчиками³.

Важная особенность реформирования оборонно-промышленного ядра состоит в том, что оно, являясь по своему содержанию и направленности военно-ориентированным, должно создаваться не изолированно от общепромышленной базы, а формироваться на пути более полной интеграции с гражданским сектором экономики. При

³ См.: "Красная звезда". - 2000, 23 декабря. - С.6.

этом конверсию военных производств следует рассматривать не как преимущественный их перевод на выпуск невоенной продукции, а как слияние с гражданской промышленными базовых производств. В этом отношении важную роль играет разработка и внедрение технологий двойного назначения. Она будет оправдана при совпадении следующих принципов:

оптимальности соотношения военных и гражданских заказов на предприятиях судостроительной промышленности;

сохранении государственного контроля за предприятиями, которые используют двойные технологии для гражданского и военного судостроения;

повышении доходности предприятий путем проведения модернизации перспективных производств с целью поддержания и развития уникальных технологий, изменения структуры заказов с уклоном в сторону производства продукции гражданского назначения и военной продукции для продажи на экспорт;

исключение несанкционированной передачи технологий двойного назначения в другие страны, не обладающие такими технологиями.

Примером успешного применения технологий двойного назначения является завод "Звездочка" - Северодвинское государственное машиностроительное предприятие. Здесь могут ремонтировать и переоборудовать все отечественные ПЛ с дизельными и ядерными энергетическими установками, в том числе и те дизельные ПЛ отечественного производства, которые находятся в составе ВМС зарубежных стран.

Здесь выполняют заказы двойной технологии гражданского судостроения. По заказу рыбаков Северного морского бассейна строят серию морозильных траулеров проекта 50010. Изготавливаются сухогрузы серии проекта 16900, предназначенные для перевозок различных грузов, в том числе железнодорожных и морских контейнеров, колесной и гусеничной техники. Строят катера для морской охраны ФПС России.

Ягринские корабли строят уникальные понтонные мосты, обустраивают новые наземные нефтегазовые месторождения в Ненецком округе, а также производят экологически чистую мебель для всех видов и классов судов и для народного потребления ежегодно на сумму 20 млн. руб.⁴

Таким образом, технология двойного назначения позволяет загрузить освобождаю-

щиеся от оборонных заказов производственные мощности, сохранить уникальный производственный и кадровый потенциал предприятий, сократить стоимости как военных кораблей, так и гражданских судов.

Сложное положение отечественного кораблестроения в современный период, серьезные проблемы его развития могут быть решены только скоординированными усилиями государственных и негосударственных структур: государства, судостроительной промышленности, ВМФ и самих предприятий судостроения. К 1996 г. в ОПК был накоплен определенный задел в части нормативно-правового и организационно-методического обеспечения, а с принятием Государственной программы вооружения были созданы необходимые условия, позволившие перейти к практической реализации мер по его реформированию: стали формироваться финансово-промышленные группы и холдинговые компании; созданы первые федеральные казенные заводы; начали функционировать элементы рыночной инфраструктуры; многие оборонные предприятия после снятия с них государственных оборонных заказов были акционированы без ограничений и выведены из состава оборонной промышленности. Ряд предприятий получили лицензии на право непосредственного экспорта вооружения и военной техники.

Примером координирования всех усилий является образование холдинговых предприятий. Так, в Санкт-Петербурге создана финансово-промышленная группа "Морская техника", в которую входят завод "Адмиралтейские верфи", ЦКБ МТ "Рубин", коммерческие банки и Центральная компания ФПГ. Тесное взаимодействие позволяет реализовывать проекты судостроительной программы: идет финансирование проектирования, сопутствующих опытно-конструкторских работ, приобретаются материалы и комплектующее оборудование.

Держаться на плаву им также помогают гражданские заказы: в сентябре 1999 г. заложено третье судно в серии из пяти танкеров ледового класса для компании "ЛУ-Койл". Еще одно направление работы - строительство подводных аппаратов, которые могут быть использованы как в научно-исследовательских, так и в поисково-спасательных целях. Ранее такие аппараты строились только во Франции, Японии и Финляндии⁵.

⁴ См.: "Красная звезда". - 1998, 18 июля. - С.3.

⁵ См.: Починюк О. Адмиралтейцы. - "Красная звезда". - 1999, 13 ноября. - С.2.

Нельзя сбрасывать со счетов и строительство военных кораблей на экспорт, хотя этот процесс и не является "панацеей от всех бед", однако дает большие возможности предприятию, которое выпускает военную продукцию, пользующуюся спросом на мировом рынке, не только выжить в наше тяжелое время, но и подготовить базу для изготовления собственных военных кораблей при поступлении госзаказа, обеспечить сохранность потенциала судостроения для национальных интересов, принести экономическую выгоду государству, вкладывать дополнительные инвестиции в кораблестроение. И такие примеры есть. В январе 2001 г. в Грецию доставлен десантный корабль на воздушной подушке "Зубр". Контракт на поставку двух таких кораблей, строящихся АО "Алмаз", был заключен 25 января 2000 г. Второй "Зубр" будет сдан заказчику в середине 2001 г.⁶

Как видим, наше военное судостроение может успешно конкурировать не только в странах Юго-Восточной Азии, которым мы можем предложить строительство ракетных катеров, эсминцев, сторожевых и противолодочных кораблей и дизель-электрических ПЛ, но и в Европе. Рентабельность этих работ достаточна для сохранения и развития научно-технического потенциала предприятий.

Таким образом, опыт проведенной приватизации и хозяйственной деятельности предприятий судостроительной промышленности показал, что в соотношении государственных и негосударственных структур в этой сфере наиболее целесообразным являются государственные или находящиеся под государственным контролем (в уже образовавшихся акционерных обществах контрольный пакет акций принадлежит государству) предприятия. Это объясняется следующими причинами.

Во-первых, длительность сроков постройки военных кораблей и судов, складывающихся из нескольких этапов, включающих: научно-исследовательские разработки (7-10 лет); опытно-конструкторские работы (10 лет); период строительства, охватывающий постройку серии кораблей одного класса (12-15 лет) и всей номенклатуры классов (не менее 25-30 лет); их высокая стоимость (от 10 до 3000 млн. долл. в зависимости от типа и размеров объекта). Обычно строится серия кораблей и судов, так что затраты возрастают многократно.

Во-вторых, как свидетельствует опыт промышленно развитых стран, государственная собственность развивается прежде всего в тех отраслях, которые ей оставляет частный капитал, то есть, где невозможно получение средней нормы прибыли, где отдача либо невелика, либо наступает через длительное время. Это как раз и относится к судостроению.

В-третьих, при отсутствии влияния на то или иное предприятие государство утрачивает контроль за его деятельностью. Без ведома государства негосударственная структура может игнорировать военный заказ своей страны в угоду иностранному или полностью свернуть военное производство из-за его "нерентабельности".

В-четвертых, очень трудно найти инвестора, способного вложить огромные суммы денег в строительство крупного военного корабля или серии судов с получением отдачи через длительный период.

Этим объясняется, что в судостроительной промышленности компактным ядром являются государственные структуры (предприятия), что совпадает с мнением и предложениями командования ВМФ:

представляется целесообразным сохранение в руках государства пакета акций в объеме, обеспечивающим контроль за развитием и управлением ведущих судостроительных верфей и отраслевых институтов бывшего Министерства судостроительной промышленности;

сохранить на Дальнем Востоке в качестве государственного предприятия Хабаровский судостроительный завод, ориентируя его на строительство надводных кораблей для ВМФ, ФПС и таможенных нужд на Тихом океане. При этом завод должен координировать свои усилия с имеющимися на Дальнем Востоке другими судостроительными предприятиями;

обеспечить государственное влияние на предприятиях судостроительной промышленности в средних областях России (Нижегород, Зеленодольск, Рыбинск и других)⁷.

**Капитан 1 ранга Л. ГОРОЖАНИН,
кандидат исторических наук, доцент,
младший научный сотрудник**

⁶ См.: "Зубр" для Греции. - "Независимое военное обозрение". - 2001. - №1. - С.3.

⁷ См.: Барсков М. Перспективы кораблестроительной программы. - "Морской сборник". - 1999. - №2. - С.5.

Сегодняшний день и перспективы противопожарной защиты в ВМФ

«Пожарная охрана - система организационных и технических мероприятий по борьбе с пожарами путем непосредственного тушения возникающих пожаров и профилактических (предупредительных) мероприятий».

(БСЭ, т. 33, с. 461).

Пожары во все времена существования человечества являлись народным бедствием, они нередко уничтожали даже целые города. Борьба с ними требовала наличия постоянно действующих команд (подразделений) обученных и подготовленных для тушения пожаров.

В России пожарная охрана (ПО) в виде пожарных частей была создана в 1803 г., сначала в Петербурге, а затем в Москве. Через столетия пожарные части имелись уже в 460 городах. После революции, в 1918 г., был издан Декрет об организации государственных мер борьбы с огнем, в результате которых в СССР была создана система органов управления ПО, учрежден Государственный пожарный надзор, начали производиться современные машины и аппараты тушения. Во всех городах и рабочих поселках, на крупных промышленных, транспортных предприятиях и в некоторых государственных учреждениях в том числе, организована ПО, состоящая из профессиональных пожарных команд. Во многих сельских населенных пунктах пожарная охрана осуществлялась добровольными пожарными дружинами, которые с незначительными изменениями сохранилась и в наше время.

Существует общее для любого дела правило, что любую проблему легче предупредить, чем потом с ней бороться, то есть в пожарном деле на первом месте должна быть пожарная (противопожарная) профилактика.

«Пожарная профилактика - технические и организационные мероприятия, направленные на предупреждение пожаров, производятся в процессе проектирования, строительства и эксплуатации зданий, сооружений, установок и т.п.»

(БСЭ, т. 33, стр. 461).

К мероприятиям противопожарной профилактики относятся:

обеспечение пожарной безопасности в проектируемых и эксплуатируемых технологических установках, в системах электрооборудования, отопления и вентиляции зданий;

выбор и проектирование огнестойких конструкций и рациональных противопожарных преград, огнезащита сгораемых конструкций и материалов;

проектирование спринклерных¹ и дренчерных² установок, стационарных установок пожаротушения;

устройство противопожарных разрывов между зданиями и т.п.

Особое внимание при разработке противопожарно-профилактических мероприятий уделяется обеспечению безопасной эвакуации людей в условиях возможных пожаров и аварий.

Правила, инструкции и технические нормы по противопожарной безопасности обязательны для всех ведомств, учреждений, предприятий и отдельных лиц.

Органы противопожарной защиты осуществляют контроль за выполнением противопожарных правил во всех сферах деятельности коллективов и отдельных людей, проверяют выполнение проектными и строительными организациями требований пожарной безопасности.

Согласно приказу Министра обороны РФ от 1995 г. «Противопожарная защита в Вооруженных Силах Российской Федерации строится на базе правовых, организационных, экономи-

¹ Спринклерное оборудование является автоматическим средством пожаротушения и состоит из сети монтируемых под перекрытием труб с ввинченными в них спринклерами, которые при пожаре разбрызгивают воду. Спринклеры, или спринклерные головки, оснащаются легкоплавкими замками, которые при пожаре плавятся и открывают доступ водяным брызгам в помещение.

² Дренчерное оборудование представляет собой тоже сеть труб, но с ввинченными в них дренчерами, которые аналогичны спринклерам, только имеют открытые отверстия (без легкоплавких замков).

ческих и научно-технических мер, направленных на поддержание технически возможного и экономически целесообразного уровня обеспечения пожарной безопасности, живучести воинских частей, снижения вероятности уничтожения имущества и военной техники, предотвращения воздействия на людей опасных факторов пожара, ограничения материального ущерба, предупреждения аварий и катастроф».

Рассмотрим, как же выполняются эти меры в Военно-Морском Флоте в современных условиях и что является главным (важным) в обеспечении противопожарной профилактики.

В период с 1998 г. по настоящее время на военных объектах ВМФ зарегистрировано 28 пожаров, нанесших материальный ущерб государству на общую сумму свыше 70 млн. рублей, причем 22 из них (78%) произошли в нерабочее время. При этом погибло 4 человека.

Основными причинами пожаров явились:

нарушение правил эксплуатации электрических сетей и приборов (8 случаев);

занос открытого источника огня, поджог (8);

неосторожное обращение с огнем (8);

нарушение режима курения (2);

другие причины (2).

В ходе расследования обстоятельств и причин возникновения пожаров было установлено, что все пострадавшие от огня объекты не были оборудованы автоматическими установками обнаружения пожара (АУОП) и автоматическими установками тушения пожара (АУТП), а также современными техническими

системами охраны. Отсутствие данных систем не позволило обнаружить пожар на начальном этапе развития и исключить возможность несанкционированного проникновения посторонних лиц (злоумышленников) на объекты.

Анализ обеспеченности военных объектов ВМФ АУОП и АУТП показывает, что пожары возникают практически на всех объектах, но там, где вышеперечисленные системы имелись и были в исправном состоянии, пожары тушились своевременно и без материального ущерба и по этой причине в сводки о пожарах не попадали.

В таблицах 1 и 2 показана обеспеченность объектов этими системами по флотам и в целом по ВМФ.

Анализ данных, представленных в таблицах, позволяет утверждать, что имеет место низкая обеспеченность объектов ВМФ АУОП и АУТП и сделать вывод о недопонимании начальниками объектов значимости данной проблемы в вопросах сохранности и поддержания в готовности вооружения, военной техники и имущества.

Что касается АУТП, то из имеющихся на береговых объектах ВМФ 106 установок - 33 (31%) неисправны, 41 установка (39%) работает в автоматическом режиме, а 32 (30%) переведены на ручной режим, что значительно отодвигает время начала тушения пожара.

С начала 1998 г., наиболее заботливые начальники служб, управлений флотов и ВМФ начали устанавливать на своих объектах видеоохранные системы, и опыт их эксплуатации говорит о том, что в ВМФ за этот период

Таблица 1

Флот	АУОП		
	положено	имеется	недостаёт
СФ	2738	935	1803
ТОФ	726	133	593
БФ	2591	1303	1288
ЧФ	1150	401	749
КФл	68	23	45
ЧЦП	1500	250	1250
ВМФ	8773	3045 (35%)	5728

Таблица 2

Флот	АУТП		
	положено	имеется	недостаёт
СФ	137	57	80
ТОФ	446	7	439
БФ	89	32	57
ЧФ	118	-	118
КФл	4	-	4
ЧЦП	100	10	90
ВМФ	894	106 (11%)	788

ни на одном таком объекте не было пожаров, а также краж имущества, техники и вооружения.

В соответствии с приказом МО РФ «О мерах по оснащению объектов МО РФ техническими средствами охраны» от 14 декабря 1997 г. в ВМФ разработан, согласован со всеми заинтересованными управлениями и 5 мая 1998 г. утвержден «План оборудования арсеналов, баз и складов вооружения и боеприпасов всех видов техническими средствами пожарно-охранной сигнализации на 1998-2008 годы». С учетом недостаточного финансирования ВМФ в план были включены только объекты 1-й категории, которые являются особо опасными и подлежат оборудованию ТСО в первую очередь.

По этому плану подлежало оборудованию пожарно-охранной сигнализацией 979 хранилищ с оружием и боеприпасами, фактически по состоянию на 1 июля 2001 г. ТСО установлены на 41 объекте (378 хранилищ), что составляет 44% от запланированных. Это говорит не только о недопонимании сути проблемы, но и более того - о должностной халатности, граничащей с преступлением. Пожары, произошедшие в этом году на базах оружия и боеприпасов в Сибирском военном округе, в г. Ногинске (22 июня) и ПГТ Гусиное озеро (20 июля), которые привели к уничтожению объектов, явились прямым следствием невыполнения указаний (приказов) по оборудованию ТСО важных категоризированных объектов в первую очередь.

Особенно нетерпимой является обстановка по оснащению ТСО баз и складов частей центрального подчинения (ЧЦП) ВМФ. В 1990 г. по результатам проверки выполнения вышеуказанного плана в ЧЦП ВМФ в октябре на совещании у первого заместителя МО РФ были разработаны и утверждены предложения по оснащению арсеналов, баз и складов средствами ТСО до 2008 г. Согласно этим предложениям в 2001 г. планируется оборудовать пожарно-охранной сигнализацией 183 хранилища. Проверки показывают, что эта работа идет медленно и выполнена всего лишь на 48 (26%) объектах. Таким образом, несмотря на планы, предложения и другие указания, работа по предупреждению пожаров в ВМФ проводится неудовлетворительно, и в этом деле необходимо принимать срочные меры. Понимая, что отсутствие финансирования ВМФ по статье на капитальное строительство не позволяет планомерно внедрять пожарно-охранные средства на объектах ВМФ, хочу обратить внимание на использование на эти цели внебюджетных средств. Опыт эксплуатации современных видеоохранных систем в ВМФ говорит о том, что

вложенные средства окупаются очень быстро, так как на таких объектах уже в течение четырех лет нет краж и пожаров, нет утрат материальных средств. Таким образом, можно сделать вывод, что поставленная цель оправдывает вложенные средства. Для примера - стоимость боеприпасов на двух уничтоженных базах СибВО оценивается в 7,7 млрд. рублей, а видеоохранная система, поставляемая 12-м ГУ МО РФ, состоящая из 12 видеокамер, стоит 1,5-2,0 млн. рублей, в зависимости от комплектации. Цена вопроса ясна.

В качестве рекомендации можно предложить для закупки современных систем пожарной сигнализации за внебюджетные средства на конкурсной основе следующие типы ТСО:

адресно-аналоговые системы, которые сочетают в себе надежность и простоту кольцевых систем построения шлейфов, возможность точного определения места возгорания, самоконтроль извещателей, возможность общения со всеми устройствами, входящими в состав шлейфа, а также управление различными устройствами противопожарной автоматики;

специальные системы для раннего обнаружения пожаров (воздуховсасывающая система, линейная тепловая дифференциальная система), которые применяются в помещениях с высоковольтным оборудованием, за подвесными потолками, в высокостеллажных складах (хранилищах), а также в помещениях с дорогой отделкой;

интегрированные системы безопасности, объединяющие в себе контроль доступа, систему адресной охранной сигнализации, систему адресно-аналоговой пожарной сигнализации и видеонаблюдения.

В среднем такие системы стоят от 800 тыс. до 2,5 млн. рублей в зависимости от комплектации (т.е. от потребности для конкретного объекта).

Раннее обнаружение и быстрое тушение возникающего пожара (возгорания) - вот основной критерий в выборе современных АУОП и АУТП, а как основной результат - исключение утрат техники, вооружения и материальных средств от пожаров. Конечная цель противопожарной защиты полностью зависит от воли и желания командира (начальника) военного объекта, а как ее добиться, я разъяснил в этой статье.

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

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

К 303-ей годовщине кадровых органов ВМФ

МОЛОДЫЕ ОФИЦЕРЫ: НАЧАЛО СЛУЖБЫ И ЕЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

В Военно-Морском Флоте, как и в Вооруженных Силах в целом, большое внимание уделяется становлению молодых офицеров. Ежегодно около 3 тыс. выпускников военных вузов пополняют флотские части и подразделения. И от того, как быстро новичок освоит свои служебные обязанности, овладеет специальными знаниями и командирскими навыками - зависит боеспособность подразделений.

Анализ становления лейтенантов показывает, что в последние годы акцент делается на нравственное воспитание, как составную часть профессионального обучения. Усилено внимание к вопросам социальной защиты молодых офицеров. В соответствии с Директивой Главкомандующего ВМФ глубоко изучаются вопросы подготовки будущих офицеров, причем качество ее оценивают непосредственно в частях и на кораблях. В результате появились позитивные изменения в организации курсантской практики на кораблях, освоении будущими офицерами функциональных обязанностей. Все это положительно сказывается на состоянии дел. Намечилась тенденция к стабилизации офицерского корпуса, сократилось число досрочных увольнений молодых офицеров.

В то же время в работе с ними остаются еще недостатки, обусловленные как объективными, так и субъективными причинами.

Проведенные исследования показывают, что стабилизация обстановки к 2006 г., с временным увеличением укомплектованности в 2003-2004 гг. возможна прежде всего за счет организационно-штатных мероприятий и бережного отношения к прибывающим на флот офицерам-выпускникам.

Проводимый в течение нескольких последних лет анализ профессиональных качеств молодых офицеров говорит, что они в основной своей массе готовы к исполнению обязанностей на первичной должности. Около 10% из них имеют высокий уровень подготовки, более 60% - средний, остальные - низкий. Качество подготовки офицеров определяется на основании отзывов,



Начальник управления кадров ВМФ
вице-адмирал В.Ярыгин

поступающих с флотов после первого года службы выпускников, которые достаточно достоверно отражают уровень их подготовки. Офицеры разного уровня подготовки требуют соответственно и разного подхода к себе. Однако проблема состоит в том, что определить достоверно уровень их подготовки по практическому опыту на флоте можно лишь спустя 3 - 6 месяцев службы. Именно этот период, как известно, является периодом становления, адаптации к новым условиям, сдачи зачетов на соответствующие допуски.

Каков же выход из создавшейся ситуации? Думается, в том, что выпускная характеристика офицера должна быть объективной и исчерпывающе полной, чтобы при первой беседе с офицером и ознакомлении с его личным делом можно было бы достоверно определить уровень его подготовки. На основании анализа отзывов на лейтенантов-выпускников 1997-2000 гг., бесед с командованием и офицерами флотов вырисовывается следующая картина.



Начальник отдела - заместитель начальника управления капитан 1 ранга А. Шапочкин и офицер отдела старший лейтенант Е. Солодуха обсуждают вопросы кадровой работы с молодыми офицерами

Наиболее характерными недостатками в подготовке выпускников являются следующие:

недостаточная морально-психологическая готовность лейтенантов к новым обязанностям, условиям службы и жизни. Значительная часть офицеров-выпускников считает, что за время учебы у них так не сформировались качества, способствующие преодолению возникающих трудностей на жизненном и служебном пути;

отсутствие навыков работы с подчиненными, поддержания на должном уровне повседневной организации службы, содержания материальной части и заведования в исправном состоянии в соответствии с установленной боевой готовностью. Это объясняется как недостатками в личной подготовке офицеров, так и причинами морально-психологического характера и общей атмосферой в воинской части и на корабле. Кроме этого данная проблема связана и с нехваткой подготовленных преподавателей институтов, имеющих богатый практический опыт работы с личным составом и умеющих грамотно и доходчиво научить курсантов методам работы с подчиненными;

проблемы в специальной подготовке. Результаты опроса показывают, что часть офицеров не обладает достаточными знаниями, навыками организации службы. Это относится прежде всего к знанию ими ру-

ководящих документов и умению претворять их требования в жизнь, умению вести корабельное и ротное хозяйство, грамотно эксплуатировать вооружение и военную технику.

В последние годы в связи с сокращением продолжительности корабельной стажировки ухудшилась и практическая подготовка выпускников, их умение качественно отрабатывать элементы повседневной организации службы.

Приходится констатировать и то, что на сегодняшний день молодые офицеры все еще оставляют военную службу в самом ее начале. Почему это происходит? Анализ ситуации показывает нам следующее:

11% молодых офицеров увольняются в связи с оргштатными мероприятиями;

26% - в связи с нарушением ими условий контракта;

26% - в связи с нарушениями условий контракта со стороны Министерства обороны РФ;

17% - по личной недисциплинированности;

20% - по другим причинам.

Что касается увольнения молодых офицеров, то в последние годы в процентном отношении оно выглядит так:

выпуск 1997 г. - около 4%;

выпуск 1998 г. - немногим больше 4 %;

выпуск 1999 г. - немногим больше 3%;

выпуск 2000 г. - 3%.

Исходя из этого, можно сделать вывод, что, во-первых, необходимо все оргштатные мероприятия проводить так, чтобы они минимально касались лейтенантов или же, по крайней мере, в случае сокращения их должностей, молодым офицерам предоставлялись равные по значению и соответствующие их специальности должности. Во-вторых, командирам следует более ответственно и внимательно относиться к выполнению условий контрактов.

Важнейшей социальной проблемой, которая, к сожалению, длительное время так и остается нерешенной, является обеспеченность лейтенантов жильем. Это сказывается на морально-психологическом со-

стоянии молодых офицеров и является едва ли не определяющим в службе офицеров, имеющих семьи.

С прибытием на флот выпускники военно-учебных заведений подчас не всегда получают в полном объеме столь необходимую им поддержку со стороны командования и кадровых органов. Не все командиры и начальники до конца понимают, что главной трудностью этапа становления (адаптации) является преодоление психологического барьера, возникающего в сознании молодого офицера. Ведь становление офицера в первичной должности, сроки и качество освоения первичных обязанностей во многом зависят от того, как его встретят на корабле и в части. Как будет размещен и обустроен, в какой мере ему будет оказана помощь в профессиональном становлении. От первого впечатления, как известно, зависит очень много. Сложившаяся практика позволяет в целом контролировать и оказывать помощь офицерам-выпускникам на этапе адаптации и становления в должности. Однако, что касается индивидуальной, невидимой на первый взгляд, кропотливой работы, то она не всегда еще затрагивает конкретного человека. В этой связи работа с молодыми офицерами в современных условиях является чрезвычайно важным и актуальным направлением работы командиров и начальников.

Она включает в себя множество направлений, форм и методов, которые применяет командир (начальник) в своей повседневной работе с военными кадрами. Главная цель этого - привитие и развитие необходимых офицеру командных навыков, освоение, закрепление и развитие у него психологических и военно-професси-



Старший офицер УК ВМФ полковник медицинской службы С.Иванов много внимания уделяет в своей работе выпускникам медицинских вузов

ональных качеств, необходимых для успешного выполнения служебных обязанностей. Командир (начальник) должен помнить, что ее высокая эффективность достигается:

четкой постановкой перед молодыми офицерами мотивационно-значимых целей службы;

созданием доброжелательной, доверительной морально-психологической атмосферы в офицерском коллективе;

целенаправленным улучшением условий жизни и службы, моральным и материальным стимулированием молодых офицеров.

В целях контроля за усилением морального и материального стимулирования службы командир соединения, части должен

принимать доклады от командиров кораблей, подразделений о результатах наблюдений офицеров-наставников за процессом службы, проявившихся способностях, умении работать с подчиненным личным составом, перспективах развития командных качеств и служебного роста, а также заслушивать должностных лиц соединения, части по результатам подведения ежемесячных итогов боевой подготовки, состояния воинской дисциплины и объективной оценки результатов деятельности молодых



Идет систематизация данных о пришедших на флот молодых офицерах.

Ответственный исполнитель старший прапорщик С.Фуркова, начальник 5 отдела УК ВМФ капитан 1 ранга А. Михальчук, капитан 3 ранга Д. Чухнов



Старший офицер отдела капитан 1 ранга А.Шехиров, начальник 2-го отдела капитан 1 ранга В.Днов, старший офицер отдела капитан 1 ранга И.Арибеков анализируют ход работы с молодыми офицерами на флотах

офицеров. Помимо этого начальник должен лично вести рабочую тетрадь о ходе службы молодых офицеров, результатах индивидуальных бесед с ними.

В качестве положительного примера сошлюсь на опыт работы с молодыми офицерами на Тихоокеанском флоте. Здесь она выделена в отдельное направление и проводится в полном соответствии с требованиями Министра обороны РФ, Главкома ВМФ, руководящих документов. На флоте руководствуются методическими рекомендациями командирам и кадровым органам по организации приема, распределения и становления выпускников военных институтов. Эта методика включает в себя пять этапов:

- подготовку к прибытию молодых офицеров;

- встречу и обустройство молодых офицеров;

- помощь при вступлении в должность, в первичной профессиональной адаптации молодых офицеров в первые 6 месяцев;

- освоение служебных обязанностей, приобретение опыта офицерской службы. Становление в должности в течение первых двух лет;

- профессиональную стабилизацию, начинающуюся с третьего года службы.

При этом военный совет Тихоокеанского флота ежегодно осуществляет:

- постановку задач командованию соединений, частей по приему выпускников и их обустройству;

- ежегодную встречу военного совета, командования объединений и соединений с выпускниками училищ;

- систематическое заслушивание на военном совете флота и служебных совещаниях командиров соединения о состоянии работы с молодыми офицерами.

Среди молодых офицеров, кто быстро прошел период становления, можно назвать выпускников 2000 г. лейтенантов А.Шаркевича, С.Изотова, Н.Владимирова, С.Копейко, В.Карпищенко, Р.Куликовского и многих других. Часть молодых офицеров через короткие промежутки времени уже назначены на вышестоящие должности, как, например, старший лейтенант В.Алексеев - командиром БЧ-5 БДК-14, лейтенант В.Каратейченко - начальником радиоотделения передающего радиопередатчика, лейтенант П.Людвиченко - начальником финансовой службы авиационно-технической базы авиации и ПВО на Северо-Востоке.

Разумеется, вопрос становления, обучения и воспитания молодых офицеров сложен и требует к себе большого внимания и неустанной заботы. Однако, несмотря ни на что, решать его необходимо, ибо залогом решения этого вопроса является завтрашний день нашего Военно-Морского Флота.

Вице-адмирал В. ЯРЫГИН,
начальник управления кадров ВМФ,
кандидат военных наук

**27 НОЯБРЯ -
ДЕНЬ
МОРСКОЙ
ПЕХОТЫ**



На фото:

- Ориентировка на местности
- В дозоре
- На снайперской позиции
- Рукопашный бой



Фото Ю.Пахомова



"КУРСК": долгая дорога к дому



8 октября с.г. атомная подводная лодка "Курск" была поднята со дна Баренцева моря. Наш специальный корреспондент Ю.Пахомов побывал на Северном флоте, когда водолазы-глубоководники завершали установку гидравлических захватов в технологических вырезах на прочном корпусе АПЛ.

Корпус "Курска" был успешно поднят под днище специальной баржи "Гигант-4" и при помощи морских буксиров доставлен на рейд Белокаменка к судоремонтному заводу пос. Росляково в Кольском заливе.

На снимках:

● Главнокомандующий ВМФ адмирал флота В.Куроедов



- Панорама района действий
- Командующий СФ адмирал В.Попов и начальник судоремонтного завода капитан 1 ранга В.Чуриков контролируют работу спасателей
- Понтоны для подъема баржи "Гигант-4" и АПЛ "Курск"
- Последняя тренировка по постановке "Курска" в док
- ТАВКР "Петр Великий" - флагман Экспедиции особого назначения
- Командир "Петра Великого" капитан 1 ранга В.Касатонов



- В ходовой рубке флагмана начальник Экспедиции особого назначения - начальник штаба СФ вице-адмирал М.Моцак
- Оперативная служба сил охраны работ. Заместитель начальника штаба капитан 1 ранга В.Гелетин, оперативные дежурные капитан 2 ранга П.Лахонин, капитан 1 ранга В.Молчанов
- Работают баржа "Гигант-4" и водолазное судно "Майо"

Фото Ю.Пахомова



НАША ГВАРДИЯ

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации 18 сентября - День возрождения гвардии. По этому случаю Российским Государственным военным историко-культурным центром при Правительстве Российской Федерации (Росвоенцентром) совместно с Правительством Москвы была организована и проведена торжественная встреча ветеранов-гвардейцев с воспитанниками суворовских училищ и кадетских корпусов. Завершилась встреча выступлением известных деятелей театра и кино.

Фото В.Алдакушкина



Каким быть флотскому тылу?

В ходе экспресс НИР под шифром "Структура - флот", заданной Тылом Вооруженных сил РФ, вновь перечитал материалы опубликованные в журналах "Военная мысль" № 1-2000 г, "Морской сборник" №№ 1, 2, 3, 5, 7, 8, 11 - 2000 г. по проблемам структуры и организации сил обеспечения Военно-Морского Флота на современном этапе.

Авторы, участвовавшие в дискуссии на эту тему, правы каждый по-своему, так как рассматривают проблему сил обеспечения флота с учетом различных факторов.

Вполне согласен с адмиралом Ф.И. Новоселовым в том, что, прежде всего, начинать надо с того, что мы хотим понимать под термином «Тыл». Какие органы управления и обеспечения должны входить в тыл флота? Как рассматривать тыл? Как структуру, как комплект соединений, частей и учреждений или как систему управления процессом обеспечения. Действительно, как упоминает адмирал Ф.И. Новоселов, на флоте впервые понятие «Тыл» было принято в 1941 г. Рассмотрим пример Тихоокеанского флота. Приказом Народного комиссара ВМФ от 1941 г. главный военный порт Тихоокеанского флота был переименован в Тыл Тихоокеанского флота. В его состав, в дополнение к существующей структуре главного военного порта вошли: управление тыла, отделы тылов - Хасанский, Островной, Шкотовский, Сучанский. В состав тыла Тихоокеанского флота из главного военного порта перешли отделы: артиллерийский, минно-торпедный, технический, химический, квартирно-эксплуатационный, вспомогательных судов и гаваней, топливный, автотранспортный, обозно-вещевой, продовольственный, сельскохозяйственный.

В соответствии с приказом Министра Вооруженных Сил СССР от 1947 г. Тихоокеанский флот и его тыл были переформированы в 5-й и 7-й Военно-морские флоты с соответствующими структурами тыла.

На основании приказа Министра обороны СССР от 24 апреля 1953 г. управления 5-го и 7-го Военно-морских флотов переформированы в управление Тихоокеанского флота, а управление начальника и органы тыла 7-го ВМФ переформированы в тыл Северо-Тихоокеанской флотилии.

В состав Тыла Тихоокеанского флота вошли:

- отделы: служб тыла флота, политический, административно-хозяйственный, топливный, продовольственный, вещевой, шкиперский, труда, зарплаты и кадров, полигонно-щитовой, фондового имущества;
- службы: автотранспортная, противопожарная, ветеринарная;
- инспекции: снабжения тыла, котлонадзора;
- управления: вспомогательных судов и гаваней, торговли (с августа 1956 г.);
- отделы тылов: Хасанский, Шкотовский, Сучанский, Островной, тыл главной базы (в последствии Владивостокский отдел тыла).

С 1 декабря 1958 г. тыл Тихоокеанского флота был вновь переформирован, введена должность заместителя командующего флотом по тылу - начальника тыла флота, и тыл флота представлен следующим составом:

- штаб тыла, политический отдел, органы вооружения и судоремонта, органы общевоинского снабжения.

Службы, отделы и управления, подчиненные непосредственно начальнику тыла флота:

- службы: морская инженерная, аварийно-спасательная, медицинская, автотранспортная, топливная.

Отделы: труда, заработной платы и кадров рабочих и служащих, Владивостокский и Островной отделы тыла.

Управления: торговли, вспомогательного флота.

С 1 октября 1979 г. Тихоокеанский флот перешел на опытную организацию, когда была введена должность заместителя командующего флотом по вооружению и судоремонту. Из состава тыла флота выведены: техническое, минно-торпедное, ракетно-артиллерийское управления и метрологическая служба.

С 1979 г. ежегодно проводились различные структурные изменения в составе тыла флота.

Только служба противопожарной защиты и спасательных работ за это время выводилась из состава тыла Тихоокеанского флота и вводилась обратно 7 раз, переименовывалась 4 раза, служба ВОСО выводилась и вновь вводилась 4 раза, автобронетанковая - 3 раза, многие другие службы, управления и инспекции - от двух до пяти раз.

До 1979 г. Боевой устав ВМФ включал понятия следующих видов тылового обеспечения: материального, технического, аварийно-спасательного, инженерного, химического, медицинского, инженерно-аэродромного, аэродромно-технического, транспортного, финансового, ветеринарного, квартирно-эксплуатационного, торгово-бытового.

Под материальным обеспечением понималось: обеспечение ракетами, торпедами, минами, артбоезапасом, штурманским вооружением и имуществом, ЗИПом различного назначения, медицинским, спасательным имуществом, горючим; снабжение специальным морским имуществом, продовольствием, вещевым и другим имуществом, в том числе водой, сжатым воздухом, техническими газами и жидкостями и многими другими материальными средствами.

В последующем был введен такой вид обеспечения, как специально-техническое, куда вошло обеспечение сил флота вооружением и боезапасом.

В настоящее время существуют следующие виды тылового обеспечения: материальное, техническое по службам тыла, транспортное, медицинское, ветеринарное, аэродромно-техническое, инженерно-аэродромное, квартирно-эксплуатационное, финансовое, торгово-бытовое.

Вот почему необходимо определить что такое тыл, какие виды обеспечения являются тыловыми и после этого формулировать его задачи, определять критерии их выполнения поставленных задач и создавать структуру управления тыла.

При этом под критерием следует понимать показатель, признак или правило, по которому можно судить о степени выполнения поставленных задач и выбирать максимально удовлетворяющий общей оценке альтернативный вариант.

При создании структур управления тылом необходимо исходить из предполагаемой эффективности, т. е. проводить военно-экономическую, оперативную и мобилизационную оценку функционирования предлагаемой структуры. Эффективным принято считать такое управление, которое обеспечивает своевременную и качественную разработку решений и планов, успешное проведение их в жизнь при использовании оптимального количества личного состава, техники, с наименьшим расходом материальных средств, технических ресурсов в ходе выполнения поставленных задач.

К примеру, на Тихоокеанском флоте в 1993 г. имелось 32 отдельных склада и 4 базы горючего 1-го разряда. При этом отдел складов и баз горючего в службе горючего и смазочных материалов флота состоял из двух должностей офицеров и четырех должностей гражданского персонала. В том же году приказом Министра обороны Российской Федерации №215 от 19 апреля 1993 г. было создано Управление поисковых и аварийно-спасательных работ ВМФ (УПАСР) и такие же управления на флотах. Так, в составе УПАСР ТОФ был сформирован отдел складов спасательного имущества из шести должностей офицеров и четырех должностей гражданского персонала. При этом на флоте имелось четыре склада спасательного имущества 4-го разряда.

Возможна ли при такой организации эффективная система управления? И какие критерии закладывались при создании таких структур управления?

Данный анализ структуры и состава тыла Тихоокеанского флота различных периодов развития ВМФ показывает, что под тыловым обеспечением, видами тылового обеспечения и в целом тылом флота понимались абсолютно различные виды деятельности обеспечивающих структур и систем управления.

Если взять центральные органы Тыла ВМФ и Тыла Вооруженных Сил РФ, то их задачи, структура абсолютно различны. Но структура сегодняшних тылов флотов в

основном соответствует устоявшейся со времен Великой Отечественной войны структуре Тыла ВС Российской Федерации.

В советский период развития ВМФ в состав тыла флотов, флотилий, военно-морских баз входили органы вооружения, судоремонта, химического, инженерного, поисково-спасательного и некоторых других видов обеспечения, не свойственных Тылу Вооруженных Сил Российской Федерации.

Задачи и функции органов вооружения, кораблестроения, судоремонта, инженерного обеспечения в центре, т.е. в аппарате Главнокомандующего ВМФ за все время существования советского, а затем Российского ВМФ больших изменений не претерпели. Изменялась только их внутренняя структура.

В этих органах всегда основными функциями являлись и остаются функции заказчика, распределителя финансовых средств, контроля за эксплуатацией, поставкой вооружения, имущества и техники установленной номенклатуры, их списанием и многие другие. В современных условиях Тыл ВМФ ни одной из этих функций не выполняет. Он не выполняет роли довольствующих органов, следовательно не имеет контрольных функций, он не является заказчиком, планирующим, законодательным и контролирующим органом. Тыл ВМФ в своей настоящей структуре выполняет функции только статистического звена в системе управления ВМФ.

Единственное, не свойственное Тылу Вооруженных Сил Российской Федерации, подразделение Тыла ВМФ, которое выполняет функции довольствующего органа - это автобронетанковая служба, организующая автобронетанковое обеспечение, которым в системе Министерства обороны занимаются органы вооружения.

Следовательно, рассматривать подведение под одно командование в центре ВМФ органов вооружения, кораблестроения, судоремонта, строительства, инженерного обеспечения и тыла не целесообразно и не эффективно.

В существующей структуре в современных условиях Тылу ВМФ не представляется возможности даже сформулировать задачи. Последним руководящим документом, разработанным штабом Тыла ВМФ является «Курс тыловых частей» - 1965 г. (КТЧ - 65). Заказчиком госзаказа на подготовку специалистов для Тыла ВМФ в Вольском филиале ВАТТ РФ является Центральное продовольственное управление МО, а не Тыл ВМФ.

Поэтому назрела необходимость поставить вопрос вообще о существовании такого органа, как Тыл ВМФ.

Другое дело Тыл флота, флотилии разнородных сил, военно-морской базы. Здесь, конечно, за основу желательно взять предложения опытных адмиралов А. Михайловского, В.Н. Поникаровского и М.А. Косяченко, изложенные в «Морском сборнике» №113а 2000 г.

Предлагаемая ими структура действительно отражает оптимально эффективное построение органов управления комплексным обеспечением сил флота как в мирное время, так и в военное, с разворачиванием системы рассредоточенного базирования. Но этот классический вариант может быть взят за основу, когда достаточно на флоте сил и средств поисково-спасательного, инженерного, химического и других видов боевого и специального обеспечения.

Но, учитывая существующую на флотах систему базирования, состав и возможности имеющихся сил и средств обеспечения, сокращенный боевой состав флотов, считаю необходимым рассмотреть два варианта организации тыла флота, флотилий разнородных сил, военно-морской базы, береговой базы соединения кораблей.

Первый вариант. Привести систему организации тылов ВМФ, флотов, флотилий, военно-морских баз в соответствие со структурой Тыла Вооруженных Сил Российской Федерации. То есть в системе оставить довольствующие службы, идентичные службам Тыла ВС РФ. Для чего управление Тыла ВМФ расформировать. Медицинскую службу ВМФ, как самостоятельный орган передать в прямое подчинение Главнокомандующему ВМФ, оставив в специальном подчинении начальника Центрально-го военно-медицинского управления МО РФ. Автобронетанковую службу переподчинить начальнику управления кораблестроения, вооружения и эксплуатации вооружения - заместителю Главнокомандующего ВМФ по вооружению. В Главном штабе ВМФ создать отдел (управление) Тыла ВМФ с включением в его состав на правах подразделения службу или группу контроля за эксплуатацией вспомогательного флота. Возложить на указанный отдел (управление) статистические и аналитические функции, а

также задачи по взаимодействию со штабом Тыла ВС РФ.

В штабе Тыла ВС РФ иметь группу или отдел Тыла ВМФ, на который возложить задачи по разработке научных и идеологических проблем развития Тыла ВМФ, организации его взаимодействия с Главным штабом ВМФ.

На флотах, флотилиях, в военно-морских базах в составе тыла оставить те службы, которые имеются в Тылу ВС РФ: службы - горючего и смазочных материалов, продовольственную, вещевую, автодорожную, ветеринарную, противопожарной защиты и местной обороны, автотранспортную, военных сообщений, медицинскую. В качестве средств подвоза морским транспортом оставить в составе тыла флота соединения судов подвоза и хранения запасов.

Начальнику тыла флота - заместителю командующего флотом по тылу придать функции начальника Центра тылового обеспечения на морском театре, подчинив в специальном отношении его непосредственно начальнику Тыла ВС РФ - заместителю Министра обороны РФ.

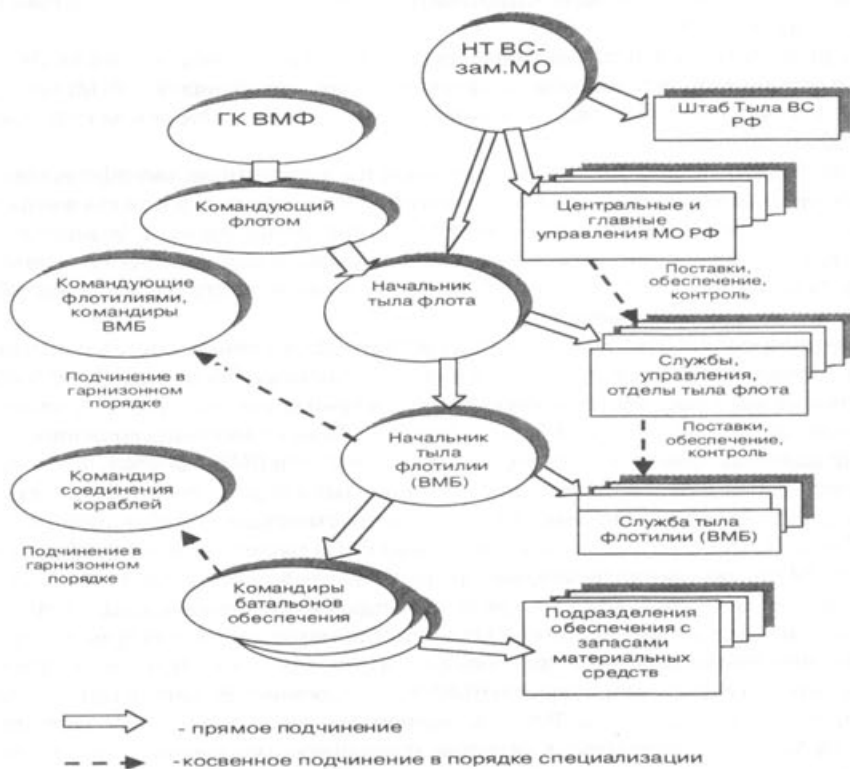
Начальников тылов флотилий, ВМБ с органами управления, службами, комплектом частей и учреждений вывести из подчинения командующих флотилиями, командиров военно-морских баз и подчинить непосредственно начальнику тыла флота. В свою очередь из состава береговых баз соединения кораблей вывести службы тыла со складами, столовыми, медицинскими частями, банно-прачечными комбинатами, другими объектами. Из их состава сформировать батальоны (роты) материального обеспечения и подчинить их начальникам тылов флотилий военно-морских баз. Наименование должностей начальников тылов при этом возможно изменить на начальника тыла района, зоны или другое, что в данном случае не принципиально.

В результате прямая подчиненность и ответственность за обеспечение и доведение норм довольствия будет возлагаться на руководителей: от начальника Тыла ВС РФ до командира батальона (роты) обеспечения.

В этом случае схема обеспечения по номенклатуре тыла будет следующей:

Вариант № 1

Такая схема организации дает возможность освободить командира соединения кораблей от планирования и организации обеспечения своих сил по номенклатуре Тыла ВС.

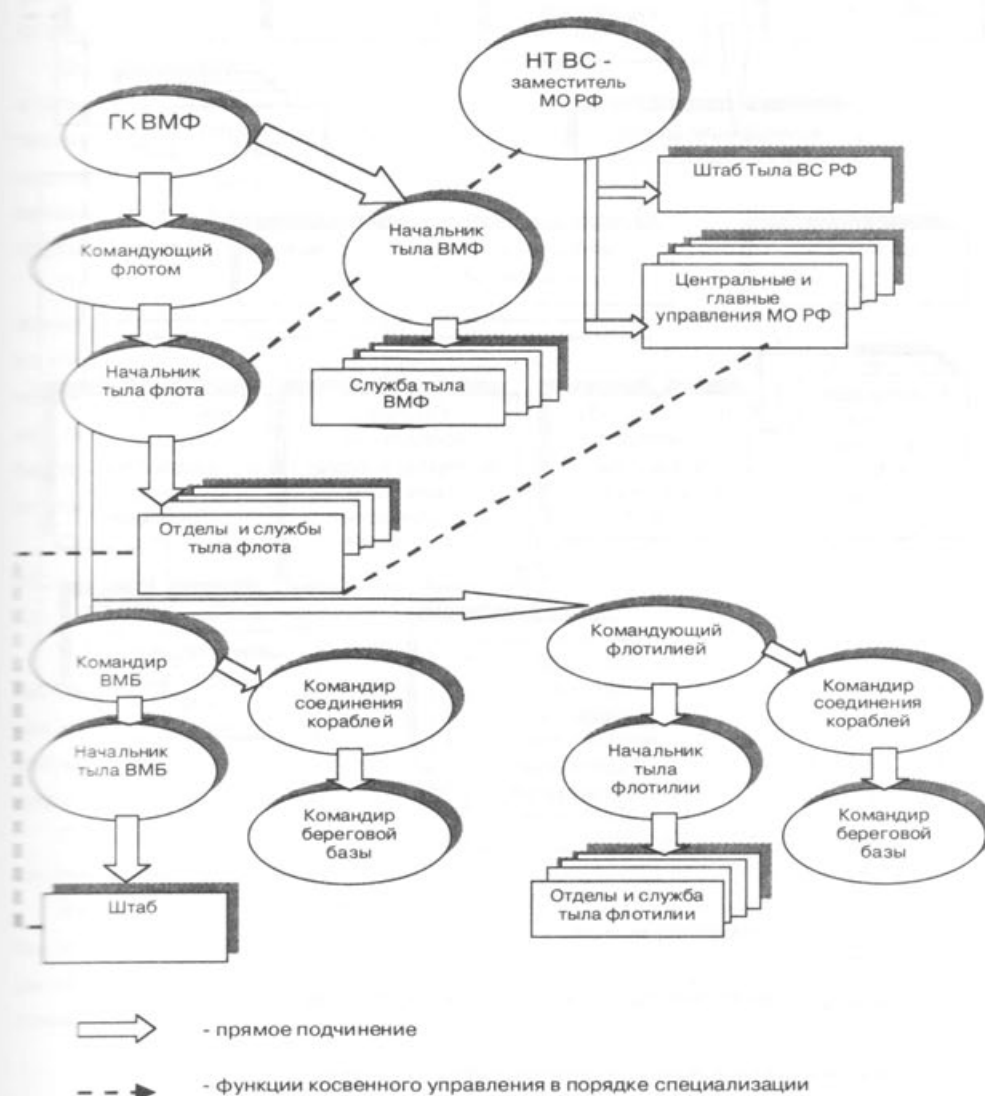


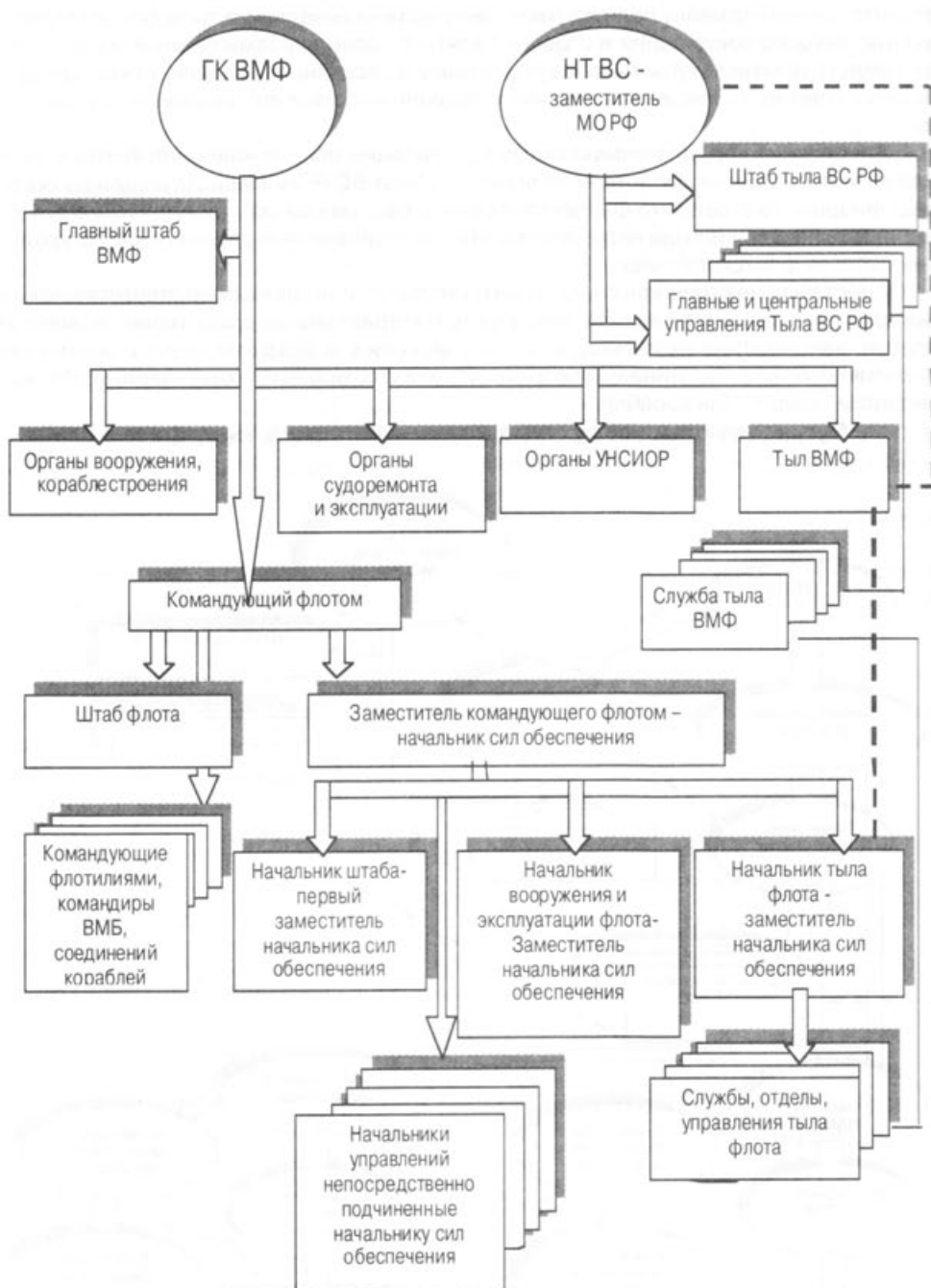
Особенно такая структура необходима в период ведения боевых действий, когда командир соединения кораблей со штабом находится в море, выполняя боевую задачу, и не имеет возможности заниматься береговыми службами. Одновременно такая организация накладывает полную ответственность на начальника тыла флота за обеспечение каждого соединения и отдельно взятого корабля всеми видами материальных средств номенклатуры тыла, за подготовку и расстановку кадров, исключает излишнюю отчетность, переписку, двойную подчиненность и дублирование в управлении.

Если сравнить предлагаемую схему организации обеспечения сил флота всеми видами материальных средств номенклатуры Тыла ВС РФ с существующей на сегодняшний день, то видно, что фактически сейчас материальную и юридическую ответственность начальник тыла несет только за свои подчиненные службы и части, входящие в состав флотского тыла.

Существующая структура снимает материальную и юридическую ответственность с начальника тыла флота за обеспеченность материальными средствами, наличием запасов, законностью их расходования и списания в войсковом звене и элементах оперативного тыла, подчиненных командующим флотилиями, командирам ВМБ, командирам соединения корабля.

Существующая структура подчиненности в тылу флота





- прямое подчинение



- косвенное подчинение в порядке специализации



- подчинение в порядке отчетности и контроля

В этой структуре штаб флота планирует боевые действия и боевое обеспечение сил флота. Штаб сил обеспечения планирует и управляет комплексом видов обеспечения: боевого, технического, тылового на берегу и в море. Особенно это эффективно на военное время.

Но в этом случае Тыл ВМФ должен представлять собой орган управления с задачами заказчика по своей номенклатуре, распорядителя финансовых средств и обладать контрольными функциями. То есть финансовые средства, предназначенные для финансирования ВМФ по службам тыла должны поступать в службы Тыла ВМФ. Отчет-заявки по вещевой, продовольственной службам, службе порючего и смазочных материалов должны поступать от флотов в Тыл ВМФ, где они будут обобщаться и направляться в Тыл ВС РФ или другой планирующий орган. При этом значительно увеличивать существующий аппарат Тыла ВМФ не придется. Достаточно 5-7 должностей офицеров и до 20 должностей гражданского персонала.

Тогда Тыл ВМФ сможет выполнять свое предназначение как контрольно-довольствующий орган в общей системе сил обеспечения флотов и будет нести юридическую ответственность за обеспечение сил флота по номенклатуре тыла.

Целесообразно рассмотреть вопрос вывода из управления начальника строительства, инженерного обеспечения и расквартирования ВМФ систему квартирно-эксплуатационной службы, создать отдельные квартирно-эксплуатационные органы на флотах, не связывать их с инженерным обеспечением, обеспечением системы базирования, капитальным строительством. Можно рассмотреть вариант подчинения их в центре Тылу ВМФ и на местах - тылам флотов.

При формировании органов управления, не входящих в состав тыла, вооружения и эксплуатации, необходимо исходить из их фактических возможностей на каждом флоте. Например, УПАСР своими силами и средствами, без привлечения сил вспомогательного флота не сможет выполнить ни одной судоподъемной операции. Не возможно организовать ликвидацию чрезвычайных ситуаций без привлечения сил и средств медицинской, морской инженерной и автотранспортной служб.

Структуру сил и средств обеспечения в береговых частях флотов предлагается оставить без изменения, так как она полностью соответствует структуре Тыла ВС РФ.

Имеются предложения вывести финансовое обеспечение из разряда видов тылового обеспечения, сформулировать самостоятельный вид обеспечения, так как в современных условиях финансовые органы флотов решают более широкий круг задач, чем выплата денежного довольствия и контроля за расходованием денежных средств по статьям сметы Министерства обороны РФ.

Следовательно, создание стройной, эффективной, устойчивой и мобильной системы обеспечения сил флота - задача сегодняшнего дня.

В связи с тем, что экспресс НИР «Структура - флот» продолжается, хотелось бы, чтобы в обсуждении этой проблемы приняли участие ветераны-организаторы обеспечения сил флота и те, кто сегодня работает в области управления силами и средствами обеспечения флотов.

Вице-адмирал Е. СЕРБА,
первый заместитель начальника Военной академии тыла и транспорта

О значении познания океана для деятельности флота

Редакция журнала "Морской сборник" продолжает публикацию серии статей, посвященных фундаментальным океанографическим исследованиям и их прикладному применению.

В последнее время отмечается повышенное внимание руководства страны к неотложным мерам по освоению и использованию ресурсов и пространств Мирового океана в целях обеспечения устойчивого экономического развития и национальной безопасности России. Венцом такого внимания явился Указ Президента РФ от 4 марта 2000 г. "О совершенствовании Морской деятельности".

Геофизические исследования - неотъемлемая часть действующей федеральной целевой программы "Мировой океан" - направлены на изучение структуры Земной коры, верхней мантии, их эволюции, на понимание природы геофизических полей. Это необходимо для безопасной разведки и освоения уникальных нефтегазовых месторождений Арктического шельфа России, при безаварийной транспортировке углеводородного сырья по подводным трубопроводам в Каспийском и Черном морях. Сегодня эффективное использование сил ВМФ, в том числе и военно-морских баз флотов, невозможно без своевременной, достоверной информации о статических и динамических физических параметрах океаносферы и береговых зон. В связи с этим необходимы активизация и объединение усилий специалистов военного и гражданского профиля в деле разработки теоретических, методологических и технологических основ прогнозирования и предотвращения критических и катастрофических ситуаций при многогранной человеческой деятельности в пределах водных пространств морей и океанов. В отношении геофизических исследований, сотрудничество ученых и практиков должно быть направлено на изучение силовых потенциальных полей, активных разломов и оценки их сейсмического потенциала, сейсмической и других опасностей.

*Вице-адмирал И. ТЫНЯНКИН,
лауреат Государственных премий СССР*

ЭЛЕМЕНТЫ ГЛУБИННОГО ГЕОЛОГИЧЕСКОГО СТРОЕНИЯ ОКЕАНОСФЕРЫ ПО ГЕОФИЗИЧЕСКИМ ДАННЫМ

Планета Земля формировалась в течение нескольких миллиардов лет в условиях разнообразных физико-химических процессов. До сих пор, несмотря на огромные усилия исследователей разных стран, недра хранят в секрете как многие этапы своего развития, так и особенности глубинного строения. Геолог, океанолог не видят эти особенности недр под землей, под дном океанов и морей. В их распоряжении в лучшем случае имеются данные бурения, которое очень дорого и позволяет изучить последовательность залегания горных пород лишь в одной координатной точке, там, где пробурена скважина. Как же увидеть, что находится под твердой оболочкой Земли?

Оказалось, что горы, подводные хребты и впадины, скопления нужных человеку минералов и полезных ископаемых, трещины (разломы) земной коры, различные геологические слои на первый взгляд немые, проявляют себя физическими полями и процессами. Наше небесное тело окружают магнитные, гравитационные, электрические, акустические, радиоактивные и другие поля. Являясь неотъемлемой частью воздушной, донной и водной сред в морях и океанах, они несут важную и объективную информацию о физических параметрах океаносферы, их изменениях во времени и в пространстве. Геофизика изучает физические свойства Земли в локальном и региональном плане, в глобальном масштабе, процессы, происходящие в ней. Геофизики в своей работе применяют аппаратуру, отличающуюся различия в плотностях, магнитных, электрических и прочих свойствах; сочетания знаний геологии и физики с точным математическим расчетом. Проникая в различные сферы человеческой деятельности, геофизиками используются практически все известные физические явления. Эти явления связаны с естественными и искусственно создаваемыми в Земле электромагнитными полями, гравитационными полями Земли, радиоактивностью горных пород, упругими волнами, тепловыми потоками. Геофизика, зародившись в XIX веке, динамично развивалась в XX веке.

Краткие исторические сведения о развитии геофизических методов при изучении глубинного строения Земли

Однако можно с полной уверенностью сказать, что первым геофизическим прибором являлся компас, а первыми геофизиками были мореплаватели. В Европе компасы известны с XII

Они сыграли огромную роль в эпоху великих географических открытий. Это были надежные устройства со стальными стрелками и усовершенствованным подвесом. Без них не состоялись бы путешествия Колумба и Магеллана. Уже тогда в результате сравнений астрономических определений стран света и показаний магнитных компасов было установлено, что магнитная стрелка неточно указывает на географический Север и это отклонение в разных точках Земли неодинаково. Так были открыты несоответствие географических и магнитных полюсов и крупные аномалии магнитного склонения. Вначале это путало и даже пугало моряков, о чем свидетельствует, например, описание знаменитых путешествий Христофора Колумба. Отмеченные Колумбом «странности» в поведении компасов, заставили ученых той далекой эпохи заняться изучением магнетизма - это было насущно необходимо для мореплавателей. В это время из-

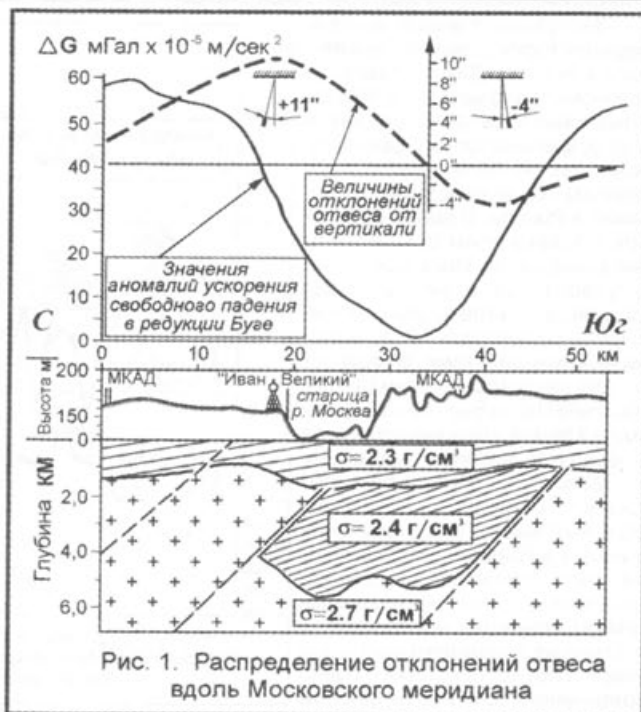


Рис. 1. Распределение отклонений отвеса вдоль Московского меридиана

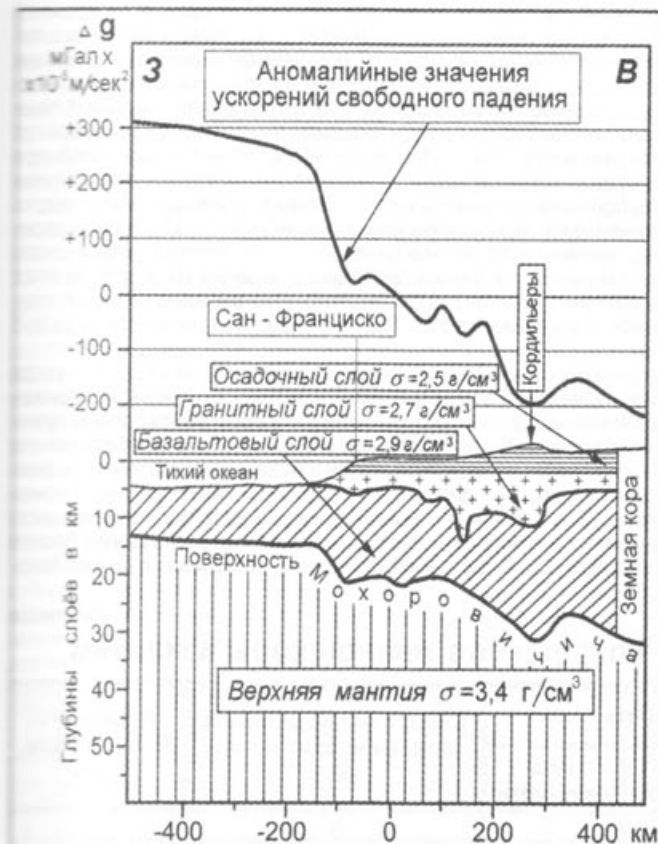


Рис. 2. Гравиметрические аномалии в редукции Буге в зоне перехода от Кордильер к Тихому океану по параллели г. Сан-Франциско (США)

готовлялись магниты самой различной формы, а в конце XV века английский врач В. Гильберт сделал даже модель Земли в виде намагниченного шара и написал свой знаменитый трактат «О магните, магнитных телах и о большом магните Земли». Утверждение В. Гильберта о том, что Земля является намагниченным телом, было гениальным открытием. Говоря о цели своей работы, он писал, что собирается "... при помощи наглядных опытов с магнитами... впервые проникнуть во внутренние части Земли". Поразительная для его времени мысль! Ведь это было сказано 400 лет назад (1600 г.). В 1701 г. Э. Галлей (Англия) построил первую карту магнитного склонения. Приблизительно в это же время измерения склонения в разных точках земного шара и длительные, повторные стационарные наблюдения с магнитными стрелками показали, что магнитное поле меняется не только в пространстве, но и во времени. Много позже выяснилось, что первые изменения имеют глубинную геологическую природу, а вторые - космическую, и, прежде всего, зависят от состояния Солнца.

Заслуживает внимания пример из истории развития гравиметрии в России. Для составления крупномасштабных карт в 1822 г. в Генеральном штабе создается Корпус военных топографов с возложением на него основных астрономо-геодезических исследований в России. В конце 30-х годов XIX века этим ведомством была завершена Московская триангуляция. При этом оказалось, что в ряде пунктов геодезические широты не совпадают с астрономическими широтами. В частности, для центрального пункта - колокольни Ивана Великого Московского Кремля, отклонение отвеса к северу от вертикальной линии составило 11". Вывод русского военного астронома В.А.Швейцера был таков: "Все отклонения отвеса в меридиане Москвы может быть представлено вполне удовлетворительно, когда, допустим, что поперек меридиана с востока на запад проходит слой земли, плотность которого равна половинной плотности земной

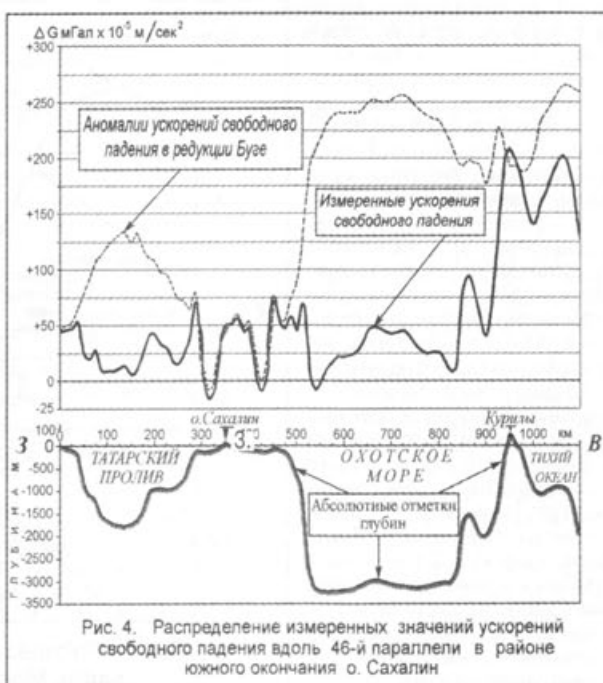


Рис. 4. Распределение измеренных значений ускорений свободного падения вдоль 46-й параллели в районе южного окончания о. Сахалин

коры..., а ширина простирается от 24 до 29 верст...", то есть к северу от Москвы под поверхностью Земли расположены массы с большей плотностью, чем к югу от столицы в ее прежней границе. Таким образом, 150 лет назад было впервые установлено: ускорение свободного падения (G), соответствующим физически напрямую связанное с отклонением отвеса от вертикали, зависит не только от географической широты пунктов наблюдений и параметров нашей планеты, но и внутреннего геологического строения Земли. До этого существовало положение И. Ньютона, которое он дал в 1647 г. и согласно которому ускорение силы тяжести зависит только от широты и возможной сплюснутости у полюсов Земли. Приведем еще одну мысль В.А.Швейцера той поры: "Значительно усовершенствованные малые астрономические инструменты и теперь дают нам возможность определить большие неправильности в распространении масс в недрах земли на таких глубинах, куда уже не может проникнуть кирка рудокопов...". Согласно современным гравиметрическим исследованиям участок максимальных отклонений отвеса соответствует интервалу наибольших изменений ускорения свободного падения (G) с севера на юг вдоль Московского меридиана на величину 90 мГал ($1 \times 10^{-3} \text{ см/сек}^2$). Это вызвано резким погружением кристаллического (гранитного) фундамента от 1,2 км на севере и в центре столицы до 6 км в ее южной части (рис. 1).

Подлинная революция в познании строения Земли произошла в начале XX столетия, когда наступила эра сейсмологии - науки изучающей землетрясения (сейсмо - по-гречески "движение"), и когда нашим соотечественником академиком Б.Б.Голицыным были разработаны принципиально новые конструкции сейсмографов. В свое время он писал: "можно уподобить всякие землетрясения фонарю, который зажигается на короткое время и освещает внутренность земли, позволяя тем самым рассмотреть то, что там происходит". Причина землетрясений - смещения крупных блоков земной коры. Внутри Земли происходит перераспределение вещества, которое вызывает резкие нарушения равновесия слоев, что ведет к перемещению блоков горных пород. Перемещения блоков вызывают сейсмические волны, которые достигают твер-

Таблица

Характеристика комплексов земной коры и мантии

Слой	Мощность слоя		Скорость продольных сейсмических волн, км/с	Плотность пород в слое, г/см ³
	на континентах	под океанами		
1	2	3	4	5
Земная кора				
Осадочный	0-15	0-1	5,5	1,8-2,5
Гранитный	10-40	0	5,5-6,4	2,5-2,7
Базальтовый	15-40	6-10	6,0-7,0	2,7-2,9
Верхняя мантия	> 100	> 190	7,9-8,2	3,1-3,3



Рис. 5. Гравиметрические и геологические особенности юго-западной части Баренцева моря:

- 1 - Изономаллы, линии равных значений ускорений свободного падения в мГал;
2 - Изобаты, м; 3 - Линия интерпретационного профиля [-].

дой или водной поверхности Земли и обуславливают ее движение. Современные сейсмографы могут отмечать эти колебательные движения амплитудой до 0,0001 мм. В последние десятилетия в связи с созданием передвижных сейсмостанций и телеуправляемых сейсмодатчиков, как, например, Альфа-ГЕОН и Бэтта-ГЕОН, обладающих высокой чувствительностью и высокой точностью определения времен пробега сейсмических волн естественного происхождения или искусственно возбуждаемых упругих колебаний, возникли новые возможности для изучения верхних частей Земли - земной коры и мантии.

Общая характеристика строения Земли

Анализ распространения сейсмических волн, возникающих при естественных и искусственных землетрясениях (искусственных взрывах), показывает, что до определенной глубины продольные волны распространяются сравнительно медленно, с постепенным нарастанием скорости без существенных скачков. Как только волна достигает определенной глубины, скорость ее движения возрастает от 6,0-7,0 до 8,0-8,3 км/с. Раздел, на котором происходит резкий скачок скорости, назван поверхностью Мохоровичича (по имени югославского исследователя, открывшего ее). Слой, лежащий выше этой границы, именуется земной корой; слой, лежащий ниже - мантией.

Строение внутренних частей Земли к настоящему времени в значительной мере изучено геофизическими методами, показавшими, что наша планета имеет слоистое строение. Она состоит из тонкой 5-70-километровой внешней коры, твердой мантии, уходящей до глубины 2900 км от поверхности, внешнего ядра, которое считается жидким и, наконец, в центре находится твердое внутреннее ядро радиусом около 1100 км. Кора состоит из трех главных слоев. Самый нижний, граничащий с мантией, - базальтовый слой состоит из основных пород типа базальта, габбро и других. Выше его лежит гранитный слой, состоящий из многих пород, главным образом кислых, и прилегающих по своим свойствам к гранитам. Самый верхний слой земной коры - осадочный, связан в основном с накоплением продуктов животной и растительной жизнедеятельности, а также процессами размытия, выветривания и химической переработки вещества. Каждый последующий слой имеет более высокую плотность, чем находящийся над ним. Мантия, которая начинается у раздела Мохоровичича, состоит из очень плотных пород, таких как перидотит. Ранее считалось, что вся мантия твердая, но теперь предполагается, что на глубинах примерно 50-100 км породы в ней близки к точке плавления, способствующего пластическому течению. Поэтому исследователи стали дополнительно по степени вязкости подразделять мантию и земную кору на литосферу и астеносферу. Оболочку Земли, состоящую из земной коры и самых верхних мантий, называют литосферой; она подстилается астеносферой, расположенной в мантии, на глубину от 50 до 300 км пластичным слоем, способным к течению. Давление в центре земного шара составляет предположительно 3 млн. атмосфер, температура достигает 6000°, а у подошвы коры 600-800° под материковыми массивами и 200° под океанским дном. Некоторые характеристики геологических слоев земной коры и подкорового вещества представлены в таблице.

Анализ сейсмических данных показал, что мощность земной коры изменяется в значительных пределах: на океанах она равна всего 6-11 км, в платформенных областях (равнины континентов) она достигает 35-50 км, а в горных областях - в зонах развития геосинклиналей она увеличивается до 60-70 км. В связи с этим в первом приближении земную кору подразделяют на три основных типа: континентальный (или материковый), океанический и переходный. Горы возвышаются над средним уровнем океана на 4-8 км, земная кора под горами уходит в глубину на 40-50 км. Под континентами она углубляется меньше: на 30-35 км. Таким образом, нижняя граница материковой коры как бы повторяет в осредненной и преувеличенной форме внешний рельеф. Говорят, что горы имеют корни. Океаническая кора всегда тонкая. Ее толщина изменяется от 3-5 до 15-17 км. В своем составе она отличается отсутствием гранитного слоя и состоит из одного базальтового обычно с тонким наслоением осадков (0,6 км). Главный слой коры оке-

анического типа базальтовый, в верхней части некоторых регионов покрыт небольшим слоем уплотненных осадочных и изверженных пород. К переходному типу коры относится кора в областях перехода континента к океану. Это узкая часть прибрежной долины, шельфовая зона океана и континентальный склон. Переходный тип коры отличается от средней по сравнению с континентальной и океанической корой толщиной (15-25 км) и постепенным выклиниванием от континентов к океанам среднего гранитного слоя.

Особенности гравитационного поля материков и океанов

В отношении скоростных и плотностных свойств в земной коре для сейсмологии и гравиметрии особенно четкими являются две границы раздела: первая - между осадочной толщей и кристаллическим фундаментом и вторая - между фундаментом и мантией, т. е. поверхность Мохоровичича. Далее речь пойдет в основном о проявлении указанных границ в силовом гравиметрическом поле. Поэтому несколько подробнее о гравиметрии в ее современном виде. Гравиметрия изучает распределение ускорения свободного падения по всему земному шару, в воздушной и водной среде морей и океанов, с помощью искусственных спутников и в космическом пространстве. Для этого создана специальная высокоточная аппаратура - гравиметры. Измерения ведутся сейчас с точностью до стомиллионной доли и меньше среднего значения ускорения свободного падения на Земле. На фоне нормального распределения рассматриваемого силового параметра Земли, связанного с ее формой, общей массой и вращением, широтой пунктов измерений, существуют гравитационные аномалии, которые зависят от состава горных пород и их пространственного положения в глубинах планеты. Породы разного состава имеют различную плотность, поверхность плотностных комплексов, расположены на различных гипсометрических уровнях. Над плотными (тяжелыми) породами ускорение свободного падения повышено, над легкими, менее плотными, оно понижено. На возвышенных участках плотностных границ наблюдаются положительные гравитационные аномалии, на пониженных - картина обратная. Согласно таблице наибольшая разность плотностей $\Delta\delta = 0,4-0,6 \text{ г/см}^3$ относится к границе между базальтовой толщей и мантией. Естественно, что при столь значительной разности плотностей подкорового вещества и вещества земной коры и при колоссальных изменениях мощности земной коры, обусловленных поднятием или опусканием границы Мохоровичича, имеют место значительные аномалии ускорения свободного падения (здесь и далее Δg). На рис. 2 представлено распределение Δg в редукции Буге при переходе от высокогорной, геосинклинальной области Кордильер вблизи Сан-Франциско (США) в Тихий океан. На материке Δg имеют отрицательные значения порядка 50-200 мГал ($1 \text{ мГал} = 1 \times 10^{-3} \text{ см/сек}^2$). В Тихом океане величины этих аномалий достигают положительных значений 250-300 мГал. Такое распределение гравитационного поля объясняется различным высотным положением пород верхней мантии на материке и в океане. В Тихом океане, как видно, плотные породы верхней мантии залегают на глубине 13-15 км, а в области высокогорья Кордильер - на глубинах ниже 30 км. Следует отметить, что каждое поднятие поверхности верхней мантии на кривой Δg проявляется отчетливым максимумом. Аналогичный характер распределения Δg наблюдается в российском секторе Тихого океана и Татарского пролива вдоль 46 параллели северной широты (рис. 3). Наибольший интерес, далее это будет показано, представляют участки максимальных изменений в горизонтальном направлении аномальных и измеренных значений ускорений свободного падения. Как правило, отмеченные интервалы представленных распределений Δg характеризуются еще и наиболее резким, до первых километров, изменением глубин морского дна океанов или окраинных морей. Эти участки относятся к переходному типу коры - от континентального типа к океаническому и характеризуются максимальным количеством геофизических аномалий и другими природными особенностями океанической среды. Средняя мощность земной коры в Северном Ледовитом океане равна 20,5 км, в Тихом, Индийском и Атлантическом - 5,0-6,5 и 7,0 км. Соответственно аномальные значения ускорений свободного падения для арктических морей имеют величины, характерные для материков.

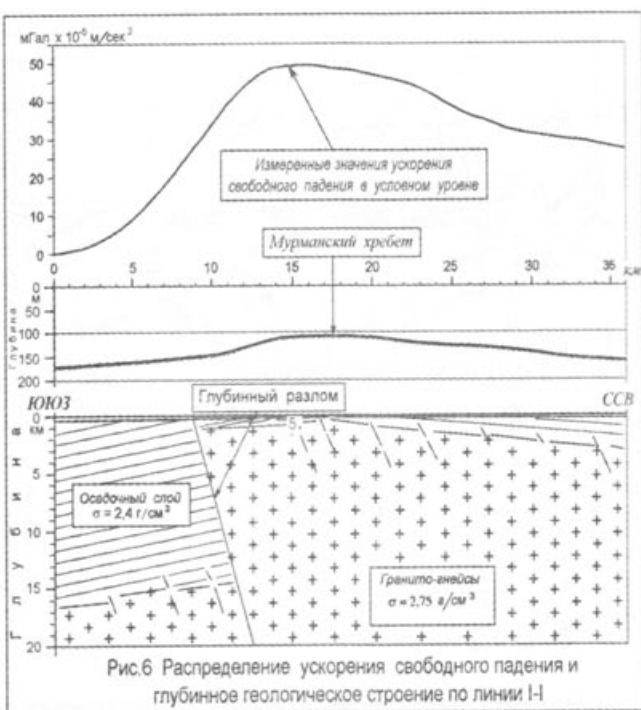


Рис.6 Распределение ускорения свободного падения и глубинное геологическое строение по линии I-I

Гравиметрическое поле и глубинное строение южной части Баренцева моря

Анализ гравитационных аномалий Баренцева моря проведен на основе Государственной гравиметрической карты СССР, подготовленной к изданию в 1989 г.: Редукция Буге; плотность промежуточного слоя $2,67 \text{ г/см}^3$. Нормальная формула Гельмерта 1901-1909 с поправкой минус 14 мГал. Система 1971 г. Масштаб 1:2 500 000 (рис. 4.) Исходными данными при составлении карты явились результаты морских гравиметрических съемок масштабов 1:1000000 и 1:500000, выполненных надводным способом с борта исследовательского судна.

В отношении глубинного геологического строения рассматриваемый участок относится к зоне сочленения узкой протяженной Кольско-Канинской моноклинали, вытянутой вдоль Кольского полуострова и грабена-прогиба, заполненного рифейскими и палеозойскими осадочными толщами пород мощностью 14-16 км (рис. 4, 5). С севера узкая зона прогиба ограничена по разлому резким возвышением гранитоидного слоя, который образует локальное поднятие морского дна - Мурманский хребет (Рифейский выступ по геологическим данным). Высокая разность плотностей гранитного слоя и осадочной толщи прогиба ($2,75-2,40=0,35 \text{ г/см}^3$) создают резкую субвертикальную плотностную границу. Эта граница является причиной образования в южном секторе Баренцева моря положительной гравитационной аномалии. Семиостровский выступ, проявляемый в резких поднятиях морского дна, относится к южному окончанию и центральной части рассматриваемой высоко-амплитудной аномалии ускорения свободного падения. Амплитуда аномалии имеет величину +55 мГал, ее центр располагается в пределах узкой полосы, оконтуренной изоаномаллой +40 мГал. Длина этой области, вытянутой вдоль береговой линии Кольского полуострова, составляет 250 км, ширина ее не более 25 км. (рис. 4). Северная границей рассматриваемого максимума является зона горизонтального градиента ускорения свободного падения величиной по модулю до $0,33 \text{ мГал/км}$. Южная граница представлена аномально-высокими значениями горизонтального градиента, достигающего $4,1 \text{ мГал/км}$ (41 этвеш), что в двенадцать раз превышает рассчитанные для данных широт значения градиентов нормального поля. Многолетний, практический опыт отечественных и зарубежных гравиметристов, основанный только на экспериментальных данных, показывает: при выполнении высокоточных гравиметрических съемок над субвертикальными плотностными границами (в геофизических терминах "гравиметрическая ступень") повсеместно, без исключения, обнаруживаются локальные участки, где полные горизонтальные градиенты ускорения свободного падения имеют значительные, в 3, 4 раза большие величины, чем градиенты, полученные по результатам региональных гравиметрических исследований - данных, которые были в нашем распоряжении.

В отношении геохимических особенностей отметим следующее: рассматриваемая площадь входит, во-первых, в зону аномально высоких концентраций тяжелых углеводородов и, во-вторых, расположена в ареале тяжёлых углеводородов с суммарным содержанием ТУ более $1 \times 10^{-3}\%$ на образованиях в донных отложениях. Последняя геохимическая аномалия, ее контур, пространственно совпадает с границей Семиостровского выступа (рис. 4). Геохимическим аномалиям углеводородного происхождения соответствуют участки повышенных температур в донных осадках и в водном пространстве. Причем изменение температур происходит как в вертикальных, так и в горизонтальных направлениях.

Сравнительно высокая геолого-геофизическая изученность центральной и южной части Баренцевоморского шельфа, связана с выявлением деталей глубинного строения и исследования осадочного чехла Южно-Баренцевской впадины и пограничных зон. Эти работы ставились, прежде всего, с целью получения реальной оценки углеводородных ресурсов южной и центральной частей Баренцева моря и показали достаточно сложные геологотектонические, геофизические, геохимические, батиметрические и другие условия рассматриваемой части акватории. Площадь, где отмечается совпадение в плане этого ряда аномалий, соответственно естественно-геологической природы, определяется по контуру Семиостровского выступа и составляет величину 2000 км^2 . (рис. 4).

Представленные, очень коротко, особенности глубинного геологического строения участка Белого моря и двух участков Тихого океана показали, что они являются причиной возникновения силовых гравитационных аномалий - повышенных значений ускорения свободного падения и его резкого изменения в горизонтальном направлении. Когда подводная лодка входит в такие резкоградиентные зоны, то это соответствует изменению силы тяжести всех элементов масс ПЛ, что физически равносильно нештатному появлению переменных грузов. Последние приведут к отрицательному или положительному приращению силы тяжести (весу) отдельных частей подводного аппарата и к незапланированному возникновению дифференцирующих моментов сил. Причем, в связи с движением ПЛ, а значит, и переменному положению ее относительно различных векторов и значений ускорения свободного падения, дифференцирующие моменты будут переменными величинами во времени и в пространстве. Большое водоизмещение и большая длина корпуса подводной лодки в совокупности с определенными положением масс ПЛ, которое, возможно, не учитывалось конструкторами в отношении рассматриваемого сложного физического взаимодействия переменных в пространстве гравитационных сил Земли с подводным аппаратом, усиливают внештатные дифференцирующие моменты.

И. ЛОДЖЕВСКИЙ,
начальник гравиметрической партии Центра ГЕОН МПР РФ

Вклад специалистов НИИ ВМФ в создание корабельной атомной энергетики

В начале сентября 1952 г. академики И.В.Курчатов, А.П.Александров и профессор, доктор технических наук Н.А.Доллежалъ подготовили докладную в правительство о необходимости и практической осуществимости постройки отечественной атомной подводной лодки. Ученых поддержал В.А.Малышев, бывший в то время заместителем председателя Совета Министров СССР.

Уже 12 сентября 1952 г. И.В.Сталиным было подписано постановление, которое предусматривало проведение комплекса соответствующих научно-исследовательских и конструкторских работ (НИОКР) по разработке и строительству корабельных атомных энергетических установок (АЭУ) для отечественного атомного флота. Разработка реакторной установки и ее оборудования выполнялась высокими темпами. Менее чем через год после принятия правительственного постановления была собрана полномасштабная активная зона для корабельного реактора. Проект опытной атомной подводной лодки (ПЛА) разрабатывался СКБ-143; главный конструктор В.Н.Перегудов. Главным конструктором АЭУ опытной ПЛА указанным выше постановлением был назначен Н.А.Доллежалъ.

Официальная церемония закладки первой отечественной ПЛА на Северном машиностроительном предприятии состоялась 24 сентября 1955 г., в конце сентября 1956 г. реакторы были уже установлены, в августе следующего года состоялся ее спуск на воду. Еще через месяц на подводной лодке под руководством академика А.П.Александрова произвели загрузку реакторов ядерным топливом и осуществили физический пуск реакторов. Для испытаний и отработки АЭУ был создан в

г.Обнинске наземный стенд 27ВМ, который введен в работу 8 марта 1956 г.

К процессу создания опытной ПЛА на стадии технического проектирования подключилась военная приемка. Возглавил первую группу военпредов-атомщиков назначенный в 1954 г. районным инженером в г.Москве участник Великой Отечественной войны инженер-капитан 1 ранга, впоследствии контр-адмирал, И.Д.Дорофеев.

С целью отработки оптимального размещения оборудования в реакторном отсеке была сформирована макетная комиссия во главе с контр-адмиралом А.Е.Орлом.

От ВМФ в комиссию вошли: Г.Н.Богданов-Катьков, А.И.Журавлев, Б.И.Колганов, Б.И.Меламед, Ю.А.Агаджанян, В.А.Рудаков, Л.В.Романенко, А.В.Филатов и другие.

Как отметил в своей книге "Творцы ядерного века" академик Н.А.Доллежалъ, члены комиссии "тщательнейшим образом буквально облазили всю модель, прощупали все узлы установки, оценили возможность доступа к ним, дали ряд очень ценных советов и после их реализации положительно оценили установку".

Опыт создания первой АЭУ показал, что участия специалистов ВМФ только в приемке оборудования недостаточно. Ход работы потребовал научного обоснования требований ВМФ к АЭУ, тактико-технических заданий для производства конструкторских и научно-исследовательских работ для создания и отработки систем АЭУ, обоснования программ испытаний и ряда других вопросов, решение которых обычно возлагалось на специализированные отделы 1-го ЦНИИ МО.

В связи с этим и при активной поддер-

же А.П.Александрова 3 января 1957 г. в 1-м ЦНИИ МО был образован отдел корабельных АЭУ, начальником которого назначили И.Д.Дорофеева.

Сотрудники отдела вели научно-технический контроль за строительством АЭУ для первой отечественной ПЛА. И.Д.Дорофеев был председателем энергетической секции межведомственной комиссии по приемке ПЛА, а членами комиссии от 1-го ЦНИИ МО РФ - А.И.Журавлев, А.Ф.Зюзенков, А.Я.Сараджан и другие.

Комплексные швартовые испытания проводились в июне 1958 г. Ходовые испытания - в период с июля по декабрь 1958 г., в течение которых ПЛА провела в море 25 суток, выполнила 29 погружений, прошла 3801 миль за 450 ходовых ч., в том числе 860 миль под водой со средней скоростью 15 уз. Акт правительственной комиссии о передаче флоту в опытную эксплуатацию первой ПЛА, получившей наименование "Ленинский комсомол" подписали 17 января 1959 г.

Научным руководителем группы опытной эксплуатации АЭУ первых ПЛА был И.Д.Дорофеев. В эту группу вошли сотрудники отдела В.В.Арсентьев, Я.Д.Арефьев, М.И.Киргичев, Я.В.Лукин, П.И.Залевский, И.С.Масленник и другие.

При эксплуатации АЭУ первого поколения был выявлен ряд их конструктивных и технологических недостатков.

Научными учреждениями и предприятиями промышленности совместно со специалистами ВМФ проделана большая работа по доведению и отработке основного оборудования АЭУ до требуемого уровня. В этой работе активное участие принимали сотрудники 1-го ЦНИИ МО. Возглавляли эту работу по первому и последующим поколениям ПЛА начальники управления энергетики 1-го ЦНИИ МО, а затем управления энергетики, электротехники и автоматики с 1960 по 1964 гг. контр-адмирал, доктор технических наук И.Д.Дорофеев, с 1964 по 1973 гг. контр-адмирал, кандидат технических наук П.Н.Богданов-Катьков, с 1973 по 1988 гг. контр-адмирал, доктор технических наук, профессор Я.Д.Арефьев.

С 1988 г. управление возглавляли доктор технических наук, капитан 1 ранга А.А.Кривуля, с 1993 по 1998 гг. капитан 1 ранга, кандидат технических наук С.Ю.Лейкин, а с 1998 по 1999 гг. капитан 1 ранга, ныне доктор технических наук В.В.Антипов. В настоящее время с октяб-

ря 1999 г. управление корабельной энергетики и технических средств возглавляет кандидат технических наук, капитан 1 ранга С.А.Петров.

Об этой категории должностных лиц ранее в публикациях нигде практически не упоминалось, хотя на протяжении всего периода строительства атомного флота их роль была весьма значительной. Это следует, например, из того, что без утверждения или согласования ими в соответствующие периоды времени не выпускалось ни одно техническое задание, ни один проект, ни один акт испытаний или приемки на вооружение образцов новой корабельной энерготехники.

Они персонально отвечали за обеспечение высокого уровня всех требующихся качественных показателей энерготехники, их тактико-технических характеристик в соответствии с требованиями ВМФ, организовывали и осуществляли на практике комплексный системный подход к разработке ОТТ и созданию новых образцов, их унификацию и стандартизацию. Они организовывали и контролировали подготовку и согласование планов ОК и НИР и их реализацию, регулировали финансовые потоки на создание новых образцов энерготехники и несли персональную ответственность за обоснованность расходов государственных средств на разработку, создание и испытания новых корабельных, в том числе и атомных энергетических установок в целом и их комплекующего оборудования.

Огромная доля ответственности за отработку и совершенствование АЭУ ПЛА первого поколения лежала на специалистах отдела АЭУ института, которые активно работали практически по всем видам оборудования АЭУ. Так, в отработке и испытаниях парогенераторов на стендах и непосредственно на объектах активно участвовали М.И.Киргичев, В.Ф.Акимов, Н.А.Черноземова и другие. Большую работу по отработке водного режима АЭУ, включая разработку и организацию производства сорбентов для фильтров систем водоподготовки, выполнили сотрудники института А.В.Кожевников и А.И.Свиташев.

С целью повышения надежности реакторных установок были проведены петлевые и стендовые испытания многих типов активных зон. В этих испытаниях участвовали сотрудники отдела, впоследствии доктора технических наук В.Д.Кошеверов

и Е.Т.Янушковский, который одним из первых в институте был удостоен звания лауреата Государственной премии СССР за участие в создании новых активных зон.

Второй тип корабельных АЭУ, создание которых предусматривалось упомянутым выше постановлением от 12 сентября 1952 г., имел в своем составе реакторы на промежуточных нейтронах с жидкометаллическим теплоносителем (ЖМТ) свинец-висмут. Проект лодки разработали в СКБ-143 (главный конструктор А.К.Назаров).

Реакторная установка была разработана ОКБ "Гидропресс"; главный конструктор Б.М.Шолкович, научный руководитель, член-корреспондент АН УССР А.И.Лейпунский. Для отработки этой установки в г.Обнинске построили стенд 27/ВТ. Научно-технический контроль за проектированием и строительством этих установок для ПЛА вели сотрудники отдела: А.И.Синицын, Г.А.Сокальский, М.И.Киргичев, П.А.Сорокин, А.Ф.Зюзенков и другие.

На головном корабле в мае 1962 г. начались швартовые испытания ГЭУ, которые закончились 30 октября 1963 г. Председателем Правительственной комиссии по испытаниям ПЛА был вице-адмирал Г.Н.Холостяков, его заместителем по испытаниям энергетической установки - И.Д.Дорофеев, а членами комиссии - В.М.Козлов, В.К.Востоков, Е.Т.Янушковский и другие. Государственной комиссией для проведения автономного похода ПЛА во главе с Г.Н.Холостяковым и его заместителем И.Д.Дорофеевым работа всех систем корабля была оценена положительно. За успешную разработку и проведение испытаний ряд специалистов промышленности, а также И.Д.Дорофеев, удостоены звания лауреатов Ленинской премии.

Эксплуатация ПЛА пр.645 была прервана аварией 24 мая 1968 г. В комиссии по локализации последствий, установлению причин аварии и исключению подобных аварий в будущем работали сотрудники института В.И.Иванов, В.М.Козлов, А.И.Свиташев, В.Г.Бенеманский и другие. Комиссия разработала комплекс мероприятий по повышению надежности установок с ЖМТ, среди которых важнейшими являлись мероприятия по отработке технологии тяжелого теплоносителя.

На базе установки ВТ-1 в дальнейшем были разработаны установки ОК-550 (ОКБМ, главный конструктор Н.М.Царев) и БМ-40А (ОКБ "Гидропресс", главный

конструктор В.В.Стекольников) при научном руководстве А.И.Лейпунского. Научно-техническое руководство и сопровождение проектирования, строительства и испытаний установок на кораблях вели Я.Д.Арефьев, А.П.Маслов, А.Ф.Зюзенков, В.М.Паньков, Ю.Р.Балынь, Б.Г.Константинов, В.Ф.Акимов и другие. Активным участникам создания этих установок присвоены звания лауреатов Государственной премии СССР. От 1-го ЦНИИ МО этих наград были удостоены в 1981 г. М.М.Будачев и Я.Д.Арефьев.

Накопленный к концу шестидесятих годов опыт эксплуатации АЭУ показал, что вопросы обеспечения надежности корабельной атомной энергетики должны решаться совершенно иначе, чем это делалось на энергетических установках традиционных типов, т.к. из-за самой природы ядерного топлива и его высокой радиоактивности, затруднявшей или исключавшей вовсе доступ к оборудованию, надо было обеспечить более высокие количественные показатели надежности без местного обслуживания и контроля.

С целью решения этой проблемы в 1-ом ЦНИИ МО под руководством Я.Д.Арефьева была выполнена научно-исследовательская работа по обоснованию новых требований к проектированию корабельных АЭУ в условиях высокой напряженности их эксплуатации и комплексной автоматизации.

В работе, на основании анализа динамики теплофизических, гидравлических и механических процессов в системе "ГЭУ - винт-корпус корабля" при различных моделях эксплуатации, включая возможные аварийные ситуации, была обоснована необходимость пересмотра норм обеспечения прочности, плотности и других необходимых качеств конструкций АЭУ. Эти новые требования включили в нормативные требования и руководящие документы по проектированию АЭУ.

Для реализации и обеспечения новых требований специалистами 1-го ЦНИИ МО было подготовлено и в 1968 г. принято Правительством специальное постановление с утверждением комплекса ОК и НИР по выполнению новых требований в эксплуатируемых, проектируемых и строящихся установках. Все эти работы вошли в историю кораблестроения как комплекс ОК и НИР по теме "Ресурс 1".

Продолжение см. на стр. 49

Морская пехота ТОФ: практика в небе



- Начальник парашютно-десантной службы майор С.Платонов проверяет снаряжение перед прыжками
- На посадку в вертолет
- Приземление
- Старший лейтенант М.Губаренков перед первым прыжком

Фото старшего прапорщика
И.Гилязудинова





С пользой и во славу России



- **Сыновий наказ**
- **Командир похода вице-адмирал А. Татаринов посвящает в моряки-надводники лейтенантов 2001 года выпуска**
- **Гвардии лейтенанты ГРКР "Москва"**
- **Первый заместитель вице-премьера правительства Москвы О.Толкачев на встрече с земляками**



Командир БЧ-1 гвардии капитан-лейтенант М.Парфентьев

Настоятель Свято-Никольского храма отец Георгий (Полковник) благославляет гвардейцев ГРКР "Москва" перед дальним плаванием

Отдание воинских почестей у могилы контр-адмирала М.А. Беренса

Итальянский учебный клипер "Эмериго Веспуччи" во время стоянки в порту Ла-Гулетт

Фото С.Гарматенко,
С.Петросяна, В.Иванова



С ИМЕНЕМ СВЯТИТЕЛЯ АЛЕКСИЯ НА БОРТУ



- Освящение Святейшим Патриархом Московским и всея Руси Алексием II закладки судна "Святитель Алексей"
- Настоятель Николо-Богоявленского морского кафедрального собора протоиерей Богдан Сойко
- Вице-адмирал А. Корнилов, контр-адмирал Л. Сандоренко, капитан 1 ранга В. Андреенков, губернатор Санкт-Петербурга В. Яковлев
- Участники церемонии закладки судна "Святитель Алексей"

Фото Ю. Пахомов

Начало см. на стр. 48

В дальнейшем этот подход распространили на все корабельное оборудование и корабли в целом, а также реализовали в последующих работах по темам "Ресурс II" и "Ресурс III", обеспечивавших многократное увеличение долговечности и существенное повышение других показателей надежности АЭУ.

В 1969 г. в состав ВМФ вошла скоростная ПЛА пр.661, показавшая для ПЛА самую высокую в мире скорость. Проект ПЛА был разработан ЦКБ-16; главный конструктор Н.Н.Исанин, главный конструктор ГЭУ Н.Ф.Шульженко, главный конструктор ППУ В-5, академик Н.А.Доллежал. В работе по созданию и испытанию АЭУ этой ПЛА принимали активное участие от 1-го ЦНИИ МО П.М.Христюк и Ю.М.Кулагин, которые вели научно-техническое сопровождение проектирования и строительства энергетической установки. П.М.Христюк руководил межведомственными испытаниями специально созданного с целью отработки ППУ теплогидравлического стенда.

Для отечественных надводных атомных ракетных крейсеров ОКБМ разработали реакторную установку КН-3. Проектирование кораблей было выполнено Северным бюро. Наблюдение за проектированием и строительством этой ГЭУ вели: П.Е.Букин, А.В.Рыльцов, В.В.Тиханов, И.П.Шалин, С.С.Козаченко. В Государственных испытаниях участвовали А.А.Кривуля, В.В.Тиханов и другие. Особо следует отметить большой вклад в создание установок КН-3 доктора технических наук Ю.А.Убранцева, который за активное творческое участие в этой работе был удостоен Государственной премии СССР.

Еще одна атомная установка, унифицированная с установкой ОК-900, разработанной ОКБМ для ледоколов, была использована на НК пр. 1041, наблюдение за которой вел И.П.Шалин, а председателем Межведомственной комиссии по комплексным испытаниям установки на корабле был Б.Г.Константинов.

Для второго поколения ПЛА постановлением Правительства СССР была предусмотрена разработка ряда установок типа ВМ-46 В-3 и др. Установки типа ВМ-4 разработаны ОКБМ. Проведенный в 1-ом ЦНИИ МО анализ показал, что все ПЛА второго поколения можно обеспе-

чить единой унифицированной установкой типа ВМ-4. Такое решение и было принято. Инициаторами создания унифицированной ППУ выступили специалисты института И.Д.Дорофеев, Я.Д.Арефьев, В.Г.Бенеманский, А.А.Давыдов, А.Я.Благовещенский, Л.И.Башкиров, Б.И.Максименко. Разработка установки В-3 была прекращена, что позволило сэкономить значительные государственные средства. Сотрудники отдела вели научно-техническое сопровождение создания оборудования ППУ и возглавляли межведомственные комиссии по приемке оборудования АЭУ второго поколения: ядерных реакторов - А.Я.Благовещенский, Л.И.Башкиров, парогенераторов - М.И.Киргичев, В.Ф.Акимов, В.В.Завальнюк, В.С.Дресвянкин, активных зон - Е.Т.Янушковский, А.Н.Батырев, арматуры - С.М.Бор, А.А.Колобаев. За большой вклад в дело создания установки для второго поколения ПЛА Л.И.Башкирова удостоили звания лауреата Государственной премии СССР. Для повышения безопасности установок под руководством А.Я.Благовещенского и С.М.Бора были проведены на лодках испытания по возможности использования естественной циркуляции теплоносителя для расхолаживания установки.

П.И.Залевский исследовал переходные и аварийные режимы установок ВМ-4 и разработал практические рекомендации для повышения их надежности.

Проекты АЭУ для третьего поколения ПЛА разрабатывались на конкурсной основе. В результате рассмотрения конкурсных разработок на НТС 1-го ЦНИИ МО с участием представителей заинтересованных предприятий была рекомендована установка ОК-650Б, предложенная ОКБМ и выполненная под руководством И.И.Африкантова, Ф.М.Митенкова и Г.Ф.Носова.

Научно-техническое сопровождение проектирования, строительства и испытаний на кораблях установок третьего поколения вели: Ю.А.Убранцев, А.Н.Батырев, А.М.Смирновский, Я.П.Залевский, О.Ю.Лейкин и др. За творческое участие в создании паротурбинной установки БПТУ-675 В.Д.Дерюгин был удостоен Государственной премии СССР. При приемке головной ПЛА пр.041 секцию энергетики возглавлял Б.Г.Константинов.

С 1976 г. на стенде КВ-1 проводятся испытания ППУ ОК-650БК. В работе МВИ участвовали А.Я.Благовещенский,

С.М.Бор, А.П.Смирновский. Большую работу по устранению недостатков, выявленных при испытаниях на стенде КВ-1 и в период эксплуатации установок этого типа на кораблях, ведут О.Ю.Лейкин, Я.П.Залевский, С.А.Петров, А.И.Калинин, А.В.Духовской и другие.

В процессе создания и развития корабельной атомной энергетики главной проблемой, обеспечивающей успех создания АЭУ всех поколений, безусловно, являлась проблема создания активных зон, удовлетворяющим требованиям ВМФ к ним и в первую очередь требованиям по надежности и безопасности.

За весь период освоения и эксплуатации отечественных кораблей с АЭУ в реакторах паропроизводящих установок использовалось значительное количество активных зон многих типов, отличавшихся по виду теплоносителя, составу и конструктивному исполнению элементов, физическим, теплотехническим и экономическим показателям.

Проблема активных зон усугублялась сложностью решения задач повышения их надежности, живучести, стойкости к внешним воздействиям, безопасности и экономичности, связанных с необходимостью комплексного исследования таких факторов, как высокая энергонапряженность реакторов, значительная глубина выгорания топлива, термодароциклические и вибрационные нагрузки на элементы активной зоны, статические и динамические наклонения корабля.

Решение этой проблемы потребовало поиска путей совершенствования конструкций элементов активных зон, оптимизаций условий их изготовления, обработки и эксплуатации.

Большой вклад в решение этой сложнейшей проблемы и, в первую очередь, в части разработки научно-обоснованных требований ВМФ, внесли специалисты 1-го ЦНИИ МО Е.Т.Янушковский, И.С.Масленик, В.И.Иванов, В.Д.Кошеверов, С.А.Петров и многие другие.

Комплекс работ, выполненных специалистами промышленности и ВМФ по созданию новых активных зон и регламента эксплуатации позволил повысить энерго-ресурс и срок службы корабельных активных зон в 7-15 раз, что обеспечивает эксплуатацию современных кораблей с одной перезарядкой реакторов в течение полного срока их службы. Суммарная наработка эксплуатируемых корабельных

реакторов в настоящее время существенно превышает наработку отечественных АЭС и корабельных реакторов США.

С учетом сложившихся в настоящее время экономических условий специалистами 1-го ЦНИИ МО выбраны приоритетные и наиболее важные задачи по созданию и совершенствованию корабельных активных зон. К ним следует отнести:

- повышение срока службы активных зон до значений, равных половине срока службы перспективных ПЛА и НК;

- совершенствование экспериментальной базы по отработке активных зон, их составных частей и материалов;

- дальнейшее развитие расчетно-экспериментальных методов определения и подтверждения показателей надежности активных зон и их составных частей;

- повышение информативности реакторных испытаний составных частей активных зон и оптимизация их объема для достоверного подтверждения показателей надежности проектируемых зон с определением степени влияния на них различных факторов;

- разработка и внедрение единой системы сбора и обработки данных опыта испытаний, изготовления и эксплуатации активных зон и их составных частей в составе исследовательских, стендовых, ледокольных и корабельных ядерных реакторов;

- повышение безопасности эксплуатации активных зон в нормальных и аварийных условиях эксплуатации ППУ, а также при боевых и аварийных повреждениях кораблей и другие.

Важнейшей задачей обеспечения эксплуатации ПЛА являлось создание перегрузочного оборудования для замены активных зон. Таковое было создано для первого поколения под индексом ПУ-2. На смену ПО ПУ-2 разработано унифицированное перегрузочное оборудование ОК-300ПБ для обеспечения перезарядок реакторов ПЛА первого и второго поколений, разработчиком которого является ОКБМ. Первый комплект ПО ОК-300ПБ поступил на СФ в 1971 г. Для обеспечения перезарядок реакторов ПЛА третьего поколения было создано ПО ОК-300ПБМ (разработчик - ОКБМ). Первый комплект ПО ОК-300ПБМ поступил на СФ в 1988 г.

Не менее важной задачей для флота стал вывоз отработанного ядерного топлива.

В настоящее время большая часть выг-

погруженного с кораблей ядерного топлива отправлена на завод регенерации (ПО "Маяк").

Следует отметить, что утилизация кораблей с АЭУ и их реакторных отсеков включает обязательный этап выгрузки активных зон из реакторов, обеспечивающий безопасность хранения кораблей и требующий соответствующего ускорения. На основе выполненного обследования условий проведения перезарядов реакторов кораблей ВМФ и анализа состояния системы обращения с ядерным топливом, специалистами ВМФ разработаны конкретные предложения по интенсификации процесса перезарядки и высвобождению флотских хранилищ ядерного топлива, повышению безопасности и качества проведения работ по замене активных зон.

Большую работу по обеспечению перезарядок активных зон и утилизации реакторных отсеков выполнили специалисты института С.Ф.Корякин, Б.М.Василенко, Л.Н.Новосельский, В.И.Иванов, С.А.Петров и многие другие.

В комплексе проблем создания корабельной атомной энергетики особая роль принадлежит разработке и созданию систем управления АЭУ. Достаточно напомнить, что с момента практического использования атомной энергетики на кораблях ВМФ резко возросло количество задач по автоматизации их технических средств, особенно при решении ими боевых задач. По своей физической сущности АЭУ ПЛА не могли обойтись без ряда специальных автоматических устройств, выполняющих функции управления, контроля и сигнализации, регулирования, блокировки и защиты.

При этом под управлением АЭУ следует понимать управление совокупностью технологических процессов, обеспечивающих не только эффективное использование АЭУ, но и ее безаварийное и безопасное функционирование. С этой целью необходимо собрать достоверную информацию от источников информации, проанализировать ее обработку и сформировать соответствующие управляющие сигналы на исполнительные механизмы корабельной АЭУ. Реализацию задач управления АЭУ выполняет комплекс систем управления (СУ), прошедший в своем развитии несколько этапов.

Совершенствование технических средств ПЛА, ужесточение требований к качеству управления ими и тенденция

сокращения личного состава, занятого в управлении и контроле, привели к необходимости существенного увеличения степени и объема автоматизации технических средств. Этим, прежде всего, был обусловлен переход от использования отдельных автоматических регуляторов для управления АЭУ ПЛА первого поколения к применению систем взаимосвязанного управления ППУ и ПТУ и комплексных систем управления техническими средствами (КСУТС) кораблей последующих поколений.

На ПЛА первого поколения управление АЭУ велось с помощью пяти систем управления и контроля, причем большинство механизмов и арматуры управлялось личным составом с местных постов или дистанционно с пульта управления. В число СУ АЭУ входили: система управления и защиты ядерного реактора СУЗ-627 (впоследствии СУЗ "Генератор"), разработчик ОКБ-12 МАП, главный конструктор С.А.Франкштейн; система регулирования теплообмена АТ-267, разработчик ЦНИИ-45, руководитель работ Б.И.Козловский; система управления, сигнализации, блокировки и защиты отдельных механизмов и арматуры энергетической установки УСБЗ-627, разработчик - первоначально ПКБ-12, затем завод "Красная заря", главный конструктор А.Ф.Пукемов; управление маневровым устройством и защита главного турбозубчатого агрегата (ГТЗА) разрабатывались КБ ленинградского Кировского завода. Данные системы по разным причинам не смогли в полной мере обеспечить достаточно надежное управление АЭУ. При этом для управления энергетической установкой с пультов использовалось большое количество органов управления (ключей, переключателей, кнопок). Кроме того, электрические части систем были выполнены на базе контактных элементов. Эти и ряд других недостатков привели к тому, что надежность систем оказалась низкой, повысить же их ресурс свыше 10 тыс.ч. было практически невозможно.

Внедрение на корабли систем управления АЭУ требовало от проектантов решения целого комплекса научно-технических задач. Так, конструктивные недостатки систем СУЗ и АТ и особенно принципиальные недоработки принятой схемы регулирования привели специалистов НИИ и предприятий промышленности к усиленным поискам по их преодолению. Актив-

ное участие в этих работах принимали и сотрудники 1-го ЦНИИ МО В.А.Кондрашов, Ю.С.Карпенко, Н.В.Колесников, В.К.Востоков, Н.А.Ступин, Б.И.Меламед, К.В.Беллавин, Г.А.Блинов и другие.

Предложения 1-го ЦНИИ МО были реализованы ЦНИИ-45 в системе АТЭ-627 в устройстве автоматической коррекции мощности по средней температуре (АКМСТ). Разработанное ОКБ-12, оно вошло в СУЗ "Генератор". Одновременно с созданием устройства АКМСТ Морской научно-исследовательский институт судостроительной промышленности (впоследствии НПО "Агат") начал разработку бесконтактной СУЗ "Экран", в которой впервые был предусмотрен автоматический разгон реактора с минимально контролируемого уровня мощности с периодом 30 с. Ряд новых идей реализовали позднее в СУЗ "Вега" разработки ОКБ-12 и РУЗ-ВМ разработки ЦНИИ-45.

Для удовлетворения возрастающих требований к боевой эффективности и живучести ПЛА возникла необходимость в широких исследованиях динамических процессов управления в нормальных и аварийных режимах работы АЭУ. При этом особенно важное значение для обеспечения живучести ПЛА имеет время развития скорости хода, зависящее в определенных диапазонах от маневренности АЭУ и энерговооруженности ПЛА. Необходимость во введении новых режимов работы корабельной АЭУ, целесообразного повышения ее маневренности, разгрузки операторов по управлению техническими средствами привели к разработке новой системы управления АЭУ ПЛА второго поколения. Головным разработчиком такой системы (например, для ПЛА пр.671) стал ЦНИИ-45.

В состав системы управления АЭУ помимо СУЗ входила и система управления частотой вращения ГТЗА (гидравлическая часть этой системы была разработана КБ ЛКЗ и вошла в состав ГТЗА). Система УСБЗ, как и прежде, проектировалась отдельно. Такая кооперация разработок систем управления осталась и для остальных ПЛА второго поколения.

Одной из важных функций, выполняемой СУЗ АЭУ ПЛА второго поколения с ППУ типа ВМ-4, была возможность обеспечения совместного управления ППУ и ПТУ, что позволило уменьшить демаскирующие факторы ПЛА и уменьшить непроизводительные энергетические потери.

При этом система управления обеспечивала работу АЭУ ПЛА на перекрестных режимах, а также работу ППУ как на номинальных, так и на пониженных параметрах. Важным функциональным достоинством этой системы следует считать возможность управлять одному оператору частотой вращения ГТЗА и производительностью ППУ с помощью минимального количества органов управления.

В ходе проектирования и испытания СУЗ АЭУ претерпела модернизацию, а ее ресурс был увеличен до 25 тыс.ч. В этот период гидравлические регуляторы и средства дистанционного управления, работающие по принципу "больше - меньше" заменяются на электрогидравлические элементы и следящие системы. СУЗ АЭУ выполняется в двухканальном варианте. В системе управления нашли свою реализацию автоматический разогрев теплоносителя 1-го контура ППУ и экстренное снижение мощности реактора. В последующем с целью повышения ядерной безопасности энергетической установки была разработана и внедрена на ПЛА и НК с АЭУ импульсная пусковая аппаратура.

Следует также отметить, что одновременно с внедрением таких СУЗ АЭУ на ПЛА второго поколения НИИ и КБ промышленности совместно со специалистами ВМФ внедряли автоматизированное управление и для других корабельных ТС.

Революционным шагом в кораблестроении явилось развитие и применение автоматических принципов для управления кораблем и его техническими средствами. Эти принципы были реализованы при создании комплексной системы управления техническими средствами "Ритм" и в том числе – систем управления движением "Боксит" и "Тон", разработчик НПО "Аврора" (главный конструктор О.П.Демченко) высокоскоростной ПЛА малого водоизмещения. Эти системы надежно обеспечивали управление всеми ТС корабля из центрального поста управления минимальным числом операторов при отсутствии местных постов управления. В этих КСУ ТС по новому решались вопросы надежности и ремонта: резервирование с голосованием, ремонтпригодность за счет применения сменных модулей и диагностирования состояния аппаратуры с точностью до модуля, обеспечение ресурса с использованием ждущих режимов и т.п. В системе типа "Ритм" впервые в прак-

нике отечественного судостроения была применена система централизованного контроля за работой технических средств "Мелодия". Активное участие в этих работах, в том числе и участие в испытаниях систем, принимали от 1-го ЦНИИ МО - Б.П.Жуков, В.К.Востоков, М.И.Михайлов, О.С.Данилевский, Г.А.Блинов и другие.

Так, в работах доктора технических наук Б.П.Жукова получили дальнейшее развитие основные идеи в области повышения эффективности СУЗ АЭУ в части повышения их маневренности, экономичности, улучшения виброакустических характеристик; были проведены всесторонние исследования и обоснования требований при использовании частотно-импульсных и релейно-импульсных систем для управления таким сложным объектом, как корабельная АЭУ. Проведенные исследования легли в основу научного обоснования основных направлений развития корабельных СУЗ ТС на ближайшие и более дальние годы, а также обоснования технических требований к корабельным СУЗ и разработки руководящих документов, используемых при научно-техническом сопровождении работ по проектированию и созданию СУЗ ТС организациями промышленности.

Развитие работ по комплексной автоматизации корабельных ТС явилось толчком к разветвлению в начале 60-х годов работ по созданию широкой номенклатуры датчиков и сигнализаторов параметров. Для работы с системой "Ритм" был создан в 1960-1965 гг. первый комплекс датчиков с унифицированными выходными сигналами. Этот комплекс включал в себя датчики теплотехнических параметров: температуры, давления и разности давлений, расхода уровня; датчики параметров водоподготовки (соле- и кислородосодержания), а также датчики параметров электрических сетей и приборы, контролирующие газовый состав в помещениях ПЛА. Комплекс успешно прошел эксплуатацию на подводных лодках и послужил базисом, на основе которого в последние 30 лет одновременно с ужесточением эксплуатационных требований осуществлялось совершенствование датчиков и создание принципиально новых и надежных приборов в рамках предложенных 1-го ЦНИИ МО опытно-конструкторских работ "Плавник", "Информация", "Ресурс-44", выполненных в 70-80-е годы.

Выполненные ОК и НИР позволили довести ресурс для первого комплекса датчиков с 10-12 тыс.ч. до обеспечения его эксплуатации в течение 15 лет без каких-либо ограничений. Это способствовало в целом повышению ресурса всех разрабатываемых корабельных систем управления ТС. Наибольший вклад в создание корабельных датчиков внесли от ВМФ специалисты: Н.В.Колесников, Е.С.Илларионов, А.А.Орлов, Г.К.Чертов, В.И.Сивой, В.М.Фролов, Ю.Е.Крылов, В.П.Мистрис, В.А.Кремлев, Б.П.Наумов.

В период 70-х и начала 80-х гг. происходило дальнейшее совершенствование АЭУ за счет создания новых конструктивных и технологических решений, повышения маневренных характеристик, расширения диапазона моделей эксплуатации, ужесточения требований к снижению виброакустических характеристик. Слабоувязанные между собой по характеру технологических процессов системы управления второго поколения оказались мало пригодными для управления современными АЭУ. Ужесточались требования, предъявляемые и к эффективности боевого использования кораблей.

В связи с этим организации промышленности и 1-го ЦНИИ МО приступили к созданию базовой КСУ ТС третьего поколения. Предполагалось, что эта система будет принципиально новой по сравнению с ранее разработанными, а также найдет свое дальнейшее развитие в последующих перспективных СУ. В СУ АЭУ, в частности, была изменена структура и алгоритмы управления, в первую очередь за счет более полного использования свойств саморегулирования реактора, удалось добиться практически "нулевого травления" пара путем обеспечения взаимосвязанной работы систем управления ППУ и ПТУ, реализована переменная структура в зависимости от режимов работы АЭУ. В этих работах от 1-го ЦНИИ МО непосредственное творческое участие, в том числе и в испытаниях СУ, входящих в КСУ ТС, принимали: Б.П.Жуков, А.А.Кривуля, С.Б.Энтин, В.Н.Круглов, Б.Ф.Пашкин, Ю.С.Улямаев, О.С.Данилевский, А.В.Филатов и другие.

В работах доктора технических наук А.А.Кривули была разработана методология использования в корабельных СУЗ АЭУ переменных структур, а также нашло отражение дальнейшее развитие теоретических и прикладных вопросов постро-

ения адаптивных систем с переменной структурой для управления АЭУ, алгоритмов управления, обеспечивающих повышение эффективности энергетической установки во всех эксплуатационных режимах ее работы. Такой подход к построению СУЗ АЭУ потребовал развития концепции управления АЭУ в нормальных и аварийных режимах, а также при решении ПЛА тактических и противоаварийных задач. Повышение качества управления АЭУ в аварийных и предаварийных состояниях представлялось возможным реализовать за счет использования процедур выявления этих состояний, предельных возможностей установки и моделей восстановления.

Успешно была решена задача комплексной автоматизации энергетических установок и для НК с АЭУ. В частности, в системах управления типа "Шквал-44" существенно вырос технический уровень автоматизации: безотказность, ремонтпригодность, долговечность, степень стандартизации и унификации, стойкость к климатическим и различным боевым воздействиям.

По мере развития новой элементной базы, средств автоматизации уже с середины 80-х годов специалистами НПО "Аврора" решается задача проектирования и создания корабельных цифровых систем управления. В этих работах от 1-го ЦНИИ МО активное и творческое участие приняли Б.П.Жуков, А.А.Кривуля, В.Н.Круглов, Д.А.Скороходов, Б.Ф.Пашкин, С.Б.Энтин, О.С.Данилевский, Л.Н.Добродицкий и другие.

Отметим, что опыт создания ПЛА с АЭУ прежде всего был связан с проблемами создания корабельных АЭУ и поэтому большое внимание было уделено именно разработке СУЗ АЭУ. Технические характеристики энергетической установки, требования ядерной и радиационной безопасности, надежности обусловили необходимость автоматизации и централизации управления и контроля АЭУ. Реализация этой задачи (принципиально новой как по постановке, так и по средствам и методам решения) потребовала выполнения широкого круга НИОКР, проектных и производственных работ и выполнялась в несколько этапов. Развитие АЖЭУ и их СУ с непрерывным ужесточением требований к функционированию установки шло от поколения к поколению ПЛА.

Трудно переоценить вклад специалис-

тов НИИ и КБ промышленности в создание и дальнейшее совершенствование АЭУ и систем управления ими на всех этапах их развития. Одновременно с ними в проектирование и создание АЭУ и их СУ особый вклад внесли ученые и специалисты ВМФ и в первую очередь 1-й ЦНИИ МО. Неоценимый их вклад отражал специфику корабельной надежной и безопасной эксплуатации технических средств, отработки алгоритмов управления ими, требования ВМФ к проектированию, созданию и испытаниям АЭУ и их системам управления на всех стадиях разработки и последующего использования в течение всего жизненного цикла корабля. В конечном итоге именно они, специалисты 1-го ЦНИИ МО, давали "путевку в жизнь" всем корабельным ТС и их системам управления.

Необходимо отметить, что внесенный специалистами 1-го ЦНИИ МО вклад в создание и развитие корабельных АЭУ охватывает лишь часть проблемных вопросов соответствующих направлений. Значительно более широкий круг вопросов решался высококвалифицированными специалистами ВМФ органов кораблестроения и технического управления ВМФ, инспекцией ядерной безопасности ВМФ, представительствами заказчика на предприятиях, профессорско-преподавательским составом кафедр АЭУ высших учебных заведений ВМФ. Огромный вклад в обеспечение отработки АЭУ вносился и личным составом кораблей.

Авторы считают, что специалисты всех перечисленных направлений с учетом уже имеющихся публикаций продолжают обобщение решавшихся во второй половине XX века проблемных вопросов обеспечения развития и эксплуатации корабельных АЭУ, что позволит передать огромный накопленный опыт специалистов ВМФ последующим поколениям, исключить повторение допущенных ошибок и существенно повысить качественный уровень новых разработок в корабельной атомной энергетике будущего.

Контр-адмирал Я.АРЕФЬЕВ,
доктор технических наук, профессор
Капитан 1 ранга А.КРИВУЛЯ,
доктор технических наук
Капитан 1 ранга С.ПЕТРОВ,
кандидат технических наук
Капитан 1 ранга Я.ЗАЛЕВСКИЙ,
кандидат технических наук

УРОКИ ПОХОДА В ИНДИЮ

В минувший период обучения отряд боевых кораблей Тихоокеанского флота совершил дальний поход, о котором еще долго будут вспоминать его участники, а об итогах – размышлять и политики, и военные специалисты. Большие противолодочные корабли “Адмирал Виноградов” и “Адмирал Пантелеев”, большой морской танкер “Владимир Колечицкий” прошли семь морей и два океана, оставив за кормой 12524 мили. Успешно выполнены программы официальных визитов в Индию и Вьетнам, задачи боевой службы.

- Я рад, что отряд российских боевых кораблей вновь вышел в Мировой океан, - сказал по возвращении во Владивосток командир флагмана похода БПК “Адмирал Виноградов” капитан 1 ранга Владимир Чернявский. – Последний раз Андреевский флаг был в Индийском океане семь лет назад, и именно наш корабль прошел тогда этим же маршрутом...

ТРУДНЫЕ ВАХТЫ НА ПЕРЕХОДАХ

Самым трудным участком плавания был переход из Владивостока в ПМТО Камрань. Во-первых, в начальный период похода отрабатывалось слаживание экипажей в море. Одно дело – базовая подготовка личного состава, совсем иное – работа в морских условиях. К тому же незадолго до выхода коллективы БПК значительно пополнились прикомандированными офицерами, мичманами и матросами с других кораблей, которым, естественно, требовалась адаптация в новой социально-психологической обстановке.

Во-вторых, шло привыкание к распорядку дня во время ходовых суток.

В-третьих. Представьте себе, что еще какую-то неделю назад за бортом корабля, куда ни кинь взгляд, плыли огромные льдины, а тут уже палящее тропическое солнце, с трудом переносимая человеческим организмом жара.

- Пожалуй, именно этот переход из зимы в лето мобилизовал людей, заставил их поверить в собственные силы, - поделился своим мнением участник похода психолог БПК капитан-лейтенант Сергей Палюра. – Свою решающую роль сыграла и мотивация действий, поведения военнослужащих в новых для них условиях. Романтика океана, новые страны – да ради этого молодежь горы свернет!

Резкие перепады температуры сказались и на технике. Нет, в целом-то она не подвела. Но, когда начали оттаивать замерзшие участки некоторых трубопроводов, кое-что лопнуло, и механики тут же взялись устранять возникшие поломки.

Поначалу “капризничали” и холод-машины. На “Адмирале Пантелееве”, например, почти не вылезали из трюмов старшина команды трюмных старший мичман Валентин Мосейчук и командир дивизиона живучести капитан-лейтенант Гена Иванов (именно так его зовут, поскольку офицер по национальности болгарин. – Авт.). Хватало работы и заводским специалистам, которые остались на кораблях.

Наиболее ярко самоотдача людей проявилась во время прохода через Сингапурский и Малаккский проливы, когда по решению командира отряда кораблей вице-адмирала А.Конева была организована их противодиверсионная оборона от возможного нападения быстроходных катеров, управляемых террористами-смертниками. С этой целью на обоих БПК развернули дополнительные посты ПКО, личный состав которых был вооружен автоматами и крупнокалиберными пулеметами. Боевая группа – 14 курсантов берегового факультета ТОВМИ им. С.О. Макарова – была высажена на танкер. А чтобы во всеоружии встретить возможное нападение террористов, еще до подхода к опасным узкостям провели основательные тренировки. Проливы проходили в строю кильватера с дистанцией между кораблями пять кабельтовых, обеспечивающей их огневую связь. При этом учитывалась максимальная скорость танкера.

А накануне входа кораблей в зону узкости к личному составу экипажей по громкого-

ворящей связи обратился командир ОБК:

- Фанатично настроенные террористы в любой точке земного шара готовы пойти на все, чтобы продемонстрировать силу. Методы головорезов и наемников коварны и жестоки. Нас это не страшит, но угроза реальна, и мы должны быть готовы к решительным ответным действиям. Уверен, что это по плечу механикам, штурманам, сигнальщикам, связистам, артиллеристам, расчетам БИЦ и постам противодиверсионной обороны. Требую повышенной бдительности несения ходовых и специальных вахт.

В Камрани у причала было организовано круглосуточное дежурство брандвахтенного вооруженного катера, который стоял на бочке на удалении одного кабельтова от форштевня "Адмирала Виноградова". На боевых кораблях – вооруженные вахтенные, посты гранатометания.

Стоит сказать и о том, что во время преодоления Сингапурского и Малаккского проливов особое внимание потребовалось от штурманов ОБК. Ведь этот отрезок пути протяженностью более 700 миль отличается интенсивным судоходством. Поэтому заранее были проведены учения в штурманских боевых частях БПК. На "Адмирале Виноградове" под руководством капитан-лейтенанта Андрея Евдошенко командир БЧ-1 капитан-лейтенант Алексей Тимербаев и командир электронavigационной группы старший лейтенант Борис Кулик отработали наиболее эффективные способы определения места корабля при прохождении узкости с помощью радиолокационной станции и визуально по пеленгу и дистанции. На "Адмирале Пантелееве" в учении, которым руководил капитан 2 ранга Сергей Шпирко, участвовали командир БЧ-1 капитан-лейтенант Дмитрий Наумов, командир ЭНГ старший лейтенант Алексей Киселев, а также прикомандированный на период похода командир штурманской боевой части эскадренного миноносца "Безбоязненный" старший лейтенант Алексей Данилов.



Командир БПК "Адмирал Пантелеев" капитан 1 ранга Н.Озирный

Сложным, но одновременно и интересным, поучительным, с точки зрения плавания в непривычных для кораблей такого ранга условиях, был участок пути по реке Сайгон, когда ОБК подходил к порту Хошимин.

- Порядка сорока миль мы шли со скоростью 18 узлов, хотя повсюду – крутые повороты, - вспоминает старпом БПК капитан 2 ранга Ильдар Ахмеров. – Никогда раньше наш корабль не ходил в реках. Вьетнамский лоцман успокаивал русских, что, дескать, русло глубокое, поэтому все будет нормально. Но было как-то не по себе, когда мимо нас в десятке метров от борта проплывали крупнотоннажные суда, рядом сновали рыбацкие джонки.

Погода сопутствовала походу. Только на обратном пути в Южно-Китайском, Японском морях корабли попали в штормовые условия. Кое-кого из матросов "прихватила" морская болезнь, вахты несли моряки покрепче. Но в целом экипажи выдержали "болтанку" без проблем. За время длительного плавания люди уже привыкли к морской качке, почувствовали себя настоящими мореплавателями.



Командир БПК "Адмирал Виноградов" капитан 1 ранга В.Чернявский



Капитан большого морского танкера "Владимир Колечицкий" А.Денисов

ПАРАД

14 февраля в 15.48 ОБК ТОФ вошел в территориальные воды Индии. Здесь российские корабли встретил индийский вертолет, несший флаг РФ. С флагмана ОБК "Адмирал Виноградов" установили радиокontakt на международном канале связи с кораблем-лидером корветом "Кирпан Коли", который и сопровождал тихоокеанцев до границ внешнего рейда порта Мумбай (Бомбей). В 16.40 был произведен Салют наций: 21 залп из артустановок БПК "Адмирал Виноградов" и 15 ответных – с борта СКР "Субандра", стоявшего на якоре у входа в акваторию порта.

- Для меня самым запоминающимся был день, когда в честь прибытия российских и других кораблей индийская сторона устроила прием у губернатора штата Махараштра. - делился своими впечатлениями после похода командир БПК "Адмирал Пантелеев" капитан 1 ранга Николай Озирный. - Главный город этого штата – Мумбай, который на время празднования 50-летия независимости Индии стал столицей международного морского парада и юбилейных торжеств. На приеме я познакомился и тепло пообщался со многими командирами иностранных кораблей. В конце встречи мы все сфотографировались. Думаю, этот редкий снимок может украсить архив даже самого бывшего моряка.

- Это был, конечно, один из самых ярких дней нашего похода, - рассказывал командир БПК "Адмирал Виноградов" капитан 1 ранга Владимир Чернявский. - И мы гордились тем, что представляем Родину, участвуя в таком крупном международном мероприятии.

В период проведения торжеств индийской стороной уделялось чрезвычайное внимание вопросам обеспечения безопасности первых лиц государства, гостей, экипажей кораблей. Основной акцент делался на охранение района якорных стоянок кораблей. Для эффективного контроля за всей акваторией, где проходил парад, было задействовано более 40 скоростных катеров, вооруженных пулеметами и укомплектованных экипажами из состава "коммандос" морской пехоты ВМС Индии, которые круглосуточно патрулировали подходы к стоянкам. Кроме того, несли боевое дежурство группы быстрого реагирования.

В итоге парад и другие мероприятия прошли на самом высоком уровне.

Во время пребывания в порту Мумбай весьма полезным для ОБК ТОФ и иностранных кораблей было совместное учение по связи и маневрированию. 16 кораблей красиво выстроились в строй кильватера, и каждый из них, выполняя команды флагмана (индийского крейсера), показывал, на что он способен. В тех учениях оба наших БПК, как отметил начальник походного штаба капитан 1 ранга Валерий Терехин, показали себя с самой лучшей стороны.

ЭКЗАМЕНЫ ПРИНИМАЛ ОКЕАН

Одна из основных задач, которую решали боевые корабли Тихоокеанского флота в океанских просторах, – попутный поиск подводных лодок по маршруту перехода с целью их обнаружения и слежения за ними. Одновременно изучались вероятные районы боевых действий, их навигационно-гидрографические и гидрометеорологические особенности, условия применения оружия и технических средств. Необходимо было совершенствовать элементы боевой подготовки в соответствии с задачами командира соединения на поход.

В ходе непрерывного поиска на переходах ОБК удалось обнаружить три иностранных дизельные подводные лодки.

Кроме того, постоянно выявлялись и уточнялись местонахождение, характер деятельности иностранных кораблей, судов, подлодок, самолетов и вертолетов. Определялись их национальная принадлежность, класс, бортовые номера, типы вооружения, радиотехнического оборудования и специальных устройств и многое другое. На кораблях применялись специализированные автоматизированные системы, обработка видео- и фотоизображений объектов, передача полученных материалов по электронной почте в действующих каналах связи ВМФ.

В этих же целях успешно применялся вертолет.

Всего за поход было обнаружено более 100 надводных кораблей и 125 летательных аппаратов.



БПК "Адмирал Виноградов", БПК "Адмирал Пантелеев" и БМТ "Владимир Колечицкий" во время дальнего похода отрабатывают заправку кораблей траверсным способом

Офицеры БПК "Адмирал Пантелеев" рассказывали, что их экипажу командир ОБК ставил задачу выявить американскую АУГ и выйти на визуальный контакт с авианосцем. В ответ на это сопровождающие авианосец США "Китти Хок" корабли активно маневрировали, ставили помехи, чтобы сбить с толку русских. Однако это не помешало "пантелеевцам" обнаружить "цель". В соответствии с принятым решением были использованы все силы и средства разведки БПК для выявления радиоизлучений АУГ на максимальной дальности. Благодаря корабельной аппаратуре авианосную ударную группу ВМС США обнаружили в районе острова Окинава.

- "Китти Хок", конечно, "ловчил", прикрывался различными помехами, - рассказывал командир боевой части управления "Адмирала Пантелеева" капитан 2 ранга Константин Распопин, - от него далеко в море расплзлись корабли сопровождения, а самолеты даже не летели в его сторону. Но мы сумели по локации вычислить американца. Когда вышли с ним на визуальный контакт и подошли поближе, до 30 кабельтовых, в нашу сторону на всех парах зашепшил их крейсер УРО, на "подмогу", видно. А мы уже взяли параллельный авианосцу курс.

Командир американского флагмана оценил успех русских, передав на БПК радиogramму: "Это была хорошая работа". Там же были указаны курс и скорость авианосца.

В походе не раз проводились учения по отработке боевых и повседневных расписаний, в том числе и с выполнением боевых упражнений. К примеру, на обоих БПК были проведены подготовительные стрельбы корабельными артиллерийскими установками. Выполнялись упражнения по стрельбе резервным способом с оптического прицельного устройства и по расстрелу плавающей мины с использованием визирной колонки. При подготовке артиллерийских башен к стрельбе и приведении материальной части в готовность отличились комендор первого огневого расчета артиллерийского комплекса АК-100 старшина 2-й статьи Олег Егоров и комендор АК-630 старшина 2-й статьи Марат Ахметов. Как сказал командир БЧ-2 "Адмирала Виноградова" капитан-лейтенант Андрей Буркин, в силу разных причин подобные учения ныне проводятся нечасто, поэтому прошедшие стрельбы стали хорошей школой для личного состава расчетов по проверке работы материальной части, отработке навыков наведения на цель и ведения огня. А обучали этих и других комендоров командиры батарей лейтенант Даниил Фидельский и старший мичман Фарид Абдрашитов, а также старшины команд мичманы Александр Зацепин и Виктор Мосеенков.

На БПК "Адмирал Пантелеев" отлично стрелял из АК-630 мичман Сергей Марков. Он еще и в период срочной службы матросом на этом корабле обслуживал ту же артиллерийскую установку и позже, отучившись в школе мичманов, вернулся в родной экипаж.

Во время учений в составе ОБК отрабатывал свои задачи и большой морской танкер "Владимир Колечицкий".

- Мы успешно провели тренировки по заправке боевых кораблей на ходу траверсным способом, - говорит капитан БМТ Александр Денисов. - Высчитывался безопасный курс, проводились расчеты на маневрирование кораблей для сближения на определенную дистанцию, удержание БПК и танкера в этом походном строю. Одновременно с "Адмирала Виноградова" и "Адмирала Пантелеева" отрабатывали на ходу подъем и посадку вертолетов.

Хорошую практику работы в море получили и авиаторы. Они выполняли санитар-

ные рейсы и доставляли грузы, совершили более 20 вылетов на боевое применение, множество взлетов и посадок на корабли с ходу. Командиром ОБК отмечен за высокий профессионализм майор Владимир Ковальчук. Единственный недостаток подобных тренировок: полеты корабельных летчиков не выполнялись в ночное время. Об этом было доложено Главнокомандующему ВМФ.

Уроками дальнего похода можно считать и приобретенный опыт вахтенных офицеров кораблей, БИЦ в решении задач по управлению кораблем в различных условиях плавания, опыт экипажей, в том числе молодых матросов, в эксплуатации оружия и технических средств заведования, несении дежурно-вахтенной службы в океане. Учились у более опытных офицеров, учились, к сожалению, и на собственных ошибках. Из-за недостаточной подготовки части личного состава дважды случались поломки техники на БПК, которые устранялись на месте с помощью корабельных и заводских специалистов.

Не только работой были насыщены будни военных моряков. Едва представлялась возможность, экипажам давали и поспать подольше, и отдохнуть. В Камрани, например, в обеденный перерыв постоянно отправляли команды на пляж купаться и загораживать, по вечерам на вертолетной площадке БПК устраивали просмотры кинофильмов. С удовольствием личный состав кораблей бывал на концертах оркестра Камчатской группировки под управлением подполковника Павла Тычины, который находился во время похода на "Адмирале Виноградове". И конечно же с нескрываемым интересом посещали тихоокеанцы иностранные порты, знакомились с бытом и культурой народов Вьетнама, Индии.

Отметим, что и вдали от родных берегов российские моряки не чувствовали себя оторванными от Родины. Впервые в Военно-Морском Флоте по открытым радио- и космическим каналам связи личному составу была предоставлена возможность вести переговоры со своими родными и близкими. К примеру, когда Главнокомандующий ВМФ встречался с матерями военнослужащих флота в Москве, со своей мамой разговаривал, находясь во вьетнамском порту Хошимине, старшина 2-й статьи Марат Ахметов. "Прямая линия" по каналам связи была организована на 8 марта для матросов, призванных из Владивостока. У двадцати ребят из тридцати одного имелись дома телефоны. Естественно, каждый тепло поздравил с праздником маму, сестру или бабушку. Офицеры и мичманы флагманского корабля, оборудованного системой космической связи, имели возможность звонить домой регулярно.

К слову сказать, положительные эмоции, вызванные этим, оказывали благотворное влияние на людей и общий настрой в коллективах. Это же наблюдалось и когда поздравляли офицеров и мичманов с днем рождения. Собранные у родственников на подготовительном этапе звуковые письма, записанные на аудиокассеты, транслировались в выпусках корабельных радиогазет и как самый дорогой подарок вручались им вместе с поздравительной открыткой. К сожалению, говорили мне в управлении воспитательной работы ТОФ, организовать подобное для матросов и старшин не представлялось возможным из-за отсутствия необходимого времени для установки контакта с их родственниками.

Об индийском походе можно рассказывать долго. Важнее всего то, что флот наш снова становится океанским. Несмотря на массу объективных трудностей, изыскиваются резервы для подготовки боевых кораблей в походы.

Как сказал капитан 1 ранга Владимир Чернявский, этот поход еще больше укрепил желание офицерского состава и мичманов служить на ходовых кораблях. То же самое – и с матросами контрактной службы. Кстати, больше, чем на других кораблях их служит на БПК "Адмирал Виноградов". Многие заключили контракт именно перед самым походом.

Успешному же решению задач, поставленных Главнокомандующим ВМФ перед ОБК, способствовали высокая организация предварительной и непосредственной подготовок кораблей к выходу на боевую службу при участии офицеров управлений, отделов и служб ТОФ, а также специалистов флотских заводов.

С пользой и во славу России

Спустя 12 лет, 19 августа 2001 г., гвардейский ракетный крейсер "Москва" вернулся в Забосфорье. Правда, уже под другим флагом, из другой страны. Прошедший 12-летний цикл вмести в себя девятилетний ремонт в николаевском заводе им. 61 коммунара, ставший для корабля, в буквальном смысле, непрерывной борьбой за живучесть. Переименование ракетноносца "Слава" в "Москву" явилось символом надежды на возрождение флагмана Черноморского флота, знаком благодарности москвичам, протянувшим руку дружбы черноморцам в те смутные годы, памятью об одноименном противолодочном крейсере. Вместе с кораблями Черноморского флота РКР "Москва" поднял в 1997 г. Андреевский флаг, на котором через год появилась гвардейская лента.

Позади тяжелейший труд экипажа по возвращению в боевой состав флота. Ремонт, наладка аппаратуры, испытание оружия и техники, отработка общей организации службы. Восстановленный статус флагмана был получен вместе с почетным бременем представительских функций. Только в 2001 г. на гвардейском крейсере побывали Президент России Владимир Путин и президент Украины Леонид Кучма, Министр обороны РФ Сергей Иванов и его украинский коллега Александр Кузьмук, и множество других официальных лиц.

Традицию "проводить пароходы" в Севастополе за годы простоя кораблей у причалов все-таки не забыли. В этот день от городского морвокзала помпезно снимался со швартовых американский танко-десантный штабной корабль "Ла Салль". А на другой стороне бухты черноморцы, родные и близкие моряков ГРКР "Москва" напутствовали уходящих в Забосфорье.

Командующий Черноморским флотом адмирал Владимир Комоедов выразил уверенность, что экипаж флагмана успешно справится с задачами боевой службы и военно-дипломатической миссии, порученными ему. Настоятель Свято-Никольского храма отец Георгий поздравил присутствующих с Днем Преображения Господня и высказал надеж-

ду, что поход крейсера станет началом подлинного преображения российского флота.

Первый заместитель премьера правительства Москвы Олег Толкачев, возглавлявший делегацию столицы, размещенную на борту крейсера, подчеркнул в своем выступлении, что поход флагмана черноморцев, в который еще недавно мало кому верилось, восстанавливает историческую справедливость, возвращая Андреевский флаг на свое законное место.

Дети из школы № 8 МО РФ им. 850-летия Москвы, в стихах высказали своим отцам самые добрые пожелания. А сын командира крейсера подарил гвардии капитану 1 ранга Алексею Железнякову дневник боевой службы, который обещал разыскать и проверить по ее завершению.

ГРКР "Москва", неторопливо оторвавшись от родного причала, покинул севастопольскую бухту, чтобы вскоре застопориться в точке с координатами гибели эсминца "Дзержинский" и ТЩ-413. Здесь были отданы почести советским морякам, погибшим в годы войны. Ритуал памяти символично перешел в другое традиционное для черноморцев мероприятие - торжественное посвящение в моряки-надводники. Среди тех, кто получил удостоверение из рук старшего на переходе, начальника штаба ЧФ - первого заместителя командующего ЧФ вице-адмирала Александра Татаринова, 8 лейтенантов - выпускников вмузов 2001 г. Гвардии лейтенантам В.Грибову, Д.Гороховенко, А.Железнякову, А.Зайцеву, С.Колчеву, Г.Прудникову, Д.Титову несказанно повезло. Дебют их офицерской службы пришелся на поход в составе экипажа гвардейского крейсера по заманчивому для кораблей флота маршруту: Канн - Тулон - Ла-Галетт - Бриндизи. Однако пройти по нему можно лишь минуя восточные ворота Средиземноморья - Босфор и Дарданеллы. Поэтому оставшиеся часы первого дня плавания были до предела заполнены инструктажами и тренировками.

Между Европой и Азией

Босфор встретил российских моряков ажурно, словно забыв о тех временах, когда они проходили по нему так же уверенно, как по привычному Черному морю. Даже неизменный турецкий катер с фотооператором, обычно цепко сопровождавший каждый советский и российский корабль, по-свойски прозванный черноморцами "Мишкой", и тот замешкался, выскочив к крейсеру, когда ГРКР "Москва" миновал первый подвесной мост через пролив.

Несмотря на сумеречное утро и диких выныривающих картин двух берегов ходовой мостик "Москвы" бодр, спокоен и строг. Гвардии капитан 1 ранга А.Железняков ведет корабль через пролив впервые, но за его спиной, в буквальном смысле, опыт всего походного штаба под руководством командира соединения надводных кораблей контр-адмирала В.Васюкова.

Расчеты по проходу узкостей на местах - настал звездный час навигаторов крейсера. Подчиненные командира штурманской боевой части гвардии капитан-лейтенанта М.Парфентьева по-особому деловиты и сосредоточены. Им помогают опытные профессионалы своего дела - главный штурман Черноморского флота капитан 1 ранга С.Гарматенко и флагманский специалист соединения капитан 2 ранга М.Ворошилов. Форсирование проливов лишь один из первых уроков в программе обучения вахтенных офицеров и штурманов корабля, разработанной на поход. Впереди у них выполнение нормативных заданий и практическое изучение маршрута похода, сочетающего в себе оптимальность решений и богатую учебную базу. А пока все расчеты крейсера решают одну для всех задачу: своевременно и безаварийно провести ГРКР "Москва" между европейским и азиатским берегами в Мраморное, а затем через Дарданеллы - в Эгейское море.

Грамотно и уверенно решает ее на руле гвардии старший мичман Н.Маловиченко. Профессионально работают старшины команд электромеханической боевой части гвардии капитана 2 ранга М.Малышева гвардейцы старшие мичманы Д.Ганев, И.Белый, а также старшие матросы И.Онощенко, А.Скопцов, А.Черешня и другие.

Мраморное море предоставило возможность провести встречу первого заместителя председателя правительства Москвы Олега Толкачева с 39-ю моряками, призванными из российской столицы и Московской области. Олег Михайлович рассказал землякам о работе столичного правительства, его молодежной политике, посоветовал ребятам после увольнения в запас повышать свой об-

разовательный уровень, вручил ребятам подарки от москвичей.

Дарданеллы прошли обычным порядком

ГРКР "Москва" следует во французский порт Канн с неофициальным и дружеским визитом, а также для участия в IV фестивале российской культуры. Утром 22 августа на дистанции 153 кабельтовых радиометристы крейсера обнаружили и опознали надводную цель - эскадренный миноносец ВМС Франции "Монткальм". Вскоре начались переговоры по согласованию эпизодов совместного учения. На борт "Москвы" прибыли старший помощник командира "Монткальма" капитан 2 ранга Люк Лефевр и капитан-лейтенант Стефан Джуитичелли, которые обсудили с командованием походного штаба детали маневрирования.

Учение продолжалось два часа. За это время была отработана организация обмена информацией с помощью флажного и светового семафоров. В разговоре офицеры "Монткальма" сообщили, что "Москву" ждут в Канне, а их эсминец держит путь в Черное море для нанесения неофициального визита в Констанцу, Севастополь, Новороссийск и Стамбул. Моряки обменялись подарками и визитами небольших групп. На французском корабле, которым командует капитан 2 ранга С.Ниели, примерно 70 процентов экипажа служат по контракту, остальные по призыву. Среди личного состава эсминца есть 23 женщины, занимающие должности, как матросов, так и офицеров. Кроме того, согласно давней традиции, уходящей корнями в те времена, когда Франция вместе с Канадой воевала против Англии, на "Монткальме" проходят службу два офицера ВМС Канады.

Очередным испытанием для "Москвы" в тот день стало форсирование Мессинского пролива - места довольно сложного, в основном из-за сильного течения. Это навигационное обстоятельство было учтено в штурманских расчетах и, дабы избежать нежелательного сноса, крейсер прошел самое узкое место пролива на скорости 22 узла.

В 1904 г. русские моряки пришли на помощь жителям итальянского города Мессины, пострадавшим от мощного землетрясения. Черноморцы с БПК "Керчь", побывавшие в нем в 1998 г., подтверждают, что мессинцы до сих пор хранят об этом событии благодарную память россиянам.

Мессинский пролив преодолен. Перед ГРКР "Москва" открываются бирюзовые просторы Тирренского моря. За ним Корсиканский пролив, пропускающий в Лигурийское море, омывающее берега Франции.



Ритуал приема в гвардейцы

Канн

Утром 24 августа, преодолев шесть морей и 1.600 миль, гвардейский ракетный крейсер "Москва" прибыл на рейд порта Канн, где стал на якорь в 7 кабельтовых от берега. На борт прибыли представители аппарата Российского военно-морского атташе для согласования всех деталей визита. Крейсер посетил Чрезвычайный и Полномочный посол Российской Федерации во Франции Н.Афанасьевский и генеральный консул РФ в Марселе А.Шульгин.

Во второй половине дня оркестр штаба ЧФ под управлением заслуженного работника культуры России капитана 1 ранга И. Князева, завершил церемониальное прохождение у Каннского Дворца фестивалей, вызвавшее восторг у публики.

Вечером вице-адмирал А.Татаринов и командир крейсера гвардии капитан 1 ранга А.Железняков нанесли протокольный визит префекту департамента Аль-Марити (г. Ницца), а затем мэру г. Канн. Позже состоялась церемония открытия IV Фестиваля российской культуры, в котором приняли участие мэр Канна Б.Брошан, первый заместитель правительства Москвы О.Толкачев, председатель российского фонда культуры Н.Михалков, заместитель министра культуры России Д.Молчанов. Выступивший Никита Михалков, представившийся как "главный старшина запаса Тихоокеанского флота", отметил, что советские войска не освобождали Канн, зато крейсер "Москва" высадил мощный фестиваль десант.

Первое отделение концерта открыл оркестр штаба ЧФ под управлением капитана 1 ранга И.Князева. Во втором отделении рос-

сийскую культуру представлял танцевальный коллектив из Севастополя. Земляки "москвичей" просто ошеломили публику своим отточенным мастерством.

Во второй день фестиваля состоялся премьерный показ художественных кинофильмов "Нежный возраст" Сергея Соловьева и "Часы без стрелок" Владимира Наумова.

Кстати, на придворцовой площади около 250 кинозвезд оставили отпечатки своих ладоней. Среди них есть и отпечатки русской актрисы Татьяны Самойловой, получившей Золотую пальмовую ветвь в 1956 г. за главную роль в фильме "Летят журавли". Однако ее "автограф" датирован 1990 г. Именно тогда актриса, уже в качестве члена жюри, смогла побывать в Канне и отметить на "звездной" дорожке.

Фестиваль русской культуры завершился грандиозным концертом Российского национального симфонического оркестра под управлением Владимира Спивакова.

В течение пяти дней крейсер "Москва" стоял на рейде Канн, оставаясь объектом неослабеваемого внимания жителей города и многочисленных туристов. Одним из событий этих дней стал прием на борту корабля, который дал командир похода начальник штаба - первый заместитель командующего Черноморским флотом вице-адмирал А.Татаринов.

За время стоянки на рейде порта черноморцы побывали на экскурсиях в города Ницца, Монте-Карло, в Княжестве Монако. Канн с населением в 90 тыс. человек очень напоминает Ялту. Он хранит память о наших соотечественниках, в разные годы оставивших здесь мощный культурный след. Здесь

испекли русских моряков, облюбовавших Лазурный берег в XVIII веке, наших воинов Первой мировой войны, эмигрантов разных поколений, особ царской фамилии, художника Марка Шагала, великого русского писателя Ивана Бунина. Кстати, в первый же день пребывания в Канне командир похода вице-адмирал А. Татаринов, первый вице-премьер правительства Москвы О. Толкачев, сотрудники российского консульства и мэр города Граваса возложили венки к подножию памятника И. Бунину - академику русской словесности, воздвигнутому в одном из парков Граваса.

Дни неофициального визита в Канне каждый, находящийся на борту ГРКР "Москва", запомнит, наверное, на всю жизнь. Не менее сильное впечатление на местное население произвели и русские моряки, фестиваль российской культуры на Лазурном берегу. Об этом, в частности, говорилось в публикации французских газет. Журналисты отметили культуру поведения моряков, обаяние командира крейсера, талант участников фестиваля.

Вечером 28 августа ГРКР "Москва" снялся с якоря.

Тулон

Если Канн напоминает Ялту, то Тулон, в котором расположена главная база ВМС Франции, уместно сравнить с Севастополем. "Москва" пришвартовалась к причалу рядом с эсминцем УРО "Дюкесн", выполнявшем

роль корабля-хозяина. Крейсер встретили советник-посланник Посольства РФ во Франции В. Поздняков, атташе по вопросам обороны генерал-майор В. Шлег с французской стороны.

У трапа "Дюкесна" лежит дюжина велосипедов, которыми французские моряки пользуются для поездок в город. Неподалеку от "Москвы" разместились новые фрегаты УРО типа "Лафайет", "Флореаль". Рядом в заводе размещается новый авианосец "Шарль де Голль". Заметно, что ВМС Франции обновляются и совершенствуются, в отличие от Черноморского флота, год от года сокращающего корабельный состав за счет его списания на слом.

В Тулоне командование похода нанесло протокольный визит командиру Главной ВМБ капитану 1 ранга Р. Версалью, командующему ВМС Франции на Средиземном море вице-адмиралу эскадры П. Альеру, мэру города У. Фалко.

К сожалению, ни в Тулоне, ни в тунисском Ла-Гулетте, ни в итальянском Бриндизи корреспонденту журнала "Морской сборник", как, впрочем, и другим флотским журналистам, не удалось побывать ни на подобных визитах, ни с экскурсиями на кораблях-хозяевах. Руководство походного штаба почему-то сочло излишним участие представителей прессы в таких мероприятиях.

Почтение к старинному морскому журналу было неожиданно продемонстрировано на приеме, устроенном на борту ГРКР "Москва". На него кроме официальных лиц была приглашена президент ассоциации "Друзья русской культуры", доцент Людмила Доль. У этой организации установлены прочные связи с Кронштадтом. В числе гостей черноморцев были также члены ассоциации "Друзья России в Провансе", которую возглавляет Юрий Климов, "Морского собрания", председателем которого является Константин Луговой. Его дед защищал Севастополь во время первой обороны, в том числе, от французов. Константин Николаевич является почетным капитаном 3 ранга в отставке ВМС Франции.

Мой собеседник показал мне ксерокопию своего письма в "Морской сборник", опубликованного в октябре 1991 г., где он делился своими воспоминаниями о визите в Гавр крейсера "Дзержинский", а затем впечатлениями о посещении Тулона большими противолодочными кораблями "Азов" и "Красный Кавказ". Приведу несколько строк из этого письма: "...Впечатление отличное: никакой неряшливости, суматохи, а порядок, много любезности и большая любознательность. Самодисциплина возвращая на борт показала строгость, от которой фран-



Командир отделения рулевых гвардии старшина 1-й статьи В. Воронов

цузский гражданин отвык... Граждане города посещали толпами суда "Азов" и Красный Кавказ" и те остались под впечатлением мощности, происходящей от их сильного вооружения".

Константин Луговой сообщил мне, что выписывает "Морской сборник" И, хотя получает журнал с большим опозданием, читает его "от корки до корки". Другой мой собеседник контр-адмирал в отставке Жан Мари Мати очень прилично владеет русским языком, который, по его словам, он совершенствовал в том числе, читая наш журнал.

На следующий день после приема несколько российских моряков были приглашены в Морское собрание, которое располагается в старинном здании. Центральное панно, украшающее холл, на котором изображены корабли XIX века, К. Луговой помнит еще молодым лейтенантом. Клуб оформлен в традициях русского флота, весьма изысканно, с соблюдением хорошей морской культуры. В одном из залов собрания, где расположилась уникальная фотоэкспозиция, посвященная морякам бизертской эскадры Черноморского флота, прошла теплая встреча с членами Морского собрания и ассоциации "Друзья России в Провансе". Многие из присутствующих сносно общались с гвардейцами на русском языке, и вообще произвели впечатление больших патриотов России, чем некоторые из наших сограждан. В своих высказываниях они с искренним сочувствием и сожалением касались темы распада Советского Союза, войны в Чечне и нынешнего статуса Севастополя. Приход ГРКР "Москва" друзьями из Прованса оценивается как один из признаков возрождения России и ее флота. Кстати, в Морском собрании мне довелось услышать любопытную историческую легенду, согласно которой первым русским кораблем, посетившим Тулон, был деревянный 74-пушечный фрегат "Москва". В 1807 г. он пришел сюда для ремонта, но местные кораблестроители, оценив его стоимость, посоветовали морякам построить новый корабль, продав ветхое судно "на запчасти". Те якобы так и поступили, и в ожидании денег из Санкт-Петербурга, обжились в пригородах Тулона. Однако из столицы вместо "транша" поступила депеша, в которой "москвичам" предписывалось своим ходом вернуться в базу. Каким получилось их путешествие, французы не знают, в шутку утверждая, что основателями их ассоциации явились русские моряки с "Москвы".

В отличие от "ветхозаветного" фрегата гвардейский ракетный крейсер "Москва" покинул Тулон в установленный день и час, несмотря на крепкий мистраль. Это обстоятельство несколько осложнило выход из пор-

та. Впрочем, экипаж корабля достойно справился и с ветром, и с вызванной им качкой, проверив свои морские качества.

Ла-Гулетт

Так получилось, что первый день неофициального визита ГРКР "Москва" в тунисский порт Ла-Гулетт стал для моряков крейсера праздничным. Дело в том, что согласно Указу Президента в нынешнем году 2 сентября отмечался как День Российской гвардии. Ныне на Черноморском флоте гвардейским кораблем является лишь ракетный крейсер "Москва", принявший гвардейский Андреевский флаг от гвардейского СКР "Красный Кавказ".

В порту на борт корабля поднялись генеральный консул Российской Федерации в Тунисе Алексей Урин, военный атташе России в Тунисе капитан 1 ранга Виктор Кузнецов, сотрудники атташата.

Затем вице-адмирал А.Татаринов с группой офицеров совершил поездку в город Бизерту, где посетил кладбище моряков российской эскадры и храм святого благоверного князя Александра Невского. Здесь Черноморцы встретились с Анастасией Александровной Манштейн-Ширинской - единственной свидетельницей событий 1920 г., когда эскадра Черноморского флота совершила переход из Севастополя в Бизерту. Анастасия Александровна прибыла сюда вместе со своим отцом, командиром эсминца "Жаркий".

Тяжелый переход 1266 кораблей и судов флота, на которых находились до 150 тысяч войск и беженцев, завершился 16 ноября 1920 г. Во время жесточайшего шторма погиб эсминец "Живой". После схода армейских частей и беженцев в Константинополь флот стал эскадрой, которой командовал вице-адмирал М.А.Кедров.

Франция, претендующая на возмещение российских долгов, выделила для ее базирования свою военно-морскую базу в Бизерте, куда эскадра прибыла в декабре того же года. Здесь командование эскадрой принял контр-адмирал М.А.Беренс. Русские моряки сошли на берег только после окончания продолжительного карантина, объявленного французской стороной. После сокращения численности личного состава эскадры семьи моряков расположились на линкоре "Георгий Победоносец". Там же находилась корабельная церковь и школа. В казармах крепости Кебир расположился Морской детский корпус, сделавший пять выпусков младших офицеров.

В 1924 г., через день после признания Францией СССР, в 17 часов 25 минут 29 октября на всех кораблях русской эскадры

были спущены Андреевские флаги. С 1930 г. после неудачных переговоров о возвращении кораблей Советскому Союзу французская сторона приступила к разборке оставшихся судов. На средства русских моряков в 1939 г. в Бизерте был сооружен храм-памятник последним кораблям Российского императорского флота. Рядом с храмом впоследствии возникло православное кладбище.

Все эти годы сохранением памяти о бизертской эскадре занималась Анастасия Александровна Манштейн-Ширинская. Несколько лет она преподавала математику в местном лицее. Президент Туниса Бен Али в 1990-х гг. наградил ее орденом "За заслуги перед Тунисом". В году 300-летия Российского флота Анастасия Александровна удостоилась юбилейной медали.

Усилиями сотрудников Российского посольства в Тунисе и активистов общественной организации "Миссия памяти в Бизерте" во главе с летчиком-космонавтом А. Леоновым, треть русских могил в Бизерте была восстановлена.

Контр-адмирал Михаил Беренс сделал все, чтобы эскадра, которой он командовал четыре года, жила и поддерживала боеготовность. После ее потери он так и не принял чужого гражданства, чем сознательно обрек себя на нищенское существование. Его могила была утрачена, затем найдена усилиями Анастасии Александровны. По инициативе Ширинской прах русского адмирала был перезахоронен в Тунисе на европейском кладбище Боржель. Ее идею установления памятной плиты на последнем причале Михаила Андреевича Беренса поддерживали Чрезвычайный и Полномочный посол РФ в Тунисе А. Подцероб, командующий Черноморским флотом адмирал В. Комоедов, президент фонда "Москва-Севастополь" адмирал И. Касатов. Изготовил плиту севастопольский скульптор С. Чиж.

Выступившие на церемонии Чрезвычайный и Полномочный посол РФ в Тунисе А. Подцероб, начальник штаба - первый заместитель командующего ЧФ РФ вице-адмирал А. Татаринов выразили благодарность тунисским властям за содействие в акции увековечения памяти своим соотечественникам. Особые слова благодарности были принесены Анастасии Ширинской, которая отметила в своем выступлении, что это событие является свидетельством того, что все, в конце концов, становится на свои места...

В своей речи главный штурман ЧФ капитан 1 ранга С. Гарматенко вспомнил, как в феврале этого года участники сборов флагманских штурманов ВМФ России вместе с об-

щественностью города Москвы провели митинг на могиле брата Михаила Андреевича - Евгения Беренса. Судьба разделила двух русских адмиралов по разные стороны на тысячи километров. "Открывая эту памятную плиту, мы зажигаем свечу, которая освещает темную сторону нашей многострадальной Родины. Много надо свечей, чтобы осветить судьбы сотен тысяч незаслуженно забытых верных сыновей России. Ее Иваны будут помнить свое родство", - выразил надежду Сергей Иванович.

После команды мемориальную плиту открыть, с гранитного надгробия снимается Андреевский флаг, под которым открывается мраморная плита. Под ней навеки упокоился верный сын России контр-адмирал Михаил Андреевич Беренс. Настоятель храма святого благоверного князя Александра Невского протоиерей Дмитрий Нецветаев отслужил над могилой русского моряка поминальную молитву.

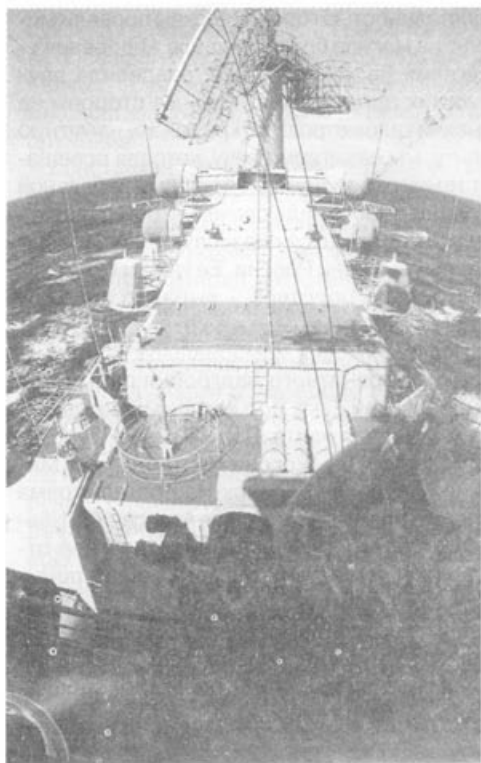
Мимо последней стоянки командира черноморской эскадры под марш "Прощание славянки" прошла рота почетного караула гвардейского крейсера.

Бриндизи

Визит ГРКР "Москва" в итальянский порт Бриндизи по своему уровню отличался от заходов в предыдущие порты в лучшую сторону. Он начался с обмена артиллерийскими салютами с десантно-вертолетным кораблем-доком ВМС Италии "Сан Марко", выполняющим роль корабля-хозяина. При проходе по траверзу памятника погибшим морякам на крейсере "Москва" прошла церемония отдания почестей. На причале выстроились итальянские моряки. ГРКР "Москва" ошвартовался у набережной. Флагман Черноморского флота посетил Чрезвычайный и Полномочный посол России в Итальянской республике Николай Спасский, который оценил визит "Москвы" как событие государственной важности и логическое продолжение встреч на высшем уровне между президентами России и Италии.

Командование похода нанесло протокольный визит мэру Бриндизи Джовани Антонио, посетило Главную военно-морскую базу Таранто. Группа российских моряков побывала в учебном центре подготовки специалистов ВМС Италии, в школе унтер-офицеров. Командующий Ионическим военно-морским округом адмирал эскадры Паоло Манчинелли в ходе встречи высказался о важности обменов визитами военных кораблей.

От имени командования ВМБ Таранто в честь российских моряков был дан обед на борту эсминца "Дюран де Лапеления". Экипаж крейсера побывал на экскурсиях, а "Москву"



Курс - в родную базу

посетило население Бриндизи.

Вечером на территории штаба ВМБ Бриндизи состоялся концерт оркестра штаба ЧФ, группы артистов Ансамбля песни и пляски ЧФ, который был встречен с восторгом. Проводился также обмен делегациями экипажей ГРКР "Москва" и ДВКД "Сан Марко", традиционный прием на борту гвардейского крейсера. Все протокольные мероприятия прошли на хорошем уровне. Все-таки четыре визита, прием 11 послов и консулов России, 505 иностранных деятелей дали возможность совершенствовать частично утраченные навыки в военно-морском протоколе и церемониале. За время похода в этом направлении экипаж флагмана Черноморского флота накопил ценный опыт, который, несомненно, пригодится флоту в дальнейшем. Было заметно, как совершенствовалась выучка почетного караула, начальником которого является командир ЭНГ старший лейтенант Л.Соловьев, мастерство оркестра, швартовой команды, дежурно-вахтенной службы крейсера. Особо следует отметить высокий профессионализм старшего мичмана Ю.Лищука, чей напряженный творческий труд в качестве кока-инструктора позволил проводить протокольные мероприятия на самом достойном уровне. Несомненно удачной идеей была организация выставок картин флотских художников, чьи работы вызвали у гостей флагмана черноморцев не-

поддельный интерес и даже некоторое удивление тем, что российские моряки не только хорошие специалисты своего дела, но еще и талантливые культурные люди.

Разумеется, организация приемов на борту корабля лишь малая, хотя самая заметная часть той огромной военно-дипломатической работы, которую пришлось проделать всему личному составу гвардейского ракетного крейсера. Можно без преувеличения сказать, что моряки-гвардейцы совершили самый настоящий прорыв, вырвав свой корабль из состояния перманентного ремонта, выведя "Москву" по маршруту, проложенному многими поколениями русских мореходов.

Достоинство справился с серьезным испытанием коллектив электромеханической боевой части, возглавляемый гвардии капитаном 2 ранга М.Малышевым. За четыре недели и четыре тысячи пройденных миль похода в огромном заведовании БЧ-5 не было ни одной серьезной поломки, все неисправности устранялись в кратчайшие сроки. Отличились в ходе выполнения учебно-боевых упражнений подчиненные командира ракетно-артиллерийской боевой части гвардии капитана 2 ранга Э.Оруджева. На высоте оказалось мастерство специалистов БЧ-7 гвардии капитана 2 ранга О.Луганского, отследивших и классифицировавших свыше 700 надводных и 70 воздушных целей. Устойчивую работу показали связисты капитана 3 ранга В.Руденко.

Большой опыт плавания получила штурманская служба крейсера, возглавляемая гвардии капитан-лейтенантом М.Парфентьевым. Под руководством главного штурмана ЧФ капитана 1 ранга С.Гарматенко навигаторы и вахтенные офицеры корабля на практике изучили театр плавания, накопили обширный материал, обнаружили 12 несоответствий в навигационных картах, отработали все нормативные задания.

Надежно обеспечивали безопасность ГРКР "Москва" на стоянках и при прохождении узкостей бойцы роты отдельного батальона охраны ЧФ капитана А.Шайдарова.

По законам флотского гостеприимства экипаж флагмана принял и разместил на борту значительное количество гостей и прикомандированных.

Конечно, утверждать, что на корабле, недавно вырвавшемся из тисков девятилетнего ремонта, все было безупречно в походе, длившемся чуть меньше месяца, означало бы покрывать против истины. Недостатков на флагмане пока достаточно. Далека на "Москве" от классического крейсера эталона организация службы. Зачастую она грешит неразберихой и нервозностью, которая вы-



Жареный поросенок как признание победы "москвичей"

плескивается в грубость и матерщину. Быт моряков иногда принимает экстремальные формы, неоправданно скудным бывает питание.

Однако совместный напряженный труд экипажа корабля и офицеров походного штаба в ходе четырехнедельного плавания позволил преодолеть многие проблемы, разобратся в причинах неудач, сгладить некоторые организационные шероховатости. Главное - поход состоялся, доказав, что личному составу крейсера по плечу самые сложные задачи.

На финал похода пришлось трагические события в США, которые встревожили всех находящихся на борту гвардейского ракетного крейсера. При прохождении Дарданелл и Босфора вахта бдительности была значительно усилена, в том числе флотскими журналистами капитанами 1 ранга О.Приходько и В.Пасякиным, которые вместе с автором этих строк зорко наблюдали за надводной обстановкой. Злые языки утверждают, что это была реакция руководства походного штаба на рейд представителей СМИ по матросским кубрикам. Что ж, это тоже определенный опыт, который всем следует учитывать в дальнейшем.

13 сентября с.г. под музыку оркестров на палубе крейсера и на берегу ГРКР "Москва" ошвартовался на своем штатном месте. Командир похода вице-адмирал А.Татаринов доложил командующему ЧФ адмиралу В. Комоедову об успешном возвращении ГРКР "Москва" в Севастополь. Как признание ус-

пеха моряки БПК "Керчь" подарили гвардейцам приз в кулинарном исполнении - жареного поросенка.

Выступая перед гвардейцами адмирал В.Комоедов отметил, что "экипаж корабля своим походом внес достойный вклад в реализацию Морской доктрины Российской Федерации. После длительного перерыва один из самых мощных кораблей Черноморского флота вышел в Средиземное море и продемонстрировал еще раз, что наша страна продолжает оставаться ведущей морской державой", - подчеркнул командующий ЧФ.

Адмирал В.Комоедов сообщил гвардейцам, что экипаж "Москвы" примет участие в осеннем сбор-походе кораблей Черноморского флота, в ходе которого в составе группировки сил флота выйдет в море, "чтобы показать свои профессиональные навыки, приобретенные в течение года и в этом средиземноморском походе". Командующий ЧФ выразил уверенность в том, что "моряки гвардейского ракетного крейсера "Москва" будут примером в выполнении учебно-боевых задач для всех кораблей флота.

В осеннем Черном море гвардейцы вновь оправдали надежды, показав сплоченность, отличную выучку, и мастерство, отточенные в Забосфоре.

Капитан 2 ранга В.ИВАНОВ
Фото С.ГАРМАТЕНКО,
С.ПЕТРОСЯНА,
В.ИВАНОВА

В ИНТЕРЕСАХ ФЛОТА. НЕШТАТНО

“Второе дыхание” у психофизиологической лаборатории (ПФЛ) учебного отряда подводного плавания Тихоокеанского флота открылось четыре года назад, с приходом на должность заместителя командира по воспитательной работе капитана 2 ранга Юрия Лопатина и назначением начальником лаборатории старшего мичмана Татьяны Берг – опытного специалиста, имеющего медицинское и психологическое образование. Совместными усилиями они выработали тактику действий, в корне изменили направленность работы коллектива, заставили прислушиваться командиров подразделений учебного отряда к рекомендациям сотрудников ПФЛ.

А начинали деятельность с простого: соотносили профессиональную пригодность всех прибывающих в учебный отряд курсантов с их специальностью. Для этого ПФЛ проводила дополнительное обследование каждого матроса. На основании полученных результатов вырабатывались рекомендации и представлялись на заседание квалификационной комиссии, которая и присваивала ВУС новобранцам.

Зачем, казалось бы, повторно проводить всевозможные обследования матросов, если они уже прошли на приемно-технической комиссии (ПТК) флота медицинское освидетельствование? Жизнь показала – надо. ПТК не проверяет молодых воинов на профессиональную пригодность, поэтому эти функции ПФЛ взяла на себя.

Первый для психофизиологической лаборатории набор осени 1996 г. запомнился надолго, когда сотрудники ПФЛ выявили матросов с низким уровнем нервно-психической устойчивости в 4 раза больше, чем значилось в документах, предоставленных приемно-технической комиссией флота. Вскоре приехали проверяющие со штаба ТОФ и обвинили их в некомпетентности, незнании и неумении работать. Заместителю командира учебного отряда подводного плавания по воспитательной работе и сотрудникам лаборатории пришлось в течение нескольких дней выдерживать натиск оппонентов. Выстояли, доказали свою правоту и впоследствии, руководствуясь утвержденными документами, добивались самостоятельности в

работе. За эти годы на базе ПФЛ отряда своеобразную учебу прошли сотрудники ПТК флота, немало знаний почерпнул и центр реабилитации главного госпиталя ТОФ.

Для выяснения способностей молодых воинов научно-практический центр разработал немало методик, которые помогают конкретно определить профессиональную пригодность человека. Используя их в своей работе, сотрудники ПФЛ (одновременно и медики, и психологи) пошли дальше. Выявив, к примеру, группу ребят с нервно-психической неустойчивостью, они начинают проводить более глубокое обследование респондентов, устанавливают причины поведения молодых матросов, выясняют скрытые акцентуации, прогнозируют, откуда ждать беды, проводят коррекционные занятия.

Особое внимание уделяют старшинскому составу. Одно время, в бытность командующим ТОФ адмирала В. Куроедова, эта категория военнослужащих была взята под особую опеку. Младшие командиры специально направлялись из воинских частей в учебный отряд для обучения коммуникативным навыкам работы с людьми, поведения в конфронтационной ситуации и многому другому. На каждого из них заводилось личное дело, где отслеживалась динамика способности руководить небольшим коллективом. Сейчас эта волна спала, затихла. Однако это не значит, что неуставным взаимоотношениям на ТОФ пришел конец.

Сотрудники ПФЛ не следуют слепо методикам и разработкам, спускаемым сверху. Чаще разрабатывают свои, органично дополняющие основные. В отряде налажена четкая система работы с матросами, которые постоянно нуждаются в психологической помощи. Их собирают на ПФЛ и проводят тренинги по программам, специально созданным под конкретных людей. Рекомендации выдаются заместителям командиров подразделений по воспитательной работе для особого присмотра за этими людьми.

В прошедшем году в учебный отряд пришло 12 лейтенантов – выпускников различных военных институтов. Капитан 2 ранга Ю.Лопатин организовал с ними социальнo-психологический тренинг.

Вскрылась интересная картина: профессиональный уровень и командирские навыки выпускников Санкт-Петербургских военных институтов оказался на несколько порядков выше их коллег, окончивших ТОВМИ, но они все до одного написали рапорты на увольнение в запас.

Как пояснил, к примеру, лейтенант А.Гришечкин, лично его не пугала должность командира взвода по подготовке младших специалистов. Не устраивало другое: маленькое денежное содержание, отсутствие жилья. Снять угол получалось накладно. Приходилось жить в пустующих учебных классах, переходя из одного учебного корпуса в другой. За год такой жизни от романтики дальних походов не осталось и следа. А в Ленинградской области его ждет квартира, жена с ребенком и возможность устроиться на работу даже простым электриком на стройке при заработке 5 тыс. рублей в месяц.

Причины нежелания служить у молодых офицеров практически совпадали.

Тренинг помог тогда лейтенантам получить полную оценку своего морально-психологического состояния, разъяснение в какой ситуации и как они должны поступать, к чему готовы, а к чему нет.

- Мы выдали каждому из них рекомендации, которые помогут правильно строить служебные взаимоотношения с подчиненными и сослуживцами, – говорит Юрий Николаевич. - Единственное, что не получилось – уговорить молодых офицеров продолжить службу.

Лопатин давно утвердился в мысли, что

для кардинального изменения процесса воспитания личного состава, управления им, обучения, повышения организованности в войсках, назрела необходимость назначаемых на должности командиров пропускать через специальную аттестационную комиссию, созданную при управлении воспитательной работы или управлении кадров флота. И если выявится, что офицер профнепригоден, будь добр, освободи место.

За четыре года работы сотрудники ПФЛ пришли к выводу: не хватает штатной структуры, которая бы узаконила и улучшила их работу. Существующий на базе ПФЛ нештатный центр психологической помощи и реабилитации коренным образом ситуацию не меняет. Задачи лаборатории и центра во многом отличаются. Нужна новая штатная структура.

Командование ТОФ поддержало инициативу капитана 2 ранга Ю.Лопатина. Создание в учебном отряде штатного центра психологической помощи и реабилитации принесет флоту большую пользу. Во-первых, одним из направлений его деятельности станет работа с людьми, несущими службу с оружием. Во-вторых, пять штатных специалистов центра смогут на своей базе в отряде и, выезжая в части по указанию командования флота, оказывать помощь любому командиру части в комплектовании экипажей по совместимости перед убытием на боевую службу. По возвращении – помогать снимать психологические нагрузки.

Через главу администрации Первомайского района г.Владивостока капитан 2 ранга Ю.Лопатин уже решил вопрос материального обеспечения будущего штатного центра. Краевые власти пообещали обустроить компьютерный класс. На договорной основе сертифицированные специалисты центра будут оказывать помощь в проведении всевозможных исследований среди населения города, предприятий и организаций. Необходимые программы уже разработаны. Дело осталось за главным – положительным решением вопроса в мобилизационных органах ВМФ и Министерства обороны РФ.

Капитан 1 ранга Н.ЛИТКОВЕЦ
Лейтенант Н.КУЗЬМИНА

КОМПЬЮТЕРНАЯ ТЕХНОЛОГИЯ РАЗВИТИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ АКТИВНОСТИ ОФИЦЕРСКОГО СОСТАВА:

ОПЫТ ВОЙСКОВОЙ РАЗРАБОТКИ И ПРИМЕНЕНИЯ НА БАЛТИЙСКОМ ФЛОТЕ

Реалии сегодняшних ратных будней таковы, что порой приходится говорить о пассивности, вялости офицерского состава в боевой подготовке. Анализ ее результатов указывает на существование такого опасного явления, как профессиональная апатия офицерского состава, снижение активности военнослужащих в совершенствовании своего мастерства. Не будем в рамках настоящей работы вдаваться в причины этого явления, кстати, имеющего достаточно долгую историю. Но результаты наблюдений показывают, что одной из этих причин является пренебрежение частью офицеров в процессе боевой подготовки изучением и повторением положений директивных и нормативных документов, основных тактических и мобилизационных нормативов. Не секрет, что в этом вопросе необходим постоянный тренинг. Без твердых знаний тактических нормативов исполнение должностных обязанностей невозможно! Залог высокой квалификации офицера - в постоянной активности в профессиональной деятельности: оперативно-тактической, административной, технической, мобилизационной и других.

В педагогической литературе активность личности определяется как "энергичная, усиленная деятельность; деятельное состояние; деятельное участие в чем-либо". Профессиональная активность в военно-педагогической литературе рассматривается как производное от "активности личности - деятельного отношения человека к миру, способности человека производить общественно значимые преобразования материальной и духовной среды на основе освоения общественно-исторического опыта человечества".

Активная профессиональная позиция - интегральная характеристика личности офицера. На ее формирование направлено воинское обучение и воспитание. Пассивное же, формальное отношение военнослужащих к исполнению должностных обязанностей - объект проводимых военно-педагогических исследований временным творческим коллективом, которому командованием сухопутных и береговых войск Балтийского флота

(СибВ БФ) была поставлена задача: разработать дидактическое средство, обеспечивающее формирование активности прежде всего офицерского состава в профессиональной деятельности, активизацию процесса изучения и повторения офицерским составом основных нормативов, используемых в служебной деятельности.

Анализ существующих методик активизации профессиональной деятельности военнослужащих показал, что традиционными лично-относительно ориентированными дидактическими средствами, используемыми в воинском обучении и воспитании, в складывающихся условиях решить эту задачу нельзя. Необходимо использование принципиально иных средств - средств, основывающихся на развитии индивидуальности военнослужащего.

В первую очередь решалась задача обеспечения поддержания активности в профессиональной деятельности офицеров штабов и управленческих структур. Их деятельность напрямую связана со знанием основных тактических и мобилизационных нормативов, которыми необходимо руководствоваться в боевой и повседневной деятельности.

Практика показывает, что офицеру управленческих структур приходится профессионально совершенствоваться в режиме саморазвития. Но навыки самооценки знаний у каждого индивидуальны! Наличие у офицера данных навыков - показатель гарантированного качества образования военного профессионала. Но как этого добиться? Сплошь и рядом приходится сталкиваться и с заурядной ленью, оправдываемой тем, что называется неумением организовать собственную профессиональную деятельность. Должностные лица в силу загруженности (начальники войск и служб) не всегда имеют возможность лично осуществлять методическую помощь и периодический контроль знаний подчиненных. Сказывается и отсутствие в войсковой практике мониторинга результатов объективного контроля должностными лицами за обученностью подчиненных. Имеет место формализм в оценке знаний подчиненных! Технологии проверки знаний в режиме диалога «учитель-

ученик» весьма трудоемки. Сказывается и отсутствие системы в изучении и повторении офицерским составом основных тактических и иных нормативов по принципу «авось пронесет».

Исходя из этого, возникла необходимость разработки и внедрения в практику воинского воспитания не столько новых, адекватных складывающейся ситуации дидактических средств обучения, сколько средств объективного контроля знаний, которые позволяли бы отойти от шаблона: «два-три вопроса, более-менее удовлетворительные ответы и все ...», исключить субъективизм начальника в оценке знаний нормативов подчиненным.

Проверить знания у группы подчиненных офицеров и объективно оценить их руководителю группы командирской подготовки, выступающему в роли экзаменатора, не просто даже в условиях проведения сборов и иных плановых мероприятий боевой подготовки. В повседневной деятельности проверить знания подчиненных также непросто из-за загруженности и перегруженности как проверяющего, так и проверяемых. Анализ показывает, что традиционно используемые в боевой подготовке формы контроля знаний подчиненных, такие, как письменные опросы, летучки и другие, в нашей ситуации не всегда эффективны, объективны и действенны.

Поиск новых форм контроля знаний, сводящих к минимуму отмеченные недостатки, привел к выбору микропроцессорных средств. Они обеспечивают в войсковой практике достаточную универсальность процесса контроля знаний с учетом войсковой практики, плановый и внеплановый тестовый контроль знаний офицерского состава в зависимости от складывающейся ситуации в деятельности войск. Оптимальный вариант таких микропроцессорных средств - мобильная локальная вычислительная сеть, эксплуатируемая как в месте постоянной дислокации, так и оперативно разворачиваемая на базе войсковой части или в полевых условиях, где проводятся мероприятия боевой и оперативно-тактической подготовки (сборные мероприятия).

Для организации локальной вычислительной сети используются компьютеры подразделений штабов или привлекаемых частей, временно сводимых в стационарный или полевой компьютерный класс. Это покрывает их извечный дефицит в войсках. Развертывание такого класса в месте проведения сборов или в полевом лагере трудностей не вызывает. При условии предварительной подготовки это занимает до 1,5-2 часов времени работы расчета из 2-3-х специалистов отделения автоматизации. Технические вопросы не возникают. В полевых условиях критично обеспечение пи-

танием электроэнергии компьютеров, но этот вопрос достаточно просто устраним. После проведения мероприятий компьютеры передаются в подразделения для использования в повседневной деятельности. Наш опыт показывает, что техническая эксплуатация такой временной локальной вычислительной сети достаточно проста и затруднений не вызывает. Достаточно наличия 15-20 персональных компьютеров в ее составе. Такой подход к формированию аппаратной части внедряемой компьютерной технологии обеспечивает достаточную мобильность микропроцессорных средств без ущерба повседневной деятельности штабов частей и подразделений.

Разработка временным творческим коллективом СиБВ БФ соответствующего дидактического и программного обеспечения для решения поставленной перед ним задачи - наиболее сложный и постоянно совершенствующийся процесс. Ждать, что кто-то придет и разработает математическое обеспечение, реализующее дидактическое наполнение технологии, не приходится: это дорого; разработчику необходимы детальные знания технологии, которая предназначена для использования в специфических войсковых условиях. Работа временного творческого коллектива осуществлялась в тесном взаимодействии с привлекаемыми офицерами и специалистами штабов по мере необходимости.

Программное обеспечение разрабатывалось с учетом следующих требований к созданию универсальной оболочки:

должна быть обеспечена универсальная процедура подготовки теста - дидактической компоненты контроля знаний по заданной области профессиональных знаний (как по одной дисциплине боевой подготовки, так и по нескольким смежным в случае комплексной проверки знаний);

подготовку дидактического наполнения теста должны осуществлять должностные лица, которые не владеют приемами программирования;

ввод и оперативное изменение критериев оценки знаний, контролируемых при подведении итогов тестирования, должны удовлетворять требованию командира, отдавшему приказание о контроле;

протоколирование и документирование обеспечивают результаты контроля в стандартных формах типа «ведомость»;

архивация результатов контроля позволяет оперативное извлечение как по каждому военнослужащему, так и по структурным подразделениям;

инженерное сопровождение математического обеспечения эксплуатируемых тестов удовлетворяет стандартным требованиям.

Реализация разработанных алгоритмов трудностей не вызвала и осуществлялась персоналом отделения автоматизации. Основная масса программных модулей реализована на алгоритмическом языке программирования Delphi версии 5.0.

Дидактическое наполнение разрабатываемых тестов - ответственный и трудоемкий этап работы. Оно проводилось на основе парадигмы: повторение и изучение нормативов и положений документов офицерами должно сводиться не к формальному зазубриванию статей, а к осмысленному запоминанию и их содержания, и порядка использования и применения в служебной деятельности. Это достаточно сложная и длительная рекурсивная процедура, носящая прагматический характер. Она осуществляется с привлечением наиболее подготовленных офицеров подразделений боевой подготовки штаба, офицеров с опытом боевых действий и боевой службы, которые хорошо ориентируются в оперативных и тактических задачах подчиненных частей и подразделений сухопутных и береговых войск флота.

От того, как продуманы и насколько информативны вопросы теста, зависит контролирующая и обучающая функции теста. Дуализм контроля знаний нормативов офицером необходим. Задача тестирования только в определении качества знаний не ставится. При тестировании намеренно предполагается развивать и мотивационную сферу индивидуальности офицера. Тестирование - не способ сообщения начальству о незнании подчиненного, а возможность помочь последнему заглянуть "внутрь себя": анализируй результаты проверки знаний и исправляй пробелы в них, а иначе за тебя это сделают другие. Таков подход в формировании дидактической цели при разработке технологии формирования активности офицерского состава. В этом случае удается обеспечить саморазвитие активности офицера в изучении нормативных документов, его стремления к профессиональному осмыслению ситуации неудовлетворительных знаний, самостоятельному поиску практического решения проблем, стимулированию проявления у него познавательных интересов (в данном случае отрицательный результат - тоже результат).

В целях достижения объективности оценки уровня знаний проверяемых внедряемая компьютерная технология включает:

ранжирование военнослужащих группами по соответствующим определенным квалификационным требованиям к решаемым профессиональным задачам;

определение содержания оценки уровня подготовленности военнослужащего к испол-

нению профессиональных задач (знать, уметь, иметь понятие);

выбор порядковой балльной шкалы для оценки результатов проверки (по стандартной методике, вычисление доли правильных ответов от общего числа вопросов и т.д.);

определение критерия оценки уровня знаний военнослужащих (жесткий тест, средний тест, мягкий тест);

выбор ограничения времени тестирования, времени ответа на группы вопросов или отдельные вопросы (регламентация времени ответа).

Эксплуатация разработанных алгоритмов затруднений не вызывает. Она включает следующие процедуры реализации технологии:

подготовку и редактирование списков вопросов и ответов к ним при планировании мероприятий боевой подготовки с проверкой знаний офицерского состава;

автоматическое формирование списка вопросов и ответов в уникальном варианте теста с распределением их по случайному закону, или в соответствии с заданным порядком предъявления;

управление с места проверяющего процессом формирования теста (определение списка сдающих, критерий оценки, количество вопросов и ответов в тесте, установка ограничений по времени и т.д.);

вывод оценочной ведомости по результатам сдачи как одного, так и группы тестов с выставлением общей оценки или распределением по рейтингу;

создание и ведение единой базы данных результатов по всем тестам, по всем эпизодам тестирования;

работу тестирующих программ как в режиме тестирования, так и в режиме обучения (например, после сдачи теста обучаемому может быть показан список вопросов, на которые были даны неправильные ответы);

присвоение каждому тестируемому уникального идентификационного номера в базе данных, поэтому информация о результатах сдачи тестов может храниться и анализироваться как персонально, так и по группам за любой промежуток времени обучения;

возможность внедрения в тест критически важных вопросов при неправильном ответе, на который военнослужащему выставляется неудовлетворительная оценка независимо от ответов на другие вопросы;

выработку предложений для углубленного анализа результатов сдачи теста должностными лицами.

Эффективность применения такой контролирующей технологии очевидна. По нашим наблюдениям, большинство офицеров рас-

считают ее как средство объективного контроля, с которым приходится работать по строгим правилам. Исключение субъективизма, слабого, зачастую поверхностного и субъективного контроля со стороны непосредственных начальников и должностных лиц, является мощным воспитательным средством. «Компьютер погон не видит!» Прикладной характер вопросов, решаемых в процессе выполнения теста, также оценивается положительно и улучшает профессиональную активность. Отметим также присутствие в технологии элемента состязательности. Это сильнейший традиционный армейский и флотский прием в обучении подчиненных. Состязание с беспристрастным экзаменатором носит индивидуальный характер. Это и сильнейший мотив к самосовершенствованию.

Разработанная технология достаточно универсальна. Она позволяет работать с различными категориями не только офицерского состава. Используя ее, легко формировать тесты проверки знаний различного уровня сложности для проверки различных по уровню знаний категорий обучаемых. Это позволяет проверить знания любой категории военнослужащих, практически от командира до солдата. Апробация и опытная эксплуатация технологии в минувшем учебном году проводились на сборах командиров частей и подразделений на базе бригады морской пехоты Балтийского флота. Использовались 4 основных теста по командирской подготовке, тестирование прошли около 150 военнослужащих различных категорий. Суммарное затраченное время на проверку знаний этой группы военнослужащих не превышало 4 часов. Программное обеспечение работало устойчиво. Замечаний по работе программ и устойчивости базы данных не выявлено. Пользовательский интерфейс программ прост и дружелюбен к пользователю: даже абсолютно неподготовленные к работе на ПЭВМ военнослужащие уверенно работали с тестом через 30-40 секунд работы в режиме обучения, после чего переходили к работе с программой в режиме контроля знаний. Среднее время на ответ составляло до 25-30 секунд, что органично вписывало контроль знаний в программу сборов; группа проходила контроль в течение академического часа.

Тестирование проводилось в равных условиях для всех, результаты выводились сразу по окончании тестирования в аудитории, поэтому фактор субъективной оценки отсутствовал полностью. Отмечаем повышение интереса тестируемого к обучению с целью достижения наивысшего результата. При работе тестовой программы совместно с кадровой подсистемой (ее базой данных) был органи-

зован персонифицированный учет результатов контроля, что позволяет избежать ошибок при решении кадровых вопросов.

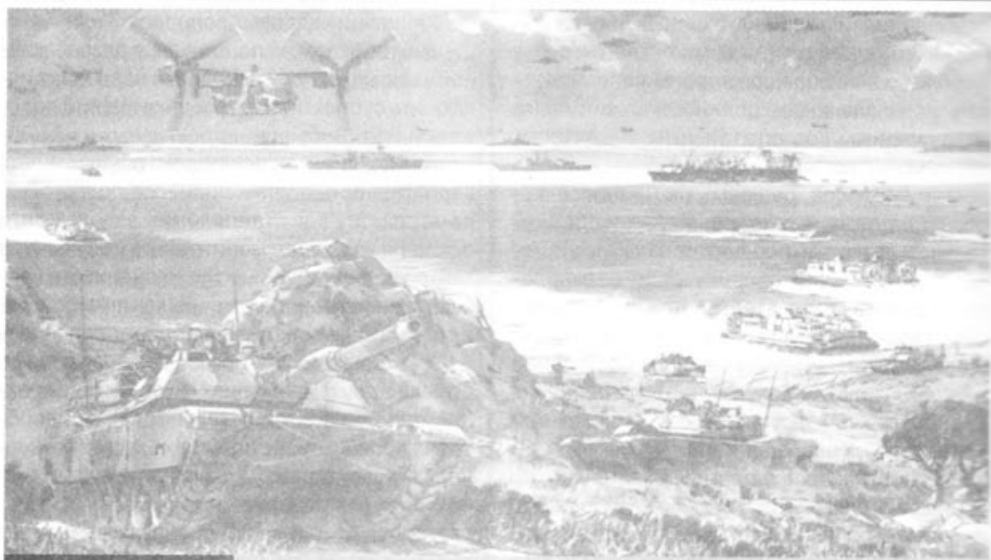
Таким образом, использование разработанной компьютерной технологии позволяет исключить субъективизм в оценке знаний положений и нормативов директивных и нормативных документов офицером; осуществлять вариативность оценки процесса подготовки, саморазвития и становления в должности офицера на основе мониторинга результатов контроля знаний; объективно оценивать уровень знаний военнослужащих как по своей, так и по смежным специальностям; определять рейтинг военнослужащих по уровню знаний в определенных категориях групп (использование принципа состязательности); единообразно проводить тестирование для всех военнослужащих в целях исключения субъективной оценки проверяющего лица; проводить тестирование военнослужащих как в режиме оценки знаний, так и в режиме обучения (самообучения).

Опыт использования в боевой подготовке оригинальной компьютерной технологии развития активности офицерского состава в профессиональной деятельности подтверждает успешность решения частных задач боевой подготовки непосредственно на местах, позволяет экономить время и материальные ресурсы при организации мероприятий в повседневной деятельности войск, учитывать специфику обучения войск. По результатам опытной эксплуатации разработанную компьютерную технологию можно рассматривать как средство формирования профессиональной активности, на что указывают полученные результаты.

Оригинальное математическое обеспечение постоянно совершенствуется в отделении автоматизации штаба береговых и сухопутных войск БФ.

Следует также отметить, что опыт разработки вышеописанной технологии свидетельствует о действенности такой формы военной научной работы в войсках, как временный творческий коллектив. Это наиболее эффективная форма привлечения творческих сил армии и флота для решения насущных задач, она позволяет решать проблемы и вопросы оперативно, экономя при этом материальные средства.

Генерал-лейтенант В. БАКИН,
командующий сухопутными
и береговыми войсками БФ
Полковник Е. ВАРНАВСКИХ,
кандидат технических наук, доцент
Майор С. ВАЛЮНИН
Майор Ю. МАЦУЛЬ



МОРСКАЯ ПЕХОТА США

Авиация морской пехоты. Авияция морской пехоты является родом морской пехоты. Она предназначена для оказания авиационной поддержки наземным силам морской пехоты в ходе высадки морских десантов, прикрытия районов десантирования с воздуха и оказания непосредственной поддержки десанту в ходе боевых действий на берегу.

В соответствии с решаемыми задачами авиация морской пехоты подразделяется на штурмовую, истребительно-штурмовую, разведывательную, транспортно-десантную и авиацию огневой поддержки.

Штурмовая авиация предназначена для нанесения бомбоштурмовых ударов по объектам противника, находящимся в районе высадки десанта и в глубине его территории, в целях оказания непосредственной авиационной поддержки силам десанта и изоляции района боевых действий. В ее составе имеется семь боевых и одна учебно-боевая эскадрилья самолетов AV-8B "Харриер".

Истребительно-штурмовая авиация предназначена для обеспечения ПВО десанта, сопровождения штурмовиков и нанесения уда-

ров по морским и береговым целям. В ее составе насчитывается 14 боевых и одна учебно-боевая эскадрилья самолетов F/A-18 "Хорнет".

Разведывательная авиация включает четыре эскадрильи РЭБ и две эскадрильи беспилотных летательных аппаратов, имеющих на вооружении соответственно самолеты EA-6B "Проулер" и БЛА RQ-2A "Пионер". Кроме того, в разведывательной авиации имеются разведывательно-корректировочные самолеты OA-4M "Скайхок" и OV-10A "Бронко", состоящие на вооружении эскадрилий обеспечения.

Транспортно-десантная авиация насчитывает 24 эскадрильи вертолетов, из них 11 эскадрилий средних транспортно-десантных вертолетов (ТДВ) CH-46E "Си Найт", 11 эскадрилий тяжелых ТДВ CH-53E "Супер Стэльен" и две учебно-боевых эскадрильи ТДВ.

Кроме того, в авиации морской пехоты имеются семь эскадрилий (из них шесть боевых и одна учебно-боевая) вертолетов огневой поддержки, три эскадрильи транспортных самолетов и самолетов-заправщиков и несколько других эскадрилий обеспечения.

В боевой состав авиации морской пехоты входят также два дивизиона ЗРК и одна батарея ПЗРК "Стингер".

Организационно авиация регулярных сил

*Продолжение. Начало см. "Морской сборник"
№ 10 за 2001 г.*

морской пехоты сведена в три (1-, 2-, 3-е) авиационных крыла. Авиационное крыло является основным тактическим соединением морской пехоты, предназначенным для обеспечения действий экспедиционной дивизии морской пехоты.

В состав авиационного крыла входят: штабная эскадрилья (в ней организационно находится штаб авиакрыла), одна-две авиационных группы, две группы ТДВ, группа управления авиацией, группа обслуживания, дивизион ЗРК.

На вооружении авиакрыла состоят до 210 самолетов (из них около 160 боевых) и до 250 вертолетов (из них до 110 - огневой поддержки). Численность личного состава авиакрыла морской пехоты - около 17 тыс. человек.

Штаб авиационного крыла входит в состав штабной эскадрильи и является органом управления силами и средствами авиакрыла, планирующим и организующим боевое применение и обеспечение частей и подразделений крыла.

Авиационная группа морской пехоты может иметь однородный или разнородный состав. При однородном составе авиагруппы она включает четыре штурмовых или шесть-семь истребительно-штурмовых эскадрилий. Если авиагруппа имеет разнородный состав, в нее входят три штурмовых и от одной до четырех эскадрилий РЭБ. Кроме того, в состав авиагруппы могут входить эскадрилья транспортных самолетов и самолетов-заправщиков, эскадрилья БЛА, одна-две учебно-боевых эскадрильи (штурмовых, истребительно-штурмовых и самолетов-заправщиков в различных сочетаниях). В каждую авиагруппу входит также эскадрилья тылового обеспечения.

На вооружении штурмовой эскадрильи состоят 16 самолетов AV-8B "Харриер".

Истребительно-штурмовая эскадрилья имеет в своем составе 16 самолетов F/A-18 С или Д.

Эскадрилья РЭБ предназначена для ведения радиотехнической разведки и подавления радиоэлектронных средств противника. В составе эскадрильи насчитывается пять самолетов EA-6B "Проулер".

Эскадрилья транспортных самолетов и самолетов-заправщиков предназначена для заправки топливом в воздухе самолетов и транспортно-десантных вертолетов, а также для экстренной перевозки воздухом запасов топлива. Самолеты эскадрильи могут привлекаться к переброске воздухом личного состава, снаряжения и предметов снабжения наземных сил морской пехоты, обеспечению посадочно-го десантирования подразделений морской пехоты и выброске на парашютах предметов

снабжения. Эскадрилья имеет в своем составе 16 самолетов-заправщиков KC-130 "Геркулес".

Эскадрилья беспилотных летательных аппаратов предназначена для ведения разведки, наблюдения за обстановкой на поле боя, целеуказания и контроля результатов нанесения ударов. Эти задачи решаются с помощью БЛА RQ-2A "Пионер", состоящих на вооружении эскадрильи.

Группа транспортно-десантных вертолетов имеет в своем составе от одной до пяти эскадрилий тяжелых ТДВ и две-три эскадрильи средних ТДВ. В нее также включается эскадрилья тылового обеспечения и могут входить от одной до четырех эскадрилий вертолетов огневой поддержки и одна-две учебно-боевых эскадрильи ТДВ.

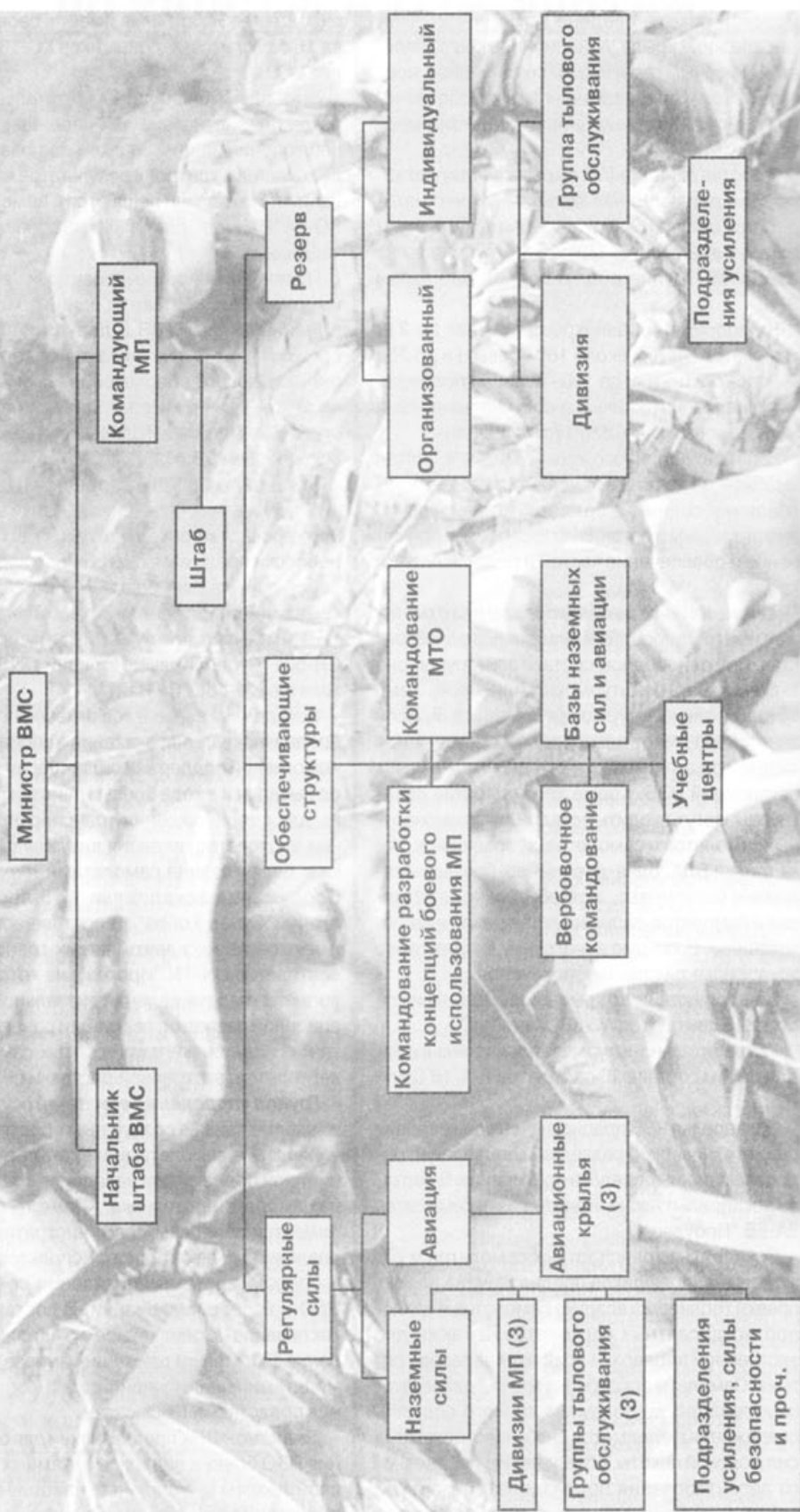
Эскадрилья тяжелых (средних) ТДВ предназначена для обеспечения высадки вертолетного десанта морской пехоты, а также для переброски предметов снабжения с кораблей на берег и эвакуации раненых и поврежденной техники и снаряжения. Эскадрилья тяжелых ТДВ имеет на вооружении 16 вертолетов CH-53E "Супер Стэльен", средних ТДВ - 12 вертолетов CH-46E "Си Найт".

Эскадрилья вертолетов огневой поддержки предназначена для оказания непосредственной огневой поддержки силам десанта в период высадки и в ходе боевых действий на берегу, для сопровождения транспортно-десантных вертолетов, ведения визуальной разведки и целеуказания самолетам-штурмовикам. Вооружение эскадрильи - 18 вертолетов AH-1W "Супер Кобра". В составе эскадрильи имеются также девять легких транспортных вертолетов UN-1N "Ирокез", на которые возлагаются задачи ведения визуальной и радиационной разведки, эвакуации раненых, поиска и спасения экипажей сбитых самолетов и вертолетов, экстренной доставки снабжения.

Группа управления авиацией осуществляет наблюдение за воздушным пространством, управление самолетами и вертолетами авиационной поддержки и наведение средств ПВО на самолеты противника. Кроме того, она занимается вопросами административного управления и эффективного использования сил и средств системы управления средствами ПВО и наведения авиации. В состав группы, как правило, входят четыре эскадрильи: управления воздушным движением, управления самолетами авиационной поддержки, управления средствами ПВО, связи.

Дивизион ЗРК предназначен для обеспечения ПВО боевых порядков наземных сил морской пехоты и отдельных наиболее важных объектов от атак самолетов, летящих на сред-

Административная организация морской пехоты США





них и малых высотах. На вооружении дивизиона состоят ЗРК "Авенджер" и ПЗРК "Стингер".

Группа обслуживания авиакрыла предназначена для тылового обеспечения частей и подразделений крыла и состоит из четырех эскадрилий обслуживания.

Учебно-боевые эскадрильи предназначены для подготовки боевых экипажей самолетов и вертолетов морской пехоты. На их вооружении состоят самолеты и вертолеты различных типов соответственно профилю эскадрильи.

Административная организация морской пехоты

В географическом отношении все силы морской пехоты США разделены между двумя зонами - Атлантической и Тихоокеанской. В состав сил морской пехоты в Атлантической зоне входят: 2-я дивизия, 2-е авиационное крыло, 2-я группа тылового обслуживания и отдельные подразделения усиления, базирующиеся на восточном побережье США.

2-я дивизия морской пехоты в своем составе имеет: штабной батальон (в него организационно входит штаб дивизии), три (2-й, 6-й, 8-й) пехотных полка, 10-й артиллерийский полк, 2-й танковый батальон, 2-й разведывательный батальон, 2-й батальон плавающих бронетранспортеров, 2-й разведывательный батальон на БРДМ, 2-й инженерный батальон.

2-е авиационное крыло морской пехоты состоит: из 2-й штабной эскадрильи (включая штаб авиакрыла), 14-й авиационной группы,

31-й авиационной группы, 26- и 29-й группы ТДВ, 28-й группы управления авиацией, 27-й группы обслуживания, 2-го дивизиона ЗРК.

2-я группа тылового обслуживания включает: батальон штабной и обслуживания (в его составе штаб группы), 2-й батальон снабжения, 2-й ремонтный батальон, 2-й батальон обеспечения высадки десанта, 8-й батальон инженерного обеспечения, 8-й автотранспортный батальон, 2-й медицинский батальон, 2-й зубоветеринарный батальон. В состав группы дополнительно включен 8-й ремонтный батальон.

Отдельные подразделения усиления в Атлантической зоне представлены 2-м разведывательным батальоном и 2-м радиобатальоном.

Все части и подразделения наземных сил (две дивизии, две группы тылового обслуживания, подразделения усиления) дислоцируются в базе морской пехоты Кэмп-Лоджен (шт. Калифорния).

Части и подразделения 2-го авиационного крыла дислоцируются на авиабазах морской пехоты Черри-Пойнт, Нью-Ривер (шт. Северная Каролина) и Бьюфорт (шт. Южная Каролина).

Силы морской пехоты в Тихоокеанской зоне представлены: двумя (1-, 3-я) дивизиями, двумя (1-, 3-е) авиационными крыльями, двумя (1-, 3-я) группами тылового обслуживания и отдельными подразделениями усиления.

1-я дивизия морской пехоты в своем составе имеет: штабной батальон (в составе ба-

тальона - штаб дивизии), три (1- , 5- , 7-й) пехотных полка, 11-й артиллерийский полк, 1-й танковый батальон, 1-й разведывательный батальон на БРДМ, 1-й инженерный батальон, 3-й батальон плавающих бронетранспортеров, 1-ю разведывательную роту.

Части и подразделения дивизии дислоцируются в основном в базе морской пехоты Кэмп-Пендлтон (шт.Калифорния) и частично в базе морской пехоты Туэнтинайн Палмз (шт.Калифорния).

3-я дивизия морской пехоты включает: штабной батальон (в его составе - штаб дивизии), два (3- , 4-й) пехотных полка, 12-й артиллерийский полк, 3-й разведывательный батальон на БРДМ. Пехотные полки состоят из трех батальонов каждый, 12-й артиллерийский полк - из двух дивизионов (по четыре гаубичных батареи 6-орудийного состава в каждом).

Части и подразделения дивизии дислоцируются в базах морской пехоты Кэмп-Пендлтон и Туэнтинайн Палмз, Канеохе-Бей (шт.Гавайи) и в различных базах, расположенных на о-ве Окинава (Япония).

1-е авиационное крыло в своем составе имеет: 1-ю штабную эскадрилью (включая штаб авиакрыла), 12-ю авиационную группу, 36-ю группу ТДВ, группу ТДВ поддержки, 18-ю группу управления авиацией, 17-ю группу обслуживания. Части и подразделения авиакрыла дислоцируются в базах морской пехоты Кэмп-Фостер (о.Окинава), Ивакуни (Япония), Канеохе-Бей (шт.Гавайи).

3-е авиационное крыло включает: 3-ю штабную эскадрилью (в ее составе - штаб авиакрыла), 11-ю авиационную группу, 13-ю авиационную группу, 16-ю группу ТДВ, 39-ю группу ТДВ и вертолетов огневой поддержки, 38-ю группу управления авиацией, 37-ю группу обслуживания, 3-й дивизион ЗРК, отдель-

ную авиаэскадрилью обеспечения БП.

Части и подразделения авиакрыла дислоцируются на авиабазах морской пехоты Кэмп-Пендлтон, Туэнтинайн Палмз, Мирамар (шт.Калифорния) и Юма (шт.Аризона).

1-я группа тылового обслуживания состоит: из батальона штабного и обслуживания (в него входит штаб группы), 1-го ремонтного батальона, 7-го батальона инженерного обеспечения, 7-го автотранспортного батальона, 1-го медицинского батальона, 1-го зубо-врачебного батальона. Группа дислоцируется в базе морской пехоты Кэмп-Пендлтон.

3-я группа тылового обслуживания имеет в своем составе: батальон штабной и обслуживания (со штабом группы), 3-й батальон снабжения, 3-й батальон тылового обеспечения, 3-й ремонтный батальон, 3-й батальон обеспечения высадки десанта, 3-й медицинский батальон, 3-й зубо-врачебный батальон, 9-й батальон инженерного обеспечения. Все подразделения группы дислоцируются в разных базах, расположенных на о-ве Окинава.

К отдельным подразделениям усиления относятся: 1-я разведывательная рота, предназначенная для усиления 1-й дивизии морской пехоты (дислоцируется в Кэмп-Пендлтон), 1-й радиобатальон и 5-й разведывательный батальон, предназначенные для усиления 3-й дивизии морской пехоты (дислоцируются соответственно в Канеохе-Бей и на о-ве Окинава).

Командования и обеспечивающие структуры морской пехоты. В составе морской пехоты имеются три командования: разработки концепций боевого применения морской пехоты, вербовочное и материально-технического обеспечения.

Командование разработки концепций боевого применения морской пехоты орга-



низует специальную учебную и боевую подготовку личного состава морской пехоты, разрабатывает программы комплексной подготовки, оперативно-тактические нормативы и способы боевого использования формирований морской пехоты. Штаб командования дислоцируется в Куонтико (шт.Вирджиния).

В состав командования входят: командно-штабной колледж морской пехоты, центр разработки способов боевого применения экспедиционных формирований морской пехоты, учебный центр комплексной боевой подготовки, центр подготовки к ведению боевых действий в горной местности.

Вербовочное командование решает задачи по набору добровольцев, желающих нести военную службу в морской пехоте, для комплектования частей и подразделений регулярных сил и других структур морской пехоты личным составом. Оно отвечает также за начальную военную подготовку новобранцев.

Командование имеет два округа - восточный и западный, которые подразделяются на три вербовочных района каждый. Коменданты районов, являющиеся офицерами регулярных сил морской пехоты, отвечают за решение вопросов, связанных с набором добровольцев в пределах границ своих районов. На них также лежит ответственность за планирование подготовки, контроль мобилизационной готовности и материально-техническое обеспечение частей и подразделений резерва морской пехоты, дислоцирующихся на территории подве-



домственных им районов.

В состав командования входят два учебных центра в Парис-Айленд и Сан-Диего (шт.Калифорния), в которых осуществляется начальная подготовка новобранцев.

Командование материально-технического обеспечения морской пехоты отвечает за все виды МТО регулярных сил и резерва морской пехоты, а также за содержание и эксплуатацию всех объектов и сооружений морской пехоты, находящихся в континентальной части США и за рубежом. Штаб командования дислоцируется в Олбани (шт.Калифорния). В состав командования входят базы снабжения морской пехоты, а также база проверки и перезагрузки снаряжения и имущества морской пехоты, размещаемого на судах-складах (развертываемых в передовых районах) и предназначенного для оснащения экспедиционных формирований морской пехоты.

В составе морской пехоты имеется ряд органов разведывательного обеспечения. К ним относятся разведывательный центр морской пехоты, центр анализа видеoinформации и радиоразведывательный батальон.

Кроме того, силы морской пехоты включают службы и структуры, предназначенные для обслуживания военнослужащих морской пехоты и членов их семей с целью обеспечения их морального духа, здоровья, отдыха, повышения уровня образования и т.п.



О.МОИСЕЕНКОВ

Окончание следует

НОВОСТИ ВМС ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

США. В конце сентября состоялась церемония вступления в должность председателя КНШ ВС США генерала Ричарда Майерса, который сменил на этом посту уходящего в отставку генерала Г.Шелтона.

До этого назначения 59-летний генерал Р.Майерс занимал пост заместителя председателя КНШ, в период с 1998 г. по 2000 г. возглавлял объединенное космическое командование ВС США.

В Пентагоне министр ВМС США Г.Инглэнд привел к присяге и объявил о вступлении в должность своего нового заместителя Сюзанн М.Ливингстон, которая сменила на этом посту Р.Пири младшего. С.Ливингстон имеет опыт работы в различных государственных и общественных организациях, связанных с обеспечением сухопутных войск.

Занимала пост помощника министра армии США по делам ветеранов. Являлась членом группы, представляющей интересы армии США в конгрессе.

Как и министр ВМС США Г.Инглэнд, С.Ливингстон опыта работы в ВМС не имеет.

Объявлено о следующих переменах в ВМС США:

ГК ВМС США в Европе, ГК регионального командования (РК) ОВС НАТО "Юг" адмирал Дж.Эллис назначен на должность ГК объединенным стратегическим командованием ВС США, он сменяет на этом посту уволенного в отставку Р.Майеса;

командующий 6-м флотом, командующий ударными ВМС РК НАТО "Юг" вице-адмирал Г.Джонсон назначен на должность ГК ВМС США в Европе, ГК ОК ОВС НАТО "Юг" с присвоением ему звания "адмирал";

начальник объединенного штаба КНШ ВС США вице-адмирал Ф.Скотт назначен на должность командующего 6-м флотом, по совместительству - командующего ударными ВМС РК ОВС НАТО "Юг".

Командование ВМС США приступает к исследованию возможности сокращения численности экипажей кораблей за счет укомплектования их высококвалифицированными специалистами, обладающими несколькими смежными специальностями, а также за счет внедрения автоматизированных систем управления корабельными оружием и механизмами.

Указанные исследования проводятся в рамках принятой в 1995 г. программы "Смарт шип" ("Умный корабль"), основной целью которой является снижение объема работ и численности экипажа корабля, необходимого для управления общекорабельными системами и комплексами, снижение уровня материальных затрат на обеспечение функционирования систем и комплексов корабля и жизнедеятельности экипажей.

По сообщениям американских СМИ, командованием ВМС США принято решение снять с занимаемой должности начальника учебного центра по подготовке рядового и старшинского состава ВМС (Великие озера, шт. Иллинойс) контр-адмирала Д.Поллатти.

По результатам проведенного административного расследования он обвиняется в финансовых махинациях и злоупотреблении служебным положением.

В августе в ходе плановых тренировочных полетов авиации с борта АВМ "Констеллейшн" в районе западного побережья Индонезии пропал без вести истребитель F-14 "Томкэт". Поиски самолета и экипажа ведутся в 700-километровой зоне к западу от побережья Индонезии. Инцидент произошел, когда авианосец следовал в Сингапур после завершения боевой службы в составе 5-го флота США в Персидском заливе.

Обнародовано решение командования ВМС США о снятии с занимаемых должностей командира ПЛА "Гринвилл" ком-

мандера Д.Богдана по причине его несоответствия занимаемой должности, а также старшего помощника командира и штурмана - за неудовлетворительное выполнение своих обязанностей. Помощнику штурмана объявлен выговор в письменной форме.

Такое решение принято по результатам расследования навигационного происшествия - касания ПЛА грунта 27 августа этого года при заходе в порт Сайпан, в результате чего потребовался ремонт корабля стоимостью в 2 млн. долларов.

КАЗАХСТАН. Министерство обороны Казахстана заявило о намерении создать военно-морское подразделение для осуществления охраны казахских нефтяных платформ в каспийском море.

ЯПОНИЯ. Управление национальной обороны Японии планирует пересмотреть закон о ВМС страны, который позволит кораблям применять оружие, даже если отсутствуют предпосылки к его использованию, в интересах самообороны. Предполагается, что в законе будет особо оговорен порядок применения огневых средств по судам-нарушителям морских границ страны, если они отказываются останавливаться.

ТУРЦИЯ. В Турции находилась китайская делегация, которая решала вопрос о разрешении буксировки через черноморские приливы корпуса бывшего ТАВКР "Варяг", проданного Украиной Китаю в 2000 г. Корабль уже длительное время находится в Черном море на подходах к проливной зоне. Турецкие власти опасаются, что при буксировке через пролив Босфор корпус корабля может заблокировать пролив на длительное время.

В ходе переговоров турецкая сторона выразила готовность разрешить буксировку корпуса ТАВКР через черноморские проливы в октябре.

ДИНАСТИИ ИМЕН

“Слава” традиционное наименование ряда кораблей и судов отечественного ВМФ:

1) 16-пушечный фрегат БФ. Приобретен в 1770 г. в Архипелаге для пополнения состава экспедиции Российского флота на Средиземном море. Прежние национальная принадлежность, наименование, даты, место постройки и ТТД не обнаружены. В годы русско-турецкой войны 1768-1774 гг. под командованием лейтенанта М.И.Войновича в составе эскадры контр-адмирала А.В.Елманова действовал на морских сообщениях и против приморских крепостей, нес блокадную службу у Дарданелльских пр-вов, участвовал в боях и сражениях с турецким флотом; в марте 1772 г. при несении дозорной службы в зал.Лагос захватил в плен три неприятельских торговых судна, а шесть других уничтожил, 28 октября 1772 г. в составе отряда капитана 1 ранга М.Т.Коняева участвовал в Патрасском сражении с дульциниотской турецко-египетской эскадрой, в ходе которого было уничтожено 8 фрегатов и 8 шеек, а 30 мая 1774 г. принял участие в высадке десанта на о-в Хиос. В 1776 г. ввиду непригодности к дальнему переходу из Средиземного в Балтийское море продан с торгов в Ливорно (Италия) на слом;

2) 32-пушечный фрегат типа “Павел” БФ. Заложен 27 августа 1778 г. на эллинге Соломбальской верфи, спущен на воду 28 мая 1781 г., вступил в строй летом 1781 г. и осенью 1781 г. под командованием капитан-лейтенанта П.И.Шишкина совершил переход из Архангельска в Кронштадт. Длина 39,62 м, ширина 11,07 м, осадка 4,37 м. Вооружение: 38 ор. В период войны с Швецией 1788-1790 гг. под командованием К.П.Биллова (Биллоу) в составе эскадры адмирала С.К.Грейга участвовал в Гогландском 6 июля 1788 г., Эландском 15 июня 1789 г., Ревельском 2 мая 1790 г. и Выборгском 22 июня 1790 г. морских сражениях, в ходе последнего под командованием капитан-лейтенанта Р.Ф.Свитина уничтожил полугалеру и две гребные канонерские лодки и захватил в плен две галеры, а также в блокаде шведского флота в июне-августе 1790 г. в районе Свеаборга. Во время войны с Францией 1792-1797 гг. под командованием А.С.Смирнова и в июне 1795 г.-октябре 1796 г. под командованием Д.Т.Вараксина в составе эскадр участвовал в совместных действиях с английским флотом в Северном море по блокаде берегов Франции и Голландии. В 1799 г. разоружен и в Кронштадтском порту превращен в плавучий склад, а еще

через несколько лет отстоя на приколе продан на слом;

3) линейный корабль (до 27 сентября 1907 г. - эскадренный броненосец) типа “Бородино” БФ. 21 апреля 1901 г. зачислен в списки кораблей БФ и 19 октября 1902 г. заложен на эллинге Балтийского судостроительного и механического завода (ныне - ОАО “Балтийский завод”) в С.-Петербурге, спущен на воду 16 августа 1903 г., вступил в строй в октябре 1905 г. Водоизмещение нормальное 14415 т; длина 121,31 м, ширина 23,17 м, осадка 8,48 м. Мощность ТЗА 2х8182 л.с.; скорость полного хода 17,6 уз, экономическая 10 уз; дальность плавания 1970 миль. Вооружение: 2х2 305-мм и 6х2 152-мм АУ, 20х75-мм, 2х64-мм, 20х47-мм и 2х37-мм ор. (с 1911: 2х2 305 мм, 6х2 и 8х1 152-мм АУ, 20х75-мм и 4х47-мм ор.), 8х7,62 мм пул., 4 (с 1911: 2) 381-мм ТА; средства кораблевождения и радиосвязи. Бронирование: бортовое 102-178, палубы 31-75, рубка 203, башни 152-254, казематы 76 мм. Экипаж 82 человека. В 1906-1910 гг. в составе Особого (с 1908 г. - Балтийского) отряда судов совершил несколько походов в Северный Ледовитый океан и Средиземное море, во время одного из которых под командованием капитана 1 ранга А.А.Баженова в декабре 1908 г. участвовал в оказании помощи населению г.Мессина на о-ве Сицилия, пострадавшему от землетрясения. В 1910-1911 гг. в Тулоне (Франция) прошел капитальный ремонт. В годы Первой мировой войны под командованием капитана 1 ранга В.В.Ковалевского в 1915-1916 гг. участвовал в обороне Рижского зал. и в Ирбенской 26 июня-8 августа 1915 г. оборонительной операции, 4 октября 1917 г. в ходе Моонзундской 29 сентября-6 октября 1917 г. оборонительной операции, в бою с отрядом германских кораблей на рейде Куйвасту под командованием капитана 1 ранга В.Г.Антонова получил ряд повреждений, ввиду невозможности прохода через Моонзундский пр-в из-за увеличившейся осадки по решению командования взорван и затоплен экипажем для заграждения входа в пр-в и 29 мая 1918 г. исключен из состава БФ. В 1935 г. по частям поднят эстонскими спасателями и разделан на металл;

4) вспомогательный крейсер (с июля 1920 г. - “Слава труду”) флота Каспийского моря морских сил Юга России Добровольческой Белой армии. Бывший наливной пароход (танкер) АО “Волга”, построенный в 1903 г. на эллинге завода АО “Сормово” (ныне - ОАО “Красное Сормово”) в Нижнем Новгороде и приписанный к Астрахани. 6 июня 1918 г. был национализирован, но 31 июля 1918 г. захвачен в Баку воору-

**Продолжение. Начало см. “Морской сборник” №№ 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 за 2001 г.*

женными формированиями диктатуры Центрокаспия, 15 сентября 1918 г. отрядами мусавитистов и подразделениями турецких войск, а 17 ноября 1918 г. - английскими интервентами и 29 ноября 1918 г. возвращен их командованием прежним владельцам. В мае 1919 г. арендован англичанами у АО "Волга", вооружен и в качестве ВКР включен в состав британского флота на Каспии. С 17 августа 1919 г. входил в состав флота Каспийского моря морских сил Юга России Добровольческой Белой армии. Полная грузовместимость 1690 брт; длина 82,45 м, ширина 11,03 м, осадка 3,06 м. Мощность машины 1500 л.с.; скорость экономическая 12 уз. Вооружение: 1х152-мм и 1х102-мм ор. 18 мая 1920 г. захвачен в качестве трофея в Энзели (Пехлеви, Иран) кораблями ВКВФ и 29 мая 1920 г. как ВКР зачислен в состав фл., а 25 июня 1920 г. исключен из состава РККФ в связи с разоружением и передачей Каспмортранс Главвот. 11 апреля 1923 г. при следовании Апшеронским пр-вом в плохую погоду наскочил на неотмеченные на карте подводные камни, и получив пробоину в корпусе в районе машинного отделения, выбросился на мель, но вскоре был снят с камней Каспийской партией "Госсудоподъема" и после аварийного ремонта вновь введен в строй. С 13 июня 1922 г. входил в состав КАСПАР, а с 17 марта 1928 г. - в состав парходства "Касптанкер" и находился в подчинении сначала НКПС, с 30 января 1931 г. - Наркомвот, с 9 апреля 1939 г. - НКВМФ и с 23 марта 1946 г. - ММФ. 22 декабря 1932 г. в результате взрыва парового котла надломился и затонул в Махачкалинском порту у причала, но вскоре был поднят Каспийской партией ЭПРОН, отбуксирован по частям к берегу и в 1933 г. в Бакинском торговом порту поставлен на прикол, 28 ноября 1940 г. комиссией признан пригодным для восстановления в несамоходную наливную баржу, а 10 июля 1947 г. исключен из списков судов ММФ в связи со сдачей "Главвторчермету" для демонтажа и разделки на металл;

5) плавучая база (с марта 1922 г. - "Бердянск" АВФ. Бывший колесный товарно-пассажирский пароход АО "Новое Азовское парходство", построенный в 1905 г. на судовой верфи в Кенигсберге (Германия) и приписанный к Таганрогу. 7 февраля 1920 г. после освобождения побережья Азовского моря частями Красной армии, национализирована и передана Главвоту ВСНХ, а 16 сентября 1920 г. принята от НКПС и в качестве портового судна зачислена в состав АВФ. Полная грузовместимость 241 брт; длина 53,65 м, ширина без кожухов 6,4 м, осадка 2,36 м. Мощность машины 700 л.с.; скорость экономическая 10 уз.

Экипаж 20 человек, принимала 250 пассажиров. С 17 октября 1920 г. использовалась в качестве плавбазы дивизиона катеров-истребителей. 13 июня 1921 г. исключена из списков судов РККФ в связи с возвратом Азавмортрансу НКПС. С 13 июня 1922 г. входила в состав ГОСЧАП Госторгфлота, с 18 июля 1924 г. в состав ЧАГК, с 13 января 1927 г. в состав АГК Совторгфлота, с 15 февраля 1931 г. в состав АГУ, с 15 марта 1934 г. в состав АГМП, а с 6 июля 1941 г. в состав ЧАБУ и находилась в подчинении сначала НКПС, с 30 января 1931 г. Наркомвот и с 9 апреля 1939 г. - НКВМФ. В 1925 г. прошла капитальный ремонт. В начальный период Великой Отечественной войны производила воинские и народнохозяйственные перевозки, эвакуировала раненых, мирное население и ценное оборудование на Азовском море. 12 октября 1941 г. из-за невозможности вывода по техническим причинам при эвакуации частей и подразделений Красной Армии по приказу военного командования взорвана в Таганрогском порту экипажем. По окончании боевых действий поднята АСО ЧФ и сдана на слом;

6) канонерская лодка (с 3 декабря 1920 г. по 24 января 1921 г. - "Бойкий") ДВФ. Бывший речной колесный товаро-пассажирский пароход, построенный в 1885 г. на судовой верфи в Эльбинге (Эльблонг, Германия) по заказу частного судовладельца и базировавшийся на Киев. В 1900 г. прошла модернизацию и капитальный ремонт. 5 февраля 1919 г. после освобождения Киева частями Красной армии, национализиро-



ЛК "Слава" (1913 г.)



РКР "Слава", Военно-морской флаг поднят 27 июля 1979 г. В 1995 г. головной крейсер "Слава" переименован в РКР "Москва".

рована и передана Главоду ВСНХ. В годы Гражданской войны привлекалась командованием РККА для обеспечения боевых действий (перевозка частей 10-й стрелковой дивизии в районе Нижней и Верхней Олбы в апреле-мае 1920 г. проводка через мели и перекаты кораблей и судов ДВФ из Речицы в Киев в июле 1920 г., 6 ноября 1920 г. мобилизована, принята от Главода и в качестве КЛ зачислена в состав ДВФ. Длина 30,93 м, ширина с кожухами 9,4 м, без кожухов 5,03 м, осадка 0,89 м. Мощность машины 120 л.с.; скорость экономическая 6 уз. Экипаж 42 человека, принимала 285 пассажиров. Вооружена не была и 24 января 1921 г. исключена из состава РККФ в связи с возвратом Киевскому Рупводу. С 13 июня 1922 г. входила в состав ВДГРП, с 18 июля 1924 г. - в состав УВДГРФ, а с 10 марта 1926 г. в состав УДГРФ и находилась в подчинении НКПС. В сентябре 1929 г. выведена из эксплуатации и сдана "Комгосфондов" для разделки на металл;

7) легкий крейсер ЧФ (до 3 августа 1957 г. - "Молотов" зав. № 329) проекта 26-бис. Заложен 14 января 1937 г. на эллинге ССЗ № 198 имени А.Марти (ныне - "Черноморский ССЗ") в Николаеве, спущен на воду 19 марта 1939 г., вступил в строй 14 июня 1941 г. и подняв Военно-морской флаг, вошел в состав ЧФ. Водоизмещение полное 9760 т, нормальное 8881 т; длина 191,16 м, ширина 17,54 м, осадка 7,2 м. Мощность ТЗА 2х55000 л.с.; скорость полного хода 36,3 уз, экономическая 16,8 уз; дальность плавания 3860 миль. Вооружение: 3х3 180-мм АУ МК-3 180, 6х1 100-мм АУ Б-34, 6 45-мм 21-К и 13 37-мм 70-К ор, 8х12,7-мм пул. ДШК, 2х3 533-мм ТА, 2 БМБ-1, принимал от 90 до 164

морских якорных мин; РЛС, средства кораблевождения и радиосвязи. Бронирование: бортовое 50 мм, палубы 50 мм, рубка 100-150 мм, башни 50 мм, траверзы 50 мм; до 11 октября 1947 г. имел 2 катапульты и принимал 2 гидросамолета К-1. Экипаж 862 человека. В годы Великой отечественной войны под командованием капитана 1 ранга Ю.К.Зиновьева, с 7 марта 1942 г. капитана 2 ранга М.Ф.Романова и с июля 1943 г. капитана 2 ранга В.Ф.Жирова совершил 14 боевых походов, пройдя свыше 11000 миль, участвовал в обороне Севастополя, Крыма и Кавказа, произвел более 100 артстрельб для поддержки сухопутных войск, доставил в осажденный Севастополь ок. 10000 бойцов и командиров Красной Армии, до 100 арт.орудий и минометов, 20 тыс. единиц стрелкового оружия и 155 вагонов боеприпасов. 3 августа 1942 г. был поврежден торпедоносцами немецкой 26-й боевой авиационной эскадры при артобстреле позиций противника в районе Феодосии, но остался на плаву, своим ходом прибыл в Туапсе и в августе 1943 г. после приделки на СРЗ № 201 в Поти вместо оторванной взрывом торпеды кормовой части от недостроенного КРЛ "Фрунзе" проекта 68 вновь введен в строй. В период с 1952 г. по 28 января 1946 г. на "Севморзаводе" № 497 имени С.Орджоникидзе в Севастополе прошел модернизацию и капитальный ремонт. 14 января 1959 г. выведен из боевого состава, законсервирован и в Северной б. Севастополя поставлен на отстой, но 14 июля 1960 г. расконсервирован, вновь введен в строй и 3 августа 1961 г. отнесен к подклассу учебных КРЛ. 5-30 июня 1967 г. при несении боевой службы в Средиземном море, выполнял задачу по оказанию

помощи вооруженным силам Сирии. 4 апреля 1972 г. исключен из состава ВМФ в связи с разоружением и сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и впоследствии на Севастопольской базе "Главторчермета" в пос. Инкерман разделан на металл;

8) ракетный крейсер ЧФ (с 15 мая 1995 г. - "Москва", зав. № 2008) проекта 1164. 20 мая 1973 г. зачислен в списки кораблей ВМФ 5 ноября 1976 г. заложен на эллинге ССЗ имени 61 коммунара в Николаеве, спущен на воду 27 июля 1979 г., вступил в строй 30 декабря 1982 г. и 7 февраля 1983 г. включен в состав КЧФ. Водоизмещение полное 11280 т, нормальное 10275 т, стандартное 9500 т; длина 187 м, ширина 20,8 м, осадка 7,89 м. Мощность ГТУ 2х40450 л.с.; скорость полного хода 32,5 уз, экономическая 18,1 уз; дальность плавания 8070 миль. Вооружение, 16х1 ПУ ПКРК "Базальт" (16 КР), 8х1 ПУ ЗРК С-300Ф "Форт" (64 ЗУР) и 2 ПУ ЗИФ-122 РЗК "Оса-М" (40 ЗУР), 1х2 130-мм АУ А-218 ("Лев-218") и 6х6 30-мм АУ АК-630, 2х5 533-мм ТА, 2х12 РБУ-6000 (144 РГБ-60); 1 вертолет Ка-25Л; навигационный, гидроакустический и радиотехнические радиоэлектронные комплексы и станции, средства радиосвязи. Экипаж 485 человек. 11 ноября 1985 г. занесен на Доску победителей социалистического соревнования передовых соединений, кораблей и частей ВМФ в ЦВММ. 1 декабря 1995 г. награжден Вымпелом МО СССР "За мужество и воинскую доблесть", а 4 декабря 1997 г. унаследовал гвардейский Андреевский флаг от СКР "Красный Кавказ" ЧФ проекта 61. 18-22 ноября 1986 г. нанес визит в Пирей (Греция). В 1989 г. у о-ва Мальта обеспечивал рабочую встречу президентов СССР и США. 27 июля 1997 г. торжественно сменил Военно-морской флаг СССР на Андреевский флаг. В период с 21 марта 1991 г. по 19 июля 1999 г. на ССЗ имени 61 коммунара прошел модернизацию и капитальный ремонт.

"Смоленск" - традиционное наименование ряда кораблей и судов отечественного ВМФ, присваивавшееся им в память Смоленского оборонительного сражения 4-6 августа 1812 г. по время Отечественной войны 1812 г. а также в честь губернского и областного центра города-героя (с 6 мая 1985 г. Смоленска:

1) 74-пушечный парусный линейный корабль БФ типа "Иезекииль". Заложен 21 ноября 1829 г. на эллинге Нового адмиралтейства (ныне - ГП "Адмиралтейские верфи" - в С.-Петербурге, спущен на воду 25 августа 1830 г., вступил в строй в 1831 г. Водоизмещение 3000 т: длина 54,25 м, ширина 14,63 м, осадка 5,87 м. Вооружение: 80х36-фн. и 24-фн.ор. В июле-сентябре 1835 г. под командованием капитана 1 ранга П.Е. Чистякова участвовал в доставке частей Гвардейского корпуса в Данциг (Гданьск) и обратной перевозке их в Свеаборг. В 1841-1844 гг. в мастерских Кронштадтского военного порта прошел тимберовку и капитальный ремонт. Участвовал в Крымской войне 1853-

1856 гг. (стоянка в готовности на диспозиции против ворот Средней гавани Кронштадтского порта, крейсерство под командованием капитана 1 ранга Д.П.Замыцкого в Финском зал. в районе Красногорского рейда). 26 марта 1856 г. разоружен и сдан Кронштадтскому военному порту для использования в качестве БШ, а 10 ноября 1862 г. исключен из списков кораблей БФ в связи с продажей на слом;

2) вспомогательный крейсер (с 12 октября 1904 г. по 29 июля 1905 г. и с 20 июля 1913 г. - "Рион", с 31 августа 1915 г. - "Транспорт № 28", с 5 сентября 1916 г. - "Рион", с 1 октября 1916 г. до 24 мая 1917 г. - "Транспорт № 147", с 24 августа 1920 г. - "Транспорт № 9" ("Рион"). Бывший товарно-пассажирский пароход Добровольного флота, построенный в 1901 г. на судостроительном заводе в Ньюкасле (Великобритания), вступивший в строй 15 января 1902 г. и приписанный к Одессе. 12 октября 1904 г. приобретен Морведом, вооружен и в качестве КР 2-го ранга (ВКР) зачислен в состав БФ. Водоизмещение нормальное 14614 т; полная грузоподъемность 7485 брт; длина 143,26 м, ширина 17,68 м, осадка 7,47 м. Мощность машин 2х7955 л.с.; скорость полного хода 20 уз; экономическая 15 уз; дальность плавания 5620 миль. Вооружение: 8х120-мм, 7 75-мм и 4 47-мм (с 1913 г. - 6х75-мм) ор. Экипаж 423 человека, принимал 1186 пассажиров. Участвовал в русско-японской войне 1904-1905 гг. (переход под командованием капитана 2 ранга П.А.Трояна) в составе 2-й Тихоокеанской эскадры с Балтики на Дальний Восток, крейсерство в южной части Желтого моря в мае-июне 1905 г. во время которого потопил германский пароход с грузом военной контрабанды для Японии). 29 июля 1905 г. исключен из списков кораблей БФ в связи с разоружением и возвратом Добровольному флоту. В июне 1906 г. первым из русских судов открыл регулярную пассажирскую линию между Либавой (Лиепая) и Нью-Йорком. 20 июля 1913 г. вторично приобретен Морведом и зачислен в состав ЧФ. Первоначально относился к классу УС, а 3 августа 1916 г. переклассифицирован в ТР. Участвовал в Первой мировой войне (обеспечение подготовки для флота матросов различных специальностей при Учебном отряде ЧФ, производство воинских перевозок). 16 декабря 1917 г. вошел в состав Красного ЧФ, но 1 мая 1918 г. был захвачен в Севастополе германскими оккупантами, а 24 ноября 1918 г. англо-французскими интервентами. 3 апреля 1919 г. ушел из Севастополя в Новороссийск и 3 мая 1919 г. включен в состав морских сил Юга России Добровольческой белой армии. 14 ноября 1920 г. уведен врангелевцами при эвакуации из Севастополя в Стамбул, а оттуда в порт Бизерта (Тунис), где 29 декабря 1920 г. был интернирован французскими властями. В 1922 г. на переходе из Стамбула в Аргентину с русскими эмигрантами на борту из-за неисправности машин зашел в порт Аяччо на о-ве Корсика, где вско-

ре по цене металлолома продан белогвардейским командованием с торгов итальянской фирме на слом, но впоследствии под наименованием "Italiano" продолжал эксплуатироваться в составе торгового флота Италии до конца 1920-х гг.;

3) монитор ПВФ. Бывший польский МН "Krakow" построенный в 1925-1926 гг. на судостроительном заводе Л.Зеленовского в Кракове для Речной фл. Польши и вступивший в строй 31 октября 1926 г. 21 сентября 1939 г. при приближении частей Красной Армии затоплен экипажем в районе Кузличина н.р. Пина, но в конце сентября 1939 г. поднят водолазами ДВФ, отбуксирован в мастерские Пинского военного порта для ремонта и 24 октября 1939 г. зачислен в состав ДВФ. Водоизмещение нормальное 150 т; длина 36,6 м, ширина 6,2 м, осадка 0,7 м. Мощность дизелей 2х70 л.с.; скорость экономическая 9 уз; дальность плавания 650 миль. Вооружение: 1х2 122-мм гауб. и 2х45-мм ор. 21-К, 3х7,62-мм пул. М-1. Экипаж 36 человек. С 17 июля 1940 г. входил в состав ПВФ. Участвовал в Великой Отечественной войне (бои под командованием ст. лейтенанта Н.Ф.Пецуха в районе Здудичей, Ракшина и Паричей на р.Бережина, у Чернигова на р.Десна и под Киевом на р.Днепр в июле-сентябре 1941 г.). 15 сентября 1941 г. ввиду невозможности прорыва к Киеву при отходе частей 21-й армии Западного фронта с оборонительного рубежа в районе Чернигова по приказу командования взорван экипажем в Ладинском затоне р.Десна и 22 сентября 1941 г. исключен из состава ВМФ;

4) плавучая база (с ноября 1956 г. ПКЗ-89") ТОФ. Бывший товарно-пассажирский пароход, заложенный в 1928 г. на эллинге Балтийского судостроительного и механического завода (ныне - ОАО "Балтийский завод") в Ленинграде, спущенный на воду в декабре 1930 г. и вступивший в строй в 1932 г. Первоначально входила в состав ДВГУ, а с 15 марта 1934 г. в состав ДГМП и находилась в подчинении сначала Наркомвода и с 9 апреля 1939 г. - НКМФ. В 1934 г. участвовала во 2-й Северо-Вост. экспедиции Наркомвода. 28 октября 1941 г. мобилизована, принята от НКМФ и 8 декабря 1941 г. после переоборудования, подняв Военно-морской флаг СССР, в качестве ПБС вошла в состав ТОФ. Водоизмещение нормальное 6000 т; полная грузоподъемность 3559 брт; длина 100,49 м, ширина 14,05 м, осадка 6,02 м. Мощность машины 1500 л.с.; скорость полного хода 10,5 уз, экономическая 8 уз; дальность плавания 4032 мили. Экипаж 132 человека, принимала 132 пассажира. В годы Великой Отечественной войны обеспечивала базирование и боевую деятельность сначала ТКА, а с 23 ноября 1942 г. - подводных сил флота, в августе 1942 г. участвовала в доставке во Владивосток личного состава маршевых пополнений для соединений и частей Действующей Армии. С 17 января 1947 г. по 23 апреля 1953 г.

входила в состав 5-го ВМФ. 18 октября 1956 г. переведена в категорию судов обеспечения боевой подготовки и переформирована в ПКЗ, а 10 февраля 1965 г. исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и разделки на металл;

5) электромагнитный тральщик (с 9 июля по 23 октября 1943 ЭМТЩ-95) КВФ. Бывший рыболовный мотобот "Дагрыбтреста" управления Главкаспрыбпром НКРП. Даты и место постройки не установлены. 15 июня 1943 г. мобилизован, принят от НКРП и 15 августа 1943 г. по окончании переоборудования в ЭМТЩ, подняв Военно-морской флаг СССР вошел в состав КВФ. Водоизмещение нормальное 72 т; длина 18,4 м, ширина 6,2 м, осадка 1,5 м. Мощность мотора 35 л.с.; скорость экономическая 5 уз; дальность плавания 1400 миль. Вооружение: 17,62-мм пул. М-1 и 1 ЭМТ. Экипаж 18 человек. Летом-осенью 1943 г. участвовал в боевом тралении Астраханского рейда и сев. части Каспийского моря. 23 октября 1943 г. разоружен, возвращен НКРП и 1 ноября 1943 г. исключен из состава ВМФ. Сведений о дальнейшей судьбе судна не обнаружено;

6) атомный подводный крейсер (до 6 апреля 1993 г.) - К-410, зав. № 637) проекта 949А СФ. 9 декабря 1986 г. заложен в цехе ПО "Севмашпредприятие" в Северодвинске и 4 марта 1988 г. зачислен в списки кораблей ВМФ, спущен на воду (выведен из дока) 20 января 1990 г. вступил в строй 22 декабря 1990 г. и 14 марта 1991 г. включен в состав КСФ. Водоизмещение нормальное надводное 15100 т, подводное 25650 т; длина 151,86 м, ширина 13,78 (по стабилизаторам 22) м, осадка 9,5 м. Мощность ГЭУ 2х49000 л.с.; скорость полного хода надводная 15,23 уз, подводная 33,1 уз; дальность плавания 95000 миль; глубина погружения до 600 м; автономность 120 сут. Вооружение: 24 ПУ ПКРК "Гранит" (24 КР), 4 533-мм и 2 650-мм носовых ТА (16 торпед и ракет-торпед); навигационные, гидроакустические и радиотехнические радиоэлектронные комплексы и станции, средства космической радиосвязи. Экипаж 106 человек, в т.ч. 43 офицера, 37 мичманов, 26 старшин и матросов. До 6 августа 1992 г. относился к подклассу КрПЛ. 26 июля 1992 г. торжественно сменил Военно-морской флаг СССР на Андреевский флаг. 15 июня 1994 г. за мужество и героизм, проявленные при выполнении специального задания командования, руководителю похода контр-адмиралу М.В.Моцаку и командиру АПК капитану 1 ранга А.П.Ефанову первым из подводников было присвоено звание Героя Российской Федерации, а весь экипаж корабля удостоен государственных наград.

Капитан 2 ранга С.БЕРЕЖНОЙ

Продолжение следует

ПУТЕШЕСТВЕННИКИ ПО АРКТИКЕ

USS (корабль США) "Хокбил" (SSN 666 - атомная подводная лодка 666) и Нейвиз Арктик Сабмарин Лаборатори (Арктическая подводная лаборатория ВМС) совершают SCICEX'99 (Научную арктическую экспедицию) на Северный полюс в завершающей серии океанских исследований.

Призрачный голос радио жутковато проникал сквозь паковый лед вниз, в глубину, где в конце концов раздавался, холодный и отдаленный, из крошечного микрофона перед собравшимися в центральном посту USS "Хокбил" (SSN 666).

"Хокбил"... Говорит Марвин Гарденс... всплытие разрешается, прием".

В то время как жара в переполненном отсеке продолжала сгущаться, капитан отдал команду: "Вахтенный офицер, вертикальное всплытие, скорость подъема 30 футов в минуту."

Голос капитана прорезал влажный жаркий воздух как коса, и на лбу молодого лейтенанта появилась капелька пота.

"Вертикальное всплытие, скорость подъема 30 футов в минуту. Есть, сэр!" - отозвался лейтенант.

Пока рулевой производил мелкие манипуляции с горизонтальными рулями, вахтенный офицер начал постепенно выкачивать огромные балластные цистерны "Хокбила" для восстановления его плавучести. Впервые в течение недель на лодке прекратилась всякая другая деятельность. Глаза всех были пытливо устремлены вверх, как будто они могли видеть сквозь корпус корабля приближающийся паковый лед.

Капля пота набухла и скатилась, когда лейтенант наконец выдохнул. Тем временем, командир поста погружения и всплытия начал медленно отмечать футы.

"80 футов... 70 футов... 60 футов..."

Побелевшие костяшки пальцев схватились за все, за что можно было ухватиться. "Хокбил" продолжал подниматься, пока не раздался крик "Касание!"

Сотрясаясь всем корпусом, лодка вдруг натолкнулась ограждением рубки на лед.

Она накренилась с тяжелым стальным стоном, прозвучавшим, как будто сам бог Нептун сжал ее в своих могучих объятиях. Трехфутовой толщины лед не выдержал 4 тысяч тонн веса судна, уступил мощи всплывающей лодки и протестующе раскололся вдребезги.

По мере того как спадало напряжение момента, небольшой персонал группы материально-технического обеспечения уже копошился снаружи на льду вокруг выступающего ограждения рубки лодки, как пчелы вокруг матки. Подо льдом висела она сама - затаившаяся, черная и гладкая - настоящий корабль войны.

Но под глянцевым фасадом внутри "Хокбила" находился торпедный отсек, переоборудованный в океанографическую лабораторию для мирной миссии. Миссия, названная SCICEX'99 (Science Ice Expedition - Научная арктическая экспедиция), соединила лучших представителей научного сообщества и самое передовое военное оборудование для совершенствования наших знаний о роли Северного Ледовитого океана в формировании мирового климата.

Последние пять лет, благодаря соглашению между подводными силами Военно-Морского Флота, Научно-исследовательским управлением ВМС, Национальным научным фондом, Национальной администрацией по океанографии и атмосфере и Геологической службой США, ведущие ученые и инженеры страны имели в своем распоряжении атомные субмарины ВМС. Общее мнение таково, что подводные корабли - это шикарный способ передвижения в этой негостеприимной части света.

"Атомная подводная лодка является самой совершенной площадкой для данного



Командир "Хокбила" командер Роберт Перри рассматривает карту Арктики со штурманом лейтенант-командером Риком Стоунером (слева) и ледовым лоцманом (ASL) Джеффом Госсеттом, рассчитывая курс

рода научных исследований," - заявил командер Роберт Перри, командир "Хокбила". - "Мы имеем возможность производить маневры и исследовать огромные пространства Северного Ледовитого океана в течение длительных периодов времени. Это вам никогда не удастся на надводном корабле вроде ледокола," - сказал он.

Но нельзя назвать это и походом, не требующим усилий. Просто выйти в Северный Ледовитый океан становится не имеющей себе равных проверкой навигационного мастерства экипажа. Более недели "Хокбил" маневрировал в мелководном, покрытом льдом Беринговом проливе черепашим шагом, обходя зигзагами ледяные пики, простирающиеся далеко вниз под поверхностью льда. Такое путешествие было бы почти невозможно без помощи небольшой группы "ледовых лоцманов" из Арктик Сабмарин Лаборатории (ASL), которым известно по опыту, как непредсказуемо оно может быть.

"Мы не знали, с чем могли здесь столкнуться," - сказал Джефф Госсетт, ледовый лоцман и бывший офицер-подводник, совершавший свой двадцать первый поход в этот регион. - "Здесь нельзя полагаться на прежний опыт, чтобы предсказать, что может произойти в любой отдельной точке пути," - заметил он.

Иногда лодка продиралась подо льдом на расстоянии всего одного фута между килем и океанским дном. В то время как галлоны пота проливались на посту управления кораблем, рулевые были

в некоторой степени ограждены при помощи современной технологии.

Гидролокатор с давних пор является глазами и ушами подводной лодки в глубине, но навигация подо льдом представляет собой ни с чем не сравнимый вызов. Ответом стала группа специально разработанных гидролокаторов, испытанных за более чем 40 лет арктического подводного плавания, впервые созданных д-ром Уолдо Лайоном и экипажами USS "Наутилус" (SSN 571) и USS "Скейт" (SSN 578).

Импульсный Впередсмотрящий последнего поколения (PFLU) или "Пи-флю" можно назвать ветровым стеклом системы. Он обеспечивает офицера, управляющего кораблем, и ледовых лоцманов графической картиной препятствий непосредственно



Члены экипажа на учебных стрельбах перед уходом "Хокбила" под лед

впереди судна. Вахтенный офицер не отрывает взгляда от крошечной разноцветной картинки на протяжении многих часов, и лодка совершает кажущиеся бесчисленными изменения курса среди опасных ледяных пиков, опускающихся в глубины как гигантские сталактиты в подводной пещере.

Маневрирование в лабиринте льда обычно осуществляется с просветом лишь в несколько футов между верхом ограждения рубки и паком над головой, поэтому два гидролокатора также обеспечивают обзор нависающего потолка над лодкой. В то время как зондирующий пространство сверху локатор выводит закорючками изображение контуров льда прямо над головой, боковой локатор рисует компьютеризованную картинку поверхности.

"Большая часть членов экипажа работала с этим оборудованием в прошлом году во время SCICEX '98, и их знакомство с гидролокаторами облегчило в этом году мою работу. Но как я уже говорил, условия совершенно различные, так что исключить стресс нельзя", - добавил Госсетт.

Хотя идти сквозь огромные пустые девственные пространства достаточно нелегко, у научного сообщества с недавних пор начало формироваться понимание важности роли Северного Ледовитого океана в регулировании мирового климата.

Несмотря на более чем девяностолетний опыт сбора научных данных, до сих пор сравнительно мало что известно об этом регионе, в основном, вследствие затрудненности исследований в неблагоприятной окружающей среде.

"Северный Ледовитый океан, очевидно, представляет собой наименее изученную водную поверхность. Много из того, что мы полагали, нам известно, часто оказывается неверным," - говорит Рэнди Рэй, ледовый лоцман Арктик Сабмарин Лаборатории (ASL) и ассистент лаборатории.

Некоторые из значительных находок показывают, что Арктика является на Земле хранилищем множества нежеланных продуктов, то есть загрязнений. Также обнаруживается, что существует возможность существования в Арктике прежде неизвестных течений, вызываемых приливом и отливом, которые воздействуют на течения и климат остальных океанов планеты, и, тем самым, на мировой климат.



"Хокбил" всплывает в ледовом лагере APLIS (Эплайд Физикс Лаборатории Айс Стейшн - Арктическая станция лаборатории прикладной физики)

Как только "Хокбил" благополучно выбрался из мелководного Берингова пролива и от пакового льда его стали отделять несколько сотен футов, старшина машинного отделения (SS - подводная лодка) 3-го класса Джон Гроастра деловито взял пробы воды, используя специальную втулку в лаборатории торпедного отсека. Сотни проб, взятых за период путешествия, помогут ученым выстроить лучшую картину химического состава Северного Ледовитого океана на различных глубинах.

"Приятно ощущать себя участником чего-то, что имеет всемирное значение," - сказал Джон.

Рядом океанограф Стив Окконен из Университета Аляски-Фербэнкс занимается регистрацией проб для использования в различных исследованиях, а инженеры контролируют работу нового гидролокатора для произведения съемки океана, способного проникать в толщу океанского дна и выдавать информации больше, чем было возможно прежде.

Совершив несколько всплытий в ледовый лагерь, чтобы забрать ученых и припасы, "Хокбил" на несколько недель снова лег на курс для сбора данных. Готовясь продолжить поход и нырнуть обратно под лед, экипаж бросил последний взгляд на бесплодный пейзаж.

Р. ФАРРИ,
по материалам журнала ВМС США
"Олл Хэндз", Сан-Диего
Фото автора

Сказание о Владимире Дале - Казаке Луганском, или "Живучи оглядывайся"

Несомненно, читателю "Морского сборника" хорошо известно имя Владимира Ивановича Далея - автора, а точнее говоря, создателя бессмертного "Толкового словаря живого великорусского языка". Многие, особенно те, кто кончал Высшее военно-морское училище имени М.В.Фрунзе - ныне Морской корпус Петра Великого, - знают, что Даль получил свое первое официальное образование в Морском кадетском корпусе, о чем свидетельствует надпись на мемориальной доске, укрепленной на фасаде здания этого учебного заведения.

22 ноября 2001 г. исполняется 200 лет со дня рождения Владимира Ивановича, и есть повод "оглядеть" хотя бы в общем, его жизнь, охватывающую более семи десятилетий, жизнь, полную крутых поворотов, неожиданностей, непростых решений и вместе с тем очень целеустремленную и неизменно приводившую его к успешному завершению намеченного, в том числе и к созданию знаменитого "Словаря".

Десять с половиной лет, включая учебу в корпусе, отдал Даль флоту, закончив службу лейтенантом: официально он вместе с братом Карлом был зачислен в корпус 1 августа 1815 г. (здесь и далее даты даются по старому стилю. - Автор), а 5 февраля 1826 г. (по другим данным - 1 января 1826 г.) уволен со службы. Заметим, по собственному желанию. А далее - первый резкий поворот...

Казалось, многие факторы могли способствовать тому, чтобы Владимир Даль стал добрым моряком, известным мореплавателем или флотоводителем, как некоторые его однокашники по корпусу.

Родился он в городе Лугани (впоследствии Луганске) Екатеринославской губернии. И хотя город отстоял далеко от моря, но на его предприятии - чугунолитейном заводе - лили

пушки для кораблей. На этом заводе отец Далея, выходец из Дании, работал врачом. Затем семья переехала в Николаев, где Ивана Матвеевича приняли в Морское ведомство. Здесь он и закончил свою службу на посту ни много ни мало медицинского инспектора Черноморского флота и главного доктора Николаевского порта.

Образование Владимир Даль, как и другие дети (в семье их было шесть, седьмой ребенок - дочь - умер в раннем возрасте), получил домашнее: литературе и музыке учила их мать, часть предметов взял на себя отец, несмотря на свою занятость. Физику и математику преподавали учителя из Николаевского штурманского училища. Уже в детстве Владимир Даль хорошо знал русскую грамматику. В доме Далея, не в пример другим дворянским семьям, говорили исключительно на русском языке. Приобретенные дома знания и жалованное отцу дворянство позволяли определить старших сыновей в Морской кадетский корпус. Надо думать, что это соответствовало желанию не только родителей, но и их самих. Следует также сказать не только об образовании. Дети Далея получили глубокое нравственное воспитание, и в первую очередь благодаря примеру своих родителей. Немалую роль при этом сыграли мягкий нрав матери и сильная убежденность отца. Не чужды мальчикам, включая и Владимира, были занятия разным мастерством, в том числе и изготовлением моделей кораблей.

Владимир и Карл Дали уехали в далекий Петербург летом 1814 г., тогда же впервые надели морскую кадетскую форму, хотя официально, как уже говорилось, были зачислены в корпус позже.

Пять лет учебы в корпусе пролетели быстро, несмотря на то, что жизнь по сигналам корабельного колокола (так было заведено в кор-



пуге) не отличалась разнообразием, распорядок дня был строг. Но Владимиру Далу удавалось выкроить время и для стихотворчества, и для ведения дневника. Изредка гардемарины посещали петербургские музеи, пользовались богатой научными книгами библиотек.

Учился будущий морской офицер прилежно, в науках преуспевал. Свидетельство тому следующая важная деталь: в 1817 г. из полутора тысяч воспитанников Морского кадетского корпуса отобрали двенадцать для плавания на бриге "Феникс" по маршруту: Санкт-Петербург - Роченсальм - Свеаборг - Рига - Ревель - Стокгольм - Карскрона - Копенгаген - Кронштадт. В списке счастливых оказались Павел Новосильский, Павел Нахимов, Дмитрий Завалишин и Владимир Даль.

В конце мая "Феникс" отправился в плавание. На корабле гардемаринам пришлось выполнять как матросские, так и офицерские обязанности. По укоренившейся привычке Даль записывает свои впечатления в "Дневном журнале, веденном на бриге "Феникс" идущи из Санкт-Петербурга в различные порты Балтийского моря".

Три с половиной месяца продолжался морской поход, во время которого Даль посетил свою, как сейчас принято говорить, историческую родину. В Дании даже пытались найти его родню. Когда это не удалось, он не опечалился. К тому же Владимир не знал датского языка, хотя уже владел несколькими европейскими языками. Более того, спустя много лет, вспоминая об испытанных им тогда чувствах, автор "Толкового словаря..." отмечал: "Ступив на берег Дании, я на первых же порах окончательно убедился, что отечество мое Россия, что нет у меня ничего общего с отчизною моих предков". Этот же вывод, во многом определивший дальнейший жизненный путь Даля, содержится и в самом словаре: "Отец мой выродец, а отечество мое Русь, русское государство".

Из многомесячного заграничного похода, необычного для того времени (как правило, практика гардемарин проходила в плавании по Финскому заливу, окрещенному в те времена "Маркизовой лужей" "в честь тогдашнего морского министра маркиза И.Траверсе) Даль вынес немало интересных для себя впечатлений, поучительных наблюдений и ... пополнил свой словарный запас в общении с простыми русскими людьми - матросами. Многие из их метких морских выражений, острых словечек, поговорок, не говоря уже о специальных терминах, войдут в далековский словарь. Морская практика позволила ему уточнить и немало конкретных флотских понятий: к примеру, в словаре у него отмечено, что у моряка слово "веревка" имеет много значений: "...Тонкая веревка, льня; толще, вообще, конец, трос, с добавкою названия по своему назначению, или окружной меры в дюймах; веревка в деле, на судне, снасть; самая толстая, кабельтов, перлинь, а якорная - канат".

Многое из пережитого и увиденного в плавании и нашедшего отражение в "Дневном журнале..." послужит для создания первого прозаического литературного произведения писателя, открывающего его полное собрание сочинений, - полубиографической повести "Мичман Поцелуев или Живучи оглядываясь". "Тяжеленько мальчику сидеть из года в год за решеткой... - и как отрадно зато дышать воздухом на свободе, быть гребцом, марсовым, понимать и слушать команду вахтенного и чувствовать себя полезным и нужным на своем месте - отдать брам-фал, взять кливер на гитовы, по команде, или даже спустить за словом флаг или гюйс... ходить в рубочей, измаранной смолою рубахе, подпоясавшись портупейкой, в фуражке на ремешке или цепочке, чтобы не сорвало ветром; купаться, кататься на гребном судне, не ходить целый месяц в классы и двигать руками и ногами на свободе - о, это знает только тот, кто это испытал..."

Увы, не только морская романтика оставила след в жизни Даля. После корабельной практики он убедился, что страдает морской болезнью. Оказалось, что у него, по матросской поговорке (она, естественно, войдет позже в составленные им "Пословицы русского народа"), "на воде ноги жидки". И все-таки не это обстоятельство послужит тому, что через несколько лет Даль сделает крутой поворот - свой "оверштаг". Но это случится позже. А пока следовало завершить учебу.

И вот наконец выпуск. В послужном (формулярном) списке Владимира Ивановича Даля появится запись: "По окончании в корпусе полного курса наук произведен мичманом 1819 года марта 3-го". Полный курс наук - это двадцать шесть разнообразнейших предметов гардемаринского курса и столько же кадетского. Итого пятьдесят два! Нет, не могли эти науки оказаться



¹"Русские ведомости". - 1873. - №3. - С. 285.

вовсе не нужными, когда Даль изменил свой жизненный курс. Ведь среди других были и общеобразовательные предметы, иностранные языки. Даль, как правило, получал высокие, а то и высшие оценки, да и закончил корпус в первой дюжине по выпуску (Карл выпустился из корпуса годом позже).

Однако сам Владимир Иванович на протяжении всей жизни ("из песни слов не выбросишь!") весьма нелестно, если сказать мягко, отзывался о своем пребывании в одном из самых привилегированных учебных заведений того времени, окончанием которого по праву гордились многие выдающиеся деятели русского флота: флотоводцы, военачальники, мореплаватели, ученые. Биографы Даля, надемся, без какого-либо злого умысла, неизменно цитируют высказывания Даля о своей альма-матер. Сошлемся лишь на оценку Владимира Ивановича, данную в его автобиографии, оставшейся, к сожалению, неоконченной: "Что скажу о воспитании в корпусе. О нем остались одни розги... Последствия такого воспитания очевидны. Не было такого порока, который бы не входил в обиход кадетской жизни... Что сказать о науке в корпусе! Почти то же, что и о нравственном воспитании: оно было из рук вон плохо, хотя для виду учили всему..." И далее: "Лучшие годы жизни, убитые мною при корпусном воспитании, не могли поселить во мне никаких добрых нравственных наклонностей; ими я обязан домашнему воспитанию"². Это и говорить, жесткая характеристика обучения и воспитания в Морском кадетском корпусе! Справедлива ли она? Есть и другие свидетельства того, что порядки в корпусе нельзя было назвать идеальными. Особенно когда это касалось телесных наказаний. Да у Даля и в других высказываниях неизменно упоминаются розги.

Догадаться о том, куда получил назначение после выпуска из корпуса мичман Даль, не трудно. Конечно, на Черноморский флот, хотя он в те времена был далеко "не королевским". Определили его на фрегат "Флору", на котором он в следующем, 1820-м году участвовал в трехмесячном учении флота, в "примерном сражении с пальбою", как выразился он в своих новых морских "Записках, веденных идучи с эскадрою на 44-пушечном фрегате "Флора". Жаль, что как первые записки, сделанные на "Фениксе", так и последние, на "Флоре", не увидели свет. Нет сомнения, что флотский читатель нашел бы там немало поучительного. Затем молодой офицер служил на бриге "Алексей", который нес брандвахтенную службу при Очакове. Однако в дальнейшем ему приходилось быть больше "при берегу", в Николаевском порту. Надо ли говорить, что служба тяготила Владимира Даля. Еще в "Записках...", он сетовал, что его гложет "неприятная, сердце оскорбляющая мысль" о том, что обидно "не только не приносить ни малейшей пользы отечеству и службе, но, напротив того, быть в тягость себе и другим". Даль с молодости оставался верен своему принципу: быть честным всегда и во всем. Так он был воспитан. Само собою разумеется, он не искал какой-либо выгоды, не думал о теплом местечке, перспективной должности. Первую попытку уйти со службы Даль предпринял еще в 1821 г. Тогда Главный командир Черноморского флота и портов вице-адмирал А.С.Грейг писал морскому министру: "Этот прелестный молодой человек... только и повторяет, что его здоровье не позволяет ему продолжать морскую службу, так как не в силах он преодолеть морскую болезнь, причиняемую ему непогодой..." Лукавил адмирал. Позднее, уже после отставки в 1826 г., Даль в официальном рапорте, поданном по команде, объясняет, что оставил морскую службу, так как нуждался "в основательном учении и образовании, дабы быть на свете полезным человеком". Но пока он еще продолжал "тянуть флотскую лямку", и причем неплохо. От службы не увиливал. В служебных документах того времени неизменно отмечалось, что Даль "в поведении и должности хорош", и даже "очень хорош".

Вместе с тем не давали ему покоя и "муки творчества". По-прежнему пишет стихи, пробует себя в новом жанре: создает одноактные комедии. Одна из них - "Невеста в мешке" - увидела свет на любительской сцене. Что касается стихов, то здесь его постигла беда - обвинение в сочинении "пасквиля" на самого адмирала Грейга. В Николаеве получили распространение едкие, бросающие тень на адмирала "вишли" о его близких отношениях с молодой особой, да еще к тому же еврейкой. В авторстве подозревался флотский "сочинитель". История приняла поистине детективный характер: обыск, арест, суд. Многие исследователи впоследствии пытались разобраться был ли действительно мичман Даль автором "пасквиля". Сам Даль не любил никогда распространяться на эту тему. Однако при обыске у него нашли несколько стихотворений, которые, как он утверждал на суде, являются, наоборот, ответом на пасквиль - "антикритикой". Приговор оказался сравнительно мягким: суд посчитал семимесячный арест достаточным наказанием. Но "пятно" (по-нынешнему - судимость) будет висеть на Владимире Ивановиче ни много ни мало тридцать пять лет, пока в апреле 1859 г., за несколько месяцев до его окончательного увольнения с государственной службы, сам император не соизволил посчитать происшествие "дальнейшим препятствием в получении наград и преимуществ".

Впрочем, эта "криминальная история" не помешала производству молодого офицера в лейтенанты. А вскоре он переводится на Балтику, где служит в 5-м флотском экипаже. К сожалению

²Владимир Даль - Казак Луганский. Полн.собр.соч.: В 8 т. - М., 1995. - Т.1.

нию, этот период ни архивисты, ни литераторы-биографы Даля не удостоили внимания. Окончательно с флотской службой Владимир Иванович расстался в феврале 1826 г.

Далю было двадцать пять лет. И он поступает на медицинский факультет Дерптского (ныне Тартуского) университета, многие выпускники которого направлялись в качестве врачей и естествоиспытателей на флот для участия в кругосветных плаваниях. Четырехгодичный курс был пройден им за три года. В университете у Даля проявляется особая склонность к науке и к медицинской практике, он успешно оперирует, специализируется в офтальмологии, изучает гомеопатию. 18 марта 1829 г. Владимир Иванович защищает диссертацию на звание доктора медицины, а 29 марта Даль уже далеко от Дерпта, на берегу Дуная. Он снова в военном мундире, но теперь в должности ординатора подвижного госпиталя главной штаб-квартиры 2-й русской армии. Его и нескольких его товарищей потребовала начавшаяся за год до этого русско-турецкая война. Послужной список свидетельствует, что новоиспеченный военный лекарь был "при осаде крепости Силистрия", в сражении под Кулевчами, участвовал в боях близ Шумлы, в форсировании реки Камчик, переходе через Балканы, при занятии Сливно и Андрианополя. Вдоволь повидал Даль и кровь, и смерть, многое испытал, многое по-новому осмыслил. За свои ратные подвиги удостоился ордена Св. Анны 3-й степени и медали на Георгиевской ленте. По возвращении с войны Даль оказался в Каменец-Подольске, где в это время свирепствовала холера. Заведую 1-й медицинской частью города, он подвергся новому испытанию: врачевать пришлось, как вспоминал Даль, "в царстве сырости, неопрятности, нищеты, тесноты", столкнуться с "суеверием, недоверчивостью, недостатком в пище, в средствах, в присмотре". "Все это... могло свести с ума того, коего попечению было доверено бедствующее человечество..."

Весной 1831 г. Даль снова в военном походе. Корпус, в котором он служит в качестве врача, отправляется в Польшу, где годом раньше вспыхнуло восстание. С польской кампанией у Владимира Даля связан необычный эпизод, в котором как всегда проявились его храбрость и находчивость. Преследуемый неприятелем корпус попал в безвыходное положение: позади враги, впереди Висла. Командир корпуса, вспомнив о том, что в его подчинении находится бывший флотский офицер, поручает ему и другому офицеру подготовить проект переправы. Сначала на сооруженном пароме, а затем по наплавному мосту войска переправились на другой берег реки. Позже плавсредства, на которых держался мост, направили на другой участок. Командовал необычной флотилией бывший лейтенант флота. Здесь сложилась и вовсе критическая ситуация. Полякам удалось ворваться на мост. И тогда Даль подал команду обрубить якорные канаты. Мост унесло течением. А его строитель под неприятельскими выстрелами выбрался на берег. Семейное предание гласит, что Даль тогда чуть не наказало начальство: "проснулось, а моста-то нет". Но затем, мол, опомнилось и представило смельчака к награде. Владимир Иванович получил за подвиг орден Св. Владимира 4-й степени и Знак отличия воинского достоинства 3-й степени.

Во время военных походов Даль любил беседовать с солдатами, записывал их байки, песни, поговорки, отдельные слова, обращал внимание на народный говор. За время Балканской кампании таких записей набралось столько, что они составили несколько томов, которые навьючивали на верблюда. И однажды верблюд пропал. Даль был в отчаянии. Но солдатам удалось-таки изловить "беглеца" и наблюдать радость хозяина поклажи.

В мае 1833 г. талантливый врач становится чиновником для особых поручений при Оренбургском военном губернаторе и производится в новый чин - на этот раз гражданский - коллежского асессора.

Чем объяснить такой поворот? Чего не хватало преуспевающему врачу, слава об искусстве которого уже распространилась в петербургских кругах. Вначале Владимир Иванович состоял врачом в Кронштадтском морском госпитале, а затем уже в самой столице - в Санкт-Петербургском военном госпитале. Он пробыл в городе на Неве всего год с небольшим. Но какой год!.. Он стал для Даля поистине знакомым. Два обстоятельства свидетельствуют этому. В том году родился Казак Луганский. Именно под таким псевдонимом вышло первое значительное литературное произведение - его знаменитые "Сказки" с предлинным прибавлением к названию: "... из предания народного изустного на грамоту гражданскую переложенные, к быту житейскому приношенные и поговорками ходячими разукрашенные казаком Владимиром Луганским. Пятак первый". "Пятак"? - сказок было пять.

Книгу еще не успели раскупить, а тем более прочитать, как автора уже "взяли" причем во время обхода больных в госпитале. Арестовали "по высочайшему повелению", последовавшему после доклада непосредственно царю управляющего Третьим отделением, шефа жандармов Бенкендорфа в столице не было: "Наделала у нас шуму книжка, пропущенная цензурою... В ней содержатся насмешки над правительством, жалобы на горестное положение солдата и пр. Я принял на себя смелость поднести ее его величеству, который приказал арестовать сочинителя..."

Однако уже в первую ночь Даль оказался на свободе. Освобождение пришло неожиданно. Помилował его сам Николай I, ознакомившийся с послужным списком заслуженного военного врача, который отличился на поле брани. Не тогда ли решил Владимир Иванович уехать подальше

ше от столицы, "подальше от греха"?

Возможно, на его решение повлияли встречи с Александром Сергеевичем Пушкиным. Тем более, что сам Пушкин намеревался отправиться в Оренбургскую губернию по следам Пугачева. Поводом для первой встречи послужило желание Далья познакомить поэта со своими сказками. И, наконец, наверняка у Владимира Ивановича окончательно созрело решение серьезно взяться за словарь - новые места позволяли ему значительно пополнить словарный запас. На склоне лет Даль признался, что именно после бесед с Пушкиным он понял, в чем истинный смысл его собирательства. Пушкин, скажет он, "горячо поддержал это направление мое". Направление, которое неосознанно было выбрано Далем еще в годы флотской службы, когда он записывал моряцкие словечки и выражения.

Обосновавшись в Оренбурге, Владимир Иванович много ездит по губернии и за ее пределами, щедро пополняет свои словарные "закрома", пишет научные статьи, составляет учебники "Ботанику" и "Зоологию", "Памятную книжку для нижних чинов императорских казачьих войск", переводит с немецкого "Естественную историю Оренбургского края", снабдив ее многочисленными примечаниями и комментариями, основывает Музей естественных произведений Оренбургского края. "В изъявлении уважения своего к заслугам" Далья Академия наук избирает его в 1839 г. членом-корреспондентом по отделению естественных наук. Через тридцать с небольшим он станет почетным членом академии.

В оренбургский период жизни Владимира Ивановича произошло два события, ставшие важными вехами в его биографии. В первой половине декабря 1836 г. Даль прибыл в Петербург: он сопровождал в столицу своего "шефа". Конечно, ему не терпится встретиться с Пушкиным. Последний раз они виделись три года назад, побывав вместе в Бердской слободе на реке Самаре, где когда-то полгода находилась "штаб-квартира" Пугачева. И вот новая возможность пообщаться, которой, конечно, оба воспользуются. Оба - Пушкин сам пришел к Далю за несколько дней до смерти. Узнав о ранении поэта, Даль спешит на Мойку. Он считает, что его место там - он ведь врач. И потом уже не отходит от постели умирающего до последней минуты...

Минут два года, и произойдет еще одно событие, которым по существу завершится "оренбургский период", - Хивинский поход. Последнее военное предприятие на далеком веку. Первый поход в 1839-1840 гг. закончился неудачно. Сопровождая губернатора, возглавившего поход, Даль помогал как врач облегчать участь раненых, обмороженных, заболевших цингой. Позже, в "Письмах о Хивинском походе", он повествует о том, как проходила и чем закончилась эта бесславная военная кампания.

В 1841 г. Даль получает повышение. Его назначают чиновником для особых поручений в Министерство внутренних дел. Он получает в свое управление Особую канцелярию, становится по существу правой рукой министра. Должность хлопотная, но Владимир Иванович не забывает о своем главном "направлении" - словаре, за который он окончательно принял "по настоянию Пушкина". С этой целью Даль (да простим ему это!) "использует служебное положение". По его поручению в российских губерниях собираются песни, поговорки, местные выражения. Подключается и Географическое общество, одним из учредителей которого он был, направив в разные концы страны "этнографический циркуляр", обращения к читателям публикуют влиятельные журналы. Все это стекается к Далю. Но до завершения работы еще далеко. Тем временем выходят новые сочинения, в том числе "Повести, сказки и рассказы Казака Луганского" (1846 г.).

Нарушив хронологию, упомянем еще о двух примечательных работах писателя. Речь пойдет о "Солдатских досугах" и "Матросских досугах".

Первые увидели свет в 1839 г. Не понаслышке зная жизнь и быт нижних чинов в армии и на флоте, Даль задается целью подготовить небольшие популярные книжки, и не просто для чтения и отдыха, а такие, которые бы несли крупицы знаний, опыта, расширяли кругозор, служили воспитанию патриотизма. Еще до того, как поступили из типографии "Солдатские досуги", Владимир Иванович обращается с предложением выпустить такую же книгу для моряков. Ответ следует отрицательный: якобы коренным образом пересматривается "Морской устав". Предлог? Вежливый отказ?

Прошло много лет. Даль переехал в Нижний Новгород, где занял должность управляющего канторой уделов. И вдруг в июне 1851 г. приходит письмо из Кронштадта от чиновника для особых поручений при начальнике Главного морского штаба А.А. Головина с просьбой написать книгу для матросов подобную "Солдатским досугам". Даль узнает, что письмо написано по поручению Великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича. Он отвечает согласием, но сетует, что уже давно потерял связь с флотом, нуждается не только в советах, но и в материалах. Завязывается переписка. Великий князь извещает Далья, что даны распоряжения на флоты и флотилии о предоставлении таких материалов. Через короткое время в адрес писателя начинают поступать письма и бандероли. Он с увлечением окунается в работу по отбору, обработке, редактированию материалов. Уже в октябре 1852 г. морская типография приступает к печати книги, и в апреле следующего года она выходит в свет. От гонорара Даль отказывается с просьбой направить его для бесплатной раздачи книг нижним чинам флота, коим она и была

предназначена. Второе издание "Матросских досугов" вышло в 1859 г. тиражом в шесть тысяч экземпляров.

В книге карманного формата объемом 432 страницы в твердом переплете содержалось более сотни разнообразнейших материалов: исторических, познавательных, поучительных. В ней можно было найти также пословицы, поговорки и даже загадки. Открывает издание рассказ о Вселенной ("Солдатские досуги" - краткий очерк "Отечество"). Краткие очерки и рассказы даны в определенной последовательности (разделов в книге нет). Предложение отдано историческим материалам. В них рассказывается о строительстве кораблей для русского флота в Воронеже и Брянске, о первом линейном корабле "Петр и Павел", о победе над шведами на Неве и строительстве Петербурга, о первом походе кораблей русского флота на Балтике, первом их сражении и первой победе при Гангуте, о победах при Чесме и Наварине. Нашлось место и для рассказов о Колумбе и Нельсоне, о морских животных и рыбах. Есть поучительные примеры из морской практики. Всего не перечислить. Поражает тщательный отбор материалов по тематике. Нет, не зря Даль закончил Морской корпус и служил на флоте!...

Выход в свет "Матросских досугов" не остался незамеченным. "Отечественные записки" писали: "Редко случалось нам встречать в нашей литературе книгу, имеющую, по-видимому, специальное назначение, но написанную так, что ее поймет и заинтересуется ею всякий". Откликнулся, естественно, и "Морской сборник".

Впрочем, имя Даля связано с "Морским сборником" более тесно. После Крымской войны в связи с предстоящими в обществе реформами в России проявился огромный интерес к проблемам образования и воспитания. Считал своим долгом высказаться по этому поводу и Владимир Иванович. В седьмом номере журнала за 1856 г. появляется его статья "О воспитании", а следом через два номера статья Н.И. Пирогова "Вопросы жизни". Напомним, Даль и Пирогова связывали добрые отношения, в которой Николай Иванович писал: "Прав, тысячу раз прав Даль, утверждая важность личного примера наставника для детей. Это вопрос жизни, вопрос жизни для России - воспитание подрастающего поколения".

Заметим, что вопросы нравственности проходят через все творчество В.И. Даля. Он учит добру, честности, любви к Отечеству. В "Солдатских досугах" он призывает: "... Все эти губернии, области и народы разноразличные составляют Русскую землю... Все подданные Белого царя должны стоять друг за друга, за землю свою, за родину свою... как односельчане стоят за избу свою, за нажитое добро, за себя и за старшего в семье, за отца, либо деда. Поколе все дружно стоят заодно, никто их не осилит, никто не обидит..."

Такие же мысли, советы, наставления, пожелания проходят и через венец творчества Даля, его знаменитый "Толковый словарь...". После выхода словаря - а сначала он печатался отдельным выпуском - современники говорили, что его надо читать как книгу: это кладезь не только живого народного языка, но и сокровище народной мудрости, недаром автор насытил толкование многих слов еще и пословицами и поговорками, украсил примерами из жизни. К моменту окончательного издания "Толкового словаря..." - 1863 г. - Владимир Иванович живет уже в Москве, куда переехал из Нижнего Новгорода в 1859 г. одновременно с уходом в отставку с государственной службы.

В первопрестольной начинается для него более спокойная жизнь: здесь нет такого блистательного круга, как в Петербурге, где он встречался с известными писателями, поэтами, государственными деятелями, учеными, да и со знаменитыми мореплавателями и исследователями (назовем среди них адмиралов Ф.П. Врангеля и Ф.П. Литке), собирал цвет интеллигенции на свои, далевские вечера. Главным смыслом жизни для него на новом этапе становится окончание работы над словарем. По его собственному признанию, он продолжает работать "как батрак": без продыху и бескорыстно. И вот главный труд жизни завершен, правда, окончательную точку в нем поставит лишь смерть Даля 22 сентября 1872 г. К этому времени флота лейтенант Владимир Иванович Даль станет "генералом" - действительным статским советником, почетным членом Общества любителей российской словесности. Его труд отмечен многими премиями, Константиновской золотой медалью Географического общества.

Прошли не просто годы, теперь уже можно сказать века. На Ваганьковском кладбище, где покоится прах великого подвижника, стоит скромный надмогильный православный крест. В Москве в доме на Пресне, где он жил и творил в последние годы, сверхскромный музей. Остальные помещения занимают разные офисы. Не ищите в Москве улицу или проезд Даля. Памятник? Есть такой только в Луганске, у другого здания-музея. Это теперь Украина. И мы можем только сказать вслед за И.С. Тургеневым, что Владимир Иванович Даль сотворил "вечный памятник о себе" и преклонить голову перед его "терпением, лишениями и непоколебимой стойкостью".

В. РЕДАНСКИЙ,
действительный член Русского географического общества

Ради исторической правды!

Уважаемая редакция!

На страницах «Морского сборника» в последние годы публикуются статьи дискуссионного характера, касающиеся различных сторон реформирования ВМФ, его становления, развития. В них авторы, как правило, достаточно аргументированно отстаивают свои позиции, взгляды, излагают свое видение той или иной проблемы, опираясь на исторические факты, мнение экспертов, авторитетных и опытных специалистов Военно-Морского Флота. Безусловно, это делает издание более живым и интересным для широкого круга читателей.

Но, к сожалению, журнал не смог уберечься от публикации скороспелых, легковесных, порой конъюнктурных материалов. Именно к таким материалам, на мой взгляд, следует отнести статью «История помогает оценить реформы» Г.Королькова, напечатанную в № 8 за 2001 г.

Столь жесткая оценка объясняется тем, что статья, казалось бы, посвященная интересной теме - истории Радиотехнической службы ВМФ и, безусловно, нужная (особенно для нынешнего и будущих поколений флотских специалистов), носит явно антиисторический обличительно-критиканский, а не критический характер. В ней почему-то настойчиво проводится мысль, что история службы наблюдения начинается с момента появления в ВМФ первых радиолокационных станций (начало 40-х годов), что только РТУ ВМФ способно решать проблемы наблюдения в Военно-Морском Флоте, все же остальные во все времена являлись либо тормозом в этом деле, либо разрушителями радиотехнической службы.

Так, по убеждению автора, из почти шестидесятилетней истории РТС командование ВМФ только и занималось постоянным реформированием службы, «разрыванием единого организма». Но, как со всей определенностью яствует из статьи, самую негативную роль в судьбе РТС сыграла Служба связи и, в частности, Управление связи ВМФ. Чтобы не выглядеть голословным, приведу лишь одну цитату из статьи: «Береговую систему наблюдения передали начальнику связи. Большой беды для БСН трудно было придумать» (речь идет о реформах 1961 г.). При этом подчеркивается, что для руководства Управления связи ВМФ подразделения берегового наблюдения были «малопонятными» формированиями.

Конечно, обидно и больно, когда детище, взращенное, выпестованное тобой, ни с того ни с сего отдадут «чужому дяде». И автора статьи по-человечески можно было бы понять, если бы не одно «но»: береговая система наблюдения была «приемным ребенком» радиотехнической службы. Но самое интересное, что приняла она его именно от Службы связи, а если точнее - от Службы связи и наблюдения ВМФ. Дело в том, что российский флот просто не мог дожидаться изобретения РЛС, мгновенного появления из ниоткуда подготовленных специалистов РТС и в начале XX века создал систему наблюдения как составную часть Службы связи. За весь период существования БСН ее развитием, организацией боевого применения, боевой подготовкой, вооружением, снабжением, комплектованием, ремонтом и многим другим занимались те самые связисты, о некомпетентности, безграмотности и равнодушии которых к проблемам наблюдения столь часто упоминается в статье. Более того, сам родоначальник РТС, начальник Отдела специальных приборов ВМФ, кандидат технических наук, доцент инженер-капитан 1 ранга С.Н. Архипов, с которого «создание радиолокационной техники, вооружение кораблей и формирование радиотехнической службы ВМФ стало осуществляться централизованно, подготовленными специалистами, по единым планам и замыслам», не кто иной, как начальник связи Северного флота, о чем в статье скромно умалчивается.

Возвращаясь к «бед», обрушившейся на РТС в 1961 г., хотелось бы заметить, что первым шагом «равнодушно-некомпетентных» связистов после приема вновь под свое командование береговой системы наблюдения было формирование в составе создаваемых отдельных морских полков связи радиотехнических батальонов наблюдения, которые в значительной мере повысили возможности и боевую устойчивость БСН.

Не желая превращать страницы «Морского сборника» из дискуссионных в склочные, не буду, в отличие от автора статьи, давать никаких оценок деятельности РТУ (это прерогатива руководства ВМФ). Но полагаю необходимым констатировать действительно исторический факт: в первую очередь, во многом благодаря поистине огромным усилиям связистов Военно-Морского Флота береговая система наблюдения приобрела такой заряд прочности, такой толчок в своем развитии, что на их инерции продолжает функционировать и сегодня.

Я посчитал своим долгом защитить честь и достоинство тех поколений связистов флота, которые стояли у истоков радиотехнической службы и отдали все силы, а в годы войны порой и свои жизни делу становления службы наблюдения, превращения ее в отлаженную и эффективную систему. Защитить от тех, кто своими непродуманными высказываниями пытается перечеркнуть и обесценить их ратный труд.

**Вице-адмирал Ю. КОНОНОВ,
начальник Связи ВМФ**

От редакции: под текстом данного письма подписались вице-адмирал Г. Толстолуцкий, начальник Связи ВМФ с 1955г. по 1975г., и вице-адмирал М.М. Крылов, начальник Связи ВМФ с 1975г. по 1990г.



ООО "Барракуда" выполнит по вашей заявке заказ на изготовление шевронов, нашивок, флагов, вымпелов, знаков и другой сувенирной продукции. Окажет помощь в подготовке и разработке эскизов нарядных знаков, эмблем,

формы одежды для морских колледжей и кадетских корпусов. ООО "Барракуда" - признанный лидер в области разработки и изготовления сувенирной продукции для всех видов силовых структур



Желающие приобрести продукцию ООО "Барракуда" или изготовить ее по своим эскизам могут обратиться по адресу: 123592, г. Москва, а/я 15. Тел.: 155-10-97, 960-34-93, факс: 155-10-99. E-mail: barrakuda@moskva.ru

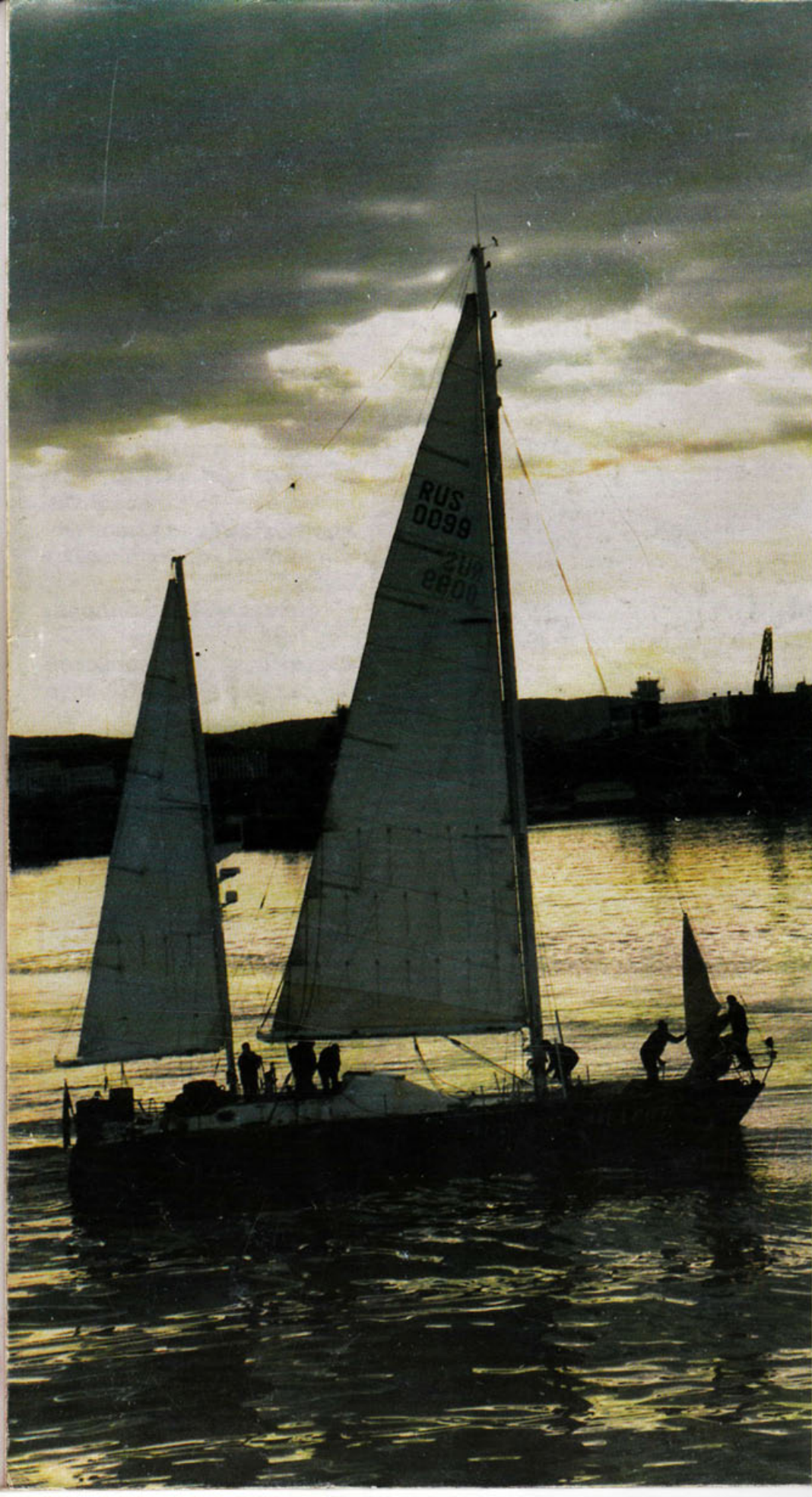
Из экспозиции
Федерального
Государственного
музея
Морского
флота России



- Директор музея капитан 1 ранга в отставке А.Куприянов и директор московской Морской школы РОСТО капитан 1 ранга запаса В.Сивохин обсуждают план мероприятий, проводимых в музее
- Ходовая рубка ледореза "Литке"
- Адмирал Г.И.Невельской
- В зале Советского флота

Фото И.Коваленко





Яхта "Апостол Андрей". Фото Ю. Пахомова