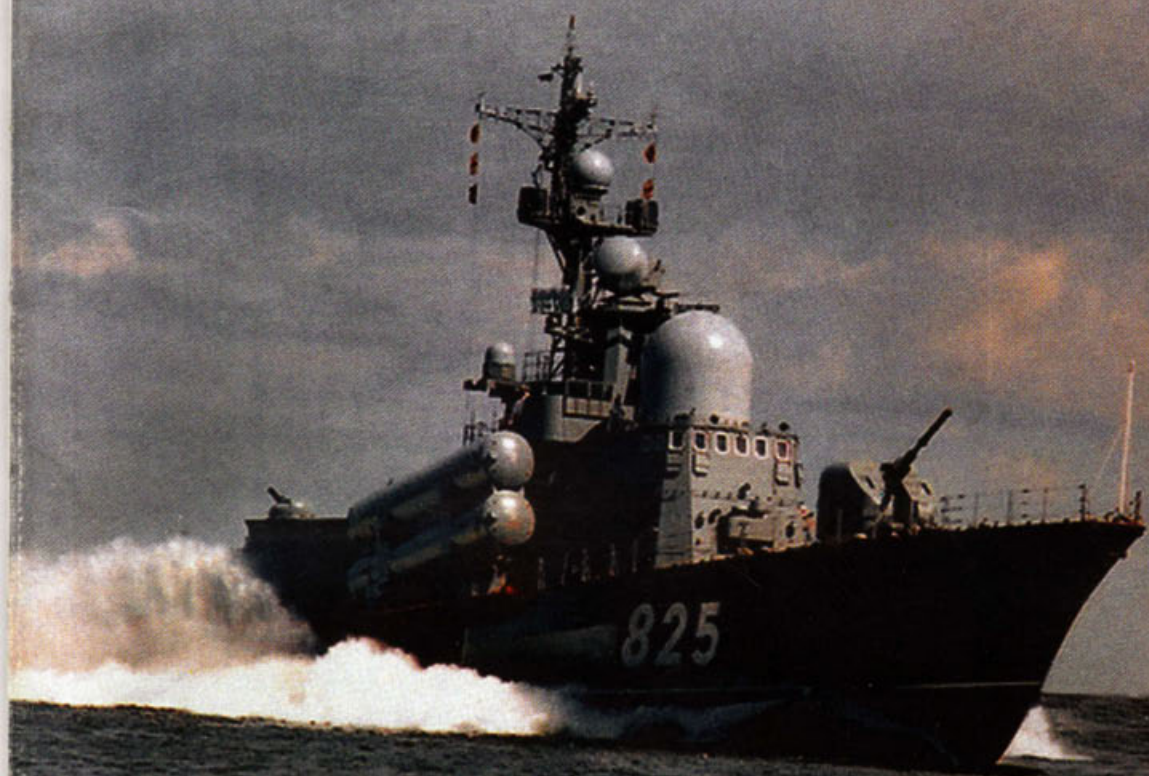


Журнал Военно-Морского Флота

МОРСКОЙ СБОРНИК



12.2001

ISSN 0134-9236

Издается с марта 1848 г.

В передовом соединении



Успешно закончил учебный год экипаж большого десантного корабля "Александр Отраковский". Все курсовые задачи сданы на "отлично". Вместе с СКР "Задорный", в составе союзного конвоя "Дервиш-2001", посвященного 60-летию полярных конвоев, "Александр Отраковский" достойно представил Северный флот России.

На снимках:

Старший помощник командира корабля капитан 3 ранга С. Головин

БДК "Александр Отраковский" на учениях по высадке десанта

Занятие по общественно-государственной подготовке ведет заместитель командира корабля по воспитательной работе капитан 3 ранга В. Нестеров

Тренировка по борьбе за живучесть

Штурман старший лейтенант А. Лепский и рулевой-сигнальщик матрос П. Юровских за определением места при плавании в узкости

В центральном посту управления БЧ-5 командир капитан-лейтенант Д. Шустров и моторист матрос А. Гудков

Фоторепортаж капитана 2 ранга
С. КОВАЛЕВА и Ю. ПАХОМОВА





МОРСКОЙ СБОРНИК

ЖУРНАЛ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Декабрь 2001 г.

12 (1861)

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:
253-33-24
Свидетельство о регистрации
№ 01982 от 30.12.1992 г.

Сдано в набор 20.10.2001 г.
Подписано к печати 19.11.2001 г.
Формат бумаги 70 x 108 1/16
Бумага офсетная.
Сдл. печ. л. 8,4 + вклейка 1/1,
печ. л.
Усл. кр.-отт. 14,88.
Уч.-изд. л. 10,9.
Заказ № 353
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

Г.Ушакова. С нами Бог и Андреевский флаг

6

ВРЕМЯ И ФЛОТ

Ю.Михайлов. Военно-экономический анализ и поддержа-
ние оборонной достаточности с возможно меньшими за-
тратами

8

Д.Барсуков, В.Ясенов. Важный аспект защиты наци-
ональных интересов России в Мировом океане

14

В.Ярыгин. Кадровые органы ВМФ

18

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

Л.Сидоренко. История. Личность. Флот

22

ВОПРОСЫ ТЕОРИИ

А.Борзенко, А.Воротников. Сухопутные и береговые
войска ВМФ

29

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

В.Иванов, Н.Воскресенский. Победный аккорд
черноморцев

33

В.Остапенко. Андреевский флаг в бухте Сасебо

37

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

Н.Мартынов, Е.Чебаков, Е.Якушенко. Роль и значение
корабельных инженеров

46

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

Харлей Ф.Коуп. Командование кораблем. Руководство
морского офицера

48

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

Морские силы самообороны Японии

52

О.Моисеенков. Морская пехота США

56

Эдвард Л.Бич. Бесшумно, на большой глубине

61

Эдвард Л.Бич. "Соль и сталь: размышления подводника"

64

Д.Коровин, В.Лычев, В.Сучков. Германское экспортное
подводное кораблестроение

66

Новости ВМС иностранных государств

70

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

С.Бережной. Династии имен

71

В.Торба. Вторая мировая: ПЛ США в Японском море

75

В.Реданский. У истоков подледного плавания

81

КАЮТ-КОМПАНИЯ МАРИНИСТОВ

В.Гузанов. К 165-летию со дня рождения И.Д.Касаткина

86

Указатель статей, опубликованных в "Морском сборнике"
в 2001 году

93

На первой странице обложки: На полном ходу. Фото Ю.Пахомова

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

ИЗ УКАЗА ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

*О награждении государственными наградами Российской Федерации
военнослужащих Вооруженных Сил Российской Федерации*

За мужество и отвагу, проявленные при исполнении воинского долга в Северо-Кавказском регионе, наградить

ОРДЕНОМ МУЖЕСТВА

КАЛИНИНА Эрика Анатольевича - майора (посмертно)

За заслуги в организации и обеспечении боевых действий в Северо-Кавказском регионе, наградить

ОРДЕНОМ "ЗА ВОЕННЫЕ ЗАСЛУГИ"

ВОРОБЬЕВА Анатолия Авакумовича - капитана 1 ранга

Москва, Кремль
29 сентября 2001 г.
№1164

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В.ПУТИН

ПРЕСС-СЛУЖБА ВМФ СООБЩАЕТ

В Главном штабе ВМФ состоялось заседание Военного совета Военно-Морского Флота, на котором были подведены итоги боевой подготовки флотов за год.

По предложению Главнокомандующего Военно-Морским Флотом адмирала флота В.Куроедова, участники заседания почтили минутой молчания память погибших моряков-подводников АПРК «Курск». В своем докладе В.Куроедов отметил, что итоги прошедшего учебного года дают четкое представление о тех задачах, которые необходимо решить в первой половине 2002 г. В докладе были перечислены основные недостатки в работе органов военного управления ВМФ. Затем были поставлены задачи командирам всех рангов, от командующих флотами до командиров кораблей и береговых частей. «Задачи на 2002 учебный год, - отметил главком ВМФ, - поставлены с учетом военно-политической и геополитической обстановки в районах базирования сил флота».

Главнокомандующий ВМФ поблагодарил командиров и личный состав кораблей и судов ВМФ, представлявших Россию и Андреевский флаг в 28 визитах и деловых заходах в 23 порта 19 государств.

На военном совете ВМФ был зачитан приказ о награждении переходящими призами кораблей и частей флота за успешное выполнение учебно-боевых задач. Впервые переходящий приз вручен военно-морскому учебному заведению - Балтийскому военно-морскому институту.

24-28 октября состоялся деловой заход фрегата «Прериаль» ВМС Франции в порт Владивосток. Программой захода были предусмотрены протокольные встречи должностных лиц ТОФ и администрации региона с командиром фрегата А.Левэ и другими должностными лицами ВМС Франции, посещение военного корабля жителями города, экскурсии французских моряков во Владивостоке, встречи с журналистами, товарищеские матчи по волейболу и баскетболу в спорт-комплексе ТОВМИ им. С.О.Макарова.

6 ноября на судостроительной базе ЗАО «РИВМАР» в г. Астрахань, состоялась церемония закладки учебного двухмачтового парусника «Москва».

Постройка учебного парусника «Москва» предусмотрена в рамках московской городской благотворительной программы «Алые паруса», реализуемой «Молодежной Морской Лигой», для прохождения морской практики юными моряками столицы.

В церемонии закладки шхуны «Москва» приняли участие заместитель полномочного представителя Президента Российской Федерации в Центральном Федеральном округе В.Деникин, представители администрации г. Москвы, г. Астрахани и Астраханской области, представители «Молодежной Морской Лиги», Военно-Морского Флота и общественного фонда «Москва-Севастополь».

10 ноября состоялся традиционный Корпусной день Московских морских кадетских классов. Кроме московских кадетов в торжествах участвовали представители многих кадетских корпусов России. Более 300 кадетов приняли участие в церемонии возложения цветов к могиле Неизвестного солдата у Кремлевской стены, параде на Красной площади и в торжественных мероприятиях в Культурном центре Вооруженных Сил.

13 ноября в Доме дружбы с народами зарубежных стран состоялась пресс-конференция по итогам 4-й историко-этнографической парусной экспедиции московских школьников «Хождение за три моря по страницам истории Флота Российского», которая проходила под патронажем Главнокомандующего ВМФ и первого заместителя министра иностранных дел РФ. Участники экспедиции почти месяц находились в море и прошли более 1250 морских миль. В ходе экспедиции были получены дополнительные сведения о пребывании русских моряков на острове Порос, установлены захоронения русских моряков и солдат в Болгарии, а также греческих и болгарских волонтеров на Иван-острове. 15 ноября в московском дворце культуры «Красный Октябрь» состоялся торжественный вечер «Юность Москвы – Черноморскому флоту» и открылась фотовыставка работ школьников по итогам историко-этнографической экспедиции.

24 октября в Главном штабе Военно-Морского Флота был проведен круглый стол на тему «Нет наркотикам на флоте». Участникам была представлена книга «Наркотики. Трагедия для родителей, беда для общества» и состоялась премьера фильма «Триумф», посвященного проблемам современной молодежи.

ВЕСТИ С ФЛОТОВ

СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ

С 1 по 7 октября в ЗАТО Скалистый проходили мероприятия, посвященные 15-летию подвига Героя России матроса Сергея Премина, сумевшего ценой собственной жизни заглушить ядерный реактор терпящей бедствие атомной подводной лодки «К-219».

6 октября в Гаджиево состоялся общегородской митинг, на котором военные моряки и жители гарнизона возложили цветы к мемориалу героя.

В эти же дни делегация Северного флота во главе с капитаном 1 ранга А.Субботиным, командиром ракетного подводного крейсера стратегического назначения «Рязань», побывала на родине Героя России в Вологодской области.

В Мурманске состоялось торжественное открытие закладного камня и первой очереди мемориального комплекса, посвященного морякам и рыбакам, погибшим в мирное время. На открытии от командования Северного флота выступил начальник управления воспитательной работы СФ контр-адмирал А.Дьяконов.

Решением жюри Всероссийского конкурса на звание самого благоустроенного города России по итогам 2000 г. город Североморск, отметивший в этом году свое 50-летие, отмечен специальным призом за успехи в благоустройстве города в условиях Севера. Специальный приз был вручен главе администрации города В.Волошину.

В память об отважных подводниках и героях-североморцах Н.А. Луние и М.И.Гаджиеве, а также в целях воспитания будущих морских офицеров на боевых традициях Военно-Морского Флота страны, администрация ЗАТО Скалистый Мурманской области приняла постановление о назначении стипендии имени Героя Советского Союза контр-адмирала Н.А.Лунина и денежных поощрительных премий имени Героя Советского Союза капитана 2 ранга М.И.Гаджиева.

В соответствии с утвержденным положением стипендия имени Героя Советского Союза контр-адмирала Н.А.Лунина будет назначаться курсантам Военно-морского инженерного института города Санкт-Петербург за особые успехи в учебе и примерную воинскую дисциплину.

Денежные поощрительные премии имени Героя Советского Союза капитана 2 ранга М.И.Гаджиева планируется вручать курсантам Санкт-Петербургского военно-морского института – Морского корпуса Петра Великого, по итогам состязаний за право называться «Мастер морского боя».

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

12 – 15 октября более пятнадцати кораблей и судов флота вышли в море для отработки противолодочных задач. Согласно плану боевой подготовки они выполнили упражнения по поиску подводной лодки. Действиями кораблей с борта эсминца «Настойчивый» руководил начальник штаба флота вице-адмирал А. Бражник. В роли «противника» выступал экипаж подвод-

ной лодки Северного флота "Вологда", которой командует капитан 2 ранга С. Кузнецов.

В Балтийском военно-морском институте простились с героически погибшим на АПЛ "Курск" старшим лейтенантом А. Гудковым. В последний путь подводника-североморца провожали его родители, губернатор Калининградской области В. Егоров, командующий БФ вице-адмирал В. Валув, члены военного совета флота, курсанты БВМИ, однокурсники, сослуживцы. А. Гудков – один из пяти выпускников БВМИ, погибших 12 августа 2000 г.

Успешно выполнив задачи дальнего похода, в Балтийск возвратилось судно связи Балтийского флота "Василий Татищев". На церемонии торжественной встречи командующий БФ вице-адмирал В. Валув поблагодарил экипаж за мастерство и самоотверженность. Эта боевая служба стала тринадцатой по счету в послужном списке "Василия Татищева". Несмотря на "несчастливое" число, личный состав судна связи с высоким качеством выполнил все поставленные перед ним задачи и заслужил высокую оценку командования.

Четыре летных экипажа и специалисты инженерно-авиационной службы морской авиации Черноморского флота прошли переподготовку на Балтике на базе вертолетного полка, которым командует полковник С. Зобов. В течение трех недель черноморцы осваивали новую модификацию вертолета Ми-8. Две машины этого типа только поступят на вооружение авиаторов ЧФ. Перелет Ми-8 из Ленинградской области на Черноморский флот обеспечат балтийцы.

В соответствии с планом мероприятий МО РФ по развитию связей с вооруженными силами зарубежных государств 23-26 октября командующий флотом вице-адмирал В. Валув посетил Данию с официальным визитом. В рамках визита состоялись встречи с высшим военным руководством Дании, посещение Королевской академии военно-морских сил, военно-морской базы Корсоер. Это был ответный визит командующего Балтийским флотом – в сентябре главком ВМС Дании контр-адмирал Тим Слот Йоргенсен побывал в Калининграде.

В сухопутных и береговых войсках флота прошел сбор офицеров – выпускников военных училищ 2001 г. В течение недели 143 лейтенанта под руководством опытных инструкторов на базе гвардейского полка, где командиром гвардии полковник А. Шемякин, выполнили комплекс боевых упражнений. С ними были проведены показательные занятия по обслуживанию техники, организации службы войск. На завершающем этапе молодые офицеры участвовали в ротном тактическом учении с боевой стрельбой.

В ноябре в военный совет Балтийского вошли генерал-майор Б. Сокушев и контр-адмирал В. Глущенко.

12 новых компьютеров российского производства "Аквариус" с выходом во Всемирную паутину получили в подарок кадеты государственного образовательного учреждения школы-интерната "Андрея Первозванного Кадетского морского корпуса", созданного при Балтийском военно-морском институте в Калининграде. На церемонию открытия Интернет-класса прибыл вице-спикер Государственной думы, лидер фракции СПС Б. Немцов. Компьютеры были установлены в рамках акции "Союза правых сил". Оплатил покупку и установку техники Союзплодимпорт "Русская вино-водочная компания".

31 октября в штабе БФ были представлены общественности четвертый том и второе переработанное и дополненное издание первой книги "Очерков из истории Балтийского флота". Таким образом, близится к завершению реализация этапного проекта – издание пятитомника "Очерков..." к 300-летию юбилею Балтийского флота. На презентации выступил руководитель авторского коллектива губернатор Калининградской области В. Егоров, в бытность которого командующим флотом и был дан старт этому проекту.

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ

Из Средиземного моря вернулся БДК "Цезарь Куников" капитана 3 ранга С. Синкина, выполнявший задачи дружеского визита в греческий порт Пилос, где прошли торжества, посвященные 174-й годовщине Наваринского сражения. Экипаж корабля принял участие в параде представителей стран-участниц сражений, после которого был произведен салют артиллерийских батарей корабля ЧФ под звуки российского гимна. Чрезвычайный и Полномочный посол РФ в Греции М. Бочарников, командир похода контр-адмирал В. Васюков и представители греческой стороны возложили венки на место захоронения российских моряков, погибших при Наварине.

Корабль ЧФ был открыт для посещения местными жителями. В соответствии с программой пребывания в Греции БДК "Цезарь Куников" нанес визит и в греческий порт Спеце.

В Севастопольском гарнизоне ЧФ прошло очередное командно-штабное учение структур

местной обороны. Его ходом руководил исполняющий обязанности начальника гарнизона контр-адмирал Е. Халайчев. На нем отрабатывались системы управления силами местной обороны гарнизона в условиях применения противником современных средств поражения. Учение прошло в тесном взаимодействии с управлением по вопросам чрезвычайной ситуации и делам ликвидации последствий Чернобыльской катастрофы Севастопольской городской государственной администрации.

В пределах гарнизона (по сценарию) имели место обрывы высоковольтных линий электропередач, а также теракты на городских и флотских объектах повышенной опасности. В ряде случаев была объявлена химическая тревога.

В противолодочном вертолетном полку, где командиром полковник С. Хайбуллин, проходят отработку сразу две полетные смены. Основные задачи, которые стояли перед авиаторами: восстановление техники пилотирования экипажей, подготовка летного состава по программе аварийно-спасательной службы, выполнение задач противолодочной подготовки.

В Севастопольском Доме офицеров состоялась встреча военного совета Черноморского флота с молодыми офицерами, выпускниками вузов 2001 г. В этом ежегодном мероприятии принял участие президент благотворительного фонда "Москва-Севастополь" адмирал И. Касанов.

На Черном море завершились учения Черноморской военно-морской группировки оперативного взаимодействия (ЧВМГ ОБ) - "Blackseafor".

16 октября в Поти командующим ЧВМГ контр-адмиралом Н. Гюннером были подведены итоги и сделан основной вывод: "Учения Черноморской военно-морской группировки оперативно-го взаимодействия государств Черноморского региона прошли в деловой обстановке и полном взаимопонимании и имеют дальнейшую перспективу". Церемония закрытия завершилась парадом участников учений.

29 октября на мемориальном кладбище в районе поселка Дергачи состоялось захоронение останков 149 бойцов Красной Армии, павших во время Великой Отечественной войны на подступах к Севастополю.

Драматический театр им. Б. Лавренева Черноморского флота постановкой "Собор Парижской богородицы" открыл семидесятый юбилейный сезон. Перед спектаклем состоялась торжественная часть, на которой выступил главный режиссер театра заслуженный деятель искусств Украины Ю. Гранатов.

От имени Военного совета ЧФ выступил помощник командующего флотом контр-адмирал Е. Халайчев, который представил общественности нового начальника театра - капитана 2 ранга С. Тырсу.

30 октября с.г. на площади адмирала П.С.Нахимова состоялся митинг-реквием, посвященный 60-й годовщине начала второй героической обороны Севастополя. Почтить память героев Великой Отечественной войны к Вечному огню у Мемориала защитникам Севастополя, пришли руководители администрации и городского совета Севастополя, командование Черноморского флота РФ и ВМС Украины, ветераны войны и вооруженных сил, представители общественных организаций города. На митинге выступили глава городской государственной администрации Л.Жулько, председатель Севастопольского городского совета В.Пархоменко, начальник штаба Черноморского флота РФ вице-адмирал А. Татаринов, главнокомандующий ВМС Украины адмирал М.Ежель, председатель севастопольского объединения поисковых организаций "Долг" М.Гавриленко.

В тот же день состоялось открытие памятного знака вице-адмиралу В.А.Корнилову на одноименной набережной у Артиллерийской бухты. Автором памятного знака русскому герою является заслуженный архитектор Украины А. Шеффер.

12 ноября в Севастополе состоялись траурные мероприятия, посвященные похоронам двух членов экипажа АПРК "Курск" - командира группы дистанционного управления капитан-лейтенанта Дениса Пшеничникова и фельдшера подводного ракетноносца мичмана Виталия Романюка. Траурные мероприятия начались с гражданской панихиды в Севастопольском Матросском клубе. Проститься с телами погибших пришли родные и близкие, представители командования Черноморского флота Российской Федерации, городских властей и военно-морских сил Украины, а также сотни моряков-черноморцев и жителей города.

Экипажи кораблей Черноморского флота отдали последнюю дань памяти севастопольцам, погибшим в результате трагедии в Баренцевом море, простившись с ними во время обхода Севастопольской бухты катером с телами моряков-североморцев. После отпевания покойных архиепископом Крымским и Симферопольским Лазарем, которое состоялось во Владимирском соборе - усыпальнице русских адмиралов, моряки-подводники в соответствии с пожеланиями родственников с воинскими почестями были похоронены на городском кладбище Севастополя.

С НАМИ БОГ И АНДРЕЕВСКИЙ ФЛАГ

С благословения епископа Саранского и Мордовского Варсонофия, при духовной и материальной поддержке наместника Санаксарского мужского монастыря Варнавы в г. Темникове Республики Мордовия при Православном культурно-просветительском центре имени адмирала Ф.Ф. Ушакова создан кадетский класс. Большую помощь в этом добром и нужном деле оказали региональное отделение ОПОО "Отечество", Российское Дворянское собрание, Морское собрание, администрация города и главы республики, правительство и МЧС Мордовии.

В кадетском классе с мальчишками 5-8 классов общеобразовательной школы будут проводить занятия сотрудники

местного военкомата, офицеры запаса, профессиональные педагоги и священники. В программе обучения - основы православия и военных знаний, история русской культуры и Военно-Морского Флота, судомоделирование, современный этикет, хор и хореография, строевая и общефизическая подготовка. Конечная цель - подготовка молодежи к служению Отечеству на гражданском и военном поприще.

На открытии кадетского класса, которое состоялось 12 октября с.г. в Санаксарском мужском монастыре, присутствовали министр МЧС Республики Мордовия генерал-майор В. Кудрявцев, заместитель главы Темниковского рай-



"Новоиспеченные" кадеты и их наставники

она Т. Мизяева, председатель совета ветеранов района М. Коршунов, руководитель молодежного движения "Созидание" А. Порфиненко, руководитель военно-патриотической секции республиканского совета ветеранов полковник авиации запаса Ю. Чивилев, председатель республиканской общественной организации "Морское собрание Республики Мордовия имени адмирала Ф.Ф. Ушакова" капитан 3 ранга запаса А. Олеск, начальник кадетского класса на общественных началах старший мичман А. Майоров, родители, гости, паломники, братья монастыря.

Стоя в строю перед могилой адмирала Ф.Ф. Ушакова, ребята в торжественной обстановке поклялись "благоговейно чтить и оберегать Веру Право-



Торжественная церемония посвящения в кадеты

славную, верно и самоотверженно служить своему Отечеству, быть благочестивыми и правдивыми, скромными и трудолюбивыми, великодушными и милосердными, вести себя достойно братства имени святого адмирала Феодора Ушакова, всегда следовать старому кадетскому девизу: "Кадет кадету друг и брат!". Кадеты приняли также кодекс чести ушаковца. В нем 35 пунктов, выдержанных в духе высокой нравственности, чести и достоинства человека.

Г. УШАКОВА,

*пресс-секретарь Морского собрания республики
Мордовия имени адмирала Ф.Ф.Ушакова*

Фото автора

ВЗАИМОВЫГОДНОЕ ПАРТНЕРСТВО

В Москве на территории спорткомплекса ЦСКА прошла Первая Всероссийская специализированная выставка "Российские производители и снабжение Вооруженных Сил", посвященная решению проблем повышения уровня и качества тылового обеспечения. Организаторы выставки - Министерство обороны, силовые министерства и ведомства России, компания "Мастер-Экспо" и правительство Москвы. Главная цель - развитие взаимовыгодного сотрудничества и делового партнерства между отечественными производителями и тыловыми службами силовых структур.

В открытии выставки приняли участие начальник Генерального штаба ВС РФ - первый заместитель министра обороны РФ генерал армии А.Квашин, начальник Тыла ВС - заместитель министра обороны РФ генерал-полковник В.Исаков, командование ВМФ и флотов, а также участники сбора руководящего состава Вооруженных Сил, российские предприниматели.

На выставке (общей площадью свыше 3100 кв.м) представлены экспозиции более 300 предприятий и фирм, демонстрирующих свою продукцию для Тыла Вооруженных Сил. Среди них - производители предметов и технических средств по номенклатуре многих служб обеспечения ВС РФ, в том числе вещевого, продовольственной, медицинской, автомобильно-дорожных служб, службы горючего. Участники представляют 56 городов и населенных пунктов России от Калининградской области до Приморского края, а также компании из Белоруссии. Самая большая часть композиции - предприятия Москвы и Московской области. Примечательно, что на выставке представлена продукция как предприятий, постоянно выполняющих свои договорные обязательства на поставку продукции в интересах Тыла ВС РФ, так и более 170 организаций, с которыми ранее не было договорных обязательств. Спонсорами выставки выступили АКБ "Банк Москвы", Торговый Центр "Миллениум", ЗАО ЛегПромПрогресс.

Генерал-полковник В.Исаков рассказал на пресс-конференции о преимуществах нового подхода в работе с поставщиками по обеспечению потребностей войск, в частности эффективной организацией конкурсов (тендеров) по закупкам. Так, в 1998-2000 гг. службы тыла произвели закупки материальных средств при сокращении использования бюджетных ресурсов на сумму свыше 1 млрд. 800 млн. рублей. В прошлом году проведено свыше 1200 конкурсов на поставки армии и флоту продовольствия, горючего, вещевого имущества, других товаров и услуг. Было заключено около 3 тыс. контрактов на сумму почти 11,5 млрд. рублей. Сокращение расходов бюджетных средств превысило 430 млн. рублей. С начала текущего года проведено уже более 3800 конкурсов, заключено свыше 4700 контрактов на сумму около 10 млрд. рублей, экономический эффект уже превысил 667 млн. рублей.

ВОЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ

и поддержание оборонной достаточности с возможно меньшими затратами

В данной статье автор, продолжая ранее начатую тему¹, рассматривает один из вопросов военной экономики - необходимость военно-экономического анализа хозяйственной деятельности в ВМФ. Замечая, что время игнорирования экономического фактора в военной сфере безвозвратно ушло, автор утверждает, что планомерное военное строительство ныне требует высокой военно-экономической компетентности от офицерских кадров.

Уровень боевой готовности (БГ) войск и сил флота, как и ВС в целом, зависит от многих факторов, к основным из которых относятся эффективность системы управления, возможности военной техники и степень подготовленности личного состава к выполнению стоящих перед ним задач. Все это связано, как известно, со значительными расходами материальных, трудовых и финансовых ресурсов, поэтому обеспечение БГ является задачей и военной, и экономической. Таким образом, сегодня для успешного решения оборонных задач с возможно меньшим отвлечением на эти цели государственных ресурсов необходимо глубоко понимать объективные закономерности экономического обеспечения обороны.

Известно, что материальной основой военной силы является экономическая мощь государства. Превращение же материальной силы в военную опосредуется рядом промежуточных звеньев, важнейшим из которых является военная экономика - специфическая военно-хозяйственная система, охватывающая оборонную промышленность, т.е. производство, а также распределение, обмен (обращение) и потребление оружия и других предметов военного назначения.

Сегодня уровень боевой готовности войск и сил флота все больше зависит не только от объема выделяемых ресурсов, но и от эффективности их использования. Эта связь ощущается постоянно. Отсюда вытекает все возрастающая роль военно-экономического анализа (ВЭА) хозяйственной деятельности в ВМФ, дающего

возможность военному руководству обосновывать свои военно-экономические решения, иными словами - уметь оценивать результаты своей деятельности с учетом затрат на их достижение.

Заметим, что принципы эффективности, являющиеся основополагающими для ВЭА, закреплены в ряде нормативных актов и решений правительства РФ. Введенный в действие с 1 января 2000 г. Бюджетный кодекс РФ содержит специальную статью, в которой следующим образом декларируется принцип эффективности и экономности использования бюджетных средств: "... уполномоченные органы и получатели бюджетных средств должны исходить из необходимости достижения заданных результатов с использованием наименьшего объема средств или достижения наилучшего результата с использованием определенного бюджетом объема средств".

Постановлением Правительства РФ от 9 сентября 1999 г. №1024 "О Концепции управления государственным имуществом и приватизации в Российской Федерации" одной из целей государственной политики определяется увеличение доходов федерального бюджета на основе эффективного управления государственной собственностью.

Если принять во внимание, что принцип эффективности управления заключается в достижении цели путем максимальной экономии ресурсов, то необходимо будет согласиться с тем, что ВЭА становится важным инструментом для командиров и начальников всех степеней при осуществ-

лении ими своей практической деятельности.

Рассмотрим, что является объектом, предметом и основными задачами военно-экономического анализа.

Объектом ВЭА является целенаправленная деятельность всех структур военной сферы, применительно к ВМФ, по обеспечению боевой готовности войск и сил.

Предметом ВЭА являются экономические отношения, возникающие в ходе получения частью, соединением, объединением, флотилией, флотом финансовых ресурсов для выполнения своих задач.

В задачи ВЭА входит изучение методов обоснования планов мероприятий по обеспечению БГ войск (с учетом затрат на их проведение) и достигаемого результата (эффекта) с учетом совместного рассмотрения военной и экономической сторон деятельности. Задача ВЭА состоит в формировании различных способов достижения поставленной цели, во всестороннем их анализе и нахождении наиболее предпочтительного варианта осуществления намеченных мероприятий.

Отметим, что на результаты влияют следующие факторы: обоснованность организационно-штатной структуры и оптимальность планов проведения мероприятий, включая своевременность обеспечения ресурсами всех видов деятельности; объем ресурсов (личный состав, военная техника, материальные и денежные средства); качество ресурсов (ТТХ военной техники, уровень специальной подготовки военных специалистов и др.).

Изменяя² объем и качество ресурсов, организационно-штатную структуру и способы организации деятельности, можно добиться различных результатов, т.е. различной эффективности использования ресурсов.

Основными задачами ВЭА по обоснованию мероприятий в области обеспечения высокой БГ являются:

обоснование планов боевой подготовки (БП) частей, соединений и объединений, а также оценка и анализ затрат на проведение учений;

выбор и обоснование оптимальной системы ремонта и технического обслуживания вооружения и военной техники (В и ВТ);

обоснование норм содержания и расхода запасов ресурсов (материальных средств);

оценка военно-экономической целесообразности усовершенствования образцов В и ВТ;

выбор оптимальной схемы транспортирования воинских грузов;

обоснование перспектив развития отдельных образцов В и ВТ;

определение объемов потребных ассигнований на выполнение мероприятий хозяйственной деятельности;

анализ живучести системы жизнеобеспечения личного состава;

анализ реализуемости перспективных планов совершенствования боевой готовности с учетом экономических возможностей.

В любой из приведенных задач просматривается цель, достижение которой может быть осуществлено различными путями, следовательно, с различным результатом и объемом используемых ресурсов. Для решения перечисленных и ряда других задач необходима единая методология, а также система методов и методик, позволяющих находить оптимальные способы достижения поставленных целей. Решение каждой задачи предполагает анализ исходного состояния объекта или процесса, проведение расчетов, оценку их результатов и подготовку научно обоснованных рекомендаций.

Таким образом, ВЭА можно рассматривать двояко:

как научное направление (научную дисциплину), включающее систему взглядов, понятий, определений и методов, применяемых в целях наиболее рационального, с максимальной эффективностью выполнения мероприятий по обеспечению БГ войск и сил;

как систему реальных действий специалистов по обоснованию принимаемых решений, включающую изучение способов достижения целей, оценку возможных изменений уровня БГ войск и сил и объемов необходимых ресурсов, а также продолжительности планируемых мероприятий.

Специфика военно-экономического анализа мероприятий по обеспечению боеготовности войск и сил флота обуславливает своеобразие постановки задач и состав определяемых показателей, учитывающих стоимостной, временной и результативный аспекты. Рассмотрение любого мероприятия при обязательном учете временного аспекта, объема и качест-

ва потребляемых ресурсов и достигаемого конечного результата делает ВЭА комплексным, позволяющим находить научно обоснованные рекомендации по оптимальному способу действий с учетом разносторонних ограничивающих факторов.

ВЭА как научное направление базируется на семи основных методических положениях, согласующихся с системным подходом к явлениям и процессам.

Рассмотрим эти положения, исходя из опыта в хозяйственно-экономической деятельности объединений, соединений и частей Военно-Морского Флота.

1. Вооружение и военная техника, все военное имущество, уровень боевой подготовки и морально-психологическое состояние личного состава должны быть такими, чтобы можно было выполнить поставленные задачи в любых условиях обстановки.

Нарушение данного требования может привести либо к снижению уровня БГ войск, что недопустимо, либо к созданию превосходства противника над силами флота.

2. Каждый элемент структуры в Вооруженных Силах, в том числе и в ВМФ, имеет строго целевое предназначение. Использование военной техники и личного состава не по целевому назначению снижает боевую готовность, что приходится компенсировать другими силами и средствами.

Так, привлечение частей морской пехоты ВМФ к участию в контртеррористической операции в Чеченской республике из-за отсутствия боеготовых частей Сухопутных войск привело к тому, что морским пехотинцам пришлось переучиваться буквально в ходе боевых действий. Кроме того, это привело к значительным дополнительным расходам, так как части морской пехоты перебрасывались с Тихоокеанского, Северного и Балтийского флотов.

3. Цель поставленного перед воинской структурой мероприятия должна наиболее полно соответствовать предназначению этой структуры (воинской части). Например, при подготовке к проведению войскового учения надо так его организовать, чтобы в отведенное время при имеющихся ресурсах уровень отработки поставленных учебно-боевых задач был бы наивысшим. Иначе говоря, показатель эффективности мероприятия должен отвечать интересам задачи более высокого

уровня, а любой объект, относительно которого должно быть принято решение, рассматривается как часть целого, как элемент системы. Положительным примером подобного подхода служат комплексные учения кораблей Балтийского и Черноморского флотов, в ходе которых не был допущен перерасход лимита горючего. Все тактические учения, в ходе комплексного выхода кораблей в море, были подчинены единой цели, благодаря чему и получен эффективный результат.

В качестве отрицательного примера можно рассмотреть неудачную попытку доставки материальных средств, оружия и боеприпасов в ходе второй чеченской кампании войсковой колонной тыла КФл в зимних условиях. Спланированная доставка была плохо подготовлена, так как военные водители имели только одиночную подготовку по вождению на равнинной местности. Когда сформированная из таких водителей колонна вошла в покрытые снегом горы, она остановилась, и была вынуждена возвратиться обратно. Впустую были потрачены горючее и моторесурс автотехники.

4. Военно-экономический анализ предполагает оценку двух групп показателей, одна из которых отражает военный (боевой), а другая – экономический (стоимостной и временной) аспекты рассматриваемого мероприятия.

Военный аспект определяет при этом цель деятельности, вытекающую, в свою очередь, из объективных потребностей практики. Под целью понимается желаемое состояние или достигнутый тем или иным структурным элементом результат. Желательно, чтобы при проведении анализа степень достижения цели измерялась количественно, что повышает аналитичность получаемых результатов. В качестве примера можно привести следующую задачу. Требуется к определенному сроку подготовить корабельную тральную группу (КТГ), состоящую из двух тральщиков, один из которых в линии, а второй вне линии по неготовности экипажа (произошла большая смена личного состава). У первого ТЩ до подхода времени нахождения в линии (по уровню боевой подготовки) осталось 30 суток, на ввод в линию второго ТЩ требуется 60 суток.

Таким образом, если сейчас по линии боевой подготовки (на поддержание требуется 5-7 суток) не выйти в море, то че-

рез 30 суток, чтобы снова стать линейным кораблем, уже потребуется до 60 суток. В этом случае военный аспект будет определяющим и, несмотря на экономические затраты, первый ТЩ выйдет в море на боевую подготовку.

Экономический аспект имеет две разновидности: показатели объема требуемых или израсходованных ресурсов и показатели длительности достижения цели. Необходимость использования временного показателя возникает вследствие невозможности немедленного использования всех ресурсов, необходимых для достижения цели, и мгновенного исполнения всех работ, входящих в состав мероприятия. При этом следует иметь в виду, что путей достижения цели может быть несколько, следовательно, различными будут сроки ее достижения и объемы ресурсов.

Поэтому ВЭА предполагает в общем случае обязательную оценку трех показателей: эффект - затраты - время. При решении некоторых частных задач возможна оценка только одного или двух показателей. Например, на практике часто возникает необходимость в оценке стоимости проведения войскового (корабельного) учения по утвержденному командованием плану.

Конкретное содержание показателей эффект - затраты - время может быть различным и определяется характером решаемой задачи, что в конечном счете зависит от цели назначения оптимального состава боевых средств.

При обосновании планов боевой подготовки в качестве показателя, подлежащего максимизации, выступает уровень обученности военнослужащих, а объем назначенных ресурсов и отведенное для обучения время являются заданными и выступают в роли ограничивающих условий. Поскольку все три показателя связаны между собой, выделение только одного из них, например, экономического, может отрицательно воздействовать на качество принимаемого решения. Иначе говоря, своей главной целью ВЭА имеет не просто экономию средств любой ценой, а поиск таких путей организации мероприятий, которые приводят к повышению эффективности расходования материальных, трудовых и финансовых ресурсов. В то же время неучет экономических факторов приводит, как правило, к нежелательным

перерасходам денежных и материальных средств.

В сентябре-октябре 2001 г. потребовалось перебазировать отдельный корабельный истребительный авиационный полк с СФ на ЧФ на тренажер "Нитка". Был произведен анализ сложившейся обстановки, и перелет полка предложено осуществить во второй половине октября, так как в сентябре на аэродроме в Саках не было авиакеросина. Командование морской авиации ВМФ к этой рекомендации не прислушалось и отправило полк в Крым в сентябре, но летать все равно было не на чем, и летчики просто отдыхали. Однако этот отдых ВМФ обошелся в кругленькую сумму.

5. В зависимости от поставленной цели анализа конечный результат решения может быть двух видов: значения основных показателей анализируемого мероприятия (комплекса мероприятий), ожидаемого или полученного эффекта, длительности его получения, объема требуемых (потребленных) ресурсов (задача оценки показателей);

оптимальный план проведения мероприятия (задача оптимизации деятельности).

Первый вид результатов анализа содержит ответ на вопрос: что будет, если...?

При известных характеристиках военной техники и вооружения и заданном плане проведения мероприятия оцениваются количественные значения трех показателей (эффекта, продолжительности, объема ресурсов) или одного-двух из них. Для получения этих показателей при ВЭА используются методы прогнозирования, математического программирования, программно-целевого планирования, оценки показателей боевой эффективности.

Второй вид результатов содержит ответ на один из следующих вопросов:

как должно проводиться мероприятие;

какие характеристики должны иметь военная техника и другое военное имущество (задача оптимизации ТТХ оружия);

каков объем потребных ресурсов при оптимальном плане проведения мероприятий;

в какие сроки необходимо поставить ресурсы, чтобы суммарные потери были минимальными.

Это методическое положение при производстве ВЭА наиболее важно, так как оптимальность плана и эффективность

мероприятий – основная цель, которую должен установить командир (начальник) при постановке задачи. И от того, как подготовлен штаб воинской части (соединения, объединения, флота), а также непосредственно занимающиеся анализом военные специалисты зависит качество ВЭА, на основании которого командир и принимает решение.

Например, планирование строительства военного городка в г.Каспийске для бригады морской пехоты было произведено без достаточного и качественного ВЭА. И в результате на одной территории были построены две совершенно одинаковые одноэтажные столовые вместо одной 2- или 3-этажной. Это не только обошлось значительно дороже, но и привело к увеличению штатов, т.к. обе столовые обслуживаются двумя организационно-штатными структурами.

Говоря о способности военных специалистов проводить ВЭА, я хотел бы вернуться к проблеме подготовки этих специалистов, поднятой мною ранее³.

Необходимость объединения в ВМА кафедр №19 "Базирование, тыловое и техническое обеспечение сил ВМФ" и №39 "Военная экономика" становится особенно актуальной сегодня, так как научить офицера проводить военно-экономический анализ можно только при комплексном изучении данного вопроса, что без объединения кафедр, на мой взгляд, сделать весьма трудно.

Однако, испытывая острый недостаток подготовленных в экономическом отношении офицеров-руководителей, мы пошли еще дальше по пути усугубления ситуации.

С 1 сентября 2001 г. в ВМА прекращена подготовка специалистов в области ВЭА (военных экономистов) с высшим военным образованием. До этого в ВМА проводилось обучение слушателей по специальности "Экономика и организация кораблестроения, производства и ремонта корабельного вооружения и военной техники", но кадровые органы ВМФ и Министерства обороны посчитали, что флоту не нужны военные специалисты со знаниями в области экономики, и приказом Министерства обороны обучение по этой специальности было прекращено.

Командование ВМА считает это мнение ошибочным. Я предлагаю компромиссное решение – объединить две кафедры и во-

зобновить подготовку командных кадров в области ВЭА.

6. Выбор оптимального плана достижения цели может считаться вполне обоснованным лишь в том случае, когда имеется количественная оценка значений показателей и критериев. Применение вербальных (простых деловых) критериев "хорошо-плохо", "мало-много", "больше-меньше" возможно лишь в исключительных случаях, когда из-за недостатка исходной информации нельзя получить количественную оценку степени достижения поставленной цели и объема требуемых ресурсов.

Всякому количественному анализу должен сопутствовать качественный анализ, необходимый при выполнении таких его этапов, как формулировка целей и задач, а также обоснование критерия выбора оптимального решения. Качественный анализ используется также при исследовании начального состояния изучаемого объекта или процесса при отборе статистических данных. После проведения количественного анализа снова нужен качественный, связанный с интерпретацией полученных результатов, подготовкой проекта предложений для командира (руководителя), принимающего решения. По результатам качественного анализа полученного решения или в случае отсутствия решения при несовместимости заданных условий (ограничений) качественный анализ может повторяться, то есть ВЭА, в конечном варианте, должен дать предложения для эффективного и оптимального решения, принимаемого командиром.

В г.Астрахани для обеспечения частей КФл были намерены построить комбинат бытового обслуживания, строительство которого заморожено с января 2000 г. Сметная стоимость работ по данным отдела капитального строительства флотилии составляет 3,7 млн. руб. За период с 2000 г. по сентябрь 2001 г. на стирку белья в прачечных г.Астрахани израсходовано 5,1 млн. руб., а при условии работы нашего КБО на стирку было бы затрачено не более 2,3 млн. рублей. Таким образом, ВМФ вынужден переплачивать ежегодно почти 1 млн. руб.

В Новороссийской ВМБ остро стоит вопрос по хранению овощей, картофеля, мяса, рыбы и т.п. Проведенный ВЭА показал, что в сложившихся экономических условиях выгоднее арендовать холодильные

емкости у города, чем заниматься строительством своих, стоимость которых оценивается в 5,6 млн. руб. За аренду складской холодильной площади тыл ВМБ тратит в год 320 тыс. руб., и простые расчеты показывают, что построенный холодильник может окупиться с учетом всех затрат (содержание, эксплуатация, поддерживающие ремонты и т.д.) только через 17-20 лет.

7. Для оценки эффективности мероприятий при ВЭА служат не только показатели собственно боевой эффективности образцов военной техники и вооружения или действия воинских формирований, но и показатели различного характера, определяющие степень соответствия полученных или ожидаемых результатов поставленной конечной цели.

Важно, однако, чтобы показатели эффективности отдельных мероприятий соразмерно отображали конечный результат деятельности и соответствовали цели функционирования высших структурных элементов ВМФ. Например, при анализе процессов технического обслуживания и ремонта В и ВТ необязательно оценивать конечный уровень БГ воинской части или соединения, а тем более объединения и флота в целом. В данном случае достаточно в качестве показателя, характеризующего конечный результат, выбрать коэффициент технической готовности (КТГ). Очевидно, что чем выше КТГ, тем выше общая боеготовность части, соединения, объединения и флота.

Таковы основные методические положения ВЭА как научного направления. Если методические положения ВЭА изложить как систему действий, то в общем случае она включит в себя ряд элементов, состав которых будет зависеть от характера решаемой задачи: оценки показателей или оптимизации.

При оценке показателей следует конкретизировать задачи анализа в соответствии с поставленной целью, определить перечень и качественное описание сущности основных военно-экономических показателей (эффект – затраты – время), рассчитать количественные значения показателей и подготовить предложения по результатам анализа.

При решении задачи оптимизации (после решения задачи оценки) необходимо выбрать критерий, наиболее полно соответствующий цели мероприятия, определить варианты (альтернативы) достижения

поставленной цели путем изменения способов организации мероприятия, качества и порядка поставки материальных ресурсов. При этом важно оценить количественные значения показателей по каждому варианту, сравнить варианты по выбранному критерию с учетом ограничений и определить наилучший вариант из числа допустимых, подготовить рекомендации командованию для принятия решения.

Оценка количественных значений показателей потребности в ресурсах и сравнение их с фактическим наличием могут привести к исходному пункту анализа – уточнению цели, так как возможности проведения мероприятий активно воздействуют на процесс выработки целей.

Следует отметить, что ВЭА (как любой другой анализ) сам по себе не предназначен для автоматического принятия решения. Он дает командиру (руководителю), принимающему решение, результаты оценки различных вариантов и рекомендаций для выбора лучшего из них. Поэтому можно считать, что военно-экономический анализ – это метод подготовки для руководства необходимых данных в удобной для принятия решения форме.

Выбор же окончательного варианта (плана) действий является прерогативой командиров и начальников. Они же, как правило, определяют и цели анализа.

Понятия – эффективность, экономичность, целесообразность и другие – должны использоваться командирами (начальниками) всех степеней, занимающихся хозяйственной деятельностью, при проведении ВЭА для принятия решения на выполнение поставленных задач. И от того, насколько полно, грамотно и качественно будет сделан ВЭА, в конечном итоге зависит достижение главной цели, стоящей перед воинской частью, соединением, объединением и флотом, – достижение высокой боевой готовности сил и войск.

¹. См. "Морской сборник" №10 за 2000 г., №№2,5 за 2001 г.

². В некоторых случаях варианты достижения цели задаются, остаются лишь задачи их оценки и анализа.

³. См. "Морской сборник" №2 за 2001 г.

Вице-адмирал Ю. МИХАЙЛОВ,
начальник Тыла - заместитель
Главного командующего ВМФ по тылу,
заслуженный военный специалист,
кандидат экономических наук

ВАЖНЫЙ АСПЕКТ ЗАЩИТЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ РОССИИ В МИРОВОМ ОКЕАНЕ

Вопросам соблюдения и защиты национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане вполне обоснованно уделяется всё большее внимание со стороны военных исследователей.

Однако, потребность в военно-морской силе, которая характеризуется наличием Военно-Морского Флота, способного обеспечить и защитить государственные интересы России в Мировом океане, определяет адекватную потребность в соответствующей экономической базе. Поэтому с позиций системного подхода необходимо рассмотреть и такой аспект решения проблемы соблюдения и защиты национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане, как экономический.

Экономическая составляющая проблемы соблюдения и защиты национальных интересов государства в Мировом океане выражается в том, что превращение объективно существующих военно-экономических возможностей государства в реальную военно-морскую мощь происходит посредством специфической части военно-экономического организма, определяемого как экономика развития и функционирования Военно-Морского Флота, которая в свою очередь является частью народного хозяйства страны, народнохозяйственным комплексом в составе военной экономики страны, имеющим свои особенности по сравнению с другими отраслями народного хозяйства. Именно экономика развития и функционирования ВМФ является материальной основой и базовым компонентом военно-морской мощи Российской Федерации, экономически обеспечивая развитие и функционирование её военно-морской силы.

С точки зрения организации, в состав экономики развития и функционирования ВМФ входит ряд элементов (звеньев), деятельность каждого из которых, в экономическом плане, отражает все стадии военно-экономического процесса, аналогичные фазам общественного воспроизводства: производство, распределение (обмен) и потребление военно-промышленной продукции, предназначенной для ВМФ.

Производственное звено - текущее промышленное производство обеспечивает поставку ВМФ боевых кораблей, вспомогательных судов, самолетов и вертолетов, морского оружия и другой конечной военной продукции, потребляемой ВМФ. Прежде всего, это система экономической кооперации военного кораблестроения (ВК).

В настоящее время система экономической кооперации в военном кораблестроении включает: более сорока научно-исследовательских институтов и проектно-конструкторских бюро, несколько десятков судостроительных заводов, порядка ста промышленных предприятий отрасли с численностью персонала более 200 тысяч человек, участвующих в производстве современных боевых кораблей и вспомогательных судов для ВМФ. В систему экономической кооперации ВК также входит около 500 контрагентских организаций, обеспечивающих разработку и поставку кораблестроительным заводам систем оружия и вооружения, комплексов и систем радиоэлектронного вооружения. Всего в ВК практически участвуют около 1 млн. человек.

Система экономической кооперации военного кораблестроения подтвердила свою работоспособность на протяжении многих лет успешного обеспечения строительства ВМФ. Однако в современных условиях, в связи с резким сокращением финансирования ВМФ, возможна потеря передовых позиций в отдельных направлениях развития морских вооружений, что требует принятия мер, прежде всего, экономического характера для её сохранения и дальнейшего развития.

Собственно экономика ВМФ. По сути, это - хозяйство, связанное прямо или косвенно с экономическим обеспечением функционирования (подготовки и использования) ВМФ. В этой подсистеме тоже осуществляется производственная деятельность (судоремонт, капитальное строительство), а также осуществляется соединение материальных и личностных факторов боевой готовности сил флота, реализация потребительной стоимости конечной военной продукции флотского назначения.

Соответственно, в составе экономики ВМФ можно выделить следующие структурные элементы:

- звено потребления - силы и средства ВМФ, объединения и соединения ВМФ, части и корабли ВМФ. Именно в этом звене осуществляется соединение материальных и личностных факторов боевой готовности сил флота, реализуется потребительная стоимость конечной военной продукции флотского назначения;
- учреждения, части и службы, обеспечивающие распределение и потребление военно-технической продукции, включая флотское и корабельное хозяйство (дополняющие, тыловые органы, учреждения, части и службы различных видов обеспечения, складское и подсобное хозяйство);
- инфраструктура (звено обеспечения) в виде ремонтных предприятий ВМФ (судоремонтные заводы ВМФ, артиллерийские ремонтные заводы, арсеналы), обеспечивающих функционирование сил и средств ВМФ, капитальное строительство объектов ВМФ, оборудование морских и океанских театров военных действий, транспортные системы, связь и др.;
- запасы и резервы ВМФ;
- подсистема управления с соответствующей научно-исследовательской базой (НИУ ВМФ);
- подсистема подготовки кадров ВМФ;
- подсистема финансов ВМФ (как доля военного бюджета страны, выделяемая на развитие и функционирование ВМФ, включая организацию его распределения и контроля).

В современных условиях в структуре экономики развития и функционирования ВМФ целесообразно выделить ещё две подсистемы.

Внешнеторговое звено - система военно-технического сотрудничества (ВТС), которая представляет собой целенаправленную, упорядоченную совокупность федеральных органов государственной власти, экспортеров морских вооружений и услуг военно-технического назначения, предоставляемых ВМФ (судоремонт, обучение, предоставление полигонов и т.д.), а также процедур принятия и реализации решений в сфере ВТС.

Внешнеторговое звено, выполняя возлагаемые на него задачи, обеспечивает поддержку всей системы экономической кооперации военного кораблестроения: ПКБ и НИУ, судостроительные и судоремонтные заводы оборонно-промышленного комплекса (ОПК) и ВМФ, многочисленные предприятия-поставщики ком-

плектующего оборудования и различных систем вооружения и военной техники (ВВТ), устанавливаемых на кораблях ВМФ, входящие в различные отрасли промышленности.

Подсистема промышленной утилизации ВВТ ВМФ (на предприятиях ВМФ), выводимых из боевого состава ВМФ (особенно атомных подводных лодок) в связи с их физическим и моральным старением и в соответствии с международными договорами по сокращению стратегических и обычных вооружений.

Необходимость выделения соответствующего сегмента (сектора) в военной экономике страны определяется современной спецификой развития и функционирования Военно-Морского Флота и возрастающей ролью экономического фактора в деятельности командных и инженерных кадров ВМФ.

Широкая видовая организация флота (в ВМФ входят практически все рода сил, составляющих основу других видов ВС: морская авиация, войска, силы и средства ПВО, морская пехота, сухопутные войска, береговые ракетно-артиллерийские войска, а также НК, ПЛ и МСЯС), масштабность пространственного и временного применения сил ВМФ, особенности ведения флотом вооружённой борьбы в открытом море, широкий функциональный спектр и техническая сложность систем морских вооружений объективно формируют экономическую специфику строительства и функционирования ВМФ.

Однако современный военный бюджет Российской Федерации не позволяет в полной мере обеспечить финансирование военных потребностей государства, среди которых важное место занимают потребности строительства и функционирования Военно-Морского Флота. Возникла объективная необходимость жёсткого режима экономии финансовых и материальных ресурсов и как следствие, необходимость сохранения системы экономической кооперации в производстве современных средств вооружённой борьбы на море, проектно-конструкторской и производственной базы.

Таким образом, реалии сегодняшней экономической действительности, выражающиеся в необходимости постоянного разрешения противоречия между потребностями развития и функционирования флота и экономическими возможностями страны по их удовлетворению, вызывают острую необходимость в разработке нового научного направления в системе военно-экономических знаний, которое

могло бы обеспечить командные и инженерные кадры ВМФ научно обоснованными рекомендациями по эффективному использованию ограниченных экономических ресурсов.

Выделение экономики строительства и функционирования ВМФ как специфического народнохозяйственного комплекса в составе военной экономики страны позволяет в рамках их общности определить, что именно система экономического обеспечения строительства и функционирования ВМФ, как объективно существующий общественный процесс, составляет объект нового раздела военно-экономической теории (военной экономики как науки), который определяется как теория экономического обеспечения развития и функционирования ВМФ (экономика развития и функционирования ВМФ – как наука).

Соответственно, предмет теории экономического обеспечения развития и функционирования ВМФ (экономика развития и функционирования ВМФ как науки) является однопорядковым с предметом военно-экономической теории и сужается до совокупности экономических отношений, возникающих в процессе обеспечения потребностей развития и функционирования ВМФ.

В этом случае экономика развития и функционирования ВМФ определяется как система научных знаний о структуре, логической организации, методах и средствах научно-обоснованного решения проблем экономического обеспечения развития и функционирования ВМФ.

Структура экономики развития и функционирования ВМФ как науки, может быть представлена в виде двух взаимосвязанных разделов военно-экономических знаний. Кроме того, может быть выделен третий раздел, содержащий направления исследований общего характера, относящиеся как к первому, так и ко второму разделам экономики развития и функционирования ВМФ.

Первый раздел - экономика развития ВМФ - рассматривает конкретные проблемы экономического обеспечения развития (обоснования и создания) ВМФ и включает:

- экономическое обеспечение разработки, обоснования и создания качественного и количественного состава систем вооружения ВМФ и новых образцов ВВТ;

- экономическое обеспечение подготовки морских и океанских театров военных действий и создания необходимых

резервов и запасов ВМФ;

- экономическое обеспечение модернизаций ВВТ ВМФ.

Второй раздел - собственно экономика ВМФ - рассматривает проблемы экономического обеспечения функционирования (подготовки и применения) ВМФ в мирное и военное время и включает:

- экономическое обеспечение боевой готовности, боевой подготовки и боевого применения сил ВМФ;

- экономическое обеспечение эксплуатации и ремонта ВВТ ВМФ;

- экономическое обеспечение утилизации ВВТ ВМФ.

Третий раздел экономики развития и функционирования ВМФ, включает направления исследований общего характера:

- определение и анализ суммарных материальных потребностей ВМФ и прогнозирование необходимых ресурсов для их удовлетворения;

- экономическое обеспечение подготовки кадров ВМФ;

- экономическое обеспечение участия ВМФ в ВТС в области морских вооружений;

- экономическое обеспечение хозяйственно-бытовых потребностей объединений, соединений, частей, кораблей и учреждений ВМФ.

Отдельным направлением экономики развития и функционирования ВМФ может рассматриваться проблема оптимального распределения бюджетного финансирования на удовлетворение текущих материальных потребностей ВМФ.

Общетеоретическим методом решения основных проблем и задач экономики развития и функционирования ВМФ является диалектический метод. Его применение означает, что все отношения, возникающие в процессе удовлетворения потребности флота в экономических (материальных, финансовых и мобилизационных (трудовых) ресурсах), рассматриваются в тесной органической связи с закономерностями становления экономики государства и военно-морского строительства на современном этапе.

Частным методом решения основных проблем и задач экономики развития и функционирования ВМФ является количественный метод военной экономики – военно-экономический анализ, часто называемый анализом "эффективность-стоимость" и который должен получить дальнейшее своё развитие применительно к проблемам развития, строительства и применения ВМФ.

Экономика развития и функционирования ВМФ является наукой военно-экономической, которая в настоящее время, проходит этап своего становления. Возникает экономика развития и функционирования ВМФ как наука на стыке экономической и военной деятельности флота.

Соответственно, для экономики развития и функционирования ВМФ (как и для теории военной экономики в целом), характерно ее пограничное положение в системе научных знаний: между наукой военной (военно-морской) и науками экономическими и подчинение теории как законам и закономерностям вооруженной борьбы на море и военного дела в целом, так и законам и закономерностям, действующим в экономике.

Как и любая другая наука, экономика развития и функционирования ВМФ имеет устойчивые, динамично развивающиеся связи с целым рядом разделов науки и научных дисциплин, без взаимодействия с которыми невозможно получить объективно достоверные результаты по проводимым в рамках экономики развития и функционирования ВМФ исследованиям.

Наиболее важная взаимосвязь экономики развития и функционирования ВМФ с теорией военно-морского искусства, ее составными частями – теорией стратегического применения ВМФ, теорией оперативного искусства и теорией тактики ВМФ. Именно эти научные дисциплины определяют оперативно-стратегические, оперативные и оперативно-тактические требования к системам ВМФ, к уровням решения задач ВМФ, к уровням боеготовности сил ВМФ, тактико-технические требования к развитию перспективных образцов и систем ВВТ ВМФ. В свою очередь, экономика развития и функционирования ВМФ оказывает существенное влияние на теорию военно-морского искусства, сдерживая уровни оперативно-тактических требований (ОТТ) к перспективным ВВТ ВМФ, исходя из экономических возможностей страны, заставляя искать новые, более рациональные формы и способы решения поставленных флоту задач по соблюдению и защите национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане.

Взаимодействует экономика развития и функционирования ВМФ и с теорией тыла ВМФ, и с теорией военного кораблестроения, обеспечивая через оценку военно-экономической эффективности принятия тех или иных решений в областях тылово-

го обеспечения сил ВМФ или при проектировании и строительстве перспективных боевых кораблей ВМФ.

Наиболее сильно взаимосвязь и взаимодействие экономики развития и функционирования ВМФ проявляется с отраслевыми экономическими науками: с экономической судостроительной промышленностью, экономикой авиастроения, экономикой транспорта, экономикой строительства. Они питают экономику развития и функционирования ВМФ сведениями о состоянии и тенденциях развития соответствующих отраслей экономики, корректируют систему правил, необходимых для практической деятельности в области экономического обеспечения развития и функционирования ВМФ.

Необходимо отметить, что в настоящее время, именно состояние экономики развития и функционирования ВМФ как объективной реальности, как специфической отрасли народного хозяйства, обеспечивающей материальные потребности развития и функционирования ВМФ, во многом, определяет способность нашего государства поддерживать морскую составляющую военной безопасности, как структурного элемента национальной безопасности.

В силу экономических трудностей, усиления роли экономического фактора в деятельности командных и инженерных кадров ВМФ, возникла острая необходимость в разработке, в рамках экономики развития и функционирования ВМФ, нового научно-методического аппарата, основная задача которого состоит в обеспечении повышения уровня научной обоснованности управления развитием ВМФ и применения его сил.

Наличие такого научного инструмента позволит, во-первых, более полно и эффективно использовать жестко ограниченные экономические ресурсы в ходе решения задач по соблюдению и защите национальных интересов в Мировом океане, во-вторых, проводить комплексный анализ путей повышения эффективности реализации военно-экономического потенциала, качественную и количественную оценку направлений развития экономики развития и функционирования ВМФ, их оптимизацию, выбирать наиболее значимые из этих направлений и планировать их реализацию в программах вооружения и военного кораблестроения.

Капитан 2 ранга Д. БАРСУКОВ,
кандидат технических наук
Капитан 2 ранга В. ЯСЕНОВЕНКО

КАДРОВЫЕ ОРГАНЫ ВМФ

В настоящее время на основании архивных материалов установлено, что Воинский морской приказ, в обязанности которого входило отбор и прием на военную службу первых офицеров-иностранцев, был образован по Указу Петра I 11 декабря 1698 г., так что его можно с полным основанием считать предшественником Управления кадров ВМФ. Поэтому 11 декабря приказом Главнокомандующего Военно-Морским Флотом от 8 августа 1997 г. №294 объявлено Днем образования Управления кадров ВМФ и утвержден его знак.

Во главе Воинского морского приказа стояли люди, которые понимали необходимость строительства флота, - граф Ф.А.Головин и генерал-адмирал Ф.М.Апраксин.

После взятия Азова в 1696 г. и принятия Боярской Думой исторического решения "Морским судам быти!" началась массовая постройка кораблей. Первично, по указанию Петра I, подготовкой собственных командных кадров, а также приемом на службу в молодой российский флот иностранцев занималось Великое посольство.

Пока в Воронеже и Преображенском велись работы по строительству, в Москве проходили ежедневные совещания, назначались командиры на корабли строящегося флота. Руководил этим лично Петр I.

Летом 1699 г. под командой Ф.А.Головина, получившего чин генерал-адмирала, в Азовское море выходит эскадра из 12 вымпелов для сопровождения корабля "Крепость", идущего с дипломатической миссией в Константинополь. Набор людей продолжается усиленными темпами, с 1699 по 1701 г. было принято на службу около 800 человек. Вместе с иностранцами на корабли назначаются солдаты и офицеры гвардейских полков (Семеновского и Преображенского).

Особенностями службы морских офицеров в период становления флота были:

крайне ограниченное число штатных вакантных мест, почти на десять лет было прекращено производство в чины;

массовый уход со службы офицеров-дворян после 1739 г., не желающих служить пожизненно;

отвлечение офицеров флота на всевозможные дела, не связанные непосредственно с корабельной службой.

Все это вызвало систематический некомплект на кораблях и в частях флота, обязывало кадровые органы учитывать эти особенности.

XVIII в. характеризовался тем, что, начиная с 1707 г., вопросы кадрового обеспечения были переданы в Адмиралтейскую канцелярию Петербурга, с образованием в 1718 г. Адмиралтейской коллегии кадровые вопросы перешли к ней, а занимался этим непосредственно обер-штеркригс-комиссар.

В 1760 г. после воцарения на престол Екатерины II, в результате проведенных преобразований образуется Комиссарский департамент, который занимался учетом личного состава, чинопроизводством, увольнением с военной службы, заведовал госпиталями и обеспечением обмундированием личного состава.

В 1805 г. создается министерство Морских сил, занимающееся учетом всех чинов морского ведомства, комплектованием команд, перемещением и увольнением. Ведает всем этим 21-е инспекторское отделение. 60-е годы XVIII столетия стали периодом серьезных реформ российского флота, коснулись они и кадрового органа, было начато формирование Инспекторского департамента, который состоял из трех отделений. Его штатная численность составляла 20 человек, в том числе: директор, вице-директор, 4 делопроизводителя, их помощники, аудитор и 4 адъютанта.

Директорами Инспекторского департамента были:

1855-1860 гг. контр-адмирал Н.К.Краббе;

1860-1868 гг. вице-адмирал князь М.П.Голицин;

1868-1880 гг. вице-адмирал барон В.Ф.Таубе;

1880-1881 гг. контр-адмирал М.Я.Федоровский;

1881-1883 гг. вице-адмирал П.А.Перелишин;

1883-1884 гг. вице-адмирал Н.И.Казнаков.

Одновременно с реорганизацией органов управления флотом шло усиленное строительство кораблей: если в 1826 г. на БФ оставалось всего 5 пригодных к плаванию ко-

раблей, то уже через 5 лет их состав довели до штатного - 25 линейных кораблей, 17 фрегатов, 66 шлюпов, бригов, транспортов.

В середине XIX в. пришлось решать еще одну кадровую проблему, связанную с внедрением на флоте принципиально новой техники - паровых машин. Подготовка первых инженеров-механиков началась в 1832 г., потребность в них заставила в 1854 г. учредить Корпус инженеров-механиков Морского ведомства.

В 1883 г. впервые делается попытка подъема престижа корабельной службы, для чего создается специальная комиссия под председательством вице-адмирала П.А.Перелишина, опытного моряка, участника Синопского сражения и обороны Севастополя. Результатом этой работы стало "Положение о морском цензе", утвержденное императором Александром III в 1885 г.

Вносятся изменения в прохождение службы, для каждого чина и звания устанавливается предельный возраст до увольнения в запас: для капитанов 2 ранга - 51 год, для капитанов 1 ранга - 55 лет, для вице-адмиралов - 65 лет, лишь "полные" адмиралы могли служить пожизненно.

С приходом на престол Александра III его Указом, объявленным по флоту и морскому ведомству приказом №30 от 25 февраля 1884 г., создается Главный морской штаб, состоящий из двух отделов - военно-морского и личного состава.

Отдел личного состава ведал комплектованием флота личным составом, назначением, перемещением и увольнением офицерского, рядового состава и гражданских чинов, награждением и чинопроизводством, обеспечением денежным довольствием, назначением пенсий и пособий, занимался ведением послужных списков и составлением годовых отчетов, объявлял в приказах судебные приговоры, готовил нормативные документы о порядке призыва и приема на военно-морскую службу, ее прохождения, увольнения в запас и отставку. Отдел состоял из отделений: 1-ое - офицерское; 2-ое - матросское; 3-е - наградное (награды и пенсии); 4-ое - судное.

XX век начался с преобразования структур флота. Этого требовали печальные уроки русско-японской войны. Преобразования не обошли и кадровый орган.

В 1906 г. создается Морской Генеральный штаб (Генмор); отдел личного состава, оставшийся в подчинении Главного морского штаба, преобразуется. По штату 1911 г. в его состав входят 10 отделений, занимающихся всеми вопросами, связанными с прохождением службы различных категорий личного состава, организацией обучения и мобилизационной готовности.

Русско-японская война указала на серьезные просчеты в кадровой политике, главным из которых был недостаток офицеров на кораблях. Проведенная мобилизация и досрочные выпуски из учебных заведений в какой-то мере спасли флот от кадровой офицерской катастрофы, но этот печальный опыт учтен не был.

Так, в 1912 г. было выявлено, что некомплект офицеров БФ составляет 42%, на других флотах было не лучше. Необходимо было срочно искать источники пополнения офицерских кадров. При этом пришлось бороться и с отрицательным отношением к флоту из-за неудач в русско-японской войне.

В стране была развернута пропаганда флота в средних учебных заведениях, чтобы выпускники шли учиться в Морской кадетский корпус, увеличено количество поступающих в Морской корпус и наконец-то было принято решение об открытии 2-го Морского кадетского корпуса в Севастополе, расширены права для поступающих в юнкера флота, намечен перевод ряда армейских офицеров на флот с небольшой переподготовкой.

Однако, как оказалось, всего этого было недостаточно, и в войну 1914 г. русский флот вступил с большим некомплектом офицеров.

В июне 1917 г. Главный Морской штаб переименовывается в Главное управление по делам личного состава (ГУЛИСО) в составе 3-х отделов (офицерского, матросского и распорядительного).

На ГУЛИСО возлагалось: составление проектов штатов и положение к ним по личному составу строевых и нестроевых команд и береговых учреждений флота; ведение перемещением, увольнением и назначением личного состава флота в заграничные плавания; издание распоряжений по призыву во флот, приему добровольцев и увольнению личного состава в бессрочный отпуск; составление планов по мобилизации в военный и торговый флот.

ГУЛИСО занималось также составлением статистических отчетов о перемещении по личному составу флота, ведением списков, хранением послужных списков и выписок из вахтенных журналов.

После Октябрьской революции Главное управление по делам личного состава реорганизуется - вместо него в августе 1918 г. создается Главное управление по делам личного состава при народном комиссариате по морским делам.

Летом 1918 г. Главное управление по делам личного состава переехало в Москву по адресу: Волхонка, Малый Знаменский переулок, дом №5.

Перемены во флоте требовали перемен и в кадровых органах, приказом по флоту и

морведу №394 от 18 декабря 1918 г. образуется Отдел личного состава и учета флота (ОЛИСО) с включением его в состав Морского генерального штаба, кадровые органы подвергаются изменению в 1920 г. и становятся Управлением личного состава флота (УЛИСО) с прямым подчинением начальнику Генмора. В 1926 г. это уже Учебно-строевое управление, в которое входит шесть отделов:

- 1-й - тактический, 2-й - специальных служб, 3-й - учебный, 4-й - командный, 5-й - строевой, 6-й - мобилизационный.

При нем состоят учебный и спортивный комитеты. Начальником учебно-строевого управления был инспектор Морских сил. Он непосредственно подчинялся наркому по военным морским делам. В 1932 г. из учебно-строевого управления выделяются три управления. 3-м управлением военно-морских сил (УВМС) стало Управление кадров ВМФ РККА, оно ведало вопросами комплектования флота личным составом, учетом и обеспечением личного состава всеми видами довольствия, учетом и подготовкой личного состава запаса, комплектованием военно-морских учебных заведений постоянным и переменным составом и состояло из пяти секторов: 1-го - командного состава, 2-го - рядового и младшего нач.состава, 3-го - военно-морских учебных заведений, 4-го - мобилизации личного состава, 5-го - секретного.

В 1935 г. управление кадров становится 2-м отделом УВМС, из ведения которого забирается сектор военно-морских учебных заведений, и состоит из шести отделений: 1-го - учета и потребности нач.состава, 2-го - аттестации, назначения и прохождения службы, 3-го - морской авиации, 4-го - младшего начальствующего и рядового состава, 5-го - мобилизации личного состава, 6-го - секретного.

С развитием Военно-Морского Флота происходит и дальнейшее развитие кадрового органа, в июле 1940 г. образуется Главное управление ВМФ, начальник которого одновременно является заместителем наркома ВМФ по кадрам. Оно состоит из Управления по начальствующему составу и пяти отделов.

С началом войны флот понес тяжелые потери, только в Таллинском переходе погибло более десяти тысяч человек, а всего к концу 1942 г. потери убитыми и пропавшими без вести составили около 100 тысяч человек.

На кадровые органы легла большая нагрузка по комплектованию вновь создаваемых соединений: только на СФ были сформированы Беломорская флотилия, Йокаганьская военно-морская база, Северный отряд кораблей, бригада траления, два отряда транспортов, отряд госпитальных и са-

нитарных судов. Было сформировано большое количество частей и соединений морской пехоты, часть из которых была передана Красной Армии (около 400 тыс. человек). Всего за время войны ВМФ получил из запаса и подготовил около 300 тыс. человек.

Победа досталась дорогой ценой, безвозвратные потери офицерского корпуса ВМФ составили около 11000 человек из имеющихся 65-68 тыс.

Приказом Народного комиссара ВМФ СССР №27 от 17 января 1941 г. вводится "Положение об Управлении по начальствующему составу ВМФ", согласно которому, управление являлось центральным органом Народного комиссариата ВМФ СССР по изучению, подбору и назначению начальствующего состава ВМФ.

Начальник управления подчинялся начальнику Главного управления ВМФ - заместителю народного комиссара ВМФ СССР по кадрам. В мае того же года Управление по начальствующему составу выделилось в самостоятельное и переименовывается в Командное управление Военно-Морского Флота.

Великая Отечественная война внесла коррективы в организационно-штатную структуру управления, в соответствии с циркуляром начальника ГШ от 07.08.43 г. оно переведено на новый штат со структурой:

I - командование;

II - отделы: 1-й - учетно-плановый; 2-й - комплектования ЦА, ВМУЗ; 3-й - комплектование флотов; 4-й - наградной; 5-й мобилизационный; 6-й - пенсионный.

III - отделения: секретное; общее.

Работа кадрового органа флота в послевоенный период была связана с созданием океанского атомного ракетного флота.

В марте 1946 г. управление переименовывается в Управление кадров Военно-Морских Сил с подчинением заместителю ГК ВМС.

С 1980 г. Управление кадров ВМФ перешло на новую организацию комплектования флотов по оперативным направлениям, что сохраняется и в настоящее время.

На протяжении последних лет идут организационно-штатные мероприятия; в течение года их иногда происходит около двухсот, они коснулись десятков тысяч офицеров.

Сейчас как никогда от офицера кадрового органа требуется внимательное отношение к людям. Надо уметь понять, почувствовать человеческую боль и, самое главное, оказать помощь в решении возникшей проблемы. Поэтому офицер кадрового органа любого уровня - это не только исполнитель документов по кругу ведения, но и хороший психолог, педагог, разбирающийся в людях, все-

гда готов их выслушать, понять и оказать помощь в выборе правильного решения, это человек, уровень подготовки которого помог бы в выборе правильного решения при подготовке предложений командованию при перемещении офицеров, отправке их на учебу и т.д.

Впервые за время существования кадровых органов очень остро встал вопрос учебы и повышения профессионального уровня в самих кадровых органах.

Офицерами 4-го отдела под руководством капитана 1 ранга А.Шапочкина разработаны требования к классному специалисту кадрового органа. Они одобрены ГК ВМФ адмиралом флота В.Куроедовым, обсуждены и доработаны в других видах ВС РФ и в настоящее время находятся в ГУК МО РФ. С 2002 г. планируется подготовка офицеров кадровых органов при ВМА; обучение пройдут 12 офицеров, к концу 2002 г. планируется издать учебное пособие для офицеров кадровых органов ВМФ.

По нашему мнению, это позволит улучшить профессиональный уровень офицеров кадровых органов, что, естественно, окажет благотворное влияние на качество исполнения ими должностных обязанностей.

Усилиями офицеров 5-го отдела под руководством капитана 1 ранга А.Михальчука создан банк данных по офицерским кадрам, позволяющий анализировать обстановку своевременно принимать меры по ее стабилизации.

Локальная сеть, созданная внутри управления кадров, помогает в выборе необходимых данных в короткое время без привлечения офицеров отделов и увеличивает производительность в течении рабочего дня.

Требование времени заставили по-другому взглянуть на научно-исследовательскую деятельность. Серьезно ведут работу в этом направлении кандидаты медицинских наук начальник медицинской службы С.Иванов, начальники отделов капитаны 1 ранга В.Днов, А.Михальчук, начальник группы капитан 1 ранга А.Мазнев.

В соответствии с указаниями ГК ВМФ адмирала флота В.Куроедова для стимулирования служебной деятельности, создания обстановки состязательности в кадровых органах разработаны и внедрены переходящий вымпел "Лучшему кадровому органу ВМФ" и знак "Лучшему работнику кадровых органов ВМФ", которыми награждаются по итогам года. Лучшим управлением кадров по итогам 2001 г. приказом ГК ВМФ объявлено управление, где начальником контр-адмирал В.Зверев.

Стараемся мы не забыть и наших ветеранов. Усилиями офицеров четвертого, пято-

го отделов разработано положение о Союзе ветеранов кадровых органов и создана общественная организация ветеранов при управлении кадров. Сейчас она включает около 100 человек при управлении кадров ВМФ, подобные организации создаются при управлениях кадров флотов и Каспийской флотилии.

С хорошими и отличными показателями в службе и труде встречают годовщину большинство военнослужащих, рабочих и служащих кадровых органов. К ним, в первую очередь, можно отнести: Кузьмина Вячеслава Алексеевича, Кунгурову Галину Александровну, Кочергину Людмилу Григорьевну, Озерного Валерия Павловича, Ус Светлану Александровну, Чугунова Владимира Петровича, капитана 1 ранга Алибекова Исмаила Запировича, капитана 1 ранга Афанасьева Владимира Петровича, капитана 1 ранга Боровикова Николая Анатольевича, лейтенанта Батычко Наталью Николаевну, капитана 1 ранга Днова Виктора Николаевича, капитана 1 ранга Михальчука Андрея Михайловича, полковника Новичкова Константина Николаевича, капитана 1 ранга Подрядчикова Виктора Федоровича, капитана 1 ранга Степанюка Владимира Николаевича, старшего прапорщика Суркову Светлану Александровну, кандидата медицинских наук полковника медицинской службы Иванова Сергея Сергеевича, капитана 1 ранга Шершнева Олега Константиновича.

Награждены знаком "Лучший специалист кадровой работы ВМФ" за 2001 г.: капитан 1 ранга Бураков Владимир Васильевич, капитан 1 ранга Владимиров Вячеслав Иванович, капитан 1 ранга Днов Виктор Николаевич, капитан 1 ранга запаса Копычев Александр Григорьевич, капитан 1 ранга запаса Кузьмин Вячеслав Алексеевич, капитан 1 ранга Лебедев Александр Николаевич, капитан 1 ранга Локшин Геннадий Иванович, капитан 1 ранга Михальчук Андрей Михайлович, капитан 1 ранга запаса Подрядчиков Виктор Федорович, капитан 1 ранга Салтыков Алексей Анатольевич, капитан 1 ранга Смирнов Сергей Павлович, капитан 1 ранга запаса Тишкин Юрий Константинович, капитан 1 ранга Шапочкин Александр Иванович, полковник Черкашин Владимир Викторович, старший мичман Черногур Владимир Иванович, старший прапорщик Гуськов Владимир Петрович, служащий Захламин Евгений Яковлевич, служащий Ковалев Николай Иванович, служащий Тетерин Виктор Егорович.

**Вице-адмирал В.ЯРЫГИН,
кандидат военных наук**

История. Личность. Флот

Глядя сегодня с трехвековой вершины истории отечественного Военно-Морского Флота, реально убеждаешься, что на различных этапах строительства и развития морских сил нашего государства важную роль играли российские государственные и военно-морские деятели.

В сути своей отправными точками социологического исследования личности являются не индивидуальные способности человека, а та общественная система, в которую он включен, и те социальные функции, роли, которые он в ней выполняет.

Изучение общественной системы прежде всего позволяет понять целостные ориентации личности, ее притязания и идейную направленность, возможную степень ее творческого проявления. Однако социальное поведение детерминировано не только сегодняшним положением человека, но и его прошлым жизненным опытом, а так же характером усвоенных им культурных ценностей, в которых аккумулирована предшествующая история человечества.

Тем не менее сам процесс социализации отнюдь не сводится к пассивному приспособлению индивида к "готовым" социальным формам. Важнейшей предпосылкой формирования нового человека является развитие творческой активности каждого, с которой непрерывно связано чувство социальной и моральной ответственности.

На рубеже нового третьего, тысячелетия международная конкуренция, геополитический расклад сил на постсоветском пространстве требуют от нас иметь надежную морскую силу. Стратегическое положение и богатейшие ресурсы омывающих Россию морей и океанов обязывают защищать свои интересы. Без них стране не выжить, не остаться в ряду мировых держав, не сохранить уникальную российскую континентально-морскую цивилизацию, призванную уравновешивать и примирять Восток и Запад.

Известно, что история русского военного флота насчитывает более тысячи лет. Наши предки ходили "из варяг в греки" на Царьград и Каспий, по Черному (Русскому), морю служили на морских судах Византии, других причерноморских и балтийских государств. Но только при Петре I флот стал по-настоящему морским и регулярным. В XVIII веке он обрел своих флотоводцев, выработал национальное военно-морское искусство. В советскую эпоху стал подлинно океанским, ознаменовав высшую ступень военно-морского могущества России.

Поэтому программу развития российского военного флота выдумывать специально не надо, - она написана самой отечественной историей.

Попытки же сочинить или заимствовать новые варианты исторического развития - чрезвычайно опасны для флота и России. Они нарушают законы преемственности и причинности, извращают военно-морское сознание, ведут к постоянному повторению ситуации, когда в очередной раз слышны традиционные вопросы: "Зачем России нужен флот?", "Какой флот нам нужен?", "Сколько флотов и флотилий?" и другие. Жизнь ответила на них. В деле воссоздания нашего морского могущества, нашей морской мощи, - отмечал в свое время премьер-министр России Петр Столыпин, - может быть только один лозунг, один пароль, и этот пароль - "вперед!"

И в этом нам помогают яркие примеры, достойные подражания.

Патриархальная Московская Русь, принятая Петром I в 1682 г. была превращена им в 1721 г. в Российскую империю. И не в последнюю очередь благодаря флоту, созданному царем-реформатором. С потерей флота, как это произошло в результате Крымской войны 1853-1856 гг. страна теряла не только международный авторитет, но и свои территории.

О необходимости флота для России, после ее поражения в русско-японской войне 1904-1905 гг. тот же П.Столыпин убедительно доказывал Государственной думе говоря: "Нужен ли России флот? Какой флот России нужен и можно ли с этим делом медлить?" Для всех кажется,

теперь стало ясно, что только тот народ имеет право и власть удержать в своих руках море, который может его отстоять... России необходим такой флот, который в каждую минуту мог бы справиться с флотом, стоящим на уровне новейших требований. Если этого не будет, если флот у России будет другой, то он будет только вреден, так как неминуемо станет добычей нападающих... Нельзя допускать и остановки в исполнении полной программы судостроения... первым последствием такой остановки... было бы, несомненно, расстройство наших заводов... то, что в других государствах оберегается, бережно наращивается, развивается технический опыт, знания, обучение людей, поставленных на это дело, все то, что нельзя купить за деньги, все то, что создается только в целый ряд лет, в целую эпоху, все это должно пойти на убыль, все это должно пойти в расстройство¹¹.

Убедительнее не скажешь. В нынешних условиях, в связи с глобализацией общемировых процессов, с поступлением на вооружение новых средств вооруженной борьбы военные флоты приобрели универсальный характер по своему влиянию на кризисные ситуации. Причем для стран, имеющих интересы в Мировом океане, он не может быть ограничен рамками прибрежно-морского флота, его сфера деятельности должна быть на уровне национальных интересов государств.

Намерению создать флот, адекватный задачам стоящим перед нашей страной в канун Второй Мировой войны, что позволяла созданная материальная база судостроения, не суждено было сбыться. В Великой Отечественной войне флот понес существенные потери в кораблях и людском составе.

Предвоенная большая кораблестроительная программа осталась на бумаге, в чертежах, на стенах или у стенок тронутых и не тронутых войной заводов.

В то же время опыт войны показал возросшую роль авиации на море. Огромные линкоры оказались беззащитными перед ней. Для их прикрытия от ударов с воздуха потребовались десантные истребители. Не имея воздушного прикрытия, фашистская Германия была вынуждена прикрыть линкор "Тирпиц" в норвежских фьордах, пока его в конце концов не потопили английские самолеты.

Великая Отечественная война для нашей страны носила континентальный характер. Поэтому корабли крупнее, чем крейсера, практически использовались ограниченно. Линейные же корабли действовали от случая к случаю в качестве кораблей артиллерийской поддержки сухопутных войск на приморских флангах.

В то же время морская авиация работала напряженно и успешно. Она часто решала успех боя на суше и на море, нанося чувствительные удары по вражеским коммуникациям, портам и базам. Там, где было достаточно самолетов, они решали такие задачи, которые раньше решались с помощью кораблей.

Немало славных страниц вписали в историю нашего флота подводные лодки, они вели поиски и уничтожали немецкие боевые корабли и транспорты с войсками и грузами, ставили мины на путях.

С окончанием войны в правительстве уже думали о будущем нашего Военно-Морского Флота. Основным направлением деятельности наркома ВМФ Адмирала Флота Советского Союза И. Кузнецова в этот период деятельности стало решение комплекса задач по обоснованию, разработке и согласованию первой послевоенной программы строительства флота, рассчитанной на 10 лет.

По мнению наркома ВМФ в 1945-1947 гг. следовало завершить достройку серийных легких крейсеров, подводных лодок и боевых катеров, а также проектирование новых линкоров, тяжелых крейсеров и авианосцев в соответствии с бытовавшими взглядами на военно-морскую мощь государства.

Представляя на решение Государственного Комитета обороны предложения относительно послевоенного развития ВМФ И. Кузнецов, несомненно принимал во внимание то, что проектно-конструкторские организации и судостроительная промышленность страны не имела опыта проектирования и строительства авианосцев, а ВМФ - кадров для комплектования их экипажей и, в особенности, летного состава.

Однако оперативно-тактические требования к проектированию авианосцев, сформулированные Главным штабом ВМФ под руководством адмирала флота И. Исакова, оказались недостаточно проработанными, что не лучшим образом повлияло на точку зрения руководства страной, лично И. Сталина относительно места авианосцев в перспективном составе ВМФ.

Советский лидер исходил из того, что флот - это сильнейший аргумент в глобальной внеш-

¹¹ Сталин Л. А. "Нам нужна великая Россия... Полное собрание речей в Гос. думе и Гос. Совете. 1906-1911 гг.", - М., "Молодая гвардия" ...

ней политике, но в тоже время справедливо полагал, что в обозримом будущем не может быть и речи об океанских операциях. "Воевать будем не у берегов Америки...", - говорил И. Сталин, когда руководство ВМФ пыталось обосновать необходимость усиления средств противовоздушной обороны корабельных соединений силами палубной авиации и зенитного вооружения кораблей основных классов.

Опыт войны убедительно показал, что "золотой век" бронированных гигантов моря уже в прошлом, без авианосцев эскадры линкоров и крейсеров гибнут раньше, чем успевают вступить в артиллерийское противоборство с главными силами противника.

Заявленные требования к новой кораблестроительной программе были встречены возражениями руководителей судостроительной промышленности. Так, например, министр судпрома И. Носенко, учитывая общую экономическую ситуацию в стране, настаивал на крупносерийном строительстве боевых кораблей по улучшенным довоенным проектам. Начало строительства кораблей новых проектов, особенно тяжелых, он предлагал отложить на 50-е годы. И. Сталин поддержал министра судпрома, упрекнув Н. Кузнецова в нежелании "прислушаться к промышленности", он потребовал ограничиться "обычными кораблями", предложил вновь запустить остановленную войну программу.

10-летний план с корректурой утвердили, а Н. Кузнецова в марте 1946 г. отстранили от должности наркома ВМФ "за несогласие со строительством по старым проектам тяжелого крейсера, эсминцев и подводных лодок".

Осознав обоснованность взглядов Н. Кузнецова на строительство и послевоенное развитие ВМФ, руководство страны возвратило вскоре Николая Герасимовича на должность министра Военно-Морского Флота. Возглавив министерство ВМФ, Н. Кузнецов продолжал отстаивать необходимость строительства авианосцев, подводных лодок, эскадренных миноносцев, десантных кораблей, крейсеров с сильным зенитным вооружением, которое не трудно было бы заметить на ракетное.

Не надо забывать, что на развитие отечественного флота, как впрочем и на развитие других видов Вооруженных Сил, самое непосредственное влияние оказывали первые лица государства, причем в значительно большей степени, чем это было в других странах. Эти взгляды оформлялись в виде определенных политических, военных и даже научно-технических установок, оказывающих прямое влияние на облик флота и всех его элементов, включая корабли, самолеты и все виды вооружения и военно-морской техники. Со сменой первых лиц, эти установки зачастую кардинально менялись. Такое положение оказывало отрицательное влияние на формирование всесторонне обоснованной долговременной государственной кораблестроительной политики в интересах развития Военно-Морского Флота.

Деятельность Адмирала Флота Советского Союза Н. Кузнецова была пронизана глубинным пониманием национальных интересов государства, целей политического руководства страны и задач, вытекающих из них, предвидением возрастающей роли и значения Военно-Морского Флота среди силовых структур, как наиболее эффективного инструмента внешней политики. Новейшие достижения в науке и технике, связанные с ракетостроением, с внедрением ядерных энергетических установок на подводные лодки, электронной техники и реактивных двигателей в авиации открывали пути к оснащению ими кораблей и самолетов, создавая принципиально новый облик флотов.

Умение убедить государственное руководство во всем этом, а убедив, - сделать единомышленниками по созданию океанского ракетно-ядерного флота, - вот пожалуй главный итог жизненного пути Н. Кузнецова.

С приходом к руководству страной Н. Хрущева Военно-морское министерство упразднили. Главным направлением в развитии флота стало создание атомного подводного флота, как главного рода сил ВМФ.

С позиций сегодняшнего дня можно критиковать многие мероприятия в области строительства флота того времени. Особенно болезненно воспринимались решения об отправке на слом многих надводных кораблей и самолетов морской авиации. Фактически на этом закончился этап развития в ВМФ кораблей с мощной артиллерией в качестве главного оружия.

В начале одного из сложнейших периодов в истории нашего государства в условиях все более обостряющейся "холодной войны", массового поступления на вооружение реактивной авиации, ракетного оружия, фетишизации атомного оружия (а для флота эти условия усугублялись трагической гибелью на Севастопольском рейде линкора "Новороссийск") к руководству ВМФ пришла бесспорно незаурядная личность с оригинальным мышлением, человек имевший свою жизненную позицию, умевший ее отстаивать, глубокий аналитик, обладавший даром предвидения, руководитель, умевший слушать и учиться у других. Таким явился адмирал С. Горшков.

Переоснащение армии и флота новыми видами оружия и новой техникой, какой для ВМФ явилась ядерная энергетика, потребовало коренного пересмотра теории и практики ведения

вооруженной борьбы, в том числе и на море. И пока новые взгляды не приобрели законченные очертания, не вылились в систему, Главнокомандующему ВМФ не удалось убедить руководство страны и министерства обороны в необоснованной поспешности отказа от кораблей и авиации океанской зоны.

Согласившись с субъективным мнением Н.Хрущева о прекращении строительства кораблей с артиллерийским вооружением, С.Горшков сконцентрировал внимание коллективов Главкома ВМФ, научно-исследовательских организаций министерства обороны промышленных предприятий на обосновании и разработке облика перспективного Военно-Морского Флота с учетом новейших достижений науки и техники и расстановки сил на мировой арене.

Он начал там, где закончил Н.Кузнецов. Как Н.Кузнецову отводилась решающая роль в первом послевоенном десятилетии во всех направлениях развития флота, такую же решающую роль в деле создания океанского ракетно-ядерного флота история по праву отводит С.Горшкову.

Наступила эра ракетных кораблей и атомных ракетных и многоцелевых подводных лодок. И здесь начало деятельности нового Главнокомандующего ВМФ С.Горшкова можно оценить как понимание объективности процессов, происходящих в Военно-Морском Флоте. Новые научные открытия, их воплощения на практике открывали возможности по созданию принципиально новых кораблей, систем вооружения и военно-морской техники. Особенно это проявилось в развитии подводных сил - атомная энергетика, в морской авиации и ракетном оружии - совершенствование реактивной техники.

Без сомнения, строительство флота на всех его этапах постоянно находилось под личным контролем С.Горшкова. Более того, понимая создание флота как общегосударственную задачу далеко выходящую за рамки Министерства обороны, он сумел привлечь непосредственное внимание, вызвать глубокую заинтересованность первых лиц государства. Деловые обсуждения проблем флота лично с министрами судостроительной, авиационной и других оборонных отраслей промышленности во многом способствовали тому, что замыслы С.Горшкова претворялись в решения руководства страны и реализовывались на практике.

Не в малой степени благодаря взаимопониманию С.Горшкова и руководства страны в конце 60-х годов начался пересмотр роли флота в возможной ракетно-ядерной войне, а теория и практика в реализации строительства морских ракетно-ядерных сил, сил общего назначения приобрели адекватный военно-политическим реалиям размах.

Более того, С.Горшков всегда считал необходимым для флота, чтобы руководители государства лично могли убедиться как идет строительство и освоение новых кораблей, знакомиться с системой базирования, бытовым обеспечением военных моряков. При нем посещение флотов высшим государственным и военным руководством страны с выходом на корабля в море, даже в районы боевой службы, стали регулярными.

Являясь одним из основоположников такой формы применения сил ВМФ, как боевая служба, боевое дежурство, Главнокомандующий ВМФ никогда не считал ее только чисто военным аспектом деятельности сил флота. По мере вступления в строй новых надводных кораблей и подводных лодок новых проектов, присутствия наших кораблей в стратегически важных районах Мирового океана, расширения системы базирования за рубежом обеспечили политическую стабильность, прочность международного положения страны и ее авторитета как великой морской державы.

Особо следует отметить, что стабильное развитие ВМФ, С.Горшков всегда неразрывно связывал с развитием всех составляющих морскую мощь государства - транспортным, рыбопромысловым, торговым и научно-исследовательским флотами в единой системе поступательного экономического развития страны. Это нашло отражение в его капитальном труде "Морская мощь государства".

Интенсивное строительство атомных подводных лодок и надводных кораблей основных классов, включая авианесущие, оснащение их ядерным оружием в 70-80-е годы XX столетия кардинально изменили взгляды на оперативно-стратегическое применение ВМФ.

Сложившаяся система операций стала постоянно отрабатываться на проводимых ежегодно на каждом флоте под руководством Главнокомандующего ВМФ учениях с фактическими выходами в море, проведением боевых стрельб, отработкой системы боевого управления силами флота на всех уровнях. В таких учениях участвовали сотни надводных кораблей, подводных лодок, вспомогательных судов, авиация, тысячи офицеров и матросов.

Благодаря своим исключительным организаторским способностям, огромной эрудиции, глубокому знанию военно-морского дела, С.Горшков создал целостную систему подготовки сил и кадров ВМФ, которая в основном действует и сегодня.

Несомненно, что тяга С.Горшкова к науке носила глубинный характер, была естественным проявлением аналитического склада ума.

По мере строительства флота год от года становился шире круг представителей других во-

енных ведомств, научно-исследовательских учреждений Академии наук СССР и союзных республик, ПКБ оборонных отраслей промышленности, привлекаемых к участию в исследованиях.

В результате судостроительная промышленность и смежные с ней другие отрасли военно-промышленного комплекса добились существенных результатов в создании корабельных ядерных энергетических установок, газовых турбин большой мощности. Были созданы новейшие технологии в системах управления силами и оружием, непрерывно развивались средства освещения обстановки и навигации, внедрялась электронно-вычислительная техника.

При этом существенно возросла роль Главнокомандующего ВМФ, как ключевой фигуры в организации процесса научно-теоретического и промышленно-технологического обеспечения строительства Военно-Морского Флота в масштабах всей страны. Эта роль состояла в координации усилий сотен и тысяч воинских и гражданских коллективов, направленных на успешное решение взаимосвязанных научных и технических задач.

С.Горшков лично знал сотни крупнейших ученых, конструкторов, директоров КБ и научно-исследовательских институтов, непосредственно связанных с созданием военно-морской техники и вооружений или проводивших научные исследования в интересах флота. Он постоянно бывал в организациях промышленности, Академии наук и, благодаря своей эрудиции, доскональному знанию дела, неизменно пользовался уважением и авторитетом высших научных кругов.

Усилиями С.Горшкова был создан мощный научный комплекс непосредственно в Военно-Морском Флоте, состоящий из крупных научно-исследовательских организаций, испытательно-полигонной базы, военно-ученых заведений, в которых трудились и продолжают трудиться сотни ведущих ученых и специалистов.

Под руководством Адмирала флота Советского Союза С.Горшкова были созданы морские стратегические ядерные силы, не уступающие по своему боевому потенциалу аналогичным силам США, морские силы общего назначения, включающие корабли и подводные лодки всех классов, авиация и морская пехота, способные решать свойственные им задачи в прибрежных морях и в удаленных районах Мирового океана.

Глобальная система управления силами Военно-Морского Флота позволяла руководить их действиями из Центра на всем пространстве Мирового океана. Разработана и постоянно совершенствуется система боевых руководящих документов, регламентирующих подготовку и ведение действий оперативного и стратегического масштаба на морских и океанских театрах, в любых условиях обстановки.

Сергей Георгиевич Горшков сделал все что мог, чтобы наш флот вышел на просторы Мирового океана.

События последнего времени резко изменили геополитическую расстановку сил в области мировой морской деятельности. Они крайне негативно повлияли на морской потенциал Российской Федерации, его экономическую и военную составляющие, все взаимосвязанные компоненты - транспортный, промысловый, научно-исследовательский флоты, науку об океане, различные отрасли промышленности, систему базирования и терминалов, кадры ученых, конструкторов, инженеров и техников и тем более моряков.

Особенно негативно это сказалось на основной составляющей компоненте морского потенциала - Военно-Морском Флоте, наличие которого характеризует способность обеспечить и защитить интересы России в Мировом океане.

Неблагоприятные тенденции сложились и в других областях морской деятельности России, в морском транспортном флоте, в морском промышленном рыболовстве, в морских научных исследованиях, в отраслях и сферах, обеспечивающих морскую деятельность - судостроении, кораблестроении, машиностроении и других.

В том виде, в котором мы имели флот в морях и океанах в 1975-1985 гг., можно смело утверждать, что в следующее десятилетие мы лишились и морей и океанов, но зато приобрели море и даже океан флотских проблем. Конечно это случилось не сразу. С уходом С.Горшкова с поста Главнокомандующего ВМФ, понимание места и роли ВМФ в общей системе безопасности России и защиты ее интересов в Мировом океане военно-политическим руководством страны начало постепенно утрачиваться.

Сегодняшнее положение российского флота остается весьма сложным. Выделяемых ВМФ средств на содержание корабельного состава и новое строительство не просто недостаточно, а катастрофически не хватает. Начиная с 1996 г. на эксплуатацию ВМФ отпускается 10-12% от средств, потребных для поддержания в технически исправном состоянии корабельного состава. Следствием этого возможны только два варианта: или грядущие катастрофы, или полная бездеятельность флота. Какое-то время удавалось сохранять состав кораблей за счет других статей финансирования ВМФ и продления межремонтных сроков, но сегодня эти возможности исчерпаны. Поэтому с 1996 г. начат интенсивный вывод кораблей из состава флота.

Но и этого сокращения оказалось недостаточно и ВМФ перешел к принципу дифференцированного обеспечения всеми видами снабжения и технического обслуживания корабельного состава флота. В полной мере обеспечивается только часть наиболее технически исправных кораблей, составляющих силы постоянной боевой готовности. Остальная, большая по численности часть кораблей, нуждается в различного рода ремонта. Средний возраст этих кораблей, сегодня составляет более 16 лет, это существенно больше половины их срока службы.

Не лучше обстоит дело со строительством новых кораблей. Для восполнения корабельного состава потребуется сумма ассигнований, которая во много раз превышает сумму Государственного оборонного заказа 1999 и 2000 гг. вместе взятых. При недостаточном финансировании практически без поддержки, а значит без всякой перспективы остаются авиация ВМФ, объекты инфраструктуры и системы боевого управления.

Анализируя эти негативные тенденции, руководство ВМФ пришло к выводу, что их основной причиной является недооценка как значения морской деятельности для экономического развития России и обеспечения ее безопасности, так и необходимость единого государственного управления всеми видами морской деятельности.

В этой связи было определено, что воссоздание и развитие морской мощи России и ее основного компонента ВМФ, возможны только при наличии в государстве целенаправленной преемственной политики в отношении совершенствования и развития всех составляющих морского потенциала РФ, твердо и неуклонно проводимой политики на все уровнях исполнительной и законодательной власти.

Только срочные комплексные и системные меры на государственном уровне могут обеспечить сохранение морского потенциала государства и остановить стремительную потерю Российской позиции великой морской державы.

Приходилось начинать практически с нуля. В первую очередь руководству ВМФ, пытавшемуся любыми путями сохранить хотя бы частично дряхлеющий советский ВМФ, провести переустройство своего мировоззрения и прийти к выводу о необходимости создания сугубо российской флота, с новыми задачами и функциями, а не пытаться сохранить или восстановить советский ВМФ.

С назначением в 1998 г. Главнокомандующим ВМФ адмирала (с 2000 г. адмирала флота) В. Куроедова руководство ВМФ взяло четкий курс на поиск контактов, установление взаимопонимания и взаимодействия с руководством Минобороны РФ, Советом Безопасности, военнополитическим руководством страны. Был учтен и проанализирован личный опыт Н. Кузнецова и С. Горшкова по отстаиванию интересов ВМФ. И дело сдвинулось с мертвой точки.

Для решения этой общегосударственной задачи Правительством РФ были приняты инициативные Главным командованием ВМФ первые неотложные меры. Так, в сентябре 1999 г. в Северодвинске под руководством Председателя Правительства РФ В. Путина проведено заседание комиссии по военно-промышленным вопросам с рассмотрением неотложных мер по развитию кораблестроения и судостроения для Военно-Морского Флота.

На том заседании были одобрены замысел строительства ВМФ на период до 2010 г. и приняты первоочередные решения по развитию судостроительной промышленности.

Постановлением Правительства РФ утверждена Федеральная целевая программа "Мировой океан". Программа нацелена на изучение, освоение и эффективное использование ресурсов и пространств Мирового океана в интересах экономического развития, обеспечения безопасности страны и охраны морских границ страны.

В ноябре 1999 г. прошло заседание Совета Безопасности по вопросу определения общей стратегии и неотложных мер по сохранению и развитию морского флота и кораблестроения Российской Федерации, на котором рассмотрена необходимость разработки и реализации долгосрочной комплексной системной государственной политики РФ в области освоения и использования ресурсов и пространств Мирового океана в интересах обеспечения устойчивого экономического развития и национальной безопасности России. Советом Безопасности определены практические этапы по формированию и переходу к реализации морской политики России.

Было принято решение разработать и принять в 2001 г. Морскую доктрину РФ, как совокупность принятых в государстве научно-обоснованных взглядов на цели, задачи и характер развития общей деятельности государства в Мировом океане и прилегающих акваториях, а также способы ее реализации и обеспечения с учетом экономических возможностей государства, кораблестроения и судостроения, действующего международного права и национальных интересов.

Приняты и утверждены Указом Президента РФ "Основы политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2000 года", разработанные на основе военно-морской стратегии РФ.

В этом документе изложены основополагающие принципы и положения морской политики государства в целях сохранения и развития военно-морского потенциала страны, а также его

применения в интересах реализации и защиты национальных интересов России в Мировом океане.

В целях формирования законодательной базы развития морской деятельности РФ и реализации ее морской доктрины предусматривается приступить к разработке пакета законов РФ, регулирующих морскую деятельность, в том числе законопроекта "О государственном регулировании и развитии морской деятельности".

Кроме того, при Правительстве РФ создана Морская коллегия для обеспечения взаимодействия и координации деятельности федеральных органов исполнительной власти и организаций в области морской деятельности РФ в интересах экономического развития, обеспечения обороны и безопасности страны.

Учитывая особую роль и место флота, особенности его строительства и применения, а также финансовые затраты, в целях объединения научно-технического, производственного потенциала, максимального снижения параллельных финансовых расходов намечается принять Государственную программу военного кораблестроения и судостроения для обороны РФ на длительную перспективу, предусматривающую развитие как кораблей (судов), так и прибрежно-портовой инфраструктуры.

В целях пропаганды роли и значения морской деятельности России в прошлом, настоящем и будущем признано целесообразным учредить морской орден России, которым награждать за значительные заслуги в деле создания и укрепления Российского флота.

Главным командованием Военно-Морского Флота принимаются меры по определению общей стратегии и неотложных мер, реализацией которых удастся не только сохранить, но и обеспечить дальнейшее развитие флота и кораблестроения РФ.

Судьба России, как морской державы, судьба ее Военно-Морского Флота, будет во многом зависеть от энергичного претворения в жизнь принятых на Совете безопасности решений. Только объединение усилий всех, кому дорог Военно-Морской Флот России, а также тех организаций и лиц, которым безразличны интересы России в Мировом океане, при лидирующей роли государства, на основе морской доктрины России станет залогом решительного поворота к наращиванию вклада субъектов морской деятельности в устойчивое развитие, национальную безопасность и международный авторитет нашего государства.

Это понимает Президент Российской Федерации В.Путин. Потому-то, впервые за последнее десятилетие увеличен военный бюджет, создаются соединения и части постоянной готовности, отдаются многолетние долги военным.

Морская мощь нашего государства, как и во все времена, должна быть направлена на обеспечение условий экономического подъема и укрепления обороноспособности страны.

XXI век будет веком Мирового океана и Россия должна быть к этому готова.

Государственные и военно-морские деятели России проявляли незаурядные способности, организаторский талант на переломных для страны этапах ее развития: становления российского государства - создание регулярного военного флота (Петр Великий), отстаивание интересов России на Черном, Балтийском, Каспийском морях, на Севере и Тихом океане, защиты территориальной целостности и независимости страны в Первой мировой войне (П.Столыпин), во второй мировой войне (Н.Кузнецов), строительство океанского ракетно-ядерного флота (С.Горшков), создание ВМФ Российской Федерации в условиях изменившихся геополитической и геостратегической обстановки (В.Куроедов).

Отдавая должное наследию талантливых организаторов и руководителей по созданию и развитию военно-морского флота, необходимо тщательно изучать исторический опыт и все полезное из него использовать для наращивания вклада морской деятельности в устойчивое развитие сил ВМФ для обеспечения национальной безопасности и международного авторитета Российской Федерации.

При этом нельзя умалять роль органов управления Главкомата: Главного штаба, органов кораблестроения и вооружения, технической эксплуатации и тыла. Их деятельность с опорой на Генеральный штаб Министерства обороны РФ, военно-научный комплекс обеспечивает разработку предложений по обоснованию развития, применения и обеспечения сил флота с учетом новейших достижений науки и техники и оптимальной стоимости.

Ослабление внимания к флоту, поддержанию кораблей, самолетов и технических средств на современном технологическом уровне приводит к снижению его боевых возможностей, а следовательно и престижа государства на международном уровне.

Контр-адмирал Л.СИДОРЕНКО,
председатель Морского научного комитета

Сухопутные и береговые войска ВМФ

могут компенсировать недостаточность сил флота

Сложно, что России в силу своего географического положения и для обеспечения безопасности с морских направлений необходим мощный военный флот; сказано немало и повторяться в доказательствах этой истины нет необходимости. Известно и другое - содержание Военно-Морского Флота, создание и поддержание его в структуре военной безопасности государства на должном уровне требует больших средств. Их в ближайшее время выделить в достаточном количестве наше государство не может. Но военную безопасность необходимо обеспечивать и поддерживать в настоящее время, а не ждать, когда государство справится с экономическими трудностями. Чем можно компенсировать недостаточность сил флота?

По мнению многих военных ученых, в условиях возрастает роль сухопутных и береговых войск ВМФ, которые когда считались менее затратными, чем другие силы флота. Определение роли и значения сухопутных и береговых войск ВМФ в обеспечении военной безопасности государства вытекает из задач, которые перед ними могут стоять в мирное, так и в военное время.

В мирное время соединения сухопутных и береговых войск в группировках ВМФ должны обеспечивать "военное присутствие" и "повышение убедительности устрашения" в районах, где могут быть затронуты интересы Российской Федерации.

В случае возникновения военного конфликта на территории России целями применения группировки ВМФ могут быть: разгром и ликвидация незаконных вооруженных формирований, бандитских и террористических групп и организаций; восстановление законности и

правопорядка, обеспечение общественной безопасности и стабильности; оказание необходимой помощи населению и создание условий для полномасштабного урегулирования на основе Конституции РФ и действующего законодательства Российской Федерации.

Группировки сил ВМФ могут использоваться по мандату ООН в миротворческих акциях на территории других государств. В любом случае на первом этапе развития конфликта задачами сухопутных и береговых войск ВМФ могут быть, как представляется, только разведка и демонстрация силы.

Разведка должна обеспечить командование данными, необходимыми для принятия обоснованного решения на разъединение сторон. От разведки требуется систематически отслеживать обстановку в районе назревающего конфликта, выявлять признаки агрессии одной или обеих сторон и выдавать своевременную информацию о сосредоточении, передвижении военизированных формирований и их составе.

В условиях нестабильной обстановки разрешению кризиса силовым путем обычно предшествуют переговоры. Если в ходе них не намечается определенного прогресса, то, чтобы показать готовность группировки ВМФ к решительным мерам и вынудить экстремистские формирования отказаться от развязывания военных действий, будет целесообразным прибегнуть к демонстрации силы.

В случае открытого вооруженного противоборства сторон задачами соединений и частей сухопутных и береговых войск ВМФ, по нашему мнению, могут быть: блокада района конфликта во взаимодействии с силами группировки флота; блокирование вооружен-

ных формирований; участие в операциях по поддержанию и восстановлению мира; установление буферных зон между сторонами; недопущение в зону боев притока свежих сил; контроль за прекращением огня; охрана и оборона режимных зон, важных государственных и военных объектов; оказание гуманитарной помощи.

Для того, чтобы снизить материальные и людские потери сторон, участвующих в конфликте, приоритет должен быть отдан высокоточному оружию, способному избирательно поражать мало-размерные цели. Удары, огневое поражение должны наноситься только по вскрытым, хорошо разведанным целям.

На конечном этапе вооруженного конфликта (восстановлении мира в регионе) должны быть прекращены военные столкновения. При этом задачами сухопутных и береговых войск ВМФ могут быть контроль за расформированием и разоружением вооруженных группировок и действиями сторон, оказание помощи другим войскам в проводимых мероприятиях.

Если международный (с участием двух или нескольких государств) вооруженный конфликт перерос в локальную войну, то целью применения войск и сил флота является изолирование очага напряженности на возможно более ранней стадии, предотвращение эскалации военных действий, создание предпосылок для прекращения войны и урегулирования конфликта на условиях, отвечающих интересам Российской Федерации.

Из истории Великой Отечественной войны известно, что наши флоты, нацеленные на отражение противника с моря, оказались не готовы к обороне с суши пунктов своего базирования и военно-морских баз.

Флоты не имели в своем составе соединений и частей общевойскового типа для обороны береговых объектов. Предполагалось, что оборону пунктов базирования флотов и ВМБ будут выполнять в основном формирования сухопутных войск. Но их части оказались заняты на сухопутных участках фронта, и флотам пришлось собственными силами, снимая плавсостав с кораблей и формируя из него стрелковые части, ве-

сти оборону своих береговых объектов. Это явилось одной из причин того, что основные базы флотов - Либава, Таллин, Одесса, Севастополь, несмотря на их героическую оборону, были захвачены немецко-фашистскими войсками с суши.

Поэтому, учитывая опыт Великой Отечественной войны и возможный ход вооруженной борьбы на приморских направлениях, сегодня было бы целесообразно иметь на флотах соединения и части сухопутных и береговых войск для решения следующих боевых задач:

- прикрытие разворачивания сил флотов, пунктов базирования, береговых объектов, прибрежных морских коммуникаций, группировок сил и войск на приморских направлениях, а также десантных отрядов и войск морских десантов в районах сосредоточения, посадки, формирования и на переходе морем от воздействия надводных кораблей противника;

- уничтожение надводных кораблей, десантных отрядов и конвоев противника в зоне досягаемости оружия;

- оборона важных объектов флотов с суши, в том числе от морских и воздушных десантов в общей системе противодесантной обороны, осуществляемой межвидовой группировкой флота;

- действия в морских и воздушных десантах в интересах флотов и самостоятельно по овладению портами, пунктами базирования флота противника, отдельными островами, проливами, прибрежными аэродромами и другими важными береговыми объектами;

- действия в воздушно-морских штурмовых эшелонах (передовых отрядах) морских (воздушно-морских) десантах в интересах сухопутных войск, соединения и части которых составляют основу десанта;

- содействие сухопутным войскам на приморских направлениях в оборонительных и наступательных (контрнаступательных) операциях, в том числе в противодесантной обороне морского побережья;

- непосредственное прикрытие береговых объектов флотов от ударов воздушного противника во взаимодействии с другими силами и средствами ПВО;

разрушение пунктов базирования, портов и других важных береговых объектов противоборствующей стороны; подавление объектов противодесантной обороны, живой силы и огневых средств противника, воздействие на его морские и сухопутные коммуникации;

участие в составе группировки флота экономической (военной) блокаде отдаленного государства в приморском регионе на сухопутном участке;

участие в дезорганизации системы управления и тыла группировки войск противника;

обеспечение и осуществление эвакуации мирных жителей, российского имущества из районов боевых действий;

борьба с диверсионными силами и трансформированиями, проникшими на территорию Российской Федерации в прилегающих к морю районах, их разоружение и ликвидация.

Рассматривая принципы применения соединений сухопутных и береговых войск ВМФ в мирное и военное время, отметим важнейшие из них для военного времени:

поддержание высокой боевой готовности войск к выполнению задач в любых условиях начала и ведения войны;

внезапная решительность, активность ведения боевых действий, постоянное стремление к захвату и удержанию инициативы;

полное использование различных средств и способов борьбы для достижения победы;

координированное применение и тесное взаимодействие родов войск и сил;

активное сосредоточение основных усилий в нужный момент на важнейших направлениях для решения главных задач;

одновременное поражение противника на всю глубину его построения, своевременное наращивание усилий, смелый маневр силами и средствами для развития боевых действий в высоких темпах и разгром противника в короткое время;

полное использование морально-психологического фактора;

тесное и непрерывное управление;

непреклонность и решительность в

выполнении поставленных задач;

всестороннее обеспечение боевых действий;

своевременное восстановление резервов и боеспособности войск.

Говоря о применении военной силы в мирное время, необходимо учесть следующие моменты.

Первое - несмотря на мирное время, речь идет все-таки о применении силы. К тому же, любая задача, решаемая в мирное время, может иметь как мирную, так и военную фазу. Поэтому принципы применения войск в мирное время в каком-то объеме и с какими-то оговорками, но будут все же действовать.

Второе - сами принципы, в общем случае, определяются путем совместного анализа закономерностей военных действий и специфических условий, в которых будут действовать войска, силы и средства.

Таким образом, рассматривая проблему применения войск в мирное время, надо иметь в виду проявления принципов военного времени в условиях мира. При этом следует учитывать следующие факторы: критерий эффективности (цена за достижение цели); силы противника; свои силы; район действий (боевых действий); гидрометеорологические условия; время (года, суток, а также время, необходимое для подготовки к выполнению задачи).

Первое - критерий эффективности. В мирное время цена за достижение цели определяется человеческими жертвами как со стороны мирных жителей, так и со стороны своих войск, а также выделяемыми средствами на проведение операции.

Второе - противник. В военное время противник принадлежит к вооруженным силам конкретного государства, имеет четкую организационно-штатную структуру вооруженных формирований, ведет боевые действия в соответствии со своими боевыми руководящими документами. В мирное время противник может не принадлежать ни к каким ВС и не контролироваться никаким правительством. Более того, противник может находиться среди мирных жителей; у него может отсутствовать ярко выраженное враждебное отношение к силам,

выполняющим задачи по предупреждению и пресечению, локализации и блокированию районов вооруженных конфликтов; им может применяться тактика партизанской войны, нетрадиционных способов боевых действий, он использует в основном ночное время.

Третье - свои войска. В военное время, как правило, в частях проводится боевое слаживание или они имеют боевой опыт, знают район боевых действий. В то же время, могут быть потери, а материальная часть может требовать проведения ремонтно-восстановительных работ. В мирное время войска укомплектованы, проведено боевое слаживание, но личный состав не имеет боевого опыта.

Четвертое - район боевых действий. В военное время он выбирается, исходя из обеспечения максимальной внезапности, минимального противодействия со стороны противника на данном направлении (участке), десантодоступности побережья при высадке морских (воздушно-морских) десантов. В мирное время район действий выбирается, как правило, исходя из политических решений, нежелательного присутствия мирного населения, а также нанесения минимального экологического ущерба окружающей среде.

Пятое - гидрометеорологические условия. В военное время они учитываются, но ведут к изменению плана (решения) только в том случае, если могут привести к критическим значениям показателей эффективности боевых действий. В то же время, для скрытности действий могут специально использоваться плохие метеоусловия. В мирное время возможно ожидание приемлемых гидрометеоусловий, однако действия по принципу скрытности будут носить эпизодический характер.

Шестое - время. В ходе войны при проведении операций важна максимальная внезапность, а в мирное время необходимо учитывать максимальную безопасность и политические решения, исходя при этом из общего плана-графика подготовки операции и учитывая потребное время.

Из анализа рассмотренных выше факторов, влияющих на оценку обстановки

и принятие решения, вытекают еще несколько принципов применения войск в мирное время.

1. Выделение достаточного количества войск (сил и средств) для решения поставленных задач в конкретно сложившихся условиях обстановки.

Практическая реализация этого принципа часто затруднена из-за сложности оценки сил противника и его возможного замысла. Неясность обстановки, как правило, толкает командование на создание избытка силы в районе предназначения. С другой стороны, это должно позволить создать наиболее эффективную оборону и защиту всех элементов построения войск, а также объектов флота.

2. Готовность к преднамеренному или вынужденному прекращению боевых действий. Необходимость в этом может возникнуть для эвакуации, вывода из предстоящего района боевых действий мирного населения.

3. Взятие под контроль силами флота участка прилегающей к району акватории, на которой будут действовать сухопутные и береговые войска на все время решения ими задач на берегу.

4. Ведение действий с минимальными потерями в личном составе и среди мирного населения с минимальным экономическим и экологическим ущербом району.

5. Всесторонний учет национальных и исторических черт народа, населяющего район предназначения.

6. Создание постоянно действующей системы психологической борьбы для формирования благоприятной психологической реакции у населения региона (района) на возможные действия группировки.

7. Разнообразие форм и способов применения сухопутных и береговых войск.

Таким образом, раскрыв задачи и принципы применения сухопутных и береговых войск ВМФ, мы убедились, что их роль на современном этапе в обеспечении безопасности России на приморских направлениях в мирное и военное время значительно возросла.

А.БОРЗЕНКО, А.ВОРОТНИКОВ

**ПАМЯТЬ
О ГЕРОЯХ
ЦУСИМЫ
ЖИВА!**



Торжественная церемония отдания воинской почести экипажем БПК "Адмирал Трибуц" русским морякам, героически погибшим в Цусимском сражении

Андреевский флаг в Сасебо



- “Адмирал Трибуц” в походе

- Заход солнца у Цусимы

- Триумвират, управлявший кораблем: капитаны 1 ранга С.Новиков, А.Носатов и Е.Крайнов

- По курсу - 99 островов

- Братская могила на русском кладбище в Нагасаки

- Центральный монумент в Парке мира в Нагасаки

- Командование морских сил самообороны Японии - вице-адмирал Кацуяма Хираку и контр-адмирал Хонда Хиротака - приветствуют вице-адмирала В.Федорова

- У памятника жертвам ядерной бомбардировки в Нагасаки

- Торжественная встреча во Владивостоке





● БПК "Адмирал
Трибуц" на переходе
домой

● Командир бата-
реи лейтенант В.Тка-
чев производит раз-
бор стрельбы

● Капитан 1 ранга
В.Тищенко проводит
занятие

● Идет предпо-
летная подготовка

● Экипаж Ка-27пс

Фото В.Остапенко



ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

ПОБЕДНЫЙ АККОРД ЧЕРНОМОРЦЕВ

Репортаж с осеннего сбор-похода кораблей ЧФ

В соответствии с планом боевой подготовки Черноморского флота 24 боевых корабля различных классов и предназначения, 31 судно обеспечения, тыловые подразделения, части авиации и береговых войск выполнили ответственные задачи осеннего сбор-похода. Особенно маневров явилось то, что они проводились в год 60-летия начала Великой Отечественной войны и начала обороны г. Севастополя от немецко-фашистских захватчиков.

В период сбор-похода моряки-черноморцы выполнили более 90 боевых упражнений, среди которых сложные ракетно-артиллерийские и торпедные стрельбы, глубинное бомбометание.

В эпизоде учений по высадке морского и выброске воздушного десантов на необорудованное побережье было задействовано до 700 морских пехотинцев и около 150 единиц техники береговых войск флота.

Спецификой сбор-похода черноморцев стало проведение его во взаимодействии с ВМС Украины на фоне совместных российско-украинских военно-морских учений "Фарватер мира-2001", которые предусматривали осуществление международной миротворческой операции по установлению безопасности в зоне конфликта. Кроме того, силы управлений поисковых и аварийно-спасательных работ ЧФ РФ и ВМСУ отработали учения по оказанию помощи кораблю, терпящему бедствие.

В МОРСКОМ БОЮ – ГРКР "МОСКВА"

Ранним утром корабельные ударные группы в составе РКВП "Бора", МРК "Штиль" и "Мираж", ракетных катеров 953 и "Ивановец" вышли из главной базы и взяли курс на северо-запад. Через некоторое время в полигон проследовали ГРКР "Москва" и фрегат ВМСУ "Гетьман Сагайдачный". На ходовом мостике черноморского флагмана - заместитель Главнокомандующего ВМФ России адмирал М. Захаренко, командующий ЧФ РФ адмирал В. Комоедов и главнокомандующий ВМС Украины адмирал М. Ежель. Среди многочисленных гостей гвардейцев - генеральный консул России в Симферополе А. Свиридов.

По давней традиции черноморцев перед выполнением боевых упражнений корабли отдают почести морякам, погиб-



шим в годы войны. В точке гибели эсминца "Дзержинский" и тральщика "413" на трехбалльные волны опускается венки. Немногим более месяца назад гвардейцы исполнили этот ритуал, направляясь в дальнее плавание. Все задачи боевой службы экипаж ГРКР "Москва" выполнил с честью. На этот раз личному составу гвардейского крейсера предстоит показать свои профессиональные навыки, приобретенные в средиземноморском походе.

Ракетные корабли и катера заняли позиции в Каламитском заливе для выполнения стрельб на приз Главнокомандующего ВМФ России. В прозрачном осеннем воздухе слышен гул самолетов. Это морская авиация флота еще раз проверяет безопасность района перед применением оружия в полигоне. С "летающей лодки" Бе-12 майора В. Агейкина на КП посту-

пает доклад о чистоте акватории. Немного позже в ходе осмотра района экипаж Бе-12 обнаружит и своевременно передаст информацию о нахождении в зоне стрельб посторонней яхты, что позволит предотвратить чрезвычайную ситуацию. А к завершающей фазе учений украинские силы ПВО засекут самолет Ан-26, принадлежащий одной из авиакомпаний Судана. Нарушители воздушного пространства после установления с ними радиосвязи сообщили, что у них заканчивается горючее, и запросили разрешение на аварийную посадку, которую их Ан-26 совершил на военном аэродроме Бельбек.

В небе хорошо виден вертолет Ка-27



подполковника О. Туркова. С него передаются целеуказания на РКВП "Бора" капитана 1 ранга Н. Гончарова. Над ракетным кораблем на воздушной подушке, камуфлированном под морскую волну, словно вспыхивает шаровая молния, которая по наклонной траектории устремляется к горизонту и вскоре исчезает за ним. Лишь потом доносится ее реактивный гул. Малые ракетные корабли "Штиль" и "Мираж", а затем и катера "Ивановец" и 953-й поддерживают своего сослуживца огненными залпами. С двух Бе-12, которыми командуют подполковник Ю. Бондарев и майор В. Атасов, приходит подтверждение о положительных результатах ракетных пусков.

Теперь слово за флагманом. Ракетчики гвардии капитана 2 ранга Э. Оруджева готовятся к отработке сложного режима стрельбы зенитными ракетами по надводной цели. Она отчетливо видна на экранах радаров и расчет ЗРК крейсера уточняет ее координаты. Командир радиотехнической боевой части гвардии капитан 2 ранга О. Луганский докладывает на ГКП о безопасности района стрельбы.

Пуск! Стартовав, ракеты на какое-то время зависают над крейсером, чтобы развернувшись, устремиться к мишени. Зенитно-ракетный дивизион гвардии капитан-лейтенанта В. Свирихина с задачей справился.

Накануне средиземноморского похода гвардии капитан-лейтенант О. Князев был назначен на должность командира дивизиона самообороны крейсера. Результаты выполнения подразделением задач боевой службы подтвердили неслучайность столь серьезного повышения по службе. В том, что сегодня 130-мм артиллерия корабля бьет без промаха, несомненная заслуга как молодого командира, так и его подчиненных.

Там, где располагается мишень, один за другим вырастают огромные водяные сultаны, что вызывает неподдельный восторг у наблюдателей, разместившихся на правом крыле ходового мостика. Время от времени особенно удачные залпы удостоиваются их аплодисментов. К многострадальной надводной цели бросаются верткие "осы", выпущенные ЗРК самообороны гвардии старшего лейтенанта Ю. Александрова.

Предназначенные для поражения воздушных объектов, эти высокоманевренные зенитные ракеты убедительно демонстрируют свои широкие возможности.

"Осиную охоту" черноморцев поддерживают украинские ракетчики фрегата "Гетьман Сагайдачный".

Последний аккорд в симфонии морского сражения за черноморскими авиаторами. Летчики-снайперы полковники Б. Назаров и В. Фисенко на своих штурмовиках СУ-24 отыскивали в море "чужой" корабль и нанесли по нему бомбовый удар. Первый поразил цель прямым попаданием, а второй накрыл мишень с незначительным отклонением. С подобной задачей штурмовики успешно справились и сутки назад.

Морской "бой", даже учебный, как известно, скоротечен. В его четком хронометраже плотно спрессованы сутки незаметной работы многих моряков. В такие мгновения гвардейцы становятся единым боевым организмом, слитым со своим кораблем во имя достижения поставленной цели. И если уж на то пошло, то аплодисментов заслуживает весь экипаж. Без мо-

ряков дивизиона движения гвардии капитан-лейтенанта А. Пожарова, связистов гвардии капитана 3 ранга В. Руденко, навигаторов гвардии капитан-лейтенанта М. Парфентьева поздравлять ракетчиков было бы не с чем. И все же "боги морской войны" ставят последнюю точку в коллективном труде "москвичей" и с этим фактом считаются все.

Крылья ходового мостика крейсера мало подходят для таких приятных акций, как чествование многочисленной группы победителей, поэтому на левой стороне мостика вдруг становится тесно. Здесь заместитель Главнокомандующего ВМФ России адмирал М. Захаренко и командующий ЧФ РФ адмирал В. Комоедов вручают приз ракетчикам "Москвы" за отличную стрельбу - торт от кондитерской фирмы "Медоборы".

Позднее, комментируя общий ход учений, адмирал В. Комоедов положительно оценил действия сил в море и отметил, что уровень мастерства личного состава, состояние оружия и технических средств позволяют Черноморскому флоту решать свойственные ему оперативно-стратегические задачи в соответствии с требованиями Верховного Главнокомандующего.

Черное море - хорошее море. Некоторые гости гвардейцев, наблюдавшие за ходом учений, не сразу поняли, что отдаленный городской пейзаж принадлежит вовсе не Севастополю, а Евпатории. ГРКР "Москва" возвращается в базу с таким же сдержанным нетерпением, как и неделю назад - из Забосфорья.

На подходе к севастопольской бухте его стальную громадину дерзко атакуют веселые черноморские дельфины. Свежий ветер давно развеял кислый стартовый дым, складил стволы орудий и пусковые установки. Как будто и не уходили.

"От мест отойти!" - одна из любимых команд корабельного состава, когда их второй дом устало прислоняется к знакомой причальной стенке после долгого бега по морю. Остывают двигатели и механизмы, гаснут шкалы приборов. Остается чувство удовлетворения за хорошо сделанную работу и желание вновь вернуться в свою стихию.

БУРЯ В СТЕПИ

Традиционно в финале сбор-похода сил ЧФ на флотском полигоне под Феодосией свое мастерство демонстрировали морские пехотинцы. Среди главных действующих лиц - военнослужащие полка, которым командует полковник О. Росляков.

За несколько дней до высадки десанта БДК прибыли в район учений. Штормило так, что на берег смог выгрузить технику и личный состав только лишь "Николай Фильченков". Грузовик под завязку второй большой десантный корабль капитана 2 ранга О. Починова из-за погодных условий вынужден был произвести высадку бронетранспортеров и тяжелых грузовиков в порту Феодосия. Оттуда батальон морской пехоты майора Н. Цыбули совершил 100-километровый марш к месту расположения основных сил. На всем пути следования колонну сопровождали сотрудники ВАИ гарнизона и городская автоинспекция. Несмотря на то, что боевыми машинами управляло до 80 % новобранцев, имеющих за плечами курсы вождения



и минимальную практику, ночной маршбросок прошел успешно.

Все дни полевого выхода россияне соседствовали с морскими пехотинцами ВМСУ, в свободное время дружески общались друг с другом. Так получилось, что украинские моряки отмечали на полигоне восьмую годовщину со дня основания своей бригады и поздравить их приехали известные в республике творческие коллективы. Не удивительно, что среди почетных гостей на этом празднике были офицеры и матросы береговых войск Черноморского флота.

И вот наступил долгожданный день. По-

сле раннего завтрака и получения оружия десант погрузился на БДК и через час с небольшим серые громады кораблей растаяли в утренней дымке. Тем временем в район учений прибыл заместитель главнокомандующего ВМФ России адмирал М.Захаренко, командующий Черноморским флотом адмирал В.Комоедов, Главнокомандующий ВМС Украины адмирал М.Ежель и сопровождающие их лица. Адмиралы и офицеры осмотрели лагерь морских пехотинцев и направились к специально оборудованной смотровой площадке.

Утренняя тишина над ковром степных трав держалась недолго. Первыми путь десанту на побережье начали расчищать орудийные расчеты сторожевого корабля ЧФ "Пытливый" капитана 2 ранга О.Криворога. Вскоре на горизонте появились две серебристые точки и через несколько секунд обожженное огнем тактическое поле застонало от мощных разрывов бомб. Это ювелирно "работали" штурмовики СУ-24 морской авиации ЧФ. Над полигоном разыгралась настоящая степная "буря", сотканная из огня и металла.

Отряд больших десантных кораблей ЧФ в составе БДК-150, "Николай Фильченков", "Цезарь Куников" под общим руководством командира соединения надводных кораблей контр-адмирала В.Васюкова и БДК "Константин Ольшанский" ВМСУ на подходе к берегу открыли артиллерийский огонь по местам предполагаемого скопления "противника". Эффективно подавляли огневые точки и реактивные системы залпового огня.

Наступал новый этап боя. Для уничтожения боевого охранения обороняющихся и обеспечения группы разграждения с вертолетов высадилась десантно-штурмовая группа, а с транспортных самолетов Ан-26 морской авиации ЧФ парашютный десант, призванный воспрепятствовать выдвижению резерва "противника" и поддерживать огнем основной десант.

Авангард передового отряда воздушно-морского штурмового дивизиона блестяще справился со своей задачей. К земляным навалам на берег подошли БДК. Синхронно раскрываются створки ворот и опускаются аппарели, по которым на берег высаживается личный состав и бронетехника. Морские пехотинцы десантно-

штурмовых рот капитанов С.Лаханова, И.Каргашина, старшего лейтенанта А.Нечаева вступают в бой за завоевание плацдарма. Цепь из подвижных точек растянулась по полю почти на три километра.

На правом фланге совместно с моряками ЧФ "черные береты" ВМСУ. Украинцы впервые за несколько последних лет отрабатывают в рамках учений полномасштабные батальонные тактические учения. Плечом к плечу с ними развернулась сводная рота морской пехоты капитана А.Антонова. На левом фланге действует рота капитана П.Клименко. В разногосице автоматных и пулеметных очередей, глухих выстрелов гранатометов и СПГ тонет гул моторов бронетранспортеров, самоходных артиллерийских установок дивизиона подполковника А.Маклашова, батареи самоходок старшего лейтенанта А.Томилина. На побережье выходит минометная батарея капитана Е.Герасимова, противотанковые взводы. Более 60 еди-



ниц боевой техники за считанные минуты рассредоточиваются на огромном пространстве полигона. Основные силы десанта вступают в бой. Один за другим рушатся оборонительные рубежи врага. Через два часа суровая музыка боя затихает. Руководители учений удовлетворены действиями своих подчиненных, но окончательная оценка будет поставлена ими на подведении итогов учебного года.

Степь на побережье сегодня отдыхает. "Буря" прошла, и очень хочется надеяться, что она повторится в следующем году.

Капитан 2 ранга В. ИВАНОВ
(борт ГРПР "Москва")
Капитан-лейтенант
Н. ВОСКРЕСЕНСКИЙ



Андреевский флаг в бухте Сасебо

Это прекрасная бухта, в которой соседствуют по сути две военно-морские базы: японская и американская. Последняя отделена от соседей не только на суше, но и на воде - бонами. В городе развита судостроительная, химическая, стеклокерамическая промышленность; жители района традиционно занимаются выращиванием жемчуга.

Любой дальний поход, будь то "хождение за три моря" или всего за "одно", - событие волнующее, а по нынешним временам, когда флоту, по сути, и не на чем совершать дальние вояжи, вообще неординарное. Готовиться к походу в Японию на БПК "Адмирал Трибуц" начали загодя, а параллельно, как бы дублером, готовили и однотипный "Адмирал Пантелеев", уже знакомый японцам по прежним визитам. Командование все же остановилось на "Адмирале Трибуце", чему, надо думать, немало способствовал командир дивизии ракетных кораблей, куда входит и "Трибуц", капитан 1 ранга Е.Крайнов, решивший не упустить случая, чтобы совместить полезное с приятным: предоставить возможность личному составу хотя бы одного корабля из своей дивизии отдохнуть от монотонного стояния у причала, так сказать, сменить обстановку, и заодно поддерживать боевую готовность, проведя в море учения с настоящей, а не тренажерной стрельбой.

Окончательно БПК "Адмирал Трибуц" был готов к походу к пятнице 7 сентября. К тому времени было погружено все необходимое имущество, продукты, топливо, которое пришлось возить трое суток бензовозами. На флотский взгляд, внешний вид корабля далек от совершенства: как-никак, а после выхода из завода в 2000 г. БПК прошел около 5 тыс. миль, успешно отработал все боевые задачи 2001 г. и лишь после этого, с июля, приступил к непосредственной подготовке к визиту.

Народу на корабле - словно на пассажирском лайнере. Помимо того, что экипаж, может быть, впервые за долгие месяцы укомплектован "на все сто" - здесь немало и "гостей". К их числу я отношу и себя, а также: походный штаб и группу усиления от разных управлений ТОФ; более многочислен-

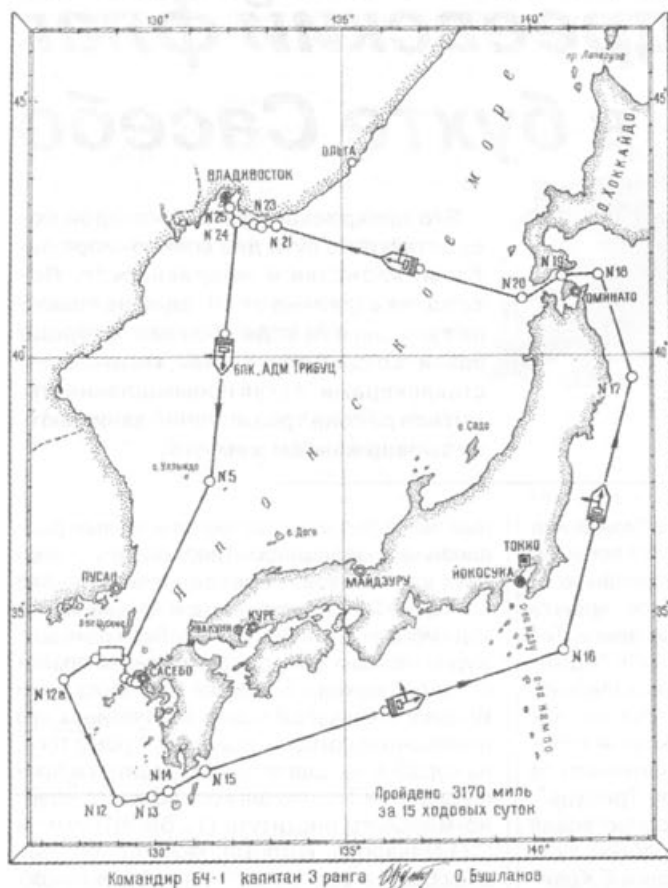
ный, чем предусматривается штатным расписанием, медицинский персонал; экипажи двух вертолетов; переводчиков; оркестр штаба ТОФ - непременно и весьма необходимого участника всех подобных походов; журналистов и даже представителей православной церкви - Епископа Приморского и Владивостокского Владыку Вениамина с его помощником отцом Кириллом. Кроме того, на корабле находились 40 курсантов и преподаватели Тихоокеанского высшего военно-морского института (ТОВВМИ) имени С.О.Макарова, которые, кажется, больше всех были рады представившейся возможности пройти практику на большом противолодочном корабле во время учебы да еще с заходом в Японию.

К вечеру поток машин к кораблю стихает, "Адмирал Трибуц" уходит в точку якорной стоянки в бухту Патрокл. Но корабль не спит: всю ночь продолжают какие-то мелкие работы, проверяются хозяйства - не забыто ли что-нибудь, идет отработка ходовой вахты, что весьма важно, так как за время длительных стоянок у пирса многие навыки просто забываются.



Капитан 1 ранга
С.Новиков

Командир корабля весь в заботах, уже не первую ночь спит урывками, но ему к трудностям не привыкать. Капитан 1 ранга Сергей Петрович Новиков, выпускник ТОВВМУ 1986 г., вся служба которого прошла на Дальнем Востоке, в 1996 г. окончил командирские классы, на бригаде был самым опытным старпомом, а в 1998 г. назначен командиром БПК "Адмирал Трибуц". Он



Командир БЧ-1 капитан 3 ранга *О. Башланов*

участник пяти дальних походов. На вопрос о ходе подготовки к походу Новиков поведал, что в реальность похода корабля с визитом мало кто верил: он не раз планировался, но "Адмирала Трибуца" в последний момент заменяли другим кораблем. Надо отметить, однако, что этот БПК к выходу в океан готовить было труднее, чем другие корабли бригады, особенно в техническом плане, БПК после заводского ремонта "доводился до ума" у родного 33-го причала Владивостока с участием, конечно, и представителей промышленности, но одно дело - работать в заводе, другое - у пирса, когда за каждой деталью приходится куда-то ездить, теряя время. Тем не менее, командир дивизии настоял, чтобы в поход ушел именно "Адмирал Трибуц", иначе ему грозила медленная смерть у пирса. И у командира, и у экипажа альтернативы не осталось. Корабль весной успешно сдал вторую задачу, выполнил артиллерийские и торпедные стрельбы, другие боевые упражнения, в том числе поиск и слежение за подводной лодкой условного противника. Затем подготовка перешла в техническую плоскость, за ней последовало участие в параде, сбор-поход с выполнением всего комплекса задач по боевому предназначению корабля, и у людей появился профессиональный интерес к

службе, в намечаемый поход поверили.

Работы было много, времени хронически не хватало, но экипаж старался как мог, помогали вся дивизия и бригада. Так, заместитель командира дивизии по эмч капитан 2 ранга В. Долганов оказывал помощь в решении технических проблем. Из членов команды можно выделить командира батареи старшего лейтенанта Г. Петровского, занимавшегося ремонтом ракетного комплекса, старшину команды БЧ-2 старшего мичмана Н. Карпла, старшего инженера БЧ-7 капитан-лейтенанта М. Захарова, старшину команды БЧ-4 старшего мичмана Ю. Суржика, командира машинной группы БЧ-5 старшего лейтенанта И. Демидова. Именно на таких офицерах и мичманах держится экипаж. Наверное, никто не хотел ударить в грязь лицом в этом походе - ведь в расцвете своей "ходовой славы" БПК "Адмирал Трибуц" находился на боевой службе в

Персидском заливе в 1993 г.

Субботнее утро 8 сентября выдалось теплым и солнечным. На корабль прибыл начальник штаба флота вице-адмирал Виктор Дмитриевич Федоров. "Сыграно" долгожданное приготовление к бою и походу, и в 11.30 корабль наконец снялся с якоря. Скорость вполне приличная (если учесть необходимость экономить топливо) - 10 узлов, очертания родного берега постепенно тают вдаль, пока вообще не исчезают за синей дымкой. Прикомандированным, за исключением представителей штаба, большей частью делать нечего, команда же трудится всю: идет отработка корабельных расписаний, ходовой вахты, где-то что-то еще подкрашивают и подправляют. Курсанты заступают на штурманскую вахту - будем надеяться, что не заблудимся. Хотя Японское море в этих местах пустынно, но к вечеру и ночью, дважды, встречаются скопления рыболовецких судов - это ловцы кальмаров "трудятся" в нашей экономической зоне. Впрочем, браконьерствуют здесь все, кому не лень. У российской рыбоохраны и пограничников не хватает ни сил, ни средств, чтобы вести с ними эффективную борьбу.

Маршрут нашего перехода пролегает по акватории Японского моря, через восточную часть Корейского пролива, мимо о-ва Цуси-

мелководию Кюсю, на северо-западе которого находится бухта Сасебо.

Жизнь на корабле идет своим порядком. Командир корабля и второй командир на походе капитан 1 ранга Носатов Александр Михайлович (вообще-то он командует эсминцем "Быстрый", но, пока тот стоит в застое, командование дивизии с целью практики назначило его вторым командиром на БПК) проверяют все механизмы и оборудование, в том числе и радиолокационные средства. После включения РЛС "Фрегат", как старые добрые времена в небе появился самолет японской базовой патрульной авиации (БПА) "Орион", облетел наш корабль со всех сторон и ушел, как когда-то птеродактили, в сторону моря.

А мы тем временем приближаемся к точке в Цусимском проливе, где предусмотрена церемония отдания воинских почестей погибшим русским морякам. Экипаж корабля построен по "большому сбору" на вертолетной площадке. Церемония началась с речи вице-адмирала Виктора Дмитриевича Федорова, посвященной памяти русских моряков, принимавших участие в тяжелом бою 27-28 мая 1905 г.

Хотя вроде бы все о Цусимском сражении мы знаем еще со школьной скамьи, думаю, не лишне будет здесь напомнить, как разворачивались события.

В сражении со стороны России приняли участие 2-я Тихоокеанская эскадра и 1-й отряд 3-й русской Тихоокеанской эскадры под общим командованием вице-адмирала З.П.Рожественского, прибывшие с Балтийского моря на Дальний Восток для усиления 3-й Тихоокеанской эскадры. 220 дней длился переход с Балтики, что уже само по себе было выдающимся событием, ибо история флотов не знала другого подобного похода столь большого соединения военных кораблей.

В самом начале сражения противником были выведены из строя эскадренные броненосцы "Князь Суворов" - флагман эскадры - и "Ослябя". Когда к разрушенному снарядами "Князю Суворову" подошел на выросту миноносец "Буйный", оставшиеся в живых офицеры и матросы попросили командира миноносца отойти от борта. Никто из них даже не подумал о том, чтобы спастись. Отважные моряки погибли вместе с родным кораблем, до последнего момента отражая атаки японцев. На эскадренном броненосце "Сысой Великий" во время боя был затоплен погреб с боеприпасами. Матросы по очереди ныряли в холодную воду и подавали снаряды к орудиям.

В документах о Цусимском сражении названы подвиги сотен русских моряков. И в наши дни истории продолжают находить

свидетельства и имена ранее не известных героев. Русские матросы в разгар боя, рискуя жизнью, исправляли повреждения, поднимали и водружали на место сбитые флаги кораблей, защищали и спасали командиров и товарищей, до последней возможности оказывали упорное сопротивление врагу, оставались на гибнущих кораблях, предпочитая смерть позорному плену. Честь и слава вам, русские моряки, погибшие в том неравном бою... Да, эскадра потерпела поражение. Но в этом нет вины российских моряков, самоотверженно сражавшихся с более сильным врагом и нанеших ему немалый урон.

... Вот "Адмирал Трибуц" в условной точке Цусимского боя. В плеске волн - дыхание истории, обращение к нам, нынешним защитникам Родины, так же достойно служить своему Отечеству, не щадя крови и самой жизни, как это делали наши далекие предки.

Экипаж обнажает головы и преклоняет колени, исполняется божественная литургия. Приспущен флаг, памятный венок опущен на воду. Вслед за ним Владыка Вениамин бросает за борт горсть родной российской земли, оркестр исполняет гимн России. В это время салютное орудие производит семь выстрелов, затем флаг поднимают до места. Этот торжественный церемониал долго будет помниться всем участникам похода.

11 сентября в 03.37 по местному времени входим в территориальные воды Японии. Далее уже в сопровождении эскадренного миноносца морских сил самообороны (МССО) Японии "Кирисамэ" следуем до точки производства салюта наций. Через четыре часа, в семь утра, мы в этой точке - и с борта БПК "Адмирал Трибуц" гремит 21 залп. Ответный традиционный салют ввиду отсутствия береговой батареи заменен столькими же залпами с эсминца "Симакадзе", лежащего в дрейфе. Затем на борт поднимаются лоцман, военно-морской и военно-воздушный атташе при российском посольстве в Японии полковник Е.Тарасов и генконсул - заведующий консульским отделом посольства РФ в Японии В.Пушков. Пока знакомимся, "Адмирал Трибуц", следуя под лоцманской проводкой за "Кирисамэ", потихоньку движется в порт Сасебо.

Фарватер извилистый, на берегу - живо-



**Епископ Приморский
и Владивостокский
Владыка Вениамин**

писные зеленые холмы, здесь и там аккуратные строения в японском стиле, ухоженные причалы, дороги, висячие мосты.

Залив Сасебо вдается в западный берег о-ва Кюсю в 9 милях к юго-востоку от южного входа в пролив Хирадо и соединен с Восточно-Китайским морем узким и коротким проливом. Непосредственно в залив ведет фарватер длиной 2,5 мили и шириной 2-3 кабельтовых, на подходах к нему множество островов.

Здесь хотелось бы сделать краткий экскурс в историю. Год открытия Японии европейцами, как утверждают историки, до сих пор точно не определен. Согласно японским летописям, первое иностранное судно появилось у берегов Страны восходящего солнца в 1530 г. на о-ве Сикоку; другое предание гласит, что первые иностранцы были замечены у берегов о-ва Танагасима в октябре 1543 г., а летопись японских императоров утверждает, что знакомство островитян с "южными варварами", т.е. с европейцами, произошло не ранее 1551 г., естественно, в европейском летоисчислении. До 1639 г. в стране распространялась католическая религия, затем все иноземцы были изгнаны, кроме китайцев, корейцев и голландцев. Как бы то ни было, последним удалось здесь закрепиться, благодаря чему сведения о Японии в течение более чем 200-летнего периода ее замкнутости (1640-1853 гг.) все-таки доходили до Европы, и, в частности, до России.

Считается, что "открытие" Японии русскими моряками произошло в сентябре 1804 г. в ходе первой русской кругосветной экспедиции И.Ф.Крузенштерна 1803-1806 гг. на кораблях "Надежда" и "Нева". Парусным шлюпом "Нева" командовал Ю.Ф.Лисянский, а шхуной "Надежда" - Н.П.Резанов, один из учредителей Российско-Американской компании и инициатор первой русской кругосветки. Тогда "Надежда", подойдя к порту Нагасаки, а это рядом с Сасебо, произвела выстрел из орудия, после чего появилось японское судно с вежливыми чиновниками: они провели корабль к самому входу в бухту, где просили отдать якорь и из пушек больше не стрелять...

Японский императорский военно-морской флот был оформлен и организован в 1869-1870 гг. Но состав его определился только в 1872 г. Это связано с первыми военными экспедициями: формозская - 1873 г., корейская - 1875 г. и так далее.

В 1873 г. была учреждена морская коллегия в Токио. К 1873 г. также относится создание 5 морских округов: 1-й находился в Иокогаме, 2-й - в Куре, 3-й - в Сасебо, 4-й - в Майзуру, 5-й - в Муроране.

Эти округа еще назывались морскими

станциями - чинь-юфу. Здесь создавались верфи, артиллерийские склады (арсеналы), шло снабжение провиантом.

Так что возникновение военно-морской базы в Сасебо следует отнести к 1873 г. Впоследствии она развивалась и стала главной базой в Японском море.

Российские военные и торговые суда могли посещать, начиная с 1855 г., порты Симоды, Хакодате, Нагасаки. С 1858 г. разрешение распространилось на Осаку, Иокогаму, Токийский залив - Иокоосу, Кавасаки. Но никогда, подчеркиваю, НИКОГДА, не позволялся заход в Сасебо. Были случаи, когда русские офицеры, переодевшись в гражданское платье, выезжали, как бы на экскурсию, в Сасебо, но их возвращали с полдороги. Только во время вероломных арестов русских пароходов (например, "Екатеринослав", под командованием капитана 2 ранга Г.Селецкого, 24 января 1904 г. у Цусимы), японцы отводили суда в Сасебо, где и происходило первое знакомство русских моряков с главной ВМБ Японии.

И вот теперь впервые боевой российский корабль "Адмирал Трибуц" "открывает" порт Сасебо.

Стоит прекрасная сентябрьская пора - лучшее время года в этих местах, - небо и море спорят друг с другом, кто красивее. радушно встречают гостей вежливые японцы, и даже из пушек сегодня стрелять можно - ныне это дань взаимного уважения.

В небе появились вертолеты, по всей видимости, с операторами различных телевизионных компаний и снимают нашу швартовку правым бортом к пирсу с совсем неморским названием "Танго-1", принадлежащему японской военно-морской базе Сасебо. На противоположной стороне пирса ошвартован эсминец "Кирисамэ" - корабль-хозяин, на мостике которого красуется транспарант на русском языке: "Добро пожаловать в Японию". И совсем рядом, по нашему левому борту, уже американская ВМБ. У стенки стоят два корабля под звездно-полосатым флагом. Там, разумеется, знают о нашем приходе, но, судя по всему, относятся к этому совершенно равнодушно. В конце концов - мы же не их гости.

... На пирсе выстроены японский почетный караул и оркестр. Здесь же - посол РФ в Японии А.Панов, комендант военно-морского района (ВМР) Сасебо вице-адмирал Кацуяма Хираку, командующий 2-й эскадрой флотилией контр-адмирал Хонда Хиротака, вице-адмирал в отставке Ямадзакэ Микато, адмирал в отставке Фудзита Косей, мэр г.Сасебо Мацутасэ Акира и председатель торгово-промышленной палаты Цудзи Йозо.

После приветственных речей вице-адмирала В.Федорова и мэра Сасебо Мацутасэ

наша официальная делегация открывается с визитом вежливости в штаб ВМФ Сасебо. Здесь также построен почетный караул и звучат национальные гимны России и Японии; главы делегаций выражают надежду на расширение двустороннего военного сотрудничества и обмениваются официальными подарками. Мы преподносим японцам картину с изображением БПК "Адмирал Трибуц", красочно иллюстрированные книги о Владивостоке, национальные сувениры. За этим последовал еще целый ряд протокольных визитов. Наш корабль посещали должностные лица города и представители средств массовой информации.

Нельзя не сказать об одном весьма необычном происшествии, имевшем место в первый день нашего визита: на борту "Адмирала Трибуца" состоялось бракосочетание. Генконсул - заведующий консульским отделом Посольства РФ в Японии В. Пушков зарегистрировал брак начальника отдела ПШ ВМФ капитана 1 ранга Андрея Шалыгина и доктора медицинских наук Ольги Федосеевой, уже несколько лет работающей в Медицинском реабилитационном центре столицы Японии. Самое удивительное, что Андрей познакомился с Ольгой по Интернету, а впервые увиделись они здесь, на пирсе "Танго-1". По Интернету же была достигнута и договоренность о регистрации брака на борту российского корабля, естественно, без ведома МИД России и Посольства РФ в Японии. Помнится, как Андрей волновался: приедет ли Ольга из Токио (все-таки не близко), узнают ли они друг друга? Но все обошлось. Владыка Вениамин венчание провести не мог, но пожелал молодым долгой и дружной совместной жизни и взял с них слово, что в России они обязательно обвенчаются.

В ходе протокольной части визита на БПК от имени вице-адмирала В. Федорова был дан официальный обед, на котором присутствовал чрезвычайный и полномочный посол РФ в Японии А. Панов, власти г. Сасебо, эквивалентный состав военно-морского района Сасебо и 2-й флотилии эскадренных миноносцев.

Особое место в протокольных визитах заняло посещение морского музея города, где в торжественной обстановке начальник штаба ТОФ передал музею в качестве экспоната форму адмирала М. Захаренко, командовавшего флотом в недалеком прошлом, его портрет, стенд со знаками различия офицеров ВМФ РФ и две книги: "Ордена и медали СССР" и "Морской устав Петра Первого". Сам музей представляет собой семиплечное здание, в котором тщательно собраны экспонаты о деятельности японцев, связанной с морем. Особое внимание при-

влекает экспозиция макетов всех поименованных кораблей и судов, построенных в Японии.

В этот же день вечером на борту эсминца "Кирисамэ" состоялся прием от имени вице-адмирала Кацуяма, где подавалась и японская водка саке (крепостью 18 градусов), которую разливал виночерпий из бочонка в

специальные квадратные деревянные стаканчики (на которые потом участники приема собирали автографы присутствовавших), и экзотические японские блюда, часть из которых была приго-



**Капитан 1 ранга
А. Шалугин и
О. Федосеева. Первая
"очная" встреча**

товлена коками здесь же, на юте эскадренного миноносца. Большинство приглашенных пытались кушать палочками; оказывается, это не очень трудно, но необходим определенный навык. Столы изобиловали различными приправами и морепродуктами. Общение членов экипажей в неформальной обстановке выявило много общего в жизни и служебной деятельности морских офицеров России и Японии. Вместе с тем командир эсминца "Кирисамэ" Икарияма Такэо удивлялся молодости наших командиров кораблей: ведь у них средний командирский возраст 45-50 лет. Он сам стал командиром в 48 лет, а на "Кирисамэ" в должности около полугода, хотя за это время под его командованием корабль выполнил весь комплекс боевых задач по предназначению, осуществив ракетные, торпедные и артиллерийские стрельбы 5 раз. Кстати, получает командир японского миноносца более 5 тысяч долларов в месяц.

Впрочем, по их меркам, это, возможно, не так уж и много, если учесть, что при высоком уровне жизни в Японии цены у них также очень высоки (к слову, их знаменитая электроника дешевле во Владивостоке, чем в Нагасаки).

На следующий день, 12 сентяб-



Эсминец "Кирисамэ"

ря, наша делегация совершила поездку в Нагасаки. Это немногим более полутора часов езды (80 км) по прекрасному шоссе.



Русский парусник "Надежда" на рейде Нагасаки

Холмы, маленькие долины и поймы рек аккуратно засажены плодовыми деревьями и тщательно ухожены. Дорога на всем протяжении двухполосная, опасные участки, где



могут во время дождей быть оползни, забетонированы и покрашены в зелено-серый цвет, особенно крутых подъемов и спусков нет

благодаря изобилию мостов и эстакад. Что касается интенсивности движения - оно совершенно спокойное, непривычно лишь, что ехать приходится по левой стороне: так и хочется поправить водителя.

И вот мы в Нагасаки.

Нагасаки и Хиросима... Наверное, эти два японских города, первыми испытавшие на себе последствия ядерной войны, знает в мире каждый взрослый человек. Ныне Нагасаки - это большой портовый город, крупнейший центр судостроения, металлургической и пищевой промышленности, военноморской арсенал. Здесь уцелели архитектурные памятники XVI - XVII веков, синтоистское святилище Сува, буддийские храмовые

ансамбли, а также русское кладбище, на котором похоронены русские моряки, умершие в Японии в плену после Цусимского сражения. Здесь находится и памятник погибшим героям. Естественно, наша делегация в первую очередь посетила это кладбище.

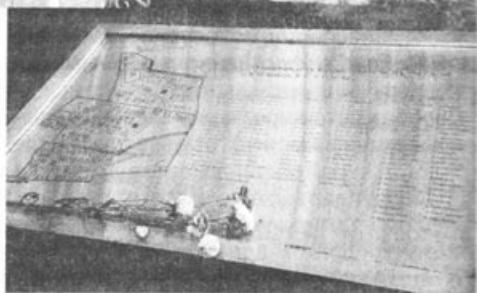
К памятнику был возложен венок и живые цветы. В кладбищенской часовне Владыка Вениамин и протоиерей Николай Коцюба, настоятель Русского подворья русской православной церкви в Токио, отслужили панихиду по усопшим.

Кладбище выглядит очень ухоженным, но чувствуется, что посещают его мало, так как специально для нас открывали калитку, ключ от которой хранится у настоятеля соседнего японского храма. Присмотр за кладбищем осуществляется под руководством историка-краеведа господина Х.Мацутака, председателя Ассоциации японо-русской дружбы. Интересная деталь: у выхода с кладбища мы встретили пожилого человека - бывшего камикадзе (как нам объяснили), ему около 90 лет, он помнит еще Вторую мировую войну и сожалеет, что не пришлось выполнить свое божественное предназначение.

Останавливались мы в Нагасаки и у дома-музея, где размещалось посольство Резанова. Побывала наша делегация и в Парке мира, и в Музее атомной бомбардировки. В парке был возложен венок к монументу, установленному в эпицентре взрыва американской атомной бомбы. Здесь большое количество памятников, посвященных этой

страшной трагедии. Не менее впечатляют и экспонаты Музея атомной бомбардировки, их сотни: фотографии, слайды, видеофиль-

Русское кладбище в Нагасаки



мы, различные действующие макеты. Имеется даже глобус с указанием мест всех ядерных взрывов на Земле.

В этот же день мы узнали о трагедии, постигшей США 11 сентября. В связи с терро-

эстетическими актами силы самообороны Японии были переведены в повышенную степень боевой готовности; это, естественно, коснулось и американской базы в Сасебо, там был ужесточен пропускной режим. Американские морские пехотинцы на КПП тщательно проверяли все вносимые на территорию базы свертки, пакеты и сумки. Поэтому были отменены и посещения жителей города нашего корабля. Да и вечерний прием на борту от имени командира похода вице-адмирала В. Федорова был проведен только для японских моряков, без участия городской администрации и гражданских властей. Тем не менее запланированные товарищеские встречи по волейболу между командами ТОВВМИ, эсминца "Асагири" и БПК "Адмирал Трибуц" все же состоялись. А в оставшиеся два дня визита мы побывали на берегу, посетили Нагасаки, купив на память сувениры.

В последний день визита на центральной площади Сасебо состоялся концерт оркестров ВМР Сасебо и штаба ТОФ. Наш знаменитый флотский оркестр участвовал во всех дальних океанских походах к берегам Африки, Индии, Северной и Южной Америки, Канады, Южной Кореи, Японии и Китая. Нынешний руководитель и дирижер оркестра подполковник К. Селиванов, кажется, знает мелодии всех народов мира, чем сразу покорил сердца местных жителей.

И в последний день наши музыканты показали высокий класс при исполнении как русских, так и японских мелодий. Многочисленная аудитория то и дело взрывалась аплодисментами. В походе музыканты тоже не сидели без дела: вертолетная площадка стала своеобразным концертным залом под открытым небом, и все мы были чрезвычайно благодарны им за это.

А к вечеру, словно по заказу, пошел сильный дождь (говорят, это к счастью), который словно бы смыл с нас усталость и напряжение этих дней. Завтра - домой. Утром 15 сентября БПК "Адмирал Трибуц" покинул гостеприимную японскую гавань. Нам еще предстояло провести совместно с японскими морскими силами самообороны учения по оказанию помощи кораблю, терпящему бедствие. Поэтому вместе с "Адмиралом Трибуцем" в море ушли тральщик "Иешима", эсминец "Асагири" и "Кирисамэ". Руководителем учений являлся командующий 2-й флотилией эскадрных сил МССО Японии контр-адмирал Хиротака Хонда, представителем от штаба ТОФ был назначен начальник управления поисковых и аварийно-спасательных работ (УПАСР) капитан 1 ранга В. Воробьев.

В час дня 15 сентября корабли-участники заняли назначенный район, японские корабли

ли расположились в 5 милях к северу и югу от "Адмирала Трибуца". В строю фронта корабли начали движение со скоростью 18 узлов в предполагаемую точку условной аварии судна. В 13.20 японские самолеты "Орион" и поисково-спасательный U-125 заняли позиции в 100 милях к югу от места предполагаемой аварии. В 13.30 с тральщика "Иешима" (имитатор судна, нуждающегося в помощи) поступил сигнал бедствия. В 14.00 самолеты и вертолет обнаружили терпящее бедствие судно и осуществили наведение на него кораблей и вертолетов. БПК "Адмирал Трибуц", получив информацию от эсминца "Асагири" о месте аварийного объекта, в 14.10 направил к нему свой вертолет Ка-27пс с задачей снять раненых с борта. "Раненый" был один - манекен на баке "Иешимы", которого с помощью спасателя и предстояло поднять на борт вертолета. В 14.20 вертолеты "Си Хок-2" и наш Ка-27пс прибыли к аварийному объекту, но из-за ухудшения погоды руководитель учения заменил снятие раненых с аварийного объекта проведением зависания над морем на высоте 30 метров. При этом спасатель должен был опуститься на лебедке к воде в точках, обозначенных дымовыми шашками, и поднять их, что и было выполнено обеими сторонами. Так, наш Ка-27пс, пилотируемый командиром отряда майором В. Ковальчуком и штурманом майором Ю. Иллатьевым (оба специалисты 2-го класса, имеющие налет более 700 ч и совершившие более 150 посадок на корабль), эффектно завис на заданной высоте, опустил фельдшера-спасателя прапорщика Р. Хамитова в воду, который и поднял дымовую шашку. После этого все три корабля приблизились к аварийному судну на 100-200 м и начали на нем "тушить" условный пожар.

В этот же день были проведены еще два совместных учения - по связи и маневрированию. Командиры кораблей быстро нашли общий язык по средствам радиосвязи, да и при маневрировании не уступали друг другу в мастерстве. Думается, что совместное участие в подобных учениях послужит дальнейшему улучшению взаимопонимания и доверия между японскими и российскими моряками.

Вот теперь, после учений - уже окончательно домой. Маршрут из Сасебо во Владивосток штурман проложил по южной части Корейского пролива, по акватории Филиппинского моря, вдоль южного и западного берегов о-ва Хонсю, через пролив Цугару и северо-западную часть Японского моря. Нам предстоял нелегкий пятисуточный переход (с отработкой боевых упражнений). И чем южнее уходил корабль, тем больше люди, уже привыкшие к осенней прохла-

де, страдали от жары. Температура внутри корабля нередко превышала 50 градусов, а три холодильники, к сожалению, не работали. И вот в этих условиях, когда и бывалому моряку не сладко, хорошо проявили себя курсанты ТОВВМИ. Практика в море для них ныне редкость, поэтому участие в походе можно приравнять к самому большому поощрению. За время похода каждый курсант отстоял 13-15 штурманских вахт, от 6 до 18 раз продублировал вахтенного офицера, решил до десятка астрономических задач. Впервые в условиях корабля они определяли поправки компасов, решали задачи тактического маневрирования, учились писать и передавать телеграммы, набирать радиоданные на сутки. А сопровождавший своих питомцев заместитель начальника кафедры кораблеводства капитан 1 ранга В. Тищенко передал им столько знаний и практических навыков, что "переваривать" полученные сведения хватит ребятам до лейтенантских погон. Кстати, на корабле будущие лейтенанты были не только заняты практикой по своей специальности, но и изучили корабль, как говорится, от киля до клотика. К концу похода курсанты начали осознавать истинную меру своего предназначения. И - может, это кому-то и покажется странным - среди всей этой напряженной работы молодежь находила время для общения с Владикой Вениамином и отцом Кириллом, в результате чего многие прошли обряд крещения: всего были крещены 90 человек, в том числе одна женщина из состава оркестра штаба ТОФ.

Лично я на корабле больше всего люблю ночное время. Закончится дневная суета, личный состав отдыхает, так что самое время собраться на ходовом мостике, обсудить дела насущные. В неспешных беседах с Е. Крайновым, С. Новиковым, А. Носатовым, другими офицерами выявляется, сколь глубоко переживают люди за судьбу российского флота. Сегодня, по словам Евгения Викторовича Крайнова, командирам кораблей на ТОФе не хватает элементарной морской практики. Так, командование дивизии хотело провести сборы командиров кораблей на выходе в море, для чего требовалось около 300 т топлива, но достать их не удалось. Как альтернативный вариант можно, конечно, использовать компьютерное обучение, уже применяемое при подготовке капитанов торговых судов, но и здесь нужны определенные затраты. Еще проблема, уже сугубо дальневосточная: стоящие в заводе миноносцы "Быстрый" и "Бурный", почти отремонтированные, так и не смогут войти в строй действующих кораблей, пока из Санкт-Петербурга не будут получены паропроводы. Так, может быть, и без паропроводов есть смысл вывести эсминцы из за-

вода и пока отрабатывать их организацию на 33-м причале во Владивостоке в составе соединения противолодочных кораблей?

Еще одна командирская забота. Нехватка топлива не просто снижает боеготовность: пустые цистерны ржавеют, что впоследствии сказывается на качестве топлива.

Много трудностей вызывает и отрыв кораблей соединения от штаба флотилии. В современных условиях в г. Фокино за 120 км не наездишься, так что было бы, наверное, целесообразно сформировать соединение кораблей флотского подчинения с базированием в главной базе Тихоокеанского флота, (ПЛК постоянно базируются на 33-м причале). В общем, проблем немало...

Из запланированных учений осталось выполнить артиллерийские стрельбы по морской и воздушной целям. Подготовкой к ним занялись с раннего утра 18 сентября. Основная работа легла на БЧ-2. События разворачивались так. Сначала был произведен инструктаж контролеров и групп записи, еще раз приняты от них зачеты; затем командир батареи универсального калибра (БУК) лейтенант В. Ткачев - недавний выпускник Калининградского ВМИ, получил последние указания и напутствия. Кстати, лейтенант, после выпуска назначенный на ракетно-техническую базу, сам добился перевода на ходовой корабль, быстро освоил матчасть, сдал зачеты и довольно успешно отстрелялся во время сбор-похода в августе 2001 г.

Сигнал учебной тревоги, хотя его и ждешь, всегда раздается неожиданно. Следуют быстрые доклады о готовности: все в порядке, посторонних целей в районе стрельб не наблюдается. В это время боцман команда готовит надувной уголкового отражателя для проведения подготовительной стрельбы по морской цели. Командир дает "добро" на заряджание артиллерийской установки. Последний, тщательный осмотр района стрельбы - и звучит долгожданная команда: "Командиру БЧ-2, право 50, дистанция 40 кбт, пристрелять фиктивный морской репер". Раздаются оружейные залпы, но только из второй башни. В чем дело? В первой не загорелось табло готовности артиллерийской установки. Расчет АУ во главе со старшиной команды старшим мичманом В. Мосеенковым занялся было ремонтом, но безуспешно. Оказалось, что установку недавно ремонтировали силами промышленности, но она полную проверку не проходила и в ходе боевой подготовки после 54 выстрелов вышла из строя. Конечно, невелика беда - выход из строя одной артиллерийской установки в мирное время. Ну а если это произойдет при иных обстоятельствах? Вот в подобных вроде бы мелких фактах, как в капле воды, отражается вся боевая готовность флота. И снова возникают

важные русские вопросы: кто виноват, что делать?

А корабль между тем лег на боевой курс; на ходовом мостике никакого ажиотажа, нормальная рабочая обстановка. Наконец, следует доклад, что цель обнаружена и "Бис" ее сопровождает. Контролеры дают добро на ведение огня.

Работает, конечно, только вторая башня. Со стороны можно подумать: русские экономят снаряды. Командир батареи производил пристрелку и переходит на поражение цели. Первые снаряды ложатся рядом с надземным угловым отражателем, затем следует целеуказание артиллерии АК-630 на стрельбу от визирной колонки. Третья очередь оказывается самой удачной: несколько снарядов попадают в уголок, он сразу западает и начинает тонуть.

Вторая часть учения - выполнение комплекса противолодочных задач с использованием вертолета Ка-25пл, радиогидроакустических буев и корабельного гидроакустического комплекса. Опытные летчики, командир отряда подполковник А. Щукин (летчик 1-го класса, налет более 1600 ч и более 300 посадок на корабль) и штурман отряда майор А. Подопригора (штурман 1-го класса, налет более 1100 ч, более 150 посадок на корабль) в кратчайшее время после полета выставили линию из восемнадцати БПБ, донесли на корабль, отработали зависание с опускаемой гидроакустической станцией, прослушали подводные шумы, зафиксировали шумы от БПК и были готовы выславать данные по обнаруженной ПЛ на корабль, который мог в любой момент нанести удар по подводному противнику, разумеется, условному.

Во второй полетной смене использовался поисково-спасательный вертолет Ка-27пс. С разрешения командира дивизии был произведен облет корабля и его фотосъемка с различных ракурсов. Вечернее время тоже было заполнено до отказа. Корабль произвел стрельбу по постановке пассивных помех, а по одной из выставленных ложных целей отлично отстрелялся АК-630 правого борта. Все стрельбы проводились на тактическом фоне.

13 сентября, хотя погода и начала портиться, продолжались стрельбы по морской цели, отрабатывался весь комплекс противолодочных и поисково-спасательных задач.

Во второй половине дня посвежело еще больше, брызги стали перелетать через вторую башню и даже достигать ходового моста. Тайфун, что уже вторые сутки шел задонку за нами со скоростью 15 узлов (при наших 10), начал "цеплять" нас своим крылом. По рекомендации ГШ ВМФ и КП ТОФ скорость увеличили до 15 узлов, чтобы уклонить-

ся от тайфуна, но топлива было в обрез, и руководство походом приняло решение идти прежним курсом и с привычной скоростью. Вскоре мы подошли к долгожданному Цугару - Сангарскому проливу между овами Хонсю и Хоккайдо, что соединяет Японское море и Тихий океан. Протяженность его - 55 миль, ширина у западного входа между мысами Ома и Спокуби - 10 миль, в центральной части - 30 миль. Вокруг снуют множество рыбацких судов. Встречное течение снижает скорость корабля более чем на 3 узла. Вместе с тем есть и приятное: появился почетный эскорт - фрегат "Юбари", а в небе - вертолет "Си-Кинг" и самолет БПА "Орион". Фрегат сопровождал нас через весь пролив, находясь справа на кормовых курсовых углах в дистанции 15-20 кабельтовых. После прохода нами самой узкой части пролива фрегат пожелал нам счастливого пути и повернул на обратный курс.

Тайфун нас не догнал, но Японское море все же встретило совсем неласково. Волнение 3-4 балла, довольно сильная качка, от чего, надо сознаться, уже все мы изрядно поотвыкли. Труднее всего прикомандированным, особенно курсантам и музыкантам. От постоянной качки взболталась питьевая вода в цистернах, из кранов течет коричневая жидкость, не пригодная даже для умывания. Подключили вторую цистерну, в которой еще не успела образоваться ржавчина, и на камбуз пошла чистая вода. Экипаж, хоть и с опозданием, но был накормлен обильно и сытно.

После обеда - никакого отдыха. Сергей Петрович Новиков решил максимально использовать время перехода для тренировок экипажа. Десантный взвод и расчеты по противоподводно-диверсионной обороне корабля отрабатывают выполнение стрелковых упражнений из штатного оружия, вертолетчики уже готовятся к перелету и в 19.00 один за другим уходят к еще не видимой, но уже близкой родной Приморской земле, в Николаевку.

В последние часы похода все готовятся к предстоящему докованию и выгрузке боезапаса. Поздно вечером встаем на якорь в бухте Патрокл, а утром элегантно швартуемся на свое место у 33-го причала в бухте Золотой Рог. Вот мы и дома.

Командующий флотом вице-адмирал Геннадий Александрович Сучков приветствует экипаж, поздравляет всех с успешным выполнением боевой задачи, а командиру "Адмирала Трибуца" вручает традиционного жареного поросенка.

Капитан 1 ранга В. ОСТАПЕНКО
Владивосток - Сасебо - Владивосток
Фото автора и В. Гузанова

РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ КОРАБЕЛЬНЫХ ИНЖЕНЕРОВ



Авторы статьи о роли и значении корабельных инженеров на этапе возрождения Военно-Морского Флота России ставят своей целью исследование и обобщение опыта решения инженерно-технических задач на кораблях флота за период с 50-х годов прошлого столетия до настоящего времени и выработку предложений по совершенствованию электро-механической службы на флоте, живучести кораблей и подготовки их экипажей к борьбе за живучесть. Мнение авторов не является бесспорным. Наоборот, точка зрения, изложенная авторами, призывает к открытой дискуссии всех неравнодушных к будущему Военно-Морского Флота России по одному из проблемных и очень важных направлений становления флота. Уроки прошедшего столетия, в котором был создан мощный океанский Военно-Морской Флот СССР, должны быть в полной мере учтены сегодня при создании и освоении новых кораблей XXI века.

Сорок лет назад было положено начало созданию поколения боевых надводных кораблей с новым типом энергетической установки - всережимной газотурбинной установкой корабля проекта 61. В 1961 г. впервые вышел в море на ходовые испытания механической установки головной корабль этого проекта СКР-25, сторожевой корабль противолодочной и противовоздушной обороны, получивший затем название "Комсомолец Украины". В настоящее время из многочисленной серии кораблей данного проекта в составе ВМФ РФ осталось только два.

Наряду с газотурбинным кораблем был создан ракетный крейсер проекта 58 с паросиловой энергетической установкой с высоконапорными котлами.

Несмотря на ряд различий, у этих кораблей было одно общее: это были принципиально новые корабли - носители ракетного оружия.

Основы корабельной организации кораблей проектов 58 и 61 создавались на базе Корабельного устава ВМФ (КУ-59), введенного в действие в 1959 г. Прототипом организации корабля 61 стала организация эсминца проекта 56 (корабля, созданного в первое послевоенное десятилетие), согласно которой предусматривалось пять боевых частей и четыре службы. Но оснащение корабля проекта 61 ракетным оружием сразу

внесло в корабельную организацию принципиальные коррективы: БЧ-2 стала именоваться не артиллерийской, а ракетно-артиллерийской, и в ней наряду с радиотехнической службой (РТС) были введены новые должности инженеров БЧ-2 и РТС с правами заместителей командира БЧ-2 и начальника РТС. Это, на первый взгляд незаметное решение, стало знаковым.

На надводных кораблях нового поколения, кроме оснащения их ракетным оружием, произошли качественные изменения и в конструктивном исполнении, техническом оснащении и обеспечении живучести. Они сводились, в основном, к следующему:

1. Неизмеримо возросла мощность энергетических установок (ЭУ) (до 45000 л.с. в одном эшелоне). На кораблях внедрялись принципиально новые типы ЭУ с высокой степенью автоматизации управления и контроля и созданные на базе достижений в электронике современные системы автоматического управления (САУ).

2. Необходимость достижения больших дальностей плавания привела к увеличению в несколько раз запасов топлива.

3. Насыщение кораблей новым оружием и системами управления им повлекло за собой возрастание потребности в электроэнергии, азорефрижерации, в

воздухе высокого давления.

Возросло количество и мощность электроэнергетических средств, холодильных установок, трубопроводов, механизмов и систем. Протяженность кабельных электротрасс стала измеряться километрами. Появилась разветвленная сеть генерирования и распределения электроэнергии, на порядок возросло количество силовых электроштанов.

Для примера - установка на ракетном корабле только одной системы управления артиллерийской установкой требовала укладки 5000 м кабеля различного назначения и сечения.

4. Применение для корпусных конструкций алюминий-магниевых сплавов, насыщение взрыво- и пожароопасными помещениями с боезапасом и легким топливом резко увеличили взрывопожароопасность корабля, что, в свою очередь, потребовало его оснащения дополнительными устройствами и системами, эффективными средствами пожаротушения и борьбы с водой.

5. На кораблях появились принципиально новые механизмы и устройства, такие как подъемно-опускные (ПОУ), подъемники летательных аппаратов, специально оборудованные помещения (ангары и др.).

Все вместе взятое предъявляло повышенные требования к профессиональной подготовке обслуживающего персонала и к самой системе обслуживания корабельной техники и вооружения. Качественные изменения в техническом оснащении должны были найти свое отражение в корабельной организации не только в части использования оружия, но и в части эксплуатации техники, однако этого не случилось. На корабли нового поколения автоматически перешли утвержденные Корабельным уставом 1959 г. основы организации кораблей постройки послевоенных лет со всеми своими недостатками. Допущенные просчеты сразу стали ощутимы. Так, на корабле проекта 61 у командира БЧ-5, также как и на эсминце 56 проекта, не было предусмотрено полноценного заместителя на одну ступень ниже рангом своего командира. Командиры групп имели штатную категорию "старший лейтенант", что на две ступени ниже штатной категории командира БЧ-5. В

результате преемственность не обеспечивалась, и буквально через 3-4 года после окончания училища, выслужив положенные в звании сроки, командиры групп как правило начинали поиск других мест службы.

Справедливости ради стоит заметить, что более продуманной оказалась организация электромеханической боевой части на ракетном корабле проекта 58, где предусматривался заместитель командира БЧ-5 - командир дивизиона движения. Но это была не закономерность, а объяснялось, по всей вероятности, некоторыми особенностями в истории головного корабля данного проекта - РКР "Грозный".

Безусловно, классической и всесторонне продуманной можно считать корабельную организацию проекта 68-бис, получившую название крейсерской. Эти крейсера построены в первом послевоенном десятилетии, но их корабельная организация для своего времени явилась безупречной и практически не давала сбоев. Недаром такая организация кораблей проекта 68-бис была почти полностью повторена в организации электромеханических боевых частей тяжелых авианесущих крейсеров типа "Киев" - на кораблях нового поколения. К сожалению, качественного прорыва в организации и на авианесущих крейсерах не произошло, несмотря на назревшую объективную необходимость в изменении структуры управления.

Таким образом, качественные изменения, произошедшие на кораблях, указывали на необходимость изменений в структуре их управления. Нужна была новая структура управления на корабле, главным образом для решения инженерно-технических задач под единым руководством. На инженерном сооружении, каким является современный корабль, должен был быть главный инженер корабля.

Контр-адмирал Н.МАРТЫНОВ,
кандидат технических наук
Капитан 1 ранга в отставке
Е.ЧЕБАКОВ
Капитан 1 ранга Е.ЯКУШЕНКО,
доктор технических наук

КОМАНДОВАНИЕ КОРАБЛЕМ. РУКОВОДСТВО МОРСКОГО ОФИЦЕРА



Сегодня мы предоставляем вниманию читателей отрывки из книги офицера ВМС США Х.Коупа "Командование кораблем", являющейся руководством для молодых корабельных офицеров.

Книга Х.Коупа имеет целью передать опыт ветерана военно-морского флота. На неё нельзя смотреть как на официальный документ, однако, на наш взгляд, эта книга позволит молодым офицерам более глубоко и быстро понять суть службы на корабле.

Возможно, что в некоторых своих частях книга "Командование кораблем" может показаться элементарной, однако не следует забывать, что именно самые простые и элементарные вещи часто забываются первыми или вытесняются неправильно воспринятым опытом.

Предлагая вниманию читателей первые главы книги Х.Коупа, редакция журнала будет благодарна всем за отзывы в отношении целесообразности продолже-

ния публикации данного практического пособия. Выражаем надежду, что чтение глав из книги побудит кого-нибудь из наших офицеров, желающих поделиться своим опытом, написать аналогичное руководство или советы. Главы книги печатаются по изданию: Харлей Ф.Коуп "Командование кораблем. Руководство морского офицера". Воениздат, 1946

ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

Каждый молодой офицер ждет с нетерпением той минуты, когда он будет назначен командиром какого-нибудь корабля; эскадренного миноносца, минного тральщика или подводной лодки. Принятие командования первым кораблем вызывает какой-то особый подъем. Корабль, командование которым вы принимаете, фактически принадлежит вам, вы распоряжаетесь им полностью, но достижение успеха связано с большими трудностями и неудачами, в особенности, если молодой командир небрежен и не уверен в себе. С самого начала вашей деятельности на корабле взоры всей вашей команды обращены на вас, вы - как бы на испытании перед вашими офицерами и командой. Ответственность за корабль, как и

за команду, полностью возложена на вас.

Знакомство с боевыми задачами всего боевого соединения, так же как и того корабля, на котором служит офицер, точное знание морского дела и своих обязанностей играют особо важную роль сейчас, в военное время, когда каждый офицер может в любое время быть назначен командиром корабля.

Опытный морской офицер, прослуживший продолжительное время, имевший возможность наблюдать за работой многих командиров и подмечать их недостатки, имеет свои соображения по целому ряду вопросов командования. Такому офицеру, конечно, будет значительно легче работать, чем офицеру с небольшой выслугой лет. Молодому офицеру должны быть предоставлены

ТРЕТИЙ ВЕК "АЛЬМА-МАТЕР" ФЛОТСКИХ ИНЖЕНЕРОВ

Военно-морской инженерный институт, расположенный в Главном Адмиралтействе Санкт-Петербурга в районе Лужкино, образован 1 ноября 1998 г. на базе ВВМИИ имени Ф.Э.Дзержинского и ВВМИУ имени В.И.Ленина. Он является единственным в России выс-



шим учебным заведением, готовящим инженерные кадры для ВМФ.

История института насчитывает более 200 лет и ведет свое начало от училища корабельной архитектуры, учрежденного Указом Петра I 20 августа 1798 г.

Оба инженерных училища за свою историю подготовили для ВМФ более 28 тыс. высококвалифицированных офицеров-инженеров. Сегодня в институте осуществляется подготовка на восьми специальностях по 15 специальностям и специализациям ВМФ.

Учебный процесс ведут 46 академиков и членов-корреспондентов отраслевых академий наук, 83 доктора наук и профессора, 280 кандидатов наук и доцентов.



На снимках:

Начальник института контр-адмирал Н.Мартынов поздравляет молодых курсантов после приезда.

Занятие по огневой подготовке курсантами проводит старший преподаватель капитан 1 ранга В.Левчин.

Практические занятия на УТК "Бор" ведет старшина команды старший мичман С.Пантюхин.

Разбор тактического учения на тренажере проводит начальник кафедры доктор технических наук капитан 1 ранга С.Золотарев.

Заместитель начальника института по воспитательной работе капитан 1 ранга С.Ладнов беседует с активистами, курсантами ин-



Экипаж “Борисоглебска” за партами



Ракетный подводный крейсер стратегического назначения “Борисоглебск” является передовым кораблем соединения. За последние четыре года экипаж корабля трижды завоевывал приз ГК ВМФ по ракетной стрельбе. Именно он 6 апреля 2000 г. выполнил показательную ракетную стрельбу в присутствии на борту подводного крейсера “Карелия” Президента России В.В.Путина. В конце 2000 г. атомход прошел доковый ремонт и в настоящее время заканчивает подготовку к выполнению боевых задач по основному предназначению.

На снимках:

Идет боевое корабельное учение в учебном центре ВМФ имени Л.Г.Осипенко

Командир корабля капитан 1 ранга Н.Елезов руководит учением; рядом инженер вычислительной группы старший лейтенант Д.Габриэлян

Старший помощник командира корабля капитан 2 ранга Б.Квитко и главный боцман старший мичман С.Колесник



Командир штурманской боевой части капитан-лейтенант А.Тыгин и инженер электронавигационной группы старший лейтенант Ю.Иванов на боевом посту

Командир гидроакустической группы старший лейтенант С.Рассоха

Командир БЧ-3 старший лейтенант Д.Байков и командир ракетно-торпедной группы лейтенант А.Бочкарь

Разбор тренировки корабельного боевого расчета проводит руководитель тренировки капитан 1 ранга В.Едыханов

Фото Ю.Пахомова



Дом офицеров ЛенВМБ

Кронштадтский Дом офицеров ЛенВМБ, начальник которого - капитан 2 ранга Н.Шидаков, использует богатый арсенал форм и методов воинского, нравственного и эстетического воспитания военнослужащих и членов их семей. Одним из главных подразделений является библиотека, насчитывающая более 50 тыс. книг.

Успешной работе в немалой мере способствует наличие различных студий и клубов, которые объединяют и взрослых, и детей.

Есть при доме клубы - компьютерный, спортивного бриджа,



коллекционеров, ансамбль классического танца "Кронштадтские акварели". Большой популярностью в городе пользуется цирковая студия "Арлекин", на высоком уровне выступают вокальная группа "Музыкальный дилижанс", театр танца "Каприз" и другие.

На снимках:

Во время юбилея народной артистки СССР Галины Вишневской: начальник Дома офицеров капитан 2 ранга Н.Шидаков(слева), всемирно известный музыкант М.Ростропович и Г.Вишневская

Капитан 1 ранга С.Ляшенко, культур-ганизатор О.Осипенко и майор А.Горохов

за обсуждением досуга кадетов

Заведующие библиотеками ДОФ В.Старчина и матросского клуба Н.Попова готовят новы-матический стенд

Репетицией цирковой студии "Арлекин" руководит Н.Кузьмина

Занятие в компьютерном клубе проводит П.Козлов



Фото Ю.Пахомов

все возможности для возмещения недостатка опыта.

Нет какой-нибудь готовой формулы для успеха. Ряд офицеров по природе является руководителями, другим это качество не присуще. Одним была дана возможность продолжительной морской практики и накопления богатого опыта, у других такой возможности не было. Некоторые делают ошибки. Однако сделанная ошибка вас чему-то научит и не должна быть повторена. Ошибке, сделанной во второй и третий раз, придается совершенно иное значение.

Я воспользовался своим опытом и опытом других для того, чтобы, по возможности, полнее изложить на страницах этой книги всю совокупность вопросов и общую ситуацию, с которыми будущему офицеру придется столкнуться в своей работе.

Я весьма обязан и благодарен ряду офицеров за их помощь и предложения в составлении этой книги, а также за использование их боевых записок.

Мнения и взгляды на вещи, выраженные в этой книге, - лично мои и не могут быть истолкованы, прямо или косвенно, как мнение морского министерства. Разрешение на цитирование статей военно-морского устава было дано Морским министерством.

Харлей Ф. Куп

ЗНАЧЕНИЕ ХОРОШЕГО ПРИМЕРА

Итак, наконец, ваш корабль готов к своему первому плаванью под вашим командованием.

Я привожу ниже наставление командирам новых кораблей, составленное командиром крейсера военно-морского флота США, ввиду его больших достоинств и применимости ко всем кораблям и командирам.

«В то время, когда новый корабль только что принят с верфи и когда все мы делаем свои первые шаги по девственной палубе еще чужие друг другу, - для вас должны представлять взгляды, привычки, особенности, симпатии и антипатии вашего командира.

Поэтому я привожу ниже замечания и наблюдения (из них многие из личного

опыта) в надежде, что они раскроют с пользой для вас мои взгляды на философию жизни на флоте.

Корабль нельзя себе представить без организованного руководства. Очевидно, что в каждой военной организации имеется установившаяся система руководителей. Мы имеем такую систему на нашем флоте. За нами стоит весь механизм закона, уставов и обычаев. Это все весьма помогает в управлении, но все же остается только шагом вперед на проходном пути, необходимым шагом, который, однако, должен являться выражением добровольности, а не признаком принуждения. Целью является согласование сил отдельных индивидуумов для получения общего мощного усилия для выполнения поставленной задачи.

Мы никогда не сможем быть руководителями, если наши подчиненные только проявляют послушание в мере, предписанной законом. Мы являемся руководителями только, когда наши подчиненные смотрят на нас с доверием, когда они стараются угадать наши желания, получить от нас одобрение, и тогда они готовы броситься на выполнение нашего приказания, не рассуждая о том, правильно оно или нет.

Как же это достигается? Какими мерами можем мы возбудить эти чувства в нашей команде? Ответ прост, но исполнение не легко: показывая пример и делая то, чему мы учим.

Утром, выходя на палубу, постараемся представить, какими мы хотели бы видеть наших людей, и постараемся сами стать такими же.

Подчиненные бессознательно копируют своих офицеров. Мы постоянно стоим перед ними в качестве образца.

Если мы обладаем воинским видом, аккуратным внешне, если наши манеры решительны, то и наши люди подтянутся и постараются походить на нас. Но если мы вялы, небрежно одеты и если у нас вечно усталый вид, то, без сомнения, и люди наши примут тот же вид.

Если мы активны, энергичны, работаем с энтузиазмом, а еще лучше - веселы, то наш пример будет заразителен.

Мерой качества кораблей и флотов

является качество людей, находящихся на них, - и не более.

Офицеры могут руководить, влиять, могут формировать людей. Но успех их усилий зависит от примера, который они подают, и от того, поступают ли они так, как учат. Нет ничего более разрушительного для дисциплины и законности, чем философия офицера, основанная на правиле: не делайте того, что делаю я, а делайте то, чему я вас учу.

Изучайте морскую практику. Многие молодые офицеры умеют вычертить схему радиоприемника или дизеля, но в то же время не имеют элементарных познаний в морском деле, в правилах расхождения судов или в управлении шлюпкой в свежую погоду. Каковы бы ни были ваши специальные познания, вы должны быть хорошим моряком. Я хотел бы, чтобы вы знали больше всех о каждом человеке и обо всем в вашей части. Ознакомьтесь с расположением рубильников и выключателей, клапанов, пожарных рожков, ключей, водонепроницаемых дверей и правилами обращения с ними. Знайте, где что хранится.

Я хотел бы, чтобы каждый офицер на корабле мог лично и без посторонней помощи выбрать якорную цепь, отдать якорь, наложить стопор. В случае пожара или аварии руководите людьми с помощью заранее приобретенного знания. Будьте способны руководить и руководите как следует.

Вы знаете теоретически много больше, чем любой рядовой. Это относится ко всем воспитанникам морской академии. И, однако, все мы видели немало офицеров, похожих на кукол из боязни ошибиться. Если вы не обладаете от природы наблюдательностью, то старайтесь ее развить.

Выйдя наверх, прогуливаясь по верхней палубе, заставляйте себя взгляды в окружающее. Практикуйтесь постоянно, пока не станете инстинктивно замечать такие вещи, как изменение в направлении и силе ветра, росте облачности; то, что на корабле, на котором вчера был поднят адмиральский флаг, сегодня его нет; что другой корабль начал краситься или снимается с якоря и

т.п.

И все это время не забывайте собственный корабль. Когда вы видите необтянутый такелаж, болтающиеся концы, грязный флаг, примите меры, если это и не ваша вахта. Мы находимся все двадцать четыре часа на службе, хотя и не все время на посту. Поэтому, если вы возвращаетесь на корабль на рассвете и не видите на палубе вахтенного младшего офицера, не уходите в каюту, не приняв мер взыскания только потому, что это не ваша вахта, или потому, что он не вашей части. Если вы не взыщите с нарушителя вахтенной службы, то вы будете неизмеримо более виноваты, чем этот же самый мичман, укрывшийся в камбузе за чашкой кофе.

Для флота существенны не столько способности какого-либо офицера, как то, полностью ли он и каким образом применит свои способности для пользы службы.

Характер человека проявляется во всем, что он делает.

Часто говорится, что "ответственность делает всех трусами". Как часто многие критикуют чужие действия и высказывают остроумные мысли, будучи только зрителями, но как только они оказываются вынужденными действовать и рисковать сами, на свою ответственность, для успеха порученного задания, то идут по линии наименьшего сопротивления и страхуются чрезмерной осторожностью.

Каждый дурак может критиковать. Большинство дураков это и делает. Не изводите ваших людей придирками; не пренебрегайте ими; не дразните их; не забавляйте их.

Почти каждый развитый человек может управлять исправным механизмом. Но гораздо труднее управлять человеческим механизмом длительно и успешно.

Старайтесь не оставлять чувства неудовлетворенности ни в ком после вашего разговора с ним.

Я желал бы, чтобы вы чувствовали ответственность на себе, если ваш подчиненный провинится или его постигнет неудача. Я желал бы, чтобы вы при этом проявили внимание, изучение и заботу

не меньше, чем это бывает при аварии сверенного вам механизма. Я желал бы, чтобы вы чувствовали личную гордость за человека, который под вашим командованием поднялся и стал полноценным моряком военного флота, так же как вы чувствовали бы личное огорчение, ощущение неудачи при виде вашего подчиненного, опустившегося нетчика и лодыря, плохого моряка.

Вам надо проникнуться сознанием, что от вашего личного влияния, от вашей наблюдательности, предусмотрительности, заботы и чуткости зависит моральный подъем или падение ваших подчиненных.

Никогда не отдавайте приказание, относительно которого у вас есть опасение, что его не захотят выполнить, и выполнение которого вы не можете проследить.

Помните, что вы являетесь собственностью государства и что все, что вы делаете во вред своему престижу, вы делаете во вред престижу государства.

Ни одно важное решение не должно приниматься без рассмотрения сперва степени его влияния на боеспособность корабля.

Знайте, когда сказать "нет", и имейте твердость для этого.

При обращении с людьми следует всегда помнить, что зачастую важно не то, что делается, а как это делается.

Культивируйте в себе сильную личность. Вспомните школьных учителей, из которых одни умели поддерживать дисциплину без лишних окриков, одним взглядом, а другие не могли добиться порядка репрессиями.

Способом воздействия на людей являются спокойное поведение и голос, самообладание, постоянный самоконтроль, твердое убеждение в своей правоте и в том, что вы добьетесь своей цели. А кроме того, надо всегда отдавать себе отчет в своих словах.

Старайтесь добиться для своего корабля репутации выше, чем у самого лучшего корабля в эскадре, соединении.

Вы, конечно, едва ли этого добьетесь, но ничего, добиваться надо.

Дисциплина неразрывна с тишиной.

Когда бы то ни было - при швартовке, авариях, смотре увольняющихся на берег - настаивайте на полной тишине и молчании; ни звука, кроме необходимой команды.

Что касается формы, внешнего вида, манер, то советую руководствоваться моим наставлением. Вот некоторые вещи, которые я считаю обязательными на корабле:

1. Не забывайте отвечать на приветствия, обращенные к вам.

2. Не носите мягких, некрахмаленных воротников под тужуркой при стоянке в порту.

3. Не бывайте в потертой, грязной форме нигде, за исключением работ у машины.

4. Не посещайте кают-компании в рабочем платье.

5. Находясь на верхней палубе, не засовывайте рук в брючные карманы. Если ваши руки зябнут, засуньте их в боковые карманы тужурки.

6. Будучи в форме не жуйте жвачку.

7. Не облакачивайтесь и не наваливайтесь на поручни и леера, имея вид "переутомленного существа".

8. Не будьте небритым после 08.00.

9. Не применяйте неряшливой, грубой речи, особенно в присутствии рядовых.

10. Не носите карандашей и ручек в нагрудных карманах тужурки.

11. Не проявляйте внезапного взрыва энергии и трудолюбия, как это бывает у некоторых, внезапно увидевших себя на глазах командира: это производит фальшивое впечатление и не поднимает престижа офицера.

12. Избегайте, как чумы, неприязненной критики авторитета вышестоящего начальства и даже просто обсуждения его поступков. Критика, вышедшая из кают-компании, может разесть весь корабль.

Адмирал лорд Джервис сказал: "Дисциплина начинается в кают-компании. Я не боюсь команды. Непочтительные разговоры офицеров и незаконные обсуждения получаемых ими приказов - вот что является началом всех наших зол".

Продолжение следует

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

МОРСКИЕ СИЛЫ

САМООБОРОНЫ

ЯПОНИИ

ВОЕННО-ДОКТРИНАЛЬНЫЕ ВЗГЛЯДЫ

В силу особенностей конституции Японии, формально провозглашающей отказ от создания вооруженных сил (ст. 9), в японских официальных документах понятие "военная доктрина" не употребляется. Вместе с тем сущность и основное содержание военно-доктринальных взглядов раскрываются в программных документах правительства, определяющих направление военной и внешней политики страны, в инструкциях и наставлениях по применению сил самообороны (официальное название вооруженных сил Японии).

Формирование военной доктрины в послевоенный период было тесно связано с необходимостью обоснования возрождения национальных вооруженных сил, развертывания в стране военного производства, налаживания военного сотрудничества с США. Основы японской военной политики впервые были сформулированы в принятом в 1957 году "Основном курсе в области обороны", в ходе реализации которого были созданы небольшие по численности, но достаточно современные вооруженные силы. В последующем военно-доктринальные взгляды конкретизировались в ряде концепций и программах национальной обороны 1976 и 1995 годов.

Политическая сторона доктрины

В конце 60-х - начале 70-х годов была сформулирована концепция "самостоятельной обороны". Она обосновывала необходимость достижения Японией большей независимости от США в военных вопросах, дальнейшего наращивания боевой мощи и обеспечения обороны страны собственными вооруженными силами. В соответствии с ее положениями строительство вооруженных сил

должно осуществляться на основе таких принципов, как необходимость наличия в стране боеготовых вооруженных сил, их способность к быстрому развертыванию до масштабов, требуемых конкретной складывающейся обстановкой, комплектование личного состава на основе набора добровольцев.

Непосредственное воздействие на формирование современных военно-доктринальных взглядов оказала разработанная в конце 70-х годов концепция "комплексного обеспечения национальной безопасности", суть которой заключается в объединении дипломатических, экономических, внутривластных и военных усилий по обеспечению национальной безопасности.

В ежегодно издаваемых в Японии "Белых книгах по обороне" указывается следующее: "Безопасность страны обеспечивается дипломатическими усилиями по поддержанию международной стабильности, мерами по укреплению порядка внутри страны, а также за счет совершенствования национальных вооруженных сил и японо-американского сотрудничества в области обороны". Использование вооруженных сил для защиты национальных интересов отводится важная, а в определенных случаях - решающая роль: "... для обеспечения национальной безопасности недостаточно только дипломатических усилий, ... средством противостояния внешней агрессии являются вооруженные силы". При этом под обеспечением безопасности понимается "сдерживание и устранение внешней военной и невоенной угрозы, защита военными и невоенными средствами мирного существования, неприкосновенности и независимости государства, его территории, а также политической самостоятельности, жизни, свободы и имущества граждан".

Таким образом, за счет объединения "невоенных" областей деятельности государства (политической, экономической, гуманитарной) и военной сферы создается возможность гибко включать вооруженные силы в арсенал средств достижения национальных целей.

Особое место в доктринальных взглядах японских правящих кругов занимает отношение к ядерному оружию. Оно определяется провозглашенными Японией тремя безъядерными принципами, запрещающими производить, иметь и размещать такое оружие на своей территории. Вместе с тем эти принципы носят декларативный характер и не закреплены юридически, т.е. законодательными актами. Некоторые эксперты в Японии не исключают возможности возникновения такой ситуации, при которой Токио окажется перед "необходимостью приступить к разработке и производству собственного ядерного оружия и средств его доставки". На современном этапе отсутствие ядерного оружия компенсируется дальнейшим углублением военно-политического сотрудничества с США с опорой на их ядерную мощь как фактор сдерживания.

Характер военной опасности, источники военной угрозы, вероятные противники и союзники

Японское руководство считает, что угроза развязывания агрессии против Японии в современных условиях стала минимальной благодаря изменениям, произошедшим в международной обстановке и балансе сил. Однако, по мнению японских специалистов, возрастает вероятность возникновения локальных войн и вооруженных конфликтов на основе территориальных, религиозных, национально-этнических, экономических и политических противоречий, в которые может быть прямо или косвенно вовлечена Япония.

К источникам такой опасности Токио относит сохранение напряженности на Корейском полуострове, распространение ракетно-ядерных технологий, наращивание военных потенциалов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и наличие здесь неурегулированных территориальных, религиозно-этнических и других противоречий. Вместе с тем ни одна из стран региона (в том числе Россия и Китай) не рассматривается Токио

как потенциальный противник Японии.

В то же время в ряде заявлений политических и государственных деятелей Японии, в официальных изданиях управления обороны утверждается, что состав и боевые возможности группировки российских Вооруженных Сил на Дальнем Востоке превышают оборонительные потребности страны, а нестабильность внутриполитической обстановки в Российской Федерации, в частности – на российском Дальнем Востоке, может негативно повлиять на безопасность в АТР в целом и на ситуацию вокруг Японии в частности.

В качестве опасного очага напряженности в Северо-Восточной Азии в Токио рассматривают Корейский полуостров. Правительство Японии сохраняет недоверие к КНДР, опасается, что наличие нерешенных проблем между КНДР и Республикой Корея может привести к обострению военного противостояния между ними, а вооруженный конфликт между этими двумя странами может распространиться на регион и напрямую затронуть безопасность Японии. Особую обеспокоенность вызывает неясность перспектив реализации Пхеньяном своей ракетной программы.

Потенциальную угрозу, как полагают японцы, представляет стремление Китая к лидерству в регионе. Эта угроза увязывается ими с наращиванием темпов модернизации китайских вооруженных сил, в первую очередь ВВС и ВМС. Повышенное внимание японского руководства вызывает готовность Пекина решить на своих условиях, в том числе силовым путем, проблему присоединения к КНР Тайваня.

Как сложную оценивают в Токио и ситуацию в Юго-Восточной Азии (ЮВА). Особое беспокойство вызывает рост закупок государствами ЮВА современного вооружения, в том числе из России, а также взаимные притязания на острова и экономические зоны Южно-Китайского моря со стороны КНР, Тайваня, Вьетнама, Индонезии, Филиппин и Малайзии, повышающие возможность возникновения здесь конфликтов.

Япония рассматривает в качестве своего главного военно-политического союзника Соединенные Штаты Америки, в качестве дружественных государств – страны Западной Европы, входящие в НАТО, Республику Корея и некоторые

другие государства.

Политическая сторона военной доктрины нацеливает Японию на дальнейшее укрепление военно-стратегического союза с США, использование этого союза в национальных интересах Японии, в первую очередь для отражения возможной агрессии и обеспечения безопасности страны. Согласно ст. 5 Договора о взаимном сотрудничестве и обеспечении безопасности между США и Японией "каждая сторона признает, что вооруженное нападение на любую из сторон на территориях, находящихся под управлением Японии, было бы опасным для ее собственного мира и безопасности, и заявляет, что она предпримет действия для отражения общей опасности в соответствии со своими конституционными положениями и процедурами".

Вероятность возникновения, характер возможных войн с участием Японии, виды агрессии, способы использования вооруженных сил

Согласно конституции Япония "отказывается от войны как суверенного права нации, а также от угрозы или применения вооруженной силы как средства разрешения международных споров". Вместе с тем в основополагающих документах, касающихся вопросов военной политики Японии, предусматривается возможность использования вооруженных сил для обеспечения безопасности страны. Силы самообороны должны предотвратить совместно с США агрессию против Японии, а в случае возникновения этой агрессии - отразить ее.

Согласно японской классификации войны, которые могут возникнуть в современном мире, подразделяются по масштабам на мировые (всеобщие) и ограниченные (локальные). Считается, что при сложившейся расстановке сил угроза развязывания мировой войны стала минимальной, но полностью не устранена в связи с наличием у ряда стран стратегических наступательных вооружений. Исходя из социально-политического содержания, можно выделить следующие типы войн: войны между государствами с противоположными социально-политическими системами; гражданские войны, а также войны, вызванные территориальными спорами, религиозными, расовыми и другими противоречиями. По про-

должительности войны делятся на длительные и скоротечные; по средствам ведения - на войны с применением оружия массового поражения и войны с использованием только обычных средств. Предполагается, что ядерное оружие может применяться как в мировой, так и в ограниченной войнах.

Япония не исключает вероятности своего участия в ограниченной войне при отражении "возможной агрессии". При этом рассматриваются два основных вида агрессии: прямая и косвенная.

Прямая агрессия - это непосредственное нападение вооруженных сил иностранных государств на Японию. Прямая агрессия может быть осуществлена в ходе всеобщей войны, а также путем распространения на японскую территорию военных действий, возникших в других районах Дальнего Востока. При отражении прямой агрессии вооруженные силы Японии должны быть способны вести во взаимодействии с ВС США сдерживающие боевые действия в течение 30 суток, т.е. до завершения переброски американских войск усиления, совместно с которыми планируется проведение стратегической операции по разгрому противника. Применение вооруженных сил Японией предусматривается в следующих основных операциях: противовоздушной; по защите морских (океанских) коммуникаций; противодесантной.

В ходе этих операций ВС Японии, на определенных этапах - ВС США, будут стремиться поразить наступающие группировки противника до их подхода к обороняемым районам и объектам путем нанесения ударов на нескольких рубежах благодаря комплексному использованию сил и средств сухопутных войск, ВВС и ВМС.

Под косвенной агрессией понимается возникновение внутри страны беспорядков (в том числе инспирированных иностранными государствами), имеющих политические, экономические, социальные и другие причины, и перерастание их при поддержке извне в гражданскую войну. В случае возникновения угрозы косвенной агрессии вооруженные силы Японии должны в соответствии с обстановкой оказывать необходимую помощь силам общественной безопасности по локализации и подавлению антиправительственных выступлений. Следует отметить, что для решения этих за-

дан Токио предусматривает использование только национальных сил и средств, так как помощь со стороны союзников может повлечь за собой вмешательство других государств во внутренние дела Японии. Считается, что косвенная агрессия может возникнуть не только в силу внутренних причин, но и как следствие прямой агрессии.

Принятый в 1999 году закон "О мерах по обеспечению мира и национальной безопасности в условиях чрезвычайной обстановки вокруг Японии" расширил функции ВС Японии. Токио впервые за послевоенный период продемонстрировал готовность к участию в проведении совместных с Вашингтоном военных операций за пределами национальной территории. Япония взяла на себя обязательства по оказанию тыловой поддержки американским войскам. В частности, Токио обязуется решить задачи по обеспечению безопасности мореплавания, передаче американцам разведывательной информации, предоставлению ВС США военных и гражданских объектов инфраструктуры, проведению совместных и самостоятельных поисково-спасательных и минно-тральных операций в тыловых районах, эвакуации гражданских лиц из зон международных конфликтов и оказанию помощи беженцам.

Военно-техническая сторона доктрины

В основу строительства вооруженных сил Японии положена концепция "базовых оборонительных сил". В соответствии с этой концепцией Токио в мирное время следует содержать относительно небольшую по численности личного и боевого состава, но хорошо оснащенную современными образцами вооружения и военной техники армию, которую в случае необходимости можно было бы развернуть в крупные вооруженные силы. Поэтому японское военно-политическое руководство особое внимание уделяет подготовке командных и технических кадров, а также ведению научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Основные направления военно-технической политики японского руководства на современном этапе определяются "Программой национальной обороны" 1995 года. К таким направлениям относятся следующие:

оптимизация организационно-штатной структуры соединений и частей в соответствии с оперативным предназначением;

повышение мобильности и автономности действий войск;

наращивание возможностей разведки, улучшение систем управления и связи, а также всех видов обеспечения;

увеличение численности подготовленного резерва;

оснащение войск (сил) современными образцами вооружения и военной техники преимущественно национальной разработки;

обеспечение военных НИОКР, развитие производственной и научной базы оборонной промышленности.

Данная программа устанавливает контрольные показатели развития ВС Японии, в том числе численность, боевой состав, типы и количество вооружения, на обозримую перспективу в условиях мирного времени.

Так, в сухопутных войсках определены следующие показатели: штатная численность личного состава - 145 тыс. человек, количество танков - 900 ед., орудий полевой артиллерии - 900 ед. Четыре из 12 пехотных дивизий реорганизуются в общевойсковые бригады. В военно-воздушных силах предусматривается до 400 боевых самолетов. В составе военно-морских сил намечено иметь 50 эскадренных миноносцев и фрегатов, 16 подводных лодок, 170 боевых самолетов и вертолетов.

Строительство японских вооруженных сил осуществляется на плановой основе с использованием "координируемых" военных программ, разрабатываемых на пятилетний период. В рамках пятилетних программ ежегодно разрабатывается план военного строительства сроком на один год, в котором четко фиксируются планируемые закупки вооружения и военной техники, а также проведение других мероприятий по развитию ВС и определяются необходимые для этого ассигнования. При необходимости среднесрочные пятилетние программы пересматриваются через три года после начала их реализации.

Продолжение следует



МОРСКАЯ ПЕХОТА США

Резерв морской пехоты. Резерв морской пехоты является основной базой мобилизационного развертывания сил морской пехоты. Он предназначен для усиления соединений и частей наземных сил и авиации путем ввода в боевой состав регулярных сил резервных частей и подразделений, доукомплектования регулярных сил личным составом и восполнения потерь в ходе боевых действий.

Резерв морской пехоты делится на организованный и индивидуальный. К концу 2000 г. общая численность личного состава организованного резерва морской пехоты составляла более 39,5 тыс. человек, индивидуального - более 56 тыс. человек.

Организованный резерв морской пехоты состоит из резерва наземных сил и резерва авиации.

Основой организованного резерва наземных сил морской пехоты являются 4-я дивизия и 4-я группа тылового обслуживания.

4-я дивизия морской пехоты в своем составе имеет: штабной батальон (в него входит штаб дивизии), три (23-, 24-, 25-й) пехотных полка, состоящих из трех пехотных батальонов каждый, 14-й артиллерийский полк, состоящий из пяти

дивизионов, 4-й разведывательный батальон, два (4-, 8-й) танковых батальона, 4-й разведывательный батальон на БРДМ, два батальона плавающих бронетранспортеров, две (3-, 4-я) разведывательные роты, учебную роту ПТУР "Тоу".

Штаб дивизии дислоцируется в г.Новый Орлеан (шт.Луизиана).

4-я группа тылового обслуживания включает: батальон штабной и обслуживания (в его составе - штаб группы), 4-й батальон обеспечения высадки десанта, 4-й ремонтный батальон, 4-й батальон снабжения, 6-й батальон связи, 6-й батальон инженерного обеспечения, 6-й автотранспортный батальон, 4-й медицинский батальон, 4-й зубоветеринарный батальон.

Штаб группы дислоцируется в г.Мариетта (шт.Джорджия).

К отдельным частям и подразделениям организованного резерва морской пехоты относятся: оркестр морской пехоты, две группы по связям с гражданской администрацией и населением, шесть групп переводчиков, три контрразведывательные группы, две роты управления авиационной и корабельной огневой поддержкой, отдельный отряд дешифрирования видовой информации, взвод установки и управления разведывательно-сигнализационными приборами.

Организованный резерв авиации морской пехоты представлен 4-м авиационным крылом. В

Окончание. Начало см. "Морской сборник" №№ 10, 11 за 2001 г.

состав 4-го авиационного крыла входят: четыре (41-, 42-, 46-, 49-я) авиационные группы, 47-я группа обслуживания авиакрыла, 48-я группа управления авиацией.

Состав авиационных групп смешанный. Они включают: одну истребительно-штурмовую авиаэскадрилью, одну-две эскадрильи транспортно-десантных вертолетов, одну-две эскадрильи вертолетов огневой поддержки. Кроме того, две авиагруппы имеют в своем составе по одной авиаэскадрилье транспортных самолетов и самолетов-заправщиков, одна - учебно-боевую истребительную эскадрилью и одна - два отряда тылового обеспечения. Штаб 4-го авиакрыла дислоцируется в г.Новый Орлеан (шт.Луизиана).

Части и подразделения организованного резерва наземных сил и авиации морской пехоты дислоцируются более чем в 30 населенных пунктах, находящихся в 21 штате восточной, южной, западной и центральной частей США.

Оперативная организация морской пехоты

Согласно организационной структуре ВС США морская пехота включается в состав командований объединенных ВС США в зонах Атлантической, Тихоокеанской, Европейской, Центральной и Южной Америки и в состав центрального командования в качестве самостоятельного компонента наравне с силами других видов вооруженных сил.

Постоянные силы морской пехоты имеются только в Атлантической и Тихоокеанской зонах. Поэтому в состав командований объединенных ВС в зонах Центральной и Южной Америки они

выделяются из сил морской пехоты Атлантической зоны, а в состав объединенного центрального командования - из сил Тихоокеанской зоны.

Командующие силами морской пехоты в зонах осуществляют общее руководство подчиненными им силами по административной, а при необходимости и по оперативной линии.

Боевое применение сил и средств предусматривается в составе оперативных формирований авиации и наземных сил морской пехоты, предназначенных для ведения боевых действий как самостоятельно, так и в составе объединенных, в том числе и коалиционных (многонациональных), сил. Такие формирования по своему предназначению являются экспедиционными и независимо от численности имеют в своем составе четыре элемента: командно-штабной, наземные силы, авиацию и группу тылового обслуживания.

Командно-штабной элемент (группы управления) предназначен для планирования действий оперативного формирования авиации и наземных действий с целью успешного решения поставленных задач. Этот элемент может служить основой для формирования более крупного штаба объединенных сил.

Наземные силы оперативного формирования предназначены для десантирования на побережье противника и дальнейшего ведения боевых действий на берегу и в глубине его территории. Они включают пехотные части (подразделения морской пехоты, имеющие штатные или приданные танки, артиллерию, транспортные средства, средства инженерного обеспечения и разведки). Они представляют собой наземную ударную мощь оперативного формирования морской пехоты.



Вертолет морской пехоты CH-46E "Си Найт"

Авиация оперативного формирования морской пехоты предназначена для оказания авиационной поддержки действиям наземных сил данного оперативного формирования и представляет собой его воздушную ударную мощь. В состав этого элемента (в зависимости от масштабов формирования) могут входить самолеты различного назначения, вертолеты, средства наведения авиации и управления воздушным движением, зенитно-ракетные комплексы и подразделения тылового обеспечения.

Группа тылового обслуживания оперативного формирования авиации и наземных сил морской пехоты обеспечивает ему необходимую автономность и возможность ведения длительных действий в различных условиях обстановки с помощью штатных сил и средств.

К типовым оперативным формированиям авиации и наземных сил морской пехоты относятся экспедиционная дивизия и экспедиционный батальон. Предусматривается также возможность формирования экспедиционных бригад морской пехоты.

Экспедиционная дивизия морской пехоты типового состава является оперативным соединением морской пехоты и имеет в своем составе пехотную дивизию, авиационное крыло, группу тылового обслуживания и различные (в первую очередь разведывательные) подразделения усиления. Общая численность личного состава экспедиционной дивизии МП составляет около 50 тыс. человек.

Экспедиционная бригада типового состава представляет собой оперативно-тактическое соединение морской пехоты, состоящее из полковой десантной группы с приданными подразделениями усиления, смешанной авиационной группы и бригадной группы тылового обслуживания. Общая численность личного состава экспедиционной бригады может достигать 16 тыс. человек.

Экспедиционный батальон типового состава насчитывает около 2200 человек, и состоит из батальонной десантной группы, смешанной авиационной группы и батальонной группы тылового обслуживания.

Батальонная десантная группа (наземные силы экспедиционного батальона) представляет собой пехотный батальон морской пехоты, усиленный (в зависимости от задач, которые ему предстоит решать) танками, артиллерией, плавающими бронетранспортерами, легкими бронированными разведывательными машинами, средствами радио- и радиотехнической разведки.

Смешанная авиационная эскадрилья (авиационный элемент экспедиционного батальона) имеет в своем составе тяжелые и средние транспортно-десантные вертолеты, вертолеты

огневой поддержки и транспортные вертолеты. В состав авиационного элемента могут также включаться и самолеты-штурмовики.

Батальонная группа тылового обслуживания формируется из подразделений группы тылового обслуживания морской пехоты и имеет все необходимое для тылового обеспечения действий экспедиционного батальона штатными силами и средствами.

Командиром экспедиционного батальона назначается офицер в звании полковника. Штаб экспедиционного батальона усиливается специализированными подразделениями, укомплектованными специалистами и средствами наведения авиации, разведки, наблюдения, специальных видов связи и РЭБ.

Экспедиционные батальоны морской пехоты способны действовать в условиях практически любой обстановки. Как правило, они подготовлены к проведению специальных операций. В условиях мирного времени экспедиционные батальоны МП входят в состав передовых группировок ВМС США в качестве десантных сил 6-, 5- и 7-го оперативных флотов, действующих соответственно в Средиземном море, в Индийском океане и в западной части Тихого океана.

Силы и средства регулярных сил морской пехоты сведены в три экспедиционных дивизии.

2-я экспедиционная дивизия формируется в Атлантической зоне. Она включает 2-ю дивизию МП, 2-е авиационное крыло МП, 2-ю группу тылового обслуживания МП и подразделения усиления (2-й разведывательный батальон, 2-й радиобатальон, группу химико-бактериологической защиты). 2-я экспедиционная дивизия МП входит также в состав объединенных ВС НАТО на Атлантике в качестве ударного соединения морской пехоты.

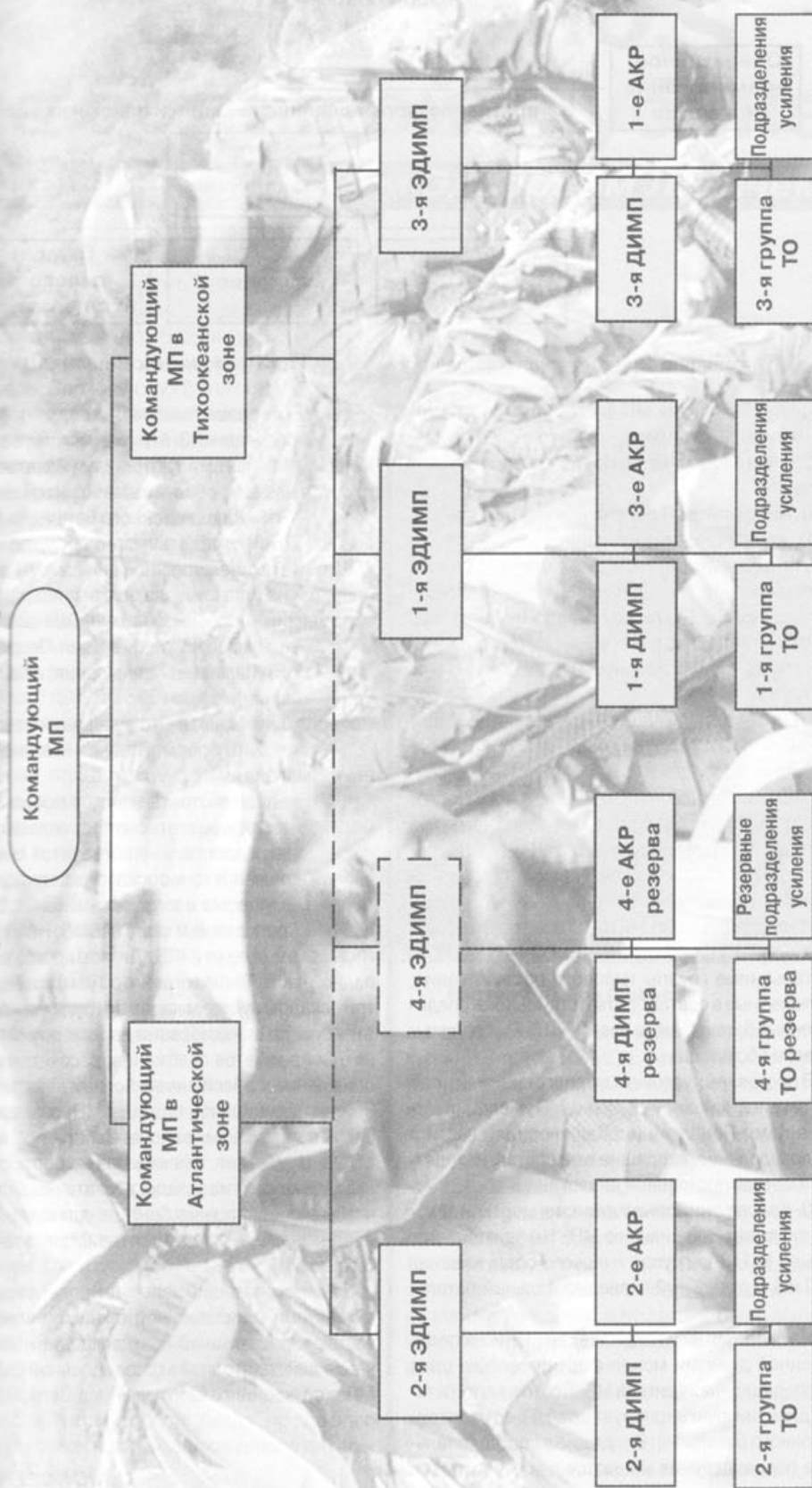
На базе частей 2-й экспедиционной дивизии МП предусмотрено формирование одной экспедиционной бригады морской пехоты, штаб которой функционирует постоянно.

Из подразделений 2-й экспедиционной дивизии формируются три (22-, 24-, 26-й) экспедиционных батальона МП. Штабы этих батальонов функционируют постоянно, входящие в них подразделения меняются на ротационной основе. Каждый из этих батальонов поочередно находится на боевой службе в составе передовой группировки ВМС США (на борту десантных кораблей амфибийного соединения 6-го флота в Средиземном море).

Из подразделений 2-й группы тылового обслуживания МП формируются три (22-, 24-, 26-й) батальонные группы тылового обслуживания, входящие в состав соответствующих экспедиционных батальонов и три (21-, 23-, 27-й) отряда тылового обеспечения.

В условиях мирного времени штаб 2-й экспе-

Оперативная организация морской пехоты США





Организация оперативного формирования авиации и наземных сил МП США

диционной дивизии МП дислоцируется в Кэмп-Лоджен (шт.Вирджиния), части и подразделения, входящие в ее состав, - в местах постоянной дислокации.

В Тихоокеанской зоне формируются две (1-, 3-я) экспедиционные дивизии.

1-я экспедиционная дивизия МП имеет в своем составе 1-ю дивизию МП, 3-е авиационное крыло МП, 1-ю группу тылового обслуживания МП и подразделения усиления (один радиобатальон, одну отдельную разведывательную роту).

На базе частей и подразделений 1-й экспедиционной дивизии МП формируются одна экспедиционная бригада и три (11-, 13-, 15-й) экспедиционных батальона. Каждый из этих батальонов поочередно находится на боевой службе в составе передовой группировки ВМС США в западной части Тихого океана (на борту десантных кораблей амфибийного соединения 7-го флота).

Из подразделений 1-й группы тылового обслуживания МП формируются три (11-, 13-, 15-я) батальонные группы тылового обслуживания, включаемые в состав соответствующих экспедиционных батальонов, и два (14-, 16-й) отряда тылового обслуживания.

В постоянных условиях мирного времени штаб 1-й экспедиционной дивизии МП дислоцируется в Кэмп-Пендлтон (шт.Калифорния), части и подразделения, входящие в ее состав, находятся в местах постоянной дислокации.

3-я экспедиционная дивизия морской пехоты включает 3-ю дивизию МП, 1-е авиационное крыло МП, 3-ю группу тылового обслуживания МП и 5-й отдельный разведывательный батальон.

На базе частей и подразделений 3-й экспедиционной дивизии может формироваться одна экспедиционная бригада МП. Постоянно в составе дивизии функционирует штаб 31-го экспедиционного батальона. Входящие в состав батальона подразделения меняются в соответствии с

графиком их развертывания.

Из подразделений 3-й группы тылового обслуживания МП формируются 31-я батальонная группа тылового обслуживания, включаемая в состав 31-го экспедиционного батальона МП, и два (36-, 76-й) отряда тылового обслуживания.

Штаб 3-й экспедиционной дивизии МП дислоцируется на о-ве Окинава, части и подразделения дивизии - в основном на о-ве Окинава, а также на о-ве Хонсю (Япония), в Кэмп-Пендлтон и Гуэнти-Найт-Палмз (шт.Калифорния) и Канеке-Бей (шт.Гавайи).

Из сил организованного резерва морской пехоты может быть сформирована 4-я экспедиционная дивизия МП.

Для повышения стратегической мобильности морской пехоты и ее готовности к ведению экспедиционных действий используется система заблаговременного морского складирования техники, имущества и запасов снабжения. С этой целью в Средиземном море (ПВМБ, Неаполь), в Индийском океане (ППБ, Диего-Гарсия) и в западной части Тихого океана (о.Гуам) развернуты три эскадры судов-складов. На судах каждой из этих эскадр складированы запасы оружия, техники и предметов снабжения, рассчитанные на оснащение и обеспечение боевых действий одной экспедиционной бригады МП, развернутой в соответствующем районе. Запасы предметов МТО и снабжения, имеющиеся на борту судов-складов каждой из эскадр, достаточны для того, чтобы экспедиционная бригада, для которой они предназначены, могла вести действия в течение 30 суток.

Кроме того, в центральной Норвегии создан сухопутный склад военной техники и имущества, также рассчитанный на оснащение и обеспечение действий одной экспедиционной бригады МП в случае ее развертывания в Северной Европе.

О.МОИСЕЕНКОВ

БЕСШУМНО, на большой глубине

Интервью с кэптенем Эдвардом Л. Бичем

Кэптен Эдвард Л. Бич - выпускник военно-морского училища США 1939 г., бывший вторым в классе и имевший, будучи курсантом, звание полкового командера. Проходя службу на подводных лодках, он участвовал в битве при Мидуэе и в двенадцати боевых патрулированиях во время Второй мировой войны, заслужив десять знаков отличия за доблесть, включая "Военно-морской крест". К концу войны он уже командовал подводной лодкой USS "Пайпер" (SS 409).

Несколькими годами позже атомная подводная лодка USS "Трайтон" (SS/RN 586) под его командованием совершила свой знаменитый 84-дневный 41000-мильный поход вокруг земного шара в подводном положении, рекорд, остающийся непревзойденным и по сей день по скорости и длительности плавания. На берегу Э.Л. Бич служил в личном штабе генерала Омара Брэдли, когда тот возглавлял Комитет начальников штабов, и в качестве помощника по военно-морским вопросам у президента Дуайта Д. Эйзенхауэра.

Эдвард Л. Бич - автор 13 книг, в том числе "Бесшумно, на большой глубине", и многочисленных статей. Четыре из его книг стали бестселлерами. Последнюю его работу, "Соль и сталь: размышления подводника", можно приобрести в Нейвел Институт Пресс (Институт прессы ВМС).

Бич вышел в отставку в 1966 г. Новое помещение Военно-морского колледжа США в Аннаполисе и отряд морской пехоты, в апреле прошлого года были названы "Бич Холл" в честь его и его отца - также офицера ВМС, внесшего большой вклад в развитие флота. Недавно "Олл Хэндз" предоставила возможность эксклюзивного интервью с Э.Л. Бичем.

- В первой главе книги "Соль и сталь..."



Кэптен Э.Л. Бич (слева)

вы отметили, что своим решением поступить на службу в ВМС в значительной степени обязаны влиянию вашего отца, хотя на самом деле он пытался отговорить вас.

- Да, это так. Он старался переубедить меня.

- Как вы думаете, почему он делал это?

- Я сам раздумывал о причинах, так как он явно не был против службы в ВМС. Затем я решил, что он хотел быть уверенным в осознанности моего выбора. Его влияние на меня в то время, я полагаю, было сильнее, чем он предполагал. В некотором роде я боготворил его.

- Кто, помимо вашего отца, оказал на вас особое влияние?

- Я назвал бы четверых.

Первым, возможно, был мой командир на этом старом эскадренном миноносце,

USS "Ли" (DD 118). Его звали Клэрэнс Бруссард, и он великолепно управлял судном. Он стал для меня кем-то вроде отца. Я понятия не имел, что он подводник, но когда покидал корабль, уходя в школу подводников, он появился в полной форме с заколкой подводника на кителе - для меня.

Другим был командир подводной лодки "Триггер" (USS "Триггер", SS 564). Это был командер Рой Бенсон, и я по-настоящему любил его. Известен он был как "Бенни-подлодка". Потрясающий командир.

Третьим был человек, сменивший Бенсона после четырех отличных патрулирований. Это - Роберт Э. Дорнан - "Дасти" - самый способный и закаленный подводник в соединении. Я был его старшим помощником, и именно от него я научился делу.

Четвертый - это сам адмирал Честер Нимитц.

- Под вашим командованием USS "Трайтон" совершила кругосветное путешествие - 84 дня, 41 тыс. миль - рекорд, до сих пор остающийся непрекрытым по скорости и длительности плавания. Понимали ли вы в то время, какое историческое значение будет иметь этот поход?

- Даже не предполагал. Но мне было известно, что поход был весьма важен, так как до того такого никогда не происходило. К тому же, я был одним из тех, кто усердно перевозил атомную подводную лодку, которая, как я предполагал, может идти со скоростью 20 узлов в течение 1000 часов. Сравните это с последними дизельными лодками того времени, имевшими предельную скорость до 15 узлов, но запас мощности батарей которых заканчивался через час. Кстати, как оказалось, я

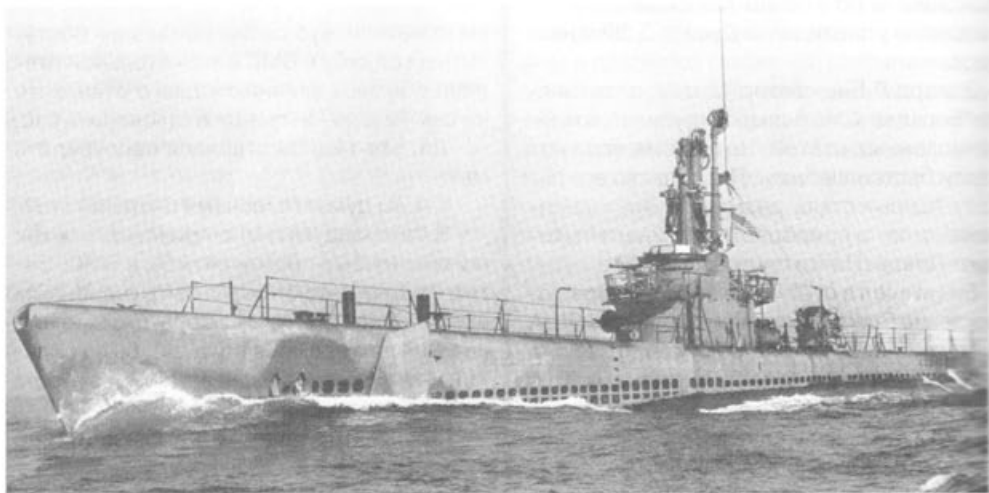
получил субмарину, способную делать 30 узлов в течение месяцев, а не 20 - всего тысячу часов. Ведь мы шли при скорости 21 уз весь путь вокруг земного шара. Это было феноменально для подводной лодки. Так что я знал, что это было нечто особенное.

- Литературная деятельность являлась для вас какого-то рода отдушиной, когда вы еще служили в ВМС. Было ли это естественным продолжением ваших интересов или это началось как развлечение и переросло в большее?

- Мой отец писал о военно-морских делах. Как я уже говорил, он играл самую значительную роль в моей жизни. Поэтому я хотел следовать по его стопам. Я пошел в военно-морское училище и стал офицером ВМС, как он. Он писал о ВМС, в целом это 13 книг. Я начал писать еще курсантом, и сейчас я автор 13 книг. Тогда, я так понимаю, мне просто хотелось, чтобы отец гордился мной.

- Как вам удалось, будучи помощником президента Соединенных Штатов по военно-морским вопросам, написать "Бесшумно, на большой глубине"?

- Меня это тоже изумляет! Хотя, деятельность помощника по военно-морским вопросам не занимает всего времени. Для себя все-таки что-то остается. Так что, вместо игры в гольф или посещения бесчисленных вечеринок, после часов, проведенных в Белом доме, я приходил домой, садился в гостиной и писал. Я поставил себе цель писать две страницы каждый вечер. Так я написал пару сотен страниц. Мне не всегда удавалось написать столько за вечер, но это было моей нормой.



Послевоенная фотография американской ПЛ "Пайпер", которой Э.Бич командовал в конце Второй мировой войны



Подводная лодка "Триггер"

- Удивил ли вас успех "Бесшумно, на большой глубине"? Явилось ли это для Вас неожиданностью?

- Да, конечно. Естественно, я надеялся на успех, но не представлял, насколько велик он будет. Это явилось невероятным источником воодушевления, и еще большим тем, что книга продолжает продаваться. Практически совсем недавно мне говорили Нейвел Инститют Пресс, который перепечатывает ее в серии военно-морской классики, что это их самый постоянный бестселлер.

- Какое отношение вы имеете к созданию одноименного кинофильма и принимали ли вы в нем какое-либо участие?

- Никакого. Фильм меня очень огорчил. Если вы прочитаете книгу и внимательно посмотрите фильм - одно непосредственно за другим - то увидите, что кино мало напоминает "Бесшумно, на большой глубине". Полагаю, что, сценарий у них уже был готов, прежде чем они прочитали книгу. Им нужно было только название - они просто купили книгу из-за названия. Хотя Ингрид, моя жена, утверждает, что мне не следует так говорить. Следует говорить "О, это отличное кино. Непременно посмотрите его!" Потому что чем больше они смотрят фильм, тем больше раскупают книгу. Но я действительно не в состоянии сказать это, так как это несправедливо по отношению к военно-морским силам, которые я знал и пытался описать.

- Оглядываясь назад, на свою жизнь, что вы считаете своим высшим достижением? Чем вы более всего гордитесь?

- Это трудный вопрос. Я горжусь кругосветным плаванием "Трайтона", но ведь на самом деле не я совершил его. Это совершили мой экипаж и военно-морские силы

- корабль, построенный ВМС, командование которым мне было поручено. Это - не личное достижение, хотя я и являлся капитаном корабля. Пожалуй, самое значительное, что когда-либо случилось со мной в личном плане, это то, что в военно-морском институте США есть "Бич Холл", носящий имя моего отца и меня. Нет никакого сомнения.

- Если бы вы могли сказать что-то одно матросу или младшему офицеру, стоящему перед кардинальным решением остаться на службе или покинуть ее, что бы сказали?

- Я немало думал об этом. Чем являются для меня военно-морские силы? У меня всегда было потрясающее ощущение того, что я часть организации намного большей, чем я сам. Флот дал мне то, что большинству людей просто не понять. Из всех моих школьных друзей мне единственному довелось испытать наибольшие приключения.

Во время войны я командовал подводными лодками. Возможным это сделал для меня флот. Возьмите командира авианосца, или инженера-атомщика, или морского летчика, или моряка, имеющего судно под его началом. Они все облечены ответственностью - они часть чего-то, гораздо большего, чем они сами. Они - люди рискованных, смелых предприятий. Они занимаются замечательными делами, не доступными другим людям. Это - одна из огромнейших вещей, что может сделать для человека военный флот.

**Фото любезно предоставлены
Нейвел Инститют Пресс.**

“СОЛЬ И СТАЛЬ: размышления подводника”

Из книги Эдварда Л. Бича

Первая наша встреча с противником не принесла нам славы и денег, но научила многому. Недалеко от побережья Японии незадолго до рассвета мы заметили небольшое торговое судно. Пока мы преследовали его, забрезжил рассвет. Лейтенант-коммандер Бенсон был, конечно, на мостике, а я в тот момент исполнял обязанности вахтенного офицера. Все на корабле находилось на своих боевых постах. Мы предполагали срочно погрузиться, как только займем нужную позицию, но неожиданно стало очевидно, что мы замечены, так как вражеское судно отвернуло и стало изрыгать дым, явно надеясь оторваться от нас.

Мы знали, что с нашими четырьмя большими железнодорожного типа дизелями мы могли набрать большую скорость, чем они. “Зайди прямо с кормы, - сказал мне Бенсон, - и влепи ему в зад!”

Сказано - сделано. То, что Бенсон не взял управления лодкой на себя, я воспринимал как поощрение. Он мог сделать это в любой момент, но на настоящий момент судно оставалось под моей командой. Занять позицию позади нашей цели было несложно, и мы быстро это сделали, как раз позади кормы, со всеми нашими четырьмя машинами, работающими на полную мощность. Противник был где-то в миле от нас, и мы стремительно его нагоняли. Скоро наступит пора подготовить к стрельбе носовые торпеды; это, правда, не делалось слишком быстро, потому что в кормовой погоне им необходим был более дальний пробег, и в это мгновение, продолжая пристально смотреть в бинокль, я вдруг увидел то, что нам следовало видеть все это время. “Капитан! - закричал я. - Это не корма! Это - нос! Он движется прямо на нас!”

Ситуация трагически изменилась. Уже полностью рассвело, и кем бы ни был капитан этого маленького грузового судна, он атаковал обнаруженную им субмарину противника, не пытаясь скрыться! “Тревога! Угроза столкновения! - прокричал я вниз, в люк башни поста управления у моих ног. - Он идет на таран!”

Пронзительный вопль сирены (который я всегда воспринимал как голос кричаще-

го в испуге корабля) незамедлительно донесся из люка. Было слышно, как с грохотом захлопываются водонепроницаемые двери под внезапным натиском того, кто оказался рядом (при весе не менее 500 фунтов они производили отчетливый громкий шум, который не услышать более нигде). Затем наступила напряженная тишина, и сквозь люк раздался звучный голос Уолтера Пай Уилсона, старшего весового офицерской кают-компания, чьей обязанностью по боевому расписанию было управление лодкой: “Водонепроницаемые двери задраены! Лодка к столкновению готова!”

Темный, крепкого сложения Уилсон, старый подводник, один из самых хладнокровных людей на борту, снискавший наибольшую любовь экипажа, по боевому расписанию должен был управлять рулем лодки. В ходе выполнения своих многочисленных обязанностей он всегда являлся для всех оплотом надежности и силы: в кают-компаниях и на камбузе, обращаясь со швартовыми или на боевом посту рулевого, он никогда не был в замешательстве, его невозмутимый голос в напряженных ситуациях помогал и нам сохранять спокойствие. Огромный хромированный штурвал находился непосредственно под люком у наших ног, так что естественным было, что тот, кто стоит у штурвала, действует также и как связующее звено в коммуникативной цепочке. Уилсон был как будто создан для этой работы.

Единственным открытым люком сейчас был люк башни поста управления, который не закрывали, пока на мостике находились люди. “Впередсмотрящие вниз!” - крикнул я. Мы не нуждались в них в данный момент, а это избавит их от непосредственной опасности, если корабли столкнутся. Бенсон и я остались наверху одни, угрожающий нос вражеского корабля выросал из глаз. Мы находились точно носом друг к другу, сейчас нас уже разделяли лишь одна или две сотни ярдов. Черный дым валил из единственной высокой трубы грузовика. Он явно задействовал все, что было в его силах. Наши четыре дизеля тоже работали на максимуме. При совместной скорости сближения пример-

но в 30 узлов мы должны были столкнуться в ближайшие секунды.

"Право на борт!" - крикнул я Уилсону. Я видел, как его массивные мускулы поворачивали этот большой штурвал быстрее, чем его когда-либо поворачивали прежде. "Есть право на борт!" - крикнул он в ответ, а его голосе было нечто особенное. Нос "Триггера" рискованно отклонился вправо.

Это открыло наш левый борт на всю длину перед тупыми обводами носа вражеского корабля, что дало ему шанс, на который он, очевидно, надеялся, ударить нас прямым попаданием посередине. Конечно, он сам положил лево руля, так как начал делать поворот к нам. При руле в крайнем правом положении наш левый борт полностью разворачивался к нему. Для японского шкипера это должно было выступать прекрасной возможностью. Мгновения отделяли нас от удара в борт.

Это напоминало вождение машины при интенсивном движении, но с двумя отличиями. Корабли намного длиннее автомобилей, и они управляются с кормы, а не с носа. Прикинув соответствующее движение как можно лучше, я прокричал в люк: "Давай лево на борт!" Если мышцы Уилсона напряжились при первой команде, то сейчас они превратились в тугие узлы при прозвучавшей второй. Указатель угла перекладки руля широко качнулся в крайнее левое положение, двигаясь даже быстрее, чем прежде. "Триггер" послушно перестал уходить вправо и начал проворно отклоняться влево. "Есть лево на борт, сэр!" - проревел Уилсон. В его голосе явно была необычная нотка.

Теперь корабли находились на расстоянии, возможно, ярдов в 50, вода крутилась у бортов судна противника, на полной скорости поворачивающегося к нам. Ничего в нем не было примечательного, просто ржавое старое грузовое судно водоизмещением примерно 3000 тонн, из единственной трубы которого вырывалось большое облако дыма. Одно лишь было необычным в этой старой калоше - человек, управлявший ей.

Но мы шли с предельной скоростью. Со штурвалом, положенным сейчас к вражескому судну, и его штурвалом - к нам, мы совершали движение вокруг одной и той же точки, расходясь бортами на очень небольшом расстоянии. Мы должны были разойтись, не коснувшись. Я почувствовал живое чувство удовлетворения, что мне удалось успешно отразить его атаку. Его мостик уже поднимался над нами с траверза. Бенсон вдруг заговорил. Это

была его первая фраза за несколько минут. Нед, - сказал он, - ты герой?

- Никак нет, сэр!

- Я тоже! Давай-ка уберемся из вида!

Вдвоем мы нырнули в люк. Как вахтенный офицер, я шел последним, и едва я прыгнул вниз, винтовочная пуля зазвенела об ограждение мостика, проделав аккуратную дырочку в футе или двух над моей головой.

"Погружай ее!" - произнес Бенсон, и мы начали погружаться со всеми привычными шумами, сопровождающими погружение: заглушение работы дизелей, захлопывание вытяжных клапанов и основного воздухоприемного клапана, защелкивание люка башни поста управления при вращении задраивающего его маховичка.

Уилсон с широким бесстрастным лицом, покрытым бусинами пота, устанавливал руль прямо - как и обычно при погружении. "Вперед, средний ход," - приказал капитан. И это тоже было частью нормального процесса погружения. Уилсон повернул две ручки на машинном телеграфу, возвышающемся перед ним, передвинув их стрелки из положения "полный вперед", ниже положения "эскадренная скорость" к позиции "средний ход". Ответ из центрального поста управления энергетической установкой на корме, где вахтенные электрики контролировали скорость наших гребных валов, поступил так быстро, что было очевидно, что их руки уже лежали на рукоятках.

Опасность теперь осталась позади. В течение какого-то момента всем нечего было делать, а Уилсону явно пришлось пережить больше, чем то, к чему его подготавливали годы военно-морской и подводной службы. "М-р Бич, - сказал он, на его выразительном лице выступали огромные капли пота, - если мы ждем столкновения, не могли бы вы по крайней мере решить, куда вы хотите, чтобы я поворачивал руль?"

На мгновение я уставился на него, медленно осозная, каково должно было быть его понимание нашего недавнего происшествия. Часть команды слушала наш разговор, и несколько последующих дней я слышал комментарии по поводу принятия мной решения, но за остротами я уловил также и намек на одобрительное уважение. Среди членов экипажа подводной лодки во время войны очень многое не выражается словами.

А что касается Уилсона и меня, то для нас ничто и никогда не заменит этого восхитительного момента.



экспортное подводное кораблестроение

В настоящее время кораблестроение Германии является мировым лидером по экспорту подводных лодок. Заключив первые контракты на поставку подводных лодок для норвежских (тип 207) и греческих (тип 209/1100) ВМС в 1960-х годах, за последующие 30 лет активно проводя маркетинговую политику, германские кораблестроительные фирмы заключили контракты на поставку ПЛ для ВМС Греции, Турции, Аргентины, Перу, Колумбии, Венесуэлы, Эквадора, Чили, Бразилии, Индии, Южной Кореи, Индонезии, ЮАР. По состоянию на 2001 г. 58 ПЛ типа 209 находятся в составе флотов этих государств или на различных стадиях строительства.

Проект экспортной океанской ДПЛ типа 209 был разработан во второй половине 1960-х годов конструкторским бюро IKL в Любеке.

При создании ПЛ типа 209 были широко использованы технические решения, ранее примененные на ПЛ проектов 201, 205 и 207 (в количестве 15 единиц, построенных для ВМС Норвегии). Архитектура ПЛ - однокорпусная по всей длине, диаметр прочного корпуса составил 6,25 м.

Форма носовой оконечности - штевневая, что связано с необходимостью обеспечения самовыхода торпед. Межотсечные переборки отсутствуют. В качестве конструкционного материала использована сталь типа HY80.

В отличие от более ранних проектов на ПЛ типа 209 появился запасной боекомплект в количестве 6 единиц. Запасные торпеды были размещены на палубе носовой части прочного корпуса, одновременно использовавшийся в качестве жилой. Устройство быстрого заряжания не предусматривалось.

На ПЛ типа 209 была размещена максимально возможная по мощности энергетическая установка, при этом количество дизель-генераторов и ёмкость аккумуляторных батарей было увеличено вдвое. Протяженность ям аккумуляторных батарей составила около 45 % длины прочного корпуса, а вес четырех групп аккумуляторных батарей - около 25 % величины нормального водоизмещения. Результатом этого явилось достижение 400-мильной дальности подводного плавания между двумя периодами зарядки АБ (при этом подводная скорость хода составляет 4 уз.

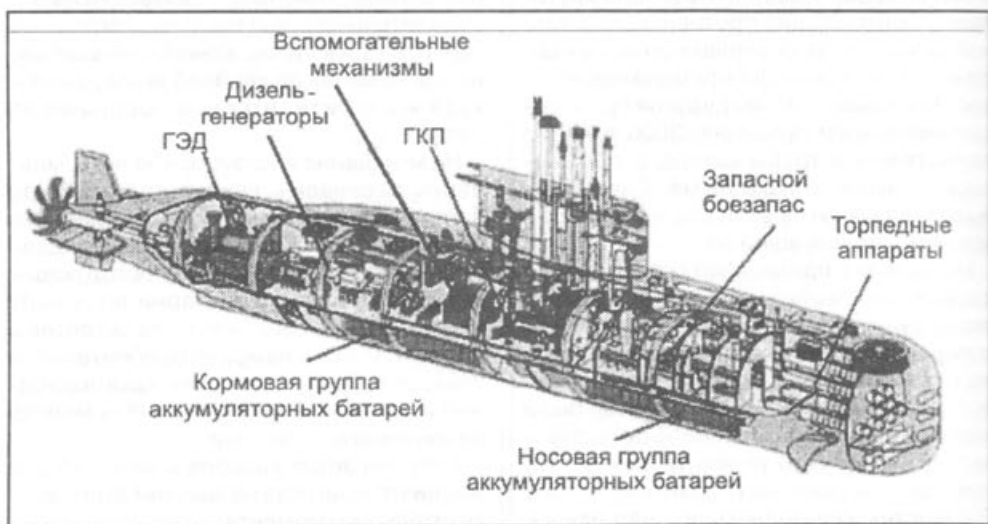


Рис. 1 ПЛ проекта 209/1100

АБ разряжается на 80%). В 1970-х годах ПЛ проекта 209 оснащалась дизелями типа 493V12 разработки фирмы MTU, высоко надежными и хорошо зарекомендовавшими себя на подводных лодках проекта 206. В настоящее время ПЛ проекта 209 оснащаются дизелями с турбонаддувом типа 396V8, производимыми той же фирмой. Этот тип дизеля оптимизирован к условиям работы на современной подводной лодке, имеет высокие технические характеристики, большой ресурс работы до капитального ремонта, пониженный расход топлива, а также сниженный структурный и воздушный шум при работе.

Особое внимание при разработке ПЛ проекта 209 обращалось на обеспечение высокой скрытности. Для достижения этой цели была использована однокорпусная конструкция ДПЛ с размещением ЦБ в оконечностях, установлен низкоборотный сначала пяти-, а затем семилопастной винт с саблевидными лопастями, покрытие для надстройки и обтекатели ГАС выполнены из армированного пластика. Все шумящее оборудование ПЛ проекта 209 установлено на двухкаскадной амортизации на одной платформе, отключенной от прочного корпуса. Требования к наличию на ДПЛ значительного числа телеуправляемых торпед привело к размещению на ПЛ восьми ТА калибра 533 мм, из которых могут также запускаться противокорабельные крылатые ракеты. Благодаря оптимальному сочетанию АБ с дизель-генераторами время пребывания ДПЛ в надводном положении составляет 10-20% от общей продолжительности плавания. На **рис. 1** показан продольный разрез ПЛ базового проекта 209.

Всего конструкторским бюро IKL разработано шесть вариантов ДПЛ проекта 209 (**табл. 1**).

В основном изменения были связаны с требованиями заказчиков об увеличении дальности плавания и автономности ДПЛ. Наиболее существенные изменения затронули характеристики ДПЛ проекта 209/1500. По требованию ВМС Индии в конструкцию ДПЛ внесены изменения, направленные на повышение живучести корабля. Прочный корпус ДПЛ проекта 209/1500 был разделен равнопрочной переборкой на два отсека (на всех других модификациях помещения внутри прочного корпуса образуются только легкими газоплотными переборками). Над прочной переборкой располагается всплывающая спасательная камера (ВСК) сфери-

ческой формы, имеющая три люка: два нижних для выхода в отсеки и верхний - для выхода на поверхность. Спасательная камера рассчитана на спасение всего личного состава ПЛ с глубин вплоть до расчетной. Она имеет запас кислорода на 8 ч и небольшую воздухозаборную шахту для дыхания личного состава на поверхности.

Конструкционные материалы, энергетическое оборудование и общекорабельные системы для ДПЛ типа 209 всех модификаций поставляются немецкими компаниями: Ferrostaal - сталь; Motoren und Turbinen Union (MTU) - дизели; Siemens - генераторы и гребные электродвигатели; Vatra и Haden - аккумуляторы.

В поставках боевых средств для ДПЛ типа 209 в соответствии с требованиями заказчиков помимо немецких компаний (STN - торпеды, Atlaselektronik - БИУС, ГАС) принимали участие компании США (McDonnell Douglas - ПККР, Westinghouse - торпеды, Singer Librascope - БИУС, Sperry - навигационное оборудование, Kollmorgen - перископы), Великобритании (Marconi - торпеды), Франции (Thomson - ГАС, РЛС), Дании (Terma - РЛС).

Ожидаемый срок службы ПЛ проекта 209 составил не менее 30 лет. Для этих лодок рекомендована постепенная модернизация, позволяющая удерживать их на высоком оперативном уровне.

Военно-морской флот Венесуэлы провел модернизацию двух своих подводных лодок проекта 209 путем установки на них интегрированной системы боевого управления, аналогичной СБУ проекта 206А.

Греческий военно-морской флот осуществил модернизацию ПЛ класса Glafkos (209/1100), которые были первыми подводными лодками проекта 209, построенными в 1970-е годы. Эти работы уже выполнены фирмой HDW в Киле. Кроме того, подводные лодки проекта 209/1200 модернизируются на судостроительном заводе греческого военно-морского флота в Саламисе. Модернизация, в частности, предусматривает размещение аппаратуры управления стрельбой противокорабельными ракетами и бортовых антенн гидроакустического комплекса при сохранении основных размеров этих ПЛ.

Таким образом, можно констатировать, что фирмы HDW/IKL в кооперации с предприятиями германской промышленности способны в короткое время произвести модернизацию ПЛ проекта 209.

Модернизационная программа должна реализовываться применительно к ПЛ,

Изменение основных ТТХ при модификации ПЛ проекта 209		
Проект ПЛ	Основные ТТХ базового варианта, изменения ТТХ по сравнению с базовым вариантом	
Тип 209/1100	Водоизмещение, т:	
	- надводное	1100
	- подводное	1210
	Главные размерения, м:	
	- длина	54,4
	- ширина	6,25
	- осадка	5,2
	Число ТА (калибр, мм)	8 (533)
	Боезапас, ед.	14
	Скорость хода, узл.:	
	- надводная	11
	- подводная	22
	Дальность плавания, миль (на скорости, узл.):	
	- максимальная	6000 (8)
	- подводная	400 (4)
	Глубина погружения, м	250
	Автономность, сут.	30
Тип 209/1200	Увеличены по сравнению с базовым вариантом:	
	- подводное водоизмещение	до 1285 тонн
	- длина	на 1,5 м
	дальность надводного плавания, миль	на
	автономность	1500...2000
		до 50 суток
209/1300	Увеличены по сравнению с базовым вариантом:	
	- надводное водоизмещение	до 1285 тонн
	- подводное водоизмещение	до 1400 тонн
	- длина	на 6,8 м
	- дальность надводного плавания, миль	на
	- автономность	1500...2000
209/1400	Увеличены по сравнению с базовым вариантом:	
	- надводное водоизмещение	до 1454 тонн
	- подводное водоизмещение	до 1586 тонн
	- длина	на 6,6 м
	- дальность надводного плавания, миль;	на 2200
	- автономность	до 50 суток
209/1500	Увеличены по сравнению с базовым вариантом:	
	- надводное водоизмещение	до 1660 тонн
	- подводное водоизмещение	до 1850 тонн
	- длина	на 10 м
	- ширина	на 0,25 м
	- дальность надводного плавания, миль	до 13000
Improved 209/1400	Увеличены по сравнению с базовым вариантом:	
	- надводное водоизмещение	до 1850 тонн
	- подводное водоизмещение	до 2425 тонн
	- длина	до 67 м
	- ширина	до 8 м
	- скорость подводного хода	до 24 узлов
209/1400	- дальность надводного плавания, миль	до 11000

находящимся в эксплуатации много лет. Это позволит флотам потенциальных заказчиков сохранять давно созданные подводные лодки с повышенной боевой эффективностью и надежностью, что является особенно ценным в условиях ограни-

покупателям конкурентоспособный проект ПЛ.

Главной особенностью технического облика ПЛ проекта 209 является предельная рациональность конструкции. За счет снижения ряда параметров живучести и

Таблица 2

Поставки ПЛ проекта 209

Страна	Проект	Год заключения контракта	Количество ПЛ
Греция	209/1100	1967	4
	209/1200	1975	4
Аргентина	209/1200	1969	2
Перу	209/1200	1970	2
Перу	209/1200	1977	4
Колумбия	209/1200	1970	2
Турция	209/1200	1971	2
	209/1200	1975	2
	209/1200	1979	1
	209/1200	1984	1
	209/1400	1987	2
	209/1400	1993	2
Венесуэла	209/1300	1972	2
Эквадор	209/1300	1974	2
Индонезия	209/1300	1977	2
Чили	209/1400	1980	2
Индия	209/1500	1981	4
Бразилия	209/1400	1982	2
	209/1400	1985	2
	Improved	1995	2
	209/1400		2
Ю. Корея	209/1200	1987	3
	209/1200	1989	3
	209/1200	1993	3
ЮАР	209/*	1999	3

ченного финансирования оборонных программ.

Одним из перспективных вариантов модернизации является врезка дополнительной секции прочного корпуса с анаэробной энергетической установкой, запасами топлива и окислителя. Анаэробная энергетическая установка на основе электрохимических генераторов, разработанная в рамках создания ПЛ последнего поколения проектов 212 и 214, обеспечивает увеличение непрерывной дальности подводного хода ПЛ в несколько раз. Вариант такой модернизации ранее поставленных ПЛ проекта 209 в настоящее время предложен заказчикам.

После массового вывода из состава ВМС стран-импортеров морских вооружений ПЛ американской постройки 1940-х годов типа Balao, Tench и других немецким производителям ПЛ удалось занять освободившуюся нишу на мировом рынке морских вооружений, предложив

обитаемости удалось создать ПЛ с высокими ТТХ и, при этом, ограниченного водоизмещения и стоимости.

В процессе строительства ПЛ проекта 209 разработано несколько его модификаций. Это обеспечило постоянное развитие проекта, учет запросов и пожеланий заказчиков. Важным обстоятельством расширения объема поставок является также готовность немецкой стороны организовать строительство ПЛ на верфях стран-импортеров.

Д.КОРОВИН, В.ЛЫЧЕВ, В.СУЧКОВ

Окончание следует

НОВОСТИ ВМС ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

США. Начальник штаба ВМС США адмирал В.Кларк в своем выступлении в Конгрессе США обосновал решение о переоборудовании двух ПЛАРБ типа "Огайо" ("Мичиган" и "Джорджия") в подводные лодки-носители обычного оружия (прежде всего КРМБ). Указанное решение, по его словам, полностью соответствует разрабатываемой министерством обороны новой концепции ведения боевых действий и получило поддержку со стороны командования подводных сил. Кроме того, он заявил, что в случае дополнительного финансирования представится возможность так же переоборудовать еще две ПЛАРБ.

Общая стоимость программы переоборудования двух ракетноносцев оценивается в 2 млрд. долларов. В бюджетной заявке на 2002 финансовый год на эту программу запрашивается 116,4 млн. долларов. Полномасштабные работы по данной программе предполагается развернуть в 2003 г.

В соответствии с постановлением американской администрации командование БОхр США отдало распоряжение о введении до 15 июня 2002 г. повышенных мер безопасности в ВМБ и портах США и ужесточении правил гражданского судоходства в акватории портов и в прибрежной зоне. Всем гражданским судам предписано:

при нахождении на расстоянии 500 м от корабля ВМС США сбавлять ход до самого малого и следовать в соответствии с указаниями БОхр;

при получении разрешения БОхр приближаться к кораблям ВМС США не ближе, чем на 100 м;

нахождение внутри указанных зон безопасности, а также в узкостях и местах ограниченной якорной стоянки допускается в виде исключения в случае предварительного уведомления БОхр.

Суда, нарушающие данное распоряжение, будут подвер-

гаться досмотру с применением силы, а судоводители - могут быть осуждены на срок до шести лет или приговорены к денежному штрафу до 250 тыс. долларов и конфискации их судов.

Для выполнения указанного распоряжения на Атлантическом и Тихоокеанском флотах сформировано по два отряда обеспечения безопасности портов.

Летом 2002 г. США планируют передать Польше второй фрегат УРО типа "Оливер Перри". Передаче подлежит находящийся в экстренном резерве ФР УРО "Уордсворт" (вместо ранее планировавшегося ФР УРО "Джон Х.Сайдс").

В ВМС Польши кораблю предполагается присвоить имя "Тадеуш Костюшко". Как и полученный в 2000 г. от США ФР УРО "Казимир Пулласки", он войдет в состав 3-й флотилии с базированием в ВМБ Гдыня.

Командование сил специальных операций США объявило о прекращении эксплуатации 6 из 13 патрульных катеров типа "Циклон" из-за отсутствия достаточного финансирования.

Украина. В ходе визита в Севастополь командующий 6-м флотом США вице-адмирал Г.Джонсон обсудил с Главнокомандующим ВМС Украины адмиралом М.Ежелем вопросы дальнейшего взаимодействия в рамках программы "Партнерство ради мира", а также стажировки офицеров украинских ВМС на кораблях 6-го флота и перспективы сотрудничества в области совместных поисково-спасательных мероприятий.

Великобритания. ФР УРО "Кэмпбеллтаун" во время перехода из Архангельска в метрополию имел навигационное происшествие - посадку на мель в проливе Рустраумен (р-н Тромсе). Корабль само-

стоятельно снялся с мели, после чего был отбуксирован для осмотра в Тромсе. По завершении осмотра корабль убыл в Портсмут.

Латвия. Правительство Латвии внесло изменения в статью 531-ю морского законодательства страны. В соответствии с новой редакцией указанной статьи в территориальные воды Латвии запрещен заход кораблей с ядерными энергетическими установками (ЯЭУ).

Вместе с тем министерству обороны Латвии дано право по согласованию с МИД разрешать вход в латвийские территориальные воды и порты военных кораблей с ЯЭУ или с ядерным оружием на борту, о чем оно обязано информировать министерство охраны окружающей среды и министерство регионального развития.

Литва. В конце августа этого года в Клайпеде в ходе выездного заседания правительства Литвы принято решение о строительстве в глубоководной части клайпедского порта новых причалов и доков для приема и обслуживания кораблей ВМС иностранных государств, в том числе стран НАТО. В настоящее время практически все причальные сооружения в этой части порта принадлежат частным компаниям, в связи с чем правительство вынуждено арендовать их для приема прибывающих в Клайпеду иностранных кораблей.

По оценке специалистов, указанное решение литовского правительства принято в рамках мероприятий, направленных на усиление сотрудничества ВМС Литвы с флотами иностранных государств, прежде всего стран НАТО, а также на устранение недостатков, отмеченных в ходе обеспечения визита в Клайпеду кораблей постоянного соединения НАТО на Атлантике в июле этого года. (2)

ДИНАСТИИ ИМЕН

“СООБРАЗИТЕЛЬНЫЙ”, наименование гвардейских кораблей Советского ВМФ:

1) эскадренный миноносец (до 25.9.19401 - “Прозорливый”, с 20.3.1956 - “СДК-11”, с 12.1.1957 - “СС-16”, с 31.12.1963 - “ЦЛ-3”, зав. №1078) проекта 7У ЧФ. Заложен 15.10.1936 по проекту 7 на эллинге ССЗ №200 им. 61 коммунара в Николаеве, перезаложен 3.3.1939 по проекту 7У, спущен на воду 26.8.1939, вступил в строй 7.6.1941 и, подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав ЧФ. Водоизмещение полное 2404 т, нормальное 2129 т, стандартное 1854 т; длина 112,5 м, ширина 10,2 м, осадка 5,05 м. Мощность ТЗА 2х27000 л.с.; скорость полного хода 36 уз, экономическая 20 уз; дальность плавания 1380 миль. Вооружение: 4 130-мм АУ Б-12 и 2 76,2-мм АУ 34-К, 7 37-мм ор. 70-К, 8 12,7-мм пул. ДШК, 2х3 533-мм ТА, 2 БМБ-1 и 2 бомбосбрасывателя, принимал от 58 до 96 морских якорных мин; средства кораблеводства и радиосвязи. Экипаж 271 человек. В годы Великой Отечественной войны под командованием капитана 3 ранга С.С.Воркова совершил 218 боевых походов, пройдя

т боеприпасов и др. воинских грузов, отразил св. 100 воздушных атак, в которых участвовало более 200 самолетов, сбив при этом 5 торпедоносцев и бомбардировщиков. 1.3.1943 удостоен гвардейского звания, а переведенному с ЭМ для дальнейшей службы в морскую пехоту ст. краснофлотцу В.В. Ходыреву, погибшему 26.3.1944 при высадке десанта в г. Николаев, 20.4.1945 было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. В период с 19.12.1945 по 25.8.1947 и с 29.12.1951 по 1957 на “Севморзаводе” №497 им. С. Орджоникидзе в Севастополе проходил капитальный ремонт и модернизацию по проекту 32. 17.2.1956 выведен из боевого состава, перевооружен (вместо снятых АУ, ор., пул. и ТА установлены 2х2 57-мм АУ ЗИФ-31-Б) и переклассифицирован сначала в спасательно-дезактивационный корабль, 12.1.1957 - в СС, а 14.9.1963 - в ЦЛ. 27.3.1960 законсервирован и в б.Северная Севастополя поставлен на отстой, а 19.3.1966 исключен из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 20.7.1966 расформирован и в 1966-1967 на Севастопольской базе “Главвторчермета” в пос. Инкерман разделан на металл;



Эскадренный миноносец “Сообразительный”

63750 миль и проведя в море до 150 сут. без капитального и среднего ремонтов. Участвовал в обороне Одессы, Севастополя, Крыма и Кавказа, 16 и 25.1.1942 высаживал десанты в Судак, а 4.2.1943 обеспечивал высадку десанта в Южную Озерейку. За годы войны провел 56 арт. стрельб и, выпустив 2700 130-мм снарядов, подавил более 10 арт. и минометных батарей, уничтожил до 30 танков и автомашин противника. Участвовал в проводке 33 конвоев в составе 59 транспортов, 37 раз доставлял подкрепления и эвакуировал раненых и мирное население, перевезя 14238 чел. и ок. 1000

2) ракетный эскадренный миноносец (с 31.1.1962 - “Варяг”, зав. №783) проекта 58. 5.8.1961 зачислен в списки кораблей ВМФ и 13.10.1961 заложен на эллинге ССЗ №190 им. А.А. Жданова (ныне - ОАО “Северная верфь”) в Ленинграде, спущен на воду 7.4.1963, вступил в строй 20.8.1965, 23.9.1965 включен в состав КТОФ и осенью 1965 по Севморпути совершил переход из Североморска во Владивосток. Водоизмещение полное 5350 т, стандартное 4300 т; длина 142,3 м, ширина 16,2 м, осадка 4,73 м. Мощность ПТУ 2х46000 л.с.; скорость полного хода 36 уз, экономическая 14,5 уз; дальность плавания 6000 миль. Вооружение: 2х4 ПУ ПКРК П-35 (16 КР), 1х2 ПУ ЗРК “Волна” (16 ЗУР), 2х2 76,2-мм АУ АК-726 (в ходе ремонтов установлены 4х6 30-мм АУ АК-630), 2х3 533-мм ТА и 2х12 РБУ-6000 (96 РГБ-60); навигационный, гидроакустический и радиотехнические комплексы, средства радиосвязи. Экипаж 304 человека, в т.ч. 25 офицеров. 29.9.1962 переклассифицирован в РКР. 14.12.1972 в связи с 50-летием образования СССР награжден Юбилейным почетным знаком ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета и Совета министров СССР. 10-14.10.1981 нанес визит в Дананг (Вьетнам). 19.4.1990 исключен из состава ВМФ в связи с разоруже-

“Продолжение. Начало см. “Морской сборник” №№ 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 за 2001 г.

¹ Здесь и далее в написании дат слово “год” (г.) опущено.

нием и сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 21.5.1991 расформирован и впоследствии на базе "Главвторчермета" в б. Козьмино под Находкой разделан на металл. В период службы носил гвардейский Военно-морской флаг, унаследованный от одноименного ЭМ проекта 7У ЧФ;

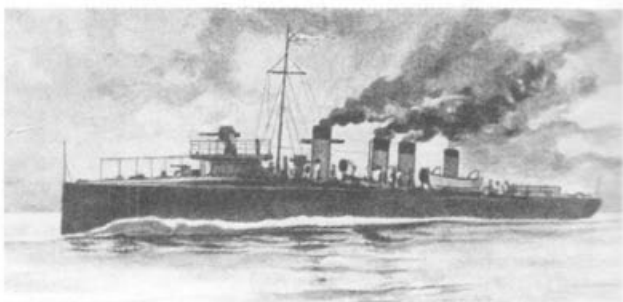
3) сторожевой корабль (до 21.3.1963 - "СКР-44", зав. №1702) проекта 61. 20.7.1960 заложен на ССЗ им. 61 коммунара в Николаеве и 25.9.1961 зачислен в списки кораблей ВМФ, спущен на воду 4.11.1961, вступил в строй 26.12.1963 и 23.11.1964 включен в состав ЧФ. Водоизмещение полное 4974 т, стандартное 4010 т; длина 146,2 м, ширина 15,8 м, осадка 4,84 м. Мощность ГТУ 4х18000 л.с.; скорость полного хода 32 уз, экономическая 18 уз; дальность плавания 3500 миль. Вооружение: 2х2 ПУ ЗРК "Волна" (32 ЗУР), 2х2 76,2-мм АУ АК-726, 1х5 533-мм ТА, 2х12 РБУ-6000 (96 РГБ-60) и 2х6 РБУ-1000 (24 РГБ-10); 1 вертолет Ка-25 (временного базирования); навигационный, гидроакустический и радиотехнические комплексы и станции, средства радиосвязи. Экипаж 266 человек, в т.ч. 22 офицера. 19.5.1966 переклассифицирован в БПК. 18-25.6.1964 нанес визит в Сплит (Югославия), 12-15.8.1967 - в Варну (Болгария), 29.1-4.2.1968 - в Котор и Зеленику (Югославия), 20-27.7.1969 - в Гавану (Куба), в мае 1974 - в порт Тунис (Тунис) и 26-30.9.1985 - в Корк (Исландия). 1-31.6.1967 и 1.1-31.12.1968, находясь при несении боевой службы в зоне военных действий в Средиземном море, выполнял задачу по оказанию помощи вооруженным силам Египта. В период с 1.10.1976 по 28.11.1978 на ССЗ им. 61 коммунара прошел частичную модернизацию и капитальный ремонт. Летом 1982 совершил переход через Средиземное море из Севастополя в Североморск и 19.8.1982 перечислен в состав КСФ. 1.10.1988 выведен из боевого состава, законсервирован и в Североморске поставлен на отстой. 26.7.1992 торжественно сменил гвардейский Военно-морской флаг СССР на гвардейский Андреевский флаг. 29.10.1992 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 31.12.1992 расформирован, а в 1994 продан германо-голландской посреднической фирме на слом и 1.7.1995 отправлен на буксире из Североморска в Индию для разделки на металл. С 21.3.1963 носил гвардейский Военно-морской флаг, унаследованный от одноименного ЭМ проекта 7У ЧФ.

"СТЕРЕГУЩИЙ", традиционное наименование ряда кораблей и судов отечественного ВМФ:

1) миноносец (до 9.3.1902 - "Кулик") типа "Сокол" Сибирской флотилии. 26.12.1899 за-

числен в списки кораблей фл. и в 1901 заложен на эллинге Невского судомеханического завода, в начале 1902 в разобранном виде доставлен по железной дороге в мастерские Порт-Артурского военного порта для достройки, спущен на воду 9.6.1902, вступил в строй в сентябре 1903. Водоизмещение нормальное 258 т; длина 60,96 м, ширина 5,66 м, осадка 1,65 м. Мощность паровых машин 2х1900 л.с.; скорость полного хода 27 уз, экономическая 13,5 уз; дальность плавания 600 миль. Вооружение: 1 75-мм и 3 47-мм ор., 2х1 450-мм ТА, принимал 10 морских якорных мин. Экипаж 57 человек. Участвовал в русско-японской войне 1904-1905: оборона Порт-Артура (Люйшунь), несение дозорной и разведывательной службы, обеспечение и прикрытие минно-заградительных и тральных действий разнородных сил Тихоокеанской эскадры. 26.2.1904 героически погиб под командованием лейтенанта А.С. Сергеева в пр-ве Лаотешань на подходах к Порт-Артуру в неравном ночном бою с четырьмя японскими миноносцами при возвращении из разведывательного похода к о-вам Эллиот и Блонд в базу и 17.3.1904 исключен из списков кораблей фл.;

2) эскадренный миноносец типа "Украина" БФ. Заложен 7.8.1904 на заводе "Ланге и сын" в Риге на добровольные пожертвования и 2.4.1905 зачислен в списки кораблей БФ, спущен на воду 21.6.1905, вступил в строй летом



Миноносец "Стерегиущий" 1904 г.

1906. Водоизмещение полное 700 т; длина 73,05 м, ширина 7,24 м, осадка 3,35 м. Мощность ТЗА 2х3600 л.с.; скорость полного хода 25,9 уз, экономическая 9 уз; дальность плавания 572 мили. Вооружение: 2 75-мм и 4 57-мм ор., 4 7,62-мм пул. (с 1910: 2 102-мм и 1 37-мм ор., 4 7,62-мм пул.; с 1916: 3 102-мм и 1 40-мм ор., 2 7,62-мм пул.), 2х1 450-мм ТА, принимал 16 морских якорных мин. Экипаж 82 человека. До 27.9.1907 относился к подклассу минных КР. В 1911-1912 и 1916 проходил перевооружение и капитальный ремонт. Участвовал в Первой мировой войне (набеговые действия на коммуникации и дозоры противника, оборона Курляндского побережья и Рижского зал., выполнение минных постановок в юго-восточной и центральной части Балтийского моря, эскортирование и ПЛО главных сил флота, Ирбенская 26.7-8.8.1915 и Моонзундская 29.9-

6.10.1917 операции) и Февральской революции. 25.10.1917 вошел в состав Красного БФ, а 21.4.1921 - в состав МСБМ. В апреле 1918 совершил переход из Гельсингфорса (Хельсинки) в Кронштадт, после чего находился в Кронштадтском военном порту на хранении, а в 1924 разоружен, сдан "Комгосфондов" для демонтажа и разделки на металл и 21.11.1925 исключен из списков кораблей РККФ;

3) сторожевое судно (с апреля 1919 - "Сторожевое судно №107", с 21.5.1919 - "Стерегищий", с 24.6.1943 - "Т-844", с 9.7.1943 - "Б-47", с 2.6.1944 - "Стерегищий") ВВФ. Бывший речной буксирный баркас, построенный в 1906 на Механическом заводе в Звениговском затоне Казанской губ. по заказу администрации Волго-Бугульминской железной дороги и базировавшийся на Симбирск (Ульяновск). 8.2.1918 национализирован и передан Главному ВСНХ. С 01.6.1918 входил в состав Самарского Рупвода. В октябре 1918 мобилизован и в качестве буксирного парохода включен в состав ВВФ, а в апреле 1919 вооружен и переклассифицирован в сторожевое судно. Водоизмещение нормальное 75 т; длина 25,3 м, ширина 4,1 м, осадка 1,4 м. Мощность паровой машины 120 л.с.; скорость экономическая 8,6 уз. Вооружение: 1 47-мм ор. и 2 7,62-мм пул. (в 1943-1944: 1 20-мм автомат "Oerlicon"). Экипаж 17 человек. Участвовало в Гражданской войне (бои на р. Кама в мае 1919). 21.5.1919 затонуло в районе Котловки после столкновения с вооруженным пароходом "Товарищ Маркин", но после Гражданской войны было поднято, восстановлено и возвращено Самарскому Рупводу. С 13.6.1922 входило в состав ВГРП Госторгфлота, с 18.7.1924 - в состав УВГРФ Совторгфлота, с 11.2.1931 - в состав ВУРТ, а с 18.3.1934 - в состав ВВРП и находилось в подчинении сначала НКПС, с 30.1.1931 - Наркомвода и с 9.4.1939 - НКРФ. 17.5.1943 мобилизовано вновь, принято от НКРФ и 15.6.1943 по окончании переоборудования в буксировщик трал-барж зачислено в состав ВВФ. Участвовало в Великой Отечественной войне (боевое траление, обеспечение воинских, народнохозяйственных и экспортно-импортных перевозок на Волге летом 1943 - весной 1944). 2.6.1944 исключено из состава ВМФ в связи с разоружением и возвратом ВВРП. 23.3.1946 поступило в подчинение МРФ СССР, 15.3.1953 - ММРФ, 25.8.1954 - вновь МРФ СССР, а 6.6.1956 - МРФ РСФСР, 24.4.1948 вошло в состав ВГРП и 23.12.1954 - в состав ВОРП. 12.5.1961 выведено из эксплуатации и исключено из списков судов МРФ в связи со сдачей "Главторчермету" для демонтажа и разделки на металл;

4) сторожевое судно (с 1.3.1920 - "Сокол") ДВФ. Бывший паровой катер, построенный в 1914. Прежний владелец и место постройки не установлены. В 1919 реквизировано белогвардейским

командованием и в качестве вооруженного судна включено в состав ДВФ морских сил Юга России Добровольческой Белой армии. 16.12.1919 захвачено частями РККА при освобождении Киева и передано Главному ВСНХ, а в январе 1920 было принято от Киевского Рупвода и в качестве разьедного парового катера включено в состав ДВФ. Водоизмещение нормальное 10 т; длина 16,76 м, ширина 3,6 м, осадка 0,8 м. Мощность машины 30-50 л.с. Экипаж 12 человек. 1.3.1920 вооружено 1 37-мм ор. и переклассифицировано в сторожевое судно, а 31.8.1920 разоружено и возвращено Киевскому Рупводу. С 13.6.1922 входило в состав ДГРП Госторгфлота, с 18.7.1924 - в состав УВДГРФ, с 10.3.1926 - в состав УДГРФ Совторгфлота, с 11.2.1931 - в состав ДУРТ, а с 15.3.1934 - в состав ДРП и находилось в подчинении сначала НКПС, с 30.1.1931 - Наркомвода и с 9.4.1939 - НКРФ. В начальный период Великой Отечественной войны обеспечивало перевозки и переправу войск на левый берег Днепра. В сентябре 1941 ввиду невозможности эвакуации в низовья Днепра по приказу военного командования затоплено в б. Ореховая Запорожского речного порта;

5) эскадренный миноносец (зав. №516) проекта 7 КБФ. Заложен 12.8.1936 на эллинге ССЗ №190 им. А.А. Жданова (ныне - ОАО "Северная верфь") в Ленинграде, спущен на воду 18.1.1938, вступил в строй 30.10.1939 и 19.11.1939 включен в состав КБФ. Водоизмещение полное 2402 т, нормальное 2117 т, стандартное 1855 т; длина 112,86 м, ширина 10,2 м, осадка 3,8 м. Мощность ТЗА 2х24000 л.с.; скорость полного хода 39 уз, экономическая 19,8 уз; дальность плавания 2640 миль. Вооружение: 4 130-мм АУ Б-13 и 2 76,2-мм АУ ЗК-К, 2 45-мм ор. 21-К, 2х3 533-мм ТА, 2 бомбосбрасывателя, 2 параван-охранителя К-1, принимал до 60 морских якорных мин; средства кораблевождения и радиосвязи. Экипаж 246 человек. Во время советско-финляндской войны 1939-1940 под командованием ст. лейтенанта Г.И. Моторова дважды выходил в море в составе эскадры для арт. обстрелов укреплений противника на побережье и о-вах Финского зал., нес дозорную и конвойную службу;



Эскадренный миноносец "Стерегищий" (пр. 7)

20.12.1939 захватил и отконвоировал в Таллин неприятельский ТР "Aiwa". В начальный пери-

од Великой Отечественной войны под командованием капитана 3 ранга Е.П. Збрицкого участвовал в обороне Рижского зал., Моонзундских о-вов и Ленинграда и в конвоировании транспортных судов. 21.9.1941 при стоянке на Большом Кронштадтском рейде на якоре получил тяжелые повреждения от атак бомбардировочной авиации противника и лег на грунт, но 10.7.1944 был поднят АСО КБФ, 20.11.1948 после аварийно-восстановительного ремонта на ССЗ № 190 им. А.А. Жданова вновь введен в строй и передан в состав 8-го ВМФ. С 24.12.1955 опять входил в состав КБФ, 28.1.1958 в связи с разоружением и сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации расформирован и 3.4.1958 исключен из состава ВМФ, а в 1958-1959 на Таллинской базе "Главторчермета" на п-ове Пальяссаар разделан на металл;

б) служебный разведочный катер (с 24.5.1943 по 30.7.1946 - "АК-109") БВФ СФ. 24.9.1942 мобилизован, принят от отделения треста "Ленжилснаб" в г. Архангельске и зачислен в состав плавсредств Новоземельской ВМБ БВФ. Даты, место постройки и ТТД не обнаружены. В годы Великой Отечественной войны



БПК "Стерегищий" (Пр. 61)

осуществлял охрану рейдов и гаваней на архипелаге Новая Земля, обеспечивал боевую деятельность кораблей и частей СФ. 30.7.1946 исключен из списков плавсредств СФ в связи с возвратом прежнему владельцу;

7) ракетный эскадренный миноносец (с 31.10.1962 - "Владивосток", с 11.5.1964 - "Адмирал Фокин", зав. №781) проекта 58 КТОФ. 17.9.1960 зачислен в списки кораблей ВМФ и 5.10.1960 заложен на эллинге ССЗ №190 им. А.А. Жданова в Ленинграде, спущен на воду 19.11.1961, вступил в строй 28.12.1964 и осенью 1965 после перехода по Севморпути из Североморска во Владивосток вошел в состав КТОФ. Водоизмещение полное 5350 т, стандартное 4300 т; длина 142,3 м, ширина 16,2 м, осадка 4,73 м. Мощность ПТУ 2х46000 л.с.; скорость полного хода 36 уз, экономическая 14,5 уз; дальность плавания 6000 миль. Вооружение: 2х4 ПУ ПКРК П-35 (16 КР), 1х2 ПУ ЗРК "Волна" (16 ЗУР), 2х2 76,2-мм АУ АК-762, 2х3 533-мм ТА, 2х12 РБУ-6000 (96 РГБ-60); навигационный, гидроакустический и радиотехнические комплексы и станции, средства радио-

связи. Экипаж 304 человека, в т.ч. 25 офицеров. 29.9.1962 переклассифицирован в ПКР. 26.11-2.12.1968 нанес визит в Момбасу (Кения), 2-7.1.1969 - в Аден (Южный Йемен), 5-12.1.1969 - в Ходейду (Северный Йемен), 5-6.4.1969, в конце апреля 1969 - в Читтагонг (Бангладеш), 19-23.4.1970 и 10-14.3.1977 - в Порт-Луи (Маврикий). В 1979 завоевал приз ПК ВМФ по ракетной подготовке. С 1.8.1988 входил в состав КЧВФ КТОФ. 26.7.1992 торжественно сменил Военно-морской флаг СССР на Андреевский флаг. 30.6.1993 исключен из состава ВМФ в связи с разоружением и сдачей в ОРВИ для демонтажа и реализации. 31.12.1993 расформирован и впоследствии продан индийской фирме для разделки на металл;

большой противолодочный корабль (зав. №755) проекта 61 КТОФ. 9.7.1964 зачислен в списки кораблей ВМФ и 26.7.1964 заложен на ССЗ им. А.А. Жданова в Ленинграде, спущен на воду 20.2.1966, вступил в строй 21.12.1966. 7.1.1967 включен в состав КТОФ и летом-осенью 1967 по Севморпути совершил переход из Североморска во Владивосток. Водоизмещение полное 4905 т, стандартное 4025 т; длина

146,11 м, ширина 15,81 м, осадка 6,83 м. Мощность ГТЗ 4х18000 л.с.; скорость полного хода 30,22 уз, экономическая 18,17 уз; дальность плавания 3800 миль. Вооружение: 2х2 ПУ ЗРК "Волна" (32 ЗУР), 2х2 76,2-мм АУ АК-726, 1х3 533-мм ТА, 2х12 РБУ-6000 (96 РГБ-60) и 2х6 РБУ-1000 (24 РГБ-10); 1 вертолет Ка-25 (временного базирования); навигационный, гидроакустический и радиотехнические комплексы и станции, средства

радиосвязи. Экипаж 266 человек, в т.ч. 22 офицера. До 19.5.1966 относился к подклассу СКР. 17-24.3.1968 нанес визит в Мадрас, 3-6.4.1968 - в Бомбей (Индия), 17-24.3.1968 - в Могадишо (Сомали), 11-19.5.1968 - в Умм-Каср и Басру (Ирак), 25.5-2.6.1966 - в Карачи (Пакистан), 5-9.6.1968 - в Бендер-Аббас (Иран), в июне 1968 - в Аден (Южный Йемен) и 6-11.7.1966 - в Коломбо (Шри-Ланка). 31.12.1978 выведен из боевого состава, законсервирован и в б. Западная (г. Советская Гавань) поставлен на отстой. 26.7.1992 торжественно сменил Военно-морской флаг СССР на Андреевский флаг. 30.6.1993 исключен из состава ВМФ в связи с разоружением и сдачей в ОРВИ для демонтажа и реализации, 11.2.1994 расформирован и впоследствии продан индийской фирме для разделки на металл.

Капитан 2 ранга С.БЕРЕЖНОЙ

Продолжение следует

Вторая мировая: ПЛ США в Японском море

К лету 1943 г. на Тихом океане единственным местом, где командование японского флота еще не опасалось атак американских подводных лодок было Японское море. По его коммуникациям из Кореи, Манчжоу-Го, Китая и Сахалина в Японию непрерывным потоком поступали материалы и сырье, необходимые для продолжения длившейся уже более полутора лет войны с США. Экономика Страны восходящего солнца практически полностью зависела от этого.

Так как американские подводные лодки до 1943 г. не появлялись в Японском море, то сколь-либо подготовленная система непосредственной защиты судоходства в этом районе отсутствовала. Режим плавания в Японском море с начала войны Японии с США практически ничем не отличался от режима плавания в мирное время.

С учетом этих обстоятельств в штабе подводных сил Тихоокеанского флота США уже в 1942 г. прорабатывались вопросы, связанные с противодействием японскому судоходству в Японском море. В мае 1943 г. командующий подводными силами Тихоокеанского флота США контр-адмирал Ч.Локвуд подписал план боевых действий подводных лодок в Японском море в 1943 г., основной целью которых было нарушение морских коммуникаций противника в этом районе.

Планом предусматривалось развертывание подводных лодок в Японском море через пролив Лаперуза между островами Хоккайдо и Сахалин. Такой вариант был принят по той причине, что пролив Лаперуза использовался советскими судами, совершавшими переходы между Владивостоком и портами западного побережья США. Разведке американского флота было известно, что в проливе выставлены противолодочные минные заграждения. Поэтому подводные лодки должны были проходить пролив Лаперуза в темное время суток в надводном положении, маскируясь под советские суда и принимая меры к тому, чтобы не быть опознанными японскими дозорными кораблями.

В соответствии с указанным планом боевых действий подводных лодок в Японском море, утвержденным командующим Тихоокеанским флотом США адмиралом Ч.Нимицем, в конце июня 1943 г. с атолла Мидуэй вышли четыре подводные лодки: "Плэнджер" (командир - Басс), "Пермит" (командир - Чэппл), "Лэпон" (командир - Стоун) и "Нарвал" (командир - Латта). Из них первым трем предписывалось прибыть в район восточнее пролива Лаперуза, пройти его и 7 июля начать боевые действия в Японском море, закончив их ровно через 96 часов. Кратковременность боевых действий подводных лодок объяснялась тем, что американское командование использовало первый заход в Японское море как предварительный, а также опасением, что японцы могли сосредоточить основные усилия и средства на обнаружении и уничтожении подводных лодок в проливных зонах по их возвращении в Тихий океан.

Необходимо отметить, что подводная лодка "Плэнджер", которая привлекалась к боевым действиям в Японском море, одной из первых в американском флоте начала подводную войну против Японии. Уже 4 января 1942 г. она заняла район боевого патрулирования на подходах к проливу Кии и вскоре (повторив успех подводной лодки "Поллак") потопила японское судно.

Для отвлечения сил противника и прикрытия выхода подводных лодок из Японского моря подводная лодка "Нарвал" должна была обстрелять береговые объекты и аэродром на острове Матуа.

Все четыре подводные лодки достигли Курильских островов, после чего "Нарвал" направилась к острову Матуа, а остальные - к проливу Лаперуза, куда и подошли ночью 5 июля, точно в установленное время. Идя по проливу, "Плэнджер" и "Пермит" встретили японские дозорные корабли и вынуждены были погрузиться, рискуя подорваться на минах. Ночью 7 июля подводные лодки одновременно начали поиск и уничтожение японских судов: "Лэпон" - в южной части Японского моря, "Плэнджер" - в центральной его части, между островом Дого и северной оконечностью острова Хонсю, "Пермит" - у западного побережья острова Хоккайдо.

"Лэпон" в своем, наиболее удаленном, районе не обнаружила сколько-нибудь значительных целей в отличие от "Плэнджера" и "Пермита", которые встретили большое количество судов. Все японские суда совершали переходы без кораблей охранения, с включенными ходовыми огнями, прямыми курсами. "Плэнджер" потопила грузовое судно "Нид-

зитаку-мару" водоизмещением 2478 т, а "Пермит" - два грузовых судна "Сева-мару" и "Бансю-мару" водоизмещением 2212 и 787 т соответственно.

Через четыре дня все три подводные лодки начали переход из районов боевых действий к проливу Лаперуза.

ПЛ "Пермит" перед тем, как покинуть свой район, недалеко от острова Ребун обнаружила небольшое судно. Заметив на нем необычную радиоантенну, командир "Пермита" предположил, что это японский дозорный корабль. На нем не было ни флага, ни других опознавательных знаков, чтобы определить государственную принадлежность судна. Всплыв в надводное положение, "Пермит" начал артиллерийский обстрел обнаруженного судна. И лишь при сближении командир подводной лодки опознал в нем советский сейнер, который, получив несколько пробоин, стал тонуть. Один из членов его экипажа был убит, другой смертельно ранен. "Пермит" взял на борт оставшихся в живых, в том числе несколько женщин. Как оказалось, подводная лодка "Пермит" потопила советский траулер (бортовой номер 20) треста "Главвостокрыбпром" водоизмещением 260 тонн¹. Пройдя пролив Лаперуза, командир "Пермита" направил Локвуду донесение о потоплении русского траулера. Локвуд приказал доставить оставшихся в живых членов экипажа в Датч-Харбор (Алеутские острова). Президент США Д. Рузвельт письменно выразил сожаление И. В. Сталину о случившемся и пообещал не допускать подобного впредь.

Когда три подводные лодки прошли пролив Лаперуза в назначенные им районы Японского моря, четвертая - "Нарвал", - следовавшая с ними до Курильских островов, согласно заданию осуществила обстрел береговых объектов на острове Матуа.

Итогом боевых действий трех американских подводных лодок в Японском море в июле 1943 г. стало потопление четырех судов (в том числе одного советского) общим водоизмещением 5737 т.

Так как подводные лодки США во время пребывания в Японском море в июле 1943 г. практически не встретили противодействия, уже 8 августа 1943 г. в соответствии с планом из Перл-Харбора в Японском море вновь вышли подводные лодки, на этот раз "Уоху" (командир - Мортон) и "Плэнджер" (повторно).

Однако результаты их боевых действий в этом походе оказались незначительными. Прежде всего из-за плохого качества торпед. Например, "Уоху" в течение четырех суток встретила 12 японских судов, 9 из которых были атакованы, но безуспешно. Десять торпед не взорвались по тем или иным причинам, и командование отозвало подводную лодку из района для замены торпед. Тогда же подводная лодка "Тиноса", находясь на позиции в районе островов Трук, в полигонных условиях, с дистанции 800 м на курсовом угле цели 90°, произвела последовательно 15 одноторпедных залпов по потерявшему ход безоружному японскому танкеру "Тонан-мару". Атака длилась более пяти часов. Перед выстрелом каждая торпеда тщательно осматривалась и готовилась к стрельбе. Из тридцати наблюдаемых попаданий ни одно не принесло успеха.

Подводная лодка "Плэнджер" 20 августа потопила грузовое судно "Сэйтэй-мару" водоизмещением 3404 т и 22 августа - "Рекай-мару" водоизмещением 4655 т.

Подводная лодка "Уоху", не уничтожив ни одного судна, вернулась в Перл-Харбор для получения недавно принятых на вооружение электрических торпед Mk18 с надежными контактными взрывателями. Они имели скорость хода 30 узлов, были значительно проще в изготовлении и эксплуатации и более надежны, чем торпеды Mk14. К началу 1944 г. все американские подводные лодки были перевооружены на торпеды Mk18.

9 сентября 1943 г. подводная лодка "Уоху" вновь вышла в поход. 13 сентября она прошла атолл Мидуэй и направилась к проливу Лаперуза, чтобы форсировать его 20 сентября, начав выполнение поставленных задач в Японском море к югу от 43-й параллели.

Планом предусматривалось, что 21 октября она выйдет из назначенного ей района и возьмет курс на базу через пролив Лаперуза. Командиру предписывалось доложить по радио о прохождении Курильских островов на маршруте возвращения. Такого донесения узлы связи американского флота не приняли. И до сих пор точно не известно, что произошло с подводной лодкой после 13 сентября.

5 октября, когда "Уоху" предположительно находилась в назначенном районе, неизвестной подводной лодкой в южной части Японского моря был атакован один из крупнейших японских железнодорожных паромов "Конрон-мару" водоизмещением 7908 т. Токийское радио объявило о потоплении парома и гибели 544 человек. Потопила паром, вероятно, подводная лодка "Уоху". Она была единственной лодкой, которая могла находиться в этом районе.

На счет "Уоху" следует также зачислить потопление японских судов "Масаки-мару"

¹ Стрельбицкий К. Б. "Топи их всех" / Сборник "Тайны подводной войны". Малоизвестные страницы второй мировой войны на море 1939-1945 гг. - Львов, 1996. - С. 89.

водоизмещением 1288 т (29 сентября), "Канко-мару" водоизмещением 2995 т (9 октября), а также не установленного судна водоизмещением 1288 т (6 октября). Об этом стало известно уже после войны из японских архивных источников. Все это время подводная лодка в соответствии с боевым распоряжением сохраняла режим радиомолчания. Для ее поиска с атолла Мидуэй по маршруту ее возвращения направлялись самолеты, но все было безрезультатно.

Со второй половины 1943 г. после появления в Японском море американских подводных лодок японское командование приняло некоторые меры с целью обороны коммуникаций в этом районе. В проливах Лаперуза, Сангарском, Корейском дополнительно выставили противолодочные минные заграждения. Наиболее ценные суда стали сводиться в конвои. В зонах досягаемости береговой авиации конвои прикрывались с воздуха.

По данным японских источников, 11 октября в проливе Лаперуза была атакована подводная лодка в надводном положении. Эта атака могла быть возможной причиной гибели именно "Уоху".

Одновременно с "Уоху" в Японском море с 23 сентября по 9 октября действовала подводная лодка "Суофиш" (командир - Сэнде), выполнявшая специальное задание по разведке порта Эсуторо (ныне Углегорск). Подробностей этой специальной операции, к сожалению, в открытой печати нет. Уместно будет заметить, что подводная лодка "Суофиш" 17 февраля 1943 г. потопила два советских грузовых парохода - "Кола" и "Ильмень" - Дальневосточного морского пароходства в 250 милях к югу от острова Сикоку. При этом погибло 76 членов экипажей и пассажиров обоих судов. В книгах Т.Роско "Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне" и У.Холмса "Победа под водой" об этом умалчивается. А в книге "Краснознаменный Тихоокеанский флот", изданной в Москве в 1981 г., описывается потопление только парохода "Кола", которое ошибочно (или умышленно) приписывается японской подводной лодке.

За период боевых походов трех американских подводных лодок с августа по октябрь 1943 г. было потоплено шесть судов общим водоизмещением 21488 т и потеряна одна своя субмарина.

Усиление минных заграждений и противолодочной обороны в проливах, ведущих в Японское море, что подтверждалось многочисленными источниками, а также потеря "Уоху" привели к тому, что боевые действия американских подводных лодок в этом районе были временно приостановлены. Вопрос о возобновлении боевых действий в Японском море возник в начале 1945 г. Этому способствовали следующие обстоятельства:

к тому времени именно там Японией осуществлялись наиболее интенсивные воинские и экономические перевозки;

на вооружение американского флота были приняты гидроакустические станции минисканя (ГАСМ) ГМ. Они успешно прошли испытания на подводных лодках и позволяли обнаруживать одиночные якорные мины на дистанции до 365 кабельтовых;

в остальных районах было недостаточно объектов для атак.

При успешном выполнении задачи по нарушению морских коммуникаций в Японском море противная сторона оказалась бы полностью изолирована и лишилась бы своих последних путей снабжения. Даже частичное сокращение импорта товаров, доставлявшихся через Японское море, привело бы Японию, стоящую на краю пропасти, к окончательному падению.

Весной 1945 г. штаб подводных сил Тихоокеанского флота США разработал план боевых действий подводных лодок в Японском море. Было принято решение осуществлять развертывание ПЛ в Японском море через проход Броутона (западная часть Корейского пролива), а возвращаться в Тихий океан через пролив Лаперуза.

Для боевых действий в Японском море под командованием командира подводной лодки "Си Дог" Э.Хайдемана создали отряд из девяти подводных лодок, получивший название "Хайдеманс Хелл Кэтс". Морской операции по нарушению морских коммуникаций в Японском море присвоили название "Барней" - по фамилии офицера штаба подводных сил Тихоокеанского флота США, который непосредственно составлял детальный план операции.

В связи со сложностью этой операции перед выходом подводных лодок с острова Гуам в Японское море командующий подводными силами Тихоокеанского флота США вице-адмирал Ч.Локвуд обратился с просьбой к командующему Тихоокеанским флотом США адмиралу Ч.Нимицу разрешить ему лично возглавить группу, но Ч.Нимиц отказал.

Отряд "Хайдеманс Хелл Кэтс" был разделен на три группы:

"Хайдеманс Хелл Кэтс" (подводные лодки "Си Дог", "Кревалле" и "Спейдфиш");

"Пирсис Поул Кэтс" (подводные лодки "Танни", "Скейт" и "Боунфиш");

"Риссерс Боб Кэтс" (подводные лодки "Флайингфиш", "Боунфиш" и "Тиноса"). Группы лодок были созданы для организованного развертывания в районы боевых действий. В

Японском море каждая ПЛ действовала самостоятельно в назначенном ей районе.

27 мая 1945 г. отряд Хайдемана вышел с острова Гуам. Затем три группы подводных лодок последовательно форсировали проход Брутона Корейского пролива.

Разведке Тихоокеанского флота США не было известно, что всего за месяц до этого минные заграждения противника в Корейском проливе были усилены. Для постановки мин в этом районе японцы использовали мины М93 с глубинами места постановки до 180 метров.

Таким образом, лишь случайно все подводные лодки благополучно прошли Корейский пролив, после чего заняли районы боевых действий, которые начались вечером 9 июня.

Так как американские подводные лодки с октября 1943 г. не заходили в Японское море, то суда в этом районе ходили без эскорта с включенными ходовыми огнями и палубным освещением.

Появление в Японском море американских подводных лодок так же, как и в 1943 г., было полной неожиданностью для японцев, которые до этого чувствовали себя здесь уверенно даже в этот критический для них момент войны.

Группа "Хайдеманс Хелл Кэтс" действовала у северо-западного побережья острова Хонсю и западного побережья острова Хоккайдо на внутренних морских путях, ведущих в Хакодате и Оминато через Сангарский пролив, а также на подходах к проливу Лаперуза.

9 июня вскоре после захода солнца подводная лодка "Си Дог" в нескольких милях к северу от острова Садо атаковала грузовое судно "Сагава-мару" водоизмещением 1186 т и одной торпедой потопила его. Незадолго до полуночи в этом же районе от ее торпед погибло еще одно грузовое судно - "Сое-мару" водоизмещением 2211 т. За время боевых действий в Японском море "Си Дог" потопила еще четыре судна ("Кофуко-мару", "Синсэн-мару", "Коан-мару" и "Кокай-мару" общим водоизмещением 3789 т).

Подводная лодка "Кревалле" (командир - Стейнмец), действовавшая южнее пролива Цугару, первую атаку предприняла также 9 июня и потопила грузовое судно "Хокуто-мару" водоизмещением 2215 т. 10 и 11 июня подводная лодка "Кревалле" успешно атаковала еще два судна ("Дайки-мару" и "Хакусан-мару" водоизмещением 2217 и 2211 т).

Подводная лодка "Спейдфиш" (командир - Гермерсхаузен) действовала в районе острова Хоккайдо в Татарском проливе. Этой лодкой 10 июня в районе залива Исикари были потоплены три грузопассажирских судна ("Дайгэн-мару", "Ункай-мару" и "Дзинцу-мару"). В тот же день "Спейдфиш" была атакована японским противолодочным кораблем, сбросившим на нее несколько глубинных бомб, которые не причинили ей повреждений.

14 июня в районе порта Маока (ныне порт Холмск) и 17 июня в районе порта Окусириси "Спейдфиш" потопила еще два судна ("Сидзан-мару" и "Эйдзе-мару" водоизмещением 2018 и 2274 т).

Перед этим, 13 июня, подводная лодка "Спейдфиш" в 45 милях к западу от пролива Лаперуза двумя торпедами потопила самый большой на то время в составе советского флота грузовой пароход "Трансбалт" водоизмещением 14 тыс. т. Погибло 5 человек из 99 человек экипажа и практикантов. Остальные спаслись на шлюпках. Спустя двое суток их подобрала японские суда, а еще через две недели передали на советский пароход "Хабаровск".

Советские власти после гибели "Трансбалта", который успел послать сигнал бедствия, направили запрос в США. Американское командование, имея к этому времени донесение командира "Спейдфиш" о потоплении предположительно советского судна, тем не менее обвинило в инциденте японскую сторону.

Длительное время потопление парохода "Трансбалт" в советской военной историографии по каким-то причинам приписывалось японцам. Это при том, что еще в 1958 г. бывший командующий подводными силами Тихоокеанского флота США вице-адмирал Ч. Локвуд признал потопление "Трансбалта" подводной лодкой "Спейдфиш". Гибель парохода Ч. Локвуд оправдывал тем, что он якобы не нес соответствующих огней или же они были недостаточно яркие. Кроме того, судно будто бы шло курсом, который не соответствовал информации, представленной Соединенным Штатам относительно маршрутов советских судов.

Группа "Пирсис Поул Кэтс" действовала в юго-восточной части Японского моря. Длительное время подводные лодки этой группы провели в безуспешных поисках целей. Подводная лодка "Танни" (командир - Пирс) не потопила ни одного судна, но сама подверглась атаке двух японских эскадренных миноносцев.

Успешнее действовала лодка "Боунфиш" (командир - Эдж). Ее торпедами в районе к северу от полуострова Ното были потоплены два самых больших грузовых судна (из числа потопленных группой) "Осикаяма-мару" и "Кондзан-мару" водоизмещением 6892 и 5488 т.

Субмарина "Скейт" (командир - Линч), район боевых действий которой располагался

западнее полуострова Ното, в полдень 10 июня в полный штиль атаковала и потопила торпедным залпом японскую подводную лодку I-122, находившуюся вблизи полуострова Ното. Еще через два дня "Скейт" атаковала стоявший на якоре у побережья конвой. В результате было потоплено три грузовых судна ("Иодзан-мару", "Кэндзе-мару" и "Дзуйко-мару" водоизмещением 1227, 3142 и 887 т соответственно).

Подводные лодки группы "Риссерс Боб Кэтс" действовали в юго-западной части Японского моря у восточного побережья Кореи.

Лодка "Флайингфиш" (командир - Риссер) потопила два судна ("Тага-мару" и "Мэйси-мару" водоизмещением 2220 и 1893 т), а также несколько мелких судов - барж, буксиров и шаланд.

"Боунфиш" (командир - Тайти), пропуская сотни корейских рыбачьих лодок, 11 и 13 июня потопила два судна среднего тоннажа ("Сине-мару" и "Акиура-мару" водоизмещением 1898 и 887 т).

"Тиноса" (командир - Лэтам) попала в полосу тумана в районе, где было множество рыбачьих сетей. Они затрудняли действия лодки, но тем не менее 9 июня ею было потоплено японское грузовое судно "Ватакама-мару" водоизмещением 2211 т, 12 июня - еще одно ("Кэйто-мару" водоизмещением 880 т), а 20 июня - еще два ("Кайсжэй-мару" и "Тайто-мару" водоизмещением 884 и 2726 т). Это были последние суда, потопленные подводными лодками в июне.

По истечении назначенного срока все подводные лодки, за исключением "Боунфиш", собрались у пролива Лаперуза, а в ночь на 24 июня в надводном положении направились в Охотское море и далее в Тихий океан. 4 июля они прибыли в Перл-Харбор.

В Охотском море осталась подводная лодка "Танни". Она безуспешно пыталась установить связь с подводной лодкой "Боунфиш", не прибывшей в установленное время к месту сбора.

"Боунфиш" совершала свой восьмой боевой поход. Лодка благополучно форсировала пролив и до 9 июня не имела никаких столкновений с противником, как и остальные лодки этой группы. 16 июня "Боунфиш" встретилась с подводной лодкой "Танни". При этом командир "Боунфиш" сообщил, что потопил одно судно. Такая же встреча произошла и 18 июня, после чего "Боунфиш" направилась в залив Тояма.

В соответствии с боевыми распоряжениями, в случае необходимости, американским подводным лодкам разрешалось заходить в советские порты. Им было разрешено также, в зависимости от обстановки, выйти из Японского моря до или после 24 июня. Командование надеялось, что "Боунфиш" воспользовалась одной из этих возможностей. Но 30 июля было объявлено, что подводная лодка, вероятно, погибла.

Согласно данным японских источников, 18 июня в заливе Тояма противолодочными кораблями была атакована неизвестная подводная лодка. В результате атаки на поверхности воды появилось масляное пятно и обломки деревянных частей. Несколько ранее в этот же день и в этом же районе было торпедировано судно "Кондзан-мару". Анализ японских документов после окончания войны не оставил сомнений, что "Боунфиш" стала жертвой контратаки. Это была предпоследняя лодка, потерянная Тихоокеанским флотом США в период Второй мировой войны.

В течение 17 дней 1945 г. пребывания в Японском море американские подводные лодки потопили 27 судов противника и одно советское судно, а также одну японскую ПЛ, кроме того, несколько судов повредили. Хотя такие потери не могли повлиять на исход боевых действий, но в июне 1945 г. этот удар оказался чувствительным. Всего за тот период американские подводные лодки потопили 43 судна общим водоизмещением 92267 т. Результаты боевых действий американских подводных лодок в Японском море в ходе Второй мировой войны составили: по количеству потопленных судов - 67%, по их тоннажу - 73%.

В связи с успешным началом операции "Барней" в Японское море направились новая группа в составе подводных лодок "Сеннет", "Джелаю", "Торск", "Поги", "Парго", "Стиклбэк" и "Пайпер". Все они самостоятельно прошли минные заграждения в Корейском проливе и до дня победы над Японией вели поиск и уничтожение японских судов в Японском море. Здесь они потопили восемь небольших судов и два корабля охранения противника.

С 28 по 30 июля подводная лодка "Сеннет" (командир - Кларк) преследовала конвой и потопила грузовые суда "Уинкай-мару" (водоизмещением 1208 т), "Хагикава-мару" (2005 т), танкер "Хакуи-мару" (2863 т) и транспорт "Юдзжан-мару" (6039 т).

11 августа "Джелаю" (командир - Айсенгауэр) в центральной части Японского моря потопила грузопассажирское судно "Тэйхоко-мару" водоизмещением 5795 т.

27 июля в южной части Японского моря "Поги" потопила грузовое судно "Тикудзэн-мару" водоизмещением 2448 т, 5 августа у западного побережья острова Хонсю - грузовое судно "Котисаран-мару" водоизмещением 2220 т.

8 августа у берегов Кореи в северо-западной части Японского моря "Парго" (коман-

дир - Белл) потопила транспорт "Расин-мару" водоизмещением 5454 т.

"Торск" действовала у юго-западного побережья острова Хонсю. 15 августа 1945 с в результате дневной атаки на перископной глубине она потопила грузовое судно "Кайхо-мару" водоизмещением 873 т. Через несколько дней лодка встретила и потопила сторожевой корабль с бортовым номером 13, а затем и сторожевой корабль с бортовым номером 14, водоизмещением около 800 т каждый.

Лодки "Стиклбэк" и "Пайпер" не потопили ни одного судна. Всего с июня 1945 г. до окончания войны на Тихоокеанском театре в результате военных действий американскими подводными лодками было потоплено 59 японских судов общим водоизмещением около 134234 т. В Японском же море за этот же период было потоплено 39 японских судов общим водоизмещением 99137 т. Таким образом, результаты боевых действий в Японском море за этот период составили по количеству потопленных судов - 66%, по их тоннажу - 74%.

За восемь месяцев 1945 г. американские подводные лодки потопили 155 судов противника общим водоизмещением 447593 т, в том числе в Японском море - 39 судов общим водоизмещением 99137 т (результаты по сравнению со всем театром: по числу потопленных судов - 25,2%, по их тоннажу - 22,1%).

По всей видимости, если бы Советский Союз не вступил в войну с Японией, то центр тяжести подводной войны Тихоокеанского флота США был бы перенесен в Японское море. Уместно будет остановиться на боевых действиях подводных лодок Тихоокеанского флота ВМФ СССР в Японском море во время Второй мировой войны.

Еще не начав войну с Японией, ТОФ уже в августе 1941 г. потерял две подводные лодки:

М-49 (командир - старший лейтенант И.В.Сивориновский, экипаж 21 человек, 1 прикомандированный курсант);

М-63 (командир - старший лейтенант Б.С.Капицын, старший на борту - командир 7-го дивизиона 2-й бригады подводных лодок капитан-лейтенант А.П.Копий, экипаж 20 человек).

Они несли дозорную службу в назначенных им районах в заливе Посьет (залив Петра Великого) и, предположительно, погибли на минных заграждениях, выставленных кораблями ТОФ в июне 1941 г. после нападения фашистской Германии на Советский Союз.

В соответствии с оперативным планом Тихоокеанского флота СССР основной задачей подводных лодок в случае войны с Японией являлось нарушение, во взаимодействии с авиацией, коммуникаций Японии в Японском море.

За период с 8 по 31 августа 1945 г. в боевых действиях принимали участие 28 подводных лодок. Успешность их боевых действий оказалась невысокой. Подводные лодки 13 раз обнаруживали противника, произвели 7 атак, в том числе 6 торпедных (из них 2 ночные) и 1 артиллерийскую. Потоплено 2 японских транспорта и 1 мотобот общим водоизмещением 6500 т, поврежден 1 транспорт водоизмещением 3200 т. Подводная лодка Ш-118 высадила разведгруппу южнее порта Маока (Холмск). Подводные лодки Л-11 и Л-18 находились в море с десантом на борту (по 60 человек на каждой) с задачей по особому приказанию высадить десант в японский порт Румои.

В ходе войны с Японией погибла и подводная лодка Л-19 (командир - капитан 3 ранга Кононенко А.С.). Она входила в состав 2-го дивизиона 1-й бригады подводных лодок (букта Улисс, г.Владивосток). 22 августа 1945 г. подводной лодке была поставлена задача осуществить переразвертывание из района боевых действий на подходах к порту Румои в залив Анива с целью уничтожения японских транспортов, пытавшихся уйти из Отомари (Корсаков) на юг. Командиру подводной лодки было сообщено, что пролив Лаперуза минирован и через него проходят американские подводные лодки. 23 августа связь с Л-19 прекратилась. Наиболее вероятной причиной гибели подводной лодки, на борту которой было 56 членов экипажа, является подрыв на mine в проливе Лаперуза.

При анализе боевых действий возникает вопрос: на каком основании советским подводным лодкам Л-19 и Л-12 были назначены районы боевых действий вдоль западного побережья острова Хоккайдо (Л-12 - район "Б" южнее порта Румои, Л-19 - район "А" севернее порта Румои)? Как известно, с 5 августа 1945 г. разграничительная линия между операционными зонами действий флотов СССР и США проходила в Японском море на удалении 90-120 миль от нашего побережья. Таким образом, подводные лодки Л-19 и Л-12 заведомо были направлены в районы, находящиеся в операционной зоне Тихоокеанского флота США. В этих районах, в это самое время, вели боевые действия пять американских подводных лодок. Ответа на этот вопрос пока нет и уже, очевидно, не будет.

У истоков подледного плавания

В статье "Ледокольное дело в боевой обстановке", опубликованной в 1926 г. в ноябрьском номере "Морского сборника", В.И.Арнольд-Алябьев писал: "Прогресс подводной техники может со временем создать такие подводные корабли, которые смогут ходить подо льдом, но пока можно ожидать встречи с подводными лодками только у кромки льда или в ближайшей полосе льдов укромки. Невозможность проводки во льдах миноносцев и подводных лодок лишает флот, действующий в направлении "изо льда к воде", в зимнюю кампанию этих существенных участников войны".

Именно с середины 1920-х годов вопрос плавания лодок зимой, продолжение боевой подготовки в условиях покрытого льдом моря стал чаще и чаще возникать в военноморских кругах нашей страны.

Оно и понятно. С наступлением зимы подводные лодки, как правило, становились к заводским причалам для ремонта или переждали неблагоприятное время у своих плавбаз, а личный состав в этот период занимался осмотром и переборкой механизмов. Вольно или невольно боеспособность подводных сил за зимние месяцы снижалась, и чтобы ее восстановить с наступлением весны требовались ощутимые затраты времени и сил.

Естественно, к проблеме круглогодичного плавания на флоте относились по-разному. Но надо заметить, что скепсис консервативного подхода к этому вопросу напористо развеивали многие флотские командиры. Больше их число настаивали на круглогодичной боевой подготовке. Они-то и стали изучать приемы использования и эксплуатации оборудования, устройств и приборов в условиях низких температур, обдумывали возможности обычных серийных лодок для преодоления ледовых преград.

Рупором новых идей и устремлений, как всегда, стал "Морской сборник".

На страницах научно-практического журнала в марте 1935 г. появилась обстоятельная статья А.Матвеева "Использование подводных лодок в зимнее время". Ее автор тщательнейшим образом анализировал все возможные осложнения, которые могли возникнуть на подводных лодках при плавании зимой в надводном положении. Подчерки-

валось, что в таких условиях происходит сильное обмерзание корпуса. Все предметы на верхней палубе превращаются в ледяные глыбы. Отсюда, естественно, за счет увеличения веса появляются всевозможные поломки. Но мало того, появление дополнительного груза приведет к уменьшению остойчивости лодки. На ходу возможны повреждения легкого корпуса, надстройки, форштевня, горизонтальных рулей, гребных винтов. Торпедные аппараты, закрытые волнорезами, забиваются льдом, в результате чего невозможно открыть передние крышки и произвести торпедный выстрел. Из-за обмерзания рулевого устройства корабль перестает слушаться руля.

В случае погружения лодки в таком состоянии обмерзшая надстройка с закупоренными отверстиями превращается в большую "палубную цистерну". Имеющий положительную плавучесть лед намного затруднит дифферентовку. Посему следует ожидать при погружении "непонятных" кренов и дифферентов, а под водой на ходу - потерю плавучести из-за оттаивания льда.

В той же статье А.Матвеев, в то время командир подводной лодки Щ-114, привел ряд рекомендаций, необходимых в плавании зимой для подводников. Но главное - им сделан вывод: "Подлодка и зимой сохраняет свою боеспособность и способна решать все присущие ей задачи лишь в более сложной обстановке и условиях и при повышенном износе материальной части".

Одним из инициаторов решения проблемы подледных плаваний на Балтике стал начальник штаба бригады подводных лодок капитан 2 ранга А.Тарадин. В середине тридцатых годов он вместе с флагманским штурманом бригады старшим лейтенантом М.Балтачи, выполнившим все необходимые навигационные расчеты, подготовил доклад "О возможности использования подводных лодок в условиях Финского залива". Авторы доклада предлагали внести в существовавшие проекты подводных лодок некоторые конструктивные дополнения, которые позволили бы подводникам уверенно плавать "под неподвижным льдом для решения боевых задач в период зимних боевых действий в Финском заливе и Балтийском море".

Непосредственным толчком к разработке



А.Матвеев

этого вопроса, вспоминал А.Тарадин, послужила книга Х.Свердрупа "Во льды на подводной лодке", прочитанная во время учебы в Военно-морской академии.

Однако в течение нескольких лет настойчивые попытки А.Тарадина проверить на практике свою идею и произведенные расчеты не приводили к положительным результатам. И все же смелая идея подводника не осталась "гласом вопиющего в пустыне". Дать заключение "о возможности использования подводных лодок в зимних условиях Финского залива" поручили опытнейшему специалисту - начальнику одного из отделений Главного морского штаба капитану 2 ранга А.Стеценко.

Он в своем докладе отметил: "Положительное решение этого вопроса неизмеримо повышает оперативные возможности"².

Однако, обстоятельно рассмотрев все детали плавания подводных лодок в условиях зимней Балтики, оппонент обратил внимание, что большая протяженность ледяного покрова в Финском заливе до меридиана Хельсинки-Таллин (около 200 миль) сразу же ставит вопрос о том, как будет обстоять дело с зарядкой аккумуляторной батареи. Ведь дальность плавания под водой, например, у подводных лодок типа "Щ" составляла всего 100 миль. Значительная часть маршрута изобилует островами и банками, направления и скорости глубинных течений не изучены. Все это создает серьезные навигационные затруднения, особенно если учесть, что

переход будет проходить исключительно по счислению.

В результате вывод, который сделал А.Стеценко, был неутешителен: выход под ледяными полями Финского залива в Балтийское море из-за большой протяженности маршрута и значительной толщины льда, "без возможности в случае необходимости всплыть, не реален"³.

Еще большая трудность, по его мнению, связана с "обратным приемом" лодки, возвращающейся в базу. Ведь ей необходимо очень точно выйти на постоянно поддерживаемую ледоколом полыню. В другом месте лодка, как отмечает А.Стеценко, "сделать это без специального устройства для пробивания льда снизу не сможет".

10 января 1939 г. вопрос о возможности выхода подводных лодок подо льдом Финского залива в Балтийское море обсуждался на заседании постоянной подводной комиссии ВМФ, созданной в 1938 г. во главе с заместителем начальника Главного морского штаба капитаном 1 ранга В.Алафузовым. Председательствовал на этом заседании, на которое были приглашены опытные подводники, представители конструкторских бюро, постоянной комиссии по приемке кораблей, штабные работники, капитан 1 ранга П.Броневский, в то время возглавлявший Краснознаменный учебный отряд подводного плавания имени С.М.Кирова.

После докладов капитана 3 ранга А.Тарадина и начальника штаба 4-й бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота, развернулись прения. Выступавшие единодушно отмечали, что вопрос, вынесенный для обсуждения, "проработан" еще недостаточно.

Значительный интерес вызвало выступление одного из участников совещания Добровольского, который сказал, что еще в 1935-1936 гг. он занимался проблемой выхода подводной лодки из Кронштадта в зимнее Балтийское море. По его расчетам, лодка за ледоколом должна была следовать до банки Средней, оттуда уже до чистой воды - подо льдом. Однако, по его заявлению, он уже тогда пришел к выводу, что в условиях боевых действий такой переход затруднен, ибо лодка может подвергнуться нападению противника при следовании в надводном положении.

Комиссия подчеркнула в своих выводах, что "необходимость выхода и входа лодок подо льдом в Финском заливе представляет особую ценность, и если это будет признано оперативно-необходимым, то для

¹ РГА ВМФ. - Ф. 441. - Оп.1. - д.2007. С. 37-38

² РГА ВМФ. - Р-2877. - Оп.1. - Д.9. - Л.6

³ Там же, Л.6 об.

этого нужно создать специальный тип подводной лодки для изучения плавания подо льдами, ибо существующие типы подводных лодок не пригодны⁴.

И все же в 1939 г. решили провести на Балтике опытовое подледное плавание. Для этой цели командование выделило подводную лодку Щ-322, которой командовал капитан-лейтенант В. Полещук. По плану учения лодке предстояло выйти из Кронштадта за ледоколом, погрузиться у приемного буя и следовать подо льдом до Восточного Гогландского плеса. Согласно расчету, произведенному командиром совместно со штурманами, подводной лодке предстояло пройти под ледовым покровом примерно 60-70 миль. Однако по техническим причинам (завод не поставил вовремя новую аккумуляторную батарею) поход Щ-322 не состоялся.



А. Тарадин

В дальнейшем, в 1940 г. А. Тарадин еще раз вернулся к своему предложению, направив письмо на имя заместителя наркома ВМФ, в котором вновь доказывал необходимость проведения опытовых плаваний подо льдом Финского залива.

Возможность успешного плавания подводных лодок подо льдом и боевого использования упиралась, как мы видели, в решение двух задач. Первая - необходимо было

обеспечить периодическое всплытие для зарядки аккумуляторных батарей, емкость которых ограничивала время пребывания лодки в подводном положении на ходу. И вторая - иметь возможность наблюдать из-под льда за обстановкой на поверхности, в том числе и при выходе в торпедную атаку.

Стоял, таким образом, вопрос о создании специального устройства, которое позволяло бы проделывать отверстие во льду, чтобы с помощью перископа вести наблюдение за поверхностью из-под льда, путем подъема выдвигного устройства для забора воздуха осуществлять зарядку аккумуляторных батарей, а в аварийных случаях и выходить на лед, иначе говоря, оснащении лодки ледовым буром.

Впервые ледовые буры (они представляли собой цилиндры с металлическим резцом на конце и приводились в движение от электромотора) были установлены на подводной лодке "Наутилус" Г. Уилкинса, пытавшегося совершить экспериментальное плавание в 1931 г. в Арктике, но, по свидетельству командира лодки Х. Свердрупа, "оказались совершенно непригодными к употреблению"⁵.

В 1939 г. балтийский подводник старший лейтенант А. Лепешкин внес предложение о создании "прибора для наблюдения с подводной лодки из-под льда". Этот прибор представлял собой гидравлический бур, устанавливаемый на тумбе перископа подводной лодки. Предварительно он был опробован на реке Фонтанка в Ленинграде. На заседании Главного военного совета ВМФ, состоявшемся 17 февраля 1940 г.⁶, на котором А. Лепешкин выступил с докладом, обсудили вопрос о возможностях подводной лодки, оснащенной буром. Идея изобретателя получила одобрение. Для производства испытаний была создана комиссия под председательством командира 3-й бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота капитана 2 ранга Н. Виноградова.

Испытать прибор поручили экипажу подводной лодки М-90. Выбор пал не случайно: эта подводная лодка, вступившая в строй в 1938 г. (командир старший лейтенант П. Сидоренко), уже через год после подъема Военно-морского флага заняла на флоте первое место по боевой подготовке. Экипажу довелось действовать и в ледовой обстановке. В конце 1939 г. М-90 за ледоколом "Октябрь" дошла в тяжелом льду до травер-

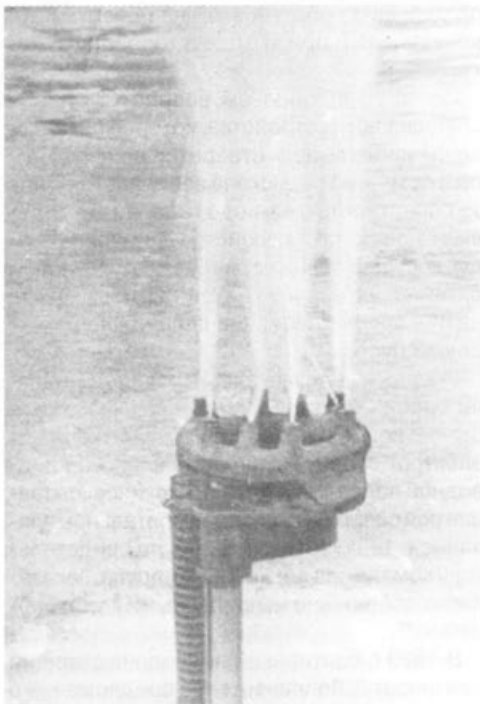
⁵ Свердруп Харальд. Во льды на подводной лодке. - Л., 1934. - С. 65

⁶ РГА ВМФ. - Ф. 441. - Оп. 1. - Д. 1325. - Л. 16

⁴ РГА ВМФ. - Ф. 1877. - Оп. 1. - Д. 17. - Л. 17

за Шепелевского маяка. Дальше лодка в мелкобитом льду до чистой воды двигалась уже самостоятельно.

Монтаж "прибора" А.Лепешкина на под-

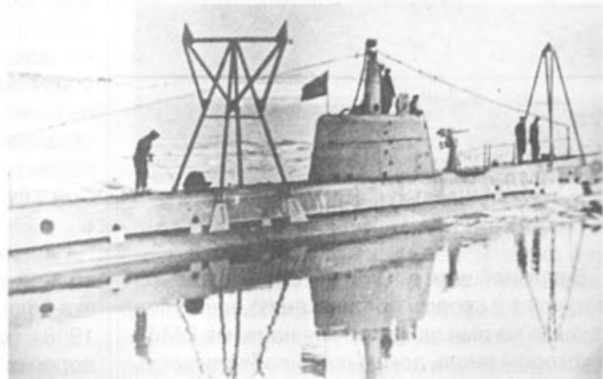


Ледовый гидробур "М-90" в действии

водной лодке М-90 производился силами личного состава под руководством командира БЧ-5 М.Колушенкова. Он впоследствии рассказывал, что идею использования гидробура Лепешкин, по-видимому, заимствовал у ледокольных. Некоторые ледоколы (так называемого американского типа) имели в носовой части винт для отбрасывания льдин и размывания торосов. Корабелы - проектировщики ледоколов предлагали установить вместо носового винта мощное гидравлическое устройство. В конце тридцатых годов таким устройством предполагалось оснастить один из новых советских ледоколов.

Обстановка военного времени (шла советско-финская война) заставляла работать ударными темпами. На тумбе перископа смонтировали гидробур. В носовой и кормовой частях надстройки приварили к палубе две металлические фермы с шипами в верхней части, чтобы лодку можно было зафиксировать при приледнении.

Перед началом испытаний, состоявшихся в апреле 1940 г., возникли непредвиденные трудности. Ледокола, который смог бы вывести лодку на чистую воду, в базе не оказалось. Канал в гавани пробивали сначала малыми, а затем большими подрывными патронами и, не давая ему смерзнуться, утюжили фарватер с помощью кораблей, которые винтами разгоняли льдины. А вот при выходе из гавани в залив Палдиски-Лахт не помогли и подрывные патроны. Затратили уйму времени, а дело не двигалось. Применили даже малые глубинные бомбы, но и они не помогли: при взрыве образовывались лунки диаметром около одного метра, а трещин почему-то не появилось. Наконец, из Таллина пришли два ледокола и проложили во льду фарватер. Появилась возможность приступить к испытаниям. И вот М-90 с председателем комиссии на борту вышла из гавани, осторожно раздвигая льдины, добралась до точки погружения и ушла под лед. Чтобы выйти точно к месту приледнения, лодка прошла несколько минут прямым курсом на глубине 15 м и легла на грунт. После команды "осмотреться в отсеках" и получения докладов командир начал всплытие без хода. Когда фермы (их подводники прозвали "рогами") коснулись нижней части ледяного поля, из уравнильной цистерны откачали некоторую часть воды, чтобы надежно "прижать" корабль к поверхности льда, толщина которого достигла 60-70 см. И только тогда запустили гидробур. Мощные струи, вырывающиеся из сопел вращающейся головки бура, за 7 минут проделали отверстие диаметром около 40 см, что подтвердил специальный сигнальный прибор.



ПЛ "М-90", оборудованная для экспериментального подледного плавания

Командир поднял перископ, осмотрелся. Лодка находилась подо льдом в полумиле от входа в гавань. К месту приледнения лодки бежали люди. Первым подошел к перископу командир дивизиона и убедился, что на

лодке все в порядке. По приказанию командира бригады произвели выстрел воздухом из торпедного аппарата, но лодка не шелохнулась. Испытания, таким образом, закончились успешно. Но необходимо было еще возвратиться к полынье, в которую М-90 погрузилась. А это сделать было не так-то просто: предстояло идти задним ходом (при повороте на 180° возможна потеря ориентировки), а подводные лодки типа "М" были одновинтовые и на заднем ходу плохо слушались руля. Отделившись ото льда, приняли воду в балластные цистерны и легли на грунт, чтобы зафиксировать исходную точку для начала движения. Потом осторожно оторвались от дна и пошли по расчету задним ходом.

В намеченной точке застопорили электромоторы и дали пузырь воздуха в среднюю цистерну. Лодка без крена и дифферента подвсплыла на глубину 3 м так, что часть ограждения рубки вышла из воды. Подняли перископ, осмотрели горизонт: можно продолжать всплытие. Продули среднюю, и М-90 со скрежетом всплыла, но с дифферентом на корму. Верхний рубочный люк открыли с большим трудом: весь мостик заполнили крупные ледяные осколки.

На следующий день испытания повторили. С помощью гидробура промыли во льду отверстие, подняли перископ, произвели залп воздухом уже из двух торпедных аппаратов. Лодка дрогнула, сместилась по курсу на четверть градуса. Итак, можно не только плавать подо льдом и вести наблюдение из подледного положения, но и использовать оружие. Работа гидробура превзошла все ожидания: отверстие во льду толщиной 65 см его упругая струя промыла за 7 минут!

Вспоминая о результате проведенного опыта, много лет спустя адмирал Н.Виноградов писал: "Испытания были на удивление всем успешны; специальное промывающее устройство (гидробур. - В.Р.) действовало безотказно, продельвая отверстие быстрее расчетного времени. А вот конструкция вспомогательного приспособления к этому устройству, обеспечивающего приледнение лодки, была очень громоздкой. Это и удивляло, и отпугивало, создавая впечатление, что плавать с такими рогообразными стойками на палубе лодка вряд ли

сможет. Но они могли быть легко усовершенствованы, уменьшены в размерах и значительно облегчены - это уже тогда стало ясно"⁷.

Напрашивался еще один вывод: проделанное во льду отверстие создает реальную возможность забора воздуха для работы дизелей под водой и выпуска выхлопных газов. Значит, можно будет производить зарядку



Группа отличников боевой и политической подготовки ПЛ "М-90" с командным составом лодки

аккумуляторной батареи.

15 мая 1940 г. Главный военный совет ВМФ, рассмотрев результаты испытаний, признал прибор удачным и предложил лишь устранить некоторые конструктивные недостатки. Рекомендовалось, в частности, стойки опор сделать облегченными и заваливающимися, чтобы в подводном положении они не затрудняли подводной лодке маневрирование.

Выступая 8 октября 1940 г. на совещании представителей Главного морского штаба, Военно-морской академии и военно-воздушных сил ВМФ, проходившем под председательством адмирала И.Исакова (на нем обсуждался доклад капитана 2 ранга В.Рутковского об опыте использования подводных лодок в боевых условиях), начальник Управления боевой подготовки ВМФ вице-адмирал Ю.Ралль сказал: "Необходимо дальнейшее усовершенствование приспособления для плавания подводных лодок подо льдом. Возможность его полностью доказана. Ставится вопрос о том, чтобы плавать не отдельными лодками, а группами..."⁸.

Дальнейшие испытания и совершенствование специальных устройств для плавания подводных лодок подо льдом прервала Великая Отечественная война...

⁷ Из неопубликованных воспоминаний Н.И.Виноградова (-В.Р.)

⁸ РГА ВМФ. - Ф. 1878. - Оп.1. - Д.182. - Л.78

К 165-летию со дня рождения И.Д.Касаткина

"... нет ничего сокровенного, что не открылось бы, и тайного, что не было бы узвано".

ЕВАНГЕЛИЕ ОТ МАТФЕЯ, 10:26.



В документальном повествовании "Иеромонах" автор обращается к самому неизвестному периоду жизни и деятельности настоятеля русской консульской церкви в Хакодате иеромонаха Николая (в миру Иван Дмитриевич Касаткин, 1836 - 1912). На долю молодого священника выпала тяжелая и беспокойная миссионерская ноша - служба в чужой стране. Героя повести можно по праву назвать первопроходцем наравне с дипломатами и моряками. Он был в числе первых, кто открыл для россиян Японию. Его жизненный путь определялся свыше Промыслом Божиим. Проявив незаурядное трудолюбие на ниве христианского просвещения, иеромонах Николай стал для жителей Хакодате "русским бонзой". Несмотря на запретительные законы властей, он чувствовал сердцем, что "жатвы в этой неведомой стране много". В годы русско-японской войны в храмах Японии иеромонах Николай молился за российский флот, а после Порт-Артура и Цусимы поддерживал оказавшихся в плену моряков, помогая им чем только мог. Впоследствии за свои подвиги миссионер-подвижник был возведен в высший священнический сан архиепископа с добавлением к имени - Японский: Святитель Николай Японский.

С момента приезда в Японию в 1861 году отец Николай всегда много общался с офицерами и матросами заходящих туда российских кораблей. С некоторыми морскими офицерами, у которых проснулась тяга к духовности, иеромонах Николай вообще был в большой дружбе. О них священник был высокого мнения. Одинаковый возраст. Не расходились они и в интересах. Ведь там, где усилие, направленное внутрь себя, на нравственный выбор, - там задействован уже не только разум человека, но и его воля. А где воля - там проявляется и личность.

Впоследствии в своих дневниковых записях отец Николай назовет имена этих офицеров. Это - мичманы Яков Гильдебрандт и Андрей де Ливрон с корвета "Ка-

левала"¹. Последний написал воспоминание о пребывании в Хакодате, где дважды упомянул иеромонаха Николая, с которым его связывали теплые, приятельские отношения.

"В Хакодате дни проводились нами довольно разнообразно и помимо общих и частных судовых учений у нас еще оставалось много времени на шлюпочное катание под парусами по рейду и на посещение берега. В последнем случае мы чаще всего катались верхом или коротали время в консульстве, где забирались в комнату о.Николая, чтобы поболтать и покурить с ним японского табаку".

В другом месте мемуаров: "В Хакодате я попадал уже пятый раз и в общей сложности провел там более четырех месяцев; на берегу мне все было знакомо. На этот раз корвет пришел туда в сезон винограда и так называемых дубовых груш, которые по свойственной им крепости годились лишь для варки варенья. Опять появилось на столе неизменное вкусное печенье "Кастера", затем устраивались те же поездки в Камиду, посещение членов нашего консульства, встречи с глубоко-

¹ Яков Аполлонович Гильдебрандт (1842-1915) - мичман с корвета "Калевала", совершил кругосветное плавание (1860-1865), впоследствии адмирал, видный деятель русского флота;

Андрей Карлович де Ливрон (1839-1912), мичман с корвета "Калевала", совершил кругосветное плавание (1860-1865), впоследствии вице-адмирал, автор записок "Воспоминание старого моряка", опубликованных в "Морском сборнике" (1909).

читимым о.Николаем..."

Нет слов, судьба иеромонаха Николая сплеталась с судьбой моряков, которые после долгого плавания тянулись в Хакодате, как к целительному солнышку, где русское присутствие закрепилось не только консульством, но и православным храмом, в котором славят Христа, пресвятую Деву Марию, подарившую миру Спасителя и Сына Человеческого. Если дружба с моряками завязывалась в крепкий узел, то со своими коллегами у отца Николая были не всегда ровные отношения.

Великую досаду у него вызывало, когда он встречал где-либо служителя церкви в непотребном виде, окосевшим с первой стопки. Однажды в храме появился священник с корвета "Калевала" иеромонах Виталий. По его шаткой походке можно было судить, что он выпивший, взгляд мутный, изо рта несло перегаром. Это дало повод отцу Николаю побывать на следующий день на "Калевале". Но прежде он посоветовался с консулом Гошкевичем, чтобы его визит не был истолкован превратно. Он же не благочинный, которому по должности положено надзирать за поведением духовенства. Однако есть регламент, как сказал консул, он существует еще с петровских времен: настоятель консульской церкви по отношению к корабельному священнику - обер-иеромонах. По инструкции - смотритель над иеромонахами. И еще имелся пункт 14-й в петровском Уставе Морском: "Ежели священник не отправит службы Божией или при том пьян будет: тогда оный имеет в первый и другой раз от начального священника во флоте жестоко за то наказан, а в третьих к духовному суду отослан и потом своего чина и достоинства быть лишен". Поскольку этот пункт Устава никто не отменял, не грех его напомнить иеромонаху Виталию. И все-таки не с этой целью направился на корабль отец Николай, ему просто хотелось поговорить с отцом Виталием с глазу на глаз. С покорной грустью иеромонах Николай вошел в каюту священника. За столом сидел кадет. Он что-то писал и не обернулся на стук в дверь. Отец Николай произнес:

- Бог в помощь. Здравствуйте.

Кадет поднял голову, сказал:

- Честь имею. Чем могу служить?

- Я - настоятель консульской церкви...

- Наслышан о вас, отец Николай, - не дал договорить кадет и представился по всей форме: - Константин Станюкович - кадет выпускного курса.

Отец Николай кивнул:

- Рад знакомству. Не ведаете ли, где мне

разыскать иеромонаха Виталия?

Станюкович поднялся со стула, раздвинул цветастую занавеску, прикрывавшую койку корабельного священника. Странная печаль сдавила сердце отца Николая при виде беспорядочно спящего каютного сожителя кадета Станюковича. Это не помешало отцу Виталию на другой день доказывать, что он не спал, а только притворялся спящим. Все могло быть. Однако это не задержало иеромонаха Николая, он тихо и пристойно покинул каюту, в которой долгие дни плавания находились, как мог догадаться священник, два непримиримых человека: юноша, стремившийся сберечь честь и достоинство, и сорокалетний иеромонах, утративший чувство ориентации в окружающем его мире...

На шканцах отец Николай встретил своего доброго знакомого мичмана Андрея де Ливрона. От него он узнал, что иеромонах Виталий отдыхал в неурочное время не от трудов праведных... Кадет Станюкович мог бы более полно рассказать, но он, юноша скрытный, никак не может из-за своего соседа включиться в ритм судовой жизни. Какой-то психологический разрыв. Ему все время хочется тишины, порядка и покоя.

Тогда, в 1862 году, ни мичману Андрею де Ливрону, ни отцу Николаю, а тем более иеромонаху Виталию, и в голову не могло прийти, что через несколько лет вся просвещенная Россия будет зачитываться морскими рассказами Константина Станюковича, что многие офицеры и адмиралы будут узнавать себя как с плохой, так и с хорошей стороны. А нынешний командующий эскадрой Тихого океана контр-адмирал Андрей Александрович Попов станет прототипом адмирала Алексея Петровича Ветлугина в повести "Грозный адмирал". Как говорится, пути Господни неисповедимы!

Мичман де Ливрон прохаживаясь по шканцам, продолжал говорить:

- Вы не обижайтесь, отец Николай, но ваш коллега человек малообразованный, нечистоплотный и задорный. Станюкович его крепко недолюбливает. Иногда для очистки воздуха кадет ночью отворяет дверь, чтобы проветрить каюту, но из-за этого у него с монахом загорается сырбор. Частые пререкания. В свою очередь отец Виталий не разрешает Станюковичу развешивать женские портреты - ни сестер, ни знакомых. "Вы забываете, что это келья монаха!" - возмущается священник. Так и соседствуют.

- А вы как относитесь к отцу Виталию? - спросил прямо отец Николай, чтобы сде-

лать для себя какой-то вывод.

— Я? От меня мало что зависит. Я - вахтенный офицер. А если правду сказать, со священником офицеры не общаются. Он не способен в кают-компании поддержать разговор или спор. Вам бы с командиром поговорить. Наш Василий Федорович наделен ясным разумом и прямой душой.

Отец Николай принял совет мичмана де Ливрона. Но прежде он хотел узнать, что скажет консул Иосиф Антонович Гошкевич. Без него такие дела не решаются. Все оказалось проще. Сразу же после подъема на "Калевале" Андреевского флага в консульство прибыл командир корвета Давыдов² и с ним отец Виталий, который уже предусмотрел в житейских своих расчетах занять оборонительную позицию: кто, мол, из вас по сей день не балуется вином и табаком? Пусть тот кинет в него камень. К тому же не мог отец Виталий допустить, чтобы его, перевалившего за четвертый десяток, учил уму-разуму какой-то иеромонах отец Николай, у которого на устах еще молоко не обсохло. Отец Виталий смог унять раздражение только после того, как с ним заговорил консул. Справившись о здоровье, Иосиф Антонович помолился, глядя на икону Николая Чудотворца, попросил всех визитеров поудобнее рассаживаться.

В ногах правды нет, - добавил консул.

Разговор состоялся долгий, больше говорил Гошкевич. Главная его мысль сводилась к тому, что всякий христианин желает быть уважаем, нежели поносим людьми, следует думать о чести, которая посеяна в человеке со дня рождения. С материнской колыбели вместе с честью надо почитать и совесть.

- Наверное, вы, отец Виталий, стремились к исполнению этих прописных истин, стремились к совершенствованию себя. А что вышло? Откажитесь искать прибежище в вине, и вы избавитесь от страха не любви к вам команды корвета. Мы ждем от вас, отец Виталий, добродетельные поступки. Не наше дело вразумлять монаха, на это есть пастыри высокого ранга, но коль скоро вы находитесь в пределах моего консульского влияния, придется укротить смирением себя. Подумайте, мы ждем скорый от вас ответ.

— Я хочу исповедоваться, - чуть слышно произнес монах.

— Идите в храм, отец Николай вас будет ждать.

² Давыдов Василий Федорович (1831-1897) - капитан-лейтенант, командир корвета "Калевала", с 1862 года - начальник штаба Сибирской флотилии, исследователь морей Дальнего Востока; с 1881 года - контр-адмирал.



Церковь Воскресения Христова в Хакодате, построенная моряками эскадры Тихого океана в 1860 г. (восстановлена после пожара в 1912 г.)

О чем изливал душу отец Виталий, никому не ведомо. Тайна исповеди. Но все это были лишь слова, которые проборматывал корветский священник... а от него ждали поступков. Только трезвый пастырь может хорошо провести заутрени, обедни, вечерни, престольные праздники, отпевания, поминания - все то, что требуется от служителя церкви, связанного с морским экипажем. Это не так много. Тем более, что с военными людьми священнику общаться всегда проще, лишь бы кормился он от матросского котла и мог на практике судить о непосильной работе моряков во время дальнего плавания.

Вскоре корвет "Калевала" ушел в Николаевск-на-Амуре, а спустя месяц-два в Сан-Франциско. До отца Николая доходили слухи, что корветский священник отец Виталий вроде бы не был замечен в запоях. Но насовсем от гнусного вождения не освободился.

Жаждающий путь приходит...

Иеромонах Николай поднимался рано. В половине шестого утра он был уже на ногах. Прежде, когда он только-только привыкал к местному распорядку дня, он выпивал наскоро кружку чая и отправлялся в храм, где еще был непечатый край работ. Сегодня, спустя два года, стараниями юнг-толмачей, искателей живого дела, и, разумеется, его самого, отца Николая, церковь приобрела тот образ, когда у верующего прихожанина душа наполняется светлым, возвышенным чувством. Клирос перед иконостасом обустроивали юнги Федор Карлионин, Федор Решетников и Александр Маленда, они, за неиме-

нием дьячка, по очереди и с большой охотой выполняли обязанности псаломщиков, поэтому клирос для них был как бы рабочим местом во время богослужения. Здесь же, на клиросе, велось и церковное делопроизводство. Для записей отец Николай завел две толстые тетради. На одной написал: "Таинства крещения, причащение, брак и т.п.", на другой - "Елеосвящение и отпевание". Без этих культовых обрядов, ставших привычными для прихожан, не было бы и православия, признания верующими устных преданий и речений, записанных в Евангелии. Пока что в первой тетради можно прочитать несколько строк: "Командир клипера "Наездник" капитан-лейтенант Желтухин³ обратился к консулу И.А.Гошкевичу с рапортом, в котором говорилось, что кочегар Облясов (магометанин) решил принять православие. 28 февраля 1862 года вследствие собственного прошения матрос Искандер Облясов просвещен Св.Крещением, с наречением ему имени Александр и с принятием, по желанию его, прежней фамилии Облясов, 28 лет. Иеромонах Николай". Временами нагрузка была немалая: литургия, крещение, отпевание. Но если нет прихожан в церкви, то все равно отец Николай шел в пустой храм и молился там вместе с юнгами Карлиониным и Малендой, добровольными помощниками.

Долго, истово, со страшной внутренней напряженностью добивался отец Николай, чтобы его японские знакомые без робости могли войти в притвор церкви. Первоначально иеромонах рассчитывал на своего учителя Кимуру Риокичи, пригласив его на обряд крещения матроса Искандера Облясова, но, как оказалось, непомерный интерес проявили еще трое: бонза Савабе, Сига Уратороо, приехавший учиться русскому языку из портового города Нагасаки, и Дзюкити Цунэми, столяр. Это его умелые руки вырезали доски, с которых печаталась книжка Ивана Васильевича Махова "Русская Азбука". С этими людьми иеромонах Николай мог говорить откровенно и часто напоминал: "Русские своей православной верой не имеют в виду завоевать Японию. Наша вера есть принадлежность для тех, кто сделал нравственный выбор. Православное богословие влечет человека к истине, к Богу, к Добру".

Сегодня был день как день, ничем не отмеченный в крестном календаре, иеромонах Николай по пути в храм решил вернуться в Морской госпиталь к доктору Михаилу Петровичу Альбрехту, проводить больных матросов и офицеров. Он шел молча, с постным лицом, не глядя ни вправо, ни влево. Несмотря на то, что было уже утро, солнце еще не пробилось через марево. Мрачная улица тянулась без конца. Дом лепился к дому, по сторонам расходились узкие переулки, на углах которых можно было увидеть лавки. Правда, в этот ранний час посетителей бывает мало, но приветливый хозяин, с подобострастной услужливостью, готов зазвать к себе хоть самого черта, лишь бы тот сделал почин, купил что-нибудь. Было бы время, иеромонах Николай не прошел бы мимо. Заглянул бы. Местные лавочники были дружелюбны с ним. Обращали его внимание на что-нибудь интересное, показывали новые товары, доставленные из Еддо и Шанхая. Между делом рассказывали о городских новостях. Слушая и наблюдая, отец Николай не позволял себе обольщаться. Он знал, что если с лавочником заговоришь о том, что делается в стране, о конфликтах между феодальными князьями, о придворных интригах, о бедственном положении крестьян и, уж не дай Бог, об их языческой религии, неизбежно вызовешь молчаливое изумление. А порой замкнутся как улитки - слово не выбьешь. Все-таки он, русский священник, для японцев тот же европеец или еще хуже, - варвар. Хотя в свой адрес иеромонах Николай не слышал ни единого плохого слова, но нет-нет да и улавливал в разговоре нотки раздражения. Однако он трезвым умом смотрел на все, в мыслях не было слабости и путаницы, нелюбезность отдельных лавочников мало сердила его. На всех, разумеется, не угодишь. И еще про себя подумал: "Я живу и дышу только той священной целью, ради которой сюда приехал, - миссионерство".

Сфера деятельности настоятеля консульской церкви не ограничивалась одним только духовными делами, ему, например, вменялось по инструкции следить за тем, чтобы опасно больные моряки с кораблей были благовременно напутствованы Святыми Тайнами. При этом служба священника ставилась в тесную связь с обязанностями консульского доктора. По Уставу Морскому Михаил Петрович Альбрехт - в недавнем прошлом врач Кронштадтского флотского экипажа - обязан был вести лечение больных и прописывать им лекарства. Все это заносилось в исто-

³ Желтухин Федор Николаевич (1827-1898) - капитан-лейтенант, командир клипера "Наездник", затем корвета "Калевала" (1862), исследователь морей Дальнего Востока, в 1879 году произведен в контр-адмиралы.

рию болезней. Эту запись еженедельно просматривал священник. В случае тяжелого положения кого-либо из госпитализированных Альбрехт должен известить об этом отца Николая, чтобы тот мог напутствовать страдальца. Со своей стороны, он, как настоятель церкви, обязан был докладывать о таких больных консулу. Ничего не напишешь, уж такова жизнь! Ишел иеромонах Николай в госпиталь не из праздного любопытства, а по своему долгу. Судьба бросает моряков в водоворот кипучей жизни и тут же забывает о них. Разве это справедливо? Кто-то должен помнить о них, смертных, чтобы не барахтались в водовороте. И отец Николай невольно перенесся мыслями к тому, кто принял на себя все печали людские, к Иисусу Христу.

Доктор Альбрехт никогда не был горячим верующим и частым посетителем церковных служб. Но с иеромонахом Николаем был учтив, видя, что молодой священник по своему поведению резко противоположен бывшему настоятелю церкви отцу Филарету, к которому доктор не испытывал особого доверия. При всей скромности и сдержанности отец Николай мог поговорить о политике, о русской и японской коммерции, о торговых и денежных оборотах в Хакодате. Кроме того, Михаил Петрович не питал никаких симпатий и никаких иллюзий в отношении Японии, но полагал, что иеромонах Николай как искусный садовник может подготовить почву. Так что его миссия доктор не считал бессмысленной. Вместе они посетили палату для нижних чинов. Иеромонах Николай много говорил с матросами, с большой заботой расспрашивал об их нуждах и пообещал молиться об их здравии. Больные сердцем чувствовали все благородство намерений и бескорыстие священника, со всех сторон просили:

- Вы, отец Николай, за доктора нашего помолитесь, ведь он избавитель наш!

- И вы не забывайте принести благодарность Господу нашему за благополучное выздоровление, - перекрестив всех, произнес иеромонах. Потрепав матроса по плечу, решил навестить женскую палату, где лечилась будущая его прихожанка пожилая японка по имени Утико, прозванная моряками "мадам Уткина"; проживала она в деревушке Камида, по соседству с арендованной консульством земель для нужд эскадры, и выращивала кур и уток. Жилые дома и прочие строения деревушки прижимались к речке с тем же названием Камида. Берег пологий и зеленый, рядом

лес. Доктор Альбрехт по договоренности с командирами кораблей отправлял поправивших здоровье матросов в Камида на крестьянские работы. Познакомившись поближе с "мадам Уткиной", матросы без тайного умысла вздумали обучить японку ездить верхом на лошади. Первая же попытка оказалась неудачной - женщина попала в госпиталь. Прошла неделя, и сегодня отцу Николаю с трудом верилось, что "мадам Уткина" уже пошла на поправку. Она ходила по палате, опираясь на костыль. Доктор Альбрехт оказался прав: никакого перелома голени. Опухоль заметно спала. Словом, священник был очень доволен тем, что женщина выздоравливала. Она обещала непременно прийти в церковь и поставить свечку, как только русский доктор распорядится отпустить ее в деревню. Занимаясь своими делами, монах Петрович оставался в курсе беседы: он улавливал отдельные японские фразы и по ним догадывался, о чем шла речь. Несколько дней тому назад, когда Утико-сан была в полном здравии, отец Николай побывал в Камида по случаю освящения избы-пятистенки, построенной командой клипера "Джигит" под казарму. И вообще, матросами и офицерами этого корабля много сделано. Команда "Джигита", как и экипажи других судов эскадры, имела большой запас различного такелажного снаряжения, шхиперского имущества. Все это загромождало палубу, портилось в сырых трюмах, проветривание и сушка наверху мало чем помогали. С получением в аренду земельного участка в деревне Камида все в корне изменилось. Были построены два сарая под такелаж, скотный двор, баня. И вот только что - казарма, просторная крестьянская изба. У моряков появилось свое пастбище, и было куда отправлять с кораблей купленную в заморских портах живность. По приказу начальника эскадры Тихого океана в распоряжение консульства откомандировывались для работ нижние чины во главе с офицером, но чаще всего в Камида посылались, как уже говорилось, матросы, выписанные из госпиталей на поправку. Оказавшись на сельском подворье, они чувствовали себя как дома, на малой отчизне. Японские крестьяне, наблюдая за русскими, все больше убеждались, что одетый в матросский бушлат ратник такой же трудяга, как и они, также ходит за сохой и орудует косой. Истосковавшиеся по крестьянскому труду руки брались за все с охотой. К тому же у матросов можно было многому научиться, а японцы сразу поняли, что русские за это

ничего не требуют взамен. На фоне этого человеческого фактора у простых японцев появилась тяга к русскому подворью. Первой пришла, осмелев, Утико-сан, при помощи жестов и мимики она поделилась своими нуждами. Оценив прямоту и доброжелательность матросов, она рассказала своим знакомым, что русские, кроме умения ходить за сохой, пасты скот и доить коров, мастера на все руки, им плевать дело сбить масло, изготовить сыр и другие молочные продукты, о которых японцы - жители Хакодате - не имели и малейшего представления. После такого тесного знакомства "мадам Уткиной" все неурядицы казались малозначительными, дело спорилось, и она пребывала в хорошем настроении. Приглянулся ей и русский бонза, которого матросы называли "батьюшка". Ясно было одно: русский бонза не белоручка, прирожденный крестьянин, работая вместе с матросами на сенокосе, заслужил доброе отношение к себе со стороны мужской половины японцев. А ей, Утико, прямо сказал: "Приходите ко мне в храм... наши молитвы несколько не хуже буддийских проповедей!" Наступило молчание. Отец Николай окинул "мадам Уткину" быстрым взглядом, и ему показалось, что в женщине произошли какие-то перемены. Но какие? Вот почему, посетив госпиталь, отец Николай ласково, с простодушием напомнил пожилой японке о церкви, о ее давнем обещании прийти послушать службу. "Каждый человек, если вкусит сладкого, - сказал иеромонах, - не возьмет потом горького". Утико-сан, как мы уже знаем, еще раз подтвердила свое желание, ибо уговор русского бонзы на нее подействовал.

Думы отца Николая оборвались. Как ни важен был для священника разговор с "мадам Уткиной", в продолжении его он то и дело возвращался мыслями к другим своим заботам. Надо было побывать на клипере "Джигит", отслужить в храме обедню, успеть навестить консула, который намеревался сообщить что-то важное сослуживцам. Невидимые часы уже начали свой отсчет. Отец Николай в состоянии бодрой, почти азартной собранности, не оставлявшей места расслаблению, зашагал к причалам. Небо оседало пухлыми, мягкими облаками. Они спустились над клотиками мачт, залив помутнел. Из-за неожиданно навалившегося с моря тумана видимость на рейде ухудшилась, на кораблях ударили в рынду, чтобы звоном оповестить катера и шлюпки далеко не заплывать. Это предупреждение тем, кто ненароком может промахнуться и обнару-

жит себя не у борта своего судна, а в море. Пришлось с полдороги отцу Николаю свернуть на другую тропу, что была ближе к русскому храму.

Приход "Джигита" в Хакодате - большой праздник. Клипер доставил в консульство почту, которую ждали с прошлого, 1861 года из Николаевска-на-Амуре. Однако из-за непогоды - замерзшего раньше времени устья Амура - почти полгода не имели никаких новостей. В полдень, отслужив обедню, на которой присутствовали лишь консульские с женами и детьми, иеромонах Николай закрыл дверь храма и отправился за новостями. В тот день у консула Гошкевича собрались все его помощники, приглашен был даже пятнадцатилетний пасынок Иосифа Антоновича - Владимир Бахштейн, выполнявший иногда работу письмоводителя и курьера. Подросток свободно разговаривал на трех языках, в том числе и на японском. Гошкевич полагал, что по достижении тем совершеннолетия он похлопочет за приемного сына перед Азиатским департаментом, чтобы оставить его при консульской церкви причетником. Иеромонах Николай не возражал. Но разговор сегодня шел о другом, хотя в дипломатической практике редко встречаются. Иосиф Антонович получил из Санкт-Петербурга депешу и безо всяких предварительных слов низким, бархатным голосом зачитал ее:

"Циркулярно. В Императорское Консульство в Хакодате. Азиатский Департамент, препровождая выписку из отношения Г (осподина) Министра Внутренних Дел к Г (осподину) Министру Иностранных Дел от 18-го Декабря 1860 года об открытии повсеместной подписки для сооружения памятника Александру Сергеевичу Пушкину, покорнейше просит жертвуемые суммы доставить в сей Департамент.

Вице-Директор Энгельгард (подпись). Начальник Отделения М(ихаил) Воеводский (подпись). Февраля 4 дня 1861 года. №452".

Посылая в Японию депешу, вице-директор Азиатского департамента Александр Сергеевич Энгельгард, по всей видимости, надеялся, что память у Гошкевича крепкая и он не мог забыть, как чиновники МИДа еще в 1856 году ходили с предложением к князю Александру Михайловичу Горчакову, соученику Александра Сергеевича Пушкина по Царскосельскому лицей. Но "лед тронулся", как видим, только спустя четыре года. В выписке, приложенной к зачитанной Гошкевичем депеше, давалось пояснение:

"Бывшие воспитанники Императорско-

го Александровского Лицея, уверенные в глубоком сочувствии соотечественников к памяти питомца сего заведения Александра Пушкина, обратились с просьбой о дозволении открыть повсеместно подписку для сооружения этому поэту памятника, достойного его славы..."

Покинув Россию в 1858 году, дипломат Гошкевич не ведал, каких трудов стоило князю Горчакову, занимая высокий государственный пост, добиться через принца Петра Георгиевича Ольденбургского, попечителя петербургских воспитательных и образовательных учреждений, собственноручной подписи государя императора. Одно дело - разрешение, другое - деньги. Александр II на памятник не раскошелился, ограничился "высочайшим повелением" об открытии на "означенный предмет" подписки. Даже было сказано, где должен быть сооружен памятник, - "поставить в Царском Селе в бывшем лицейском саду".

Консульство в Хакодате далеко не Московская или, скажем, Нижегородская губерния, в которой в те годы проживало около двух миллионов городских и сельских жителей. В штатном расписании консульства было всего-навсего пять человек, включая и настоятеля церкви отца Николая. Все они, разумеется, не поскупились и пожертвовали на памятник русскому гению. Но их деньги - ничтожные крохи. Дипломаты понимали, что такую сумму стыдно посылать в Санкт-Петербург. Большой похвалы они бы не заслужили. Иеромонах Николай, чутко прислушиваясь к разговору старших сослуживцев, решил подать голос: "Ваше высокоблагородие, может, провести кружечный сбор на наших судах?" На лице священника - выражение безнадежности. Однако консул был в хорошем настроении и сразу же поддержал священника. Кивнул головой в знак одобрения и доктор Альбрехт. "Подведем итог, - сказал Гошкевич. - Вследствие писем, которые я зачитал вам, милостивые господа, благоволите побывать на судах и предложить командирам начать сбор денег по подписным листам. Отцу Николаю отслужить молебен по Александру Сергеевичу Пушкину. Бог даст, что-нибудь принесет нам кружечный сбор".

Последняя фраза была произнесена консулом с особенным подчеркиванием и заставила кое-кого из консульских незаметно переглянуться. Очевидно, этими словами - "кружечный сбор" - Иосиф Антонович напомнил всем, что он сторонник идеи отца Николая и было бы глупо ее иг-

норировать.

Шли дни за днями, офицеры и матросы вносили деньги по списку кто сколько мог. Особенно были активны в "кружечном сборе" гардемарины и сродники поэта, состоявшие в дальних и близких родственных отношениях с Александром Сергеевичем Пушкиным. Это - Мусины-Пушкины, Хитрово, Вульфы, Панафидины, Корфы, Штакельберги, Добровольские... Все они принадлежали к когорте морских офицеров и на своих кораблях навещали Хакодате. В благотворительной акции приняли также участие и японские чиновники, переводчики, посещавшие российское консульство по своим нуждам, пациенты доктора Альбрехта и те, кто присматривался к православной вере из малого окружения отца Николая - русского бонзы. Японцы приносили не мексиканские доллары, которых у них не было, а народные поделки, лаковые шкатулки, самурайские клинки, а некоторые - вяленую и свежую рыбу, в надежде, что этот продукт можно реализовать и получить какие-то деньги. Знаки такого внимания дорогого стоят. Иеромонах Николай никому не рассказывал о том, что он брал на заметку каждого японца, приходившего с подарками. А спустя день-два, выкроив время, ходил по домам этих добровольных жертвователей, чтобы сказать им теплое слово одобрения. Образованный и умный, отец Николай понимал, что Пушкин для местных жителей что-то вроде японского поэта Ки-но Цураюки, о котором они слышали, но мало кто читал. Хотя из уст в уста передавались танка - лирические стихи о любви и счастье, о природе и цветении сакуры... "Ах, если б у вишни было сердце, она бы так скоро не осыпалась!" Такова власть поэзии, несмотря на то, кто написал стихотворение - русский поэт или японский. Пушкин мог со своими стихами приходиться на ум вне всякого ожидания. Отец Николай знал это по своему личному опыту. Даже здесь, в Хакодате, когда бродишь по деревне Камида, в тиши небольшого леса, хотя поэт тут никогда не бывал, невольно напрашиваются его строки: "Роняет лес багряный свой убор...". Почему Пушкина строки? Разве он один увидел прощальную красу осени? Видели многие, да сердцу необъяснимо созвучна именно эта пронзительная печаль, почти осязаемая музыка. Стихи срываются с губ так же легко и естественно, как последние листья с деревьев.

В.ГУЗАНОВ

УКАЗАТЕЛЬ СТАТЕЙ, ОПУБЛИКОВАННЫХ В "МОРСКОМ СБОРНИКЕ" В 2001 ГОДУ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

Адмирал Егоров В. "Я не прощаюсь с флотом" - I
Бабинов Е. От юнга до главного штурмана ВМФ - IV
В память погибших моряков "Курска" - V
Васильев В. "И врагу никогда не добиться..." - I
Верны клятве Гиппократ - VIII
Визит Министра обороны РФ на Черноморский флот - VIII
Внимание, конкурс! - V
Доронин С. Школа подводников-атомщиков - VII
Еремин В. Подготовка иностранных специалистов в Военно-Морской академии России - XI
За флот России мы будем бороться - VII
Итоги 2000 года и задачи на 2001 год - I
Кошелев С. Три века на службе Отечеству - IV
Молчанов А. "Мне сверху видно все, ты так и знай..." - VIII
Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года - IX
Морские памятные даты на 2001 год - I
1-му Центральному флотскому экипажу - 60 лет - VIII
Роговой В. Всероссийская научная конференция "Россия и Флот. Взгляд в XXI век" - III
Рождественское обращение Патриарха Московского и всея Руси Алексия II - I
Руденко А. Денежное довольствие по пластовым картам - X
"Рядовые пера" - VI
Сафонов Д. Федор Ушаков - небесный покровитель военных моряков - IX
7 мая - День связиста и специалиста радиотехнических служб ВМФ - V
Сидоров В. Памяти вице-адмирала Н.Торика - VII
Сидоров И. Адмирал. Святой и ...неизвестный - IX
Сидоров И. Перед вызовом нового века - III
Сидоров И. Удачи тебе, "Сфинкс"! - VIII
Собора К. Они погибли, защищая целостность России... - IX
Уханев С. Подарок уральских мастеров - VII
Ушакова Г. С нами Бог и Андреевский флаг - XII

ВРЕМЯ И ФЛОТ

Айнбунд В. "Инженеры - зело потребны" - I
Барсуков Д., В.Ясенов В. Важный аспект защиты национальных интересов России в Мировом океане - XII
Быков А. Готовы летать в неполетное время - IX
Быков И. Комплексная автоматизация ме-

роприятий боевой подготовки - II
Валуев В. Боевая подготовка Балтийского флота в современных условиях - IX
Гладышев Ю. К вопросу о военно-морской политике России - VI
Горожанин Л. Основы взаимодействия государственных и негосударственных структур в процессе строительства ВМФ - XI
Евдокимов Ю. "Мы не вправе идти на поводу у событий..." - V
Иванов Г., Минаков М. О системах автоматизированного планирования - I
Капитанец И. К чему быть готовым? - VII
Конорев Н. Будущее России и Военно-Морской Флот - X
Корольков Г. История помогает оценить реформы - VIII
Куроедов В. Развитие морской деятельности в Российской Федерации - V
Лебедь И., Жуков С. Стоять на защите законности - VI
Левчук В. По прозвищу "человек-война" - X
Лобков К. "Тайны будут всегда" - IV
Макеев Б. Морские стратегические ядерные силы и поддержание стратегической стабильности - IX
Мартынов Н., Якушенко Е., Новожилов А., Гузевич С., Гузев С. Терминологические аспекты подготовки инженеров флота - I
Михайлов Ю. Военные порты России - вчера и сегодня - III
Михайлов Ю. К единой системе тылового обеспечения - V
Михайлов Ю. Сегодняшний день и перспективы противопожарной защиты в ВМФ - XI
Михайлов Ю. Управление Тыла ВМФ России - IV
Михайлов Ю. Военно-экономический анализ и поддержание оборонной достаточности с возможным меньшими затратами - XII
Московенко М. Наука и флот неразделимы - V
Мусатов С. Социально-психологический портрет морской пехоты - II
"Россия - это лев, готовый бросить вызов всему миру" - II
Сидоренко Л., Московенко М. Назревшая задача - I
Сидоров И. Главный секрет полковника Белова - IX
Сидоров И. Спасибо Вам, отец Георгий! - V
Тынякин И. К вопросу об информационной войне - IV
Уроки большой войны - VII
Федин И. Крылья над морем - VII
Федорин В. Это настоящая мужская работа - VIII
Федотов Ю. К юбилею флотоводца - VI
Чернецкий Е., Молчанов А. "Не все в жизни измеряется деньгами" - III

Шкирятов О., Хянинен В. Защита российских интересов в Прикаспийском регионе - XI

Шломин В. Техническая оснащенность - важнейший фактор в борьбе между подводными лодками и противолодочными силами - IV

Ярыгин В. Будут офицеры - будет флот - V
Ярыгин В. Кадровые органы ВМФ - XII

300 ЛЕТ ШТУРМАНСКОЙ СЛУЖБЕ ВМФ

Бабинов Е. А впереди новая интересная и нужная работа - I

Зубков Р. К вопросу о том, кто был первым главным штурманом - I

Кондратьев В. Электронные навигационные карты: перспективы обнадеживающие - I

Леонов А. Новые горизонты гидрографов - I

Яковлев А. Под созвездиями Малой Медведицы и Южного Креста - I

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

Васюков В. Опыт и практика использования сил ЧФ в миротворческих операциях - V, VI, VII

Ефимов А., Черепков А. На грунте - V

Иванов В. С пользой и во славу России - XI

Иванов В., Воскресенский Н. Победный аккорд черноморцев - XII

Из истории штурманской службы на севере страны - V

Кальянов Я. Сколько "стоит" Приз? - VIII

Литковец Н., Кузьмина Н. Будни ПМТО "Камрань" - X

Литковец Н., Кузьмина Н. В этот край далекий только самолетом можно долететь - IX

Лобков К. "У нас служат люди решительные" - III

Лобков К. Уроки похода в Индию - XI

Луганский Ю. Флотский оркестр ТОФ покорил... Корею - IV

Новиков Н. Нам нельзя отказываться от корабельной авиации - V

Писарев М. Ударная сила флота - X

Сергеев С. В интересах выполнения задач длительного плавания - VIII

Сидоров И. Нелегкая победа - VI

Собора К. Жаркий июнь "Беспокойного" - IX

Черноусько Л. Вперед, на бордаж! - V

Шишкин П. Морские пехотинцы ЧФ на Северном Кавказе - IX

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

Арефьев Я., Кривуля А., Петров С., Залевский Я. Вклад специалистов НИИ ВМФ в создание корабельной атомной энергетики - XI

Барковский Е. Катастрофы на море и под

водой: мифы и реальность - X

Беша А. Для матросского стола - IX

Бутаков Г., Овечкин А. Многоуровневая система военно-морского образования - VI
Варнавских Е. Творческая активность морского офицера в инженерной деятельности - II

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

Горожанин Л. О двух подходах к строительству флота - VIII

Дашевский В. Авиаремонт по-люблински - IV

Евченко А., Разов П., Архипов В. Конфликт в семье военнослужащего - III

Еремин В. Единый образовательный и научный комплекс Военно-Морского Флота - IV

Комарицын А. Важная задача - IV

Костев Г., Костев И. Трагедия "Курска" - послесловие к послевоенной истории российского флота - VIII

Кривоносов Н. Следуя международным обязательствам - VII

Кузьмина Н. УРАВ ТОФ: забот не становится меньше - IX

Литковец Н. На рубеже веков - II

Лоджевский И. Элементы глубинного геологического строения океаносферы по геофизическим данным - XI

Лысенко П., Малов А. Вынужденный героизм или прагматичный цинизм? - III

Масягин В., Балашов И. Профессия: воспитатель - II

Михайлов Ю. Административно-хозяйственная деятельность в ВМФ - II

Михайлов Ю. Вспомогательный флот России - VII

Михайлов Ю. Подсобное хозяйство воинских частей - X

Михайлов Ю. Современному флоту - современный тыл - VI

Молчанов А. Что посеем - то и пожнем - VI

Орлов Б. Зигзаг бюрократической машины - IV

Остапенко В. Андреевский флаг в бухте Сасебо - XII

Повилайтис В., Фатин В. Совершенствование планирования боевой эксплуатации кораблей - II

Половников А. Штабная культура и эффективность работы органов управления - X

Сербя Е. Каким быть флотскому тылу? - XI

Сидоренко Л. История. Личность. Флот - XII

Сидоров И. Напишите про нас! - X

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

Терещук Н. "Без веры не может быть Родины..." - IV

Ярыгин В. Молодые офицеры: начало службы и ее перспективы - XI

Ячменникова Н. Морские офицеры попали в элиту нации - III

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

Беликов Л. Кто управляет реактором? - VI
Верба Г., Павлушенко М., Федоров С. Вперед... к дирижаблям? - II
Ефимов Ю., Радецкий В., Шакин Д. Оценка возможности обнаружения подводных лодок в прибрежных районах по различным физическим полям - III
Кобзев В., Нефедович А. Эргономический анализ в аварийных ситуациях - X
Конопатов С. Еще раз о войне XXI века - III
"Корсар" для всех морей - IX
Мартынов Н., Чебаков Е., Якушенко Е. Роль и значение корабельных инженеров - XII
Монаков М. Спасение экипажей аварийных подводных лодок - VIII
Петроченков С., Шемаев А. "Черномор" поможет флоту - VIII
Пинчук А. Гипербарический рубеж - II
Ролин Л. Операции "Бегемот" исполнилось 10 лет - IX
Халиуллин Ю., Мартынов Н., Бушуев В., Попов Н. Основные направления формирования сохранной системы эксплуатации кораблей ВМФ - VII

ВОПРОСЫ ТЕОРИИ

Барсков М., Тынянкин И. Взаимодействие сил и средств флота и океаносферы - VIII
Борзенко А., Воронников А. Сухопутные и береговые войска ВМФ - XII
Каманин В. В интересах отечественной штурманской науки - IV
Крупнов Ю. Новый порядок учета гражданских судов - IV
Томашевский Л. Математическое моделирование сложных боевых систем - VII

МОРСКАЯ АВИАЦИЯ

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

МЕДИЦИНСКИЕ ПРИБЛЮЖЕНИЯ

Шараевский Г., Барчуков В., Саленко Ю. Биологически активные добавки к пище - II
Шараевский Г., Калущий В., Еганян Р., Петров О., Ушпалевич И. Здравницы ВМФ:

прошлое и настоящее - IX
Шараевский Г., Топорков М., Газовский О. Начало управления медицинской службой ВМФ - VI
Шевчук И. В условиях локальных военных конфликтов - V

ВОЕННО-МОРСКОМУ ОБРАЗОВАНИЮ - 300 ЛЕТ

Аникин В. Дело, плоды приносящее - I
Бутаков Г. Татьянин день и на флоте праздник! - I
Захаров В., Соловьев И. Комплексная подготовка экипажей кораблей - I
Кобчиков Е. История Военно-морского института радиоэлектроники - I
Кожевников В. Путь к командирскому мостику - I
Мартынов Н., Кириллов В. Военно-инженерное образование в структуре военной мощи современной России - I
Овечкин А. Еще раз о проблемах военноморского образования - I
Петровский Д., Кошелев С. Старейшее военное образовательное заведение России - I
Серба Е., Мелехин В. Система подготовки офицерских кадров для тыла ВМФ требует изменений - I

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

Бакин В., Варнавских Е., Валюнин С., Мацуль Ю. Компьютерная технология развития профессиональной активности офицерского состава - XI
Богословский В. Кузница флотских кадров - V
Каманин В. Для отечественной штурманской науки - VIII
Коуп Харлей Ф. Командование кораблем. Руководство морского офицера - XII
Кузьмин С. Особенности формирования профессиональной мотивации современного морского специалиста - VI
Литковец Н., Кузьмина Н. В интересах флота. Нештатно - XI
Мидцев В. Достойная смена - X
Печказов М. Выполнить долг и сохранить жизнь - VI
Порохов В. Готовим "ванных" офицеров? - IX

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

Бич Эдвард Л. Бесшумно, на большой глубине - XII
Бич Эдвард Л. "Соль и сталь: размышления подводника" - XII
Ефимов Ю., Маслов Н., Шакин Д. Направления совершенствования системы наблюдения за подводной обстановкой в ВМС иностранных государств - VII
Коровин Д., Лычев В., Сучков В. Германское экспортное подводное кораблестро-

ение - XII
 Мозговой А. Национальная система ПРО и "литоральная" стратегия США - II
 Моисеенков О. Бюджет и возможные варианты строительства ВМС США в 2001-2020 гг. - IV
 Моисеенков О. Морская пехота США - X, XI, XII
 Морские силы самообороны Японии - XII
 Муравьев А. Королевские ВМС Новой Зеландии - IV
 Новости ВМС иностранных государств - I, III, IV, V, VI, VII, IX, X, XI, XII
 Облепихин В. Война в Персидском заливе - II, III, IV, V
 Половников А. Противорадиолокационные ракеты иностранных государств - VI
 Резяпов Н. Морская доктрина Великобритании - VIII
 Резяпов Н., Иванов Ю. Сравнительная оценка корабельного состава ВМС Индии и Пакистана - VI
 Смирнов С. Международный морской парад в Индии - IX
 Слипченко В. Бесконтактная война в Югославии - IX
 Соснин В. Взгляды руководства США на повышение мобильности ВМС - VII
 Тихоокеанский флот США - II

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Баркаев К. Кто предал "Бисмарк"? - X
 Барсков М. Главный корабельный инженер и вооруженец - I
 Басок В., Козырь В. Маршрут в три столетия - III
 Бережной С. Династии имен - III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
 Броневицкий Г., Панов В., Опришко А. Военно-морское законодательство российского парусного флота - X
 Воронов В. Последняя ночь Херсонеса - V, VI
 Грищенко П. Эти первые дни войны... - VI, VII
 Ерохин В. Истинный "артиллерийский бог" в Военно-Морском Флоте - V
 Козлов Д. "Учредить должность начальника противолодочной обороны флота..." - II
 Морозов С. Офицерский корпус флота России на рубеже XIX-XX веков - IV
 Прямыцкий С. Тихоокеанский флот: от Охотска до Владивостока - II
 Реданский В. У истоков подледного плавания - XII
 Сажаев М. Основатель города Петропавловск-Камчатский - IX
 Семянников Б. Зачинатель Тихоокеанского флота - I
 Степаков В. Неудавшийся десант на Ладосе - V
 Сульженко В. На этих могилах не ставят крестов... - III
 Торба В. Вторая мировая: ПЛ США в Японском море - XII
 Федотов Е. Первые радиосигналы на Чер-

номорском флоте - X
 Широкоград А. "Уймите ушкунников!" - IV
 Галерея советских флотоводцев
 Адмирал В.Г.Егоров - I
 Адмирал И.В.Касатонов - II

КАЮТ - КОМПАНИЯ МАРИНИСТОВ

Гузанов В. К 165-летию со дня рождения И.Д.Касаткина - XII
 Директоров Н. Об этом тогда не писали... - II
 Ковалев С. Тайны погибшего "Декабриста" - IV, V, VI, VII
 Корда Б. Мой первый экипаж - III
 Лысенко П. Когда задуманное сбывается... - II
 Пикуль В. Курс на Солнце - IX, X
 Реданский В. Сказание о Владимире Дале - казаке Луганском, или "живучи оглядывайся" - XI
 Фарри Р. Путешественники по Арктике - XI
 Шигин В. Женщина и море - III
 Шигин В. Морские суеверия - II

ГОСТЬ "МОРСКОГО СБОРНИКА"

Шигин В. Идущий за горизонт - X
 Шигин В. "Меня всегда влекло море" - II

КНИЖНАЯ ПОЛКА

Быстров Ю. Москва в жизни и судьбе Н.Г.Кузнецова - I
 Военно-морская литература, вышедшая в конце 2000 - начале 2001 года - III
 Голосов Р., Костев Г. О военно-морском образовании в России - VII
 Нам пишут - VII
 Рошупкин В. Скандинавская одиссея матроса Лабутина - IV
 Чепижко М. Счастливого плавания, "Маририст"! - IV

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Ильченко П. "Ваш журнал - это единственное, что у меня осталось" - X
 Кононов Ю. Ради исторической правды! - XI
 Сидоров И. Оставайтесь с нами! - X

Борисов Р. Художник, воин, гражданин - VI
 8 марта - Международный женский день - III
 Делу верен... - V
 Конечный В. Выпускникам - счастливого плавания! - VIII
 Кошелев С. День траура в Санкт-Петербурге - I
 Лобков К. В нашу гавань заходили корабли... - II
 Орлов В. Жизнь - флоту - IX
 Остапенко А. Жанр высокой героики - V



МЕМОРИАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС ПОДВОДНИКАМ СЕВЕРНОГО ФЛОТА

Экспозиция, посвященная боевой истории подводного крейсера К-21, которым командовал капитан 2 ранга Н.А.Лунин



Старший инструктор, старший мичман А.Шушма рассказывает посетителям о торпедной атаке немецкого корабля "Тирпиц"



Проведение регламентных работ в торпедном отсеке



Фото Ю.Пахомова



Героический подводный крейсер К-21

Фото Ю. Лахмова