

Журнал Военно-Морского Флота

МОРСКОЙ СБОРНИК



ISSN 0134-9236

12. 2006

Издаётся с марта 1848 г.

Черноморское партнерство 2006



В мае этого года морской тральщик «Валентин Пикуль» принимал участие в очередной международной миротворческой миссии ВМС Причерноморья. С 2001 г. эти учения проводятся в территориальных водах Турции.



- Начальник штаба НВМБ капитан 1 ранга А.Суров и заместитель командира НВМБ по воспитательной работе А.Томилин на митинге, посвященном выходу в море МТЩ «Валентин Пикуль»

- Курсом на Босфор
- Командование НВМБ на торжественной встрече корабля
- К родному причалу
- Командир НВМБ контр-адмирал С.Меняйло вручает командиру корабля капитану 3 ранга А.Бойко традиционного жареного поросенка.

Фото А.Тарамана



МОРСКОЙ СБОРНИК

ЖУРНАЛ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Декабрь 2006 г.

12 (1921) Издаётся с марта 1848 г.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

В.В. Остапенко
(главный редактор)
В.В. Авдошин
В.А. Андреев
Ю.Д. Антипов
В.Н. Бурцев
В.В. Воробьев
Д.А. Дмитриев
А.Г. Долбня
Ю.В. Ефимов
А.Н. Заставский
С.В. Козлов
А.В. Крипак
С.В. Кузьмин
Ю.Ю. Курганов
М.С. Монаков
Г.И. Полухович
В.Ф. Попов
И.П. Русанов
Л.Г. Сидоренко
И.Б. Сидоров
А.А. Смоляков
Ф.С. Смуглин
Е.В. Тихомиров
И.И. Тынянкин
И.Т. Шевченко
С.В. Шевченко
А.В. Шеметов
В.В. Шигин

Учредитель –
Министерство обороны
Российской Федерации

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

Адрес редакции:
Москва, ул. Спартаковская, 2
Для переписки:
105175, Москва, К-175,
«Морской сборник»
E-mail:
mc1848@yandex.ru
Телефон: 263-33-24
Свидетельство о регистрации
№01962 от 30.12.1992 г.

Сдано в набор
Подписано к печати
Формат бумаги 70х108/16.
Бумага офсетная.
Усл. печ. л. 8,4 + вклейка 1/4
печ. л.
Усл. кр.-отт. 14,88.
Уч.-изд. л. 10,9.
Заказ № 12
Тираж 9460 экз.
Офсетная печать.
В розницу цена свободная.

Отпечатано в ФГУП
издательство и типография
газеты «Красная Звезда»:
123007, Москва,
Хорошевское шоссе, 38

«Морской сборник», 2006

СОДЕРЖАНИЕ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ	2
ВРЕМЯ И ФЛОТ	
В.Ярыгин. Первая посадка на тяжелый авианесущий крейсер «Тбилиси»	12
В.Плотов, С.Ковалев. О людях и кораблях «неприметной» бригады	16
ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ	
А.Сурков. Особенности правосубъектности органов военного управления сухопутными и военно-морскими силами	21
С.Ковалев. Надо чаще встречаться с иностранными коллегами	25
ВОПРОСЫ ТЕОРИИ	
Ф.Виноградов. Совершенствование нормативно-правовой базы сил поисково-спасательного обеспечения ВМФ РФ	29
ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ	
М.Сажаев. Штурмана из страны утренней свежести	36
ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ	
Н.Довбешко, И.Сиренко, В.Губин. Как готовить истинных моряков...41	
А.Булгаков. Влияние внешних социальных факторов на межгрупповую адаптацию на кораблях (на примере Черноморского флота России .1992-2005 годы).....	47
ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА	
С.Козлов. Гидрографические суда «Вайгач» на службе России	53
ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ	
А.Смоловский. Военно-стратегическая обстановка в Арктике. Часть 2.	55
МЕДИЦИНСКИЕ ПРИБАВЛЕНИЯ	
Н.Литковец. Золотые руки Валерия Семенцова	65
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ	
С.Морозов. Численность и состав Российского флота в 1890-1917 гг. (конец XIX в.-1917 г.)	70
Е.Абрамов. Морская пехота России: портретная галерея	74
В.Лукин. Трагедия коменданта Моонзунда	75
В.Герасимов. Строительство морской авиации в период 1918-1928 гг.	82
К 100-ЛЕТИЮ ПОДВОДНЫХ СИЛ РОССИИ	
Т.Полухина, В.Лурье. Подводники — Герои Советского Союза	87
КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ	
В. Жуматий. Военная педагогика и психология XXI века	90
В.Шигин. Воспоминания о минувшем. Кузница атомного флота.	92
УКАЗАТЕЛЬ СТАТЕЙ ЖУРНАЛА «МОРСКОЙ СБОРНИК» ЗА 2006 ГОД	93

На первой странице обложки фото Ю.Пахомова

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

ИЗ УКАЗОВ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О награждении государственными наградами Российской Федерации,
поощрении военнослужащих и гражданского персонала Вооруженных сил

ЗА ЗАСЛУГИ В УКРЕПЛЕНИИ ОБОРОНОСПОСОБНОСТИ СТРАНЫ И
ВЫСОКИЕ ЛИЧНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ В СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
НАГРАДИТЬ:

ОРДЕНОМ ПОЧЕТА

контр-адмирала КАЦЮБУ Владимира Васильевича

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В.ПУТИН

Москва, Кремль
20 сентября 2006 г. № 1000сс

ЗА ЗАСЛУГИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ В ПЕРИОД ПРОВЕДЕНИЯ
МЕРОПРИЯТИЙ САММИТА «ГРУППЫ ВОСЬМИ» ОБЪЯВИТЬ БЛАГОДАРНОСТЬ:

капитану 3 ранга БЕЛЕНКО Борису Станиславовичу
капитану 1 ранга ПАНАСЕНКОВУ Андрею Васильевичу

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В.ПУТИН

Москва, Кремль
3 октября 2006 г. № 472-рп

О награждении государственными наградами
Российской Федерации военнослужащих и гражданского персонала
Вооруженных сил Российской Федерации

ЗА БОЛЬШОЙ ВКЛАД В ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ В ПЕРИОД ПРОВЕДЕНИЯ
МЕРОПРИЯТИЙ САММИТА «ГРУППЫ ВОСЬМИ» НАГРАДИТЬ:

ОРДЕНОМ «ЗА ВОЕННЫЕ ЗАСЛУГИ»

вице-адмирала ПЕПЕЛЯЕВА Владимира Викторовича

МЕДАЛЬЮ ОРДЕНА «ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ» II СТЕПЕНИ

капитана 1 ранга РЕВУ Андрея Николаевича
капитана 1 ранга РУДЕНКО Владислава Алексеевича

МЕДАЛЬЮ УШАКОВА

капитана 2 ранга БРЕЛЯ Валерия Андреевича
старшего прапорщика ЛЕКСИНА Дмитрия Владимировича

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В.ПУТИН

Москва, Кремль
3 октября 2006 г. № 1086

ЗА МУЖЕСТВО, ОТВАГУ И САМООТВЕРЖЕННОСТЬ, ПРОЯВЛЕННЫЕ ПРИ
ИСПОЛНЕНИИ ВОИНСКОГО ДОЛГА В СЕВЕРО-КАВКАЗСКОМ РЕГИОНЕ,
НАГРАДИТЬ:

ОРДЕНОМ МУЖЕСТВА

старшего лейтенанта ПРИЙМАКА Александра Викторовича

ОРДЕНОМ «ЗА ВОЕННЫЕ ЗАСЛУГИ»

капитана 2 ранга ЦАРКЕВИЧА Михаила Николаевича

**МЕДАЛЬЮ ОРДЕНА «ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ» II СТЕПЕНИ
(С ИЗОБРАЖЕНИЕМ МЕЧЕЙ)**

капитана 2 ранга ЛИПЧЕНКО Владимира Васильевича

**ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В.ПУТИН**

Москва, Кремль

9 октября 2006 г. № 1101

ЗА ЗАСЛУГИ В УКРЕПЛЕНИИ ОБОРОНОСПОСОБНОСТИ СТРАНЫ И ВЫСОКИЕ
ЛИЧНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ В СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НАГРАДИТЬ:

ОРДЕНОМ ПОЧЕТА

полковника КОЧЕЛАБУ Юрия Алексеевича

ПРИСВОИТЬ ПОЧЕТНЫЕ ЗВАНИЯ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВОЕННЫЙ СПЕЦИАЛИСТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

капитану 1 ранга ЖИЛЯЕВУ Виктору Петровичу
полковнику ЛУЖБИНУ Виктору Николаевичу

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВОЕННЫЙ ЛЕТЧИК РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

полковнику ПАНОВУ Владимиру Александровичу

ЗА ЗАСЛУГИ В ОБЛАСТИ КУЛЬТУРЫ И МНОГОЛЕТНЮЮ ДОБРОСОВЕСТНУЮ
СЛУЖБУ ПРИСВОИТЬ ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ РАБОТНИК КУЛЬТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

капитану 1 ранга ТРАКАЛО Юрию Михайловичу — ответственному
редактору редакции газеты «Боевая вахта» Тихоокеанского флота

ЗА ЗАСЛУГИ В ОБЛАСТИ ИЗОБРАЗИТЕЛЬНОГО ИСКУССТВА ПРИСВОИТЬ
ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ ХУДОЖНИК РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

ЧЕБАТУРИНОЙ Раисе Сергеевне — главному художнику Драматического
театра Северного флота

ЗА ЗАСЛУГИ В ОБЛАСТИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ И МНОГОЛЕТНЮЮ
ДОБРОСОВЕСТНУЮ СЛУЖБУ ПРИСВОИТЬ ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВРАЧ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

полковнику медицинской службы ТЕРГАНОВУ Константину Александровичу

ЗА ЗАСЛУГИ В ОБЛАСТИ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
И МНОГОЛЕТНЮЮ ДОБРОСОВЕСТНУЮ СЛУЖБУ ПРИСВОИТЬ ПОЧЕТНОЕ
ЗВАНИЕ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ ЭКОНОМИСТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

полковнику КАСИМОВУ Эльдару Парвизовичу — начальнику финансово-экономи-
ческой службы административно-хозяйственного управления ВМФ
полковнику СТЕПАНОВУ Константину Анатольевичу - начальнику организационно-
планового отдела финансовой инспекции ВМФ

**ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В.ПУТИН**

Москва, Кремль

18 октября 2006 г. № 1155

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

По Министерству обороны Российской Федерации

ЗА МУЖЕСТВО, ОТВАГУ И САМООТВЕРЖЕННОСТЬ, ПРОЯВЛЕННЫЕ ПРИ ИСПОЛНЕНИИ ВОИНСКОГО ДОЛГА, НАГРАДИТЬ:

МЕДАЛЬЮ «ЗА ОТВАГУ»

подполковника АНДРЕЕВА Юрия Валерьевича

ЗА ЗАСЛУГИ В УКРЕПЛЕНИИ ОБОРОНОСПОСОБНОСТИ СТРАНЫ И ВЫСОКИЕ ЛИЧНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ В СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НАГРАДИТЬ:

ОРДЕНОМ ПОЧЕТА

капитана 1 ранга РАСТОРГУЕВА Валерия Ивановича

ЗНАКОМ ОТЛИЧИЯ «ЗА БЕЗУПРЕЧНУЮ СЛУЖБУ» XXX ЛЕТ (НА ГЕОРГИЕВСКОЙ ЛЕНТЕ)

вице-адмирала - РИМАСНЕВСКОГО Адама Адамовича

ПРИСВОИТЬ ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВОЕННЫЙ СПЕЦИАЛИСТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

капитану 1 ранга ВИНОВАДОВУ Валерию Ивановичу
капитану 1 ранга ГРИБАНОВУ Владимиру Васильевичу
капитану 1 ранга ДЕМЬЯНЕНКО Евгению Николаевичу

ЗА ЗАСЛУГИ В ОБЛАСТИ ИСКУССТВА ПРИСВОИТЬ ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ АРТИСТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

мичману КЛИМОВИЧУ Андрею Анатольевичу — солисту ансамбля песни и пляски Тихоокеанского флота
подполковнику СЕЛИВАНОВУ Константину Сергеевичу — начальнику военно-оркестровой службы Тихоокеанского флота — военному дирижеру Тихоокеанского флота

ЗА ЗАСЛУГИ В ОБЛАСТИ КУЛЬТУРЫ И МНОГОЛЕТНЮЮ ДОБРОСОВЕСТНУЮ СЛУЖБУ ПРИСВОИТЬ ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ РАБОТНИК КУЛЬТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

капитану 1 ранга УСАЧЕВУ Анатолию Николаевичу — начальнику отделения (культурно-досуговой работы) отдела социально-психологической работы и профилактики правонарушений управления воспитательной работы Северного флота

ЗА ЗАСЛУГИ В ОБЛАСТИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ ПРИСВОИТЬ ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВРАЧ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

полковнику медицинской службы ПОПОВУ Анатолию Сергеевичу

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ РАБОТНИК ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

ЗАСУХИНОЙ Татьяне Геннадьевне — заведующей аптекой, провизору федерального государственного учреждения «39 Центральная поликлиника Военно-Морского Флота»

ЗА ЗАСЛУГИ В ОБЛАСТИ ГЕОДЕЗИИ И КАРТОГРАФИИ И МНОГОЛЕТНЮЮ ДОБРОСОВЕСТНУЮ СЛУЖБУ ПРИСВОИТЬ ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ РАБОТНИК ГЕОДЕЗИИ И КАРТОГРАФИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

капитану 1 ранга ГАВРИЛЕНКО Сергею Михайловичу - начальнику 14 отдела планирования и снабжения (картами и пособиями Военно-Морского Флота).

ЗА ЗАСЛУГИ В ОБЛАСТИ СВЯЗИ И МНОГОЛЕТНЮЮ БЕЗУПРЕЧНУЮ
СЛУЖБУ ПРИСВОИТЬ ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ РАБОТНИК СВЯЗИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

полковнику ПОСТНИКОВУ Константину Юрьевичу — командиру 1 отдельного полка связи Балтийского флота
контр-адмиралу ФЕТИСОВУ Вячеславу Васильевичу — начальнику 301 Центрального узла связи Военно-Морского Флота

ЗА ЗАСЛУГИ В ОБЛАСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ПРИСВОИТЬ
ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ СТРОИТЕЛЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

СЕМЕНОВУ Сергею Олеговичу — главному специалисту командно-диспетчерского пункта Центрального организационно-планового управления капитального строительства.

**ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В.ПУТИН**

Москва, Кремль
18 октября 2006 г. № 1156

НАЗНАЧЕНИЯ

ЛИПИНСКИЙ Анатолий Иванович, контр-адмирал

Анатолий Иванович Липинский родился 7 июня 1957 года в городе Ногинске, Московской области. В 1981 г. после окончания Высшего военно-морского командного училища им. С.М.Кирова в г.Баку был распределен служить на Северный флот, где проходил службу на кораблях в должностях командира штурманской боевой части малого противолодочного корабля, а затем и командира малого противолодочного корабля. После окончания в 1993 году Военно-морской академии им. Н.Г.Кузнецова — проходил службу на Тихоокеанском флоте командиром сторожевого корабля, командиром ракетного крейсера, начальником штаба дивизии надводных кораблей, командиром Совгаванского военно-морского района.

Указом Президента Российской Федерации №1112 от 9 октября 2006 г., контр-адмирал Липинский Анатолий Иванович назначен командиром Краснознаменной Ленинградской Военно-морской базы.



**МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ
ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

27 октября 2006 г. под руководством первого заместителя начальника Главного штаба ВМФ вице-адмирала О.В.Бурцева состоялось очередное совещание рабочей группы по вопросам выполнения решений Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации в Военно-морском флоте, назначенной приказом главнокомандующего ВМФ от 18 мая 2006 г. № 240.

На заседании был рассмотрен ход выполнения плана работы группы во 2-м полугодие 2006 г., уточнен дальнейший порядок работы. Был обсужден ряд текущих вопросов, связанных с выполнением ранее принятых решений Морской коллегии, даны необходимые рекомендации. Особое внимание было уделено анализу хода разработки концепции формирования единой кораблестроительной программы Российской Федерации. Принято решение — рекомендовать включение данного вопроса в план работы Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации на 2007 г.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации — Министром обороны Российской Федерации, председателем Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации С.Б.Ивановым принято решение о проведении 19 декабря 2006 г. в г. Москве в Доме Правительства Российской Федерации заседания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. На заседании планируется обсудить ход реализации основных направлений национальной морской политики, изложенной в Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 г.

ПРЕСС-СЛУЖБА ВМФ СООБЩАЕТ

На Адмиралтейских верфях состоялась торжественная церемония закладки дизель-электрической подводной лодки «Севастополь». Подводная лодка «Севастополь» станет уже четвертым кораблем проекта 677 «Лада». Головное судно «Санкт-Петербург» сейчас проходит испытания. «В этом году мы начали праздновать столетие подводных сил с закладки весной третьего корпуса новейшей стратегической подводной лодки «Владимир Мономах». Сегодня мы заложили новейшую дизельную лодку проекта «Лада», и она является для командования ВМФ РФ итогом деятельности в этом году, который был полностью посвящен столетию подводных сил России», — подчеркнул главнокомандующий ВМФ адмирал В.Масорин. В этот же день судостроительный завод «Северная верфь» приступил к строительству третьего сторожевого корабля «Стойкий» для ВМФ РФ. Головной корабль «Стерегающий» серии сторожевых кораблей для ВМФ был заложен на «Северной верфи» в декабре 2001 года. Второй корвет «Сообразительный» — в мае 2003 года. Головной корабль «Стерегающий» 10 ноября вышел в море для проведения ходовых испытаний. Проект кораблей разработан в ЦМКБ «Алмаз». По оценке специалистов, это корабль XXI века, способный в корне изменить тактику современного морского боя. Это малое ударное судно водоизмещением около 2000 тонн, способное развивать скорость до 30 узлов.



С официальным визитом и по приглашению главнокомандующего ВМФ РФ адмирала В.Масорина Москву посетил главнокомандующий ВМС Турции армейский адмирал Й. Караханоглу. В ходе визита стороны обсудили вопросы участия ВМФ России в операции ВМС Турции «Черноморская гармония», взаимодействие в рамках «БЛЭКСИФОР» и перспективы развития «БЛЭКСИФОР», а также сотрудничество, в том числе в рамках учений «Черноморское партнерство — 2007». По окончании переговоров

на брифинге главнокомандующий ВМФ РФ адмирал В.Масорин сделал официальное заявление о присоединении ВМФ РФ к операции ВМФ Турции «Черноморская гармония».

Данный визит стал логичным развитием крепнущего сотрудничества между ВМФ РФ и ВМС Турции, основа которого была заложена еще в 2005 г. в ходе официального визита главнокомандующего ВМФ РФ адмирала В.Масорина в Мармарис.

По уже пятнадцатилетней традиции общероссийское Движение поддержки флота в Москве и других регионах России (более 60 областей, республик, краев) провело многоплановые мероприятия, посвященные 310-летию флота.

В частности в столице совместно с другими общественными и государственными структурами Москвы, Московской области, а также ряда других регионов ДПФ провело в Москве торжественный сбор и возложение цветов к памятнику Петру Великому, который установлен в Измайловском парке. После чего в соборе Покрова Пресвятой Богородицы был отслужен благодарственный молебен во здравие российских моряков и в честь 310-летия Российского флота и открыта фотовыставка в музее «Измайлово», приуроченная к 310-летию флота.

СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ

Напряженным выдался нынешний учебный год для моряков соединения тральщиков Кольской флотилии разнородных сил.

По итогам боевой учебы в числе лидеров были отмечены экипажи морского тральщика «Владимир Гуманенко» (командир капитан 3 ранга А.Александров) и базового тральщика «Ядрин» (командир капитан 3 ранга А.Прокошин), а — также капитаны 3 ранга Ю.Будяков, С.Назаров, А.Шамис, капитан-лейтенант Е.Божесков, старшие мичманы А.Дощак, Е.Литвинчук, мичманы В.Комаров, Д.Стефанович.

Из эллинга северодвинского ФГУП «Звездочка» выведен атомный ракетный крейсер стратегического назначения «Брянск» (командир капитан 1 ранга Д.Зеликов). На торжественном митинге, посвященном выходу подводного корабля, присутствовали: губернатор Архангельской области Н.Киселев, командир Беломорской военно-морской базы вице-адмирал О.Трегубов, командир соединения ПЛ СФ капитан 1 ранга А.Рябухин, представители командования индийских ВМС и города Брянска, который является шефом корабля.

В Североморске с неофициальным визитом побывала норвежская дизельная подводная лодка «Утстейн» (тип «Ула») (командир капитан 3 ранга Т.Андерсен). На ее борту в столицу Северного флота приходил командующий королевскими подводными силами капитан 1 ранга Э.А.Бё. На североморском причале норвежских подводников встретили командир бригады подводных лодок Северного флота капитан 1 ранга О.Голубев и экипаж российской подводной лодки «Магнитогорск» (командир капитан 3 ранга В.Монако). Здесь же своих соотечественников ждали военный атташе Королевства Норвегия в Москве бригадный генерал Фр. С.Хауен и генеральный консул генерального консульства Норвегии в Мурманске Р.Осхейм.

35 лет назад экипаж ракетного подводного крейсера стратегического назначения, которым командовал капитан 1 ранга С.Соболевский, впервые в истории был награжден вымпелом министра обороны СССР за мужество и воинскую доблесть. Действия личного состава получили высокую оценку командования ВМФ. Среди лучших были отмечены капитан-лейтенант-инженер С.Петренко, капитан 2 ранга-инженер Б.Харченко, капитан 2 ранга И.Петров.

ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ

Во Владивостоке на судостроительном заводе «Восточная верфь» начата постройка гидрографического судна для Тихоокеанского флота. Корабль предназначен для работ в прибрежных морских районах, в частности для установки и обслуживания берегового и плавучего навигационного оборудования, промеров глубины, съемки рельефа дна. Судно, оснащенное всем необходимым оборудованием, предполагается спустить на воду весной 2008 года. Это первое судно за последние 15 лет, которое приморские корабли построят для Тихоокеанского флота.

В поисках членов экипажа сухогруза «Синегорье», перевозившего древесину и затонувшего во время шторма у берегов Южной Кореи в конце октября, активное участие приняли тихоокеанцы. На помощь судну «Юрий Орленко» в район поиска было направлено спасательное судно УПАСР ТОФ «Машук» и экипаж самолета ВВС ТОФ Ил-38. Совместные поисковые действия увенчались успехом. Летчики обнаружили еще несколько членов экипажа сухогруза, и передали их координаты на судно-спасатель. Из 18 членов потерпевшего трагедию экипажа — пятеро погибли, судьба двух — до сих пор неизвестна.

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

На Балтийском флоте прошла итоговая проверка под руководством главнокомандующего ВМФ адмирала В.Масорина. В течение шести дней были проинспектированы результаты боевой, оперативной, командирской и мобилизационной подготовки соединений, кораблей и частей, органов военного управления в 2005-2006 году. Де-

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

тальное знакомство с Балтийским флотом началось с осмотра сторожевого корабля «Неустрасимый», на котором главнокомандующий посетил ГКП, жилые помещения, машинное отделение, после чего провел беседу с офицерами корабля.

В ходе инспекции адмирал В. Масорин лично познакомился с командирами кораблей и соединений. Безусловно, не обошлось и без замечаний, но в целом впечатление о Балтийском флоте у главнокомандующего осталось хорошее — все корабли 1 и 2 ранга содержатся в исправном состоянии, а в береговых войсках БФ поддерживается надлежащий порядок.

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ

Из Средиземного моря в Севастополь вернулся сторожевой корабль Черноморского флота «Пытливый» под командованием капитана 2 ранга С. Тронева. В течение полутора месяцев черноморцы выполняли задачи подготовки к участию в антитеррористической операции НАТО «Активные усилия», а затем стали первым кораблем ВМФ России, который принял участие в операции как ее полноправный участник. Кораблем отработаны задачи организации связи и взаимодействия с кораблями Североатлантического альянса. В рамках операции «Активные усилия» СКР «Пытливый» совершил заходы в порт Неаполь и в базу ВМС Турции «Акзас-Карагач. В период интеграции корабля в операцию и непосредственно в процессе участия в ней на борту «Пытливого» находились представители командования ВМС НАТО в Неаполе. Они позитивно оценили действия экипажа сторожевого корабля ЧФ. Отмечалась также хорошая подготовка российской досмотровой группы. В ходе длительного плавания СКР «Пытливый» также успешно выполнил задачу по охране сухогруза «Юрий Аршеневский», который доставил в Ливан технику и оборудование российского инженерного батальона. Это был первый заход российского боевого корабля в Ливанскую республику с 1974 года. После выполнения задач боевой службы СКР «Пытливый» принял участие в итоговой проверке, проходившей на ЧФ под руководством главнокомандующего ВМФ РФ адмирала В. Масорина, в ходе которой отработал ряд боевых упражнений в составе корабельного соединения. Следом за СКР «Пытливый» в главную базу ЧФ возвратился и средний морской танкер (СМТ) «Иман» (капитан Н. Гребенник, старший похода капитан 2 ранга Г. Страмбовский), который обеспечивал участие российского сторожевика в антитеррористической операции НАТО «Активные усилия». За 48 суток средиземноморского похода «Иман» осуществил восемь заправок кораблей ЧФ и передал на СКР «Пытливый» и гидрографическое судно «Лиман» в общей сложности более 2.300 тонн топлива и пресной воды. СМТ «Иман» прошел 2.271 миль и за боевую службу получил высокую оценку командования.

В Севастополь из Средиземного моря вернулся большой десантный корабль (БДК) «Ямал», посетивший порты Греческой Республики: Керкира, Патры, Пилос, Пирей. Пребывание российского корабля в Керкире совпало по времени с проведением общественного форума «Русская неделя на Корфу», в рамках которого прошли дни памяти адмирала Федора Ушакова, под командованием которого в 1799 году русские моряки освободили остров Корфу от иноземных захватчиков. В порту Патры российские моряки посетили крупнейший на Балканах кафедральный собор Андрея Первозванного — покровителя русских военных моряков. Неофициальный визит БДК «Ямал» в Пилос был приурочен к годовщине Наваринского сражения 20 октября 1827 года, в ходе которого объединенная эскадра России, Англии, Франции разгромила османский флот. Во время захода в порт Пирей моряки-черноморцы почтили память русских моряков, похороненных на городском кладбище, возложили венки на могилы соотечественников. За время похода в Средиземное море кораблем пройдено более 2200 миль.

В Севастополь из дальнего похода вернулась плавпластерская ПМ-56 (командир, капитан 2 ранга Ш. Джафаров). В течение двух месяцев черноморцы находились в Средиземном море. В сложных штормовых условиях экипаж выполнил судоремонтные работы на гидрографическом судне «Лиман» и обеспечил передачу продовольствия на сторожевой корабль «Пытливый» и СМТ «Иман».

В Севастополе в Доме офицеров Черноморского флота состоялась 4-я Международная научно-практическая конференция «Актуальные вопросы госпитальной медицины». Ее организаторами выступили медслужба ЧФ, которой руководит полковник медицинской службы К. Терганов, 1472-ой ВМКГ, где начальником полковник медицинской службы А. Осадчий и «Общество морских врачей» города Севастополя. В меди-

цинском форуме приняли участие специалисты Главного военно-медицинского управления МО РФ, Военно-медицинской академии МО РФ, Министерства здравоохранения АР Крым, Военно-медицинского департамента МО Украины, военно-лечебных учреждений РФ и Украины, а так же представители научных учреждений Москвы, Санкт-Петербурга, Киева, практические врачи Севастополя и Крыма.

На базе Самарского военно-медицинского института прошел Всеармейский конкурс «Лучший офицер медицинской службы войскового (корабельного) звена Вооруженных сил Российской Федерации». Для участия в престижном форуме военных медиков в Самару прибыли шестнадцать офицеров медицинской службы из различных военных округов, флотов, видов Вооруженных сил и родов войск. От Черноморского флота в состязаниях принял участие начальник медицинской службы зенитно-ракетного полка, кандидат медицинских наук, капитан медицинской службы В.Глуховской, который по результатам Всеармейского конкурса занял почетное второе место, которое дает офицеру право на учебу вне конкурса в Военно-медицинской академии на 1-м факультете или в клинической ординатуре.

КАСПИЙСКАЯ ФЛОТИЛИЯ

На Каспийской флотилии были подведены итоги инспекционной проверки Министерства обороны Российской Федерации, которая проходила со 2 по 10 октября. Итоги работы инспекции подводил контр-адмирал А.Степанов. Напомним, что основной задачей инспекции МО РФ являлась проверка боевой готовности кораблей Каспийской флотилии, а также проверка устранимых замечаний, которые были выявлены предыдущей инспекцией МО РФ в прошлом году.

За эти напряженные дни военнослужащими Каспийской флотилии был выполнен огромный объем работы.

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ВОЕННО-МОРСКАЯ БАЗА

В Санкт-Петербурге прошел первый этап благотворительной программы по увековечиванию памяти выдающегося российского государственного деятеля, дипломата и флотоводца Федора Головина. Мероприятия проводятся в рамках проекта общественного фонда «Центр национальной славы». Первый этап мероприятий приурочен к 305-летию создания Школы математических и навигацких наук, к 310-летию создания регулярного военно-морского флота России и к 320-летию начала дипломатической деятельности Ф.Головина, назначенного в 1686 году великим и полномочным послом в Китае.

Благотворительная программа по увековечиванию памяти Ф.Головина рассчитана на долгосрочный период.

ПАМЯТНЫЕ ДАТЫ

150 ЛЕТ ГИДРОГРАФИЧЕСКОЙ СЛУЖБЕ ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА

Исторический взгляд в прошлое показывает, что создание системы навигационно-гидрографического (НГО) и гидрометеорологического обеспечения (ГМО) стало возможным только с появлением научно-исследовательских и производственных учреждений, одной из задач которых является обработка, анализ и разработка необходимой для мореплавателей информации. Так было и при создании системы НГО и ГМО на побережье дальневосточных морей Тихого океана.

Планирование и проведение систематических гидрографических и гидрометеорологических исследований в дальневосточных морях стало возможным с 31 октября (12) ноября 1856 г. с учреждением в штате управления Сибирской флотилии гидрографической части. Эта дата является днем рождения русской гидрографической службы на Дальнем Востоке.

К сожалению, работ по истории исследований дальневосточных морей подразделениями ГС ТОФ очень мало. В основном, это исследования М.Е.Жданко, Б.В.Давыдова, Н.П.Владимирского 20-30-х годов XX века, на которые, в лучшем случае, ссылаются исследователи в области гидрографии и океанографии. Если работа С.О.Макарова «Витязь» и Тихий океан» (1894) известна всему мировому сообществу, то рабо-

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

ты генерал-майора барона Э.В.Майделя менее известны, так как в основном изданы в журнале «Морской Сборник» для узкого круга специалистов.

МЫ ПО-ПРЕЖНЕМУ ЭКИПАЖ!

30 лет назад был сформирован второй экипаж ракетного подводного крейсера стратегического назначения К-455. Сколько бы ни прошло времени, в памяти моряков навечно остаются дни и годы совместной службы. Трудности походных будней, решение сложных задач дальнего плавания, когда приходится рассчитывать только на знания и возможности тех, кто рядом на боевом посту, в отсеке, в одном с тобой прочном корпусе — сплывают и цементируют экипаж корабля. Нам повезло — мы всегда были плавающим экипажем. За успешное выполнение правительственного задания по обеспечению перехода двух РПКСН с Северного на Тихоокеанский флот на ОИС «Байкал» южным путем через пролив Дрейка большая часть экипажа была награждена орденами и медалями. «Стратеги» всегда в боевой готовности — и в море, и в базе с получением сигнала на применение оружия в установленные нормативами сроки нанести ракетный удар по противнику. В этом большая роль принадлежала первому командиру экипажа в то время капитану 2 ранга И.Чефонову, старшему помощнику командира капитан-лейтенанту В.Фролову, заместителю командира по политической части капитану 3 ранга К.Клименко и командиру БЧ-5 капитану 3 ранга В.Бурлакову.

Коллектив формируется на берегу, а экипажем становится в море. Надо отдать должное офицерам, мичманам и матросам экипажа, что они всегда с честью выполняли эти обязанности и за 24 года жизни корабля серьезных аварий на нем не было, при выполнении поставленных задач в море мы не потеряли ни одного человека, хотя были участниками более 20 боевых служб. Традиции, заложенные первым составом экипажа, сохранялись и приумножались.

Шли годы, сменяли друг друга командиры — капитаны 1 ранга И.Чефонов, О.Митин, А.Любченко, С.Черников, Г.Пивовар, С.Морозов, который и поставил корабль к последнему в его жизни причалу. Стали командирами однотипных кораблей В.Фролов и В.Тархан.



Кто-то уже на заслуженном отдыхе, другие продолжают службу в Военно-морском флоте. Стали контр-адмиралами В.Аверкиев, Н.Борисов, С.Черников, трудится в Комитете Совета Федерации по вопросам безопасности и обороны Валерий Фролов, в ГУНИО МО

РФ Н.Леденев, в ФГУП «Рубин» Валентин Фролов, в ФГУП НПО «Аврора» П.Кугоян, на преподавательской работе в учебном центре в г. Обнинске В.Вахромеев, И.Галкин, В.Михеев, А.Соболев. Не потерялись в наше время и те, кто ушел с военной службы и стал предпринимателем, представителем различных фирм, инженерами — В.Калмыков, В.Кусакин, Д.Юданов, Н.Янмаев и другие. Принял духовный сан, став православным священником, Г.Усков.

ИНСТИТУТУ ВОЕННОЙ ИСТОРИИ — 40 ЛЕТ

5 ноября 2006 г. исполнилось 40 лет со дня создания ордена Красной Звезды Института военной истории (ИВИ) Министерства обороны Российской Федерации (МО РФ). Институт является единственным в стране и Вооруженных силах научно-исследовательским учреждением, предназначенным для проведения фундаментальных научных исследований в области военной истории в интересах решения актуальных проблем военно-исторической науки, теории и практики военного строительства.

Надо отметить, что ИВИ возник не на пустом месте. Можно сказать, его первым прообразом была военно-историческая комиссия при Главном штабе русской армии, образованная в марте 1879 г. указом императора Александра II. Современный Институт военной истории МО РФ создан 5 ноября 1966 г., когда начальник Генерального штаба Вооруженных Сил СССР — первый заместитель министра

обороны Маршал Советского Союза М.В. Захаров подписал директиву о создании Института военной истории МО СССР.

Сегодня ИВИ является головным военно-историческим научно-исследовательским учреждением в Вооруженных силах России, обеспечивающим представительство военной истории в академической науке внутри страны и на международном уровне.

В состав Института входят четыре научных управления (Отечественной военной истории от древности до военной реформы 1920-х годов; Отечественной военной истории от военной реформы 1920-х годов до наших дней; Зарубежной военной истории и Военно-энциклопедическое управление); четыре самостоятельных научно-исследовательских отдела (общих проблем и методологии военной истории; координации и планирования, военной статистики, военной истории Северо-Западного региона), а также подразделения обеспечения. В настоящее время в ИВИ работают 19 докторов и около 100 кандидатов наук; его военно-историческая библиотека насчитывает около 150 тыс. единиц хранения, включая редкие и уникальные издания.

Сотрудниками Института военной истории подготовлено и издано значительное количество научных трудов, в том числе 12-томная «История Второй мировой войны 1939-1945», Военная энциклопедия в 8-ми томах (два издания), а также энциклопедия Гражданской и Великой Отечественной войн. Следует назвать и такие фундаментальные издания, как «Великая Отечественная война 1941-1945 гг.», «Вторая мировая война. Итоги и уроки», «Вторая мировая война. Краткая история», «Освободительная миссия Советских Вооруженных Сил» (удостоена премии им. М.В. Фрунзе), «Военная история Отечества с древних времен до наших дней», «Стратегические решения и Вооруженные Силы», «Двухсотлетие Военного министерства», «Россия и Северный Кавказ: история и современность», «Генеральный Штаб Российской армии: история и современность». Также подготовлены и изданы двухтомные труды по истории Первой мировой и Гражданской войн, монографии по истории Северной войны 1700-1721 гг., Отечественной войны 1812 г., Русско-турецких войн XIX в., Русско-японской войны 1904-1905 гг., локальных войн XX в., по истории Вооруженных Сил Советского Союза и ряда зарубежных стран и многие другие.

Общий тираж подготовленных и изданных трудов составляет свыше 18 млн. экз. Более 100 работ переведены на иностранные языки и изданы за рубежом. 28 научных трудов удостоены премий, в том числе Государственной, дипломов и медалей.

Сотрудники Института приняли активное участие в подготовке Книг Памяти павших в Великой Отечественной войне, в Советско-финляндской войне, в войнах и вооруженных конфликтах XX века. Коллектив Института ведет значительную работу по оперативному выполнению заданий Президента Российской Федерации, Федерального Собрания, Правительства, Министерства обороны, Генерального штаба и других государственных органов. Это подготовка различных справочных материалов, аналитических записок и докладов, исторических обоснований.

С первых месяцев своего существования ИВИ получил право экспертизы и защиты докторских и кандидатских диссертаций по проблемам военной, отечественной и всеобщей истории. В настоящее время действуют два диссертационных совета по трем военно-историческим специальностям: 07.00.02. — отечественная история; 07.00.03. — всеобщая история; 20.02.22. — военная история. Всего с 1966 г. в них защищено более 150 докторских и около 500 кандидатских диссертаций.

Российская Академия наук относит Институт военной истории к комплексу академических учреждений исторической науки и держит его в поле своего научно-методического руководства. Его деятельность неоднократно рассматривалась в Секции общественных наук Президиума и Отделении истории Академии наук.

В разные годы Институтом руководили:

- 1966-1987 гг. — генерал-лейтенант Жилин Павел Андреевич;
- 1988-1991 гг. — генерал-полковник Волкогонов Дмитрий Антонович;
- 1992-1993 гг. — генерал-майор Баженов Алексей Николаевич;
- 1993-2001 гг. — генерал-майор Золотарев Владимир Антонович;
- 2002 г. — по н/вр. — полковник Кольтюков Александр Аркадьевич.

ПЕРВАЯ ПОСАДКА НА ТЯЖЕЛЫЙ АВИАНЕСУЩИЙ КРЕЙСЕР «ТБИЛИСИ»

20 октября 1989 г. первый корабль проекта 1143.5 отошел от стенки Черноморского судостроительного завода и начал форсировать Буго-Днепровско-лиманский канал для перехода в Черноморский бассейн с целью проведения летно-конструкторских испытаний в полигонах боевой подготовки Черноморского флота.

Надо сказать, что степень готовности корабля была такой, что испытания представляли определенную сложность, поэтому был создан специальный береговой полигон, который полностью дублировал палубу авианосца. Береговой полигон, названный первоначально «Нитка», позволил отработать многие вопросы: взлет с короткого разбега, взлет с трамплина под углом 8°, затем 14°, были отработаны и вопросы посадки. Проведенные в 1982—1984 гг.

испытания позволили сделать вывод о том, что возможно создание серийного корабельного истребителя трамплинного взлета.

Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР явилось итогом определенного этапа работы, проделанной в те годы на береговом полигоне «Нитка». В постановлении ставились задачи разработки на базе самолета Су-27 корабельного истребителя противовоздушной обороны Су-27к, а на базе МиГ-29 — создание

многоцелевого корабельного истребителя МиГ-29к.

На совещании в 1988 г., которое состоялось в Невском проектно-конструкторском бюро, представители ЦАГИ и ЛИИ, ОКБ им. Сухого и Мякояна не просили, а требовали как можно скорее начать полеты с корабля. Корабль, в отличие от неподвижного берегового аэродрома, подвижен, движения его не закономерны, а зависят от многих условий, в первую очередь от погоды, времени года, суток, места нахождения, видимости и многих других факторов. Так что вы-



ТАВКР «Тбилиси» — ныне «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов»

ход корабля в море, на котором были установлены опытные образцы оборудования и технические средства для обеспечения безопасности посадки самолета, был нужен всем. Поэтому он и состоялся, несмотря на то, что полностью корабль к испытаниям еще не был подготовлен.

На «Тбилиси», как и на всех современных авианосцах мира, были впервые установлены тросовые аэрофинишеры, у которых палубные тормозные тросы располагаются в кормо-



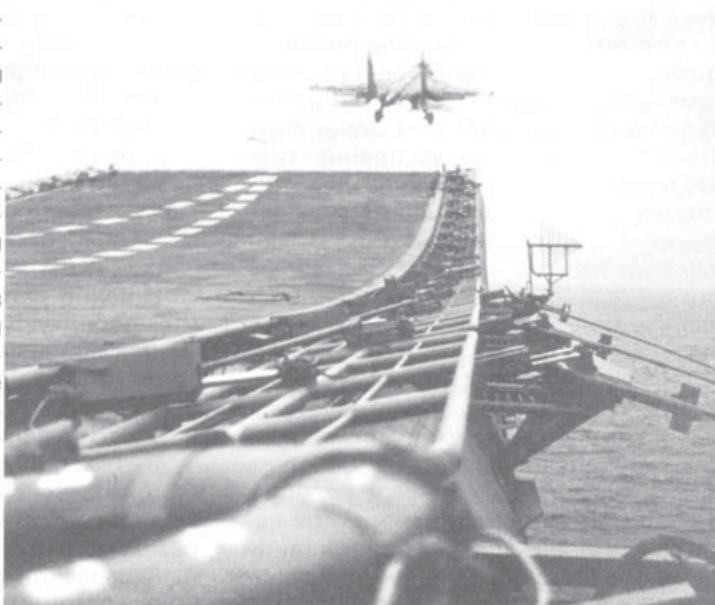
Самолет Су-27к выполняет первую посадку

вой части на палубе корабля, а тормозные механизмы размещаются под полетной палубой. Габариты тормозной машины — 18,0—2,0—1,5 м, масса около 100 т. Разработчиком и изготовителем аэрофинишеров был «Пролетарский завод» г. Ленинграда, (главный конструктор А. Булгаков). Учитывая, что приемный трос аэрофинишера № 1 находится на расстоянии 50 м от кормового среза полетной палубы, а последующие расположены на расстоянии 13 м друг от друга, предпочтительной являлась посадка на второй и третий приемные тросы. Для ориентации летчика на пересечении осевой линии посадочной полосы и второго троса тормозной машины на полетной палубе белой краской отмечен 9-метровый круг. Самолет, заходя на посадку, выпускает посадочный гак, расположенный в хвостовой части, зацепляет гакком один из тросов тормозной машины и плавно останавливается. Максимальные ускорения торможения при посадке ограничиваются допустимыми для организма летчика перегрузками.

До появления реактивных самолетов максимальное уско-

рение торможения при посадке ограничивалось величиной 3,0—3,5g. С появлением реактивной авиации допустимое ускорение было повышено до 4,0—4,5g. Угловая палуба, установленная на корабле, дает возможность ухода самолета на второй круг, если

посадочный гак не зацепился за один из тросов тормозной машины. Появление реактивной авиации заставило при посадке применять так называемую скоростную посадку, при которой самолет хорошо управляется. Самолет снижается по глиссаде до касания полетной палубы, скорость посадки составляет 260—270 км/ч при массе самолета около 30 т. Только почувствовав торможение, летчик сбрасывает тягу двигателей. Время торможения от захвата приемного троса до остановки самолета занимает около 2 с, поэтому при проектировании палубных самолетов особое внимание уделяется мероприятиям,



Первый взлет с палубы крейсера



После первой посадки Су-27к на палубу "Тбилиси". В центре Герой Советского Союза летчик-испытатель В. Пугачев

улучшающим его посадочные качества.

Условия посадки на качающуюся палубу предъявляют особые требования к конструкции и прочности шасси самолета. Проведенные исследования показали, что в условиях волнения, при котором возможны еще взлетно-посадочные операции при вертикальном перемещении полетной палубы 4,0—5,0 м, максимальные вертикальные скорости возможны в диапазоне 1,5—2,5 м/с.

Вертикальные перемещения полетной палубы наложили определенные требования на конструкцию посадочного гака и заставили разработать и ввести аварийное средство для посадки самолета — аварийный барьер. При посадке на аварийный барьер допустимое ускорение торможения может быть больше 5,0g. Торможение осуществляется после захвата стоек шасси самолета тормозным тросом, а крыльев и фюзеляжа — сеткой барьера; прочность шасси предусматривает такой захват.

В течение первой недели нахождения «Тбилиси» в море были проверены механизмы и технические средства, обеспечивающие ход, безопасность плавания и стоянки корабля. Начал набирать опыт экипаж при несении ходовых вахт, обслуживании механизмов, обеспечении навигационной и общей безопасности при нахождении на корабле большого коли-

чества людей и продолжающихся работах. Была произведена проверка всей аппаратуры, обеспечивающей безопасность полетов и заход на посадку. Шла подготовка летного состава и авиационного комплекса корабля в соответствии с разработанными методиками и программами подготовки к посадке на корабль.

Впервые самолеты начали работать совместно с экипажем 27 октября, первым прилетел самолет Су-27к, пилотируемый летчиком-испытателем В. Пугачевым, затем МиГ-29к, пилотируемый летчиком-испытателем Т. Аубакировым.

С прибытием в полигон боевой подготовки приступили к проверке комплекса «Резистор», посадочной оптической системы «Луна», телевизионной посадочной системы «Отводок-раскрепощение», приборов и технических средств командно-диспетчерского поста управления посадкой (КДП).

В конце октября решили опробовать посадку. В. Пугачев на самолете Су-27к впервые сделал проход с касанием полетной палубы, на ней остался след от колес около 30 м длиной. Это был явный успех.

31 октября с утра, как обычно три самолета Су-27к, МиГ-29к и Су-25утг выполняли запланированную программу подготовки к посадке. Каждый из самолетов выполнил уже около 30 пролетов с проходами и касанием палубы. Самолет В. Пугачева уже



**Герой России генерал-майор
Т.Апакидзе — первый строевой
летчик, совершивший посадку на
палубу крейсера**

прокатывается по палубе на 30, 40, 50 м. По заходу на посадку чувствуется, что у летчика появляется уверенность при выполнении программы полетов.

МиГ-29к, пилотируемый Т. Аубакировым, выполнял примерно такую же программу. Су-25утг летал по своей программе (летчики И. Вотинцев и А. Крутов).

1 ноября 1989 г. день начинался как обычно, прогноз на сутки был почти благоприятным, в 8 ч вошли в полигон для работы с авиацией. В 9 ч прибыли вертолетом генеральный конструктор ОКБ им. П.О.Сухого М.Симонов, главный конструктор К.Марбашев, представители Феодосийского летного центра. Еще раз проверяются вихревые потоки, для чего используются дымовые шашки, газоотбойный щит, вся аппаратура. С КП управления полетами (КДП) доложили о взлете самолетов с аэродрома и готовности к обеспечению полетов.

Первым прибыл в полигон МиГ-29к и, совершив несколько пролетов, ушел в сторону аэродрома.

Самолет Су-27к прибыл для работы около 11 ч и начал пролеты с касанием палубы и прокатами.

Дальше события стали развиваться следующим образом. Во время обеда в салоне «флагмана» главный конструктор К.Марбашев принес М.Симонову документ, озаглавленный «Совместное решение на посадку самолета Су-27к на корабль». Си-

монов и Макаров его подписали и передали А.Устьянцеву. Тот тоже подписал. Итак, общее «добро» на производство первой посадки было получено.

Первым на нее идет В.Пугачев. Вот его самолет идет на корабль. Время 13 ч 46 мин. Происходит захват троса № 2 тормозной машины гаком самолета, самолет останавливается и даже немного откатывается назад. Гак поднят, самолет подруливает на стоянку. Есть посадка!

Так, казалось бы просто, свершилось то, к чему мы долго и тяжело шли многие годы.

В 15 ч 11 мин самолет МиГ-29к, пилотируемый Героем Советского Союза летчиком-испытателем ОКБ имени А.И.Микояна Т.Аубакировым, также совершил посадку на корабль.

Но день хороших неожиданностей и на этом не закончился, в 17 ч 17 мин на палубу корабля совершает посадку самолет Су-25утг с летчиком-испытателем И.Вотинцевым и летчиком А.Крутовым.

После посадки второго самолета, проведя анализ результатов посадки, принимается решение на взлет с корабля самолета МиГ-29К. Таким образом, 1 ноября 1989 г. Советский Союз принял в состав своего Военно-морского флота авианосец, как бы его не называли впрямь.

Всего на тех летно-конструкторских испытаниях было произведено 227 полетов, совершено 35 посадок на корабль.

Совершили посадку на корабль и военные летчики-испытатели ГК НИИ ВВС на Су-27к Ю.Семкин, на МиГ-29к В.Кондауров.

За большой вклад в освоение новой техники и личное мужество, проявленное при освоении корабля, Героями Российской Федерации уже стали девять летчиков. Среди них пять летчиков морской авиации Северного флота: генерал-майор авиации Тимур Автандилович Апакидзе (1993 г.); полковник Иван Иванович Бохонко (1995 г.); подполковник Виктор Викторович Дубовой (1999 г.); полковник Игорь Сергеевич Кожин (1999 г.); полковник Павел Павлович Кретов (2000 г.).

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

О ЛЮДЯХ И КОРАБЛЯХ «НЕПРИМЕТНОЙ» БРИГАДЫ

Более 30 лет в Заполярье несет боевую службу специальное соединение Северного флота, о деятельности которого редко писали, еще реже называли имена служивших на этих кораблях североморцев. Лишь совсем недавно по Центральному телевидению были показаны посвященные им замечательные фильмы: «Загадка «Черного принца» и «В поисках врага». В предлагаемой вниманию читателей статье мы сделали попытку дать более полную информацию о работе морского «спецназа» Северного флота.

В разгар «холодной» войны военные флоты США и стран НАТО всеми силами пытались завоевать господство в Мировом океане. Вблизи морских границ Советского Союза было создано множество континентальных и островных военно-морских и военно-воздушных баз США и их союзников, благодаря которым авианосные силы и береговая авиация потенциального противника могли легко достигать объектов на территории СССР. Более того, в результате активных мероприятий по оперативному оборудованию океанов и морей натовцы создали разветвленную систему базирования и тылового обеспечения своих ВМС, имеющую широкие возможности не только для судоремонта и пополнения всех видов материально-технического обеспечения флотов, но и для кораблестроения.

Чем мог ответить ВМФ СССР на это наступление? Укреплением своих сил, освоением Мирового океана, что и делалось, и притом весьма успешно. Но существовало одно «но»: советские военные моряки не получали о «противнике» своевременной и достаточной информации, в то время как у США и

их союзников еще со времени окончания Второй мировой войны имелась разнесенная практически на все континенты земного шара система наблюдения. Чтобы устранить этот существенный пробел, было принято решение на базе отдельного дивизиона судов СФ создать так называемое соединение специальных кораблей. В ее состав вошли бывшие рыболовные траулеры проекта «Океан» водоизмещением 750 т, радиоотряд, береговая база, учебный центр. Первым командиром соединения стал капитан 1 ранга М. Тхагапсов — ныне контр-адмирал в запасе. Отметим, что новому флотскому соединению очень повезло со своим командиром: опытный североморец, он не жалел сил и энергии, чтобы, как говорится, поставить на ноги эту часть, занимаясь обучением командиров кораблей и специалистов новому для них делу. Результат вскоре сказался: уже в 1972 г. новое соединение — между собой моряки называли его «неприметным» — было награждено Юбилейным почетным знаком, а еще через пять лет — переходящим Красным знаменем Военного совета ВМФ. Отметим, что по наплаванности корабли соединения занимали одно из первых мест на Северном флоте, решая все задачи боевой службы с высокими показателями. Даже трудности психологического и житейского характера, связанные с продолжительностью походов, не мешали североморцам считать службу на соединении почетной и уважаемой.

А лучшей оценкой боевой работы соединения и сегодня могла бы стать статья, опубликованная еще в сентябре 1975 г. в журнале «All Hands», в которой рассказывалось, что советские корабли класса

«Океан» постоянно сопровождают и контролируют корабли западных флотов, нередко находясь в самом центре их оперативных формирований. При этом смелость, настойчивость и работоспособность русских экипажей стали легендарными среди моряков США и других стран НАТО. Был даже такой случай, что в конце океанского учения его руководитель с борта английского авианосца запросил семафором идущий сзади советский корабль: не нуждается ли тот в заправке? И был просто ошеломлен, когда получил ответ: «Нет, если вы будете придерживать своего первоначального плана». А это означало, во-первых, что план действий английских кораблей, утвержденный перед выходом из базы, был известен советской стороне, а во-вторых, что мобилизованные «Океаны», несмотря на свои незначительные размеры, имели почти неограниченные возможности плавания в любых морях. В качестве примера приведем случай с судном «Лотлинь» (ГС-319, командир капитан 3 ранга М. Головкин). Оно в те годы совершило свой самый длительный поход. Выполнить поставленные задачи в районах Восточного побережья Северной Америки намечалось в полугодовом плавании, не заходя ни в один порт. Однако в условиях повышенной влажности тропического климата состояние корабельных технических средств постоянно ухудшалось. И наступил момент: в море вышел из строя главный двигатель, и корабль потерял ход. Тогда под руководством помощника командира корабля капитан-лейтенанта П.Матвеева и командира электро-механической части капитана технической службы Н. Дозморова североморцы подняли над кораблем импровизированные паруса, с помощью которых благополучно добрались до рыболовецкой базы «Даурия».

Здесь удалось устранить неполадки, пополнить запасы топлива и продовольствия. Далее поход про-

должался по плану. К слову, «Лотлинь» стал подлинным рекордсменом среди подобных судов ВМФ: за 32 года он совершил 27 дальних походов с общей продолжительностью нахождения в море 2316 суток, за которые было пройдено 236771 морских миль, при этом один поход продолжался более 200 суток без захода в порты.

Прошли годы. На Северный флот пришли новые корабли водоизмещением в 1500—4700 т, которые способны не только добывать и обрабатывать собранную информацию, но еще и своевременно передавать ее командованию. Оснащенные специальным оборудованием, эти корабли постоянно несли боевую службу в Северной и Восточной Атлантике, у побережья США и Великобритании, а также принимали активное участие в решении специальных задач во время учений ВМС стран НАТО. Во многих случаях они же являлись основным источником получения достоверной информации по наиболее важным вопросам. Привлекались новые корабли и ко многим мероприятиям по плану командования ВМФ.

Так, в начале 1970-х годов «Харитон Лаптев» (командир капитан 3 ранга А. Афонин) в условиях сложнейшей гидрометеобстановки в Датском проливе выполнил специальное задание.

Вот как рассказывают об этом эпизоде в своей книге «Красный прилив» американские писатели Г. Уэйр и У. Бойн.

Осенью 1972 г. советское судно наблюдения «Харитон Лаптев» ломало лед в Датском проливе, освобождая застрявшую подлодку К-38. Удалось очистить просторную полынь и передать на лодку все необходимое. Но полынья начала снова затягиваться льдом, опустился густой туман. К-38 стала погружаться. Ее командир неверно оценил расстояние до траулера, и подлодка протаранила рубкой корпус «Харитона Лаптева». Экипаж судна быстро закрыл пробоину

брезентовым пластырем, откачал из трюма воду. Как только траулер вышел на чистую воду, капитан судна приказал убрать пластырь и заделать пробоину быстрозастывающим раствором, приготовленным на месте. За три минуты был выполнен ремонт, который позволил «Харитону Лаптеву» остаться в море еще три месяца.

Позже «Харитон Лаптев» выполнил переход к Восточному побережью США с целью наблюдения за испытаниями новой американской баллистической ракеты «Посейдон», пуск которой был произведен с подводного ракетоносца «Джеймс Мэдисон». Североморский экипаж блестяще решил поставленные задачи. За умелое руководство личным составом, грамотные и решительные действия при выполнении задания командования командир корабля А. Афонин досрочно получил очередное звание и был награжден орденом Красного Знамени. Заместитель командира по политической части капитан 3 ранга С. Мариин за этот поход награжден орденом Красной Звезды, а командир БЧ-5 капитан 3 ранга Б. Романкевич медалью «За боевые заслуги».

Значительных успехов достигла бригада под командованием капитана 1 ранга Б. Иванова. На кораблях соединения он прошел службу от начальника радиотехнической службы до командира океанского гидрографа, много лет возглавлял штаб соединения. Его знание людей и технических возможностей своего соединения позволяли блестяще выполнять самые сложные задания.

Осенью 1973 г. корабли «Ильмень» (командир капитан 3 ранга С. Бодриков) и «Кренометр» (командир капитан 3 ранга Э. Корнев) приняли участие в решении специальных задач у пункта базирования подводных американских ракетноносцев с баллистическими ракетами на борту Холи-Лох, расположенном на побережье Шотландии. В 1976 г. корабль «Иль-

мень», выполняя межфлотский переход, стал первым из кораблей такого типа, который прошел через Суэцкий канал.

17 января 1982 г. в программе вечерних известий телевизионной компании ABC прозвучало: «Подводный ракетоносец «Огайо» с баллистическими ракетами на борту произвел сегодня первый запуск ракеты в 50 милях от мыса Канаверал. Но этот пуск пришлось отложить на 40 минут из-за непрошеного визитера, который следил за «Огайо». Этим «визитером» был советский корабль «Селигер» под командованием капитана 3 ранга В. Плутова. Настойчивость североморцев была не случайна — американцы хотели испытать свою новую баллистическую ракету морского базирования «Трайидент» из подводного положения. Чтобы все «видеть» и «слышать», «Селигер» занял позицию южнее мыса Канаверал. Весь экипаж находился в высочайшем напряжении. Наблюдение за выходом «Огайо» на испытания осложнялось навигационной обстановкой: незнакомый район, в котором интенсивное судоходство, большое количество рыболовецких судов и прогулочных катеров. И все же вопросы безопасности плавания и точного определения места советского корабля личный состав штурманской боевой части под командованием старшего лейтенанта Е. Натарова решил на самом высоком уровне. Столь же профессионально использовали технические средства корабля, благодаря мастерству капитана 3 ранга А. Калинина, капитан-лейтенанта В. Серышева, старшего лейтенанта С. Крятова, лейтенантов А. Глушко и А. Иноземцева удалось добыть ценную информацию по новейшему подводному стратегическому ракетноносцу ВМС США. Не отстали в профессионализме и электромеханики капитан-лейтенанта А. Наймушина.

Задачи по добыванию информации в ходе англо-аргентинского конфликта в марте — июле 1982 г.

из-за Фолклендских (Мальвинских) островов решал корабль «Запорожье» (командир капитан 1 ранга И. Зырянов).

Из рассказа командира БЧ-5 «Запорожья» капитана 2 ранга Р. Горяева:

— Идя в зону конфликта, мы постоянно находились в условиях жестоких штормов. Сильнейшая качка, длительная напряженность и монотонность несения вахты заметно сказывались на состоянии экипажа, накапливалась усталость. Но благодаря настоящему профессионализму наших военных моряков экипаж успешно выполнил поставленные задачи.

О командире «Запорожья» И. Зырянове хотелось бы рассказать отдельно. Родился и вырос вдали от морей и океанов — в песчаной и солнечной Туркмении. После окончания военно-морского училища прошел путь от минера-торпедиста до командира корабля. Всегда был требователен и заботлив, строг и справедлив к подчиненным, умело, а главное искренне культивировал у них любовь к морской службе, сам был образцом высокой морской культуры и настоящего русского офицера. Корабль «Запорожье» под его командованием завоевал приз главнокомандующего ВМФ и был признан лучшим кораблем ВМФ по специальной деятельности.

Пройдя школу И. Зырянова, стали настоящими флотскими офицерами капитаны 1 ранга В. Захаров и Б. Нетребенко, капитаны 2 ранга А. Дымников и А. Мотин, капитаны 3 ранга В. Верескун и А. Шмелев. И даже после увольнения в запас в 1986 г. Зырянов не терял связь с морем: до последнего дня он трудился в Мурманске капитаном-наставником по военно-морской подготовке.

Приходилось кораблям соединения выполнять и другие задачи, выходящие за рамки их основного предназначения. В ноябре 1983 г. корабль «Находка» (командир капитан 3 ранга Л. Шутов) оказал по-

мощь спасательному судну «Алдан» в буксировке атомной подводной лодки К-324 на Кубу. Умело маневрируя, командир «Находки» сумел защитить советскую подлодку от слишком назойливого внимания американцев. Каждый раз, при очередной попытке американских эсминцев приблизиться к потерявшему ход североморскому атомоходу, он занимал место между лодкой и приближавшимися кораблями.

Весной 1985 г. корабль «Лира» (командир капитан 1 ранга А. Форосенко) успешно обеспечил ход операции «Апорт», которую вела дивизия подводных атомоходов Северного флота под командованием капитана 1 ранга А. Шевченко. Решить непростую океанскую задачу им помогли атомная подводная лодка К-147 (из состава дивизии ПЛ СФ, командир капитан 1 ранга В. Никитин) и самолеты морской авиации Ту-142М, взлетевшие с кубинского аэродрома Сан-Антонио. Североморцы столь искусно организовали двойную «карусель» в океанских районах от Карибского моря и до Нью-Фаундлендской банки, что в результате были вскрыты сразу два района патрулирования американских ракетноносцев типа «Джеймс Мэдисон», да еще два района действий многоцелевых атомных подводных лодок США.

Весной 1987 г. корабль «Закарпатье» (командир капитан 2 ранга К. Хананов) принял участие в проведении противолодочных поисковых операций североморских подводников у восточного побережья США, а также в Северо-Восточной Атлантике и Норвежском море.

За высокие показатели в океанских походах соединение неоднократно награждалось переходящим Знаменем военного совета Северного флота, а экипажи кораблей 15 раз завоевывали приз ГК ВМФ по специальной деятельности. Всего же корабли «неприметной» бригады совершили более 300 боевых служб. Неудивительно, что одна из хорошо информиро-

ванных английских газет писала о ее моряках: «На русских судах служат мужественные и отважные люди, профессионалы в морском и военном деле, достойные уважения».

Но не только в океанских походах достойно проявляли себя североморцы. С самого начала формирования соединения шло активное обустройство и его пункта базирования. На территории военного городка были возведены: комплексное здание казармы и столовой для личного состава, учебно-боевой центр для подготовки радиоспециалистов, спортивный зал. Много сил в становление бригады вложил первый начальник штаба бригады капитан 1 ранга В. Шкворников. Глубокие знания, огромный личный опыт, неиссякаемая энергия позволили ему организовать боевую подготовку кораблей и личного состава на самом высоком уровне. Занятия с командирами кораблей, командирами БЧ-5, а также офицерским составом соединения проводили флагманские специалисты: капитаны 2 ранга Р. Гречуха и Б. Завидов, Н. Зинченко и В. Мосалев, Б. Романкевич и А. Шевелев, капитаны 3 ранга Н. Кожухов, А. Кузнецов и И. Сушили. Многие сделали для подготовки специалистов радиотехнической службы заместители командира бригады по вооружению: капитаны 2 ранга Р. Гедике и А. Кириллов, подполковник Н. Шапошников.

По старой и доброй флотской традиции для сохранения памяти о подвигах дедов и отцов под руководством капитана 1 ранга Шкворникова и по его личному эскизу на территории соединения был установлен обелиск героям-разведчикам разведывательного отряда Северного флота, которым командовал будущий дважды Герой Советского Союза старший лейтенант В. Леонов.

После капитана 1 ранга Б. Иванова уникальным соединением командовали капитаны 1 ранга А. Половецкий (1982—1986), А. Дудник

(1986—1991), Л. Шутов (1991—1992), Ю. Тихов (1992—1995), Ю. Крысов (1995—1998). На соединении выросла целая плеяда высокопрофессиональных, преданных своему делу командиров кораблей и специалистов: Е. Культин, Д. Виносолов, Г. Сидоров, Ю. Королев, Г. Гончаров, В. Бурцев, А. Синенков, А. Гавриш, С. Сойников, М. Александров, Ю. Воробьев, Ф. Логунович, В. Соболев, А. Карвель, Н. Евдоченко, Н. Зинченко, В. Тимофеев, А. Калинин, В. Захаров, Р. Гречуха, В. Михалин, А. Мотин, В. Дроздов, С. Григорьев, А. Усс.

Источники:

1. Г. Уэйр, У. Бойн. «Красный прилив». М., «ЭКСМО», 2004. С. 241—242.
2. В. Шигин. «Тайна исчезнувшей субмарины. Бискайский набат». М., «ОЛМА-ПРЕСС», 2001. С. 286.
3. Г. Уэйр, У. Бойн. Указ. соч. С. 241.
4. Газета «На страже Заполярья» от 18 февраля 1996 г.
5. Штаб Северного флота. Историко-документальный очерк. 1916—1998. СПб., 1999. С. 264.
6. В. Чертанов. Американские разведывательные корабли — уроки истории. «Зарубежное военное обозрение», № 4, 2004. С. 64—65.
7. В. Чернавин. Атомный подводный. М., «Андреевский флаг». С. 417.
8. И. Капитанец. На службе океанскому флоту. 1946—1992. Записки командующего двумя флотами. М., «Андреевский флаг». 2000. С. 592.
9. Ю. Квятковский. Его имя на борту корабля (Вице-адмирал Иванов Ю. В.). М., ООО «Научно-исследовательский центр «Отечественная военная история», 2005. С. 24 и 48.

**Капитан 1 ранга В. ПЛУТОВ;
капитан 2 ранга С. КОВАЛЕВ**

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОСУБЪЕКТНОСТИ ОРГАНОВ ВОЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ СУХОПУТНЫМИ И ВОЕННО- МОРСКИМИ СИЛАМИ

Правовые преобразования в Российской Федерации, проводимые в последние годы, не могли не затронуть широкий пласт общественных отношений, связанных с военным управлением. Военная реформа, очередной этап которой проводится в настоящее время, повлекла за собой существенное изменение действующего законодательства, что требует совершенствования существующих, а также создания новых форм, методов и средств военного управления и их адаптации к новым военно-политическим и экономическим условиям.

В динамичной государственно-правовой, управленческой и экономической практике возникает множество отношений между субъектами права, имеющими различную правовую природу. Современная экономика рыночного типа предполагает участие в имущественном обороте на паритетных началах также публично-правовых образований, в том числе военных организаций сухопутных и военно-морских сил.

В соответствии с п. 1 ст. 2 ГК РФ участниками, т. е. субъектами гражданских правоотношений (отношений, регулируемых нормами гражданского права), являются: а) физические лица; б) юридические лица; в) государство (Российская Федерация, субъекты Российской Федерации) и муниципальные образования¹.

Органы военного управления, которым предоставлено право действующим законодательством как федеральным органам государственной власти участвовать в гражданских правоотношениях, принимают на себя гражданско-правовые обязательства и несут гражданско-правовую ответственность наравне с другими субъектами гражданского права. Военные организации, выступающие от своего имени, обладающие полнотой правосубъектности, также могут быть участниками гражданских правоотношений.

Центральным органом военного управления в Вооруженных силах РФ является Министерство обороны РФ², полномочия которого регламентируются ст. 13,

14 Федерального закона «Об обороне» и Положением о Министерстве обороны Российской Федерации, утвержденным Указом Президента РФ от 16. 08. 2004 г. № 1082.

Являясь федеральным органом исполнительной власти и органом управления Вооруженными силами, Министерство обороны состоит из федеральных служб и им равных подразделений, а также федеральных агентств, центральных органов военного управления и иных подразделений.

В структуру Министерства обороны включены федеральные службы по военно-техническому сотрудничеству, по оборонному заказу, техническому и экспортному контролю, а также федеральные агентства специального строительства, по атомной энергии (по вопросам ядерного оборонного комплекса).

Свою деятельность Министерство обороны осуществляет непосредственно и через органы управления военных округов, флотов, иные органы военного управления, территориальные органы (военные комиссариаты), а также взаимодействует с федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и организациями.

Министерство обороны является юридическим лицом, имеет смету, печати, штампы и бланки с изображением Государственного герба Российской Федерации и со своим наименованием, иные печати, штампы и бланки установленного образца, текущие, расчетные, валютные и иные счета в банках и других кредитных организациях, лицевые счета в органах Федерального казначейства РФ, открываемые в соответствии с законодательством Российской Федерации. Оно является участником гражданского оборота, несет ответственность по своим обязательствам, может быть истцом, ответчиком, а также третьим лицом в суде, арбитражном суде и третейском суде через своих представителей. Представительство от имени Министерства обороны

оформляется в соответствии с действующим гражданским законодательством. Для совершения гражданско-правовых сделок представителям Министерства обороны выдается надлежаще оформленная доверенность (ст. 185—189 ГК РФ), которая предоставляет право уполномоченному лицу подписывать договоры (другие документы) и является неотъемлемой частью заключаемого договора.

В соответствии с гражданско-процессуальным (ст. 48—54 ГПК РФ) и арбитражно-процессуальным законодательством (ст. 59—63 АПК РФ), на основании доверенности осуществляется также представительство Министерства обороны в судах общей юрисдикции, военных и арбитражных. Начальники федеральных служб и федеральных агентств Министерства обороны могут представлять его интересы в государственных и судебных органах по должности.

Важнейшая задача Министерства обороны — осуществление управления всеми Вооруженными силами. Оно несет ответственность за безопасность и готовность Вооруженных сил к выполнению задач по защите Отечества.

Указом Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 г. № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти»³ определено, что правовой статус федеральных органов исполнительной власти, руководство деятельностью которых осуществляет Президент Российской Федерации, устанавливается положениями об указанных органах, утверждаемыми президентскими указами.

В соответствии с Положением о Министерстве обороны Российской Федерации, утвержденным Указом Президента РФ от 16 августа 2004 г. № 1082, МО РФ является не только федеральным органом исполнительной власти, проводящим государственную политику и осуществляющим государственное управление в области обороны, но и координирует деятельность федеральных министерств, иных федеральных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации по вопросам обороны. МО РФ является также юридическим лицом. Что касается гражданских правоотношений, то от имени Министерства обороны в них могут вступать подведомственные ему органы и организации (как являющиеся, так и не являющиеся юридическими лицами) в соответствии с компетенцией, установленной актами МО РФ, либо в соответствии с уставами, утвержденными министерством обороны. Если же указанные орга-

ны (организации) сами являются юридическими лицами, они могут участвовать в гражданских правоотношениях и самостоятельно.

На основании изложенного представляется правомерным, что следует законодательно признать органы государственной власти и органы местного самоуправления, в том числе федеральные органы исполнительной власти, в которых законом предусмотрена военная служба, юридическими лицами публичного права, внося соответствующие изменения в ГК РФ и приняв законодательный акт «О юридических лицах публичного права».

При этом главу 4 ГК РФ можно было бы дополнить статьей следующего содержания.

«Статья _____. Юридические лица частного и публичного права.

1. Юридические лица в зависимости от порядка их создания подразделяются на юридические лица частного права и юридические лица публичного права.

Юридические лица частного права создаются в порядке, установленном настоящим Кодексом и федеральными законами.

Юридические лица публичного права создаются на основании нормативных правовых актов Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований.

2. При участии юридических лиц публичного права в регулируемых гражданским законодательством отношениях на них распространяются положения настоящего Кодекса, если иное не предусмотрено законом о юридических лицах публичного права».

К числу центральных органов военного управления относятся и Генеральный штаб Вооруженных сил РФ, деятельность, структура, функции и полномочия которого определены соответствующими документами.

Генеральный штаб состоит из главных управлений, управлений и иных структурных подразделений, не обладающих гражданско-правовой самостоятельностью и правом вступления в гражданско-правовые отношения от своего имени. Являясь основным органом оперативного управления Вооруженными силами, Генеральный штаб в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, указами и распоряжени-

ями Президента Российской Федерации, приказами и директивами Верховного Главнокомандующего Вооруженными силами РФ, постановлениями и распоряжениями Правительства РФ, приказами и директивами министра обороны и Положением о Генеральном штабе ВС РФ.

Генеральный штаб имеет печати, угловые штампы и бланки с изображением Государственного герба Российской Федерации и со своим наименованием, другую символику, необходимую для его работы.

Из Положения о Генеральном штабе следует, что он не является юридическим лицом, не является участником гражданского оборота и не может от своего имени вступать в гражданские правоотношения, быть истцом и ответчиком в суде, арбитражном и третейском судах по гражданско-правовым сделкам.

Такое положение Генерального штаба нельзя признать сегодня соответствующим возложенным на него функциям и задачам. Их объем требует наделения Генерального штаба как основного органа оперативного управления Вооруженными силами РФ статусом юридического лица с предоставлением ему гражданско-правовой самостоятельности для оптимизации системы управления войсками и повышения эффективности выполнения возложенных на него задач.

Что касается военных округов и флотов, то их управления также занимают важное место в системе органов военного управления.

Военный округ является основной военно-административной единицей Российской Федерации, общевоинским оперативно-стратегическим территориальным объединением Вооруженных сил и предназначен для осуществления мер по подготовке к вооруженной защите и для вооруженной защиты Российской Федерации, целостности и неприкосновенности ее территории в установленных границах ответственности. Военные округа и флоты предназначены для выполнения оперативных, мобилизационных и военно-административных задач⁶. Взаимоотношения с дислоцирующимися на их территории объединениями, соединениями, воинскими частями и организациями других войск, воинских формирований и органов осуществляются в соответствии с действующим законодательством, нормативными правовыми актами министра обороны и иных федеральных органов исполнительной власти, в состав которых входят указанные войска.

Флоты (Тихоокеанский, Северный и др.) являются не территориальным, а

высшим оперативным объединением Военно-морского флота. По своему правовому положению флот в целом соответствует правовому статусу военного округа⁷.

Управления военного округа и флота несут полную ответственность за состояние боевой и мобилизационной готовности, оперативной и боевой подготовки подчиненных им войск, морально-психологическое состояние личного состава и воинскую дисциплину, а также за сохранность вооружения, военной техники, боеприпасов и других материальных средств.

Управления военного округа и флота включают командование, штаб, управления, службы, отделы и другие структурные подразделения. По вопросам боевой и мобилизационной готовности, размещения и бытового устройства личного состава им же подчинены военные учреждения профессионального образования, расположенные на их территории.

Управление военным округом осуществляет командующий войсками военного округа, а флотом — командующий флотом, которые подчиняются министру обороны, а также начальнику Генерального штаба по вопросам, отнесенным к его компетенции, и являются прямыми начальниками личного состава войск военного округа или флота. Командующий войсками военного округа и командующий флотом назначаются на должность и освобождаются от должности Президентом Российской Федерации по представлению министра обороны и несут всю полноту ответственности за организацию и выполнение военным округом или флотом всех возложенных на них задач, в пределах своих полномочий издают приказы и директивы, осуществляют контроль за их исполнением.

Командующие флотами, военными округами подчиняются также и главнокомандующему соответствующим видом Вооруженных сил.

Управления военного округа и флота имеют печати с изображением Государственного герба Российской Федерации, угловые штампы с изображением эмблемы Вооруженных сил и со своим наименованием, другие необходимые для осуществления своей деятельности печати и штампы.

В хозяйственном отношении командующий войсками округа или флота через начальника тыла руководит деятельностью довольствующих органов и контролирует выполнение планов по удовлетворению материальных потребностей войск согласно штатам, нормам и табе-

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

лям. Он является распорядителем кредитов второй степени по смете Министерства обороны.

Вместе с тем Положения об этих органах военного управления не наделяют их статусом юридического лица, ограничивая их правосубъектность, возможность от своего имени вступать в гражданские правоотношения и быть участником гражданского оборота. В гражданских правоотношениях с иными субъектами гражданского права для совершения гражданско-правовых сделок (договоров и др.) военный округ и флот должен действовать в качестве представителя Министерства обороны на основании надлежаще оформленной доверенности, что создает дополнительные проблемы в обеспечении необходимыми ресурсами войск и сил военного округа и флота. Такие же проблемы возникают и в случаях судебной защиты прав органов военного управления военных округов и флотов, а также подчиненных им военных организаций вследствие неполноты их правосубъектности. Все это крайне отрицательно сказывается на выполнении военным округом и флотом, а также равной ему военно-административной единицей, поставленных задач по обороне и обеспечению военной безопасности Российской Федерации.

С учетом особого положения военного округа и флота в военно-административном делении Российской Федерации и особой значимости возлагаемых на них задач по осуществлению мер по подготовке к вооруженной защите и для вооруженной защиты Российской Федерации, целостности и неприкосновенности ее территории, для полноты их правового статуса представляется крайне необходимым наделить военные округа и флоты, а также Калининградский особый район статусом юридического лица для обеспечения успешного выполнения поставленных перед ними конституционных задач.

В контексте решения вышеуказанных проблем требуют дополнительной разработки вопросы гражданско-правового регулирования деятельности всей военной организации государства, правосубъектности федеральных органов исполнительной власти, в которых предусмотрена военная служба, органов военного управления Вооруженных сил, других войск, воинских формирований и органов, а также защиты не только имущественных прав военных организаций, военнослужащих и членов их семей, но и в целом их гражданских прав, так как фрагментар-

ное регулирование приводит к их частому нарушению и особо сложной процедуре защиты.

Эти проблемы требуют глубокого научного осмысления, детальной разработки и совершенствования действующего законодательства в форме разработки и принятия Федерального закона «О правовом положении и финансово-экономической деятельности военных организаций».

В заключение следует отметить, что военное право и нормы гражданского законодательства выступают одними из средств управления общественными отношениями, складывающимися как в самих Вооруженных силах, так и отношениями с иными субъектами гражданского права, не входящими в их состав. Данные правоотношения закрепляются в правовых нормах, содействуя установлению новых общественных отношений, обеспечивая охрану порядка и установленных правил, оказывая значительное воспитательное воздействие на поведение военнослужащих. Оно является одним из важнейших средств управления Вооруженными силами Российской Федерации, выполняющим прежде всего именно функцию регулятора.

Примечания:

¹ См.: СЗ РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.

² См.: Положение о Министерстве обороны Российской Федерации. Утв. Указом Президента РФ от 16 августа 2004 г. № 1082.

³ См.: СЗ РФ. 2004. № 11. Ст. 945.

⁴ См.: Постановление Правительства РФ от 10 февраля 2004 г. № 71 «О создании, реорганизации и ликвидации федеральных государственных учреждений», п.2 // Российская газета. 2004. 17 февраля.

⁵ См.: Федеральный закон «Об обороне» от 31 мая 1996 г. Ст. 13, 15 // СЗ РФ. 1996. № 23.

⁶ См.: Указ Президента РФ «Об утверждении Положения о военном округе в Вооруженных силах Российской Федерации» от 27 июля 1998 г. № 901 (с изменениями и дополнениями, внесенными Указами Президента РФ 2002 г. № 880 и 2003 г. № 1365).

⁷ См., например, Приказ Министра обороны РФ «Об утверждении Положения о Главном командовании Военно-морского флота», № 365. 2002 г.

Полковник юстиции А. СУРКОВ,
кандидат юридических наук,
доцент

НАДО ЧАЩЕ ВСТРЕЧАТЬСЯ С ИНОСТРАННЫМИ КОЛЛЕГАМИ

В третьем номере «Морского сборника» за 2006 г. на суд читателей уже были вынесены проблемы, возникающие перед экипажами наших кораблей в ходе их визитов в иностранные порты и при дальних океанских походах.

Данную статью следует считать продолжением начатого ранее разговора, из которого автором делается однозначный вывод — встречи с коллегами российским морякам принесут определенную пользу.

В 2006 г. БПК «Адмирал Левченко» и «Адмирал Чабаненко» выполнили по одному дальнему походу. При этом было отрадно отметить, что работа, проведенная командованием СФ и Кольской флотилии и офицерами их штабов, в том числе и по проблемам, поднятым в прежней статье, дала заметные результаты. Важнейшим ее итогом стали успехи, достигнутые североморцами.

Экипаж БПК «Адмирал Левченко» (командир капитан 1 ранга А. Долгов) по итогам учения «ФРУКУС-2006» завоевал первое место среди участников международных маневров, а также взял приз за первенство в выполнении артиллерийской стрельбы по надводной цели, а экипаж БПК «Адмирал Чабаненко» (командир капитан 1 ранга С. Гришин) успешно представил Северный флот на международных учениях «Северный орел — 2006». Однако это не значит, что о существующих сегодня на флоте проблемах уже можно не говорить. Подобных проблем много — и не только на Северном флоте. Одни из них поддаются решению на уровне командования флота, другие требуют вмешательства многих других, в том числе и вышестоящих организаций.

Не будем повторять то, с чем уже читатель мог ознакомиться в опубликованной ранее статье. Но развить, углубить тему — можно. Так, говоря о российско-французском учении, надо отметить, что наблюдались сложности в организации планирования.

На французском «Турвиле» всеми вопросами совместного учения занимался так называемый офицер по операциям, на которого было возложено также и решение вопросов по боевой подготовке.

Во время совместных маневров офицер по операциям лично принимал решение по всем вопросам сразу же после координации планов с российским офицером связи, находящимся на французском корабле. Согласование с командиром корабля производилось им лишь по отдельным сложным ситуациям.

Исходя из суточного плана на новый день похода, офицер по операциям разрабатывал персональные планы для остальных офицеров французского корабля, при этом отдавая соответствующие команды вахтенным офицерам БИЦ своего корабля, а также на подводную лодку «Эмерод».

Утром следующего дня, в специальном кармане перед своей каютой, каждый командир подразделения «Турвиля» находил персональный план на новые сутки. В соответствии с данным планом офицер и руководил своими подчиненными весь рабочий день.

На «Адмирале Чабаненко» окончательное решение по любым вопросам принимал командир тактической группы СФ. При этом планы неоднократно менялись. Из-за этого французскому офицеру по операциям (за все время учений) приходи-

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

лось изменять в течение ночи или рано утром свои, уже разработанные планы. Более того, приходилось давать новые указания на «Эмерод».

В 2004 г. при встречах с французскими офицерами неоднократно возникал вопрос:

— Почему совместное учение было назначено на сентябрь—октябрь? Ведь в эти месяцы в северо-восточной Атлантике традиционно сильны шторма.

Североморцы совместно с французскими моряками испытали силу штормов на собственных кораблях. Чтобы своевременно занять район встречи с французскими кораблями, несмотря на 8-балльный шторм, продолжавшийся практически без перерыва почти две недели, «Адмирал Чабаненко», следуя в назначенную точку, был вынужден любым способом держать генеральную скорость перехода.

Даже атомная подводная лодка «Вепрь» в те дни от ударов волн потеряла значительный кусок резинового покрытия корпуса и несколько лючков на легком корпусе.

Кроме того, уже во время маневров ураганный ветер на двое суток задержал выполнение российскими и французскими кораблями отдельных элементов учений.

Лишь на обратном пути «Адмирал Чабаненко» получил реальную возможность успешно маневрировать в зависимости от направления движения проходящих циклонов.

К слову, в те дни сила штормов в северо-восточной Атлантике была столь велика, что корабельной авианосной группе Северного флота пришлось даже укрыться в районе Исландии.

Океанская волна тогда достигала высоты полетной палубы тяжелого авианесущего крейсера «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов», а один из кораблей группы потерял сразу почти два десятка спасательных плотов.

Удивило французоз (впрочем, не только их) и то, что на русском корабле по распорядку дня мало времени отводится на отдых и личное время экипажа.

Сравнительные таблицы распорядка дня на французском и российском кораблях в море говорит сама за себя.

В 20.00 на французских кораблях производится полное затемнение: иллюминаторы в каютах и кают-компаниях закрываются «броняшками», в коридорах включается ночное освещение. Дневное освещение включается в 8.00. Снаружи на корабле видны только ходовые огни, в отличие от ярко освещенного российского корабля.

После 20.00 на французских кораблях нет каких-либо общекорабельных мероприятий, за исключением требующих именно ночной подготовки: например, ночные полеты вертолета или восстановление неисправной материальной части. Таким образом, французские военные моряки (не заступающие на вахту) в ночное время имеют возможность отдыхать в течение 12 часов, российские — не более 6 часов.

Капитан 1 ранга Ж. Дюпюи после назначения командиром «Турвиля» ввел на корабле следующий распорядок:

в дни боевой подготовки выполняется отработка различных корабельных тренировок и учений;

в дни восстановления технической готовности основное внимание уделяется ремонту и обслуживанию материальной части;

в дни отдыха (1—2 раза в неделю) корабельные мероприятия либо сведены к минимуму, либо вообще не проводятся. В «воскресные» дни время подъема не устанавливается, дневное освещение в коридорах включается в 9.00. Подобное «воскресенье» было объявлено даже в один из дней проведения совместного учения (в тот день, когда фран-

цузский и русский корабли были вынуждены штормовать вдали друг от друга).

Тренировкам по борьбе за живучесть корабля и по спасению человека за бортом на французских кораблях уделяется особое внимание. Они проводятся как в дни восстановления технической готовности, так и параллельно с элементами совместного учения. Например, во время отработки эпизода по досмотру «иностранного» корабля («Адмирал Чабаненко»), на «Турвиле» была проведена тренировка по БЗЖ. А в период совместного плавания — отработка тренировки по спасению человека упавшего за борт.

Одним из наиболее серьезно отработываемых элементов подготовки на французских и английских кораблях — отработка борьбы за живучесть корабля. На британских кораблях установлено самое современное оборудование для борьбы с водой и пожаром (например, инфракрасная термовидеокамера, позволяющая обнаружить очаг возгорания даже за «тяжелой» переборкой), которое позволяет иметь минимум необходимого личного состава в аварийном отсеке. Английская техника значительно отличается от систем пожаробезопасности, находящихся на борту российских кораблей и нашего простейшего аварийно-спасательного инструмента (АСИ).

Надо отметить, что на французском корабле плановая приборка производится один раз в сутки, на английских — по мере необходимости. При этом приборщики, имея под рукой большой набор предметов и средств бытовой химии, сами определяют, достаточно ли только подмести на объекте, либо необходимо его еще и вымыть. Что касается российских кораблей, то у иностранных офицеров осталось чувство, что приборки по маршруту их передвижения продолжались целый день без перерыва.

Французских офицеров связи разместили на «Адмирале Чабаненко» в каюте помощника командира корабля, рядом с которой проводились разводы на приборки, работы и занятия. И в том, как они проходили, гостям было сложно не услышать всю крайность эмоций, тем более что подобное отношение, даже к простым морякам, на французских кораблях недопустимо.

Выяснилось, что «крайняя эмоциональность» межличностных отношений проникла также в офицерские и мичманские кают-компании. Молодые офицеры и мичманы (в том числе и ставшие сегодня уже старшими офицерами) здесь легко переходили к ним не только в обращении с вестовыми, но и даже в общении между собой. И считали это нормой. А на сделанные замечания старших реагировали чаще всего с большим удивлением, словно слышали об этом в первый раз.

Французы отметили, что на наших кораблях слишком большое количество старших офицеров. Например, на 300 человек экипажа «Турвиля» приходится 24 офицера. На французских кораблях адмиралы выходят в море крайне редко, лишь в исключительных случаях. Обычно у них на борту нет никого старше командира корабля.

На «Адмирале Чабаненко», при несколько большей численности экипажа, офицеров было в два раза больше, а с учетом прикомандированных и походного штаба — так и в четыре. Общее построение экипажей российских кораблей для встречи Чрезвычайного и Полномочного Посла РФ во Франции — вызвало у наших французских коллег даже некоторую оторопь.

В строю, кроме командира тактической группы контр-адмирала А. Литенкова и командиров кораблей, находилось еще 5 капитанов 1 ранга (в том числе представители различных управлений и соединений

СФ, а также прокуратуры СФ). С французской стороны был только 1 капитан 1 ранга — Ж. Дююи, командир «Турвиля».

На «Адмирале Левченко» было 7 капитанов 1 ранга и полковников (в том числе — представитель одного из управлений СФ и военный комиссар города Ногинска).

Питание на кораблях ВМС Франции значительно лучше и разнообразнее — это мнение французских офицеров, почти неделю питавшихся в офицерской кают-компании «Адмирала Чабаненко».

На французских кораблях меню, в основном, состоит из морепродуктов, мяса и овощей. За неделю пребывания российских офицеров на борту «Турвиля» рацион ни разу не повторился. Со слов французоз, повторы начинаются, когда корабль находится в море больше месяца. В отличие от российских БПК, на французских и английских эсминцах и фрегатах пища готовится одинаковая для всех: как для командования корабля, так и для простых матросов. Отличие в одном: офицеров обслуживают специально подготовленные штатные вестовые, а у матросов в столовой — самообслуживание. У французоз на прием пищи одной смены отводится не менее 1 часа. Сюда же входит время общения между собой (для всех категорий военных моряков), прием прохладительных напитков перед едой, а также время общения за чашкой кофе после еды.

Французских гостей поразили также заметные отличия в меню (в частности — для завтрака) офицеров командирского салона, офицеров кают-компаний и собственно для них как иностранцев.

Обычно корабельным (в том числе и старшим) офицерам на завтрак подавалась каша со стаканом суррогатного кофе. Французским гостям — вместо каши яичница с ветчиной и стакан чая. В салон же поднималась

нарезка из ветчины и сыра со свежими овощами и выпечкой, а также фруктовый сок.

Французоз заметили и то, на что мы сами давно уже не обращаем внимания: по общекорабельной трансляции отдается очень много различных команд, а построения по внутренним помещениям следуют одно за другим.

На «Турвиле» по общекорабельной трансляции подается минимальное количество команд. Таковыми являются команды на утренний подъем экипажа, а также — на начало тренировок по борьбе за живучесть или по спасению человека за бортом. Все плановые мероприятия, в том числе смена вахты, производятся без дополнительных команд. Экипаж самостоятельно действует в соответствии с расписанием дня или суточным планом.

Больше того, общие построения экипажа определяет командир корабля. Так, на эскадренном миноносце УРО «Латуш Тревиаль» экипаж строился два раза в день: с утра и после обеденного отдыха для доведения до матросов плана на вторую половину дня. За неделю нахождения на борту «Турвиля» российских офицеров связи общих построений не было отмечено вовсе.

Конечно, в журнальной статье невозможно сказать о всех различиях между флотскими порядками, существующими у них и у нас.

Одни из них вызваны традициями, и их вряд ли стоит менять, другие, не самые лучшие, без сомнения, требуют реформирования. Так что общаться российским морякам со своими иностранными коллегами нужно, причем почаще. К тому же, каждый выход в море — это еще и боевая учеба, что никогда не будет лишним.

Капитан 2 ранга С. КОВАЛЕВ
(Северный флот)

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ СИЛ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВМФ РФ

Существующая нормативная правовая база сил поисково-спасательного обеспечения не позволяет осуществлять достаточно эффективное правовое регулирование отношений при подготовке и проведении спасательных операций ВМФ. Это непосредственно подтверждается более низкой, чем в советский период результативностью ряда современных спасательных операций.

Повышение результативности спасательных операций ВМФ правовыми средствами, совершенствование механизма правового регулирования отношений при заблаговременной подготовке и осуществлении морских спасательных операций является первоочередным, наиболее эффективным и необходимым способом. Применение этого способа не требует значительных объемов финансирования, поэтому его целесообразно рассматривать в качестве основного. Сущность совершенствования нормативной правовой базы сил поисково-спасательного обеспечения ВМФ РФ на современном этапе, заключается в компенсации непосредственной государственной поддержки, осуществлявшейся в советский период, более эффективным механизмом правового регулирования. Недостатки действующего механизма правового регулирования отношений при подготовке и проведении, как спасательных операций ВМФ обусловлены, в первую очередь, значительными пробелами в нормативной правовой базе. Данные пробелы образовались в силу ряда причин. Во-первых, привнесение в морскую среду нефтяной, ядерной и химической опасностей вызвало качественное изменение общественных отношений, связанных с морскими спасательными операциями по предотвращению ядерного, нефтяного или химического загрязнения — эти отношения приобрели публичный характер. Также публичный характер проявился у отношений, связанных с крупными спасательными операциями ВМФ РФ, что непосредственно подтверждается их широким общественным резонансом. Постановление Государственной Думы Федерального

Собрания РФ от 15 сентября 2000 г. № 623-111 ГД констатирует, что "... трагедия, разыгравшаяся в Баренцевом море, потрясла все российское общество и вызвала резонанс во всем мире...". Во-вторых, ряд принципов и общих положений международных конвенций о поиске, спасании и обеспечении безопасности человеческой жизни на море заключенных в последней четверти XX века, до сих пор не получили своего выражения в форме более конкретных норм внутреннего законодательства РФ, пригодных для осуществления непосредственного и эффективного правового регулирования. В-третьих, углубление международного военного сотрудничества в сфере спасания на море обусловило потребность в унификации нормативных актов ВМФ РФ и военно-морских сил зарубежных государств в той мере, в которой это необходимо для осуществления интернациональных морских спасательных операций. Все эти пробелы в настоящее время вынужденно восполняются с помощью частноправовых норм международно-правового института спасания, которые не соответствуют публичной природе спасательных операций ВМФ, либо общих норм руководящих документов Военно-морского флота и Министерства обороны РФ, которые вследствие своего универсального характера не могут учитывать специфику аварийно-спасательного дела. Обратившись для примера к опыту Великой Отечественной войны, можно отметить, что интенсивный характер поисково-спасательного обеспечения боевых действий сил ВМФ СССР объективно вынудил учитывать данную специфику. Так, например, поисково-спасательные силы объединились не в дивизионы и бригады, а в штатные "аварийно-спасательные отряды (АСО)", "судоподъемные экспедиции", "водолазные партии", "группы подводно-технических работ", "аварийно-спасательные партии" и другие специфические штатные формирования, необходимость использования которых была объективно обусловлена характером решаемых задач.

Специфические особенности аварийно-

но-спасательного дела предопределяют потребность как в специфической организационно-штатной структуре, так и в специфическом режиме правового регулирования отношений не только при возникновении аварийной ситуации, но и в повседневной деятельности сил поисково-спасательного обеспечения ВМФ. С другой стороны, восполнение пробелов в нормативной базе сил поисково-спасательного обеспечения ВМФ не может быть произведено и посредством прямого заимствования норм федеральных законов и подзаконных актов, разработанных по инициативе Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий бедствий. Несмотря на высокое качество данных, нормативно-правовых актов и формальное распространение пределов их действия на территориальное море как часть территории РФ, они не учитывают важные специфические особенности морских спасательных операций, хотя на основании сопоставления разработанного проекта Боевого устава ВМФ с БУ ВМФ-89, можно отметить наметившуюся положительную тенденцию унификации норм военного права с нормами федеральных законов в сфере регулирования отношений, связанных с ликвидацией чрезвычайных ситуаций. Проект Боевого устава ВМФ [С. 92- 93] содержит особый раздел "Содействие войскам гражданской обороны и органам МЧС России в решении возложенных на них задач", что создаёт дополнительные правовые возможности для дальнейшего нормотворческого процесса, нацеленного на повышение результативности спасательных операций ВМФ РФ.

Понимание необходимости совершенствования механизма правового регулирования, нацеленного на осуществление своевременных и эффективных спасательных операций, сложилось на глобальном уровне и выражено в преамбулах ряда международных соглашений о спасании на море. Данные соглашения ратифицированы РФ и являются частью российского морского законодательства, поэтому совершенствование нормативной правовой базы сил поисково-спасательного обеспечения ВМФ следует рассматривать в качестве элемента глобального правотворческого процесса. При этом необходимо особо отметить наличие у Российской Федерации лучших начальных условий для эффективного правотворчества. Посредством историко-правового и сравнительно-правового анализа доказано, что российская традиция правового регулирования отношений при спасании

на море представляет собой особую самобытную ветвь правового развития, которая непосредственно восходит к гуманистическим принципам римского и византийского права, отличается эффективностью и непротиворечивостью. Дореволюционное российское морское законодательство, регулирующее отношения при спасании на море, не воспроизводило западноевропейское, как это было принято считать ранее, но представляло собой результат его глубокой качественной переработки в соответствии с национальной правовой традицией и уже в конце восемнадцатого века предвосхитило ряд правовых принципов современных международных конвенций о спасании на море. Гуманистические основы правового регулирования отношений при спасании на море не были утрачены в советский период российской государственности, но реализовывались посредством рационального и активного вмешательства государства в юридические отношения. Такое прямое вмешательство государства, хотя и отличалось иногда нормативным волюнтаризмом, но способствовало результативности спасательных операций и прогрессу аварийно-спасательного дела.

Существенной особенностью современного этапа правового регулирования отношений при спасании на море является вступление в силу Международной конвенции о спасании 1989 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 3, ст. 217). Вследствие этого, бывший ранее вспомогательным термин "спасательная операция" приобрел новое правовое содержание, в котором весьма точно отражены существенные признаки обозначаемого реального явления. Отныне термином "спасательная операция" обозначены не только собственно спасательные действия на месте бедствия, но и вся совокупность разнородных действий или деятельности, предпринимаемых для оказания помощи, как близи аварийного объекта, так и на значительном удалении от него. Термины "спасательная операция" и "поисково-спасательная операция" использовались при разработке нормативных документов ВМФ [ПККУ-НК-ВМФ, С. 39, 247], в материалах Правительственной комиссии по расследованию причин происшествия с атомным подводным крейсером "Курск", в Постановлении следователя по особо важным делам Главной военной прокуратуры о прекращении уголовного дела, а также при планировании и проведении мероприятий международного военного сотрудничества.

На основании дефинитивной нормы

пункта "а" статьи 1 Международной конвенции о спасании 1989 г. и норм Боевого устава ВМФ крупную современную спасательную операцию ВМФ, следует рассматривать в качестве совокупности согласованных и взаимосвязанных по цели, задачам, месту и времени спасательных и иных действий разнородных сил, выполняемых одновременно и последовательно по единому замыслу и плану для спасения людей, аварийного объекта и минимизации негативных последствий морской аварии. Представляя спасательную операцию ВМФ в качестве сложной системы, можно отметить, что важнейшую часть её структуры представляют разнородные правовые отношения, основанные на нормах международного морского права, военного, гражданского и других отраслей российского законодательства. Правоотношения, связывая между собой участников спасания, определяют масштаб, содержание и, в конечном итоге, результативность морской спасательной операции уже на стадии её развертывания. Предлагаемый способ мысленного отражения морской спасательной операции в качестве искусственной системы, элементы которой объединены в общее целое связями юридической природы, позволяет наглядно проследить сущность эволюционного развития отечественных морских спасательных операций. В дореволюционный период в структуре спасательных операций преобладали публично-правовые связи, гарантировавшие защиту интересов терпящих бедствия людей и общую весьма рациональную регламентацию спасательных действий. В советский период более широко применяются правоотношения военно-правовой природы, которые в послевоенный период практически вытесняют все другие виды юридических связей в структуре спасательных операций ВМФ. В структуре современных спасательных операций ВМФ представлен практически весь спектр правоотношений: международно-правовые, публичноправовые, частноправовые, военно-правовые (особый интерес представляет появление военно-правовых связей, основанных на нормах международного права) и др.

Для эффективного решения задач совершенствования нормативной правовой базы разнородный состав правоотношений в структуре современных спасательных операций ВМФ имеет наиболее существенное значение. Такой состав отражает значительное расширение сферы общественных отношений, оказывающих определяющее влияние на результативность современных спасательных опера-

ций и поэтому нуждающихся в целенаправленном правовом регулировании. Обширность отношений, подлежащих целенаправленному правовому регулированию, объективно предопределяет необходимость совершенствования федерального законодательства. Без разработки и принятия новых федеральных законов необходимое совершенствование нормативной правовой базы сил поисково-спасательного обеспечения ВМФ и существенное повышение результативности спасательных операций ВМФ невозможно. Это объясняется тем, что общественные отношения, оказывающее значительное влияние на результативность социально значимых спасательных операций и не охваченные целенаправленным регулированием, будут способствовать снижению их результативности при несовпадении частных и публичного интересов.

Поскольку публичной значимостью в настоящее время характеризуется не только спасательные операции ВМФ, но и морские спасательные операции, производимые в целях недопущения нефтяного, ядерного и химического загрязнения, то пределы действия разрабатываемых федеральных законов целесообразно распространить на различные виды отношений, влияющих на результативность всех социально значимых операций.

Правотворческую работу по совершенствованию федерального законодательства в целях повышения результативности социально значимых морских спасательных операций целесообразно провести в три этапа. На первом этапе принять уже разработанные проекты федеральных законов и подзаконных нормативных правовых актов для устранения наиболее опасных пробелов и противоречий. На втором этапе завершить работу по межотраслевой кодификации законодательства и принять единый кодекс, регулирующий всю совокупность разнородных отношений, оказывающих определяющее влияние на результативность спасательных операций ВМФ и других видов социально значимых морских спасательных операций (предлагаемое рабочее наименование "Морской спасательный устав Российской Федерации"). На третьем этапе необходимо согласовать подзаконные нормативные акты федеральных органов исполнительной власти с положениями "Морской доктрины Российской Федерации на период 2020 г." и сформировать эффективный механизм подзаконного правотворчества.

На первом этапе, целесообразно урегулировать отношения, связанные с изъятием имущества в интересах проведения

ВОПРОСЫ ТЕОРИИ

неотложных спасательных операций, с лицензированием деятельности по производству спасательных и подводно-технических работ, с производством расчетов за проведение спасательных работ, с оплатой труда водолазов (с целью унификации тарифов), с производством аварийно-спасательных работ как одного из видов работ с повышенной опасностью для жизни работника.

На втором этапе в результате межотраслевой кодификации необходимо согласовать между собой всю совокупность норм международных соглашений о спасании на море и федеральных законов. Дополнить их специальными нормами, имеющими прикладное значение для непосредственного правового регулирования отношений в ходе реальных спасательных операций, сформировать правовой статус профессионального спасателя, обеспечить более высокую правовую защищенность данной категории спасателей в правоприменительном процессе, более конкретно определить правовое содержание понятий "вина спасателя", "должная забота", "разумная забота", "противоправное поведение спасателя", "юридическая ответственность спасателя". Определение юридической ответственности профессионального спасателя, который осуществляет обусловленную публичным интересом спасательную операцию, целесообразно и более логично осуществлять на основе публичноправовых начал. Таким образом, будет обеспечен разумный баланс между более строгой юридической ответственностью профессионального спасателя и особой правовой защищенностью данной категории спасателей. Для теоретического обоснования правотворческого процесса целесообразно ввести в научный оборот новое правовое понятие "публичная спасательная операция" и разработать классификацию правовых принципов публичного спасания. Новое правовое понятие "публичная спасательная операция" означает любое действие или деятельность, предпринимаемые с участием подконтрольных публичным властям профессиональных спасателей для оказания помощи людям, судну, кораблю или любому другому имуществу, находящемуся в опасности в судоходных или любых других водах, либо в целях устранения угрозы общественным интересам, вызванной морской аварией, и характеризуется тем, что:

а) позволяет определить понятие "спасательная операция ВМФ" в качестве разновидности социально значимых (и потому нуждающихся в особом режиме правового регулирования) морских спа-

сательных операций;

б) обозначает необходимую направленность правового воздействия для достижения социально значимых целей;

в) отражает сущностные изменения значительной части предмета регулирования международно-правового института спасания, произошедшие под влиянием научно-технического прогресса. Использование нового понятия в качестве средства дальнейшего научного познания позволяет сопоставить между собой принципы правового регулирования спасательных операций, распределённые в настоящее время по различным отраслям законодательства, разработать их классификацию и получить дополнительные сведения о регулятивных свойствах данных принципов посредством установления характера их иерархической соподчиненности. Данная соподчиненность должна возникать при регулировании социально значимых (публичных) спасательных операций, при этом видовые группы данных принципов в общей структуре цельного механизма правового регулирования приобретают своё особое функциональное предназначение. Развивая предложение В. Сидорченко о придании диспозитивного характера принципу "без спасения - нет вознаграждения", а также на основании разработанной классификации принципов целесообразно сформировать более совершенный механизм правового регулирования спасательных операций ВМФ РФ.

Основными отличиями предлагаемого механизма правового регулирования являются: институт виновной юридической ответственности профессиональных спасателей; обязательность возмещения необходимых расходов и иного реального ущерба спасателей; диспозитивность принципа "без спасения - нет вознаграждения"; разграничение правовых понятий "вознаграждение" и "компенсация (возмещение) необходимых расходов и иного реального ущерба"; публичноправовой характер правоприменительного процесса; разграничение правового статуса случайного и профессионального спасателя; более детальная правовая регламентация самого процесса спасания на основе правил SAR-79 и IAMSAR.

В связи с вступлением в силу главы 50 "Действия в чужом интересе без поручения" Гражданского кодекса РФ и инкорпорацией нормы пункта 1 статьи 5 Международной конвенции о спасании 1989 г. сформированы объективные предпосылки для совершенствования механизма правового регулирования имущественно-стоимостных отношений, связанных с

20 лет МРК «Мираж» Черноморского флота



- На учения
- В ходовой рубке командир бригады ракетных катеров ЧФ капитан 1 ранга Ю.Земский и командир корабля капитан 3 ранга И.Дубик

- Заместитель командира корабля по воспитательной работе лейтенант А.Талецкий готовит стенную газету со старшим матросом В.Рокачевым, матросами С.Фроликовым и А.Саликаевым



- На боевом посту командир БЧ-4/7 старший лейтенант А.Андрусенко и радиометрист ПИП матрос Д.Федоров

- Командир БЧ-2 старший лейтенант А.Бондарь и матросы Д.Коротыгин и А.Пашенко проводят регламентные работы на артиллерийском комплексе АК-630

Фото С.Петровича



На Северном полюсе



- Полярное утро
- Командир корабля капитан 1 ранга С.Рачук
- Фото экипажа на память о покорении полюса





- У ледового причала
- Десантируется съемочная группа
- Заместитель командира корабля по воспитательной работе капитан 2 ранга А.Мельник
- Пуск баллистической ракеты с полюса

**Фото Д.Петрова,
А.Малышева,
А.Смирнова**





Отдельная корабельная противолодочная вертолетная эскадрилья Балтийского флота

- На поиск подводного противника
- Заместитель командира эскадрильи подполковник А.Петров
- Заместитель командира эскадрильи по воспитательной работе капитан С.Шляхтин перед вылетом
- Авиамеханик старшина контрактной службы А.Быстриков готовит вертолет к вылету
- Дозаправка топливом

Фото Ю.Пахомова



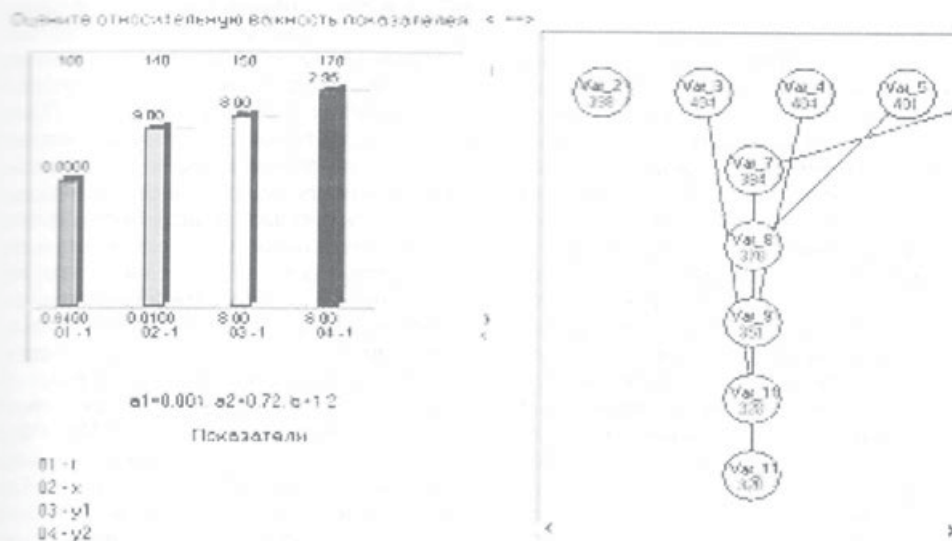


Рис. 1

публичными спасательными операциями. Группу статей "Морского спасательного устава Российской Федерации", регулирующих имущественно-стоимостные отношения между участниками спасания, целесообразно разработать на основе эффективно использовавшейся в дореволюционный период правового регулирования юридической конструкции negotiorum gestio. Среди правил рассматриваемой группы статей необходимо поместить специальные нормы о порядке возмещения вреда, причиненного спасателями при обоснованном (профессиональном) риске и в ситуации крайней необходимости. Целесообразно, например, разработать перечень конкретных обстоятельств и условий полного или частично-го освобождения спасателей от возмещения вреда. Данные специальные нормы, дополняющие правила главы 59 ГК РФ "Обязательства вследствие возмещения вреда", а в случае коллизии, имеющие над ними приоритет, обеспечили бы свободу действий и разумную инициативу спасателя в обоснованных пределах, реализацию неотложных, рискованных, но целесообразных и действенных мер. Позитивация таких специальных норм в "Морском спасательном уставе Российской Федерации" будет способствовать успешности социально значимых спасательных операций.

Реализуя сохранившие свою актуальность правовые предложения В. Кириленко и А. Скаримова целесообразно включить в "Морской спасательный устав Российской Федерации" согласованные между собой определения правовых понятий

SAR-79: "аварийная стадия", "стадия неопределённости", "стадия тревоги", "координатор на месте действия", "спасательная единица" и другие, а также дефиниции правовых понятий SOLAS-74, IAMSAR, Международной конвенции о спасании 1989 г. и нормативных правовых актов РФ. Единое применение всеми национальными пользователями сформированного таким способом понятийного аппарата "Морского спасательного устава Российской Федерации" обеспечит высокие регулятивные свойства данного кодифицированного правового акта, облегчит взаимодействие между участниками спасания и, будет способствовать успешному осуществлению спасательных операций ВМФ РФ.

Разработку системы нормативных комплексов "Морского спасательного устава" необходимо производить в едином аспекте, который определён рассмотрением связанных с социально значимыми спасательными операциями правоотношений в систематическом единстве с национальными интересами РФ в Мировом океане. Такой способ рассмотрения следует считать необходимым и достаточным условием последующего прогрессивного развития исследованных правоотношений на современном этапе. В качестве главенствующей цели правового регулирования совокупности общественных отношений, связанных с осуществлением социально значимых спасательных операций, необходимо рассматривать не определение размера вознаграждения, а повышение безопасности всех видов морской деятельности правовыми сред-

ствами.

В ходе последнего этапа совершенствования законодательства предлагается на основе вновь принятых федеральных законов, внести необходимые изменения в нормативные акты федеральных органов исполнительной власти и согласовать их между собой. При устранении несогласованностей и противоречий необходимо учитывать, что "Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г.", утверждена Президентом РФ и вследствие этого является подзаконным нормативным правовым актом высшей юридической силы, которому не может противоречить ни один подзаконный нормативный акт. Важнейшее значение имеет более полная реализация положения параграфа 3 раздела IV о необходимости "совершенствования существующей системы поиска и спасения людей на море, основанной на взаимодействии федеральных органов исполнительной власти, имеющих в ведении и в сфере деятельности силы и средства спасания". С данным положением не вполне согласованы пункт 4 и Приложение к Положению о единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, утвержденному постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2003 г. № 794, которые предусматривают создание четырех различных функциональных подсистем с задачами спасания людей на море (МЧС России, Минобороны России и Минтранс России) и не определяют форму подчиненности этих подсистем единой федеральной системе спасания на море. В целях устранения несогласованностей необходимо разработать и принять Концепцию федеральной системы спасания на море в рамках ФЦП "Мировой океан". Целесообразно создать Федеральное агентство по поиску и спасанию на море, постоянно осуществляющее нормативное регулирование и реализацию государственной политики РФ в сфере деятельности морских спасательных служб, или возложить функции данного Федерального агентства на одну из существующих структур федерального уровня.

В результате реализации изложенных правовых предложений будет создана универсальная основа нормативной правовой базы профессиональных морских спасательных служб различной ведомственной принадлежности. Для завершения правотворческой работы по совершенствованию нормативной правовой базы сил поисково-спасательного обеспечения потребуется согласовать отдельные положения руководящих документов

ВМФ с изменениями федерального законодательства. Выполненную в последние годы значительную работу по обновлению нормативной базы сил поисково-спасательного обеспечения (разработаны Правила спасательной подготовки, новые Правила водолазной службы, Курс подготовки, Руководство по поиску, Руководство по буксировке и др.) необходимо продолжить, отражая в ведомственных нормативных документах новое правовое содержание, понятие "спасательная операция" и используя приобретенный опыт международного военного сотрудничества и спасательных операций ВМФ РФ.

Отношения, связанные с осуществлением спасательных операций ВМФ РФ, регулируются в настоящее время нормами Боевого устава ВМФ (БУ ВМФ - 89), "Положения о командных комплексах управления надводных кораблей и морских судов обеспечения Военно-морского флота" (ПККУ-НК-89), "Наставления по обеспечению применения сил (войск) ВМФ" (НОПС ВМФ - 2003). Дефинитивные нормы статьи 256 БУ ВМФ-89 определяют поисково-спасательное обеспечение в качестве вида боевого обеспечения, при этом в источниках военного права словосочетания "боевое обеспечение" и "оперативное обеспечение" используются в качестве взаимозаменяемых тождественных терминов. Определение поисково-спасательного обеспечения в качестве обособленного вида оперативного обеспечения наиболее точно выражает его сущность и специфику аварийно-спасательного дела, чем действовавшие ранее руководящие документы ВМФ СССР. Данный прогрессивный подход был последовательно реализован при разработке норм ПККУ-НК-89, которые определили состав основных органов военного управления сил поисково-спасательного обеспечения ВМФ, привлекаемых на мероприятия оперативной подготовки. Группа боевого управления (ГБУ) командных пунктов дивизиона (КП днсс) и бригады спасательных судов (КП брсс) определена в составе пункта боевого управления (ПБУ), пунктов управления связью (ПУ-С), поисково-спасательными работами (ПУ-ПСР), наблюдением (ПУ-Н), защитой от ОМП и борьбой за живучесть (ПУ-З-БЖ), спецсвязью (ПУ-СПС) и других. Норма статьи 61 ПККУ-НК-89 устанавливает, что состав командного пункта спасательного отряда, развёртываемого на базе КП брсс, зависит "от характера спасательной операции и состава выделенных сил". В качестве основного функционального элемента ГБУ КП брсс рассматривается ПУ-ПСР, предназначенный для "руковод-

ства проведением поисково-спасательных операций". Операторы ПУ-ПСР в соответствии с нормами приложения 4 к ПККУ-НК-89 наделены правом "координировать работу всех элементов ГБУ по организации спасательных работ". Рассматривая данные положения ПККУ-НК-89 в систематическом единстве с международно-правовыми нормами, необходимо отметить, что пополнение понятийного аппарата военного права общепринятыми международно-правовыми понятиями имеет особую значимость в современных условиях, когда развитие международного военного сотрудничества в сфере спасения на море уже приносит значимые результаты. Данную прогрессивную тенденцию необходимо последовательно развивать по мере развития и расширения взаимодействия с военно-морскими силами иностранных государств. В частности, целесообразно разграничить понятия "спасательная операция" и "поисково-спасательная операция" в источниках военного права посредством разработки соответствующих дефинитивных норм. Необходимо также раскрыть формы реализации общепринятого в мировой практике правового регулирования спасательных операций метода координации в соответствии с существенными особенностями главенствующего отраслевого метода военного права.

Целесообразно рассмотреть вопрос о разработке "Тактического руководства сил ПСО ВМФ". В целях повышения качества военного образования офицеров тактического звена сил поисково-спасательного обеспечения целесообразно дополнить учебные программы военно-учебных заведений специальной учебной дисциплиной (возможные наименования: "Теория морских спасательных операций" или "Тактика спасательных операций"). Введение данной учебной дисциплины, сформированной на основе научного анализа современных морских спасательных операций и опыта международного военного сотрудничества в сфере морского спасения будет способствовать повышению уровня профессионализма офицеров-спасателей. В настоящее время для осуществления морских спасательных операций на профессиональном уровне знания методики выполнения аварийно-спасательных расчетов уже недостаточно, необходимо знание вопросов тактики осуществления спасательных операций, а также специальные и достаточно глубокие юридические знания. Юридические связи (правоотношения), возникающие между участниками спасения, необходимо уметь использовать в качестве действенного

средства повышения результативности спасательных операций. На основании анализа обстоятельств современных спасательных и судоподъемных операций можно утверждать, что грамотное применение правовых средств значительно повышает результативность и облегчает проведение данных операций.

Подводя итог вышеизложенному, следует отметить, что для совершенствования федерального законодательства, регулирующего отношения из публичного спасения и повышения результативности спасательных операций ВМФ необходимо разработать и принять:

Федеральный закон "О поиске и спасении на море";
Федеральный закон "Об изъятии имущества в интересах проведения спасательных операций";
Межотраслевой кодифицированный нормативно-правовой акт (предлагаемые названия "Морской спасательный кодекс РФ" или "Морской спасательный устав РФ");
внести дополнение в Федеральный закон "О лицензировании отдельных видов деятельности", в части определения требований к соискателю лицензии на особый вид деятельности, связанный с опасностью для жизни работника, а также разработать Перечень таких видов деятельности; "Концепцию федеральной системы спасения на море", Межведомственную "Инструкцию о порядке расчетов за проведение спасательных работ";
"Положение о порядке использования водолазной техники и контроля выполнения водолазных работ в пограничной зоне, на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне Российской Федерации, соответствующей правовому режиму морских (речных) пространств";
"Положение о лицензировании деятельности и производстве специальных подводных работ";
"Положение о государственном (федеральном) надзоре за безопасностью водолазных работ";
Дополнения к плану взаимодействия федеральных органов исполнительной власти при проведении работ по поиску и спасению людей на море и во внутренних водах РФ (необходимо включить положение о том, что МО РФ (ВМФ) оказывает помощь, осуществляет ПСО объектов ВМФ, в том числе аварийных ПЛ, лежащих на грунте).

Капитан 2 ранга Ф.ВИНОГРАДОВ

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

ШТУРМАНА ИЗ СТРАНЫ УТРЕННЕЙ СВЕЖЕСТИ

ЗАМЕТКИ ОЧЕВИДЦА

Встречаясь с иностранными моряками, всегда испытываешь профессиональный интерес. И невольно сравниваешь увиденное зарубежное со своим отечественным. И получается, что не все плохо у нас и не все хорошо у них. В этом еще раз убедился в ходе недавно проведенных совместных учений кораблей Тихоокеанского флота с ВМС Республики Корея.

Знакомство с корейскими офицерами произошло в первый день их визита во Владивосток на совещании, посвященном совместному российско-корейскому военно-морскому учению. Состоялось оно на большом противолодочном корабле «Маршал Шапошников». Первое, что насторожило, — наши друзья опоздали на 15 минут. Впрочем, на ход совещания это никак не повлияло.

Флагманский штурман капитан 2 ранга Д. Сморщек детально и четко доложил о плане совместного учения и порядке его проведения. Мы ждали от корейцев вопросов, но они молчали, предложив лишь пользоваться сигналами, предусмотренными соглашением между нашими странами по предотвращению инцидентов в море. Отсутствие же вопросов по плану учений опять вызвало некоторую настороженность: или им было абсолютно все понятно, или непонятно ничего. Чтобы не оставались сомнения на этот счет, было принято решение провести тренировку с использованием средств связи по всем эпизодам учения.

Впрочем, один вопрос у наших корейских друзей все же был. Их штурман капитан 3 ранга Сон попросил у меня крупномасштабную морскую навигационную карту на пролив Кам-

мон. Пролив Каммон разделяет японские острова Хонсю и Кюсю, ведет во Внутреннее Японское море. Внятных объяснений, зачем нужна карта на японский пролив, получено не было, все объяснялось неблагоприятным прогнозом погоды по восточному побережью Японии в связи с выходом к нему тайфуна Юкки. Просьба удивила: неужели на корейских кораблях нет навигационных карт на ближайшее к Республике Корея побережье? Но, так или иначе, а помогать надо, ведь у наших тихоокеанских штурманов опыт плавания проливом Каммон и Внутренним Японским морем достаточно хороший, поэтому я предложил провести с корейскими штурманами занятия по особенностям плавания и мерам безопасности при проходе кораблями сложных навигационных участков побережья Японских островов.

На следующий день утром была проведена тренировка по предстоящему учению между БПК «Адмирал Пантелеев» и корейским эсминцем «Де Чжо Ёнг». Чтобы оперативно решить возникающие проблемы, я поднялся на корейский корабль, предусмотрительно взяв с собой переводчика. А проблемы возникли сразу. Так, установить связь с «Адмиралом Пантелеевым» удалось только с помощью мобильного телефона. Наконец приступили к передаче и приему сигналов. Понять друг друга оказалось весьма непросто. У «пантелеевцев» возникли проблемы с английским языком, такие же проблемы чувствовались и у корейских офицеров. Переводчики друг друга понимали, а корабельным офицерам это никак не удавалось. Второй проблемой стала подготовка и передача друг



На швартовке корейского корабля

другу сигналов флагами. Тут уж вообще было ничего не понять. Понятно было одно: нужна повторная тренировка, что и было сделано, причем на высоком уровне. Пока я находился в гостях, корейский штурман снова заговорил о Каммоне. Используя японские лоцманские карты, я подробно рассказал об особенностях плавания проливом. По мере моего рассказа улыбка на лице корейского коллеги сменилась обеспокоенностью. Видно было, что он понимает предстоящие сложности плавания и необходимость тщательной подготовки к нему. С некоторой задумчивостью штурман Сон отлучился на несколько минут и вернулся с навигационными картами, которые оказались российскими. Тут уж и я не удержался от вопроса: зачем просить карты, если они есть? Капитан 3 ранга Сон сделал вид, что не понимает меня.

Командующий учебным плаванием военно-морских сил Республики Корея контр-адмирал Сон Чжунг Мок, выслушав мои рекомендации по проходу корейскими кораблями пролива Каммон, крепко пожал руку и поблагодарил за помощь в подготовке к

плаванию.

На прошедших во второй день визита совещании и повторной тренировке по совместному российско-корейскому учению все проблемные вопросы были согласованы и отработаны. Появилась уверенность, что учения пройдут нормально.

В учениях принимали участие с корейской стороны — эсминец «Де Чжо Ёнг» (командир капитан 1 ранга Ко Хан Сук) и корабль обеспечения «Де Чжонг» (командир капитан 1 ранга Ли Сок Хван), с российской — БПК «Адмирал Трибуц» (врио командира капитан 2 ранга А. Жуков), МПК «Метель» (командир капитан-лейтенант С. Панков) и рейдовый буксир РБ-326, а также авиация — самолет ИЛ-38 и вертолет Ка-27. Руководил учениями вице-адмирал В. Чирков.

Планом учения предусматривалось совместное плавание кораблей с перестроением позиции и строя кораблей, оказание помощи судну, терпящему бедствие с высадкой на него аварийно-спасательной группы с российского корабля и досмотровой группы с корейского судна, проведение тренировки по связи с обменом сигналами флагами и по радио в соответствии с двухсторонним межправительственным соглашением по предотвращению опасной военной деятельности.

В день проведения учения российские и корейские корабли вышли в море, обменявшись офицерами связи. Мне довелось быть на эсмин-

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

це «Де Чжо Ёнг». Корейский корабль строг и элегантен. Шаровые борты и надстройка без единого иллюминатора. Но вентиляция во всех помещениях великолепная. На верхней палубе совершенно не скользко, поэтому нет необходимости контролировать каждый свой шаг. Шершавые дорожки серого цвета проложены именно там, где личный состав обычно ходит по верхней палубе. Проходы (именно проходы, а не коридоры) по корейскому кораблю довольно широкие и свободные. Внутренний борт в проходах отделан мягким покрытием, что очень удобно и травмобезопасно. Поручни трапа на ходовой мостик элегантно обвиты тонким шнуром и окрашены белой краской. Обвязке поручня может позавидовать любой боцман, она сделана с особым шиком и с высочайшей морской культурой. Рубчик симметрично делит поручень по всей длине, в конце элегантные морские узлы черного цвета. Рука удобно охватывает поручень, не скользит, на ней не остается никаких следов от надраенной медяшки (да и не надраенной тоже).

Ходовой мостик весьма просторен. Его архитектура и убранство обычны для современного судна. Для командования корабля и ходовой вахты предусмотрены свои штатные места. Кресло старшего на борту находится в левой части мостика, командира — в правой. «Командирский инвентарь» включает в себя бинокль с желтой тесемкой, небольшой пульт с кнопками связи и деревянную подставку с фирменным блокнотиком и тремя фломастерами — черным, красным и синим. У старшего инвентарь практически идентичен. Обзор с ходового мостика отличный как впереди по носу эсминца, так и по бортам. Продуманы и вопросы наблюдения при излишке света, к стеклам на липучках крепятся съемные солнцезащитные экраны. Ставятся и снимаются они по всему периметру ходового мостика, меняются легко. У ко-

мандирского и адмиральского «ходовых окон» защитные экраны легко сдвигаются в сторону.

Бумаг на ходовом мостике минимум. Да и бумагами их назвать нельзя. На штурманском столе лежат навигационная карта и навигационный журнал, у вахтенного офицера — аккуратно сброшюрованные документы по проводимому совместному учению (такие же у командира и адмирала), и исключительно по-военному, одного размера, стиля и шрифта различные справочные и расчетные формализованные таблицы. К ним относятся: график приливов с таблицей времени наступления полной и малой воды, гидрометеорологические данные и прогноз погоды, таблицы радиоданных и другие. Большинство формализованных таблиц на пластиковой основе многоразового использования, заполняются они фломастером или стеклографом.

На мостике много курсантов, проходящих здесь корабельную практику. От остальных моряков они отличались одним атрибутом формы одежды — обувью. На ногах у всех курсантов были кроссовки. У нас это было бы неслыханным нарушением формы одежды, однако корейского адмирала, объясняющего курсантам морские азы, и старпома, стоявшего рядом, это почему-то не смущало. Впрочем, если подумать, удобнее обуви для матроса на корабле, пожалуй, и нет: подошва не скользит, ноге удобно. К тому же если они еще с военно-морской символикой, то это вообще замечательно.

Для обеспечения навигационной безопасности выхода корейского эсминца из бухты Золотой Рог на корабле находилась лоцманская группа. Традиционно, все иностранные военные корабли во Владивосток заводят и выводят российские офицеры, как правило, командир и штурман одного из кораблей, базирующихся на причалах бухты. В помощь им при- дается офицер-переводчик. За рабо-

той военных лоцманов я наблюдал с пристрастием, так как при заходе и швартовке эсминца «Де Чжо Ёнг» в первый день визита были допущены промахи. Иностранным кораблям в российских портах швартоваться вообще непривычно и трудно. Подходить к причалу у нас принято кормой, чему они, за редким исключением, не обучены. В своих портах их корабли обычно швартуются к причалу лагом, нередко становятся борт к борту с соседом. При этом нет необходимости отдавать якорь, да и сама швартовка намного проще.

Отход от причала и выход из бухты Золотой Рог затруднений не вызвали. Командир корабля внимательно прислушивался к советам лоцмана, выполнял их четко. Непосредственное руководство ходовой вахтой и подачу всех команд осуществлял вахтенный офицер — мой коллега-штурман. От других офицеров на ходовом мостике его отличал «атрибут власти» — бинокль, висевший на шее. Традиционной организации выхода из базы и плавания вблизи берега с работой расчета ГКП-БИП-штурман я не увидел. Все маневры выполнялись исключительно по рекомендации лоцмана. Ориентирование относительно рекомендованного пути движения и времени лежания на курсе, а также повороты на новый курс производились «на глазок» и лоцманскими способами. На штурманском столе лежала навигационная карта, но расчетов на ней никто не делал. Лишь изредка старшина из штурманской службы корабля брал навигационный журнал и записывал в него навигационные данные — курс, скорость, координаты. Определение места по радару или визуально в пеленгатор по береговому ориентиру не делалось. На мой вопрос, как контролируют место корабля, штурманята развернули экран ноутбука и показали электронную карту — вот, мол, смотри, все точно по «джи-пи-эс». При повороте на Шкотовский створ, видя

штурманскую инфантильность корейских коллег, я по створу определил поправку курса и был несколько обеспокоен результатом. Величина поправки составляла полградуса! Свои наблюдения я показал штурману и старпому. Корейских коллег поправка курса величиной в полградуса не насторожила, они вежливо поблагодарили и не приняли никаких попыток самостоятельно уточнить поправку. Благо, что к этому времени корабль практически вышел из базы и занимал свое место в строю для совместного плавания.

Расположившись у штурманского стола, я продолжал наблюдения как за выполнением маневров кораблями, так и за работой корейских штурманов. Позицию в кильватер за БПК «Адмирал Трибуц» эсминец занял четко. Для контроля дистанции использовался самый простой способ — по дистанции, измеренной радиолокатором. Может, так и надо, к чему излишества с «анахронизмами» — дальномером, секстаном и вертикальными углами, результат тот же — позиция занята, а работы минимум. Маневры с изменением позиции и строя выполнялись практически без замечаний. Непривычным было только то, что рулевой на корейском эсминце находится в кресле у кормовой переборки ходового мостика. Сидя за небольшим рулевым колесом, рулевой видит только шкалу курса, а вот куда идет корабль, ему неизвестно. Команд рулевому типа «Держать в корму крейсера», «Править на маяк» или «Выходи на створ» не слышно. «Глазами рулевого» является вахтенный офицер, он видит, куда идет корабль.

Находясь рядом с картой, так и хотелось определить место по берегу. Преодолев неуверенность (и так идут нормально, точность плавания, без сомнений, достаточная), я подошел к радиолокатору, переключил шкалу и измерил три дистанции до знакомых береговых ориентиров. Несмотря на

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

то, что дистанции измерялись в ярдах, нанести место на карту труда не составило. Место было рядом с тем, которое только что нанес на карту корейский штурман по своей «джи-пи-эс». Записать в корейский навигационный журнал свои наблюдения мне не удалось, так как не нашел в нем привычной правой страницы с чистыми строками для записи. Навигационный журнал оказался формализован и требует только заполнения клеточек, имеет одинаковые (обе левые) страницы. Внимательно наблюдал, как делает запись в НЖ корейский штурман. Наблюдал с удивлением: штурман, взяв в руку циркуль, использовал его как карандаш, держа за ножку с грифелем. Это было недопустимым кощунством, ведь любой штурманский инструмент может использоваться только по назначению. А здесь — циркуль вместо простого карандаша. Не удержался я, достал из кармана приличный механический карандаш корейского же производства и подарил его корейскому штурману. Моим карандашом записи в навигационном журнале были продолжены. После этого вынужден был подарить корейским коллегам еще и офицерскую линейку.

За моими действиями у радиолокатора, пеленгатора и навигационной карты корейские офицеры наблюдали с любопытством, однако, судя по всему, они от этих действий уже отвыкли. Тем не менее по всему ощущается готовность командира, экипажа и корабля к предстоящим учениям. Все спланированные элементы и эпизоды были проведены на хорошем профессиональном уровне как корейской, так и российской стороной. При оказании помощи судну, терпящему бедствие, энергичными действиями вертолета с воды был поднят «боец, упавший за борт». Аварийно-спасательная группа с БПК «Адмирал Трибуц» и досмотровая группа с корабля обеспечения «Де Чжонг» высадились на буксир-спаса-

тель и оперативно выполнили предусмотренные планом учения действия.

Завершение совместного учения для меня проходило на БПК «Адмирал Трибуц». Оценив тем же критическим взглядом штурманскую работу на большом противолодочном корабле, я «засучил рукава» и начал приводить штурманскую службу в правильное русло. То, что вызывало недоумение в корейских коллегах, в полной мере проявлялось и на нашем корабле: спутниковая навигация простотой и точностью затмила штурманские глаза, в штурманской культуре были только зачатки, при маневрировании преобладал все тот же расчет «на глазок». Навигационный журнал хотя и имел две страницы, но по содержанию записей был нисколько не полнее корейского одностраничного.

Новое поколение штурманов разных флотов было очень похоже друг на друга и упорно старые добрые штурманские традиции хранить не хотело. Задача воспитания штурманов сегодня такая же актуальная, как и много лет назад. И решать ее нужно повседневным трудом преподавателей военно-морских институтов, флагманских штурманов, командиров кораблей с курсантских лет до морских седин. И здесь, пожалуй, будет уместна «формула штурмана» (ответственность³ + знания² + смелость + аккуратность + самоконтроль = точность и безопасность плавания + эффективное применение оружия), решив которую, на мой взгляд, удастся сохранить штурманскую школу и обеспечить навигационную безопасность плавания.

**Капитан 1 ранга М. САЖАЕВ,
главный штурман ТОФ
Фото автора**

КАК ГОТОВИТЬ ИСТИННЫХ МОРЯКОВ

Военно-профессиональная подготовка подростков является традиционной для военного образования России. Важнейшую роль в этом сыграли кадетские корпуса, первым из которых был Шляхетский, открытый по указу императри-

цы Анны Иоанновны в Санкт-Петербурге в 1732 г. После он получил наименование «Первый кадетский корпус». Во второй половине XVIII и в начале XIX века в Петербурге возникает еще ряд новых кадетских корпусов. Так, в 1752 г. для подготовки морских офи-

церов был создан Морской кадетский корпус; в 1762 г. Артиллерийская и Инженерная школы были объединены в Артиллерийский и Инженерный шляхетский кадетский корпус («Второй кадетский корпус»). В 1792 г. был открыт Корпус чужестранных единоверцев, призванный давать военное обучение греческим юношам, которые впоследствии должны были возглавить греческую армию в освободительной борьбе с турками. В 1798 г. был образован Императорский военно-сиротский дом, включавший в себя два отделения — дворянское и разночинное. Сюда

принимались дети погибших военнослужащих в возрасте от 9 до 11 лет и учились в нем до 18-летнего возраста. Впоследствии Императорский военно-сиротский дом был преобразован в Павловский кадетский корпус, в 1802 г. статус учебного заведе-



Президент РФ В.В.Путин с кадетами

ния приобрел и Пажеский корпус. В 1805 г. был принят «План военного образования», предусматривавший создание сети губернских военных училищ, предназначенных для общеобразовательной и начальной военной подготовки дворянских детей, чтобы затем они могли продолжить учебу в столичных кадетских корпусах. В 1830 г. в результате проведенной реформы военного образования все кадетские корпуса разделили на три класса в зависимости от задач учебного процесса. При приеме для обучения в кадетские корпуса учитывались возраст кандидатов и уровень

их подготовки.

Вообще, история военно-учебных заведений России второй половины XIX века — это история реформ, возникновения новых учебных заведений, реформация и переименование старых. Неизменным оставалось одно — на обучение принимали подростков в возрасте 12—15 лет. К началу XX века кадетские корпуса — это элитные дворянские военно-подготовительные учебные заведения, в которых обучение осуществлялось с 11—13 лет.

После 1917 г. старая система военного образования была разрушена, в том числе ликвидированы и кадетские корпуса. Однако с середины 1930-х гг. предпринимаются попытки восстановления раннего военно-профессионального обучения. Так, начиная с 1938 г., в системе Народного комиссариата просвещения создаются технические спецшколы: артиллерийские, авиационные и морские, которые сыграли значительную роль в подготовке командных кадров на завершающем этапе Великой Отечественной войны. Эти школы комплектовались учащимися, успешно окончившими 7 классов общеобразовательной школы и признанными по состоянию здоровья годными к поступлению в военные училища.

Великая Отечественная война внесла существенные коррективы в систему военного образования страны. Помимо подготовки военных кадров возникла проблема призыва детей, родители которых погибли на фронтах. В соответствии с постановлением Совета народных комиссаров СССР и ЦК ВКП(б) от 21 августа 1943 года, начиная с 1943 г. в стране создается 11 суворовских училищ. В 1950-е годы их число удвоилось, в том числе появились 3 нахимовских училища. Затем число этих училищ было сокращено.

Однако в середине 1990-х гг., после выхода в свет постановления Пра-

вительства Российской Федерации от 11 июня 1996 г. № 696, возникает ряд образовательных военно-учебных заведений сначала муниципального, затем и федерального уровня, которые получают историческое название — кадетский корпус. Наибольшее количество таких училищ находится в системе Министерства обороны Российской Федерации. Вновь открыты учебные заведения, в которых осуществляется раннее военно-профессиональное обучение и принимаются для обучения подростки среднего школьного возраста. Таким учебным заведением является Кронштадтский морской кадетский корпус (КМКК), где дети обучаются с 10-летнего возраста.

Проблемой психологической готовности людей к различным видам деятельности психологи начали всесторонне заниматься сравнительно недавно, тем не менее в военной психологии накоплено немало материалов, прямо или косвенно характеризующих готовность человека к выполнению определенной деятельности, в том числе и в кадетском корпусе. Ведь надо принять во внимание, что переход ребенка от учебы в школе к учебе в корпусе характеризуется решительным изменением его места в системе доступных ему отношений и всего образа его жизни. При этом следует подчеркнуть, что для ребенка учеба в корпусе — не только новый род деятельности, но и способ подготовки себя к будущей военной службе на флоте.

Все это ведет к тому, что корпус становится центром жизни ребенка, причем его внутренняя психическая жизнь получает совсем иное содержание, чем прежде, ибо направлена на достижение основной цели — стать морским офицером. Поэтому то, как справляется мальчик со своими учебными обязанностями, его успех или неуспех в достижении основной цели — все это получает острую



аффективную окраску. Следовательно, вопросы довузовского обучения — это не только вопросы образования и интеллектуального развития ребенка, но и проблема формирования его личности.

Известно, что психологическая готовность к профессиональной деятельности является итогом длительного процесса, в котором имеют место: профессиональное обучение (профориентация); выявление способностей к овладению данной специальностью (профотбор); обучение соответствующим профессиям (профессиональная подготовка); приобретение профессионально-важных качеств личности, «вхождение в работу» после окончания вуза (профессиональная адаптация).

Формирование же психологической готовности особенно длительно и означает образование тех необходимых качеств, отношений, опыта и мастерства, которые затем обеспечивают кадету возможность сознательно и добросовестно, со знанием дела осваивать профессию военного моряка. Здесь очень весом мотивационный момент.

Начальным моментом в формировании психологической готовности к

профессиональной деятельности является профессиональная ориентация — сложная многоуровневая и многоаспектная проблема. Она рассматривается в настоящее время как система выявления способностей и управления мотивами выбора профессии, и состоит из профессионального просвещения, психолого-профессиональной диагностики, профессиональной консультации, профессионального воспитания.

Основные усилия повседневной планомерной работы педагогов и воспитателей сосредоточены на оказании кадетам практической психологической помощи в подготовке их к поступлению в военно-учебные заведения.

В Кронштадтском морском кадетском корпусе военно-профессиональная ориентация состоит из нескольких этапов, которые представлены в таблице.

Работа по формированию готовности учащихся к дальнейшей службе в ВМФ, к поступлению в военноморские институты идет весь период обучения юношей в нашем кадетском корпусе. Так, организуются экскурсии в военноморские институты, в старших классах проводятся занятия

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

по военным специальностям, проводятся мероприятия профессионально-психологического отбора, направленные на определение степени профпригодности выпускников, по итогам которых составляются списки юношей, рекомендуемых для поступления в тот или иной военно-морской институт.

Всего в кадетском корпусе было проведено 7 выпусков общей численностью 466 кадетов. Из них в вузы ВМФ было направлено 344 человека, в вузы Министерства обороны РФ — 91 человек, в другие высшие учебные заведения — 35 выпускников. При этом из вузов было отчислено по тем или иным причинам всего 15 наших выпускников.

Это говорит о том, что проводимая в кадетском корпусе работа по профориентации юношей дает свои плоды, вырабатывает у кадетов высокую мотивацию обучения в военно-морских учебных заведениях и тем самым укрепляет их психологическую готовность к службе в Военно-морском флоте.

В Кронштадтском морском кадетском корпусе создана также система медико-психологического педагогического сопровождения, основная цель которого — помочь детям адаптироваться в новом учебном заведении, оказать им помощь в выборе своей будущей специальности. Действует система уже со стадии поступления ребенка в корпус. Так, каждый абитуриент сдает вступительные экзамены по математике, русскому языку, проходит медицинское освидетельствование и профессионально-психологический отбор. В ходе проведения вступительных экзаменов каждому кандидату определяется категория профессиональной пригодности в целях выявления психологических и психофизиологических качеств и истинных мотивов поступления в корпус. Основная задача — выявить детей с явными противопоказаниями к учебе в КМКК. Такие

дети не рекомендуются к обучению в корпусе.

После зачисления ребенка в Корпус, в ходе курса подготовительного периода, психологами ведется психологическое и психофизиологическое наблюдение с целью определения степени первичной адаптации вновь зачисленных кадетов. В августе месяце на педсовете озвучивается информация о вновь зачисленных кадетов, дается общая оценка набора и прогноз успешности обучения. По итогам наблюдения на каждого поступившего заводится карта «Психологическая характеристика кадета», где отмечаются его интеллектуальные и личностные способности, влияющие на обучение. Систематизированные данные находятся в психологической службе в базе данных, где отражены все результаты тестирования и дан общий психологический портрет личности. Кроме этого, в базе данных содержатся автобиографические сведения о кадете и результаты его профотбора. База данных предназначена для оказания помощи должностным лицам учебных рот и учителям.

В ходе обучения детей в первую учебную четверть выявляются группы особого внимания, составляются коррекционные программы, идет выработка взаимодействий всех категорий обучающихся. В этот период проводится медико-психологопедагогический консилиум, основная цель которого: коллективное изучение трудностей обучения и воспитания кадетов; выявление причин, вызывающих затруднения у обучающихся и учителей, разработка учебно-воспитательных и других мер по устранению этих причин; изучение социально-психологического климата в классах, отношения кадетов к учебным предметам, к корпусу в целом. Таким образом, данные консилиума помогают сплотить кадетский коллектив на основе уставных взаимоотношений. В консилиуме участ-

вуют сотрудники учебного отдела, отделения воспитательной работы, психологи, командиры рот, офицеры — воспитатели, воспитатели, учителя, начальник медслужбы.

В ходе второй и третьей четверти обучения ведется работа групп психологической поддержки, дается оценка эффективности проводимых мероприятий.

В четвертой четверти делается анализ проводимых мероприятий, идет выработка предложений командованию

По окончании коррекционных мероприятий проводится тестирование, на основе которого можно проанализировать эффективность проводимых мероприятий. Проводится комплексное обследование всех кадетов на предмет определения степени их адаптации к учебе и проживанию в КМКК. Результаты сравниваются с оценкой профпригодности, полученной на вступительных экзаменах. По результатам обследования даются рекомендации командованию подразделений по работе с неформальными лидерами, кадетами, требующими повышенного внимания. Таким образом, в процессе адаптации ребенка к жизнедеятельности в условиях корпуса участвуют все категории обучающихся — учителя, офицеры-воспитатели, медицинские работники, воспитатели. Результатом проведенной работы является сокращение числа заболеваемых, уменьшение процента отчисляемых с пятого класса. Атмосфера в роте устанавливается здоровая, морально-психологический климат позволяет решать поставленные задачи.

Корабельная практика окончательно определяет психологическую готовность юноши к службе в ВМФ.

Во время корабельной практики кадеты 9 класса изучают устройство учебного катера, получают первичные навыки нахождения на корабле, знакомятся с организацией несения корабельных нарядов и вахт, получа-

ют практические навыки сигналопроизводства флажным семафором и знаками русской телеграфной азбуки.

Кадеты 10 класса знакомятся с корабельными расписаниями, отрабатывают действия по тревогам, у них формируются навыки в сигналопроизводстве, по основам кораблевождения, производству навигационной прокладки.

Практические занятия по основам военной связи на море включают в себя зрительную связь клотиком, зрительную связь флажным семафором, передачу сигналов с использованием однофлажного свода сигналов, изучения средств зрительного и технического наблюдения на корабле.

Занятия по основам морской картографии предполагают ознакомление с морскими навигационными картами, прокладочным инструментом, правилами его использования, формирование навыков определения места корабля различными способами и ведения счисления пути корабля на карте.

Занятия по боевым частям корабля и их вооружению дают кадетам возможность ознакомления со штурманским, ракетно-артиллерийским, минно-торпедным, радиотехническим и электро-механическим вооружением учебного корабля.

Занятия по корабельному уставу — это ознакомление с корабельными правилами и с обеспечением безопасности корабля, корабельным распорядком и повседневной жизнью личного состава, организацией службы корабельных нарядов.

Занятия по устройству корабля, живучести, обеспечению безопасности включают в себя знакомство с устройством корабля, основами организации борьбы за живучесть, а занятия по судоремонту — с устройством и назначением всплывающего и сухого доков, судоремонтом в морском заводе. Кадеты

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

также изучают маневрирование корабля, швартовку, съёмку и постановку на якорь и швартовые.

Отметим, что перед любыми практическими занятиями в обязательном порядке проводился инструктаж кадетов по мерам безопасности.

В заключение отметим, что опыт работы

по подготовке учащихся Кронштадтского морского кадетского корпуса к службе в ВМФ принес свои плоды и показал, что многое зависит от оптимизации отбора в учебное заведение, подготовки к профессиональному обучению, целенаправленной учебно-воспитательной работы, правильно организованной морской практики. Все это вместе взятое служит делу подготовки истинных моряков.

Литература:

1. Авдеенко Г. Н. Особенности индивидуально-психологического и личностного развития подростков, обучающихся в военных общеобразовательных учебных заведениях в период социально-экономических преобразований: автореф. дис. ... канд. психол. наук: 19. 00. 03 / Г. Н. Авдеенко; Воен. - мед. акад. — СПб., 2002.
2. Адаптация к условиям военной службы и профилактика дезадаптационных расстройств: сообщ. первое / П. О. Вязицкий и др. // Воен. - мед. журн. — 1988. — № 8.
3. Божович Л. И. Проблемы формирования личности. М., 1995.
4. Дьяченко М. И., Кандыбович



Выпуск

Л. А. Психологические проблемы готовности к деятельности. Изд-во БГУ им. В. И. Ленина, 1976.

5. Жерве Н. П. Исторический очерк 2-го кадетского корпуса 1712—1912 гг.: в 2 т. / Н. П. Жерве, В. Н. Строев; под общ. ред. А. И. Линдеберга. — СПб.: тип. Тренке и Фюсно, 1912. — Т. I.

6. Крылов В. М. Российские кадеты и кадетские корпуса. СПб.: ВИМАИ-ВиВС, 1998.

7. Лесков Н. С. Кадетский монастырь. Собрание сочинений в 12 томах. — М.: Правда, 1989, Т. 2.

8. Лошилов И. Н. Петербург — кадетская столица. СПб., 2003.

9. Подготовка военных кадров и традиции Российского офицерского корпуса: учебное пособие. — Новосибирск: ВВПОУ, 1992.

10. Физиология подростков. М., Педагогика, 1988.

11. ЦГА ВМФ. Ф. 903. Оп. 2542. Д. 4. Л. 7.

**Капитан 1 ранга Н. ДОВБЕШКО,
капитан 2 ранга И. СИРЕНКО,
В. ГУБИН;
доктор психологических наук**

ВЛИЯНИЕ ВНЕШНИХ СОЦИАЛЬНЫХ ФАКТОРОВ НА МЕЖГРУППОВУЮ АДАПТАЦИЮ НА КОРАБЛЯХ (НА ПРИМЕРЕ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА РОССИИ. 1992—2005 ГОДЫ)

Развитие ВМФ России последних 20 лет дает противоречиво эмоционально окрашенный материал для изучения социально-психологических процессов в экипажах кораблей. Но среди них наиболее сложным для изучения, к счастью из-за достаточно редкой встречаемости в истории развития флота, является всеобъемлющий фактор внешних социальных воздействий на экипаж корабля. Изменения государственного устройства в России последних десятилетий, повлекшие модификацию экономических, политических, социальных приоритетов государства, включая Морскую доктрину Российской Федерации, всесторонне воздействовали на все социально-психологические процессы в экипажах кораблей всех флотов. Но особенно вытупило данный социальный фактор проявился в ситуации раздела Черноморского флота в 1992—1997 годах и дальнейшего функционирования этого флота при базировании на зарубежной территории города русской славы Севастополя. Поэтому сравнение имеемых данных по Черноморскому и Северному флотам может быть показано как проведение своего рода естественного эксперимента (квазиэксперимента). При этом полученные результаты позволят значительно расширить представления о содержании межгрупповых адаптационных процессах на кораблях ВМФ.

Межгрупповая адаптация (МГА) представляет собой процесс оптимизации взаимодействия групп друг к другу. МГА характеризуется соответствующими субкультурами групп, основу которых составляют мотива-

ционные, когнитивные, эмоциональные, поведенческие и интегральные компоненты групповой психологии. Главная проблема межгрупповой адаптации на кораблях флота есть проблема существования прерывистого непрерывного приспособительного процесса в экипаже групп друг к другу в изменяющихся условиях жизнедеятельности не зависимо от его осознанности на любых уровнях военного управления. Следует подчеркнуть, что этот вопрос в социальной и военной психологии обозначался через «запятую», в общем, решался точно, по мере накопления межгрупповых противоречий. Сформулированная и эмпирически обоснованная концепция может стать ресурсом в решении широкого спектра управленческих проблем возрождающегося флота России.

Для измерения показателей МГА нами был использован апробированный диагностический комплекс, существенно дополненный контент-анализом документальных источников, воспоминаний участников событий, имеемых результатов плановых диагностических обследований проведенных как лично автором, так и флотскими психологами. Сильными позициями в осуществлении данного квазиэксперимента являются: значительная выборка обследованных военнослужащих (более 3000 человек), лангитюдность исследования, разнообразие и обоснованность применяемых диагностических методик. Недостатками могут быть признаны: профессиональный уровень психологов, проводивших опросы, их слабая подготовленность на этапе обработки данных; выверенная дозированность результатов

массовых опросов по диагностике морально-психологического состояния (МПС) кораблей, соединений докладываемых в штабы флотов. Не смотря на это, применение математико—статистического аппарата более высокого уровня, чем тот, который используется сегодня пока в ВМФ России, позволило нам преодолеть указанные недостатки, выявить тенденции МГА на кораблях, возникающие под воздействием внешних социальных факторов. Экспериментальную выборку составили 18 экипажей кораблей ЧФ и 18 экипажей кораблей СФ. Сравнительный анализ факторных структур МПС экипажей кораблей этих флотов дал возможность сделать следующие заключения.

Во-первых, наиболее значимым фактором, влияющим на МПС военнослужащих, является «традиционный фактор МПС — сочетание удовлетворенности заботой государства с отсутствием конфликтов между офицерами и подчиненными». Вместе с тем данный фактор имеет значительно меньший вес в условиях воздействия специфических социально-политических условий ЧФ — 46 % против 60 % на СФ, что предполагает необходимость изменения социально-психологического воздействия на личный состав. При этом можно не вносить существенные коррективы в организаторскую и воспитательную работу, связанные с учетом факторов «уровень понимания военной опасности» и «удовлетворенность отношениями в воинском коллективе». Они остаются традиционными для ВМФ вне зависимости от места дислокации кораблей и частей флота.

Во-вторых, выявлены существенные различия по фактору «наличие конфликтов среди военнослужащих различных категорий в сочетании с уверенностью в своих сослуживцах в боевой обстановке». При этом в самом названии фактора содержится конструктивное противоречие, отра-

жающее по сути происходящие в воинских коллективах межгрупповые адаптационные процессы. Оно обозначено как тенденция к усилению негативных проявлений межгрупповой адаптации (увеличение межгрупповой конфликтности), так и объединяющий момент — основной вид совместной деятельности — воинская деятельность в боевой обстановке. Данный фактор необходим для управления экипажами кораблей и подразделений. В нем соединены желание военнослужащих выполнять свое прямое предназначение и необходимость со стороны командования организации наиболее полной реализации выявленного потенциала.

В-третьих, в структуре МПС военнослужащих по контракту присутствует фактор «негативная значимость понятий воинской чести и достоинства». Этот фактор может быть проинтерпретирован во многом, как защитная реакция офицеров и мичманов. Прежде всего, на неудовлетворенность реализацией своих ожиданий по поводу воинской службы («вечные» социальные вопросы, неуверенность в завтрашнем дне, не всегда четко формулируемая и реализуемая военно-морская политика государства и др.). Кроме того, на интенсивное влияние со стороны руководителей всех уровней, действующих по традиционно сложившейся в ВМФ системе психолого-педагогического воздействия. Наличие данного фактора косвенно вызывает озабоченность на флотах (см., например, Смуглин С., 2004). Но, как правило, открыто он не обсуждается, из-за определенного противоречия с концепцией воспитательной работы в ВС РФ, основанной на выше приведенных понятиях. По сути, наличие фактора косвенно показывает на недостаточно высокую результативность такой работы. Следует отметить и другую тенденцию. Корреляционный анализ результатов оценки МПС кораблей флотов показал на обратную зависимость уровня про-

30 лет БДК «Оленегорский горняк» Северного флота



- В районе учений
- Командир корабля капитан 2 ранга Ю. Давитян награждает лучших матросов
- Командир штурманской боевой части старший лейтенант А. Жарков и командир отделения рулевых старшина 2 статьи Г. Алексеев ведут навигационную прокладку
- Командир ракетно-артиллерийской боевой части старший лейтенант В. Севидов, матрос И. Галиев и старшина 1 статьи Е. Мальчиков на боевом посту



- Огонь по воздушному противнику
- Заместитель командира корабля по воспитательной работе капитан 3 ранга С. Савченко беседует с личным составом

Фото Ю. Пахомова

Лучший ракетный катер Балтийского флота



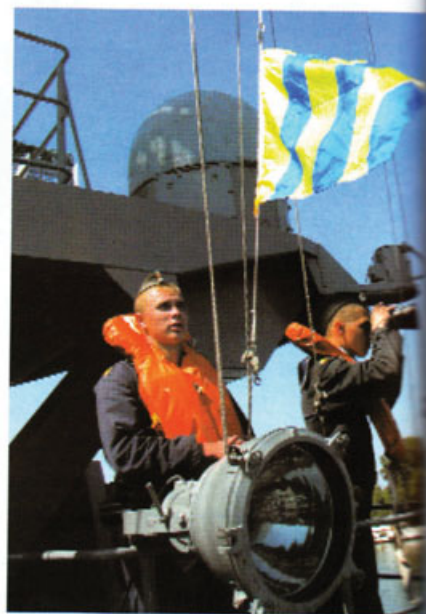
- Командир корабля гвардии капитан-лейтенант А.Поляков

- И снова в море

- Сигнальщики гвардии матросы В.Николаев и Д.Кошелев

- На выполнение боевой задачи

- Командир БЧ-5 гвардии капитан-лейтенант В.Салихов в боевом посту



- Помощник командира корабля командир БЧ-2 гвардии старший лейтенант В.Собачинский и командир отделения гвардии митрос Б.Мухамедов управляют ракетной стрельбой.

- Ракетный залп.

- Старший офицер по общественно-государственной подготовке и информированию капитан 3 ранга А.Федоров беседует с личным составом

Фото Ю.Пахомова



На охране военных объектов Черноморского флота



- Рота почетного караула
- Командир роты охраны и обслуживания ЧФ майор Э.Заремба
- Заместитель командира роты по воспитательной работе лейтенант Е.Кузнецов проверяет оружие
- На физической подготовке
- Показательные выступления по рукопашному бою
- Проверка документов
- Командир взвода роты охраны старший прапорщик В.Репчик на тренировке с личным составом

Фото А.Григорьева и В.Погорелова



фессионализма и показателей патриотизма (индикаторы — гордость за причастность к делу защиты Отечества, значимость понятий воинской чести и достоинства, готовность к самопожертвованию во имя Родины). Выявлена тенденция, не только безусловного превалирования понятий профессионализма в системе ценностей у офицеров и мичманов над понятиями патриотизма, воинского долга, служения, но и целенаправленное прикрытие некоторыми представителями этих групп военнослужащих своего низкого профессионального уровня.

Полученный результат не так однозначен, как может быть представлен в простых и четких словосочетаниях «профессионал-патриот» или «патриот-профессионал». Так как последние скорее нормативные понятия, вытекающие из общего понимания предназначения ВМФ. В то же время под воздействием внешних социальных факторов рассматриваемой ситуации именно одни группы профессионалов остались, преданы России, а другие — присягнули своему новому отечеству, при этом, не всегда соблюдая честь и достоинство профессионального военного моряка.

В целях исследования была произведена стандартизация показателей МГА. Результаты динамики изучаемого процесса в 1992—2003 гг. представлены на рисунке. Этапы сравнения выбраны исходя из исторически сложившихся и номинально оформленных периодов в развитии ЧФ России. Приведенные данные наглядно показывают на существующее различие в динамиках межгрупповой адаптации на кораблях ЧФ и СФ. Прежде всего, следует отметить стабильность показателей межгрупповой адаптации экипажей кораблей СФ. Различия в результатах совместной деятельности в большей степени связаны с сокращением корабельного состава флотов, снижением напряженности боевой подготов-

ки, несения боевой службы и т. д. Показатели адаптационного, мотивационного потенциалов в среднем по СФ, соответствие субкультуры групп военно-организационной культуре экипажей кораблей остаются статистически неизменными. Профессиональная приверженность — линейно снижается.

Любая попытка рассматривать какие-либо процессы в организации технологические, социальные или психологические — изолированно, в отрыве друг от друга приводит к ошибкам, увеличивает риск, ведет к непредсказуемым последствиям. Улучшение любого элемента, совершенствование любого процесса в организации за счет взаимодействия и принципа целостности неминуемо приводят к изменениям других процессов и элементов, неминуемо вызывают ответ и последствия (Иванов М. А., Шустерман Д. М., 2000). Анализ управленческих достижений и промахов, основанный на изучении мемуаров, выступлений и статей командующих ЧФ того времени И. Касатонова, Э. Балтина, В. Кравченко, В. Комоедова, В. Масорина, воспоминаний ГК ВМФ В. Чернавина; Интернет-ресурсов украинских СМИ, официальных и националистических; исследования, проведенные автором в 1992—1997 гг., позволили дать более полную интерпретацию полученных данных.

Адаптационный потенциал групп экипажей кораблей ЧФ изменялся линейно от низкого значения в 1992—1993 гг. к более высокому значению в 1998—2003 гг. Под адаптационным потенциалом группы подразумевается средний групповой показатель личностного адаптационного потенциала (ЛАП) членов групп. Из всего спектра характеристик ЛАП ключевым и длительное время наблюдавшимся в ВМФ является нервно-психическая устойчивость военных моряков. При условии примерно равноценного по своим пси-

хологическим характеристикам состава флотов, выявлено колебание данного показателя на кораблях ЧФ. Особенно низкие показатели имели место в 1992—1993 гг. Следует отметить, что на тот период психологическая служба ЧФ делала первые шаги в своем становлении. Предложить что-либо конструктивное она не могла объективно. Хотя имеемые уже тогда данные по нервно-психической устойчивости могли дать материал для прогноза возможного девиантного поведения в сложной социально-политической ситуации отдельных категорий военнослужащих. Но не было ни авторитета профессионала у руководителей службы, ни понимания вопроса у командования флота. Хотя именно групповой адаптационный потенциал позволяет определить успешность адаптации, возможность сохранения здоровья и профессиональной работоспособности при возрастании интенсивности воздействия психогенных факторов.

Мотивационный потенциал групп в изучаемые периоды развития ЧФ изменялся линейно с возрастанием показателей в зависимости от снижения неопределенности внешних социальных факторов МГА, а вот *профессиональная приверженность групп* снизилась ко второму периоду и стабилизировалась на критически низком уровне. В данном случае основными субъектами МГА являются командование кораблей и группы офицеров, мичманов, старшин-контрактников. Осознание офицерами и мичманами своих новых целей и интересов в ходе реформирования флота требует коррекции целей командования корабля, приводит к изменению организации воинской службы. Изменения в этой области на флоте еще только начинаются, так как во многих случаях интересы военнослужащих по контракту полностью не осознаются, отсутствует механизм их учета и реализации.

Для изучения динамики мотива-

ционного потенциала офицеров и мичманов кораблей ЧФ был проведен специальный экспертный опрос (использована техника репертуарных решеток Дж. Келли). В качестве экспертов выступили 22 офицера и 18 мичманов, служивших в 1992—2003 гг. на ЧФ, лично знакомых автору, что значительно повысило надежность полученных данных. Полученные данные показывают на отсутствие конфликта мотивов между офицерами и мичманами кораблей в наиболее сложные периоды структурных преобразований на ЧФ 1992—1997 гг. Управляемость корабельным составом была достаточно высокой. А вот место психологической службе флота фактически определялось в основном в безусловно важной, но реально единственной, зоне индивидуальной работы по профилактике суицидов и самовольного оставления воинских частей военнослужащими по призыву. Вопрос об управлении социально-психологическими процессами в экипажах кораблей не ставился, а только обозначался как возможная перспектива профессиональной компетенции флотских психологов. Вместе с тем полученные результаты показывают, что представления флотских офицеров и мичманов о структуре и динамике мотивации военнослужащих по призыву является устойчивым групповым стереотипом. Выявленный стереотип указывает на шаблонность межгрупповых взаимодействий с подчиненными, погруженность в решение своих личных и в лучшем случае групповых задач. Именно стереотипы межгруппового взаимодействия и были использованы деструктивными силами для попытки перевода объективно имеющегося мотивационного противоречия между военнослужащими по контракту и военнослужащими по призыву, в плоскость межнациональных межэтнических отношений.

Рассматривая содержательную сторону динамики мотивационного потенциала, следует отметить сле-

дующее.

Во-первых, структура мотивации у военнослужащих по призыву более простая и значительно отличается от структур мотивации офицеров и мичманов. Преобладающим являются мотивы признания в воинском коллективе, зависящие от четкости организации корабельной службы, взаимоотношений, интереса к выполнению своих обязанностей. Не выражены мотивы взаимодействия с другими группами вне корабля и творчества.

Во-вторых, выявлено сходство мотивационных структур у офицеров и мичманов ЧФ. У этих групп преобладают мотивы материального обеспечения, власти над другими, взаимоотношений и признания. На низком уровне для профессионалов находятся мотивы самосовершенствования и профессионального роста. Следует подчеркнуть более четкую структурную выраженность мотивационного потенциала у мичманов по сравнению с офицерами. Таким образом, на ЧФ произошло смешивание групповой идентичности офицеров, начала размываться традиционная система мотивационной структуры, определяющая отношение офицера к воинской службе.

Рассмотрим динамику показателя МГА *соответствие субкультуры (СК) групп военно-организационной культуре (ВОК) экипажа корабля* в ходе воздействия внешних социальных факторов. В первом периоде изучаемого процесса произошло резкое снижение данного показателя. Затем некоторая стабилизация и дальнейшая стагнация. Причины кроются в содержании ВОК. Складываясь как сложный конгломерат личного и совместного опыта, ВОК представлена в совместных ценностях, она проявляется в мифах, ритуалах, установках, правилах взаимодействия и принятия решения и оказывает влияние на все компоненты деятельности организации. По оцен-

кам экспертов в 1992—1993 гг. на кораблях ЧФ произошло смещение ВОК всех категорий военнослужащих от существующей к желательной, при этом значимо отличающейся от ВОК командования кораблей. Следует подчеркнуть, что ВОК экипажей кораблей ЧФ к 1992—1993 гг. уже начала незаметно изменяться. В этот период произошло своего рода накопление изменений, внешние социальные факторы резонировали, произвели скачок в содержании ВОК, который мог быть принят за кумулятивный эффект данных факторов. По нашему мнению, он явился продолжением демократических изменений в России. На третьем этапе после стабилизации социально-политической неопределенности с флотом, возвращением кораблей к своему прямому назначению, а не аргумента в политическом противостоянии, произошел откат существующей ВОК к традиционной, исторически сложившейся флотской культуре. Проблема лишь в том, насколько она способна выполнять свою функцию в новых условиях, возникших в связи с произошедшими внешними изменениями.

До 1992 г. экипажи кораблей ВМФ представляли собой организации с культурой, имеющей жесткие, равнозначные ценности, что характерно для закрытых организаций, которые могут существовать только в условиях стабильности. После 1992 г. экипажи кораблей внешними социальными факторами были поставлены в условия функционирования открытых организаций, находящихся в постоянном контакте со средой. Материальные трудности стали решаться вне корабля. Шефские связи, вплоть до переименования кораблей в названия фирм, оплата выхода кораблей в море не из бюджета МО РФ, а из средств, например, правительства Москвы, получение ежемесячного денежного содержания офицеров и мичманов не в Севастополе, по месту службы, а в Москве один раз в 3—4 месяца и другие метамор-

фозы выживания сделали военно-морскую организацию более открытой.

Но в основе ВОК лежат ценности. При анализе ценностей существенно не только то, как они выстроены, как они соотносятся друг с другом, но и то, как представлена в них объективная реальность. Организация, культура которой неадекватна средовой культуре, но открытая, взаимодействующая со средой, признающая среду, как реальность и способная развиваться, может использовать это противоречие, эту маргинальность для собственного развития как ресурс. Своего рода мотивационный резонатор возник среди групп военных моряков в период 1992—1997 г. на ЧФ. С учетом того, что изучаемые мотивы являются не только средством, целью, но и смыслом воинской службы. Командование большинства кораблей сумело использовать, скорее интуитивно, чем целенаправленно новую сложившуюся систему ценностей, которая оказалась тождественной и адекватной средовым воздействиям. В любой организации культура не однородна — существуют субкультуры, существуют маргиналы, люди не полностью интегрированные в культуру. Так среди черноморцев офицеров и мичманов всегда было стремление использовать географическое положение места базирования для улучшения своего материального положения, на СФ это компенсировалось высоким денежным содержанием. Ситуация изменилась, денежное содержание не стало выполнять в полной мере свою мотивирующую роль. Но маргинальный опыт остался, он положительно лег на предлагаемую систему ценностей. В 78 % экипажей кораблей такой опыт не подавлялся, военно-морская организация не стала бороться с этими культурными различиями, их использовали как ресурс. Но оказалось, что управлять в новых условиях значительно сложнее, чем ранее. Командиры не имеют знаний и опыта организационных

изменений, основанных на управлении ВОК. «Интуиция и здравый смысл» — формула И. В. Касатонova (2004) продолжает действовать.

Таким образом, межгрупповой адаптационный процесс в экипажах кораблей может быть вызван преимущественно внешними социальными факторами. Тогда его динамика будет представлять следующую последовательность социально-психологических явлений. На первом этапе возникает напряженность между группами с различным статусом. На втором этапе происходит возвращение групп к неустойчивому состоянию гомеостазиса. На третьем этапе развития ситуации требуются решительные действия управления более высокого уровня, так как внешние деструктивные силы будут стремиться перемещать существующее межгрупповое напряжение из областей социально-психологический и военно-профессиональной в области этнических, социальных, религиозных и др. межгрупповых отношений. Процесс межгрупповой адаптации, преимущественно находящийся под воздействием внешних социальных факторов может быть использован как в конструктивных, так и деструктивных целях. Психологическими механизмами межгрупповой адаптации в экипаже корабля, находящегося под воздействием внешних социальных факторов, являются расход пополнение адаптационного и мотивационного потенциалов групп. В каждой группе экипажа корабля всегда существует слой — носитель маргинальной субкультуры, являющийся ресурсом в ситуации высокой неопределенности. Знание выявленных закономерностей дает возможность оптимально использовать психологическую энергию межгрупповых взаимодействий для управления экипажем корабля.

Капитан 1 ранга А. БУЛГАКОВ

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

ГИДРОГРАФИЧЕСКИЕ СУДА «ВАЙГАЧ» НА СЛУЖБЕ РОССИИ

По заказу Военно-морского флота Нижегородским конструкторским бюро «Вымпел» было спроектировано и построено ЗАО «Рыбинский судостроительный завод» (г. Рыбинск) головное малое гидрографическое судно (мгс) проекта 19910. Приказом Главнокомандующего Военно-морским флотом ему присвоено наименование «Вайгач».

Первое гидрографическое судно с таким названием, было построено в Петербурге на Невском судостроительном заводе в 1909 г. для производства работ в Северном Ледовитом океане. «Вайгач» находился в строю до 1924 г.

В 1910—1915 гг. это судно выполняло гидрографические работы в водах Тихого и Северного Ледовитого океанов. В 1913 г. экспедиция под командованием Б. Вилькицкого в составе двух гидрографических судов «Вайгач» и «Таймыр» открыла земли к северу от таймырского берега в составе нескольких островов. Впоследствии архипелаг был назван Северная Земля.

Второе гидрографическое судно, носившее имя «Вайгач», было построено в Польской Народной Республике в 1965 г. и до 1996 г. выполняло работы в составе Гидрографической службы Тихоокеанского флота.

Третье гидрографическое судно с именем «Вайгач» было торжественно спущено на воду 29 августа 2006 г. в городе Рыбинске. Судно данного класса предназначено для выполнения гидрографических работ, обслуживания плавучих средств навигационного оборудования, доставки личного состава, ремонтных бригад, топлива, продовольствия и других грузов на островные и расположенные на необорудованном побережье маяки.

Малое гидрографическое судно «Вайгач» является однопалубным теплоходом с дизель-электрической силовой установкой, удлиненным баком, носовым расположением надстройки и жилых помещений, с машинным отделением в средней части. Рабочая палуба судна расположена в кормовой части и имеет грузовой трюм объемом 213 м³. Пять поперечных водонепроницаемых переборок разделяют судно на 6 отсеков.

На судне установлено современное навигационное оборудование, позволяющее осуществлять заблаговременное планирование маршрута движения судна

в ручном или автоматическом (с использованием авторулевого) режиме, с выходом в заданную точку. Вся необходимая навигационная информация, включая информацию от РЛС, на фоне электронной карты выводится на монитор.

Гидрографическое вооружение судна представлено в виде современного одноканального эхолота, гидрографического профилографа, бортового комплекса сбора и обработки навигационной и гидрографической информации, а также зондами для измерения параметров водной среды.

Судно имеет ледовые усиления, позволяющие осуществлять плавание в мелкобитом разреженном льду неарктических морей.

Для предотвращения загрязнения окружающей среды конструкция корпуса, механизмов, оборудования и систем выполнены с учетом требований международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов «МАРПОЛ-73/78».

Для доставки грузов на необорудованное побережье на судне находится самоходный плашкоут грузоподъемностью 7, 3 т со скоростью хода 5, 8 уз. Грузовые операции осуществляются с использованием двухгакового электрогидравлического крана грузоподъемностью 12 т.

Главная энергетическая установка судна — дизель-электрическая с двумя главными электродвигателями, двумя винто-рулевыми колонками с винтами фиксированного шага и единой электростанцией. В носовой части судна имеется подруливающее устройство. Винто-рулевые колонки обеспечивают раздельное вращение вокруг своей оси на 360°.

Значимость этого события в жизни Гидрографической службы Военно-морского флота неопределима. Поступление современных технически вооруженных гидрографических судов открывает новую эру в развитии гидрографического флота.

Несмотря на значительное сокращение интенсивности плавания кораблей и судов ВМФ, главной особенностью Гидрографической службы ВМФ является обеспечение безопасного в навигационно-гидрографическом отношении плавания военного, транспортного, научного и промыслового флотов, в том числе и иностранных государств, в водах, находящихся исключительно под юрисдикцией России, за исключением трасс Северного

морского пути. Указанные задачи возложены на Министерство обороны Российской Федерации (Гидрографическую службу ВМФ).

Гидрографические суда и катера ежегодно обеспечивают поддержание в рабочем состоянии от Калининграда до Камчатки более 5200 единиц плавучих и береговых средств навигационного оборудования, а также завоз более 15500 т различных грузов, главным образом на необорудованное побережье.

В последние годы объем гидрографических работ значительно увеличился. При этом необходимо отметить, что основная часть гидрографических судов и катеров, находящихся в эксплуатации в составе ГС ВМФ, построена в 70—80 гг. и к настоящему времени устарела.

В последнее время наметилась положительная тенденция по переоснащению гидрографического флота современными судами и катерами. Наряду с постройкой головного малого гидрографического судна проекта 19910, в следующем году планируется сдача Военно-морскому флоту головного большого гидрографического катера проекта 19920. Закладка первого серийного судна проекта 19910 на судостроительных предприятиях Дальнего Востока запланирована в IV квартале 2006г. малого гидрографического и большого гидрографического катера, указанных выше проектов.

Потребность ГС ВМФ в современных судах и катерах составляет: морских гидрографических судов — 44 ед., гидрографических катеров — 81 ед.

Указанные проекты морских гидрографических судов и катеров способны более эффективно и с наименьшими затратами решать возложенные на них задачи по навигационно-гидрографическому обеспечению (НГО) морских путей в зонах ответственности

Однако, при реорганизации органов управления Минтранса России и совершенствования управления морскими торговыми и специализированными портами Российской Федерации, проводимой в рамках административной реформы, наметилась тенденция игнорирования требований законодательных актов со стороны Минтранса России и его структурных подразделений.

Так, например, при строительстве



Гидрографическое судно «Вайгач» на стапеле ЗАО Рыбинский судостроительный завод

новых и реконструкции действующих портов в зоне ответственности Минобороны России, вводимые в действия средства навигационного оборудования (СНО) не передаются на баланс в соответствующие структурные подразделения Минобороны России (подразделения Гидрографической службы ВМФ). Это обстоятельство в дальнейшем исключает возможность надежного технического обслуживания и поддержания СНО в рабочем состоянии, что существенно снижает качество НГО мореплавания в зоне ответственности Минобороны России и создает предпосылки к морским навигационным авариям и происшествиям. Более того, такой подход приводит к нерациональному расходованию бюджетных средств государства. Так на проектирование и строительство гидрографического судна «Вайгач» государство затратило несколько сотен миллионов рублей. Судно способно выполнять лоцмейстерские задачи и гидрографические исследования, т. е. комплексно решать задачи НГО мореплавания, как ВМФ, так и гражданского флота. Другой подход определяет необходимость постройки аналогичных судов для нескольких федеральных органов исполнительной власти (например, Минтранса России) для решения одних и тех же задач.

Ввод в состав ВМФ малого гидрографического судна «Вайгач» положит начало не только замене устаревших гидрографических судов и катеров современными, но и будет способствовать укреплению неразрывности системы навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности в Российской Федерации.

Контр-адмирал С. КОЗЛОВ

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

ВОЕННО-СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА В АРКТИКЕ

ИСТОЧНИКИ УГРОЗ ИНТЕРЕСАМ РОССИИ В АРКТИКЕ И ОСНОВНЫЕ
НАПРАВЛЕНИЯ ПРИЛОЖЕНИЯ УСИЛИЙ В ЭТОМ РЕГИОНЕ ДЛЯ ВМФ И
ДРУГИХ ВИДОВ ВС РФ

Часть II

Предисловие

Ныне Арктический океанский ТВД в структуре операционных зон флотов ВМФ ВС РФ объективно занимает главенствующее положение. В Западной Арктике, охватывающей Северо-Европейский арктический бассейн, Карское море и примыкающий сектор Центральной зоны Арктики, базируется и действует Северный флот ВМФ; Восточная Арктика и примыкающее к ней Берингово море образуют важную полярную часть операционной зоны ТОФ ВМФ. Наши «арктические оппоненты» — партнеры (США, Норвегия, Канада, Дания-Гренландия, др. страны Арктического Совета) имеют здесь значительные передовые группировки ВС (ВМС) и развитую оборонную инфраструктуру.

Доминируют в Арктике ВС (ВМС) США. Арктический ОТВД, отдельные его части, районы и сектора контролируют следующие командования ВС (ВМС) США: Европейское ОК, штаб в Монсе, Тихоокеанское ОК, штаб в Перл-Харбор, Североамериканское ОК, штаб на АвБ Питерсон, а также Стратегическое ОК ВС, штаб на АвБ Оффут.

В сложившейся международной правовой системе суверенных владений приарктических государств Российский арктический сектор занимает ключевое положение. В его пределах находится 41 % акватории Арктики и около 9,46 млн. км² ее площади, 25—30 % мировых запасов нефти. В целом арктические шельфовые запасы углеводородов в нашем секторе оцениваются в 9 трлн. долл. Ждут открытий и оценок многие другие минеральные виды, находящиеся в арктических акваториях и на территориях.

Следует особо указать, что восемь субъектов РФ (Мурманская и Архангельская обл., Ненецкий АО, Республика Карелия, Таймырский АО, Ямало-Ненецкий АО, Республика Саха (Якутия), Чукотский АО) являются арктическими, их социально-экономическая и оборонная жизнедеятельность, инфраструктура, особенно транспортная, опираются на разветвленную сеть трасс Севморпути, речных пароходов, портов и терминалов, ВМБ и ПБ, аэродромов и взлетно-посадочных площадок, телекоммуникационных, радиос-

вязных, локационных и навигационных систем.

Военно-стратегическая характеристика зарубежных арктических стран.

Американскую Арктику представляет 49-й штат США — Аляска, самый большой (1519 тыс. км²), экономически весьма значимый, к тому же являющийся северо-западным форпостом страны. Только в Восточной Арктике США и Россия имеют совместную большой протяженности морскую границу, проходящую в Чукотском и Беринговом морях. (См. схему 1). Пояснения к схеме: Пояснения. Нефтегазовая промышленность — ведущая отрасль штата, обусловила создание сети НПЗ, портов и терминалов в Прадхо-Бей, Барроу, Пойнт-Лей, Ном, Уэвок, Уналокмит, Маршалл, Бетел, Аниак, Сьюаре, Анкоридж, Кенай, Порт-Моллер, Кадьяк, Джуно, Ситка, а также объектов и других видов транспортных и коммуникационных структур. Во всех инфраструктурах преобладает оборонная составляющая.

Большая часть действующих военных объектов расположена в зоне административных центров, городов и населенных пунктов, имеющих устойчивые транспортные и коммуникационные связи. Это Анкоридж, Фэрбанкс, Мак-Кинтри, Мак-Прат, Серкл, Сулкана, Танача, Бакленд, Форт-Юкон, Уайзмен, Кактовик, Кадьяк, Адах, Датч-Харбор.

Среди оборонных объектов КП, центры, штабы, узлы связи региональных командований ВС, ВМС, ВВС, СВ; ПБ, аэродромы ВМС и ВВС, посты и центры управления и наведения ЗРК, шахтные ПУ, РЛС подвижные и на плавсредствах, береговые гидроакустические комплексы (БГАС системы СОСУС), части РР и РТР, РНС.

Не случайно в этом регионе, особенно начиная с 1990 г., эпизодически возникают конфликтные ситуации из-за принадлежности акваторий, островов и, как следствие, из-за нарушений морской госграницы, согласованных положений эксплуатации биоресурсов, нанесения экологического ущерба среде. Экспансионистская деятельность США в регионе



Инфраструктура ВС (ВМС) на территории и в акватории штата Аляска

затрагивает интересы не только Чукотского АО, но и Камчатской и Магаданской областей, Приморского и Хабаровского краев.

Роль Аляски в американской экономике резко возросла после открытия и освоения газонефтеносного месторождения Прадхо на севере Аляскинского нефтегазоносного бассейна и выявления огромных сырьевых ресурсов континентально-арктического шельфа, в том числе и в российской части акваторий Берингова и Чукотского морей. Примечательно, что в ноябре 2005 г. сенат США отменил запрет (действовал 44 года) на разработку нефтяных месторождений в Арктическом национальном заповеднике на Аляске. Таким образом Аляска превращается в основной район в энергетической комплексной программе США. Эксперты указывают, что национальные компании уже приступили к активной геологоразведке на территории и в акватории Аляски площадью 1,5 тыс. кв. км.

Оборонная, в основном военно-морская составляющая в арктическом комплексе США доминирует над другими направлениями «национального арктического прорыва». На Аляске действуют или находятся в боеготовности более 25 во-

енных объектов, относящихся к системам государственного оперативного управления страной, министерства обороны, ПРО/ПВО арктической зоны и Тихоокеанского ТВД, мониторинга надводной обстановки и контроля подводной среды в прилежащих акваториях, гидрометеослужбы. Важно: объекты на Аляске являются составной частью указанных союзнических и межгосударственных объединенных систем. Объекты интегрированных систем размещены также в Канаде (около 20), в Исландии (не менее 18), в Норвегии (более 12), в Гренландии (несколько единиц), в Японии (25—30 ед.), РК (до 20 ед.). В частности, Объединенная американо-канадская система воздушно-космической обороны Северной Америки с арктического направления (включает более 50 частей и подразделений) контролирует сектор с дугой протяженностью до 9 тыс. км (по параллели 70° с. ш.). Воздушно-космическое пространство Северного полушария контролируют загоризонтные РЛС, развернутые на Аляске, в Гренландии и Великобритании, на восточном и западном побережьях Северной Америки, обеспечивая обнаружение пусков БР, ядерных взрывов, определение траекторий ИСЗ. В данную аркти-

ческую систему интегрированы авиационные подсистемы обнаружения и управления АВАКС (созданы на базе самолетов Е-3 типа «Боинг-707»), оснащенные средствами контроля обстановки в воздушной и надводной средах, а также наведения истребителей-перехватчиков на обнаруженные цели. Самолеты Е-3 постоянно осваивают АвБ на Аляске, Алеутских островах, в Гренландии (Туле, Сенд्रे-Стромфьорд), Исландии (Кефлавик), Канаде.

Созданная в 80-е гг. XX в. система оперативного управления ВМС США NCCS (Navy Command and Control System) в последние 15 лет реконструирована, обновлена ее электронно-аналитическая автоматизированная аппаратура. Большая часть комплексов системы (из-за прекращения деятельности ВМФ РФ в океанских зонах), очевидно, законсервирована. Однако районы возможного боевого патрулирования РПКСН ВМФ ВС РФ по-прежнему контролируют БГАС системы подводной разведки и наблюдения SOSUS (Sound Surveillance Underwater System). Действующие береговые посты БГАС системы, судя по сообщениям СМИ, расположены на Алеутских островах (контролируют прилежащую к Камчатке акваторию), в Северной Норвегии (контролируют рубеж м. Нордкап — о. Медвежий и северную часть Норвежского моря), в Кефлавике (законсервирована, способна контролировать акватории к северу и югу от исландско-фарерского рубежа). Предполагается действие БГАС в некоторых проливах Канадского архипелага (Ланкастер, Мак-Клур, Нэрс). Дополняют БГАС корабли ГАР типа «Сталворт» Т-AGOS (в составе флотов 4 ед.).

Между тем на ТВД доминирует маневренный компонент океанской системы разведки и наблюдения ВМС США, который объединяет базовую патрульную авиацию (БПА), атомные ПЛ, надводные корабли классов ЭМ и ФР. Самолеты БПА на постоянной основе или периодически используют АвБ или аэродромы на Аляске (Анкоридж), Алеутских островах (Адах), в Северной Норвегии (Аннея, Буде, Лонгьер, арх. Шпицберген), в Исландии (Кефлавик), в Канаде (Галифакс, Арджентия). В Арктике наибольшую опасность для РПКСН ВМФ РФ представляют ударные атомные ПЛ (в составе флотов 54 ед. («Вирджиния» SSN774, «Лос-Анджелес» SSN688, 50 ед., «Сивулф» SSN21, 3 ед.), ПЛАРК типа «Огайо» SSGN (4 ед.).

Типовой курс подготовки атомных ПЛ непременно содержит их участие в арктических оперативно-тактических учениях категории «ICEX», трансарктические пе-

реходы, обеспечение работы ледовых станций, проведение прикладных исследовательских мероприятий в интересах национальных ВМС и ОВМС НАТО.

В военной и морской инфраструктуре шт. Аляска важное место занимает развертывание и отработка основных компонентов системы ПРО/ПВО Тихоокеанского ТВД, а также мероприятия по подготовке формирований Североамериканского ОК ВС США к действиям в прибрежных зонах.

В течение последних 5 лет на Аляске проходят полигонные испытания в фактических пунктах развертывания базовые компоненты системы ПРО/ПВО. В планах на 2007—2008 гг. — «создание окончательных контуров системы». Ее цель — нейтрализация угрозы ударов в «Западной полусфере» со стороны ВС КНДР, КНР и, очевидно, ТОФ РФ. Уже действуют командный центр в Колорадо-Спринг (шт. Колорадо), базы ВС Форт-Грили (9 шахт для ракет ПРО) и АвБ Ванденберг (Калифорния, 2 шахты). Проведены успешные испытания корабельных комплексов КР УРО и ЭМ УРО, оснащенных системой «Иджис» и ракетами «Стэн-дарт-3». К 2008 г. предусматривается ввести в строй плавучие платформы с РЛС типа «Кобра Дэй» вблизи о. Адак и о. Шемя (Алеутской гряды).

На 5—6 июня 2006 г. в шт. Аляска было запланировано учение оперативного уровня «Северный край-2006», в котором впервые предполагалось участие эскадрильи новейших истребителей F-22 «Рэптор» (16 ед.). Общая численность участников 5 тыс. чел., в т. ч. из частей МП и ССО.

Канадская Арктика — крупнейший после российского арктический регион. Площадь канадского Севера — около 6 млн. кв. км (для сравнения, площадь Гренландии, свободная ото льда, — 280 тыс.). Кстати, отдельные исследователи 90 % территории страны относят к Северо-Атлантическим районам. Канадский Север, как и аналогичный район РФ, географически не обособлен от метрополии (в отличие от Гренландии и Аляски). Природные ресурсы края внушительны и обусловили создание горнорудной промышленности, предприятий по добыче никеля, вольфрама, золота, серебра, железных руд, минерального сырья, переработки продуктов рек и прилежащих морских акваторий. Особое положение занимают углеводороды, месторождения которых обнаружены на Арктических островах, в морях Баффина и Бофорта, в дельте р. Макензи. Оценочно потенциал извлекаемых ресурсов составляет: нефти —

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

3,5—9,5 млрд. т, газа — 6,5—18, 5 трлн. м. Геологическая служба страны оценивает извлекаемые запасы из прибрежных месторождений в 3, 5 млрд. т.

Арктическая канадская транспортная система относится к категории комплексных. Ее важной составной частью, наряду с трубопроводами, железнодорожным и воздушными видами транспорта, являются речные и морские парокходства. Опосредованно о масштабах водного арктического транспорта можно судить по состоянию ледокольного флота, который организационно входит в БОХР. Всего в составе БОХР 17 ЛЕД, из них 8 мощностью 7—24 тыс. л.с. (5—17 мВт). Основные задачи ЛЕД: ледокольная проводка судов по арктическим трассам в летне-осенний период навигации и зимой по реке и в зал. Св. Лаврентия. Кроме того, две частные нефтяные компании имеют 6 ЛЕД мощностью 9, 5—22, 5 тыс. л.с. (7—17 мВт) для обслуживания работы буровых судов и вышек, осуществляющих геологоразведку, добычу нефти и газа.

Канада, в отличие от некоторых других арктических стран, проводит бескомпромиссную политику в отстаивании государственных интересов в национальном арктическом секторе. Уже в 1986 г. правительство Канады законодательно установило базисные линии в Арктическом архипелаге, положение 12-мильной зоны территориального моря, 100-мильной экологической зоны, 200-мильной рыбоохранной зоны, границы арктического сектора. Вместе с тем, военная деятельность Канады в Арктике, выполнение «оборонных мероприятий» осуществляется по единым стратегическим и оперативным планам с ВС (ВМС) США и НАТО.

Источники конфликтных ситуаций Канады, возникающих в отношениях с другими арктическими государствами

Канада-Дания (Гренландия). В последние годы ВС (ВМС) Канады систематически проводят учения в национальном арктическом секторе по защите биоресурсов, окружающей среды, охране госграницы и исключительной экономзоны. Так, в августе 2005 г. в учении участвовали органы оперативного управления и связи, руководители страны, ВС, СВ, ВВС, ВМС и БОХР. Район охватывал провинции Нунавут, Северные территории, Гудзонов и Девисов проливы. Цель учения — демонстрация силы и флага в национальном арктическом секторе. Фоном учения послужили «многолетние распри» между Канадой и Данией из-за необитаемого о. Ханс, местное название Туркупалук (3-километровая полоса об-

леденелых скал). Предполагается, что на шельфе острова расположено нефтегазовое месторождение.

Руководство Канады учитывает и долгосрочный стратегический фактор. В связи с ожидаемым глобальным потеплением, по мнению ученых, появится возможность превращения арктического Северо-Западного прохода из Атлантического в Тихий океан в эффективную судоходную трассу. В этом случае владение о. Ханс позволит контролировать «уникальный морской проход», равный по значимости российскому СМП. Ныне о. Ханс и прилегающая акватория находятся под контролем БОХР и ВМС Канады.

Канада-Россия. Правительство Канады оспаривает часть арктической акватории и океанического дна в районах поднятия Менделеева, котловины Амундсена, хребтов Ломоносова и Гаккеля. Характерно, что эти районы расположены в российском (советском) секторе Арктики и примыкают к Северному полюсу.

Канада-США. Район конфликтных ситуаций охватывает бассейн моря Бофорта, богатого природными ресурсами. Первопричина «территориальных трений», по мнению канадских аналитиков, кроется в «чрезмерной алчности бизнес-элиты США». Время от времени США демонстрируют зависимое положение Канады, предполагающее бесконтрольную для американцев эксплуатацию биоресурсов, проведение научных военноморских исследований, развертывание и использование объектов военной (морской) инфраструктуры в арктических провинциях.

Анализ публикаций СМИ показывает, что Канада стремится установить суверенитет над максимальным числом арктических районов с тем, чтобы в последующем сдавать их в аренду, контролировать судоходство, производственную и научную деятельность, предотвращать экономические катастрофы.

Норвежская Арктика включает Евро-Арктический бассейн (Норвежское море, части Гренландского и Баренцева морей) и приполярный сектор Центральной Арктики. Страна занимает северо-запад Скандинавского п-ва, арх. Шпицберген, о-ва Медвежий и Ян-Матен суммарной площадью 387 тыс. кв. км. (См. схему 2). На долю Норвегии приходится 2/3 незамерзающей акватории бассейна. Около 60 % госграницы (протяженность свыше 2500 км) проходит вдоль морского побережья, изрезанного множеством удобных для базирования фьордов с развитой транспортной и навигационной инфраструктурой. Население — 4, 3 млн. чел.

Около 70 % норвежцев проживает в населенных пунктах, расположенных в прибрежной полосе, по берегам фьордов и рек, связанных национальной водной коммуникацией «Индрелея». В Осло, столице, около 500 тыс., а в прилегающих к столице районах проживает 1/3 населения страны. Госстрой Королевства Норвегии — конституционная монархия, законодательный орган — парламент (стортинг). Норвегия обладает богатыми природными ресурсами: руды черных и цветных металлов, нерудные ископаемые — известняк, кварц, нефелин, оливин; алюминий (1-е место по производству в Западной Европе, 7-е — в мире). В экономике страны господствуют нефтегазовая отрасль, рыболовство, морской транспорт, судостроение и нефтегазовое морское оборудование мирового уровня.

Потенциал извлекаемых из месторождений Норвежского и Баренцева морей составляет: нефти — 5, 0—8, 5 млрд. т; газа — 6,5—18,5 трлн. куб. м. Специалисты считают, что ресурсы углеводородов в Баренцевом море могут составить 30 % от разведанных запасов национального континентального шельфа. Норвегия, так же как и Россия, — ведущий производитель и экспортер углеводородов в мире. Страна экспортирует 3 млн. баррелей нефти в сутки (более 90 % добычи), занимая 3-е место в мире после Саудовской Аравии и РФ. Добыча газа превышает 70 млрд. куб. м, не менее 95 % которого идет на экспорт (4-е место после РФ, Канады и Алжира). При этом в 2005 г. стоимость продажи углеводородов превысила 40 млрд. евро (44 % выручки от экспорта).

Действующая в Норвегии государственная (общенародная) система управления, контроля и регулирования топливно-энергетического комплекса признается весьма современной, надежной и перспективной. Ее ключевыми структурами являются: стортинг (определяет нефтегазовую политику); министерство нефти и энергетики (ведает проектами развития, отвечает за организацию и контроль над ходом геологоразведки и разработкой запасов углеводородов); Нефтяной директорат (выдает важные рекомендации, разрабатывает концепции, утверждает программы освоения месторождений, нормативные документы) работает совместно с государственной компанией «Статойл» и частично государственной (44 % акций) «Норск гидро». Всего же в нефтегазовом государственном норвежском секторе работает 30 компаний.

Пояснения к схеме 2: В оборонной структуре провинций Финмарк и Тромсе приоритет отдан разведкомплексам, станциям наблюдения за космосом, воздушной и надводной средами (РЛС), БГАС, БПА, РЗК. Военную разведку дополняет мониторинг средствами БОХР, коммерческих компаний. Комплексы и станции расположены (с востока на запад): в Киркинес, Вадсе, Варде, Берлевог, Тана, Тамвик, Нордкин, Нордкап, О. Серге, О. Фугле, о. Сонья, о. Анне, Лангелнес, Нью-Олесунн. ВМБ, ПБ, порты и терминалы: в Киркенес, Тана, Альта, Хаммерферст, Тромсе, Харстад, Нарвик, Буде, Лонгйир.

В 2003 г. в Северной Норвегии создан Центр слежения за НК и судами. 1.01.2004 г. вступил в силу Закон о территориальном море в 24 мили вдоль побережья, вокруг о. Медвежий и арх. Шпицберген (вместо 4 миль по Договору 1920 г.).

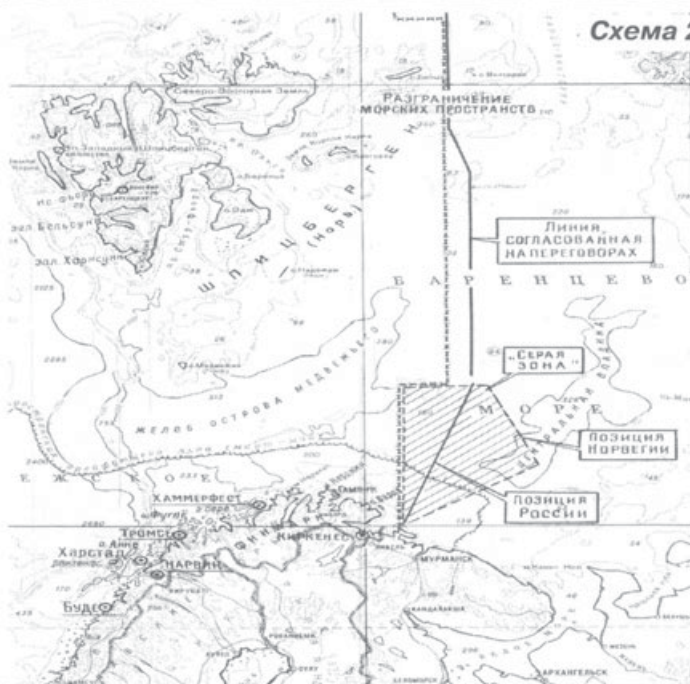
Делимитация "серой зоны" затрагивает безопасность СФ РФ, к тому же дно зоны содержит огромные запасы нефти и газа.

Страна входит в число лидеров мирового судоходства. Она контролирует до 10 % мирового флота: имеет более 1500 судов с суммарным дедвейтом свыше 54 млн. т, в т. ч. 460 танкеров (33 млн. т), нефтетанкеры (с дедвейтом до 350 тыс. т), газовозы (вместимостью 40—70 тыс. м³), балкеры и 40 предприятий судостроения (10 % мирового производства), 75 портов. В транспортный комплекс страны входят также железнодорожный транспорт (более 4 тыс. км) и автодороги (89 тыс. км).

В течение 60 лет межгосударственные отношения Норвегии и России (СССР), права национальных юридических и физических лиц стран в основном регламентируют документы, связанные с международно-правовым положением арх. Шпицберген (Свальбард).

Центральное место среди документов занимают Договор о Шпицбергене от 9 февраля 1920 г. между Норвегией, США, Данией, Францией, Италией, Японией, Нидерландами, Великобританией и Ирландией и Британскими территориями за морями и Швецией; Горный устав для арх. Шпицберген (1925 г.); Закон о Шпицбергене от 17.07.1925 г.

В управлении деятельностью на архипелаге участвуют губернатор и горный инспектор Шпицбергена, не менее 10 министерств и 12 департаментов правительства Норвегии, каждое из которых периодически вводит в действие для обязательного исполнения профильные



**Инфраструктура на территории и в акватории
Северной Норвегии**

предписания и постановления.

Приведем результаты экспресс-анализа. Международное правовое положение архипелага определяют 11 документов: деятельность ГТ «Арктикуголь» регламентируют 35 официально объявленных документов; охране окружающей среды посвящены более 20 законов и подзаконных актов.

Договор 1920 г. и связанные с ним Горный устав 1925 г., Закон о Шпицбергене 1925 г. являются основополагающими документами. Поэтому краткое изложение содержания прежде всего Договора представляется уместным. В преамбуле указана цель Договора, которую стремились достичь его подписанты: «...чтобы в этих местах имелся надлежащий режим, способный обеспечить их развитие и мирное использование». Стороны соглашались признать на условиях, предусмотренных Договором, «полный и абсолютный суверенитет Норвегии над архипелагом вместе со всеми островами, островками и скалами...» (ст. 1). Суда и граждане стран-подписантов «...будут допущены на одинаковых основаниях... к рыбной ловле и охоте на островах и в их терводах» (ст. 2). Норвегия имеет право принимать меры для «... сохранения и восстановления фауны и флоры... без каких-либо исключений, привилегий и льгот, прямых или косвенных в пользу какой-либо одной из стран-подписантов». Граждане стран «...должны иметь одина-

Схема 2 ковый свободный доступ для любой цели и задачи в воды, фьорды и порты, и право остановки в них...» (ст. 3). «Независимо от правил Норвегии относительно каботажного судопроходства... граждане, их суда и грузы не будут подлежать каким-либо сборам и ограничениям». «Норвегия обязуется не создавать и не допускать создания какой-либо морской базы на архипелаге и не строить никаких укреплений. .., которые никогда не должны быть использованы в военных целях» (ст. 9).

Содержательную часть Договора применительно к РФ дополняет резолюция стортинга от

15.11.1947 г., которая регламентирует деятельность ГТ «Арктикуголь», имеющего крупные земельные отводы, производственную, транспортную и социальную инфраструктуру, рассматривает как «реальное отражение особых экономических интересов СССР (РФ)» на архипелаге и в его терводах.

Послевоенная эпоха государственных отношений между СССР (РФ) и Норвегией, сменившая период совместной антифашистской борьбы советского народа и норвежцев в ходе Второй мировой войны, характеризуется многими обстоятельствами, омрачающими добрососедские отношения арктических стран — Норвегии и России. В послевоенный период СССР (РФ) только по официальным каналам оперативно направил в адрес норвежских представительных и исполнительных структур, по нашей оценке, не менее 50 уведомлений о противоправных решениях и действиях, осложняющих отношения между нашими странами, регионами, юридическими лицами, гражданами. Из данного числа не менее чем на 60 % представлений СССР (России) аргументированных разъяснений от норвежской стороны не последовало. Известен и побудительный мотив данного явления. Это — бескомпромиссная ориентация правящей норвежской элиты на военнополитическое и экономическое сотрудничество с США и НАТО. В данном утверждении находится ключ к объяснению

проводимой Норвегией в течение 50 лет акции и мероприятий в военной и экономической сферах в Евро-Арктическом регионе.

Норвегия при поддержке США и НАТО (вступила в альянс в 1949 г.) предпринимала многоплановые попытки трансформировать Договор 1920 г. в своих интересах, опираясь на Конвенцию ООН о континентальном шельфе 1958 г. и Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г. По мнению экспертов, положения данных документов «не позволяют Норвегии «заямать» ни шельф, ни экономическую зону из-под действия Договора 1920 г., поскольку «принцип эманаций дает прибрежным странам право устанавливать свою юрисдикцию только в пределах гостерриторий и тервод». Однако королевским указом от 3.06. 1977 г. Норвегия установила шпицбергенскую 200-мильную рыбоохранную (экономическую) зону и заявила об исключительном суверенном праве на континентальный шельф (с решением согласились лишь две страны-подписанты Договора: Канада и Финляндия).

Возникший в начале 90-х годов XX в. сложный международно-правовой узел в Баренцевом море по вине Норвегии при поддержке США, др. стран НАТО приобрел перманентный конфликтный характер и непосредственно влияет на военно-стратегическую обстановку в Западной Арктике и не только. Его отражением служит ряд документов. Среди них:

-Указ Президента РФ от 30.12. 1992 г. «О преобразовании в акционерные общества объединений и организаций угольной промышленности» (внес сумятицу в среду юридических лиц Норвегии и РФ);

-Концепция политики РФ на арх. Шпицберген, одобренная 31.12. 1997 г. юридически и практически «сырой документ», носит декларативный характер);

-Соглашение между правительством РФ и правительством Королевства Норвегии о поощрении и взаимной защите капиталовложений от 4. 10.1995 г. (принято по инициативе Норвегии, в РФ на практике реализуется частично);

-Предписание правительства Норвегии для угольных шахт на Шпицбергене от 20.08.1993 г. (обязало ГТ «Арктикуголь» РФ обновить технологию шахт «Баренцбург» и «Пирамида»);

-Предписание о пожарной охране на Шпицбергене от 10.08.1993 г. (обязало ГТ «Арктикуголь» модернизировать профильное оборудование на производствах в поселках);

-Предписание о наземной станции спутниковой связи, апрель 1997 г. (проти-

воречит Договору 1920 г.);

-Закон об охране окружающей среды на Шпицбергене (рассматривается проект 2000 г.) составляет основу для введения комплекта нормативных актов, цель которых — распространить норвежскую госсистему на архипелаг и его тервод, экономзону и шельф, заменить уведомительный на разрешительный порядок ведения всех видов наземной и морской деятельности; ограничить строительство инфраструктурных объектов, поставить под контроль норвежских структур плавание промысловых, коммерческих судов, др. транспортных средств. Исполнение Закона делает предприятия РФ на архипелаге нерентабельными и чрезмерно дотационными.

Состояние современной военно-стратегической обстановки в Западной Арктике, в отличие от ельцинско-козыревской внешней политики 90-х годов соглашательства и преклонения перед «западной идеальной демократией», характеризуется острыми столкновениями рыночно-корпоративных и социально-экономических интересов арктических субъектов РФ и провинций Норвегии*. Первопричину происходящего объясняет очевидное для аналитиков обстоятельство — активная морская хозяйственная деятельность «агрессивной передовой капиталистической Норвегии» сместилась с бассейнов Северного и Норвежского морей в Баренцево-Евро-Арктический регион. Эпицентром хозяйственной жизнедеятельности страны, ее оборонной безопасности естественным образом становятся арх. Шпицберген с о. Медвежий и губернии Северной Норвегии Финнмарк, Тромсе, Нурманн (Nordland), имеющими развитую рыночную инфраструктуру, транспортную систему и местную экономику, адаптированную к условиям бескомпромиссной конкурентной борьбы.

В начале 90-х годов в процессе замены социалистической системы в СССР (РФ) рыночной коренное улучшение обстановки в Баренцевом регионе правительства Норвегии и России связывали с реализацией комплекса проектов трансграничного сотрудничества в соответствии с Киркенесской Декларацией (принята 11.01. 1993 г. министрами иностранных дел), которая определила принципы и оргструктуры взаимодействия северо-западных областей РФ и Норвегии, а также других стран Северной Европы. В этих принципах отражена исключительно норвежская точка зрения на Баренцев процесс, затрагивающий экономические и социальные аспекты. Проблемы оборон-

ного характера, равноправного взаимовыгодного сотрудничества в ходе многогранной арктической деятельности субъектов международного права на конференции даже не рассматривались. На выходе семилетнее сотрудничество (1993—1999 гг.) России с Норвегией обернулось для нас существенными потерями, возникновением новых рисков и даже угроз, проявлением неприкрытой экспансии норвежского капитала в основные отрасли арктических субъектов и их районов. При этом норвежцы сосредоточили основные усилия на связях северных губерний с Мурманской областью, с которой сотрудничают до 40 % всех фирм и компаний. На их долю приходится более 30 % «сырьевого» норвежского импорта из России, включающего нефть и газ, лес, рыбу (в максимальных объемах), металлические руды, промышленные минералы, природный камень. В результате имел место бурный процесс создания рабочих мест в норвежских северных провинциях, где, в частности, до 70 % рыбоперерабатывающих предприятий работают на «российской рыбе». Например, в коммуне Сер-Варангер деятельность более 150 фирм и предприятий ориентирована исключительно на Россию. Там же оседает и прибыль.

Примечательны сферы приложения усилий норвежских структур, строго соблюдающие национальные интересы: 1) глубокая переработка российских природных ресурсов; 2) превращение Баренцева региона в ключевое звено «экономической и оборонной цепи» (под эгидой Норвегии) для связи с Западной Европой, а также США и Канадой; 3) восстановление и последующее широкое использование Севморпути РФ в международной транспортной схеме без каких-либо ограничений; 4) придание развитому промышленному потенциалу Скандинавии «российскую экспортную направленность»; 5) сохранение в регионе обширных зон нетронутой дикой природы, фауны и флоры; 6) развитие и эксплуатация человеческих ресурсов, в первую очередь субъектов РФ.

«В эпоху великого передела Арктики» (утверждение аналитиков США в «Нью-Йорк Таймс», октябрь 2005 г.) борьбу за арх. Шпицберген Норвегия ведет по двум взаимоувязанным стратегическим направлениям: первое — установление абсолютного суверенитета над архипелагом и примыкающими к нему акваториями путем отказа от всех условий, регламентированных Договором 1920 г.; второе — закрепление де-юре положений, установленных де-факто национальными

законодательными актами в среде подписантов Договора 1920 г. и в профильных комитетах ООН. И в том, и в другом случаях Норвегия опирается на развернутые в Арктике военные структуры США и НАТО. В выбранной стратегии следует признать существенные успехи Норвегии в обоих направлениях.

Так, в производственной сфере на Шпицбергене занято 7 компаний: российских — 1; норвежских — 5; шведских — 1. В сфере обслуживания со значительным профицитом работают 8 компаний (все норвежские). По состоянию на 01.01.2000 г. 95,2 % территории архипелага находится в собственности государства, 4 % принадлежит норвежским компаниям с участием государства, 0,4 % — российскому ГТ «Арктикуголь», 0,4 % — частным фирмам. Таким образом, Норвегия практически монополизировала право землепользования на всех островах, тогда как в Договоре 1920 г. речь идет лишь о «земельных участках», имеющих точно обозначенные границы. Следовательно, утверждение Норвегии о том, что 95,2 % территории архипелага — собственность государства, неправомерно.

В 90-е годы и в последующий период Норвегия проводит жесткую политику по «сохранению дикой природы архипелага, но в ряде случаев в ущерб хозяйственной и научной деятельности российских юридических лиц, других нерезидентов. Действительно, ныне уже 56 % суши архипелага включены в природоохранные зоны. Охраняется также 72 % территориального моря. К природоохранным зонам отнесены о. Медвежий, о. Земля Принца Карла, северо-западная, центральная и южная части о. Западный Шпицберген, о. Северо-Восточная Земля с прилегающими о-вами, о-ва Земля Короля Карла, о. Баренца, о. Эдж.

Эксперты сходятся во мнении о целях норвежских нововведений: установить абсолютный, без каких-либо ограничений, национальный суверенитет над архипелагом; распространить на Шпицберген, также без ограничений, все действующие в стране законы и международные акты; закрепить де-юре национальную исключительную 200-мильную экономическую зону (ИЭЗ), опираясь на базисные линии территориального моря островов архипелага, и зону континентального шельфа, руководствуясь недоказанной версией о расположении архипелага на континентальном отроге; развивать шпицбергенский производственно-хозяйственный комплекс с учетом лишь национальных интересов; в соответствии с

национальными подзаконными актами установить усилиями БОХР и ВМС жесткий контроль над морским промыслом в ИСЗ, игнорируя интересы других подписантов Договора 1920 г. (РФ, Исландии, Дании, Англии, Польши, др. стран); добиться выгодной делимитации морской границы с Россией в Баренцевом море и в Центральной арктической зоне, пренебрегая соответствующими положениями Конвенции ООН 1982 г. и международной практикой.

В детальном анализе нуждаются демилитаризованный статус арх. Шпицберген и военные приготовления Норвегии, США, НАТО в Западной Арктике, кардинально влияющие на военно—стратегическую обстановку в Евро-Арктическом регионе. Повторимся: в преамбуле Договора 1920 г. и в его статье 9 указано, что на архипелаге запрещается создавать любые сооружения и устройства, которые могут быть использованы в военных целях; запрещается и проведение мероприятий, «направленных на применение архипелага и его вод в военных целях как в настоящем, так и в будущем». Запрещено также использование территорий (сухопутной, морской, воздушной сред, территориального моря) в качестве базы для подготовки военных действий или операционной зоны воинских формирований любой страны или коалиции государств. Эти положения Договора 1920 г. однозначно запрещают проводить военные мероприятия, военно-прикладные научные исследования, испытывать оружие и другие устройства военного предназначения, «строить объекты двойного характера». Суверенитет Норвегии над архипелагом, при неуклонном соблюдении его демилитаризованного статуса не дает права посещения «военным судам и летательным аппаратам» стран-подписантов Договора территорий и территориального моря архипелага. Соблюдение его демилитаризованного статуса обязательно для всех стран-подписантов, а контроль за его соблюдением возложен на Его Величество Короля Норвегии.

Но согласно действующей стратегической концепции НАТО (опубликована в 1991 г., принята в 1994 г.), и последующим реорганизациям ВС США и ОВС альянса арх. Шпицберген, о. Медвежий, Западная Арктика наравне с Северной Норвегией входят в операционные зоны структур стратегического, оперативного (регионального) и тактических (субрегиональных) командований. С возникновением кризисной ситуации и в угрожаемый период здесь предусматривается созда-

вать «единую арктическую зону господства».

Принятые Норвегией в течение последних лет подзаконные акты реально подвергли трансформации военные аспекты Договора 1920 г. В частности, аэродром Лонгйир превращается в авиабазу; архипелаг включен в «особый» район подразделения БОХР со штабом в Тромсе; разрешено посещение портов и использование якорных стоянок о. Западный Шпицберген кораблями и судами ВМС стран НАТО. Действующие на архипелаге норвежские объекты инфраструктуры эксперты относят к элементам систем и коммерческого, и военного предназначения. Такими элементами можно считать: средства гостелекоммуникационной компании «Теленур», в т. ч. центр «Свальбардрадио» с современными спутниковыми радио — и радиорелейными каналами; телеметрическую станцию наблюдения за ИСЗ, способную отслеживать и БР (находится вблизи Нью-Олесун); 240-канальную линию связи Лонгйир Нью-Олесун с выходом, вероятно, на континент.

С середины 90-х годов в акватории архипелага и в прилегающих районах в соответствии с проектами научно-исследовательского управления ВМС США, Национального управления по океанологии и атмосфере, других структур США и НАТО проводятся прикладные исследования в интересах разнородных сил флотов, в т. ч. подводных лодок. Сообщалось об изысканиях в области гидрологии льда и снега, океанографии, атмосферы, геологии, строительства, арктической медицины.

За последние 15 лет правительство Норвегии, юридические институты страны прилагали значительные усилия для изменения изначального содержания практически всех 10 статей Договора 1920 г., его преамбулы и приложения. Реализованы две версии нового толкования Договора, в последней из них (1999—2000 гг.) изменено содержание четырех (из 10) статей (1, 5, 8, 9), а также преамбулы. Последовательно вводимые Норвегией на Шпицбергене законодательные и нормативные акты эксперты квалифицируют как процесс поэтапного ее выхода из Договора 1920 г., что можно рассматривать как «скрытые агрессивные действия», направленные прежде всего против Российской Федерации.

В заключении в общем виде изложим основные задачи ВС (ВМФ), ФПС, береговой охраны РФ, вытекающие из сложившейся военно—стратегической обстановки в Арктической зоне (отражена

в частях I и II).

-Обеспечение эффективного оперативного контроля в пределах российского арктического сектора с целью пресечения противоправных действий зарубежных кораблей, судов, летательных аппаратов в средах воздушной, наземной (ледовой), подводной, научных исследований, особенно военного характера, браконьерства, контрабандного вывоза и ввоза товаров и сырьевых ресурсов, морепродуктов, обороны и защиты от террористов и огневых воздействия объектов береговой и морской инфраструктуры (портов, терминалов, нефтегазовых платформ, трубопроводов), судов на трассах Севморпути, на федеральных, региональных и каботажных маршрутах.

-Сохранение территориальной целостности арктических владений РФ. Актуальность задачи обусловлена стремлением США, других стран НАТО, ЕС, АТР иметь право участвовать на паритетных с РФ условиях в освоении и использовании сырьевых ресурсов Российской Арктики в акваториях, находящихся за пределами территориального моря. Юридической основой действий наших оппонентов, апологетов столь радикальных подходов служит предвзятое толкование ряда положений Конвенции ООН по континентальному шельфу 1958 г. и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., а также исторических признаков открытия и освоения земель, архипелагов, островов и скал в Российской Арктической зоне. Как следствие, навязывание нам якобы неизбежной необходимости превращения Севморпути в международную транспортную артерию, а также вывод из-под юрисдикции России ключевых арктических проливов, создание «арктических зон международной сотрудничества». Реальную угрозу суверенным правам национальных компаний, другим российским юридическим лицам представляет также «арктическая экспансия транснациональных и американских компаний».

-Демонстрация флага, защита морской деятельности, судоходства в районах открытого моря от пиратства, противоправных действий судов береговой охраны, других военизированных структур прибрежных государств. К таким районам могут быть отнесены 200-мильная рыбоохранная (экономическая) зона арх. Шпицберген, объявленная в одностороннем порядке Норвегией, в приграничных с США районах Чукотского и Берингова морей, а также в приполярной части Российской Арктики.

Примечания:

¹ Арх. Шпицберген (древнерусское название Грумант) расположен на границе Баренцева, Норвежского и Гренландского морей Северного Ледовитого океана между 74°—81° с. ш. и 10°25'—33°31' в. д. Протяженность архипелага по меридиану 500 км, по параллели 400 км. Архипелаг с о. Медвежий образуют область Королевства Норвегии Свальбард, столица Лонгйир. Центр деятельности треста «Арктикуголь» РФ и НИИ РАН находится в пос. Баренцбург (проживает до 1 тыс. чел.). Удаление: от СП — 1020 км; от Мурманска — 1300 км (702 мили). Архипелаг насчитывает свыше 1000 островов и скал площадью 62679 км². К хозяйственной деятельности пригоден лишь о. Западный Шпицберген (39044 км²); на 54 % покрыт вечными снегами и льдами. Западные берега — типичные фьордовые, с глубоководными заливами и удобными бухтами.

² Договор ратифицирован стортингом 9.02.1924 г., вступил в силу 7. 01.1925 г.; 27.02.1935 г. к нему присоединился СССР, который ратифицировал его 7.05.1935 г. Ныне Договор признали и являются его участниками (подписантами) не менее 40 государств.

³ Государственный трест (ГТ) «Арктикуголь» РФ создан в 1931 г., головная организация страны на арх., основной хозяйствующий субъект и субъект (вторичный) международного права, действует на постоянной основе (другие страны, кроме Норвегии, таких предприятий не имеют). Производственно-хозяйственную основу треста составляет современный рудник Баренцбург. Трест ведет угледобычу, обогащенный уголь поставляет в Мурманскую обл. и на экспорт. Трест обеспечивает научные исследования НИИ РАН. В перспективе Треста — геологоразведка, освоение новых участков на территории о. Западный Шпицберген, диверсификация наземного и морского производства.

⁴ Численность населения (тыс. чел.) и площади территорий (тыс. кв. км): губерний Норвегии Финнмарк — 76, 46; Нурланн — 240, 36; Тромсе — 149, 25; субъектов РФ Мурманской обл. — 1135, 145; Архангельская обл. — 1561, 587.

**Капитан 1 ранга А. СМОЛОВСКИЙ,
схемы В. АЛДАКУШКИНА**

МЕДИЦИНСКИЕ ПРИБАВЛЕНИЯ

ЗОЛОТЫЕ РУКИ ВАЛЕРИЯ СЕМЕНЦОВА

В канун празднования Дня медицинского работника в Доме офицеров Тихоокеанского флота состоялся первый на Дальнем Востоке международный съезд ведущих эндовидеохирургов России и Норвегии. Проведение такого съезда во Владивостоке обусловлено серьезностью подхода к эндовидеохирургии на Дальнем Востоке не только на региональном уровне, но и в районных и городских больницах.

Немаловажную роль в этом играет Военно-морской клинический госпиталь Тихоокеанского флота, который первым в регионе начал проведение таких операций благодаря энтузиазму в то время начальника отделения неотложной хирургии, а ныне начальника госпиталя полковника медицинской службы Валерия Семенцова. Кстати, именно на этом форуме президент ассоциации эндовидеохирургов России С. Емельянов вручил Валерию Константиновичу диплом доктора медицинских наук.

ИЗ ДИНАСТИИ ВРАЧЕВАТЕЛЕЙ

Он из династии медиков. Бабушка трудилась медицинской сестрой. Мама, Надежда Константиновна, долгое время была главным рентгенологом г. Чернигова. Ее ценили как грамотного специалиста. Отец, Константин Иванович, цельный, волевой, не терпящий вранья человек, с очень трудной, но счастливой судьбой, пятьдесят лет простоял у операционного стола. О нем говорили — хирург Божьей милостью. До 800 операций в год делал он своими руками, да еще каких! Был одним из пионеров внедрения анестезиологии в практику. Константин Иванович по сей день является примером выполнения своего долга не только сыну Валерию, но и трем своим внукам-врачам.

Желание стать медиком, а точнее — хирургом, как отец, помогло преодолеть все препятствия и добиться своего — поступить в Военно-медицинскую академию. Выпускался из нее уже с правом самостоятельного проведения операций. После распределения попал на Дальний Восток. Здесь направили в интернатуру по хирургии, которую он закончил с отличием. В то время на флоте существовала традиция, введенная начальником медслужбы ТОФ генерал-майором Б. Макаренко: кто заканчивает интернатуру с отличием, в обязательном порядке будет определен на лечебную работу. Но сначала необходимо было минимум год отслужить на кораблях.

Экипаж капитана 1 ранга В. Капшука, куда назначили служить лейтенанта Валерия Семенцова, нового доктора принял хорошо. Вскоре ушли в «автономку». И пошло, завертелось... Трижды В. Семенцов успел побывать в дальних походах, выполнил не одну операцию под водой, пока его перевели на хирургическую должность в специализированный медицинский отряд в Приморском крае. Потом была должность старшего ординатора хирургического отделения небольшого госпиталя под Владивостоком. Перспективного хирурга заметил главный хирург флотского госпиталя полковник Юрий Николаевич Кочнев и пригласил на должность старшего ординатора отделения неотложной хирургии. Уже через три года, майор В. Семенцов был назначен начальником отделения. За это время делось много оперировать. Одним словом делал все операции, которые соответствуют объему и уровню ведущих клиник страны и главного госпиталя. Стал хирургом высшей категории.

Учился сам и учил других. Воспитал хорошую плеяду хирургов, помог

МЕДИЦИНСКИЕ ПРИБАВЛЕНИЯ

им в профессиональном и служебном росте. Через восемь лет был назначен начальником медицинской части госпиталя, а вскоре стал его командиром. С 1998 года по настоящее время — начальник главного госпиталя Тихоокеанского флота.

Сказать о том, что Валерий Константинович сегодня много оперирует, покривить душой. У начальника госпиталя немало других сфер приложения сил и знаний. Полковник Семенов участвует в обходах больных, консилиумах, ассистирует другим хирургам. В стенах госпиталя под его руководством ведется большая научная работа, выпускается много монографий, книг, методических рекомендаций. А еще... издается ежемесячный научно-практический журнал. В нем отражены вопросы науки, экологии и здоровья. Редактор и редакционный совет — сотрудники госпиталя. География авторов, как и самой рассылки журнала обширна — Черноморский флот, Камчатка, госпитали имени Бурденко и Вишневского и другие адреса.

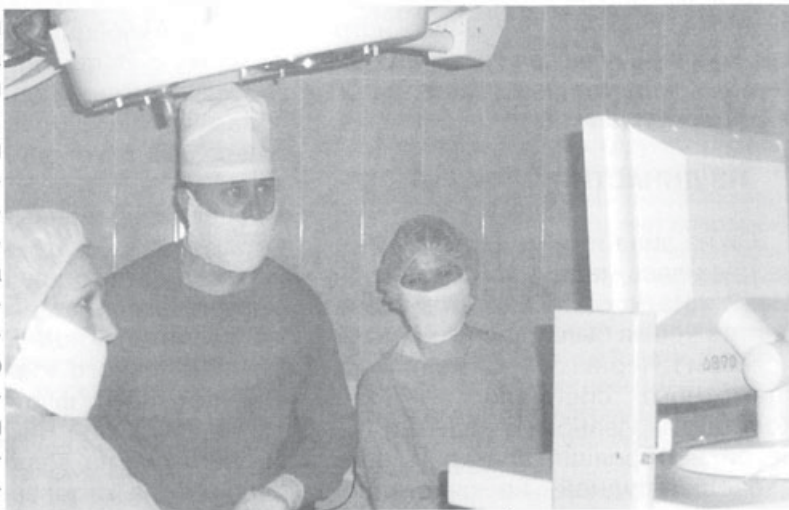
По стопам отца пошли два сына. Старший — Константин, уже окончил военно-медицинскую академию, интернатуру, служил на надводных кораблях Тихоокеанского флота, а в последнее время назначен старшим ординатором хирургического отделения военно-морского госпиталя. Младший — Игорь, заканчивает ту же академию, по какому пути идти дальше окончательно не решил, но есть желание стать нейрохирургом.

Супруга — Светлана Викторовна, биолог по образованию, в свое время окончила интернатуру и работала врачом-лаборантом. «Это моя душа и

вдохновение, — говорит Валерий Константинович. — Мы с ней поженились еще во время учебы. Помоталась со мной по гарнизонам. Кем только не работала, как и жена любого военного. Родила и воспитала мне отличных детей. Это удивительно нежный, тонкой души человек, который в наше время не разучился радоваться дождю, пению птиц, росинке на листке. Она по-настоящему любит и знает природу, приучила к этому меня и детей...».

ХИРУРГИ ТОЖЕ ПЛАЧУТ

В хирургической практике заслуженного врача РФ полковника м/с В. Семенова было немало побед и поражений. Были и слезы. Нет, не горечи, не разочарования в выбранной профессии. Слезы сострадания, слезы боли, слезы радости. Поражения, как правило, чаще зависели не от хирурга, а от травмы, заболевания или общего состояния организма пациента. Но самыми запоминающимися



В операционной

все же остались операции, проведенные им под водой. Когда подводная лодка, выполняя важное государственное задание, находится в определенном квадрате Тихого океана, тебе не у кого просить помощи, и ты находишься один на один со сложившейся операционной ситуацией, проведенная в это время простейшая

операция по удалению аппендикса значительно важнее многих более сложных, выполненных позже, но в стационарных условиях госпиталя.

Семенцов до сих пор не только помнит свою первую операцию, проведенную под водой, но и дружит с бывшим пациентом — мичманом подводного ракетносца Ю. Антоновым, ныне заместителем генерального директора одного крупного предприятия. Кстати, друзьями он богат. Умеет дружить по-настоящему, по-мужски с людьми разных профессий и образования, с людьми заряженными идеей и мыслью. Есть среди них и старше по возрасту, которых он уважает и берет с них пример. Кумиров не создает, но перед некоторыми готов склонить голову в дань уважения за их дела, поступки, за жизненную позицию. А вот лидерство у него в крови. Это качество, заложенное родителями, проявилось в нем еще со школьной скамьи. Оно помогло ему сначала стать мастером спорта по фехтованию, а со временем — доктором медицинских наук. А лидер всегда на виду, его обсуждают. Все бы ничего, но открытость души, прощение зла обидчикам, частенько наносят ему душевные травмы, заставляют переживать. Хотя сам он всю жизнь старается не обижать людей, даже нечаянно, даже словом, частенько страдает от несправедливости. А с другой стороны — такие ситуации неизбежны, считает В. Семенцов. Нет оппонентов и врагов только у тех, кто ничего не делает.

Став командиром и приобретая опыт, Валерий Константинович достиг такого уровня руководства, что научился безбоязненно принимать решения, пусть не всегда популярные для определенной группы людей, но в конечном итоге приносящие пользу всему коллективу. Такова доля командирская. В такой ситуации приобрести новых друзей все сложнее и сложнее.

...А с сослуживцами из первого экипажа встречается пусть не часто, но регулярно. То ли командир капитан 1 ранга В. Капшук родился под счаст-

ливой звездой, то ли его величество удача взяла под защиту весь его экипаж, но для многих бывших подводников этого коллектива служба на ракетносце стала воистину стартовой площадкой в их дальнейшей судьбе. Три члена экипажа на сегодняшний день стали докторами наук, многие научными работниками.

ГОРДОСТЬ НАЧАЛЬНИКА ГОСПИТАЛЯ

В последнее время, полковнику м/с Семенцову, как командиру части, все чаще приходится думать о развитии госпиталя, о тех проблемах, без которых не будет поступательного движения ни хирургии, ни других отделений госпиталя. При личном участии и по инициативе Валерия Константиновича здесь разработана и вот уже семь лет действует долгосрочная программа реконструкции зданий и помещений, обновления диагностической и операционной аппаратуры и оборудования. Командование флотом поддержало инициативы начальника госпиталя, оказывает посильную помощь. С нуля построена шикарная столовая, произведен капитальный ремонт реанимационных отделений, современный вид приобрели операционные. Полностью отремонтированы корпуса психиатрического и пульмонологического отделений. В День медицинского работника вводится в строй обновленный корпус, где будут размещаться физиотерапевтическое и специальное отделения.

А еще... На территории госпиталя при личном участии полковника м/с В. Семенцова воздвигнута часовня святого адмирала Ушакова. Она стала неотъемлемой частью лечебного учреждения и никогда не пустует. Заходят сюда сотрудники госпиталя, больные. Стало традицией — перед операцией пациенты в обязательном порядке ставят свечи перед иконой причисленного к лику святых адмирала.

Добился Валерий Константинович понимания и у главного военно-медицинского управления, которое под-

держивает его начинания, помогает с приобретением и установкой современного медицинского оборудования, делая самый отдаленный госпиталь от центра полностью автономным и с современным оборудованием.

Не без гордости полковник м/с В. Семенцов подчеркивает, что именно в их госпитале самая сильная и современная на Дальнем Востоке диагностическая, рентгенологическая база, компьютерная томография. Очень развита нейрофункциональная диагностика. Кабинет дуплексного сканирования, где проводят современный метод ультразвуковой диагностики заболеваний сосудов организма, единственный в Приморском крае и пользуется огромным авторитетом, благодаря высокому профессионализму работающих здесь заведующего кабинетом сосудистых исследований подполковника м/с запаса врача высшей категории В. Шишкина, врача первой категории Е. Кузьменко и других сотрудников. Восемь лет трудится в госпитале Елена Анатольевна, но уже подготовила к защите кандидатскую диссертацию по цветному дуплексному сканированию. Первую и единственную в крае научную работу по данному вопросу.

В день через этот уникальный кабинет проходит более двух десятков пациентов с разнообразными патологиями и из различных медицинских учреждений края, не говоря уже о своих больных. Часто бывает так, что, осмотрев больного, флотские специалисты не подтверждают исследованием тот или иной устрашающий диагноз, который был поставлен ранее больному. Надо видеть счастливые лица людей в этот момент. И для врачей это приятно.

Особым достижением начальника госпиталя является открытие совместно с Владивостокским медицинским университетом факультета военного обучения. Кафедры военно-морской хирургии, терапии, общей физиологии подводного плавания и другие развернуты в стенах госпиталя. Лучшие специалисты флотского

медучреждения стали начальниками этих кафедр, старшими преподавателями, заняли профессорские должности. Госпиталь приобрел статус клинического.

В госпитале создана великолепная школа эндовидеохирургов. Кандидатом медицинских наук стал начальник отделения неотложной хирургии подполковник м/с А. Сорока, готовятся к защите кандидатских диссертаций подполковник м/с А. Лычев, майор м/с Г. Зачиняев. На сегодняшний день в стенах госпиталя работает 3 доктора медицинских наук, 17 кандидатов, 7 заслуженных врачей России, больше половины сотрудников — врачи высшей категории. Одним словом — сильный кадровый потенциал. Многие награждены орденами и медалями, участники афганских и чеченских событий, дальних океанских походов.

Не сомневается Валерий Константинович, что со временем медучреждение станет центром военной медицины на Дальнем Востоке. В подтверждение сказанному — третья подряд инспекция Тыла Вооруженных Сил Российской Федерации под руководством заместителя министра обороны — начальника Тыла ВС РФ генерала армии В. Исакова дает оценку госпиталю с высокой оценкой, а его руководитель поощряется в приказах министра обороны.

ОН ЛЮБИТ ЕРШИСТЫХ И ТАЛАНТЛИВЫХ

Руководить любым коллективом может только по-настоящему добрый и любящий людей человек, который знает цену профессионализму, способный объединить в единый организм ершистых и талантливых людей и подчинить их единой цели, заразить духом творчества и любви к своему учреждению. Это в полной мере относится к Валерию Константиновичу. Вместе со своими заместителями он сумел создать в госпитале, численностью более полутора тысяч человек постоянного состава, атмосферу доверия, уважения. Это не мешает каж-



Часовня на территории госпиталя

дому из них спорить, отстаивать свое мнение и поправлять друг друга. «Они талантливые, — говорит Валерий Константинович. — От них всегда жду, новых взглядов на решение возникающих проблем. И почти не ошибаюсь. Им, порой, прощаю промахи...».

Взять того же полковника м/с В. Акименко, ведущего терапевта. Знакомы еще с академической скамьи. Он всю жизнь такой: пытливый, может быть прямолинейным в некоторых вопросах, но как специалист по терапии — лучшего искать не надо. Он может настроить коллектив на решение поставленных задач, обладает огромной работоспособностью и с высоким чувством любви к работе, настоящий врач-практик. А чего стоит кардиологическое отделение, возглавляемое подполковником м/с О. Матвеевым. Палаты здесь постоянно заполнены, работы хватает с утра до ночи, а порой и ночами персоналу приходится трудиться. Это одни из самых тяжелых терапевтических больных. Но помощь здесь оказывается на самом современном уровне, отделение является лучшим не только на флоте, но и в крае. Желающих попасть сюда на излечение достаточно. А главный лаборант флота д. м. н. Б. Андрюков, эндокринолог Е. Шендрикова, главный уролог флота С. Цыганов...

И таких в госпитале немало. Одним словом — талантливые люди всегда своеобразны, эмоциональны. И если командиру подмечать лишь недостатки, никогда не будет настоящего коллектива. Надо уметь выслу-

шать и противоположное твоему мнению, а затем принять верное решение. Не надо бояться назначать такого человека на должность, смело опираться на него, считает В. Семенцов.

ПЛОВ ОТ КОМАНДИРА

С назначением полковника м/с В. Семенцова начальником госпиталя здесь родилась новая традиция — ежегодно в День медицинского работника всем многочисленным коллективом с семьями (заказывают до десятка автобусов) выезжать на берег моря и праздновать. Да еще как! С конкурсами, песнями, эстафетами, приготовлением всевозможных блюд. Люди шьют к этому дню специальную форму, пишут стихи, песни. А потом их здесь исполняют. Столько талантов обнаружилось! Не обходится такое мероприятие и без традиционного угощения пловом, приготовленным лично командиром.

Личного же времени у Валерия Константиновича почти не бывает, но если уж предоставляется такая возможность, спешит с женой выехать на природу. В прошлом было больше времени, и он занимался альпинизмом, горным туризмом, сплавлялся на плотках и байдарках, облазил со спелеологами все пещеры Приморья, с охотниками познал настоящую тайгу. Сколько после таких путешествий эмоций, прилива сил и бодрости!

— Но по эмоциональному восприятию, чувству удовлетворения от проделанной труднейшей работы, ощущению смертельной усталости, смешанной с гордостью за то, что ты сделал, — сильнее хирургии нет ничего, — утверждает Валерий Константинович. — Я фанат этой специальности и меня может понять только человек, которого распирает от гордости, когда глубоко за полночь его поднимают и срочно просят в операционную спасать человека...

**Капитан 1 ранга Н. ЛИТКОВЕЦ,
Фото В.АНЬКОВА**

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

ЧИСЛЕННОСТЬ И СОСТАВ РОССИЙСКОГО ФЛОТА В 1890—1917 ГГ. (конец XIX в. — 1917 г.)

В работах российских историков, поднимавших проблемы армии и флота¹, содержатся некоторые сведения по численности и составу морского офицерского корпуса. К тому же, в ряде работ, исследовавших социальные слои и группы дворян, чиновников, интеллигенции и учащейся молодежи², приводятся определенные количественные данные и о военной интеллигенции. Однако они иногда противоречат друг другу, не всегда сопоставимы, а некоторые аспекты в них раскрываются не полностью или отсутствуют.

Используя ряд статистических источников рубежа XIX–XX вв., исследуем численность и социально-профессиональный состав морских офицеров, а также воспитанников военно-морских учебных заведений.

Во второй половине XIX в. производство в военно-морские чины осуществлялось по старшинству и за отличие. Однако с 1885 г. ввели новое положение, практически не менявшееся вплоть до 1917 г. Порядок производства в чины мичмана, лейтенанта, капитана 2 ранга, капитана 1 ранга, контр-адмирала, вице-адмирала стал следующим. Для мичмана действовали выпускной экзамен из Морского училища, не менее четырех лет плавания в качестве гардемарина, представления комиссии на чин мичмана по итогам практического экзамена.

Лейтенанту требовалось 50-месячное плавание в качестве кадета Морского училища или гардемарина; капитану 2 ранга — 98-месячное плавание, включая 48 месяцев в чине лейтенанта; капитану 1 ранга — один год плавания в должности старшего офицера и один год командования судном; контр-адмиралу — четырехлетнее командование судном при плавании внутри страны или годичное заграничное плавание; вице-адмиралу — годичное внутреннее плавание начальником эскадры или от-

ряда, либо 2-годовичное плавание за границей.

Для производства по старшинству необходимо было наличие вакансии и представления начальства, за отличие — также наличие вакансии, выполнение указанного ценза и выслуга в предыдущем чине: 5 лет в лейтенанты, 6 лет — в капитаны 2 ранга, 3 года — в капитаны 1 ранга; в контр-адмиралы производилось только за отличие, в вице-адмиралы — по старшинству, за исключением особых заслуг или назначения на соответствующую должность; в адмиралы — только по усмотрению императора. Правда, в военное время производство за отличие допускалось вне вакансии и сроков выслуги, а за боевые подвиги — без морского ценза.

В начале XX в. положения ценза для производства в следующие чины офицеров флота практически не изменилось. За отличие по службе существовала определенная квота: в лейтенанты производились 15 % офицеров, в старшие лейтенанты — 35 %, в капитаны 2 ранга — 65 %, в капитаны 1 ранга и адмиралы — только за отличие.

Существовала также и возрастная структура морских чинов. Так, пребывание в чине мичмана ограничивалось 10 годами службы; для лейтенанта предельный возраст был установлен в 40 лет, для старшего лейтенанта — 45, для капитана 2 ранга — 50, капитана 1 ранга — 53, контр-адмирала — 56, вице-адмирала — 60 и адмирала — 65. В отставку увольнялись достигшие указанного возраста и не произведенные в очередной чин.

Что касается численности офицеров флота на рубеже XIX–XX вв., сравнительно с численностью сухопутных чинов разных родов войск, то она была значительно меньше. Максимального уровня эта численность достигла в середине XIX в., но затем постепенно

стала уменьшаться, сократившись вдвое к концу столетия. В 1855 г. на флоте служило 134 адмирала и генерала и 3766 офицеров, в 1897 г. соответственно — 120 и 2224 человек, в 1898 г. — 123 и 2150, в 1899 г. — 119 и 2188, в 1900 г. — 127 и 2204. В 1913 г. на флоте насчитывалось уже 1970 строевых офицеров, 550 инженеров-механиков и 230 военных врачей. В годы Первой мировой войны численность флотских офицеров возросла вдвое, и к началу 1917 г. на Черноморском флоте служили 1463 офицера, на Балтийском — около 4500, а к концу года — почти 5000 офицеров. Общая численность офицеров российского флота на конец 1917 г. приближалась к 6, 5 тыс. человек.

В отличие от сухопутных, военноморские учебные заведения имели свою специфику. В эту систему, помимо заведений по подготовке строевых флотских офицеров, входили и заведения, готовившие штурманов, инженеров-техников, артиллеристов и кораблестроителей. Однако отмечались и некоторые сходства с армейскими учебными заведениями. Военноморские учебные заведения, как и в армии, разделялись на две группы по подготовке офицеров: выпускающие с первым чином и повышающие образовательный уровень лиц, уже имевших звания. Первая группа включала в себя морские училища, а вторая — академию, офицерские школы и классы.

Следует отметить, что простую и стройную систему военноморские учебные заведения приобрели лишь к концу XIX в., когда первоначальная подготовка к офицерскому званию сосредоточилась в двух учебных заведениях — Морском корпусе как строевом учебном заведении и Морском инженерном училище как техническом. Весьма важным элементом морского образования действовало и то обстоятельство, что в отличие от армейского оба флотских учебных заведения выпускали своих воспитанников с общим высшим образованием; в армии же высшее образование давали только академии.

Морской корпус, как известно, со дня основания являлся главным учебным заведением, готовящим кадры

флотских офицеров. Он считался одним из самых аристократических учебных заведений. Комплектовался кадетами морской роты Александровского кадетского корпуса и кандидатами «со стороны». В корпус принимались только дети флотских офицеров; дети чинов первых четырех классов Табели о рангах; дворяне, вписанные в 4, 5 и 6 части родословных книг, то есть иностранного происхождения, титулованные и древние благородные роды; дворяне Привислянских губерний (Польша); дворяне Финляндии и Прибалтийских губерний, имеющие дворянское достоинство не менее 100 лет.

Во второй половине XIX в. при корпусе учредили класс юнкеров флота, который переименовали в Морское училище со штатом в 240—265 человек и сроком обучения 4 года; позже появились два подготовительных класса, куда стали принимать лиц других сословий. Прием осуществлялся по конкурсному экзамену, однако при равных условиях предпочтение имели дети флотских офицеров; дети штурманов, морских врачей, внуки флотских офицеров; дети гражданских чинов морского ведомства и внуки штурманов и врачей; не имеющие отношения к флоту. К 1880 г. в училище учились 676 детей потомственных и личных дворян, 325 детей обер-офицеров, 26 детей священников и 38 детей потомственных почетных граждан.

В 1891 г. училище вновь переименовали в Морской кадетский корпус с одноступенчатой системой и трехлетним училищным курсом по подготовке мичманов. С 1894 г. в него стали принимать только детей морских офицеров и потомственных дворян. За 1867—1900 гг. корпус подготовил 2392 офицера.

С 1906 г. корпус, как и ранее, стал выпускать корабельных гардемарин, но офицерский чин они получали лишь после практического плавания. Штат составлял 740 чел. До 1910 г. ежегодно корпус выпускал около 100 чел., в 1911—1913 гг. — примерно по 120, а в 1914 г. в совокупности с ускоренным выпуском — 260, из них в ноябре—декабре — 144, в 1915 г. — 173, в 1916—1917 гг. — 400 чел. В 1910—1915 гг. в корпусе учились 1128 чел., из них 1033 чел. (91, 5 %) — потомственные

дворяне, 17 чел. (1,6 %) — личные дворяне.

В 1913 г. в Петербурге открылись гардемаринские классы. Принявшие 60 чел. в 1913 г., 119 — в 1914 г., 114 — в 1915 г., 265 — в 1916 г. Первый выпуск ожидался в 1917 г.

Морской же корпус в 1915 г. вновь переименовали в Морское училище, из него выделили общие классы в Морской кадетский корпус в Севастополе.

В течение XIX–XX вв. Морской корпус выпустил около 10 тыс. офицеров⁴.

Морское инженерное училище сосредотачивало подготовку технических специалистов для флота, кроме того вплоть до конца XIX в. оно готовило еще штурманов и морских артиллеристов. Это учебное заведение образовали путем слияния ряда заведений, готовивших во второй половине XIX в. артиллерийские, инженерные и штурманские кадры флота. Штат училища определялся в 225 человек, срок обучения — 3 года; принимались лица, окончившие 5–6 классов гимназии или реального училища. В 1873–1879 гг. оно подготовило 293 специалиста, выпуская по 30–50 человек в год; ежегодно зачислялось 50–60 чел.

Социальный состав училища значительно отличался от состава Морского корпуса. С 1894 г. в училище принимались только дети дворян, потомственных почетных граждан, офицеров и чиновников Морского ведомства. В 1897 г. Техническое училище преобразовали в Морское инженерное училище, куда принимали лиц, окончивших реальные училища. Выпускники направлялись в корпус корабельных инженеров в качестве младших помощников судостроителей и в корпус флотских инженеров в качестве инженеров-механиков. Спустя два года они имели преимущество для поступления в Морскую академию. В 1890–1900 гг. училище подготовило 180 чел.; в 1900–1905 гг. оно выпускало 30–50 чел. в год; в 1906–1912 гг. — 30 чел. в год; в 1913 г. в целом выпущено 43 чел.; в 1914 г. — 79, включая ускоренный выпуск — 43 чел.; в 1915 г. — 45⁵.

Николаевская морская академия возникла на базе офицерских классов

при Морском корпусе с двухлетним сроком обучения. В конце XIX в. при академии открыли курс военно-морских наук на 6–8 месяцев обучения для усовершенствования строевых офицеров; его штат определен в 37 чел., в том числе 15 — на курсе военно-морских наук, 8 — на курсе механиков, 8 — на курсе кораблестроителей и 6 — на курсе гидрографов. За 25 лет академия выпустила 54 механика, 47 кораблестроителей и 100 гидрографов. В 1910 г. продолжительность обучения на курсе военно-морских наук увеличилась до года и его реорганизовали на правах отделения; для части слушателей этого отделения позже ввели дополнительный курс. Выпуск технических отделений академии в 1906–1914 гг. составлял 20–60 человек в год, а в целом около 200 человек; военно-морского курса — 10–20 человек в год, а в целом свыше 100 человек⁶.

Офицерские классы и школы представляли собой краткосрочные курсы повышения квалификации по военно-морским специальностям. Принимались туда прослужившие во флоте не менее двух лет.

Военно-морское гимнастическое заведение занималось строевой переподготовкой личного состава флота — офицеров и матросов. Каждые два года туда направлялись с кораблей 12–15 офицеров. Минный офицерский класс в Кронштадте рассчитывался на 30 офицеров. К 1880 г. он подготовил 70 специалистов минного дела. Это заведение вело и научно-исследовательскую работу. С 1905 по 1914 гг. число выпускников возросло с 10 до 25 человек в год. Школу радиотехников открыли в 1913 г. при минном классе; она действовала в течение Первой мировой войны. В годы войны вместо офицерского класса создали краткие курсы на 36 офицеров, а 50 офицеров прошли обучение при минных дивизиях и 25 — на электротехнических курсах. Минные курсы на 25 офицеров действовали и в Севастополе.

Водолазный класс появился в 1905 г. с ежегодным приемом 5–10 офицеров. В ходе Первой мировой войны приема не проводилось. Класс подводного плавания появился в 1906 г. на базе учебного отряда под-

водного плавания. Курс обучения для офицеров составлял 10 месяцев. Сдавшие выпускной экзамен получали звание офицера подводного плавания. До войны выпущено 120 человек, примерно 5—25 человек в год. Морской артиллерийский класс существовал в 1905—1914 гг., выпуская по 15—25 человек в год. С 1915 г. на базе класса действовали краткосрочные артиллерийские курсы, которые в 1915 г. окончили 15 человек, а в 1916 г. — 35. Такие же курсы действовали в Севастополе в 1916 г.; их окончили 25 человек.

Штурманские классы созданы в 1910 г.; в 1911 г. их окончили 15 офицеров, в 1912 г. — 17, в 1913 г. — 17, в 1914 г. — 25. В 1915 г. на временных курсах, созданных на базе и по программе этих классов, прошли обучение 15 офицеров.

Офицерская школа морской авиации открылась в Петрограде в 1914 г. и рассчитывалась на 20 офицеров. В 1915 г. ее окончили 25 офицеров, в 1916 г. — 30. Такие же школы создали в Севастополе на 25—30 офицеров, в Баку — на 20, а также в Одессе и Батуми.

Таким образом, численность офицеров российского флота и воспитанников военно-морских учебных заведений в 1897—1917 гг. была незначительной в сравнении с численностью офицеров сухопутных родов войск и воспитанников военно-учебных заведений, а также в целом в составе населения страны. Также, как и в армии, выход в отставку на флоте в относительно молодом возрасте представлял редкое исключение, ибо для большинства флотских офицеров служба являлась единственным средством к существованию. Это обстоятельство стимулировало служить до установленного срока в определенных чинах.

Численность и образовательный уровень офицеров флота, а также воспитанников военно-морских учебных заведений считались вполне достаточными для обеспечения боеспособности флота того времени. Подготовка и комплектование морских офицеров в целом соответствовала высоким требованиям, а качественный состав их поддерживался на уровне не ниже других социальных слоев образованного

общества. Социальный состав морских офицеров являлся более однородным и аристократическим в сравнении с армейскими полками, таким образом приближаясь в этом отношении к гвардии.

Примечания:

¹ Зайончковский П. А. Самодержавие и русская армия на рубеже XIX—XX столетий. 1883—1903. М., 1978; Он же. Офицерский корпус русской армии перед Первой мировой войной // Вопросы истории. 1981. № 4; Бескровный Л. Г. Русская армия и флот в XIX в. М., 1973; Он же. Армия и флот России в начале XX в.; Очерки военно-экономического потенциала. М., 1986; Кавтарадзе А. Г. Военные специалисты на службе Республики Советов. 1917—1920 гг. М., 1988; Волков С. В. Русский офицерский корпус. М., 1993 и др.

² Корелин А. П. Дворянство в пореформенной России. 1861—1904 гг. М., 1979; Лейкина-Свирская В. Р. Интеллигенция в России во второй половине XIX в. М., 1971; Она же. Русская интеллигенция в 1900—1917 гг. М., 1981; Ерман Л. К. Интеллигенция в первой русской революции. М., 1966 и др.

³ Подсчитано по: Обзор деятельности Морского управления в России, 1855—1880 гг. СПб., 1880. С. 81; Обзор деятельности морского ведомства за царствование императора Александра III, 1881—1894 гг. СПб., 1901. С. 91; Общий морской список. СПб., 1885—1907. Ч. 1—13; Военно-статистический ежегодник армии за 1910 г. СПб., 1911. С. 39; То же за 1911 г. СПб., 1912. С. 54—55; То же за 1912 г. СПб., 1914. С. 54—55.

⁴ Подсчитано по: Обзор деятельности Морского управления в России ... Ч. 2. С. 589, 591, 613, 648—649.

⁵ Там же. С. 592, 652, 659.

⁶ Там же. С. 590—591, 639.

⁷ Там же. С. 215—217.

С. МОРОЗОВ,
доктор исторических наук

МОРСКАЯ ПЕХОТА РОССИИ: ПОРТРЕТНАЯ ГАЛЕРЕЯ



ГРИГОРИЙ АНДРЕЕВИЧ СПИРИДОВ (1713—1790) — адмирал. Родился в семье офицера — коменданта Выборга. Службу на флоте начал десятилетним мальчиком. После успешного окончания Морской академии в 1733 г. в чине мичмана был направлен на Донскую флотилию, где в должности адъютанта командующего флотилией вице-адмирала В.Бредаля, участвуя в Русско-турецкой войне, приобрел значительный боевой опыт высадки морских десантов. В состав флотилии входили шесть отрядов лодок (386 ед.), 14 пехотных полков, батальон морской пехоты, артиллерия и инженерное подразделение общей численностью 10710 человек.

В ходе Семилетней войны 1756—1763 гг. возглавил десант морской пехоты в количестве 2012 человек с 19 полевыми орудиями и 51 мортиркой, высаженный в районе русской крепости Кольберг. Войдя в состав осадного корпуса Румянцева, десант действовал на самых ответственных направлениях. Отряд под командованием Спиридова ночным штурмом овладел прусской батареей со всеми орудиями и личным составом, чем облегчил овладение крепости войсками П.Румянцева.

В 1762 г. произведен в контр-адмиралы и назначен командиром Ревельской эскадры.

В ходе первой Архипелагской экспедиции русского флота Г.Спиридовым было высажено свыше 60 десантов, основную силу которых составляла морская пехота Балтийского флота.

Награжден орденами Андрея Первозванного, Св. Анны 1-й степени, Св. Александра Невского.



АЛЕКСЕЙ ЮРЬЕВИЧ ГАМЕН (1773—1829) — генерал-лейтенант. Родился в г. Гжатске Смоленской губернии. В 1789 г. после окончания Сухопутного кадетского корпуса был направлен в морскую пехоту Балтийского гребного флота. В этом же году за выдающуюся храбрость, проявленную в Русско-шведской войне 1788—1790 гг., был «высочайше пожалован» в капитаны. В 1793 г. по личной просьбе переводится в морскую пехоту Черноморского флота.

Принимал активное участие в Средиземноморском походе Ушакова. Отличился при штурме крепости Корфу. Умело командовал десантом на севере Италии для оказания помощи войскам Суворова. За овладение крепостью Фано награжден орденом Св. Анны 2-й степени. При штурме Генуи десант под его командованием «оказал отличное мужество и храбрость».

В ходе Русско-шведской войны 1808—1809 г. полковник Гамен возглавлял гарнизон острова Малый Рюге (Рюгге), умело организовал противодесантную оборону.

С началом Отечественной войны 1812 г. генерал-майор Гамен, командуя 14-й пехотной дивизией, прикрывал Санкт-Петербург. Был награжден орденом Св. Анны 1-й степени.

В 1813 г. Гамен назначен начальником войск Петербургского гарнизона. Через год, оставаясь шефом 3-го морского полка, назначается командиром 3-й бригады 25-й пехотной дивизии, являвшейся по существу дивизией морской пехоты.

1 января 1826 г., произведенный в звание генерал-лейтенанта, А.Гамен становится первым комендантом (по должности) Кронштадта.

Полковник Е.АБРАМОВ

ТРАГЕДИЯ КОМЕНДАНТА МООНЗУНДА

Поздно вечером 21 декабря 1942 г. в кабинете начальника штаба КБФ вице-адмирала Ю. Ралля раздался телефонный звонок. Взволнованным голосом докладывал капитан 1 ранга И. Д. Снитко, новый начальник Научно-испытательного морского артиллерийского полигона. У них чрезвычайное происшествие — застрелился только что сдавший дела и должность прежний начальник НИМАП генерал-лейтенант береговой службы А. Б. Елисеев, который в тот день должен был вылететь в Москву за новым назначением. Что же предшествовало драматическим событиям и стало причиной смерти генерала?

Алексей Борисович Елисеев родился 17 марта 1887 г. в деревне Лужа Передольской волости Лужского уезда Петербургской губернии в бедной крестьянской семье. До 13 лет он жил в деревне, помогал родителям заниматься сельским хозяйством и учился в церковно-приходской школе. После окончания школы уехал вместе с отцом в Петербург, где поступил учеником слесаря на судостроительный завод «Галерный островок». По окончании ученичества перешел на завод «Новый Лейснер», где проработал слесарем до 1905 г. За участие в событиях первой русской революции А. Елисеева с завода уволили и он находился под надзором полиции, работая грузчиком, дворником, полотером, чернорабочим.

Осенью 1908 г. его призвали на военную службу, которую тот начал во 2-м Балтийском флотском экипаже в Петербурге. В Кронштадте окончил артиллерийский учебный отряд. После этого А. Елисеева направили для дальнейшего прохождения службы на крейсер «Россия», где Алексей Бори-

сович прослужил до 1913 г. В мае 1914 г. его увольняют «в дисциплинарном порядке» со службы в запас в звании младшего артиллерийского унтер-офицера. Он поступает слесарем на столичную фабрику «Маркус».

С началом Первой мировой войны А. Елисеев вновь призывается и направляется помощником плутонгового командира 12-дюймовой башни на линкор «Слава». Участвует в боях с немецким флотом в Рижском заливе вплоть до затопления линкора. После этого А. Елисеева направляют в Приморскую крепость Петра Великого, где он проходит службу на артиллерийских батареях островов Эзель, Даго, Моон, Руно и Вердер. Там Алексей Борисович выдержал экзамен на артиллерийского кондуктора, а в январе 1917 г. за личное сбитие двух вражеских аэропланов произведен в мичманы.

Февральская революция застала А. Елисеева на о. Вердер. Здесь он принял активное участие в перевороте и его избрали председателем батарейного комитета.

В августе 1917 г. во время прорыва германского флота в Рижский залив А. Елисеев успешно вывел весь личный состав батареи с о. Вердер в Ревель. Оттуда его послали делегатом в Центробалт. Решением Центробалта А. Елисеева во главе отряда матросов направили в Ораниенбаум, где его и застали события Октябрьской революции. Со своим отрядом он участвует в штурме Зимнего дворца. После свержения Временного правительства Елисеев вступает в красногвардейский отряд имени Петроградского Совета на Николаевской железной дороге.

1 мая 1918 г. А. Б. Елисеев становится членом РКП (б). В августе того же года добровольцем вступает в

Красную армию в качестве рядового бойца. Принимает участие в боях при обороне Казани.

После падения Казани А. Елисеев убывает в Нижний Новгород, где назначается флагманским артиллеристом Волжской военной флотилии. За взятие Казани награждается Председателем Реввоенсовета РСФСР Л. Д. Троцким часами.

Участвовал А. Елисеев и в бою 1 октября у Пьяного Бора, когда погиб комиссар флотилии Н. Г. Маркин и был потоплен белыми флагман флотилии — канонерская лодка «Ваня-коммунист».

В ноябре 1918 г. А. Елисеев — политкомиссар штаба Волжской военной флотилии, но в сентябре 1919 г. он получает новое назначение — комиссаром морского отдела Регистрационного Управления Полевого штаба РВСР, который занимался военно-морской разведкой.

В августе 1920 г. А. Елисеев вновь на Волге. Он — комиссар Волжско-Каспийской военной флотилии, а позднее Каспийского и Азербайджанского флота с одновременным исполнением должности начальника бригады крейсеров, а затем бригады бронепоездов Южного фронта. Алексей Борисович участвует в боевых операциях по взятию Гурьева, Баку и Энзели. Представлен к ордену Красного Знамени РСФСР, но награжден не был.

В феврале 1921 г. Алексея Борисовича отзывают на Балтийский флот и назначают комендантом форта Красная Горка. На его долю выпало подавление Кронштадтского мятежа, за участие в его подавлении А. Б. Елисеев удостоился орденом Красного Знамени. Вскоре последовало и новое назначение — комендантом Кронштадтской крепости, но уже в марте 1922 г. Алексей Борисович становится начальником и комиссаром Балтийского флотского экипажа, а в январе 1924 г. — начальником и комиссаром учебных отря-

дов и школ Балтфлота.

В октябре 1924 г. А. Елисеева переводят на Черноморский флот комендантом и комиссаром Севастопольской крепости, а в октябре 1925 г. он возглавляет уже всю его береговую оборону.

С сентября 1927 г. А. Елисеев возвращается на Балтику на должность командующего и комиссара береговой обороны флота.

В 1932 г. по постановлению Советского правительства были созданы Морские Силы Дальнего Востока, впоследствии преобразованные в Тихоокеанский флот. В марте того же года А. Елисеев становится первым командующим и комиссаром береговой обороны Дальнего Востока. Под его руководством практически заново воссоздали систему береговой обороны военно-морской крепости Владивосток и прилегающей к ней районам. Артиллерийские батареи ввели в строй в кратчайшие сроки и объединили во Владивостокский укрепрайон, во главе которого в октябре 1934 г. поставили опять же А. Елисеева. За эту работу в августе 1936 г. Алексея Борисовича наградили орденом Красной Звезды, а в ноябре присвоили звание комдив.

Когда в начале тридцатых годов обстановка на Дальнем Востоке накалилась и было решено создать Тихоокеанский военно-морской флот, в первую очередь туда направили железнодорожные береговые батареи. Затем начали строить мощные стационарные батареи. Пока флот был слаб, на береговые батареи да на сухопутные войска ложилась вся забота об обороне огромного по своей протяженности побережья. Береговую оборону возглавлял генерал А. Б. Елисеев, которого флот помнит и поныне.

В апреле 1938 г. комдива А. Б. Елисеева арестовали органы НКВД. В тюрьме под следствием Елисеев пробыл 18 месяцев и в октябре 1939 г. его освободили, после

того как стало известно, что в силу применения физических методов допросов, применяемых следователями, он вынужденно оговорил себя в участии в «военно-фашистском заговоре». На основании этого суд дело по обвинению А. Елисеева прекратил.

С января по сентябрь 1940 г. Алексей Борисович занимался оперативной работой по особому заданию наркомата Военно-морского флота. На присоединенных к Советскому Союзу территориях Прибалтийских республик и арендованной у Финляндии военно-морской базы Ханко А. Елисеев выбирал места для новых артиллерийских батарей, которые должны были войти в систему береговой обороны.

4 июня 1940 г. А. Елисееву присвоили воинское звание — генерал-майор береговой службы. В сентябре он стал комендантом укрепленного сектора и временно исполняющим дела и должность командира военно-морской базы Ханко. Но долго на Ханко ему служить не пришлось, уже в мае 1941 г. его переводят на Моонзунд комендантом Береговой обороны Балтийского района (БОБР). Он хорошо знал здешние места еще с Первой мировой войны. Это, видимо, и сыграло основную роль при назначении. В этой должности Алексей Борисович и встретил начало Великой Отечественной войны.

Береговая оборона Балтийского района в то время состояла из двух укрепленных секторов: северного (о. Даго) и южного (о-ва Эзель и Моон).

Неблагоприятное развитие событий на сухопутном фронте, быстрый выход немецко-фашистских войск на западное побережье Эстонии со всей очевидностью показывали, что нельзя было рассчитывать на выделение командованием фронта дополнительных сил сухопутных войск для обороны островов. Поэтому 29 июня 1941 г. народный комиссар ВМФ приказал Военному совету

КБФ: «Эзель и Даго оборонять при всех условиях обстановки на сухопутном фронте», а 4 июля снова указал: «Подтверждаю ранее данное приказание оборонять до конца Ханко, острова Эзель, Даго и район Таллина».

Таким образом, оборона Моонзундского архипелага с этого времени полностью возлагалась на Балтийский флот.

Запоздалое строительство инженерных сооружений значительно усложнило обстановку для сил, оборонявших Моонзундский архипелаг. В их составе не было подвижных частей, не говоря уже о танках, хотя задолго до войны признавалась большая роль маневренных, быстроподвижных групп в отражении высадившегося на берег противника. Учитывая всю сложность обстановки, возникшей к середине июля 1941 г., следует отдать должное защитникам островов Рижского залива и их командованию за исключительно быстрое оборудование противодесантной обороны на наиболее угрожаемых участках, выполненное при самых ограниченных материально-технических средствах.

После оставления 28 августа 1941 г. нашими войсками Таллина гарнизон архипелага остался в глубоком тылу. В создавшихся условиях даже временное удержание островов архипелага имело большое значение, так как это отвлекало часть сил противника, наступавших на Ленинград, препятствовало действиям его флота в Рижском и Финском заливах. К началу наступления противника гарнизон БОБР соорудил свыше 260 дотов и дзотов, установил 23, 5 тыс. мин и фугасов, протянул свыше 140 км проволочных заграждений, на подходах к островам выставил 180 мин. Артиллерия насчитывала 213 орудий. На острове базировались 6 торпедных катеров, 17 тральщиков. На аэродроме о. Эзель находилось 12 истребителей. Гарнизон

острова насчитывал свыше 24 тыс. человек (3-я отдельная бригада 8-й армии Северо-Западного фронта и части береговой обороны КБФ).

Немецко-фашистское командование выделило для захвата архипелага 61-ю и 217-ю пехотные дивизии с частями усиления, артиллерию и авиацию. Общая численность группировки составляла более 50 тыс. человек. Для переброски войск было собрано до 350 единиц десантно-высадочных средств. Действие сухопутных войск поддерживали с моря 3 крейсера и 6 миноносцев.

6 сентября 1941 г. огнем береговых батарей о. Осмуссар была отражена попытка противника высадить десант. Однако 8 сентября неприятелю удалось высадить десант на о. Вормси. После упорных боев к 11 сентября овладеть островом. Оборонявшие отошли на о. Даго. 14 сентября началась высадка немцев на о. Муху. Балтийцы удерживали его четыре дня. Одновременно огнем береговой артиллерии и торпедных катеров они сорвали высадку двух морских и одного воздушного вражеских десантов на о. Эзель. 17 сентября после тяжелых боев гарнизон оставил о. Муху, но продолжал упорно обороняться на о. Эзель. К 23 сентября наши войска отошли на п-ов Сырве и, несмотря на шквальный огонь орудий вражеских кораблей и удары авиации, удерживали оборонительный рубеж на перешейке до 30 сентября. Накануне, 27 сентября 1941 г., на имя коменданта БОБР генерал-майора А. Елисеева поступила правительственная радиограмма: «Гордимся вашими боевыми успехами. Отличившихся представляем к правительственным наградам. Крепко жмем ваши руки. ЖДАНОВ, ЖУКОВ». 16 сентября 1941 г. присвоили очередное воинское звание — генерал-лейтенант береговой службы.

Не имея воздушного прикрытия, не получая боеприпасов, моряки и

красноармейцы Эзеля продолжали мужественно защищать свои позиции. «Дерется Эзель... Герои!» — записал в своем дневнике писатель Всеволод Вишневский. Именно в эти дни решалась судьба Ленинграда. В городе на Неве внимательно следили за борьбой на Моонзунде, оттянувшей на себя часть сил фашистской армии, предназначенной для штурма города.

Между тем оборона Эзеля приближалась к концу. Десятки раз поднимались в контратаку последние его защитники. Они взорвали уцелевшие, лишившиеся снарядов орудия, сожгли склады и на плотках и шлюпках пытались переправиться на латвийский берег. Другие мелкими группами просачивались на север острова. Однако лишь единицам удалось установить связь с партизанами. Большинство, в том числе раненые, оказались в плену или погибли.

Вот как вспоминает о встрече с А. Елисеевым в эти трагические дни участник тех событий В. Камаев: «Примерно в это же время мне довелось случайно увидеть генерала Алексея Борисовича Елисеева. Он сидел на пне, одетый в кожаный реглан. Вид у него был понурый и сильно утомленный. Локтем правой руки он опирался на колено, а пальцами «доил» бородку. Наверняка он тяжело переживал гибель вверенных ему людей. За последние двое суток на Эзеле бойцы и командиры по его приказу сорок четыре раза ходили в атаку, сдерживая врага. Комиссар дивизиона Дмитрий Михайлович Грибанов много лет спустя рассказывал, что должна была состояться сорок пятая, всеобщая, атака, которую генерал хотел возглавить сам и погибнуть вместе с подчиненными, предпочтя смерть плену. По плану этой атаки торпедным катерам, которые имели восемь торпед, шестнадцать глубинных бомб, несколько тонн бензина и масла, подлежало в

момент захвата фашистами пристани врезаться в нее на полном ходу, уничтожив всех оккупантов, оказавшихся на пристани и вблизи нее. И катерники совершили бы это, ибо горели ненавистью к гитлеровцам и жаждали уничтожить их любой ценой!.. Но сорок пятая атака не состоялась, так как был получен приказ командования КБФ и Ленинградского фронта об оставлении острова Эзель и эвакуации штабов...». В ночь со 2 на 3 октября 4 уцелевших торпедных катера с командованием и штабом БОБР с большим трудом прорвались на о. Даго.

12 октября 1941 г. противник при поддержке береговой артиллерии, артиллерии кораблей и авиации одновременно в нескольких пунктах начал высадку на о. Даго. Несмотря на численное превосходство врага и недостаток боеприпасов, гарнизон о. Даго шесть дней вел упорные бои, нанеся фашистам большой урон.

18 октября Военный совет КБФ отдал приказ об эвакуации гарнизона на п-ов Ханко и о. Осмуссар, которая закончилась 22 октября 1941 г.

Вот что написано об обороне Моонзунда в 1941 г. в 4-м томе «Истории Второй мировой войны 1939—1945 гг. : «Борьба за острова архипелага началась 7 сентября. В неравных схватках советские воины полтора месяца сковывали здесь две немецкие дивизии и часть сил 1-го воздушного флота. Острова были оставлены 19 октября, после того, как исчерпались все возможности их обороны. Более 500 человек эвакуировались на полуостров Ханко, а некоторые бойцы и командиры переправились в Латвию, чтобы вести там партизанскую борьбу». Вот и все что осталось от более чем 24-тысячного гарнизона БОБР! Только в плен было захвачено 15388 человек.

Это была настоящая катастрофа! Кто же нес прямую ответственность за нее? Почему своевременно не были предприняты меры для эвакуации

защитников Моонзунда?

Вот как отвечает на эти вопросы бывший командующий КБФ адмирал В. Ф. Трибуц: «В августе 1941 года я пытался доказать Ставке, что нам все равно придется отводить свои силы из Ханко и островов Моонзунда. Летом, пока главные силы флота находились в Таллине, это можно было сделать сравнительно легко, не понеся больших жертв и не вызывая огромного оперативного напряжения. Увы, в 1941 году нашей общей бедой было запаздывание в сосредоточении сил, действия «растопыренными пальцами», т. е. на многих направлениях и везде с недостаточной подготовкой и недостаточными силами. Мои доводы были отвергнуты, и мы продолжали неукоснительно выполнять директивы Ставки. Генштаб, видимо, пугало радикальное решение об отходе войск на подготовленные рубежи. От нас требовали оборонять все и при этом не указывали главной задачи... До полного истощения своих сил дрались мы и на острове Эзель. Когда Верховное Главнокомандование приказало, наконец, произвести эвакуацию мужественных гарнизонов Ханко и островов Моонзунда, сколько патриотов уже погибло или было схвачено в плен и обречено на страшные мучения!»

Однако адмирал В. Трибуц дает не совсем верную информацию о том, когда получили приказ об эвакуации гарнизонов Моонзунда и Ханко. Г. Аммон в своей статье «Операция Балтийского флота по эвакуации гарнизона Ханко» пишет: «В те тяжелые дни (бои в районе Таллина — В. Л.,) командование флота решало вопрос и о судьбе Ханко. В сложившейся обстановке оборона устья Финского залива теряла свое значение. Надвигавшийся ледостав мог сделать сухопутный фронт обороны полуострова круговым, а для ее организации база не располагала достаточными силами. Кроме того, пос-

ле оставления Таллина снабжение гарнизона, оставшегося в глубоком тылу противника, могло резко ухудшиться. Учитывая все это, Военный Совет Северо-Западного направления предложил прекратить оборону базы. В Ставку ВГК была послана следующая телеграмма: «Тов. Шапошникову. Мы полагаем необходимым все войсковые части и вооружение с Эзель, Даго и Ханко эвакуировать. О способах этой операции договоримся с Кузнецовым, который отправляется сюда через несколько часов. Наличные транспортные средства и охранные корабли не позволяют приступить к эвакуации одновременно с эвакуацией Таллина; придется эту операцию произвести после окончания Таллинской. Просим указаний. Ворошилов. Жданов. 4.22 28 августа 1941 г.». В 23.25 того же дня Верховный Главнокомандующий И. В. Сталин дал разрешение на эвакуацию всех войсковых частей и вооружения с островов Эзель, Даго и с п-ва Ханко».

Значит, разрешение на эвакуацию гарнизона БОБР как и гарнизона ВМБ Ханко было получено 28 августа 1941 г., но сама эвакуация для Ханко началась только в конце октября и закончилась в декабре 1941 г., а для Моонзунда ее не было вообще. И вновь Трибуц, в отношении уже только Ханко, ищет объективные причины переноса эвакуации с августа на конец октября 1941 г., пытаясь переложить ответственность за это теперь уже не на Ставку и Генштаб, а на Военный Совет Ленинградского фронта в лице А. А. Жданова: «Не знаю, на что А. А. Жданов надеялся, но в течение октября он неизменно отвечал, что нужно подождать. Лишь в конце месяца его позиция изменилась». Создается такое впечатление, что командование КБФ было лишено всяческой инициативы по эвакуации вверенных ему гарнизонов Моонзунда и Ханко, и ждало лишь указаний свыше, тем самым теряя столь дра-

гоценное для эвакуации время и списывая затем свои же собственные просчеты то на Ставку и Генштаб, то на командование Ленфронтом, то на «сложности оперативной обстановки!». И если, в конечном итоге, гарнизон Ханко все же благополучно эвакуировали в Ленинград, то защитники Моонзунда оказались брошенными командованием КБФ на произвол судьбы и почти все погибли!

Героическая оборона Моонзундских островов ослабила наступающую на Ленинград группировку войск противника, в ходе боев он потерял свыше 26 тыс. человек, более 20 тыс. кораблей и судов, 41 самолет. Даже сами гитлеровцы вынужденно признавали, что советский островной гарнизон «оборонялся фанатически».

За правильную организацию обороны Моонзундского архипелага и умелое командование гарнизоном Береговой обороны Балтийского района в боях с противником генерал-лейтенант А. Б. Елисеев 17 января 1942 г. удостоился ордена Красного Знамени.

Прибыв в октябре 1941 г. в Кронштадт, А. Елисеев приступает к выполнению своих новых обязанностей — помощника командующего КБФ по береговой обороне, противовоздушной обороне и сухопутным войскам и одновременно коменданта Кронштадтской крепости.

Однако на этой должности он пробыл недолго и уже в марте 1942 г. Елисеев получает новое назначение — начальником Научно-испытательного морского артиллерийского полигона. Для генерал-лейтенанта береговой службы А. Б. Елисеева это стало явным понижением по службе. Объяснения этому в архивных документах обнаружить не удалось. Командующий КБФ адмирал В. Ф. Трибуц объясняет причину перевода А. Б. Елисеева на НИМАП: «Комендант крепости Кронштадт был гене-

рал А. Б. Елисеев... Несколько позже Военный Совет флота назначил комендантом крепости генерал-майора И. С. Мушнова. Мы считали, что генералу Елисееву, пережившему трагедию на Моонзундских островах, лучше быть на более спокойном участке, артиллерийском полигоне, куда он был назначен начальником».

Тем не менее, существует еще одно мнение. На это вопрос, как мне кажется, самый точный ответ дал писатель Ю. А. Виноградов, давно занимавшийся историей обороны Моонзундских островов. Он пишет в своей книге «Операция-Б»: «Нашлись завистники, которые поставили Елисееву в вину, что возглавляемая им береговая оборона Балтийского района могла значительно дольше оборонять острова Моонзундского архипелага, вплоть до зимы, что он потерял весь 25-тысячный гарнизон. В пример приводилась военноморская база Ханко, продержавшаяся на сорок четыре дня дольше и переправившая на защиту Ленинграда двадцать три тысячи бойцов из 28-тысячного гарнизона, стрелковое оружие, легкую и зенитную артиллерию, двести тысяч тонн продовольствия. При этом не учитывалось, что условия боевых действий гарнизона совершенно разные: при равенстве сил и средств береговая оборона Балтийского района, находясь на более отдаленном от Ленинграда расстоянии, обороняла в пятьдесят раз большую территорию островов, разбросанных в Балтийском море почти на сто пятьдесят километров, отражала атаки, имеющих большой боевой опыт численно в два раза превосходящих фашистских войск, поддерживаемых с моря военноморскими силами (ханковцам противостояла лишь одна финская бригада), обеспечивала базирование кораблей отряда легких сил и бригады подводных лодок и нанесение ударов морской и дальнебомбардировочной авиацией по столице фашис-

тской Германии — Берлину. К тому же из состава Береговой обороны Балтийского района военноморской базы Ханко был передан тысячный гарнизон острова Осмуссар с двумя береговыми батареями, который до последнего дня надежно защищал южные подступы к Финскому заливу и самому полуострову Ханко».

Имена этих завистников назвать несложно, но есть ли в этом необходимость за давностью лет? Елисеева просто убрали из штаба КБФ как нежелательного свидетеля просчетов командования флота по своевременной эвакуации гарнизона Моонзундских островов, за которую оно непосредственно несло ответственность, и Елисеев, видимо, с этим мириться не захотел, имея на это свою собственную точку зрения, чем и навел себе могущественных врагов. А поэтому и оказался на «более спокойном участке», хотя со своими знаниями и боевым опытом, он смог бы принести больше пользы, находясь на должности заместителя командующего КБФ. Назначение начальником полигона для генерал-лейтенанта береговой службы А. Б. Елисеева, без сомнения, понижение по службе без видимых причин, и он болезненно это воспринял. Самолюбие его было ущемлено еще и тем, что ханковцев в Ленинграде встречали как героев-победителей, а о моонзундцах вообще забыли как будто их и не было, хотя оба гарнизона одинаково с достоинством и честью выполнили до конца поставленную перед ними боевую задачу.

Все это отрицательно сказалось на состоянии Алексея Борисовича Елисеева и 21 декабря 1942 г. он застрелился.

Так трагически закончилась жизнь генерал-лейтенанта береговой службы А. Б. Елисеева, имя которого в связи с этим на долгие годы несправедливо предали забвению.

Подполковник В. ЛУКИН

СТРОИТЕЛЬСТВО МОРСКОЙ АВИАЦИИ В ПЕРИОД 1918–1928 ГГ.

Один из самых сложных периодов в истории отечественных Вооруженных сил пришелся на 1918–1920 гг., когда Октябрьская революция и последовавшая за ней Гражданская война раскололи страну, армию и флот на два непримиримых лагеря. Вчерашние сослуживцы, еще недавно бок о бок сражавшиеся с австрийцами и немцами, вдруг оказались по разные стороны баррикад. Парадокс в том, что объективно и те, и другие воевали за Родину, за Россию. Однако в отечественной историографии долгие годы освещались действия, как правило, успешные, лишь красных, действия же белых освещались скупой и в основном тенденциозно. А что касается морской авиации, так в большинстве исследований по истории отечественного флота того периода о ней речь вообще не ведется, как, впрочем, и в специальных диссертационных исследованиях по флоту белого движения и воздушному флоту белых армий.

О морской военной авиации советского периода впервые упоминается 20 декабря 1917 г., когда появился приказ по армии и флоту № 4 об объединении морской и сухопутной авиации и подчинении всей авиации Управлению Воздушного флота Республики. Однако на практике этот приказ реализован не был. Против выполнения подобного приказа выступило Управление морской авиации и воздухоплавания (УМАиВ) и нарком по морским делам П. Дыбенко. Подготовленный моряками доклад в январе 1918 г. был рассмотрен на заседании Верховной морской коллегии, принявшей решение о приостановлении объединения морской авиации с сухопутной. Дальнейшим шагом Наркомата



по морским делам стал изданный приказ по флоту от 6 марта 1918 г., в котором указывалось: «1. Все авиационные части и школы сохраняются, причем личный состав этих частей обязуется приложить все усилия к сбережению имеющегося в их распоряжении имущества. 2. По мере хода демобилизации центральным авиационным комитетам морей надлежит стягивать авиационные части, потерявшие боевое значение, при условии сохранения тех частей, которые необходимы для воздушной связи в Балтийском море — на северном берегу между Або, Гельсингфорсом и Петроградом и в Черном море — между Одессой и Поти».

Активная деятельность Морского генерального штаба (МГШ) по сохранению морской авиации в составе флота принесла свои плоды. На основании доклада МГШ от 27 апреля 1918 г. увидел свет приказ по армии и флоту № 3 от 20 мая 1918 г., вновь формально передавший Управлению морской авиации и воздухоплавания всю советскую морскую авиацию с подчинением самого УМАиВ Народному комиссариату по морским делам. Первым начальником первого советского соединения морской авиации — воздушной бригады особого назначения — стал один из героев Первой мировой войны, бывший старший лейтенант и Георгиевский кавалер С. Лишин. Организационно бригада состояла из трех дивизионов: гидродивизион из трех отрядов в Ораниенбауме, гидродивизион из двух отрядов в Самаре и дивизион истребительной авиации в составе трех отрядов сухопутных самолетов в Красном Селе — на месте существовавшей в 1917 г. Школы воздушного

боя. Всего бригада имела 42 гидросамолета и самолета.

Тем не менее вскоре перед УМАиВ была поставлена задача формирования на основе воздушной бригады особого назначения нескольких гидроотрядов для действий на Северном и Восточном фронтах. К сентябрю 1918 г. удалось создать пять гидроотрядов: Беломорский, Волжский, Пермский, Каспийский и Онежский.

Началом боевой деятельности советской морской авиации в ходе Гражданской войны считается 29 августа 1918 г., когда летчики Волжского гидроотряда на гидроаэропланах М-9 провели воздушную разведку в районе Казани. 1 сентября волжские красные морлеты нанесли первые бомбовые удары по судам и баржам белых у городских пристаней и на рейде сел Верхний и Нижний Услон. Боевую деятельность Волжского гидроавиационного отряда обеспечивала баржанефтянка, которой в 1918 г. дали название «Коммуна». Всего к концу сентября 1918 г. в составе красной морской авиации насчитывался 61 летательный аппарат — гидросамолеты и сухопутные (колесные) истребители. При этом основной ударной силой продолжал оставаться многофункциональный гидросамолет — летающая лодка М-9. «Десятка» состояла на вооружении и белых сил, входя в состав авиационных подразделений Добровольческой армии (1919 г.), Вооруженных сил юга России (1919–1920 гг.), использовалась на Урале и в Сибири (1919–1920 гг.). Более того, и после окончания Гражданской войны эти гидросамолеты несли службу в составе советской морской авиации. Всего же за период 1916–1925 гг. было выпущено более 500 гидропланов М-9.

В декабре 1918 г. Революционный военный совет Республики (РВСР) своим приказом (№ 394 от 18. 12. 1918 г.) упразднил коллегию Народного комиссариата по морским делам, создав в составе РВСР морской отдел во главе с командующим Морскими силами Республики. Управление морской авиации и воздухоплавания было преобразовано в авиаци-

онный отдел Главного управления кораблестроения.

Особенностью применения морской авиации в годы Гражданской войны явилось то, что многим частям и подразделениям пришлось действовать на сухопутных театрах в интересах армейских организационных структур. В целом же советская морская авиация применялась почти на всех фронтах, а также на Балтийском, Черном, Азовском и Каспийском морях, на Онежском и Ладожском озерах, на всех реках, где велись боевые действия (Волге, Каме, Северной Двине, Днепре, Чусовой, Иртыше, Тоболе, Селенге, Байкале, Енисее и др.).

При действиях морской авиации на реках широко использовались речные баржи, буксиры и пароходы. Так, переданный в оперативное подчинение Северного фронта и 6-й армии Северный гидродивизион летом 1919 г. для передвижения вдоль Северной Двины и осуществления боевых вылетов широко использовал различные плавсредства, в том числе: «Пинега» (1-й истроотряд), «Труд» (бывший «Николаев»), «Декабрист» (бывший «Василий»), «Шквал» (бывшая «Ницца»), «И. А. Крылов» (бывший «Рюрик»), «Луначарский» (бывший «Воевода», Беломорский гидроотряд), «Виктор Гюго» (бывшее «Благовещение», Камский гидроотряд), «Пугачев» (1-й истроотряд). Использовались также несамоходные суда: «Роза Люксембург» (база 1-го истроотряда), баржа № 12 (база Беломорского отряда и, возможно, 1-го истроотряда; не исключено, что «Роза Люксембург» и баржа № 12 суть одно и то же), баржи-ангары № 51 и 52».

В апреле 1919 г. РВСР издал приказ № 31¹³93, по которому вся морская авиация, действовавшая совместно с речными и озерными флотилиями, во всех отношениях (строевом, хозяйственном и техническом) была подчинена соответствующим флотилиям, а воздушная бригада особого назначения вошла в состав Балтийского флота.

Соответствующее внимание созданию структур морской авиации уделяло и командование белогвардейских войск и формирований. Так,

в декабре 1918 г. в Омске при Техническом управлении морского министерства Сибирского правительства адмирала А. Колчака начало действовать гидроавиационное отделение, которое возглавлял старший лейтенант В. Марченко, награжденный в годы Первой мировой войны Георгиевским оружием с надписью «За храбрость». В марте 1919 г. был издан приказ по морскому министерству Сибирского правительства о приспособлении двух барж за №6 и №78 под нужды морской авиации. При этом одна баржа предназначалась непосредственно для базирования и применения гидроаэропланов гидроавиационного отделения старшего лейтенанта В. Марченко, а другая — под воздухоплавательный парк.

В составе сил белого флота на Черном море по состоянию на 6 февраля 1919 г. находился 1-й морской авиационный отряд, имевший восемь летательных аппаратов. К середине августа там же значился гидроавиационный отряд Черноморского флота с шестью летательными аппаратами и Севастопольская авиационная станция¹⁶. Морская авиация белых на Каспии имела пять самолетов, из них 3 гидроаэроплана. В октябре 1919 г. в составе флотилии появилась плавбаза гидросамолетов «Волга».

Что касается действовавшей на юге советской морской авиации, то в апреле–июне 1920 г. в Одессе был сформирован морской гидроавиационный отряд, который имел на вооружении два летательных аппарата — английский поплавковый «Ферри» и гидросамолет М-9. Вскоре вместе с ними в Хлебной гавани разместились прибывшие на усиление Днепровский и Туркестанский (Аральский) гидроотряды. В связи с окончанием боевых действий на Волге и в северной части Каспийского моря распоряжением штаба Морских сил Республики № 4572 от 19 июля 1920 г. сюда была перебросена морская авиация Волжско-Каспийской флотилии, за исключением одного гидроотряда». Таким образом, к концу августа 1920 г. на аэродромах Николаева, Херсона и Одессы насчитывалось более 30 самолетов советской морской авиации,

что по тем временам представляло собой внушительную силу. Затем были созданы воздушная бригада на Черном море и морской воздушный дивизион на Азовском.

Во время Гражданской войны обе стороны принимали меры и по подготовке кадров. Кадры для советской морской авиации готовились в Красном Селе, для чего Школа воздушного боя была преобразована в Морскую школу высшего пилотажа. Петроградскую школу морской авиации из Ораниенбаума перевели в Нижний Новгород и переименовали в Нижегородскую школу морской авиации. На Крестовском острове в Петрограде открыли также новую школу морской авиации, получившую наименование «Школа морской авиации им. Л. Д. Троцкого». В декабре 1919 г. новая Петроградская школа была перебазирована в Самару, куда чуть раньше перевели Нижегородскую школу морской авиации, а в июне 1920 г. на базе этих двух школ создали единую Военно-морскую школу авиации. Всего за 1918–1920 гг. в школах авиации для флота было подготовлено около 120 человек летно-технического состава.

В марте 1920 г. советскую морскую авиацию в целях поднятия боеспособности красного воздушного флота объединили с сухопутной авиацией и подчинили Главному управлению Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота. На тот момент морская авиация насчитывала в своем составе около 100 самолетов и гидросамолетов.

Так советская морская авиация, утратив свою самостоятельность, перестала быть родом сил флота. Что касается морской авиации белых, то она была очень малочисленна и решала в основном вспомогательные задачи, направленные на обеспечение боевых действий армии и — частично — флота.

Следует отметить тот факт, что за время Гражданской войны морская авиация по сути дела превратилась в одну из своих составляющих — гидроавиацию. В ходе борьбы противоборствующих сторон отсутствовали элементы оперативного применения

морской авиации, не получила развития аэродромная сеть авиации флотов, зачастую ее применение осуществлялось с армейских аэродромов и непосредственно с водной поверхности рек и озер.

В конце 1920 г. советская морская авиация насчитывала 90 самолетов и гидросамолетов, которые организационно входили в состав десяти разведывательных отрядов, четырех истребительных отрядов и четырех гидродивизионов.

В составе Главного управления Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота (РККВФ) был создан отдел морской авиации и введена должность помощника начальника Воздухофлота Республики по гидроавиации, на которую был назначен морской летчик С. Столярский. Воздушная бригада Балтфлота была преобразована в воздушный флот Балтийского моря, а воздушная бригада Волжско-Каспийской флотилии, передислоцированная на Черное море, с включением в нее воздушного дивизиона Азовского моря, стала именоваться воздушным флотом Черного и Азовского морей.

Во исполнение решений X съезда РКП(б) (март 1921 г.) началась реорганизация и перевод Вооруженных сил Республики на мирное положение со значительным сокращением их численности. Это коснулось и морской авиации: были расформированы пять разведывательных, два истребительных авиационных отряда и четыре дивизиона гидроавиации.

На 1 января 1924 г. Военно-воздушный флот СССР состоял из сухопутной авиации, воздухоплавания и морской авиации. При этом в его составе насчитывался 451 летательный аппарат тяжелее воздуха. Самолетный парк морской авиации составлял всего 36 машин, что было значительно меньше того, что имелось в конце кампании 1917 г.

Назрела острая необходимость коренной реорганизации всей системы военного руководства. Работу по структурному преобразованию военного аппарата, системы управления и отчетности возглавила комиссия Плеханова РВС СССР (создан 28 августа

вместо РВСР) под председательством М. В. Фрунзе». С 15 апреля 1924 г. Рабоче-Крестьянский Красный Воздушный Флот был переименован в Военно-воздушные силы РККА, а Главное управление РККВФ — в Управление Военно-воздушных сил, которое стало подчиняться Реввоенсовету СССР. 24 сентября 1924 г. Реввоенсовет принял трехлетний план развития ВВС РККА, согласно которому численность самолетного парка Военно-воздушных сил предполагалось довести до 1000 боевых машин.

Именно тогда же стал подниматься вопрос и о постройке в СССР авианосцев. К тому времени авианесущие корабли периода Первой мировой войны типа «Император Николай I» или «Император Александр I» уже не существовали — были переименованы, уведены, интернированы, переделаны, погибли и т. д. Использовать же базы гидроавиации (баржи), широко применявшиеся в годы Гражданской войны обеими сторонами, было, по всей видимости, нецелесообразно. Надо учесть и то, что в состав флотов крупных морских держав к 1925 г. начали входить уже авианосцы, приспособленные для приема колесных самолетов.

Во второй половине 1920-х гг. начался, пусть и не быстрый, но все же рост численного состава морской авиации. В 1925 г. она насчитывала 36 самолетов, в 1926— 49, в 1927— 68, в 1928 г. в ее составе значилось уже 112 боевых самолетов и гидросамолетов. В дальнейшем рост крылатых машин в составе Морских сил РККА продолжался. Так, если в начале 1932 г. морская авиация имела 208 боевых самолетов, то к 1 июля 1932 г. их число увеличилось до 299 самолетов и гидросамолетов.

В ноябре 1925 г. воздушные флоты Балтийского, Черного и Азовского морей преобразуются в военно-воздушные силы соответствующих морей. С середины 1927 г. авиация флота включала в свой состав тяжелую (бомбардировочную) авиацию, истребительную и авиацию ближней разведки.

Следует отметить, что в эти годы в печати, прежде всего на страницах

журнала «Морской Сборник» развернулась научная дискуссия на тему: какой нужен стране флот? При этом затрагивались проблемы и морской авиации. Так, видный флотский теоретик М. Петров выступил со статьей «Гидроавиация и морской флот», в которой резко критиковал решение о передаче морской авиации в состав ВВС РККА, утверждая, что она является неотъемлемой частью флота и в ближайшей перспективе приобретет стратегическое значение. Рассматривая особенности географического, военного и экономического положения стран Западной Европы, Северной Америки и Японии, Петров утверждал, что война между Великобританией, Америкой, Японией «не может быть доведена до конца без участия в ней авиации, базирующейся на флот». Более того, он предсказывал, что в перспективе морская авиация встанет «на путь самостоятельных операций».

Одними из самых заметных на данную тему стали статьи К. Вейгелина «Силы воздушные и морские», Н. Горского «Флот и авиация», Е. Шведе «Влияние мореходности в развитии типа гидросамолета» и «Еще несколько слов по поводу спора между линейным кораблем и воздушным аппаратом», а также Д. Соколова, В. Свободина, М. Попова, Д. Фандерфлита, Б. Лобач-Жученко, И. Лудри, В. Васильева, Н. Лебедева, В. Полляка и М. Сергеева.

Начиная с 1926 г. в строительстве ВВС РККА начался новый этап — создание из нескольких авиационных эскадрилий авиабригад, ставших основным тактическим соединением Военно-воздушных сил РККА. При этом в авиационную бригаду, как правило, включались авиационные части одного гарнизона.

Это нововведение коснулось и морской авиации, но по ряду причин организационного характера формирование бригад здесь началось только в 1928 г. На следующий год в составе авиации Балтийского моря, авиации Черного и Азовского морей насчитывалось по одной авиационной бригаде и по несколько отдельных отрядов морской авиации. «Типовая

бригада состояла из штаба, одной или нескольких эскадрилий, а также отрядов и подразделений авиационно-технического обслуживания. Тогда же подразделения тыла были выведены из состава отрядов и эскадрилий и на их основе создавались авиапарки — новые формирования для материально-технического обслуживания бригад, отдельных эскадрилий и отрядов». В составе авиабригады предусматривалось создание школы младших авиационных специалистов, по одной школе на флоте, а также строительство полигонов боевой подготовки. Кроме этого, морская авиация имела особенности и в организационном подчинении: не все эскадрильи входили в состав авиабригад, были авиационные эскадрильи, которые имели статус самостоятельных и подчинялись как отдельная часть командующему ВВС моря. Так, в 1926 г. на Черном море была сформирована миноносная эскадрилья, положившая начало строительству в нашей стране миноносной авиации, естественно, в рамках морской авиации. Там же начала формироваться минно-торпедная авиация. Несколько позже морской летчик И. О. Морозов командовал первым отрядом торпедоносцев на Черном море. Уже в те далекие годы наши предшественники начали прорабатывать вопросы применения авиации для минных постановок.

Таким образом, если учесть, что в период 1924–1928 гг. ВВС РККА являлась родом сил, то родами сил в самой ВВС РККА были сухопутная, морская и вспомогательная авиация. Уже тогда в авиации флота началось возобновляться разделение по типу выполнения задач, которое имело место в ходе Первой мировой войны. А создание миноносной эскадрильи явилось прообразом создания минно-торпедной авиации, в недалеком будущем получившей статус рода сил отечественного Военно-морского флота.

Полковник В. ГЕРАСИМОВ,
кандидат исторических наук

К 100-ЛЕТИЮ ПОДВОДНЫХ СИЛ РОССИИ

ПОДВОДНИКИ— ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА



УСЕНКО Николай Витальевич

Родился 16 декабря 1927 г. в г. Севастополе в семье служащего. Русский, вице-адмирал (31.10.1978), Герой Советского Союза (23.5.1966), кандидат исторических наук (1987). В ВМФ с 1943 г., в компартии с 1947 г.

Окончил Военно-морское политическое училище им. А. А. Жданова (6.1948—11.1951), военно-морской факультет Военно-политической академии им. В. И. Ленина с золотой медалью (9.1955—7.1959), Военную академию Генерального штаба ВС СССР (7.1969—6.1971).

Участник Великой Отечественной войны. В блокадном Ленинграде (10.1942—5.1943) работал живописцем в тресте Ленгороформление. В мае 1943г. добровольно по комсомольской путевке начал военную службу на УК «Комсомолец». Машинист, боцман, заведующий библиотекой, освобожденный секретарь комсомольской организации УК «Комсо-

молец» (5.1943—6.1948) Балтийского флота. Секретарь комсомольской организации 292-го дивизиона торпедных катеров (11.1951—2.1953) 186-й бригады, помощник начальника политотдела по комсомольской работе 51-й дивизии ТКА (2.1953—9.1955) Северного флота. Заместитель по политической части командира ПЛ С-188 (7.1959—1.1961) КБФ, ПЛА К-133 (1.1961—9.1967) СФ.

В составе отряда атомоходов К-133 впервые южным маршрутом через пролив Дрейка со 2 февраля по 26 марта 1966 г. совершила длительный, кругосветный переход без всплытия на поверхность с Северного флота на Тихоокеанский. В походе Н. Усенко развернул активную воспитательную работу по поддержанию высокой работоспособности личного состава, бдительно-му несению ходовой вахты и снятию моральной, психологической и физической усталости у моряков. «За успешное выполнение заданий командования и проявленные при этом мужество и отвагу» капитану 2 ранга Н. Усенко было присвоено звание Героя Советского Союза.

Из наградного листа 1966 г.: «...Тов. Усенко Н. В. один из опытных и подготовленных политработников-подводников, участвовал в кругосветном плавании группы атомных подводных лодок в феврале — марте 1966 г. в должности заместителя по политической части командира атомной подводной лодки. Проявил исключительно высокие организаторские способности, мужество и умение мобилизовать личный состав корабля на образцовое выполнение правительственного задания. В походе весь личный состав корабля показал высокую выучку, дисциплину и организованность, патриотизм и беззаветную преданность делу коммунистической партии и правитель-

К 100-ЛЕТИЮ ПОДВОДНЫХ СИЛ РОССИИ

ству. Тов. Усенко Н. В., несмотря на трудные условия плавания, всегда находился среди личного состава и своим личным примером вдохновлял его на преодоление трудностей и поддерживал высокий морально-боевой дух среди матросов, старшин и офицеров. Личным составом корабля было внесено более 200 рационализаторских предложений по улучшению эксплуатации механизмов и систем. Материальная часть работала безотказно. Поход позволил получить важные научные данные по вопросу использования подводных лодок и оружия...»

Заместитель начальника политотдела эскадры подводных лодок (9.1967—5.1969) СФ. Начальник политотдела оперативной эскадры ТОФ (6.1971—2.1973). Заместитель начальника — начальник отдела пропаганды и агитации (2.1973—8.1976), 1-й заместитель начальника (8.1976—6.1980) Политического управления ВМФ. Член Военного совета — начальник Политуправления СФ (6.1980—3.1985). Начальник политотдела Института военной истории Министерства обороны (3.1985—6.1990).

Контр-адмирал (3.10.1972). Депутат Верховного Совета РСФСР 10-го и 11-го созывов. С июня 1990 г. в запасе.

После окончания службы в ВМФ продолжает работать ведущим научным сотрудником того же института. При его активном участии вышли в свет «Приказы и директивы НК ВМФ в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.» (1996), «Директивы Главного политического управления Военно-Морского Флота» в книге «Главные политические органы Вооруженных Сил СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.» М. Терра. 1996г.

Награжден орденами Ленина (1966), Красного Знамени (1964), Отечественной войны 1-й степени (1985), Красной звезды (1980), «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» 3-й степени (1975), медалями.

Сочинения: На подводной орбите. М. 1977; В походах океанских. М. 1979; Океанский максимум. М. 1980; Океанские вахты. 2-е изд. М. 1983; Как создавался атомный подводный флот Советского Союза. Руководитель авторского коллектива. М. -СПб. 2004.

ГОЛУБЕВ Дмитрий Николаевич

Родился 13 августа 1926 г. в г. Москве в семье служащего. Русский, капитан 1 ранга (5.11.1964), Герой Советского Союза (25.11.1966). В ВМФ с 1945 г., в компартии с 1957 г.

Окончил подготовительную школу летчиков при ВМАТУ им. В. М. Молотова (8.1943—7.1944), Бакинское военно-морское подготовительное училище (10.1944—8.1945), Каспийское высшее военно-морское училище (9.1945—9.1949), Высшие специальные офицерские классы подводного плавания при 1-м Высшем военно-морском училище подводного плавания (12.1953—9.1954), Академические курсы офицерского состава ВМА (10.1967—7.1968).



В распоряжении командующего 8-м ВМФ (9—11.1949), помощник командира МО-638 3-го дивизиона малых охотников за подводными лодками (11.1949—5.1950), командир БЧ-

3 ПЛ С-84 (5.1950—12.1953), помощник командира ПЛ С-163 (9.1954—11.1955), старший помощник командира ПЛ С-172 (11.1955—8.1956).

С августа 1956 г. он в числе первых на атомных подводных лодках СФ. Старший помощник командира (8.1956—12.1960), командир ПЛА К-8 (12.1960—5.1962). В 1961 г. лодка под командованием Д. Голубева совершила 5 выходов в море, пройдя в подводном положении 3171 миль и в надводном — 1512 миль, участвовала в командно-штабном учении «Полярный круг» (районом учений были Баренцево и Норвежское моря, северная часть Атлантики). Старший помощник командира ПЛ К-55 (5.1962—8.1963), командир ПЛ К-14 (8.1963—10.1967). Лодка подлежала переводу с Северного на Тихоокеанский флот подо льдами Арктики. Командир качественно подготовил корабль и экипаж к предстоящему походу и на контрольном выходе по начальному участку маршрута провел тренировки личного состава в подледном плавании.

С 30 августа по 17 сентября 1966 г. лодка под командованием Д. Голубева совершила трансарктический межфлотский переход из губы Большая Лопаткина СФ в бухту Крашенинникова на Камчатке. Руководил походом командир дивизии подводных лодок капитан 1 ранга Н. Игнатов. За период плавания К-14 совершила 15 всплытий в полыньях и разводьях, несколько приледнений. 6 сентября К-14 всплыла в районе дрейфующей полярной станции СП-15, а 7 сентября в районе СП-15Ф. В эти дни врач ПЛ оказал медицинскую помощь двум полярникам. После этого лодка погрузилась и продолжила движение по маршруту. Главная энергетическая установка, все корабельные механизмы в условиях низких температур заборной воды работали устойчиво. Было пройдено за поход 5312 миль, из которых в подводном положении 4548, 3 мили, включая 2840 миль подо льдами. На переходе были осуществлены экспериментальные исследования, определившие возможности использования атомных подводных лодок для решения боевых задач и обеспечения научно-исследова-

тельских работ в Арктическом бассейне. Личный состав во время этого подледного перехода в малоизученных районах Арктики показал высокую боевую выучку, профессионализм, уверенно обслуживал оружие и технику, успешно выполнил все поставленные перед экипажем задачи.

Несмотря на сложность плавания подо льдами и повышенный риск из-за невозможности всплытия в случае аварии, арктический маршрут привлекал своей непродолжительностью и прохождением в зоне, примыкавшей к своим территориальным водам. Опыт плавания первых атомоходов и накопленный ими материал в дальнейшем позволил осуществлять межфлотские переходы этим маршрутом не только одиночным кораблям, но и тактическим группам подводных лодок.

Из наградного листа: «...Многоранная плодотворная деятельность командира ПЛ обеспечила образцовое выполнение правительственного задания. ПЛ прибыла к новому месту базирования в полной боевой готовности, что позволило сразу же выйти в море для выполнения новой задачи».

За успешное выполнение специального задания и проявленные при этом мужество и отвагу Указом Президиума Верховного Совета СССР капитан 1 ранга Д. Голубев удостоен звания Героя Советского Союза.

Подводная лодка К-14 8 октября 1966 г. зачислена в состав ТОФ. Д. Голубев продолжил службу в той же должности (10.1966—10.1967). Заместитель командира дивизии подводных лодок (7.1968—1.1970). С января 1970 г. в запасе. После увольнения с военной службы работал начальником отдела Центрального совета ОСВОД, в СКБ Союзгеотехники.

Награжден орденом Ленина (1966), медалями.

Умер 3 мая 2000 г. в г. Москве, похоронен на Ваганьковском кладбище.

**Материал подготовлен
в Центральном военно-
морском архиве
Т. Полухиной и В. Лурье**

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

ВОЕННАЯ ПЕДАГОГИКА И ПСИХОЛОГИЯ XXI ВЕКА

В двухтомной монографии А. Овечкина «Педагогика и психология высшей военной школы: теория и практика» (СПб.: ИВТОБ СПбГУ, 2005. 482 с.) рассмотрены проблемы педагогики и психологии высшей военной школы армии и флота России. Это важно особенно в современных условиях, когда офицерский состав Вооруженных сил Российской Федерации находится на сложном переходном этапе военной реформы. От прежних подходов по комплектованию и обучению офицерского состава Вооруженных сил бывшего Советского Союза сегодняшняя Россия планирует перейти к новым подходам в области образования как кадровых офицеров, так и офицеров запаса.

Важное место в монографии отведено раскрытию содержания государственной политики России в сфере военного и военно-морского образования, анализу факторов, повлиявших на становление и развитие теории и практики педагогики и психологии высшей военной школы, их значению для дальнейшего обучения и воспитания офицерского состава Вооруженных сил России. В монографии проанализированы воспитание и обучение офицерских кадров, а также опыт подготовки педагогических кадров в российской военной школе (1701—1917 гг.); рассмотрены государственная политика России в сфере военного и военно-морского образования после 1990-х годов. Значительное внимание уделено обучению в высшей военной школе, основам педагогики и психологии в ее работе.

В рецензируемой работе объемом более 20 авторских листов изложены результаты проведенного автором всестороннего исследования крупной научной проблемы, имеющей большое значение для дальнейшего обучения и воспитания офицерского Вооруженных сил России. Особое внимание уделено научным основам реформы военного образования: достижениям, проб-

лемам и тенденциям развития педагогики и психологии высшей военной школы России. Рассмотрены также основные подходы по развитию высшего образования, уделено внимание военному образованию в США, а также Болонскому процессу.

В работе помещены многочисленные рисунки, таблицы и приложения, в которых приведены малоизвестные данные по вопросам воспитания и обучения офицерских кадров в России и за рубежом.

Научные положения исследования и частные выводы, прежде всего по вопросам теории и практики педагогики и психологии высшей военной школы, содержатся и в ранее опубликованных автором книгах, научных статьях и учебных пособиях.

Научные результаты вполне достоверны, так как весь фактологический материал убедительно подтверждается документами. При этом значительная часть источников вводится в научный оборот впервые. Работа написана хорошим литературным языком, читается легко и с интересом.

К сожалению, автор не уделил должного внимания развитию педагогики и психологии высшей военной школы в эпоху социализма, однако этот недостаток не снижает значительную теоретическую и практическую значимость рецензируемой работы профессора А. Н. Овечкина.

В целом монография профессора А. Н. Овечкина имеет большую теоретическую и прикладную значимость для Вооруженных сил Российской Федерации.

*Доктор исторических наук,
профессор
В. ЖУМАТИЙ*

КУЗНИЦА АТОМНОГО ФЛОТА

Вышедшая в свет книга «Центр подготовки боевых сил военно-морского флота имени Героя Советского Союза Л. Г. Осипенко», посвящена истории создания и деятельности учебного центра ВМФ имени Л. Г. Осипенко в Обнинске.

Коллектив этого учебного центра явился первопроходцем в использовании атомной энергетики в ВМФ. Именно здесь все зарождалось впервые (ничего подобного в стране еще не было!): первые преподаватели, первые технические средства обучения, первые тренажеры для каждого должностного лица экипажа ПЛА, первые классы, оборудованные под отсеки подводной лодки, первый наземный прототип ПЛА с оборудованием и техникой для различных проектов со всеми постами, первый стенд борьбы за живучесть, впервые разработана система подготовки всех специалистов, от матроса до командира, впервые внедрена компьютерная технология обучения, созданы первые понятийные тренажеры на



ПЭВМ, первые системы информационной поддержки РКП и штабов разного уровня, первые сценарии компьютерных обучающих программ для промышленных тренажеров, первая локальная вычислительная сеть, позволяющая проводить дуэли экипажей ПЛА разных проектов, делегирование своих представителей для руководства и организации учебного процесса в другие учебные центры ВМФ.

Именно огромный потенциал коллектива позволяет Центру не ронять «свою марку» и сегодня, спустя 50 лет со дня своего создания. Выход этой книги стал настоящим подарком и другому юбилею 2006 года — 100-летию подводным силам ВМФ России, половина из которого — это история атомного подводного флота нашей страны.

Первая часть книги, написанная Н. И. Сосниным, освещает период становления 16-го учебного центра ВМФ, этап подготовки экипажей ПЛА первого поколения, организационно-штатные изменения структуры УЦ, совершенствование подготовки экипажей, развитие учебно-материальной базы, строительство жилья для постоянного и временного состава. Отдельно рассказывает Н. И. Соснин об начальниках учебного центра.

Вторая часть книги, написанная Н. Г. Антоновым, В. С. Ивановым и Н. И. Сосниным, посвящена созданию и освоению первых атомных энергетических установок для подводных лодок, подготовка экипажей ПЛА 2-го и 3-го поколений, разработке в Учебном центре педагогической технологии подготовки операторов АЭУ ПЛА.

В третьей части книги «Все так и было» помещены воспоминания ветеранов учебного центра Нестерова А. П., Дорогань В. И., Аверьянова Б. А., Гончарова А. С., Гуменюка В. Д., Титрибояна Д. И., Шевченко Э. М. Нашлось в книге место и флотской шутке и интересным историям, которых было за годы существования центра не мало.

Книга прекрасно иллюстрирована и рассчитана не только на адмиралом и офицеров ВМФ, но и на всех, кто интересуется историей и современностью отечественного флота.

ВОСПОМИНАНИЯ О МИНУВШЕМ

Вышла в свет книга воспоминаний ветерана ВМФ С. К. Кавера «Мы — из Екатерининского», посвященная будням курсантов военно-морского флота 50-х годов.

Не смотря на то, что автор впервые сел за создание столь серьезного литературного труда, со своей задачей он полностью справился. Книга написана хорошим, ярким языком, легко читается. Интересно и достаточно необычно выстроен сюжет. Все это выгодно отличает книгу Кавера Сергея Кирилловича от основной массы мемуаристики, которая выходит в настоящее время. Вне всякого сомнения, у автора есть литературный талант, который необходимо развивать. В книге немало интересных находок. Порой, читая ее, поражаешься тому, насколько глубока авторская память, запечатлевшая столько деталей давно минувших лет.

Потрясающе описана автором сцена встречи курсантов со стариком-ветераном с легендарного крейсера «Варяг»: «...Нас по двое проводили мимо него. Он стоял с протянутыми к нам руками, губы его шевелились. Мы дотрагивались до этих рук. Комок стоял в горле. Мы шептали, мы говорили: «Спасибо, отец, спасибо!» Уверен, что многим из нас эта встреча помогла выстоять в будущем».

Автор обладает талантом каждое пописываемое им событие превращать в настоящую литературную сцену, когда создается впечатление, что ты сам участник описываемых событий. Такое умение — редкий дар!

Описание курсантской практики на линкоре «Октябрьская революция» — это яркая картина корабельной жизни ушедшей эпохи дредноутов

Сцена публичного шельмования и огульного отчисления из училища курсантов по идиотскому (не побоюсь этого слова) приказу Г. К. Жукова, думаю, не сможет оставить равнодушным никого.

Таких находок, рассыпано по всей книге очень много.

Однако автор не «зацикливается» только на курсантских буднях. Его экскурсии в историю отечественного флота весьма интересны и поучительны и что самое главное, всегда вполне к месту. Признаюсь,

Мы - из Екатерининского



что, изучая историю российского ВМФ уже более 30 лет, я нашел в книге много нового.

На мой взгляд, несколько многословно описана автором трагедия «Курска». Однако, возможно, что тем, кто был далек от всех перипетий этого страшного события, рассуждения автора на эту тему будут интересны.

Самое главное — у автора есть не только свой стиль, чувство слова, но и твердая жизненная позиция, оставшаяся непоколебимой, не смотря на все шторма последних 15 лет. Это вызывает не только уважение, но и восхищение. Именно поэтому, читая «Мы из Екатерининского» веришь каждому слову автора.

Вне всяких сомнений рукопись Сергея Кирилловича Кавера найдет свое место на книжных полках любителей истории флота. Сегодня как никогда не только наш военно-морской флот, но и все наше общество нуждается именно в таких чистых, цельных и честных книгах, в книгах, где сказана вся правда о жизни старшего поколения и о жизни той страны, о которой многие желали бы сегодня забыть. Позволить это сделать нельзя!

Капитан 1 ранга В. ШИГИН

УКАЗАТЕЛЬ

УКАЗАТЕЛЬ СТАТЕЙ ЖУРНАЛА «МОРСКОЙ СБОРНИК» за 2006 г.

Морские памятные даты..... I

ВРЕМЯ И ФЛОТ

Бурцев О., Козьменко С., Шиян Г. Современная Россия и морская цивилизация VI
Волков В. Государственное предпринимательство и военная безопасность России во второй половине XIX века XI
Ефимов Ю. Служба РЭБ ВМФ: этапы развития XI
Захаренко М. Роль подводного флота в обеспечении безопасности России IV
Капитанец И. Военно-морскому флоту России - быть! II
Козлов С. Штурманские горизонты I
Комарицын А., Неронов Н. Навигационно-гидрографическое обеспечение морской деятельности VIII
Костев Г. Революция в Военно-морском флоте III
Мартынов Н., Якушенко Е., Кузинец И., Ладнов С. Колыбель подводных сил российского флота IV
Масорин В. 100-летие подводных сил России III
Остапенко В. Морская экономика - 2006 VI
Попов В. Опыт морской доставки материальных средств в войнах и конфликтах V
Плотов В., С. Ковалев. О людях и кораблях «Неприметной» бригады XII
Саркисов А. Роль Российской академии наук в создании отечественного подводного флота IX
Синецкий В. Об эффективности военно-морской деятельности X
Старчеус И. Морская пехота российского флота XI
Ярыгин В. Путевка в океан I
Ярыгин В. Первая посадка на тяжелый авианесущий крейсер «Тбилиси» XII

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

Борисенко В. Необходимы новые механизмы обеспечения конституционно-правового статуса военнослужащих VI
Дроковский Н. Эффективность военно-экономического комплекса и критерии экономической деятельности Вооруженных сил IV
Ковалев С. Надо чаще встречаться с иностранными коллегами XII
Кузнецов Е. Экологическая безопасность на морском транспорте V
Пешехонов В. Задачи подводной навигации X
Сурков А. Особенности правосубъектности органов военного управления сухопутными и военно-морскими силами. XII
Хомяков А. Преступность военнослужащих есть отражение нашего общества VIII
Шевченко И., Гордиенко А., Трофимов А. Маячные сборы: пути развития и совершенствования II

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

Гайнутдинов Т. За семью морями IV
Горбачев С. Ветка оливы - символ дружбы I
Калганов Е., Ли В. Нужны ли паруса России? VIII
Ковалев С. Российским морякам надо чаще встречаться с иностранными коллегами III
Комков Д., Кикнадзе В. В Хельсинки под Андреевским флагом II
Петрович С. "Аварийная" ПЛ спасена IX
Петрович С. Россия - НАТО. Вместе против международного терроризма V, VI
Сажаев М. Американский крейсер: взгляд со стороны VII
Сажаев М. Штурманская служба на кораблях военно-морских сил Китая I
Сажаев М. Штурмана из страны утренней свежести XII
Храмов А. Мой гидрокосмос VII, VIII
Черноустько Л. По следам первооткрывателей XI
Шельгин В. Серебряный фрегат X

ВОПРОСЫ ТЕОРИИ

Ваучский А., Четвертаков М., Штурмин А. Совершенствование экономической системы НИОКР ВМФ VII
Виноградов Ф. Совершенствование нормативно-правовой базы сил поисково-спасательного обеспечения ВМФ РФ XII
Гладышев Ю., Иванов Г. Совершенствование теоретических основ развития информационных систем флота X
Рудометкин А., Крамаренко В. Военно-морская наука: проблемы и концепции развития II
Сурков А. Гражданско-правовые и финансовые аспекты деятельности организаций Военно-морского флота XI

УКАЗАТЕЛЬ К ЖУРНАЛУ «МОРСКОЙ СБОРНИК» ЗА 2006 Г.

Чемин А. Применение новых информационных технологий в подсистеме управления I

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

- Бойцерук А., Губин В. Адаптация курсантов к учебно-профессиональной деятельности VIII
Булгаков А. Закономерности межгрупповой адаптации в экипаже корабля ВМФ VI
Булгаков А. Влияние внешних социальных факторов на межгрупповую адаптацию на кораблях (на примере Черноморского флота России 1992-2005 годы) XII
Варнавских Е. Организация изобретательской работы в военно-морском вузе IX
Гиряева И., Лапин А. Организация методической работы во ВМУЗе и патриотическое воспитание курсантов VII
Губин В., Довбешко Н., Сиренко И. Флоту нужны моряки! XII
Доценко А. Флот силен кадрами. История создания обучающей подсистемы морских стратегических ядерных сил России (МСЯС) V
Захарченко М. Психологическое обеспечение деятельности специалистов ВМФ: направления развития и задачи VII
Кузнецов Е. Экологическая подготовка специалистов морских гражданских и военных судов IX
Овечкин А. Республика Беларусь и ВМФ России XI
Пономарев А. Три дня в гостях у подводников-тихоокеанцев XI
Римашевский А., Ильин В., Праводелов А. Компьютерная система обучения и тренажа (КСОТ) для военно-морского института V
Рябенский Ю. Четыре этапа формирования педагогического мастерства. По опыту работы кафедры организации и методики образовательного процесса АКООС ВМА II
Сысоев Ю. Флоту нужны моряки! X
Ткачев В., Тимченко П., Деусов М. Совершенствование методов подготовки специалистов радиотехнического профиля IX
Томилин А., Гавря А., Ветвицкий В. Наследники Победы I
Томилин А. Способность руководителя к воспитанию подчиненных IV
Томилин А. Становление и формирование офицера - воспитателя X

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

- Андреев М., Ключин В., Охрименко С., Рубанов И., Яковлев В. Интегрированная система подводного наблюдения для надводных кораблей VIII
Андреев М., Ключин Ю., Охрименко С., Перелыгин В. Оптимизация гидроакустического вооружения надводных кораблей III
Горелов В. Эскадренные миноносцы VII, VIII
Горынин И. Материалы для строительства подводных лодок X
Долбня А. История развития связи с подводными лодками V
Карачун Н., Ефремов С. Техническое обеспечение подводных сил отечественного флота IV
Козлов С. Гидрографические суда «Вайгач» на службе России XII
Комарицын А., Гордиенко А., Григорьев А., Сажаев М., Худыкин А., Ольховский А. Радиоизотопные термоэлектрические генераторы и альтернативные источники электропитания для навигационного оборудования V
Митенков Ф. О перспективном развитии корабельных ЯЭУ X
Морозов И. Несостоявшаяся катастрофа V
Овчаренко А. Обеспечение безопасности объектов ВМФ IX
Осипов В., Карась В. Слежение надводным кораблем за подводной лодкой с применением выстреливаемых радиоакустических буев XI
Подопригора В. Компьютерный тактический тренажер военно-морского института II
Соловьев И., Калганов В., Буйневич М., Метелицин В. Создание единой государственной системы освещения надводной и подводной обстановки - основа комплексного информационного обеспечения военно-морской деятельности IX
Федоров А. Особенности гидрометеорологического обеспечения аварийно-спасательных работ на море I
Худыкин А., Ольховский А. Радиоизотопные термоэлектрические и альтернативные источники электропитания для навигационного оборудования V
Чернов С. Некоторые аспекты реформирования оборонно-промышленного комплекса на постсоветском пространстве I

ВОЕННО-МОРСКАЯ ЭКОНОМИКА

- Гранберг А. Морская стратегия как основа развития производительных сил в Арктике VIII
Ершов А., Кибиткин А., Граховский В. Возможности использования нетрадиционных морских биологических ресурсов Арктики VI
Жаренов Н., Иванов Г. Актуальные проблемы борьбы с терроризмом на море в интересах экономической безопасности государства V
Козьменко С., Шиян Г. ВМФ как средство обеспечения экономических интересов России I
Крамаренко В. Национальные интересы России в Мировом океане VI
Литовка О., Столбов А., Соловьева И. Национальные интересы России в морях европейской

Арктики VI

- Мнацаканян О., Столбов А., Орлов М. Пора осваивать шельфы арктических морей России X
Попов В. Законодательное обеспечение национальной морской политики и экономической деятельности в Арктике IX
Селин В., Терещенко Е., Орлов М. Перспективные морские грузопотоки при освоении месторождений углеводородного сырья Западной Арктики IV
Селин В., Истомин А., Терещенко Е. Проблемы и направления развития морских коммуникаций в Арктике VI
Семенов В., Семенов С. Развитие морской экономики и проблема инвестиций II
Соловьева В. Глобализация и корпоративные отношения в морской экономике Севера XI

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

- Смоловский А. Военно - стратегическая обстановка в Арктике XI, XII
Смоловский А. Дальний Восток - истоки долгосрочной нестабильности IV
Смоловский А. Европейские ядерные арсеналы ВС США VIII
Смоловский А. Инфраструктура базирования ВС (ВМС) США и НАТО по периметру западных и южных границ России IX
Смоловский А. Морская пехота ВМС Китая X
Смоловский А. Новости ВМС иностранных государств I, II, V, VII
Смоловский А. Основные направления развития ВС (ВМС): США, Великобритании, Индии VI
Смоловский А. Турция - евразийская морская держава V
Смоловский А. Черноморский бассейн - арена сотрудничества и конфронтации VII
Чикалев Ф. Состояние и перспективы развития сверхмалых образцов морского подводного оружия ВМС иностранных государств VII
Яковлев А. Российская Арктика на новых рубежах III

МЕДИЦИНСКИЕ ПРИБАВЛЕНИЯ

- Артемов В. Офицеры должны и отдыхать VIII
Броневицкий Г., Ладнов С. Психическая устойчивость - залог надежности профессиональной деятельности моряка IV
Литковец Н. Золотые руки Валерия Семенцова XII
Немытин Ю. В руках их сердце оживает VI
Седин В., Костюк Г. Психопрофилактическая работа с личным составом ВМФ VII
Терганов К. Не останавливаться на достигнутом VI
Фисун А. Военно-морская медицина: состояние, проблемы и перспективы развития VIII
Цынаков А. Забота о здоровье военных моряков IV

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

- Абрамов Е. "Морская пехота России: портретная галерея" XI, XII
Арутюнян Б. Артиллерия в прорыве блокады Ленинграда V
Ашуров З. Как создавался парный донный сетевой трал (ПДСТ) VI
Герасимов В. Строительство морской авиации в период 1918-1928 гг. XII
Глушенко В. Из штурманской практики X
Горелов В. В дни испытаний. Корабельные инженеры в крепости Порт-Артур II
Грабарь В. "Мы в жизнь входили по железным трапам" VII
Дулич Л. На службе России I
Ерохин В. Вклад в общую победу V
Кикнадзе В. Радиоразведывательные группы в 1941-1945 гг. IV
Ковалев С. По следам "загадок арктических архипелагов" III
Константинов Г. Подводные лодки зарубежных проектов в составе русского флота в 1903-1918 гг. III
Крупницкий Д. Кто он: герой или?.. VII
Лукин В. Десант в бессмертие XI
Лукин В. Трагедия коменданта Моонзунда XII
Михайлов Ю. Первый главнокомандующий Черноморским флотом IX
Монахов М. Выдающийся военачальник и военный теоретик XX века VIII
Монахов М. Опыт войны V
Мордвинов Б. "Из истории крейсера "Адмирал Макаров" VI
Морозов С. Численность и состав Российского флота в 1890-1917 гг. (конец XIX в. - 1917 г.) XII
Новиков В. Морская пехота России: вчера, сегодня, а завтра? XI
Скрицкий Н. Последнее пристанище адмирала VI
Половенко О. Источник истории российского флота IX
Поляков А. Адмирал-подводник I
Романов В., Корякин В. Династия под Андреевским флагом VIII
Рыжов Г. Войска и силы ПВО на приморских направлениях в 1941-1945 годах VIII
Русских В. В. А. Корнилов о методике военного образования. К 200-летию со дня рождения II
Третьякова И. "Отдавая дань последним заслугам" X
Третьякова И. Подвиг "корабля не по назначению" IX
Федоров П. "Северный проект" III

Хрусталева А. История журнала в нагрудном знаке XI

К 100-ЛЕТИЮ ПОДВОДНЫХ СИЛ РОССИИ

Белова И. Подводники - Герои Советского Союза I
Белова И., Полухина Т. Подводники - Герои Советского Союза II
Белова И., Старикова О. Подводники - Герои Советского Союза IV
Власюк С., Лурье В. Подводники - Герои Советского Союза V
Власюк С., Толстов Л. Подводники - Герои Советского Союза III
Власюк С. Подводники - Герои Советского Союза VI
Воробьев Е., Полухина Т. Подводники - Герои Советского Союза X
Воробьев Е., Полухина Т. Подводники - Герои Советского Союза XI
Гордеев Д. Сын за отца XI
Ковалев А. "Протуберанцы" на глубине I
Лурье В., Старикова О. Подводники - Герои Советского Союза VIII
Положенко О. Летопись покорения морских глубин III
Полухина Т. Подводники - Герои Советского Союза IX
Полухина Т., Лурье В. Подводники — Герои Советского Союза. XII
Симоненко В. Подводное кораблестроение в России. 1911-1917 гг. IV
Старикова О., Лурье В. Подводники - Герои Советского Союза VII
Хмельницкий В. Письма из прошлого III

КАЮТ-КОМПАНИЯ МАРИНИСТОВ

Лободюк Н. Рожденный дважды I
Мигачев В., Струков И. Военный транспорт ВТ № 523 IX, X, XI
Михайлов М. Пролив Лаперуза VII
Нитков С. Гришка - служивый пес. Плохая примета I
Пахомов Ю. Эх, Гремиха, жемчужина у моря II - V
Рыков О. Покинутый Родиной. Дед Мороз и акула VIII
Рыков О. Чарли Чарли Bravo! VI

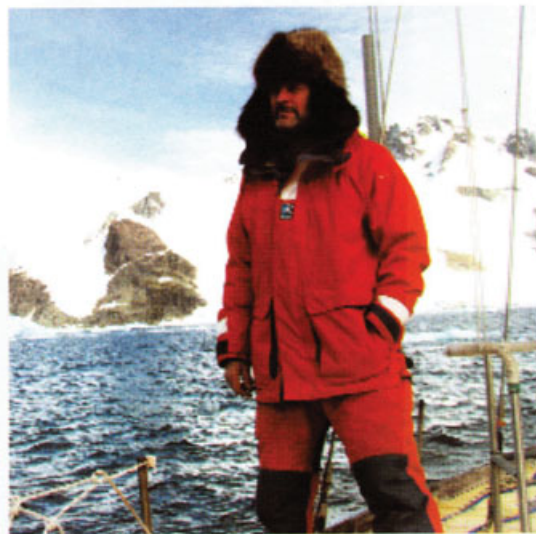
КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

Днов В. Слово о морской авиации IV
Жуматий В. Педагогика и психология высшей военной школы: теория и практика VIII
Жуматий В. Военная педагогика и психология XXI века. XII
Реданский В. Подводные лодки: из глубины веков IX
Шигин В. Во льдах и подо льдами IV
Шигин В. Во славу подводного флота Отечества IV
Шигин В. "Величие и глубина подводного флота России" V
Шигин В. "Война адмирала Бочкарева" VII
Шигин В. Воспоминания о минувшем. Кузница атомного флота.
Шигин В. "Живет страна Пикулия" V
Шигин В. Жизнь флотоводца XI
Шигин В. Воспоминания о минувшем. Кузница атомного флота.
Шигин В. Герои гидрокосмоса VI
Шигин В. История флота в камне XI
Шигин В. К-19. Неизвестное об известном X
Шигин В. Книга, которую ждали VI
Шигин В. Крылья над морем X
Шигин В. На Средиземноморской эскадре XI
Новинки военно-научных изданий VI
Шигин В. "Курсом чести и славы" VII
Шигин В. Летопись подвига VIII
Шигин В. Памяти подводника № 1 VIII
Шигин В. Пять лет альманаху "Маринист" II
Шигин В. "Роман о дальних всполохах войны" V
Шигин В. "С чего начинается Родина?" VII
Шигин В. "Сильный флот - сильная Россия" VII
Шигин В. Строители казачьего Дона XI
Шигин В. Флот в зеркале истории IX
Шигин В. Энциклопедия Тихоокеанского флота VI

ГОСТЬ НОМЕРА

Чесноков В. Наши переводчики по-прежнему лучшие в мире IX
Шигин В. Дарующий свет VIII
Шигин В. Маринист Виктор Кобзев X
Шигин В. Преданный морю I
Шигин В. Художник божьей милостью V

Под парусами вокруг света на яхте «Апостол Андрей»



- Капитан яхты Н.Литау
- Нам айсберги не страшны
- На лежбище морских котиков
- Обледенели
- Ура, прошли очередную широту

Фото из архива клуба
«Приключение»



ISSN 0134 - 9236. Морской сборник. 2006 № 12. 1—96

Индекс 70549



У Дальневосточных берегов

худ. В. Шиляев