

Журнал Военно-Морского Флота

МОРСКОЙ СБОРНИК



8.2020

ISSN 0134-9236

Издается с марта 1848 г.

ТОРЖЕСТВЕННАЯ ЦЕРЕМОНИЯ ПОДЪЕМА ФЛАГА НА ПЛА «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР»



Фото пресс-службы АО «ПО «СЕВМАШ»



МОРСКОЙ СБОРНИК

ЖУРНАЛ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Август 2020 г.

8 (2081)

Издается с марта 1848 г.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

ОСТАПЕНКО Виктор Вячеславович – Главный редактор журнала, действительный член Русского географического общества
ДОВЖЕНКО Владимир Николаевич – контр-адмирал, профессор, кандидат военных наук, ВУНЦ ВМФ
ДЫГАЛО Игорь Викторович – капитан 1 ранга, представитель департамента информации и общественных коммуникаций МО РФ по ВМФ
ЗВАРИЧ Игорь Михайлович – контр-адмирал, начальник Технического управления – заместитель начальника кораблестроения, вооружения и эксплуатации вооружения ВМФ
ЗЕМСКОВ Владимир Иванович – контр-адмирал, начальник связи – заместитель начальника Главного штаба ВМФ по связи
ЙОЛТУХОВСКИЙ Виктор Михайлович – капитан 1 ранга, доктор военных наук, профессор, старший научный сотрудник Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Н.Г.Кузнецова»
КАРПОВ Александр Вадимович – контр-адмирал, заместитель начальника ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия имени Н.Г.Кузнецова»
КИДОВ Роман Александрович – капитан 1 ранга, начальник организационно-мобилизационного отдела ГШ ВМФ
КОЖИН Игорь Сергеевич – Герой России, генерал-майор, начальник Управления морской авиации ВМФ
КОЗЬМЕНКО Сергей Юрьевич – профессор, доктор экономических наук, главный научный сотрудник ФИЦ «Кольский научный центр РАН»
КОРОЛЕВ Олег Александрович – контр-адмирал, начальник Управления боевой подготовки ВМФ
ЛУЙК Эдуард Эндельевич – контр-адмирал, Главный штурман ВМФ
ЛУКАШОВ Сергей Иванович – заместитель Главного редактора, действительный член Русского географического общества
ЛЮТКУС Ромас Антанович – ответственный секретарь редакции
МОНАКОВ Михаил Сергеевич – капитан 1 ранга, доктор исторических наук
МОСКОВЕНКО Михаил Владимирович – капитан 1 ранга, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник кафедры ВМФ ВАГШ ВС РФ, член-корреспондент АВН
МОСЯГИН Игорь Геннадьевич – полковник медицинской службы, начальник Медицинской службы Главного командования ВМФ, доктор медицинских наук, профессор
НЕУПОКОВЕВ Михаил Александрович – контр-адмирал, начальник Оперативного управления ГШ ВМФ – заместитель начальника ГШ ВМФ
ПАВЛОВ Сергей Петрович – капитан 1 ранга, помощник Главнокомандующего ВМФ по военно-политической работе
РУСАНОВ Иван Петрович – контр-адмирал, кандидат военных наук, доцент, научный сотрудник ВАГШ ВС РФ
СИДОРЕНКО Лев Георгиевич – Герой России, контр-адмирал, профессор, доктор технических наук, генеральный конструктор ОАО «ЦКБ МТ «Рубин»
СУРОВ Андрей Борисович – капитан 1 ранга, доктор технических наук, председатель Морского научного комитета
ТРАПИННИКОВ Владимир Александрович – контр-адмирал, начальник Управления главных специалистов Главного командования ВМФ
ШИГИН Владимир Виленич – обозреватель (по литературе, критике и библиографии), секретарь Союза писателей России

Учредитель –
Министерство обороны Российской Федерации

Журнал «Морской Сборник» входит в перечень изданий, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией (ВАК) для научных публикаций.
Ответственность за достоверность изложенных фактов и правильность цитат несут авторы статей.
При перепечатке ссылка на журнал обязательна.

Адрес редакции:
105066, г.Москва, ул. Ольховская, д. 25
Для переписки:
105175, г.Москва, Большой Козловский переулок, д. 6,
редакция журнала «Морской Сборник»
E-mail: mor_sbornik@mail.ru
Телефон/факс: (495) 693-08-16
Свидетельство о регистрации №01982 от 30.12.1992.
Сдано в набор 18.06.2020.
Подписано к печати 21.07.2020.
Формат 70х108 1/16.
Бумага офсетная.
Усл. печ. л. 8,4 + вклейка 1/4 печ. л.
Усл. кр.-отт. 14,88.
Уч.-изд. л. 10,9.
Заказ № 1583-2020.
Тираж 850 экз.
Офсетная печать.
Цена свободная.

Издатель: ФГБУ «РИЦ «Красная звезда» Минобороны России
Тел.: (495) 941-23-80, (495) 941-28-46
E-mail: ricmorf@yandex.ru, reklama@kormet.ru

Отпечатано в АО «Красная Звезда»
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-39-52
http://www.redstarph.ru
E-mail: kr_zvezda@mail.ru

Адрес издателя и типографии:
125284, г.Москва, Хорошевское шоссе, д. 38

«Морской Сборник». 2020. № 8

СОДЕРЖАНИЕ

75-ЛЕТИЕ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

И.Исаков. Военно-морской флот СССР в Отечественной войне (за два с половиной года) 3
О чем писал журнал в годы Великой Отечественной войны 7
В.Масягин. Подготовка командного состава Балтийского флота в годы Великой Отечественной войны 9
К.Сылка. Они трудились днем и ночью победы ради в той войне 16

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ 22

ВРЕМЯ И ФЛОТ

Т.Жаднова. Символ гвардейских традиций 44
О.Адамович. Становление научной школы военной гидрографии и океанографии 51
Т.Жаднова. 100 лет гидрографии Каспия 55

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

Э.Мухитов, А.Минько. К вопросу о ситуационно-аналитическом центре управления техническим обеспечением флота 59

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

М.Сажаев. Штурманский поход на УК «Перекоп» (окончание) 66

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

В.Кириллов, В.Лутченко. Адаптация иностранных военнослужащих в военно-морском институте 71

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

А.Кирсанов. Связь с водолазами 75
А.Арсентьев, Н.Прохоров, С.Худяков, А.Янкевич. Создание ВНЭУ для отечественного ВМФ 79
А.Худяков, С.Стулов. Материально-техническое обеспечение сил флота в морской десантной операции 84

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

Иностранная военно-морская хроника 87

КРЫЛЬЯ НАД МОРЕМ


Е.Воробьев. Морские летчики – Герои Советского Союза 90

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

В.Остапенко. Матросское «яблочко» на полях Гражданской войны 92

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ 96

На первой странице обложки фото А.Яковлева



MORSKOY SBORNIK

COLLECTED NAVAL ISSUES
EDITION OF THE RUSSIAN NAVY

2020, August

8 (2081)

FOUNDED IN 1848

EDITORIAL BOARD

Ostapenko

Viktor Vyacheslavovich – Head editor, member of the Russian Geographical Society

Dovzhenko

Vladimir Nikolayevich – Rear-Admiral, Professor, Candidate of Military Sciences, the Navy Military, Educational-Scientific Centre

Dygalo

Igor Viktorovich – Captain 1st Rank, the representative of the Department of information and public communications of the RF Ministry of Defence, the Navy

Zvarich

Igor Mikhailovich – Rear-Admiral, head of the Technical Management – deputy head of shipbuilding, armaments and the Navy armaments operation

Zemskov

Vladimir Ivanovich – Rear-Admiral, communications head – deputy head of the Navy General Headquarters, communications

Karpov

Alexander Vadimovich – Rear-Admiral, deputy head of the Navy Military Educational-Scientific Centre «N.G.Kuznetsov Naval Academy»

Kidov

Roman Alexandrovich – Captain 1st Rank, Head of the organizational and mobilization department of the Navy General Headquarters

Koroliov

Oleg Aleksandrovich – Rear-Admiral, head of the Navy Combat Training Management

Kozhin

Igor Sergeyevich – the Russian Federation Hero, Major-General, head of the Navy Sea Aviation Management

Kozmenko

Sergei Yurievich – Professor, Doctor of Economic Sciences, Senior Researcher of the Federal Research Center «Kolsky Scientific Center of Russian Academy of Sciences»

Luik

Eduard Endelyevich Rear-Admiral, the Navy Chief navigation officer

Lukashov

Sergei Ivanovich – Deputy head editor, member of the Russian Geographical Society

Lyutkus

Romas Antanovich – The Responsible Editorial Secretary

Monakov

Mikhail Sergeyevich – Captain 1st Rank, Doctor of Historical Sciences

Moskovenko

Mikhail Vladimirovich – Captain 1st Rank, Candidate of Historical Sciences, Navy Chair of the Military Academy of the General Headquarters of the Armed Forces of the Russian Federation senior researcher, the Corresponding Member of the Academy of Military Sciences

Mosyagin

Igor Gennadyevich – Head of the Navy Naval Medicine Service, Doctor of Medical Sciences

Neupokoev

Mikhail Aleksandrovich – Rear-Admiral, Head of the Operational Administration of the Navy General Headquarters

Pavlov

Sergei Petrovich – Captain 1st Rank, The Assistant of Commander-in-Chief of the Navy for political and military work

Rusanov

Ivan Petrovich – Rear-Admiral, Candidate of Military Sciences, Associate Professor, researcher of the Military Academy of the General Headquarters of the Armed Forces of the Russian Federation

Sidorenko

Lev Georgiyevich – The Russian Federation Hero, Rear-Admiral, Professor, Doctor of Technical Sciences, a General constructor of the JSC «Rubin»

Shigin

Vladimir Vilenovich – The Editorial observer (on literature, criticism and bibliography), Secretary of the Union of writers of Russia

Surov

Andrei Borisovich – Captain 1st Rank, Doctor of Technical Sciences, Head of the Naval Scientific Committee

Tryapichnikov

Vladimir Aleksandrovich – Rear-Admiral, head of the Main Specialists' Management of the Navy Main Command

Yoltukhovskiy

Viktor Mikhailovich – Captain 1st Rank, Doctor of Military Sciences, Professor, Senior scientific worker of the Navy Military Educational-Scientific Centre «N.G.Kuznetsov Naval Academy»

CONTENTS

THE 75th ANNIVERSARY OF THE GREAT VICTORY

<i>I.Isakov.</i> Navy of the USSR in the Great Patriotic War (during 2,5 years).....	3
What the magazine wrote about during the Great Patriotic War	7
<i>V.Masyagin.</i> Baltic Fleet command staff training during the Great Patriotic War	9
<i>K.Sylka.</i> They worked day and night for the sake of victory in that war	16

THE OFFICIAL SECTION.....22

TIME AND FLEET

<i>T.Zhdanova.</i> Guard traditions' symbol	44
<i>O.Adamovich.</i> Formation of military hydrography and oceanography scientific school.....	51
<i>T.Zhdanova.</i> 100 Years of Hydrography of the Caspian Sea	55

PROBLEMS AND OPINIONS

<i>E.Mukhitov, A.Minkov.</i> On the question concerning the situation-analytical management center of fleet technical support.....	59
--	----

MARCHES AND FLIGHTS

<i>M.Sazhayev.</i> Navigator's march on the training ship "Perekop" (ending).....	66
---	----

EDUCATION AND UPBRINGING

<i>V.Kirillov, V.Lutchenko.</i> Adaptation of foreign military personnel in the Naval Institute	71
---	----

ARMAMENTS AND EQUIPMENT

<i>A.Kirsanov.</i> Communication with divers	75
<i>A.Arsentyev, N.Prokhorov, S.Khudyakov, A.Yankevich.</i> Creating airindependent power plants for the Russian Navy	79
<i>A.Khudyakov, S.Stulov.</i> Material and technical support of naval forces in amphibious operations	84

FOREIGN FLEETS NEWS

Foreign Naval Chronicle	87
-------------------------------	----

WINGS ABOVE THE SEA

<i>Ye.Vorobyev.</i> Naval aviators – the Heroes of the Soviet Union.....	90
--	----

CRITICISM AND BIBLIOGRAFY

<i>V.Ostapenko.</i> Sailors' "Apple" in the fields of the Civil War	92
---	----

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS.....96

On the first page of the cover foto A.Yakovlev

ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ СССР В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ (ЗА ДВА С ПОЛОВИНОЙ ГОДА ВОЙНЫ)*

Корни одной операции

Наконец, после более чем годового перерыва, 11 сентября 1943 г., весь мир был широко оповещен Берлином о крупной операции германских линейных сил на Севере: «В ночь на 10 сентября германские корабли и крупные экспедиционные силы произвели значительную операцию против военных объектов Шпицбергена. Германские корабли уничтожили укрепления береговой обороны, взорвали основные военные объекты и, в частности, радиостанцию, метеостанцию, портовые сооружения, электростанцию, водопровод, крупные нефтехранилища, склады с боеприпасами, продовольствием и т. д. Захвачено большое количество пленных. Все экспедиционные силы вернулись на свои базы».

В различных вариациях с насыщением героическими подробностями подобные сообщения повторялись месяцы, причем особенно настойчиво для внутригерманского вещания. Во всех случаях сообщения заканчивались таким рефреном: «наши силы потерь не имели», «все наши корабли благополучно возвратились в базу» и т. д.

Несмотря на то, что в основном эти германские сообщения были рассчитаны на внутренний рынок, кое-кто за границей реагировал в том же духе. Радио Стокгольма, правда, ссылаясь на германское информбюро, еще 2 января настоящего года преподносило своим слушателям такие «истины»:

«В сентябре неожиданным ударом немецким военно-морским силам удалось на долгие месяцы вывести из строя английский опорный пункт на Шпицбергене. Тщетно пытались англичане при помощи подводных лодок-«малюток» атаковать тяжелые немецкие корабли, сосредоточенные в норвежских фиордах».

Надо сказать, что в первый момент, еще 10–11 сентября, германская операция поставила многих перед головоломкой. Дело в том, что на Шпицбергене никогда не было оборонительных сооружений и крупных нефтехранилищ или складов боеприпасов по той простой причине, что там никогда не было ни военного гарнизона, ни опорного пункта. Электростанция и прочие сооружения, обслуживавшие угледобывающие предприятия, были демонтированы или вывезены в первые дни войны. Поэтому борьба германских сил с ветряными мельницами сперва показалась весьма подозрительной. Были опасения, не является ли это тонкой военной хитростью с целью завлечь в западную часть английского или советского флота. Но при ближайшем изучении всех обстоятельств и деталей этой «грандиозной» операции выяснилась фактическая сторона дела, которая кратко сводится к следующему.

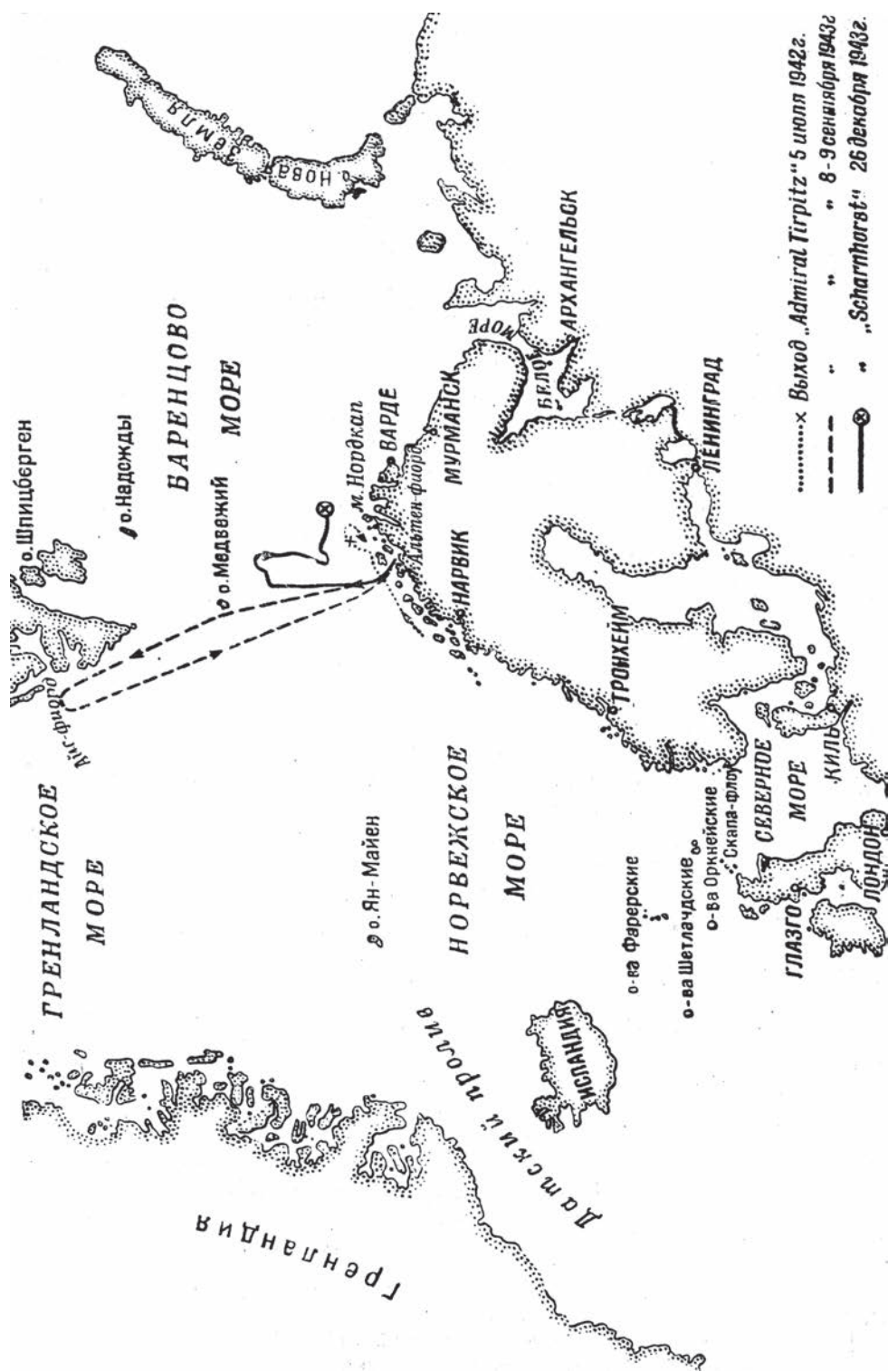
Выходу эскадры в составе «Admiral Tirpitz», «Scharnhorst», «Lützow» и восьми эскадренных миноносцев предшествовала глубокая воздушная разведка всего Северного театра. Ни конвоев, ни боевых сил союзников в море не оказалось. Приняв все меры скрытности, германская эскадра в темноте проскочила прибрежные воды и, появившись засветло перед бывшим рабочим поселком в Айс-фиорде на Шпицбергене, обстреляла заброшенные деревянные бараки и лачуги, а потом тем же порядком возвратилась в норвежские шхеры, после чего началось соответствующее «широкое вещание»¹.

Вся забота германского командования сводилась к тому, чтобы ни с кем не иметь встреч. Понятна настойчивость, с которой повторялось, что никаких потерь нет. Но для чего тогда нужна была вся эта операция, если только один расход жидкого топлива, столь драгоценного для Германии (не говоря уже о выпущенном боезапасе), обошелся во много раз дороже стоимости разрушенных горняцких домиков, к тому же давно заброшенных?

В данном случае мы имеем дело с **крупной демонстрацией**, вызванной не столько стратегическими, сколько политическими соображениями, глубокомыс-

* Окончание. Начало статьи см. Морской Сборник. № 6, 7.

¹ Расстояние от Гаммерфеста до Айс-фиорда — 498 миль — при скорости в 20 узлов покрывается в 25 часов, а при 24 узлах в 21 час. Вся операция с использованием полярных сумерек для выхода и возвращения потребовала двое суток.



Район операций германского подводного флота в 1942– 1943 гг.

лие которых может быть объяснено только логикой тевтонского мышления, к тому же изнуренного четырехлетними тяготами тотальной (для немцев) и бессмысленной войны.

Вот события и факты, вызвавшие к жизни эту «бум-операцию».

Начатая с 1943 г., т. е. с приходом к командованию гросс-адмирала Дениц, «тотальная» подводная война в сентябре уже показала все германские возможности и начала затухать под прямым воздействием грандиозной системы активной противолодочной обороны, развернутой нашими союзниками. Надводный флот больше года бездействовал, боясь новых потерь.

Преимущество в воздухе, которое частично имела Германия в начале войны, неуклонно утрачивалось, и как вооруженные силы, так и гражданское население «райха» начало это не только понимать, но и вещественно ощущать во время учащающихся налетов на индустриальные центры Германии.

Настоятельно требовалось хоть чем-нибудь скрасить общее унылое настроение, хоть на чем-нибудь продемонстрировать «торжество германского оружия».

В этих условиях особенно катастрофичными оказались известия с восточного фронта после провала того наступления, которое было возведено как «поворотное в ходе войны», как «реванш за Сталинград».

Достаточно сопоставить следующие события и даты.

5 июля немецко-фашистские войска крупными силами танков и пехоты при поддержке многочисленной авиации начали наступление на Орловско-Курском и Белгородско-Курском направлениях. В ожесточенных боях наши войска измотали и обескровили отборные дивизии немцев, сорвав немецкий план летнего наступления. Вслед за тем, Красная армия сама развернула грандиозные наступательные операции.

5 августа нашими войсками были заняты Орел и Белгород. 8 августа взят Харьков, 30 августа – Таганрог.

10 июля началась высадка союзников на о.Сицилия. 5 августа была занята Катания, 18 августа последние немецко-итальянские силы эвакуировались с Сицилии и появилась реальная угроза вторжения на Апеннинский полуостров.

7 августа морская правительственная комиссия США объявила, что за первые 7 месяцев 1943 г. только на верфях США построено 1046 торговых судов общим водоизмещением в 10 485 тыс. т.

8 августа английское адмиралтейство объявило, что «за 46 месяцев войны (т. е. до 30 июня 1943 г.) захвачено, потоплено или повреждено надводными кораблями, подводными лодками и самолетами, а также подорвалось на минах 9 945 683 т германских и итальянских судов. **Эта цифра не включает потерь противника в результате действий советских кораблей и авиации**»¹.

В этом, и только в этом – корни рекламной операции линейных сил на Шпицбергене и того, как она была обставлена, чтобы избежать встреч с английским флотом или с советскими подводными лодками.

Продолжение борьбы на дальних коммуникациях

Не успели еще германские газеты исчерпать тему о стратегическом значении «героического рейда» на Шпицберген, как стало известно, что линейный корабль «Admiral Tirpitz» серьезно поврежден у себя в базе в результате специальной операции, выполненной британским флотом, который, очевидно, потерял надежду встретиться в море с флагманским кораблем германских линейных сил.

После тщательной подготовки 23 сентября 1943 г. несколько малых подводных лодок специальной постройки форсировали систему охранения и противолодочных заграждений Альтен-фиорда, торпедировали «Admiral Tirpitz» и повредили его настолько серьезно, что вплоть до настоящего времени он не может вернуться в строй.

Последовала длительная пауза, в процессе которой выходов надводных кораблей не наблюдалось, а удлиняющиеся сумерки и наступившая полярная ночь ограничивали деятельность на коммуникациях подводных лодок и авиации противника. Конвои продолжали следовать с ничтожными потерями, а чаще всего абсолютно без потерь.

¹ «Морской Сборник» № 9—10, 1943, стр. 62—63. Морская хроника за 7 и 8 августа. *Подчеркнуто мною. — И. И.*

Только катастрофически ухудшающееся для фашистской Германии положение на восточном фронте, непрекращающиеся бомбардировки германской столицы и других городов и полная бесперспективность войны после Московской и Тегеранской конференций могли заставить немецкое командование выгнать в безнадежную операцию линейный корабль «Scharnhorst», который был потоплен у Нордкапа английским отрядом адмирала Фрезера 26 декабря 1943 г.

Конец «Scharnhorst», уже описанный в нашей прессе, сам по себе – важный факт, меняющий стратегическое положение на Северном театре. Нельзя, конечно, считать, что больше не будет различных авантюр. Остается угроза крейсерских операций наряду с воздушными и подводными, однако они могут парализоваться относительно меньшим составом сил, чем требовалось до сих пор.

Главное в этой операции – не отдельные ошибки германского командования, а ее обреченность и бесцельность, так как линейный корабль был потоплен при первом же выходе и при этом погиб, не успев уничтожить или повредить ни один из транспортов конвоя.

Особо важно отметить, что преследование и потопление «Scharnhorst» проходило в условиях полярной ночи¹, т. е. в темное время, которое считалось до последнего времени наиболее благоприятным для рейдерских операций, рассчитанных на быстроту и скрытность.

Так новая боевая техника создает предпосылки для новых тактических приемов.

ИТОГИ К 1944 г.

На примере Северного театра особенно наглядно продемонстрированы несостоятельность германской морской стратегии и неизбежность ее полного краха.

Громадные усилия и затраты людей и средств в течение двух с половиной лет привели Германию к громадным потерям и жертвам, причем за это же время немцам пришлось от рекламированного наступления на фронте перейти к обороне, а вместо разгрома нашего флота, его баз и наших коммуникаций пришлось охранять свои транспорты.

Вместо систематических операций в Атлантике немцы вынуждены были ограничиться эпизодическими и безуспешными рейдами в узком секторе полярного бассейна.

Не помогла концентрация главных сил флота в северных норвежских шхерах. Не помогла многократная смена командования. Точно так же не помогли семикратные охранения немецких транспортов.

Неуклонно тает германский боевой флот, не сумев хотя бы дорого заплатить за свою гибель. Тает численность воздушных сил, пополнение которых возможно только за счет других фронтов. Так же тает транспортный тоннаж, не имеющий перспектив восполнения потерь.

Без всякого шанса на успех сидят на своих исходных рубежах в глубоких блиндажах «герои Нарвика». С беспокойством следят они за исходом борьбы на море, от которой зависит их возможность добраться если не домой, то хотя бы до Нарвика.

Стратегическая база в районе Варангер-фиорда, казалось бы, такая надежная и необходимая, как трамплин для предполагавшегося вторжения, сейчас превратилась в ловушку и создает все больше затруднений для ее хозяев.

Северный флот, самый молодой из наших флотов, только летом 1933 г. получивший путевку в жизнь из рук товарища Сталина, прибывшего лично для этого в Мурманск, успешно выполняя возложенные на него задачи, за время войны, несмотря на некоторые потери, численно вырос и окреп. Но главное в том, что окреп и закалился его личный состав в боях и в напряженной и сложной повседневной боевой деятельности, сопряженной с трудными полярными условиями плавания.

Обогащенные опытом успешной борьбы за фланг армии, опытом самостоятельных морских и воздушных операций, североморцы сейчас еще больше подготовлены для нанесения противнику последующих ударов.

Адмирал И.С.ИСАКОВ
«Морской Сборник». 1944. № 2. С. 23–27

¹ 26 декабря в этих широтах 4 часа сумерек и 20 часов темного времени.

МОРСКАЯ ХРОНИКА¹

16 декабря. В Чёрном море потоплен транспорт противника (3000 т) (1).

*По заявлению руководителя управления по делам военного производства США Нельсона, продукция, выпущенная американскими судостроителями в ноябре, оценивается более чем 1,2 млрд долларов. Выпуск боевых кораблей по сравнению с октябрём возрос на 6 %. Судостроители, выполняющие заказы правительственной морской комиссии, поставили в ноябре суда общим водоизмещением 17 194 387 т, что составляет 91 % годового плана. В ноябре было построено среди прочих 89 судов типа «Liberty» и 36 танкеров (2).

17 декабря. По заявлению военного министра США Стимсона, потери американского военно-морского флота до 30 ноября 1943 г. составляют 32 304 чел.; из них убито 13 983, ранено 5668, пропало без вести 8406, попало в плен 4247.

*В совместном коммюнике английского морского министерства и министерства авиации указывается: «Подводные лодки, оперирующие вблизи торговых путей союзников в Северной Атлантике, за последнее время подвергались таким непрерывным нападениям со стороны английских кораблей сопровождения и авиации береговой обороны, что враг был лишен возможности предпринять хотя бы одну атаку на два направлявшихся на запад важных караванов судов. Английские корабли уничтожили при этом две вражеские подводные лодки».

18 декабря. Морское министерство США сообщило, что американские подводные лодки потопили в тихоокеанских водах восемь японских судов.

19 декабря. В Баренцевом море потоплен транспорт противника (7000 т) (1).

*По сообщению шведской газеты «Свенска дагбладет», утром произошел взрыв на германском военном корабле,

недавно построенном на датской судостроительной верфи в Свендборге; корабль получил настолько большую пробоину, что вскоре затонул.

*В Осло при разгрузке боеприпасов с судна, находившегося в порту, произошел ряд весьма сильных взрывов, которые продолжались более 5 часов (шведское телегр. агентство).

20 декабря. Авиацией союзников к западу от о.Мундиа (острова Виту) потоплен японский танкер (2000 т) (9).

21 декабря. Ночью самолеты союзников атаковали у побережья Кавиенга (Новая Ирландия) крупные японские суда; два судна получили тяжелые повреждения и загорелись, а третье, вероятно, затонуло (9).

22 декабря. В Баренцевом море 5 наших катеров нанесли торпедный удар по каравану судов противника, состоявшему из трех транспортов, миноносца, четырех тральщиков, шести сторожевых кораблей и десяти сторожевых катеров. В результате удара потоплен вражеский миноносец, 2 сторожевых корабля и транспорт (5000 т). С боевого задания не вернулся один катер (1).

*Ночью торпедные катера союзников успешно атаковали небольшой немецкий крейсер «Dalmazia», севший на мель.

23 декабря. Авиация союзников потопила 2 средних японских судна и нанесла повреждения крейсеру у побережья Кавиенга (9).

*В течение 22 и 23 декабря авиация союзников неоднократно атаковала вражеские суда в Эгейском море. Несколько больших транспортных судов, часть которых перевозила войска, потоплены или сильно повреждены (штаб возд. сил союзников на Ближнем Востоке).

24 декабря. Ночью английские эскадренные миноносцы обстреляли о.Дрзеник (у побережья Далмации) и

¹ Ссылки на наиболее часто используемые в «Морской хронике» источники обозначаются цифрами, приводимыми в конце сообщений: 1 – Советское информбюро; 2 – ТАСС; 3 – агентство Рейтер; 4 – английское морское министерство; 5 – командование английскими вооруженными силами на Ближнем Востоке; 6 – агентство Ассошиэйтед пресс; 7 – агентство Юнайтед пресс; 8 – морское министерство США; 9 – объединенное командование вооруженными силами союзников в юго-западной части Тихого океана; 10 – командование войсками союзников в Северной Африке. Там, где нет цифровых ссылок, указание на источник делается вначале или в конце сообщений словами.

потопили небольшое вражеское судно (10).

25 декабря. Легкие военно-морские силы союзников потопили шесть японских барж у побережья Рейсс (Новая Гвинея). Ночью гидросамолеты союзников у побережья полуострова Хуон потопили японское сторожевое судно и баржу (9).

26 декабря. Во второй половине дня 26 декабря корабли английского морского флота под командованием адмирала Фрейзера, прикрывавшие караван, направлявшийся в Россию, вступили в бой с германским линейным кораблем «Scharnhorst». «Scharnhorst» был потоплен у мыса Нордкап. Отмечается, что караван судов союзников прошел беспрепятственно; причинены лишь небольшие повреждения двум военным кораблям (4).

*У побережья Гасмата (Новая Британия) штурмовая авиация союзников потопила японское судно с войсками (9).

27 декабря. Самолеты английской и канадской авиации береговой обороны типа «Бофайтер» утром атаковали неприятельские суда у норвежского побережья; на одном из конвойных судов противника возник пожар (англ. министерство авиации).

*Морское министерство США объявило, что американская подводная лодка «Grauling» (1475 т) не прибыла на базу и, по-видимому, погибла. По сообщениям печати, подводная лодка, очевидно, оперировала в Тихом океане,

28 декабря. Английское морское министерство опубликовало коммюнике, описывающее подробности морского сражения, в котором был потоплен германский линейный корабль «Scharnhorst».

Английские морские силы под непосредственным командованием главнокомандующего флотом метрополии адмирала Фрейзера, находившегося на линейном корабле «Duke of York», прикрывали караван судов, шедший в СССР. Эти силы состояли из двух групп. В первую группу кроме упомянутого линейного корабля входили крейсер «Jamaica» и четыре эскадренных миноносца. Вторая группа, состоявшая из крейсеров «Belfast», «Norfolk» и «Sheffield», непосредственно эскортировала караван. Когда караван находился к юго-востоку

от Медвежьего острова, в сумраке арктического рассвета был замечен линейный корабль «Scharnhorst». Караван повернул на север, а крейсера открыли огонь по германскому линейному кораблю. После прямого попадания с крейсера «Norfolk» «Scharnhorst» направился в сторону в северо-восточном направлении. Через несколько часов он попытался вновь приблизиться к каравану и был встречен огнем с английских крейсеров. Один снаряд попал в кормовую часть крейсера «Norfolk». Затем «Scharnhorst» повернул к югу и пытался укрыться у норвежского побережья. Крейсера и эскадренные миноносцы преследовали германский линейный корабль в течение всего полудня, в то время как «Duke of York» подходил к району боя. Около 16 час. 15 мин. «Duke of York» вошел в соприкосновение с «Scharnhorst», который получил прямое попадание. Пытаясь выйти из кольца окружавших его английских кораблей, «Scharnhorst» повернул к северу, а затем, изменив курс, направился на полной скорости к востоку. Английские морские силы продолжали преследование «Scharnhorst». Шедшие ему наперерез три английских эскадренных миноносца и норвежский военный корабль произвели торпедную атаку. В «Scharnhorst» попало три торпеды, что позволило «Duke of York» сблизиться с ним и возобновить обстрел. Вскоре после этого на «Scharnhorst» возник пожар, и он почти полностью потерял скорость. Тогда крейсер «Jamaica» произвел окончательную торпедную атаку и в 19 час. 45 мин. потопил «Scharnhorst» в 60 милях к северо-востоку от мыса Нордкап. Уцелевшие члены команды германского линейного корабля были подобраны и взяты в плен.

Каравану судов не было причинено никакого ущерба. На крейсере «Norfolk» и одном из эскадренных миноносцев имеется небольшое число жертв и незначительные повреждения.

* Самолеты береговой авиации «Бофайтер» атаковали суда противника близ побережья Норвегии. Подожжено торговое судно; повреждены также три вражеских конвойных корабля (англ. министр авиации).

**«Морской Сборник». 1944.
№ 2. С. 92–93.**

ПОДГОТОВКА КОМАНДНОГО СОСТАВА БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

В статье рассмотрены направления деятельности командования по комплектованию Балтийского флота командными кадрами в предвоенное время и в годы войны. Рассмотрена система военно-профессиональной подготовки офицеров, складывающаяся с учетом боевого опыта современной войны. Приведены примеры влияния морального и материального стимулирования на повышение уровня военно-профессиональной подготовки офицеров.

The article discusses the areas of command activity in the staffing of the Baltic Fleet with command personnel in the pre-war period and during the war years. A system of military professional training of officers, taking into account the combat experience of modern warfare, is considered. Examples of the moral and material incentives influence on the improving the officers' military professional training level are given.

Краснознаменный Балтийский флот встретил войну, имея в своем составе два линкора, два крейсера, два лидера эсминцев, 19 эскадренных миноносцев, 48 торпедных катеров, 69 подводных лодок, 656 самолетов. Береговая оборона состояла из орудий калибром до 305 мм подвижной и стационарной артиллерии.

В предвоенный период район побережья, отведенный для дислокации сил флота, был значительно увеличен (на 940 км). Создавалась система береговой и противовоздушной обороны, велось строительство аэродромов, продолжалось освоение новых кораблей и самолетов, боевых и технических средств. К началу войны общая укомплектованность командными кадрами надводных кораблей, подводных лодок и тыловых организаций составляла только 70 %. Причем документы свидетельствуют, что комсостав не отличался высокой профессиональной подготовкой. Кроме того, сказались репрессии 1937 г., после которых нередко на вышестоящие должности выдвигались люди, еще не успевшие толком освоить занимаемую должность.

Комплектование Балтийского флота и усиленная военно-профессиональная подготовка командных кадров находились в сфере пристального внимания руководства Военно-Морского Флота. В сентябре 1940 г. нарком ВМФ адмирал Н.Г.Кузнецов проверил состояние боевой готовности КБФ. По итогам проверки был издан Приказ НК ВМФ № 00300 от 29.12.40 г., в котором излагались основные требования к командному составу флота по совершенствованию профессиональной подготовки и укреплению дисциплины.

Вопросы состояния профессиональной подготовки командного состава флота обсуждались на совещании руководящего состава в январе 1941 г. В выступлении командующего Балтийским флотом адмирала В.Ф.Трибуца подчеркивалось, что трудности с кадрами есть трудности нашего роста. Поэтому задача каждого руководителя – заботливо выращивать кадры, помогать каждому растущему работнику подниматься вверх. В указаниях штаба КБФ по боевой подготовке на 1941 г. отмечалась необходимость проводить командирскую учебу по темам основных задач своего соединения. В первую очередь командный состав должен был овладеть новыми боевыми документами по ведению морских операций, повысить оперативно-тактическую подготовку, детально изучить театр и районы плавания, научиться грамотно эксплуатировать материальную часть и оружие.

В первом полугодии 1941 г. резко увеличился объем боевой подготовки. Например, командир 2-й бригады торпедных катеров капитан 3 ранга В.А.Саламатин докладывал, что в зимний период боевой подготовки удалось решить задачу по «отработке кадров водителей и овладению новой техникой. Все командиры бригады получили допуск к самостоятельному плаванию и управлению».

Весь командный состав соединений, надводных кораблей и подводных лодок флота сдал зачеты по знанию Боевого устава, наставлению по совместному плаванию, тактико-техническим характеристикам своего корабля. Особое внимание отводилось индивидуальной стрелковой и физической подготовке командного состава. Теоретические занятия и сборы проходили исключительно в вечернее время суток. У высшего командного состава были отменены отпуска, а летный состав переведен на казарменное положение.

В течение этих месяцев летный состав ВВС КБФ провел в воздухе такое же количество времени, как и за весь период советско-финляндской войны. По сравнению с 1939 г. объем летной подготовки увеличился пятикратно.

Несмотря на рост штатной численности командного состава флота, общая укомплектованность НК и ПЛ, БО и тыловых учреждений флота достигла к середине 1941 г. 69,4 %. Из-за отсутствия подготовленных специалистов выдвижение офицерского состава происходило без учета опыта освоения предыдущей должности. Например, большая часть командиров батарей береговой обороны Лиепайской ВМБ находилась в должности менее одного года [1].

Военный совет КБФ подписал сотни ходатайств к руководству ВМФ и наркомату обороны СССР о восстановлении на воинской службе командиров, необоснованно уволенных из состава флота в годы репрессий.

21 июня 1941 г. в 23:37 по распоряжению наркома ВМФ Балтийский флот первым из флотов был приведен в наивысшую оперативную готовность № 1. В первый день войны во время налетов немецко-фашистской авиации на Кронштадт и другие военно-морские базы на Балтийском море КБФ не имел потерь в боевом составе. В связи с вынужденным отходом войск Северо-Западного фронта командование флота сосредоточило основные усилия на организации обороны военно-морских баз, содействии приморскому флангу Красной Армии, прикрытии морских подступов к Ленинграду. В сложной оперативной обстановке на театре боевых действий началось формирование новых частей и соединений флота и комплектование их командным составом. На протяжении одного только 1941 г. на КБФ было сформировано 175 частей и соединений. Для их комплектования потребовалось 702 человека из числа комсостава флота. Для 140 частей береговой обороны флота было выделено 706 человек комсостава, для 78 стрелковых частей – 2036 человек командного состава. За этот же период сформировано и передано в Красную Армию 42 части вместе с 2148 специалистами из числа комсостава [2].

В 1941–1945 гг. на КБФ были сформированы управления Кронштадтского, Таллинского, Рижского, Островного, Юго-Западного оборонительных районов, Чудской, Ладужской, Онежской флотилий, Ильменский отряд кораблей. В одном только 1944 г. для организации новых военно-морских баз потребовалось переместить около 2000 офицеров.

На основании решений ГКО офицерским составом КБФ пополнялись морские части, входившие в состав Красной Армии. В ноябре-декабре 1941 г. было создано 25 морских стрелковых бригад, принявших участие в обороне Москвы, Ленинграда, Одессы, Севастополя, Сталинграда, Новороссийска и Керчи. В них проходили службу большинство молодых офицеров флота, выпускников и курсантов 1-го и 2-го курсов военно-морских училищ. В самые трудные месяцы обороны Москвы на вяземском и ржевском направлениях действовала особая

артиллерийская группа ВМФ, в состав которой входила большая группа офицеров-артиллеристов КБФ.

Командный состав КБФ направлялся на другие флоты и флотилии. В 1942 г. в распоряжение командующего Северным флотом убыли 86 штурманов, артиллеристов, связистов, минеров и механиков флота. Многие командиры с Балтики проходили службу на Каспийской военной флотилии после ее включения в состав действующего ВМФ. Около 300 человек командного состава флота, главным образом инженеры-механики, были доставлены самолетами из Ленинграда в Москву, а затем на Тихоокеанский, Черноморский флоты и Волжскую военную флотилию.

В годы войны в боевой состав флота продолжали поступать корабли и подводные лодки. Офицерский состав для них готовился непосредственно на плавающих соединениях флота. Например, в течение 1943–1944 гг. было подготовлено 324 командира различных специальностей. Офицеры БФ входили также в состав экипажей, принимавших технику и оружие в рамках программы ленд-лиза в странах антигитлеровской коалиции – США и Великобритании. С 1943 г. началась отправка офицеров флота в распоряжение Наркомата судостроительной промышленности. В первую очередь отбору подлежали инженеры-кораблестроители. Весомую помощь оказали офицеры КБФ в организации ВМФ Польской Народной Республики.

Большие перемещения офицерского состава в годы Великой Отечественной войны вызвали необходимость изменения системы его комплектования и профессиональной подготовки. Начальный период войны оказался наиболее трудным. Решать эту проблему приходилось в сжатые сроки. На флот начали приходить офицеры запаса, подлежавшие мобилизации. На сборные пункты в качестве добровольцев прибыло в 2,5 раза больше человек, чем это намечалось планами мобилизационного развертывания. До конца 1941 г. на Балтийский флот из запаса ВМФ поступило 2160 командиров, из запаса РККА – 1298 [3; 4]. Они имели слабую профессиональную подготовку. Многие никогда не служили на флоте. Каждый третий не имел военного образования. Большинству из них воинские звания присваивались на оборонных предприятиях, где они работали в качестве специалистов. К тому же значительная часть командного состава, предназначенного на флот, была призвана из запаса в Красную Армию и в народное ополчение.

Командный состав запаса получал на сборных пунктах обмундирование, проездные документы и направлялся на курсы переподготовки КБФ, которые с первых дней войны готовили командиров стрелковых, пулеметных и минометных взводов. Курсы переподготовки действовали даже в самые тяжелые годы блокады Ленинграда. О трудностях процесса обучения в этот период в докладе начальника курсов отмечалось, что «...в настоящее время на курсах переподготовки начальствующего состава запаса КБФ создается крайне тяжелое положение, угрожающее полным срывом подготовки командиров подразделений для действующих частей флота. Часть слушателей находится в больнице с большим отеком ног, лица и ослаблением сердечной деятельности на почве истощения. Слушатели нового набора, пришедшие на курсы в ноябре сего года, были в известной мере ослаблены недостаточным питанием в гражданских условиях. Физическая и учебная нагрузка на слушателей и преподавателей в связи с краткосрочным сроком обучения достигает 14–15 часов в сутки, причем 50 % этого времени уходит на строевые занятия, физическую подготовку и выходы в поле с большой физической нагрузкой (втягивание в ходьбу 30 км, переход, лыжная подготовка, самоокапывание, штыковой бой и т.п.). Питание по сокращенному красноармейскому пайку (норма № 4) не восполняет расходы энергии и усиливает истощение организма слушателя» [5].

В октябре 1941 г. начались занятия на курсах переподготовки офицеров запаса в г.Москве. Бывшие летчики, штурманы и артиллеристы, командиры кораблей получали новую воинскую специальность «командира взвода морской пехоты». Часть из них после окончания курсов отправилась для прохождения службы на Балтийский флот (2443 командира) [6].

В годы войны на Балтике были открыты курсы ускоренной подготовки младших лейтенантов флота. На них готовили командиров малых кораблей, катеров и командиров боевых частей. Укомплектовывались они, как правило, старшинами и матросами, имеющими боевой опыт и проявившими командные способности. Занятия проходили на кораблях и носили практический характер.

С 1943 г. на КБФ были организованы специальные курсы усовершенствования офицерского состава. На них офицеры пополняли свои теоретические знания и готовились к назначению на строящиеся корабли. В составе Балтийского флота находилась рота резерва для пополнения убыли и комплектования офицерским составом, которая насчитывала до 400 офицеров. Они служили в качестве дублеров на командных должностях или находились во флотском экипаже и роте переподготовки кадров.

Главными источниками пополнения офицерскими кадрами КБФ оставались военно-учебные заведения: академии, училища, школы и курсы. Подготовка и переподготовка проходили по сокращенным программам и срокам. Для курсантов выпускного курса высших военно-морских училищ корабельная стажировка началась в зимние месяцы 1941 г. По указанию заместителя наркома ВМФ 104 выпускника ВВМУЗов прибыли на флот для укомплектования командных должностей в бригадах торпедных катеров.

Становление молодых офицеров флота находилось под пристальным вниманием Военного совета КБФ. В 1943 г. этот вопрос рассматривался на одном из его заседаний. В частности, отмечалось, что из 192 лейтенантов выпуска 1941 г. 87 были переведены на вышестоящие должности, 140 – получили внеочередные воинские звания, 45 офицеров были награждены орденами и медалями. В анализе, проведенном Военным советом флота, отмечался ряд недостатков в профессиональной подготовке будущих офицеров. Это «...слабые знания театра военных действий, организации службы на корабле, военно-морской практики, боевой техники и оружия. В боевой обстановке часто теряются, не знают, как применить в жизни теоретические знания, полученные в училище». На основе боевого опыта Военный совет КБФ подготовил рекомендации по перестройке учебного процесса в военно-морских учебных заведениях. Главное внимание при этом уделялось: обновлению командно-преподавательского состава училищ за счет офицеров, имеющих боевой опыт и «способных воспитывать»; организации стажировки преподавательского состава на действующем флоте; обучению курсантов с использованием современных образцов оружия и техники, в том числе и трофейной; усилению роли морской практики в условиях боевой и повседневной службы на кораблях; привитию навыков в обучении и воспитании личного состава кораблей и частей ВМФ; освоению новых тактических приемов использования боевых и технических средств флота на основании опыта войны.

С 1943 г. на КБФ стала организовываться «учебная практика» курсантов военно-морских училищ на кораблях и в частях флота. Курсанты приобретали опыт службы в боевых условиях, участвовали в боевых операциях и походах. Например, весной 1945 г. на флоте стажировались курсанты выпускных курсов отделений химиков, минеров, связистов, инженеров, слушатели специальных курсов офицерского состава ВМФ, исторических классов и учебного химического отряда ВМФ, офицеры штабов. Их общая численность достигала 1400 человек. Одновременно в отделах штаба флота, эскадры, на кораблях стажировались

преподаватели и адъюнкты военно-морских училищ и академий. После окончания стажировки составлялись служебные характеристики. Благодаря энергичной деятельности командования флота удалось достичь значительных успехов в комплектовании и военно-профессиональной подготовке офицерских кадров. К началу 1943 г. КБФ был полностью укомплектован офицерскими кадрами [7].

Существенные изменения в годы Великой Отечественной войны претерпела система профессиональной подготовки командиров. Командованию КБФ пришлось решать сложные задачи по боевому использованию кораблей различных классов, применению новых тактических приемов, организации взаимодействия сил и средств флота. От офицерского состава флота потребовалось в кратчайшие сроки глубоко и всесторонне освоить опыт современной войны. Выполнение этого требования легло в основу многосторонней работы командования Балтийского флота по повышению качества командирской подготовки. Она проводилась даже в самые трудные периоды войны. Так, например, на совещаниях и сборах командного состава ВМБ Ханко проходил разбор боевых операций, обсуждались вопросы военной и политической обстановки. Дважды в неделю организовывалось информирование командного состава гарнизона. В начальный период войны основным содержанием командирской учебы являлось изучение тактики сухопутного боя в составе стрелковых подразделений. С командным составом Ленинградской ВМБ было проведено учение «Оборона Ленинграда с моря и суши». В июле 1942 г. прошли сборы всего командного состава оборонительного района КБФ, до командиров взводов включительно: «Организация и ведение оборонительного боя в крупном населенном пункте», где изучались основы тактики ведения уличных боев.

Практическую направленность командирская учеба получила в ходе ремонта кораблей зимой 1942 г. Командному составу эскадры кораблей, бригад подводных лодок и бронекатеров, Охраны водного района, шхерного отряда приходилось проводить ремонт одновременно с выполнением боевых задач. На его организацию и проведение потребовалось более миллиона часов рабочего времени. Так, например, на эсминце «Стойкий» взрывом мины был прогнут вал главной турбины правого борта. В мирное время он подлежал замене. Завод отказался выполнять такие сложные работы. В течение двух месяцев корабельные инженеры-механики вместе с матросами делали попытки снять вал собственными силами и добились успеха. Затем с использованием ручных инструментов его удалось выровнять. Вручную осуществлялись сверление и клепка броневых плит на линкоре «Октябрьская революция». Первоначально удавалось сделать в день всего лишь несколько десятков заклепок. Технические усовершенствования, примененные инженерами-механиками корабля, позволили довести их до 230–240 ежесуточно. Необходимо помнить, что это происходило в блокадном Ленинграде в условиях жесткой экономии топлива и материалов, необходимости поддержания боеспособности и постоянной готовности к отражению атак авиации противника и к борьбе за живучесть.

Командирская подготовка проводилась дифференцированно, с учетом занимаемых должностей, уровня знаний и опыта офицерского состава. Она определялась особенностями театра военных действий. Использование крупных надводных кораблей носило ограниченный характер. Постоянная готовность зенитной артиллерии и артиллерии главного калибра определяла особенности службы офицеров артиллерии. А передвижения в узкостях и между мостами на Неве поставили в специфические условия деятельность штурманов и инженеров-механиков. Придавалось большое значение изучению театра военных действий применительно к возможностям использования оружия и техники как своими силами, так и силами противника.

В начале 1942 г. в частях и соединениях флота прошли сборы командиров кораблей. На них состоялся обмен опытом боевой деятельности КБФ по организации противоминной и противовоздушной обороны, взаимодействию морской и сухопутной артиллерии при обороне морского побережья, материального обеспечения боевых операций. С командирами отряда кораблей, стоявших на Неве, офицерами штабов и управлений флота были проведены групповые упражнения по «командирской рекогносцировке».

Во второй половине 1942 г. началось активное применение боевых сил флота. С этого времени командирская учеба начала приобретать плановый характер и новые организационные формы. Занятия с офицерским составом кораблей проходили четыре часа в неделю. Регулярный характер стали носить разборы боевых и учебных походов. Широко использовались материалы о боевых действиях гвардейских кораблей, практика выступлений командиров-гвардейцев, встречи офицерского состава кораблей для передачи боевого опыта, стажировки командиров боевых частей. Командиры подводных лодок, помощники командиров и минеры тренировались на приборах торпедной стрельбы и приобретали практические навыки по применению оружия. Командиры боевых частей ПЛ еженедельно отработывались в качестве вахтенных офицеров. Регулярно с ними проводились тренировки по переводу постов управления вертикального руля, стрельбы по самолетам-пикировщикам, запуску дизеля. Руководящий состав флота участвовал в инспекторских проверках командирской учебы в частях и соединениях флота.

Сборы офицерского состава по специальности носили и общеслотский характер. Инженеры-механики и минеры КБФ принимали участие в сборах, проходивших в г.Москве.

Профессиональная подготовка офицерского состава соединений торпедных катеров, «малых охотников» за подводными лодками, тральщиков, бронекатеров и катеров Охраны водного района требовали особых методов обучения и специальных курсов упражнений. По выражению адмирала Б.Ф.Ралля, плавание на кораблях «москитного флота» являлось «в военное время отличной школой, быстро воспитывающей лихих офицеров» [8]. Обучение молодых офицеров осуществлялось в ходе боевой подготовки в море. Именно здесь у них вырабатывались навыки управления кораблем, выполнения тактических расчетов по боевому использованию минного, противоминного и противолодочного оружия и технических средств и руководства личным составом в сложной обстановке [9].

В соответствии с требованиями Главного политического управления ВМФ командирской учебой были охвачены политработники флота. Политработники плавающих соединений были обязаны овладеть военными знаниями на уровне помощника вахтенного офицера, политработники БО и ПВО – в объеме знаний командира стрелкового и огневого взвода, политработники авиации – в объеме знаний летчика-наблюдателя. Общее руководство учебой политсостава возлагалось на отдел БП штаба флота, начальников штабов соединений, командиров и старших помощников – на кораблях 1 и 2 ранга. Результаты экзаменов отдавались приказами и заносились в личное дело. В Директиве ГПУ ВМФ отмечалось, что дальнейшее продвижение политработников флота по службе и присвоение воинских званий будет зависеть не только от качества их работы и политической подготовки, но и от успехов каждого в военной подготовке.

В годы войны существовала система морального и материального поощрения офицерского состава флота. Основное внимание уделялось стимулированию боевой профессиональной деятельности командно-политических кадров. С этой целью производились ежемесячные и единовременные денежные выплаты. Среди них вознаграждение за сбитые самолеты и потопленные корабли, боевое траление и конвоирование судов. Например, за потопление эсминца или подводной

лодки командир корабля получал 10 000 рублей. Единовременно выплачивались пособия «за пребывание» во флоте, «походные деньги». В 1944 г. было введено новое положение о денежном довольствии. Новые должностные оклады составили по должностям: командир ВМБ – 2400 рублей, командир бригады траления – 1900 рублей, командир бригады морской пехоты – 1700 рублей, командир ПЛ – 2100 рублей, командир лидера «Ленинград» – 1400–1500 рублей, командир тральщика – 1100 рублей, командир БЧ-1 минного заградителя – 1800 рублей, командир батальона морской пехоты – 1000 рублей, командир взвода морской пехоты – 825 рублей. Часть денежного довольствия выплачивалась в иностранной валюте, которая имела хождение на территории государств, где временно находились офицеры Балтийского флота.

В октябре 1941 г. Военный совет флота получил право награждать орденами и медалями от имени Президиума Верховного Совета СССР военнослужащих, отличившихся в боях с немецко-фашистскими захватчиками. В 1942 г. это право было предоставлено командующим КБФ и Ладужской военной флотилией, а также командирам бригад.

В первые годы войны наградные листы подписывались нечасто. Вместе с тем, только в период с октября 1942 г. по март 1943 г. командный состав получил 24,6 % наград от общего количества награждений на КБФ. На начало 1944 г. всего на Балтийском флоте было награждено 5435 офицеров (для сравнения: на ЧФ – 4856, СФ – 2402, ТОФ – 73 офицера) [10]. Огромное воспитательное значение для офицерского состава имело награждение кораблей и частей флота орденом Красного Знамени и преобразование ряда кораблей и частей в гвардейские. Офицеры КБФ награждались орденами и медалями стран-союзниц по антигитлеровской коалиции: американскими орденами «Морской крест» и «За выдающуюся службу», английским орденом «За боевые заслуги» и медалями «За боевые заслуги» и «За летные боевые заслуги».

Таким образом, исторический анализ показывает, что система военно-профессиональной подготовки офицеров Балтийского флота в годы Великой Отечественной войны постоянно совершенствовалась с учетом приобретаемого боевого опыта, а организация комплектования офицерским составом частей и соединений обеспечила постоянную боеспособность частей и соединений.

**Контр-адмирал В.Масягин,
доктор педагогических наук, профессор**

ЛИТЕРАТУРА

1. ЦВМА. Ф. 88. Оп. 1, д. 21, л. 7.
2. ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1, д. 312, л. 133.
3. ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1, д. 22, л. 185.
4. ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1, д. 312, л. 131.
5. ЦВМА. Ф. 102. Оп. 1, д. 18, л. 645.
6. ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1, д. 239, л. 186.
7. ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1, д. 22, л. 11.
8. Ралль Ю.Ф. Подготовка и воспитание офицера на корабле // Морской Сборник. 1944. № 5–7.
9. Четверкин Л.А. Некоторые вопросы воспитания морского офицера // Морской Сборник. 1944. № 2.
10. ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1, д. 22, л. 176.

Ключевые слова: Балтийский флот; командный состав; комплектование частей и соединений; военно-профессиональная подготовка офицеров; моральное и материальное стимулирование офицерского состава.

Key words: Baltic Fleet; command staff; manning of units and formations; military professional training of officers; moral and material incentives for officers.

ОНИ ТРУДИЛИСЬ ДНЕМ И НОЧЬЮ ПОБЕДЫ РАДИ В ТОЙ ВОЙНЕ

Линейные органы ВОСО Тихоокеанского флота сыграли немалую роль в организации доставки грузов в нашу страну по ленд-лизу – государственно-му соглашению между Советским Союзом, Великобританией, Китаем и США по поставке боеприпасов, техники, продовольствия, медицинского оборудования, лекарств и нефтепродуктов в 1941–1945 гг.

Поставки по ленд-лизу осуществлялись по трем направлениям: через Северную Атлантику, через Тихий океан и через Персидский залив, Иран в советские порты на Каспии.

Грузы из союзных стран шли главным образом через порты Дальнего Востока, в основном через порт Владивосток (8,24 млн т или 47,1 % поставок по ленд-лизу). Небольшая часть грузов (около 6 %) прошла через порты Находка и Петропавловск-Камчатский.

За годы войны Великобритания поставила СССР 7400 самолетов, 5200 танков, 5000 противотанковых орудий, 472 млн снарядов, 1800 комплектов радиолокационного оборудования, 400 радиостанций, 55 000 км телефонного кабеля, четыре подводные лодки, 14 тральщиков, девять торпедных катеров, продовольствие, медикаменты и заводское оборудование на сумму 120 млн фунтов стерлингов. Из США было завезено 14 795 самолетов, 7500 танков, 376 000 грузовиков, 51 000 джипов, 8000 тягачей, 35 000 мотоциклов, 8000 зенитных орудий, 132 000 пулеметов, 345 000 т взрывчатки, 15 млн пар солдатской обуви, 2000 паровозов, 11 000 вагонов и платформ, 3,8 млн автомобильных шин, 2,7 млн т бензина, 824 000 т химического сырья, продовольствия на сумму 1,3 млрд долларов, 96 торговых судов, 27 фрегатов, три ледокола, 585 охотников за подводными лодками, тральщиков и торпедных катеров.

За период действия соглашения о ленд-лизе в СССР было доставлено материалов на сумму 11,3 млрд долларов.

В августе 1941 г. Государственный Комитет Обороны дал указание, а 12 сентября бюро Приморского крайкома партии приняло специальное постановление «О мерах по расширению, упорядочению и капитальному ремонту порта». В рамках реализации постановления усиленными темпами портовики Приморья готовили свое хозяйство к приему и обработке большого грузопотока, который шел от берегов США на судах транспортного флота к причалам Владивостокского торгового порта. К началу первой военной весны были капитально отремонтированы тысячи метров рельсов железнодорожного пути, смонтированы новые перегрузочные механизмы, уложены сотни метров подземных водосточных коллекторов, на причалах установлены новые деревянные кранцы, благоустроены многие участки на территории порта.

Первые поставки должны были начаться 7 декабря 1941 г., но из-за нападения Японии на Пёрл-Харбор и, как следствие, ухудшения американско-японских отношений были отложены до конца декабря. Несмотря на это, маршрут Тихоокеанского флота был самым эффективным и на июль 1942 г. составлял 26,5 % от общего потока, а к сентябрю вырос уже до 41,5 %. Завоз через дальневосточные порты осуществлялся исключительно кораблями Советского Союза. Существовал также и «обратный ленд-лиз». Из СССР в США везли лес, золото и пушнину, преобладающие тогда на Дальнем Востоке.

1 января 1941 г. в торговом порту Петропавловск-Камчатский была сформирована военно-морская комендатура порта со штатом из двух офицеров и двух мич-

манов. Военным комендантом был назначен старший лейтенант Васильев Игнатий Васильевич. Начиная с 1942 г. морской торговый порт Петропавловск-Камчатский выполнял функции перевалочной базы для перевозки материальных средств из Америки на Советский Дальний Восток. В порту осуществлялась выгрузка материальных средств с пароходов и перегрузка их на суда малокаботажного флота. Эта нелегкая работа велась в условиях непрекращающегося строительства новых причалов и зданий. Задачи контроля, учета и организации погрузки-выгрузки воинских грузов выполнялись военно-морской комендатурой порта.

1 мая 1942 г. во Владивосток пришел первый караван из США с грузом «специального назначения». Это были суда Дальневосточного морского пароходства «Ангарстрой», «Узбекистан», «Менжинский», «Ударник», «Кузнец Лесов», «Уралмаш», «Большой Шантар», «Сахалин», «Сергей Лазо» и «Хабаровск».

Основным перевозчиком было Дальневосточное государственное морское пароходство (ДВГМП) Наркомата Морфлота. К началу войны оно состояло из 85 судов общей грузоподъемностью около 350 000 т. К 1 января 1942 г. численность флота достигла 99 судов общей грузоподъемностью 465 000 т. За время войны в его состав вошли 38 сухогрузов и три танкера на базе американских судов типа «Либерти», пять танкеров на базе судов типа «Виктори», около 100 судов спецпрограммы. В перевозках был также задействован флот Дальстроя НКВД. Таким образом, в программе ленд-лиза были задействованы около 300 судов, которые отправлялись к берегам Аляски и Канады, ремонтировались, загружались материальными средствами и шли обратно. От западных берегов США до Советского Дальнего Востока переход судов занимал от 18 до 20 суток. Экипажи комплектовались советскими моряками и ходили под советскими флагами, так как маршрут поставки считался небезопасным для США из-за войны с Японией. Через океан суда шли «капельными» рейсами – в одиночном плавании. Часто они подвергались досмотру со стороны японских солдат и последующему потоплению. По данным, приведенным в книгах, написанных вице-адмиралом Ч.Локвудом, стало известно, что некоторые пароходы были потоплены американскими торпедами. Из доклада начальника отдела военно-морских сообщений штаба 5-го ВМФ инженер-полковника Луценко начальнику Управления военно-морских сообщений Морского Генерального штаба капитану 1 ранга Морозовскому известно, что «японские власти широко практиковали задержание наших судов с попытками досмотра их груза. Так, в 1943 г. наши суда задерживались японцами 131 раз, в 1944 г. – 72 раза продолжительностью от 8 часов до 1–2 месяцев».

Первоначально перевозки в рамках ленд-лиза осуществлялись через Первый Курильский пролив между полуостровом Камчатка и принадлежащим Японии о.Шумшу и далее через пролив Лаперуза, который покрывался зимой неподходимыми льдами. Для проводки судов через этот пролив были выделены три линейных ледокола («Л.Каганович», «А.Микоян» и «Л.Красин») и один вспомогательный – «Давыдов». В связи с суровыми зимами за январь-февраль 1942 г. ледоколы провели всего 16 судов, что было явно недостаточно. Командованием Тихоокеанского флота было принято решение часть пароходов направлять через незамерзающий Сангарский пролив для последующего выхода в порты Находка и Владивосток.

В 1942 г. Сангарский пролив был закрыт японскими властями, в связи с чем пришлось вновь изменить маршрут. В итоге караваны судов выходили в Берингово море, затем часть судов следовала в бухту Провидения и далее по Северному морскому пути. Другая часть судов проходила вдоль Алеутских островов, шла в Петропавловск-Камчатский и далее мимо мыса Лопатка в порт Магадан или Амурский лиман.

Большой поток судов проходил вдоль Командорских островов, направлялся в Камчатский пролив и заходил в бухту Русскую (Ахотен), где находился военно-лоцманский пункт. Заход судов был важной составляющей для обеспечения

перевозок. Здесь транспорты пополняли запасы угля, продовольствия и воды. Подобный пункт, обеспечивающий переход к Находке, Владивостоку и Советской Гавани, размещался в бухте Валентина.

В бухте Русской формировались небольшие караваны по 3–5 судов. Как только в ВЛП организовывался караван, лоцман проводил его кильватерной колонной к Петропавловску-Камчатскому через минные заграждения, которые были поставлены в первые дни войны. Если лоцман задерживался, в бухте могло скопиться до 20 судов. В зимний период акваторию забивал лед, поэтому ВЛП временно переносился в бухту Жировую, находящуюся южнее бухты Вилючинской. В то время там располагалась база Авачинского рыбокомбината. Деревянная пристань, служившая для приемки и разделывания пойманной рыбы, становилась временным причалом для иностранных судов.

У входа в Авачинскую губу дежурили два пограничных катера. Только военные лоцманы из бухты Русской знали пароли. Первым военным лоцманом стал М.В.Стукалин. Он участвовал в постановке оборонительного минного заграждения, а затем возглавил лоцманскую службу. Именно благодаря ему в Петропавловск-Камчатский и обратно было проведено 5000 судов без единого происшествия. В сентябре 1942 г. к М.В.Стукалину присоединился капитан дальнего плавания И.К.Краснопоясовский и уже в 1945 г. сменил его на этой должности.

Взросшая оборачиваемость судов и рост их количества резко увеличивали грузопоток, основная масса которого проходила через причалы Владивостокского торгового порта. В самом порту сложилась очень напряженная обстановка с обработкой грузов. Отдельные бригады грузчиков выполняли до шести сменных норм, но и этого было недостаточно. Чтобы наращивать темпы грузопереработки, требовалось повысить уровень механизации всех участков порта.

Благодаря Народному комиссариату внешней торговли за короткий срок Владивостокский порт был оснащен в достаточном количестве порталными кранами грузоподъемностью от 3 до 45 т, что решило проблему быстрой разгрузки судов. Но кроме механизации порта требовалось еще и наращивание возможностей железной дороги. Так, для расшивки заторов на железной дороге была создана специальная перевалочная база на станции Перелетной в 120 км от города. Позднее, в 1944 г., порту были переданы близлежащие нефтеналивные терминалы, которые после реконструкции обеспечивали напрямую перекачку с танкеров в цистерны нефтепродуктов, масел, технического спирта.

Основным грузовым районом порта был первый район (в настоящее время – универсальный терминал), который обслуживал 12 причалов. Большинство из них было оборудовано стационарными или переносными конвейерами. Конвейерные эстакады и переносные пластинчатые конвейеры (имеющиеся только во Владивостокском порту и являвшиеся его гордостью) с началом перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов стали мешать работе железнодорожных кранов. В короткий срок они были демонтированы.

Во втором грузовом районе (ныне – контейнерный терминал порта) ускоренными темпами велась реконструкция 19–20 причалов. Здесь были установлены семь электрических кранов типа «Вашингтон» грузоподъемностью по 3 т и электрокран «Клайд» грузоподъемностью 35 т. Для максимального использования тыловых площадок были установлены дизельные краны «Деррик» и «Маррион» грузоподъемностью по 10 т каждый.

Портовики работали по 16–18 часов, руководители сборки кранов буквально дневали и ночевали в порту, стремясь быстрее ввести их в эксплуатацию. По поступлении в порт краны отдельными бригадами собирались в рекордно короткие сроки от трех до пяти суток, хотя обычно на сборку уходило 15 дней. Но мало было только собрать краны. Большинство из них питалось электроэнергией. Нужно было построить десять подстанций общей мощностью 4500 кВт для их снабжения питанием. Все эти работы были выполнены портовиками и работниками судоремзавода парохозяйства.

Всего за годы войны Владивостокский порт отправил более 400 000 вагонов и платформ на запад страны, переработал 7,9 млн т грузов по ленд-лизу. Таким образом, порт в военное время перевалил импортных грузов почти в четыре раза больше Мурманска и почти в пять раз больше Архангельска вместе с Северодвинском. Общий грузопоток через причалы Владивостокского морского торгового порта за тот период составил более 10 млн т.

Кроме оборудования приморцам приходилось отправлять американские железнодорожные четырехосные платформы, оборудованные высокими бортами, автосцепкой и автотормозами. Их доставляли в разобранном виде со станции Эгершельд (ныне – станция Владивосток) до станции Ворошилов (Уссурийск). В 1943 г. там построили вагоноборочные мастерские для сборки этих платформ. Дальневосточная железная дорога выдержала нагрузку, более чем в четыре раза превышающую объем перевозок Кировской железной дороги и в пять раз Северной железной дороги.

В организации работы по доставке и переработке грузов на тихоокеанском маршруте непосредственно принимали участие начальник Дальневосточного государственного морского пароходства А.А.Афанасьев, начальник Владивостокского торгового порта А.Х.Передерий, коллектив органов военных сообщений Тихоокеанского флота – начальники военно-транспортной службы в Тихоокеанском бассейне военный инженер 3 ранга К.М.Нагибин (с 1940 г. по сентябрь 1943 г.), майор И.В.Демченко (с сентября 1943 г. по октябрь 1947 г.) и военно-морские коменданты военно-морской комендатуры при Владивостокском торговом порту военный техник 1 ранга П.П.Родионов (с сентября 1941 по октябрь 1943 г.), капитан В.Я.Додонов (с октября 1943 г. по октябрь 1948 г.).

В 1941 г. в Петропавловске-Камчатском имелся только один деревянный причал рыбного порта, который перерабатывал 294 000 т грузов в год. В связи с увеличением грузопотока Советский Союз принял решение построить здесь дополнительные причалы для обеспечения перевозок по ленд-лизу. В 1942 г. начальник ДВМП А.А.Афанасьев направил проектно-строительную экспедицию во главе с Н.А.Баландиным. С помощью землесоса «Зея» расширили площадь под склады, были построены два деревянных причала с передвижными транспортерами на Портовой кошке и мысе Сигнальном. Автомашины, привозимые на судах, выгружались и группировались на площади у въезда на территорию Рыбпорта, а в последующее время – на всех свободных площадях в городе.

К 1942 г. Петропавловский порт приобрел важное стратегическое значение, так как из-за войны с Японией стало невозможным доставлять грузы напрямую во Владивосток. Перевозки осуществлялись с перегрузкой в Петропавловском порту на суда малокаботажного флота, принадлежащие пароходству Николаевска-на-Амуре. Обогнув мыс Лопатка, суда двигались вдоль западного побережья полуострова Камчатка, далее через Сахалинский залив к Николаевску-на-Амуре.

Часть судов направлялась через Татарский и Корейский проливы в бухту Валентина, где располагался ВЛП, а оттуда в Находку и Владивосток, другая часть заходила в Николаевск-на-Амуре. Здесь материальные средства перегружались на речные баржи, которые шли вверх по реке в Комсомольск-на-Амуре. Там велось строительство железной дороги к Советской Гавани и Хабаровску.

23 октября 1943 г. народный комиссар Морского флота СССР принял решение о строительстве капитального морского порта в Петропавловске-Камчатском. Поручили эту задачу инженеру А.Н.Виноградову. Всего за год работы под его руководством были возведены шесть капитальных механизированных причалов, которые сумели выдержать несколько сильнейших землетрясений и сохранились до наших дней. А.Н.Виноградов совмещал должности начальника и главного инженера. Он собрал отличную инженерную команду. Причалы, возведенные в те времена за год и три месяца, сохранились на территории порта Петропавловска до сих пор. Уже в послевоенное время были построены еще шесть причалов, но на их возведение ушла четверть века. Последний – 12-й причал был достроен в 1984 г.

С началом военных действий функции организации и руководства воинскими перевозками перешли к органам военных сообщений. В соответствии с распоряжениями военного коменданта транспортные организации обеспечивали перевозки техническими средствами, порт осуществлял подготовку причалов и средств погрузки. Военный комендант совместно с капитанами судов составлял грузовые планы. Пароходства и порты в соответствии с положением уделяли главное внимание работе по доставке импортных грузов, поэтому от органов военно-морских сообщений флота потребовалось усилить контроль за перевозками, самостоятельно изыскивать средства их обеспечения. С этими задачами они успешно справились.

В годы Великой Отечественной войны Приморская железная дорога была дорогой «погрузки». Поступление централизованных транспортов, отгружавшихся для Тихоокеанского флота по плану ГМШ и центральных довольствующих управлений, резко сократилось, и питание флота осуществлялось в основном за счет местных резервов и частично импортных грузов, поступающих морем. Подвижной состав поступал на дорогу в подавляющей части порожняком, а подвижной состав поступавший с грузами из центральных районов Советского Союза после выгрузки предоставлялся в первую очередь под грузы рыбной промышленности и импорт, а также под перевозку войск с техникой на запад. По этой причине обеспечение внутриокружных перевозок подвижным составом, в особенности под продовольственные грузы, было сопряжено с трудностями.

Такое положение приводило к невыполнению месячных планов перевозок для флота иногда, особенно в 1942–1944 гг., по несколько месяцев подряд, что заставляло выполнять наиболее срочные перевозки, задерживая менее срочные. Несмотря на это, годовой план перевозок 1941 г. был выполнен на 154 %. При этом было перевезено: вооружения, боезапаса и материальной части – 7235 вагонов, строительных материалов – 3409, продфуражных и интендантских грузов – 1045 вагонов, всего – 11 683 вагона. Кроме того, в 1941 г. в западные районы страны оперативными эшелонами и командами было перевезено 49 114 человек личного состава флота.

В начале 1944 г. Тихоокеанским флотом по заданию ГКО была совершена перевозка группы кораблей с Дальнего Востока на Черноморский флот по железной дороге. Особо тщательной подготовки потребовала переброска десяти подводных лодок типа «М-12» весом по 130 т в разобранном виде. При организации этой отправки помимо решения задач по размещению и креплению лодок на транспортах, а также организации прохождения эшелона по Приморской железной дороге были составлены инструкции и боевые расписания для команды сопровождения. Перевозка была выполнена успешно. Кроме подводных лодок были также доставлены на ЧФ десять сторожевых катеров типа «МО-4» и несколько торпедных катеров.

В первой половине 1945 г. в рамках программы ленд-лиза на Дальний Восток из США начали активно поставляться военные корабли. Маршрут проходил от Колд-Бей (Аляска) до Петропавловска-Камчатского, а также ряда других портов, включая Владивосток. В этот период перед органами ВОСО стали возникать задачи более крупного масштаба. До начала военных действий с Японией был выполнен значительный объем перевозок. Из Владивостока в США и Канаду доставили 10 114 человек рядового и офицерского состава команд советского ВМФ для укомплектования экипажей поставляемых кораблей. В перевозках материальных средств участвовало 210 гражданских судов. Общий объем выполненных этими судами перевозок составил 178 177 т.

Всего за полгода состав Тихоокеанского флота в корне изменился: 51 % тральщиков, 32 % морских охотников, 70 % сторожевых кораблей и 20 % торпедных катеров от общей численности плавсостава флота были поставлены из США. Перегон кораблей с Аляски на территорию Советского Союза осуществляли советские экипажи под руководством капитана 1 ранга Б.В.Никитина. При

этом часто возникали проблемы, связанные с тем, что американская сторона передавала технически неисправные корабли и катера. В результате они выходили из строя на полпути или доходили до Петропавловска-Камчатского и Владивостока в неудовлетворительном состоянии.

По соглашению о ленд-лизе советская сторона обязалась после окончания военных действий возвратить уцелевшую технику. Сразу после капитуляции Японии (2.09.1945 г.) пункты по принятию материальных средств были ликвидированы. В связи с резким увеличением импортных перевозок от военно-морской комендатуры порта Петропавловска-Камчатского потребовалось поддерживать на высоком уровне взаимодействие с органами транспорта и воинскими частями, осуществлять непрерывный контроль за перевозками, самостоятельно изыскивать средства для их обеспечения. С этими задачами они успешно справились. За годы войны порт Петропавловск-Камчатский переработал в полтора раза больше грузов военной помощи по сравнению с Мурманском и Архангельском и стал одним из наиболее значимых объектов по восстановлению страны в послевоенное время, не без помощи органов военных сообщений флота. По данным справок, сохранившихся у бывших военных лоцманов, удалось узнать, что за время ленд-лиза через Авачинскую губу было проведено более 5000 судов. Кроме того, ленд-лиз способствовал развитию дальневосточных портов страны.

Со дня подписания соглашения между США и СССР прошло уже 78 лет. Память об этой странице советско-американских отношений хранят не только советские ветераны, их дети и внуки, но и те, кто работал в портах Западного побережья США, ветераны Береговой охраны США и члены их семей. В те годы они принимали русских моряков у себя дома, обменивались с ними подарками, оказывали помощь. Экипажи двух советских судов, капитаном одного из них была Герой Социалистического Труда Анна Щетинина, побывали на экскурсии в Голливуде.

Таким образом, соглашение о ленд-лизе способствовало комплексному развитию транспортной инфраструктуры Советского Дальнего Востока. Большой вклад в выполнение этого соглашения внесли органы военных сообщений Тихоокеанского флота, которые организовали получение в США и доставку в порты Дальнего Востока кораблей, военных грузов, боевой техники, продовольствия, обмундирования для действующей армии.

См. фоторепортаж Н.Литковца на 4-й странице 2-й цветной вклейки:

- Начальник службы ВОСО ТОФ капитан 1 ранга К.Сылка
- Начальник управления военных сообщений в Дальневосточном морском и речном бассейнах капитан 2 ранга А.Субботовский производит доклад начальнику службы ВОСО ТОФ
 - Заместитель начальника управления военных сообщений в Дальневосточном морском и речном бассейнах капитан 3 ранга А.Малев
 - Начальник отделения воинских воздушных перевозок старший лейтенант Е.Мамаев и инженер отделения Е.Попова
 - Дежурный по управлению военных сообщений в Дальневосточном морском и речном бассейнах полковник запаса К.Хлус
 - Начальник технического отделения управления военных сообщений в Дальневосточном морском и речном бассейнах капитан-лейтенант В.Мусаев, инженер технического отделения А.Пешкова и ведущий инженер технического отделения И.Педченко
 - Начальник отделения воинских морских и речных перевозок капитан Е.Кислицын
 - Ведущий экономист управления Н.Зубенко
 - Ведущий инженер технического отделения М.Яковлева

Капитан 1 ранга К.Сылка

На заседании Военного совета Военно-Морского Флота, которое состоялось в начале июня в здании Главного Адмиралтейства в Санкт-Петербурге, Главнокомандующий ВМФ адмирал Н.Евменов подвел итоги деятельности и подготовки сил и войск Военно-Морского Флота в зимнем периоде обучения и поставил задачи на летний период обучения 2019/20 г. Он подчеркнул, что ВМФ в зимнем периоде проводил активную боевую подготовку по надводной, подводной, воздушной и береговой составляющим. Наплаванность надводных кораблей в зимнем периоде составила более 5300 суток, подводных лодок – свыше 1000 суток. Налет в морской авиации составил около свыше 12 800 часов, что составляет более 100 % от плана.

В береговых войсках подготовлено свыше 20 ракетных дивизионов, а показатели воздушно-десантной подготовки в береговых войсках составили около 9500 прыжков.

Адмирал Н.Евменов отметил: «В зимнем периоде обучения Военно-Морским Флотом проведена масштабная работа по подготовке к празднованию 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне. Военные моряки привели в порядок более 2000 памятников и мемориалов в память о воинах, погибших в годы войны. Проведено около 8000 мероприятий, в том числе возложения венков и цветов к могилам воинов, отдавших свои жизни за Родину. Поздравление получили более 1500 ветеранов Великой Отечественной войны. В соответствии с решением Министра обороны Российской Федерации в сжатые сроки подготовлены и проведены 9 мая досрочные выпуски из военно-морских учебных заведений. Более тысячи молодых лейтенантов, 142 выпускника Военно-морской академии и 192 офицера, прошедших обучение в Военном институте дополнительного образования, пополнили ряды Военно-Морского Флота. Необходимо в летнем периоде обучения организовать им достойный прием, качественное решение социальных вопросов и быстрое вхождение в должность».

«В соответствии с планом деятельности Министерства обороны в зимнем периоде обучения на воду спущены очередные серийные корабли океанской зоны – корвет «Ретивый» и фрегат «Адмирал Головкин». Это показатель того, что в нашей стране эффективно реализуется Государственная программа кораблестроения. В ближайшее время Военно-морской флаг будет поднят на успешно завершившем государственные испытания атомном ракетном подводном крейсере «Князь Владимир». Будет поднят флаг и на фрегате проекта 22350 «Адмирал Касатов». Всего в состав флота до конца 2020 г. будут приняты 35 кораблей и судов различных классов», – отметил Главнокомандующий ВМФ.

Адмирал Н.Евменов также обратил внимание на то, что одной из важнейших задач в летнем периоде обучения станет проведение Главного военно-морского парада в Санкт-Петербурге и Кронштадте. На коллегии Министерства обороны был представлен и получил одобрение Министра обороны доклад о порядке проведения Главного военно-морского парада, который состоится 26 июля 2020 г. в Санкт-Петербурге, Кронштадте, на флотах и в пункте базирования Тартус.

На Военном совете ВМФ также обсуждались вопросы организации и выполнения мероприятий боевой подготовки в условиях противодействия распространению коронавирусной инфекции (COVID-19), уточнены и утверждены задачи на летний период обучения. Как отметил Главнокомандующий ВМФ, «в летнем периоде обучения, и этот вопрос мы обсудили на Военном совете ВМФ, будет уделено большое внимание состоянию и совершенствованию боевых возможностей морской пехоты и береговых войск. Нам необходимо иметь всесторонне подготовленную, оснащенную современным оружием и военной техникой мор-

скую пехоту, способную в кратчайшие сроки выполнить поставленные задачи как самостоятельно, так и в составе межвидовых группировок».

Среди важнейших задач, стоящих перед Военно-Морским Флотом в летнем периоде обучения, отработка межвидового взаимодействия в рамках СКШУ «Кавказ-2020», Главный военно-морской парад, состязания в рамках «АрМИ-2020» (конкурсы «Кубок моря», «Морской десант», «Глубина»), анализ итогов кругосветной экспедиции ОИС «Адмирал Владимирский», посвященной 200-летию открытия русскими моряками Антарктиды и 250-летию со дня рождения И.Ф.Крузенштерна.

В летнем периоде обучения Военно-Морской Флот продолжит выполнять задачи военно-морского присутствия в Мировом океане, освоения Арктической зоны, испытания новой техники и вооружений, которыми оснащаются флоты. На должном уровне будет поддерживаться потенциал группировок атомных подводных лодок на Северном и Тихоокеанском флотах. Продолжится серийное строительство дизель-электрических подводных лодок проекта 636.3 для Тихоокеанского флота, патрульных кораблей проекта 22160 для Черноморского флота, малых ракетных кораблей проекта 22800 для Балтийского флота, а также кораблей противоминной обороны проекта 12700. В летнем периоде обучения особое внимание будет уделяться дальнейшему совершенствованию работы органов военного управления флотов по контролю за выполнением ремонта и сервисного обслуживания кораблей и судов в рамках Гособоронзаказа на 2020 г.

12 июня на АО «ПО «Севмаш» прошла торжественная церемония подъема Андреевского флага на ракетном подводном крейсере стратегического назначения «Князь Владимир». В ней приняли участие Главнокомандующий ВМФ адмирал Н.Евменов, командующий Северным флотом Герой России вице-адмирал А.Моисеев, заместитель министра промышленности и торговли РФ О.Рязанцев, врио губернатора Архангельской области А.Цыбульский, глава Северодвинска И.Скубенко, президент ОСК А.Рахманов и генеральный директор объединения М.Будниченко. Военно-морской флаг поднял командир капитан 1 ранга В.Дружин. Адмирал Н.Евменов поздравил экипаж с важным событием: «Мы открываем новую эпоху, за которой пойдет серия таких же замечательных кораблей. Я, как Главнокомандующий ВМФ, счастлив, что в ряды Военно-Морского Флота вливается новый стратегический крейсер. Эта традиция будет продолжаться: корабли будут сдаваться с высоким качеством и в срок. Предполагаем принять в этом году несколько подобных кораблей». Генеральный директор «ПО «Севмаш» М.Будниченко подчеркнул, что атомный подводный крейсер «Князь Владимир» стал 133-м кораблем, построенным предприятием для ВМФ. В сложных эпидемиологических условиях корабельщики успешно завершили контрольный выход ПЛА в море и подготовили ее к передаче. 28 мая на Севмаше состоялось подписание приемного акта. 1 июня документ утвердил Главнокомандующий ВМФ. Атомный подводный крейсер «Князь Владимир» открыл линейку кораблей усовершенствованного проекта «Борей». Испытания показали: этот корабль будет надежно служить России. В нем воплощены самые передовые конструкторские разработки, вложены душа и труд корабелов Севмаша и сотен контрагентских организаций (См. фоторепортаж пресс-службы АО «ПО «Севмаш» на 2-й странице обложки.)

Адмирал Н.Евменов поздравил специалистов Минно-торпедной службы ВМФ с их профессиональным праздником, который отмечается ежегодно 20 июня. Он был учрежден в 1996 г. приказом Главнокомандующего ВМФ в память о первом успешном применении минного оружия российскими моряками. Как отметил адмирал Н.Евменов, специалисты Минно-торпедной службы достойно выполняют задачи, своим мастерством доказывая преемственность флотских традиций. Только за зимний период обучения силами флотов было выполнено более 100

боевых упражнений с практическим применением морского подводного оружия. Свыше 200 таких боевых упражнений будет выполнено в текущем году. Будут планомерно отрабатываться действия минно-тральных сил ВМФ по обеспечению противоминной обороны действий сил флотов в различных учениях на межвидовом и общевидовом уровне.

Главкомандующий ВМФ поздравил российских корабелов с Днем кораблестроителя. В поздравлении сказано: «От имени Военного совета Военно-Морского Флота и от себя лично поздравляю корабелов, ученых-конструкторов, руководство предприятий и организаций судостроительной отрасли с профессиональным праздником – Днем кораблестроителя! Традиции отечественного кораблестроения неразрывно связаны со славной исторической летописью Военно-Морского Флота, с победами и достижениями России в Мировом океане. Сила и несокрушимая мощь нашего ВМФ – это результат научной мысли, целеустремленности и упорства создателей кораблей и подводных лодок, профессионализма корабелов. Это результат профессионализма военных моряков, которые эксплуатируют вверенную им боевую технику. Новейшая история развития нашего океанского Военно-Морского Флота наглядно демонстрирует всему миру уникальный опыт российского военного кораблестроения, который позволяет оснащать надводную и подводную составляющие самыми современными кораблями и морскими системами вооружения. Выходя в море для выполнения поставленных задач, военные моряки всегда уверены в надежности и эффективности своих кораблей. У нас с вами одна общая и важнейшая цель – дальнейшее развитие Военно-Морского Флота, который сегодня выполняет задачи любой сложности в дальней океанской и морской зонах. Желаю вам крепкого флотского здоровья, счастья и успехов в благородном деле во славу Андреевского флага».

В соответствии с указаниями Главкомандующего Военно-Морским Флотом адмирала Н.Евменова 29 июня стартовал всероссийский этап конкурса «Кубок моря-2020». «Кубок моря» – конкурс по морской выучке среди экипажей надводных кораблей. Он проводится в рамках «Армейских международных игр» начиная с 2015 г. С учетом санитарно-эпидемиологических требований всероссийский этап конкурса в этом году проводится в дистанционном режиме. Экипажи боевых кораблей Северного, Тихоокеанского, Черноморского флотов и Каспийской флотилии дистанционно получают задания, по результатам которых будут оценены как теоретические знания, так и практическая подготовленность участников. Моряки будут демонстрировать свои навыки управления корабельными тактическими группами, надводными кораблями и подводными лодками, соревноваться в применении штатного корабельного вооружения, а также в борьбе за живучесть. Организовывать и координировать выполнение заданий конкурса «Кубок моря» будет Управление Боевой подготовки ВМФ и ВУНЦ ВМФ.

Адмирал Н.Евменов совершил рабочую поездку в г.Сосновый Бор (Ленинградская область), где проверил организацию процесса обучения и учебно-материальную базу в Учебном центре подготовки экипажей подводных лодок. Он заслушал доклады командования Учебного центра по итогам подготовки экипажей в зимнем периоде обучения и процессе подготовки подводников в летнем периоде обучения, проверил учебно-материальную часть и поставил задачи на ближайшую перспективу: «Работа Учебного центра будет постоянно совершенствоваться. Это касается программ подготовки личного состава экипажей подводных лодок, которые разрабатываются и внедряются синхронно с получением в состав ВМФ подводных лодок новых поколений, оснащенных современными системами вооружений. С этой целью в Учебном центре ведется деятельность по развитию самой современной учебно-тренажерной базы, позволяющей выйти на еще более высокий уровень подготовки экипажей».

250 ЛЕТ ЧЕСМЕНСКОЙ БИТВЕ

7 июля в День воинской славы России исполнилось 250 лет победе русского флота под командованием адмирала Г.А.Спиридова над турецкой эскадрой во главе с Гассан-беем в Чесменском сражении. В имении флотоводца в селе Нагорье Ярославской области прошли торжественные мероприятия, посвященные знаменательной дате. В них приняли участие ветераны армии и флота, юные моряки-спиридовцы из Переславля, краеведы, школьники, местные жители, потомки рода Спиридовых и духовенство. В торжественных мероприятиях приняли участие руководитель Центра военного и морского наследия капитан 1 ранга С.Мозговой, инициатор общественного движения «За адмирала Спиридова!» полковник В.Малютин, президент Конфедерации подводной деятельности России С.Фазлуллин и др.

В этот день в Преображенском храме, построенном в имении на средства адмирала Г.А.Спиридова в конце XVIII в., были совершены праздничная божественная литургия и лития на могиле прославленного адмирала, который похоронен в каменном склепе. Участники торжественных мероприятий возложили гирлянду к бюсту адмирала, и у мемориала прошло театрализованное представление, рассказывающее о событиях русско-турецкой войны 250-летней давности. Затем гости и ветераны посетили историко-краеведческий музей Нагорьевской средней образовательной школы, где создана экспозиция, посвященная адмиралу Григорию Андреевичу Спиридову.

В выступлении перед участниками торжественных мероприятий руководитель Центра военного и морского наследия капитан 1 ранга С.Мозговой отметил значимость Чесменского сражения для нашей страны: «Если при Петре I Россия прорубила окно в Европу, то при Екатерине II вышла в океан. Начало этому было положено первой Архипелагской экспедицией под командованием адмирала Г.А.Спиридова. А благодаря победе Российского флота в Чесменском сражении, в котором был разгромлен и сожжен турецкий флот, Россия стала господствовать в Средиземном море и добилась выхода в Чёрное море». С.Мозговой рассказал присутствующим о работе Института наследия, связанной с изучением и сохранением наследия Российского Флота, включая наследие Чесмы: «В архиве (РГАВМФ) удалось найти место захоронения участников Хиосского и Чесменского сражений, документы и фотографии о храме-памятнике святого Георгия в Чесме, могилах героев Хиосского и Чесменского сражений, а также документы, закрепляющие права России на эти объекты. Также в 2019 г. удалось совершить экспедицию на место сражения. Впереди у нас кропотливая работа по изучению, сохранению и использованию места памяти по его прямому назначению».

Ранее Институт наследия выступил с инициативой присвоения имен героев Чесменского сражения новым кораблям Военно-Морского Флота, а также поддержал инициативу общественного движения «За адмирала Спиридова!» о присвоении имени прославленного адмирала улицам и площадям в столице нашей Родины Москве и крупных морских городах: Санкт-Петербурге, Севастополе, Владивостоке. Сегодня имя адмирала Г.А.Спиридова незаслуженно забыто, в то время как в императорской России в честь героев Чесмы были названы корабли. В советские годы по инициативе наркома ВМФ адмирала флота Н.Г.Кузнецова в 1944 г. главная улица села Нагорье Московская была названа именем русского флотоводца, в 1962 г. там был установлен бюст адмиралу, а в 1988 г. выпущена почтовая марка, посвященная Чесменской битве и адмиралу Г.А.Спиридову.



ЭКИПАЖИ ПАРУСНЫХ СУДОВ «СЕДОВ» И «ПАЛЛАДА» ПОЧТИЛИ ПАМЯТЬ РУССКИХ МОРЯКОВ, ПОГИБШИХ В ЦУСИМСКОМ СРАЖЕНИИ

В рамках кругосветной экспедиции учебных парусных судов «Паллада» и «Седов» прошли памятные мероприятия, посвященные 115-й годовщине Цусимского сражения. Время для торжественного построения было определено с точностью до минуты: 115 лет назад именно в 13:48 в водах Цусимского пролива сошлись русский и японский флоты.

Для «Паллады» чествование подвига российских моряков стало обязательным ритуалом при прохождении Цусимы: за все рейсы фрегат отдал морю более 50 венков. В 12:30 на фрегате подняли паруса и сверили координаты маневрирования с «Седовым». В 13:30 на палубах «Паллады» и «Седова» для экипажей и курсантов объявили торжественное построение. Капитаны Н.Зорченко и Е.Ромашкин выступили перед экипажами судов. Затем капитаны скомандовали: «Головные уборы – снять! Флаг – приспустить, венок морю – отдать». Была объявлена минута молчания. С кормы «Паллады» венок торжественно опустили на воду юнги в парадной форме. Венок от «Седова» сплел боцман фок-мачты Н.Луцко, ему помогали курсанты. М.Колосов и Д.Суслов по спущенному трапу приблизились к воде и бережно положили венок. Прозвучал Государственный гимн Российской Федерации. Тишину пролива, который стал братской могилой 17 российских кораблей и трех с половиной тысяч русских моряков, разорвали звуки тифонов «Паллады» и «Седова». Парусники медленно покинули место скорби.

День памяти на «Седове» продолжили тематической лекцией, авторами которой стали руководитель практики П.Солодовник и курсант А.Чепель (СПбМРК). Информация по большей части касалась русского крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец». Они также рассказали о трагической гибели вице-адмирала С.О.Макарова.

«Мы с вами живем в великой стране, – этими словами завершил свой доклад А.Чепель. – Мы не можем ударить перед героями Родины в грязь лицом, у нас просто нет на это права. Мы должны помнить и гордиться историей нашей страны. Лишь тогда жертвы всех войн будут не напрасны».

Старший научный сотрудник Музея Мирового океана П.Матвиец специально к этому дню подготовил лекцию о Василии Верещагине, знаменитом художнике, маринисте и баталисте. Он находился на броненосце «Петропавловск» с вице-адмиралом С.О.Макаровым, и его жизнь тоже оборвалась на внешнем рейде Порт-Артура. (См. фоторепортаж на 3-й странице обложки.)

ВЕСТИ С ФЛОТОВ

СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ

Командующий Краснознаменным Северным флотом Герой России вице-адмирал А.Моисеев вручил контр-адмиральские погоны командиру дивизии атомных подводных лодок стратегического назначения С.Кельбасу и пожелал ему командирской удачи и успешного выполнения задач государственной важности, стоящих перед соединением. Дивизия подводных ракетных крейсеров стратегического назначения Северного флота, в состав которой недавно был зачислен новейший РПКСН «Князь Владимир» (командир – капитан 1 ранга В.Дружин), является основой Морских стратегических ядерных сил России. В разное время соединением командовали командующий Северным флотом адмирал запаса Н.Максимов, начальник Главного штаба ВМФ вице-адмирал запаса А.Воложинский и заместитель командующего Тихоокеанским флотом вице-ад-

мирал запаса А.Рябухин. Вице-адмирал А.Моисеев прошел в этом соединении путь от лейтенанта – инженера группы до командира дивизии.

На Северном флоте проведено учение сил поисково-спасательного обеспечения по оказанию помощи крупнотоннажному высокобортному надводному кораблю при получении им тяжелых повреждений в море и спасании личного состава, плавающего на воде. Учение прошло в губе Эйна Мотовского залива. В нем были задействованы СБС «Памир» (капитан И.Андреев), СС «Михаил Рудницкий» (капитан А.Донцов), МРК «Айсберг», МПК «Снежногорск», водолазный катер «Иван Швец» (капитан В.Хитров), спасательный буксир «Мурманрыба» Северного экспедиционного отряда аварийно-спасательных работ, беспилотная авиация, противолодочный самолет Ил-38 и поисково-спасательный вертолет Ка-27ПС (командир экипажа – майор В.Малышко, штурман – подполковник Е.Семёнов). Учение было разделено на девять отдельных эпизодов, в ходе которых были отработаны поисково-спасательные мероприятия и действия участников. По замыслу учения на большом океанском судне, роль которого играл «Михаил Рудницкий», произошел пожар, в результате которого судно потеряло ход. Спасателям было необходимо ликвидировать пожар, провести эвакуацию пострадавших моряков и пассажиров, откачать воду из трюма и затопленных помещений «аварийного корабля» и взять его на буксир. По тревоге был поднят дежурный противолодочный самолет Ил-38, который также выполнял поиск и спасение потерпевших бедствие членов экипажа корабля. Главной задачей его экипажа стало уточнение координат потерпевшего бедствие судна, передача информации отряду поисково-спасательных сил и также сброс спасательных плотов оказавшемуся в воде личному составу. Корабли соединения ОВР малый ракетный корабль «Айсберг» и малый противолодочный корабль «Снежногорск», первыми прибывшие в район бедствия, выполнили первичные действия по спасению личного состава, оказавшегося в воде. Экипаж спасательного вертолета Ка-27ПС отработал подъем пострадавших с поверхности воды с помощью бортовой лебедки и их доставку на борт спасательного судна «Памир». При проведении учения «потерпевших бедствие» моряков изображали манекены в спасательных костюмах. На завершающем этапе прибывший в район бедствия пожарный катер «ПЖК-2055» (капитан С.Зайцев) высадил на борт «пострадавшего» судна «Михаил Рудницкий» аварийно-спасательную группу со средствами пожаротушения, которая приступила к локализации возгорания во внутренних помещениях.

См. фоторепортаж на 1-й странице 1-й цветной вклейки:

- *Начальник УПАСР СФ капитан 1 ранга В.Горбань*
- *Руководитель учения – заместитель начальника штаба Северного флота капитан 1 ранга П.Булгаков*
- *Капитан СС «Михаил Рудницкий» А.Донцов*
- *Участник учения водолазный катер «Иван Швец»*
- *СС «Михаил Рудницкий»*
- *Отработка эпизода учения на СБС «Памир»*

Малый противолодочный корабль «Онега» (командир – капитан 3 ранга А.Неверов) совершил переход из Беломорской военно-морской базы в Североморск. Экипаж корабля в море решил противолодочные задачи по поиску подводных лодок условного противника с применением бортового гидроакустического оборудования, отработал элементы противолодочного маневрирования и уклонения от атаки подводного противника.

Затем экипажи БПК «Североморск» (командир – капитан 1 ранга А.Кожуров) и МПК «Онега» решали совместные задачи в составе корабельной поисково-ударной группы в полигонах боевой подготовки. Малый противолодочный корабль «Онега» выполнил артиллерийские стрельбы по береговым целям, а БПК

«Североморск» провел артиллерийские и ракетные стрельбы по надводной цели в ходе отработки элементов морского боя в условиях применения средств РЭБ. Высокую выучку показали командир БЧ-1 МПК «Онега» старший лейтенант Л.Николаев, командир БЧ-5 капитан 3 ранга И.Резвый, техник РТБЧ мичман Д.Кузьмин, старшина зенитной артиллерийской команды мичман Н.Чувьоров, радиотелеграфист старшина 1-й статьи И.Чувьоров, гидроакустик старшина 1-й статьи В.Ефимов, электрик БЧ-5 старший матрос А.Родионов, техник РТБЧ мичман А.Пьянкин. В экипаже БПК «Североморск» профессионально действовали командир дивизиона движения капитан 3 ранга Г.Дементьев, командир РТБЧ капитан 3 ранга Е.Шапков, командир БЧ-4 капитан 3 ранга А.Погуляев, командир БЧ-1 капитан 3 ранга П.Швабрин, инженер ЭНГ БЧ-1 старший лейтенант М.Юсупов, командир группы РТЛГ лейтенант А.Елизаров, а также экипаж вертолета К-27 (командир – майор А.Карамышев, штурман – капитан Е.Горсков).

В рамках контрольной проверки за зимний период обучения было проведено зачетное тактическое учение морских десантных сил по ведению боя за высадку морской пехоты на необорудованное побережье в Арктике. В нем приняли участие военнослужащие минометной батареи и батальона морской пехоты на штатной технике – двадцати БТР-80, экипажи больших десантных кораблей «Александр Отраковский» (командир – капитан 3 ранга А.Янов) и «Кондопога» (командир – капитан 2 ранга С.Головин), а также малого ракетного корабля «Айсберг» (командир – гвардии капитан-лейтенант Н.Данилов) и малых противолодочных кораблей «Брест» (командир – гвардии капитан 3 ранга Е.Медведев) и «Снежногорск» (командир – гвардии капитан 3 ранга В.Боровицкий) из соединения ОВР Кольской флотилии. В учении было задействовано более 300 военных моряков и морских пехотинцев. Они отработали ведение совместных боевых действий по уничтожению огневых точек условного противника на берегу с помощью корабельной артиллерии. Личный состав минометной батареи провел стрельбы по береговой цели с палубы БДК. Затем была осуществлена высадка морского десанта на необорудованное арктическое побережье способом «на упор». На захваченном плацдарме морская пехота под командованием майора Р.Кучаева и капитана Д.Иванова отработала тактику ведения боевых действий с применением штатного вооружения. По завершении учения морские пехотинцы произвели погрузку боевой техники на десантные корабли «Александр Отраковский» и «Кондопога», которые доставили их в губу Печенга. Оттуда военнослужащие морской пехоты совершили марш на технику в пункт постоянной дислокации – гарнизон Спутник. Высокий уровень профессиональной подготовки показали лейтенанты С.Антипин, И.Тригуб, капитан-лейтенант Д.Кононенко (БДК «Александр Отраковский»), старший помощник командира БДК «Кондопога» капитан 3 ранга А.Акостелов, а также старшина 1-й статьи В.Логинов и мичман А.Камакин.

В Баренцевом море минно-тральные силы Кольской флотилии провели зачетное тактическое учение. Привлеченные тральщики были разделены на три корабельных тральных группы. Первая КТГ в составе морских тральщиков «Машинист» (командир – гвардии капитан 3 ранга Д.Мясников) и «Владимир Гуманенко» (командир – гвардии капитан 2 ранга В.Ипатов) отработала противоминное обеспечение выхода условного подводного ракетного крейсера стратегического назначения на оперативный простор, провела учение по РХБЗ и отработала отражение атаки средств воздушного нападения условного противника. Две других КТГ в составе базовых тральщиков «Ельня» (командир – гвардии капитан 3 ранга Д.Фролов), «Коломна» (командир – гвардии капитан 3 ранга П.Шувалов) и «Ядрин» (командир – гвардии капитан 3 ранга Е.Портянко), а также «Котельнич» (командир – гвардии капитан 3 ранга М.Фёдоров) и «Соловецкий юнга» (врио командира – гвардии капитан 3 ранга Д.Басанов) выполнили задачи по учебному поиску мин и

тралению фарватеров в зоне интенсивного судоходства и обеспечению минно-заградительных действий больших десантных кораблей «Александр Отраковский» и «Кондопога». В ходе совместных действий экипажи тральщиков отработали маневрирование при поиске и тралении мин, провели учение по связи. Отличную профессиональную работу в море показали командир БЧ-4-7 МТ «Владимир Гуманенко» гвардии старший лейтенант М.Борисенко, командир БЧ-5 МТ «Машинист» гвардии капитан 3 ранга Е.Божесков, командир БЧ-5 БТ «Котельнич» гвардии капитан-лейтенант М.Рябов, старшина команды РТиС БТ «Соловецкий юнга» гвардии старший мичман С.Каверин, старшина команды РТиС БТ «Ельня» гвардии старший мичман В.Кревный, техник артиллерийской и минно-торпедной команды БТ «Ядрин» гвардии мичман Б.Ахмедов, командир БЧ-1 БТ «Коломна» гвардии лейтенант Э.Балашов.

Расчеты подвижного отряда заграждения отдельного морского инженерного полка (командир – полковник Ю.Горбунов) провели учение по установке мин на танкоопасном направлении. Саперы отработали практические действия по постановке противотанковых минных полей на обозначенных рубежах в соответствии с особенностями арктического рельефа с целью не допустить прорыва линии обороны силами бронетехники условного противника. Всего было задействовано около 10 единиц военной и специальной техники. В ходе выполнения поставленных задач высокий уровень подготовки показали командиры взводов лейтенанты С.Знаменщиков, Д.Платков.

Экипаж большого противолодочного корабля «Вице-адмирал Кулаков» (командир – капитан 1 ранга А.Езеев) отработал противолодочные задачи в Баренцевом море. Противодействие ему оказывал экипаж ДЭПЛ «Калуга» (командир – капитан 2 ранга В.Попов). Моряки-противолодочники провели поиск подводной лодки условного противника и слежение за ней с применением бортового гидроакустического вооружения, отразили торпедную атаку ПЛ и нанесли по ней удар реактивными глубинными бомбами. В экипаже ДЭПЛ успешные действия в активной фазе учения показали командир гидроакустической группы старший лейтенант А.Шутов, техник БЧ-3 мичман И.Горчак, электрик БЧ-5 старшина 2-й статьи В.Иванов, штурманский электрик старший матрос М.Константинов. В экипаже БПК «Вице-адмирал Кулаков» успешно справились с поставленной задачей командир РТБЧ капитан 3 ранга Ю.Булыга, командир БЧ-1 капитан-лейтенант Г.Зыкин, командир ГАГ капитан-лейтенант М.Громыко, командир БЧ-3 капитан 3 ранга А.Коншин.

ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ

Во Владивостоке прошел Парад Победы, в котором приняли участие около 1,5 тыс. военнослужащих, курсанты ТОВВМУ имени С.О.Макарова, нахимовцы Владивостокского филиала НВМУ, исторические расчеты, подразделения МВД и МЧС, уссурийские казаки. Парад традиционно начался с прохождения знаменных групп с Государственным флагом России и Знаменем Победы под музыку песни «Священная война». Командующий Тихоокеанским флотом адмирал С.Авакянц принял доклад командующего парадом вице-адмирала Д.Березовского и поздравил присутствующих с 75-летием Победы в Великой Отечественной войне: «Чем дальше в историю уходят события Великой Отечественной, тем выше наша ответственность перед будущими поколениями. Мы обязаны передать им стабильность и мир на планете, передать суровую героическую правду и память об Отечественной войне, дух и смысл Великой Победы». После прохождения парадных расчетов по Светланской – центральной улице города – проследовала боевая и специальная техника. А вечером артиллерийские расчеты флота отсчитывали 30 холостыми залпами из орудий.

(См. фоторепортаж на развороте 1-й цветной вклейки.)

На Тихоокеанском флоте 1 июня начался летний период обучения. В соединениях и частях прошли митинги, в которых приняли участие представители командования ТОФ. Заместитель командующего флотом вице-адмирал Д.Березовский от имени Военного совета поздравил с началом нового учебного полугодия личный состав соединения надводных кораблей Приморской флотилии. После торжественного подъема на кораблях Военно-морских флагов и флагов расцвечивания на причале у Корабельной набережной во Владивостоке прошло общее построение военнослужащих соединения. Выступая перед тихоокеанцами, вице-адмирал Д.Березовский отметил, что с декабря прошлого года по май текущего года задачи в море решали около 60 боевых кораблей. Экипажи кораблей, катеров и подводных лодок выполнили более 300 боевых упражнений, а общая наплаванность составила более 1500 суток. Заместитель командующего ТОФ отметил, что по итогам полугодия соединение надводных кораблей, которым командует капитан 1 ранга А.Шварц, стало лучшим на Тихоокеанском флоте по боевой подготовке. Боевые корабли, решая задачи в дальней морской зоне и в полигонах, суммарно провели в море почти 4 месяца.

В заливе Петра Великого корабельная тральная группа провела учение по противоминному обеспечению выхода надводного корабля из пункта базирования. Базовые тральщики «БТ-215» (командир – капитан 3 ранга К.Ливинец) и «БТ-245» (командир – капитан 3 ранга С.Кулинич) провели за тралами большой противолодочный корабль «Адмирал Трибуц» (командир – капитан 3 ранга И.Стеценко). Экипажи тральщиков при постановке контактных и неконтактных тралов перекрыли установленные нормативы.

Ракетные катера соединения ОВР Приморской флотилии в ходе одиночных контрольных выходов в море решали задачи по нанесению ракетных ударов по отряду надводных кораблей условного противника. Экипажи ракетных катеров «Р-14» (командир – капитан 3 ранга Д.Орленко), «Р-18» (командир – капитан-лейтенант А.Шишманян) и «Р-11» (командир – капитан 3 ранга К.Ситников) отработали практические действия по выполнению ракетной стрельбы без фактического пуска крылатых ракет «Москит».

Во Владивосток из дальнего похода прибыл отряд боевых кораблей (старший на походе – заместитель командира дивизии надводных кораблей капитан 1 ранга С.Алантьев) в составе корветов «Громкий» (командир – капитан 2 ранга А.Гаевой) и «Совершенный» (командир – капитан 2 ранга С.Меркулов). Корветы впервые решали задачи в Азиатско-Тихоокеанском регионе в длительном отрыве от пункта базирования. За 84 суток похода они прошли более 16 тыс. морских миль. Командующий флотом адмирал С.Авакянц от имени Военного совета поздравил моряков с успешным завершением похода, поблагодарил их за службу. Он отметил, что новые корабли показали себя с хорошей стороны и подтвердили свои технические возможности, а также напомнил, что во Владивосток несколько дней назад для прохождения заводских и ходовых испытаний прибыл третий корвет того же проекта «Герой Российской Федерации Алдар Цыденжапов». Этот корабль планируется до конца года ввести в состав ТОФ.

(См. фоторепортаж Н.Литковца на 1-й странице 2-й цветной вклейки.)

В пункт постоянной дислокации на Камчатке после длительного похода прибыл атомный подводный ракетный крейсер стратегического назначения «Владимир Мономах». На пирсе в Вилучинске подводников встречали представители командования Подводных сил Тихоокеанского флота и офицеры штаба соединения подводных лодок. Командира атомного подводного крейсера капитан 2 ранга Д.Логунов доложил, что личный состав поставленные задачи выполнил, полностью здоров, а материальная часть корабля исправна. Выступая на торжественном митинге, посвященном завершению похода, командующий Подво-

дными силами ТОФ вице-адмирал В.Дмитриев поздравил моряков с успешным решением задач и поблагодарил экипаж.

Во Владивостоке 15 июня прошла торжественная церемония встречи из дальнего похода гидрографического судна «Маршал Геловани». На причале Корабельной набережной во Владивостоке прошло общее построение экипажей кораблей соединения и экипажа гидрографического судна. Заместитель командующего флотом вице-адмирал Д.Березовский отметил, что плавание, которое проходило при поддержке Русского географического общества, продлилось более трех месяцев и было посвящено 200-летию открытия Антарктиды и 250-летию со дня рождения адмирала И.Ф.Крузенштерна. Судно прошло более 22 тыс. морских миль. За время плавания выполнено 19 тыс. линейных километров маршрутного промера, более 700 гидрометеорологических наблюдений, в том числе океанографических работ в районе островов Папуа–Новая Гвинея. «Маршал Геловани» стал первым судном Тихоокеанского флота, которое достигло района Южного магнитного полюса Земли в море Дюрвиля и впервые за 30 лет во взаимодействии с ОИС Балтийского флота «Адмирал Владимирский» провело на месте замеры по определению истинной точки Южного магнитного полюса. Также впервые за три десятка лет судно ТОФ совершило заход в Австралию.

21 июня четыре специальных судна из состава аварийно-спасательного отряда ТОФ были задействованы в проверочном тактико-специальном учении по оказанию помощи терпящему бедствие судну. По легенде на «аварийном» судне, роль которого выполнял водолазный катер, произошел пожар, вследствие чего судно обесточилось и лишилось хода. По вводной в район бедствия были направлены дежурные суда АСО: морской буксир «СБ-522» (капитан Д.Хомицкий), водолазное судно «ВМ-20» (капитан К.Никифоров) и пожарно-спасательное судно «ПЖК-1514» (капитан М.Швец).

На «пострадавшее» судно были высажены аварийные группы, которые оказали экипажу помощь в ликвидации последствий пожара, осуществили разведку задымленных помещений, оказали первую помощь «раненым». В ходе учения был проведен водолазный осмотр корпуса «аварийного» судна, после чего «СБ-522» осуществил его буксировку в базу.

Военнослужащие Войск и Сил на Северо-востоке России оказали помощь корреспонденту газеты ОКВС «Тихоокеанская вахта» А.Маргиеву в подготовке исторического автомобиля ЗиС-5В к участию в торжественных мероприятиях в честь 75-летия Победы в Великой Отечественной войне.

Эта машина в 1944 г. поступила с заводского конвейера на 1-й Белорусский фронт. После окончания войны и перевода соединений фронта на Дальний Восток автомобиль попал в подразделение обеспечения 25-й Чапаевской дивизии, доехал до Харбина, после чего его перебросили на Камчатку.

В 1985 г. А.Маргиев совместно с ветеранами Великой Отечественной войны выступил инициатором восстановления исторического автомобиля. В 2005 г. в канун Дня Победы военные журналисты совершили на отреставрированном грузовике трехмесячный автопробег Камчатка–Владивосток–Москва и обратно тем же маршрутом. С тех пор фронтовой автомобиль трижды принимал участие в торжественных мероприятиях, в том числе в Бресте и Севастополе. К месту проведения торжественных мероприятий он всегда прибывал своим ходом. В преддверии юбилейных мероприятий в честь 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне при поддержке военных моряков на автомобиле заменили и отрегулировали узлы и агрегаты, и он совершил пробный автопробег по краевому центру Камчатки. Автомобиль ЗиС-5В принял участие в торжествах по случаю юбилея Победы, которые прошли в Петропавловске-Камчатском 24 июня.

Во Владивостоке 3 июня торжественно встретили из кругосветного плавания крупнейшее в мире учебное парусное судно «Седов» и фрегат «Паллада». Парусники находились в кругосветном плавании, посвященном 200-летию открытия Антарктиды русскими мореплавателями Ф.Ф.Беллинсгаузеном и М.П.Лазаревым и 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. Для «Паллады», которая провела в море 216 суток, «кругосветка» завершилась. Барку «Седов» предстоял обратный переход домой. Парусные суда ошвартовались на главном причале Тихоокеанского флота в центре Владивостока рядом с флагманом ТОФ ордена Нахимова гвардейским ракетным крейсером «Варяг». Тихоокеанцы обеспечили швартовку учебных парусников и предоставили специальные трапы.

На причале Корабельной набережной прошел торжественный митинг, посвященный встрече парусников из похода. В нем вместе с руководством Дальневосточного государственного технического рыбохозяйственного университета (Дальрыбвтуза) приняли участие моряки соединения надводных кораблей и участники Приморского регионального отделения Юнармии.

Чуть больше месяца назад по просьбе Федерального агентства по рыболовству ТОФ обеспечивал безопасность плавания учебных судов при их следовании Малаккским и Сингапурским проливами. Эта задача была выполнена морским буксиром «Калар», на борту которого находилась группа антитеррора со штатным оружием.

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

На Балтийском флоте состоялись торжественные мероприятия, посвященные 317-й годовщине со дня его основания и 75-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне. На боевых кораблях и подводных лодках были подняты Государственный флаг Российской Федерации, Андреевский флаг и флаги расцвечивания. С поздравлениями к личному составу обратились представители командования флота, командиры соединений и воинских частей, отличившиеся военнослужащие были награждены грамотами и ценными подарками. В православных храмах и часовнях, расположенных на территориях воинских частей, прошли праздничные службы и молебны. В Калининградской области военнослужащие Балтийского флота поздравляли ветеранов Великой Отечественной войны непосредственно в местах их проживания. В Калининграде ветерана ВМФ полковника в отставке Б.Д.Глыбина с юбилеем Великой Победы поздравил заместитель командующего Балтийским флотом по военно-политической работе капитан 1 ранга С.Поляков, а артисты Ансамбля песни и пляски Балтийского флота исполнили для ветерана популярные фронтовые и флотские песни. Командующий Балтийским флотом адмирал А.Носатов, представители командования Балтийской военно-морской базы, АО «З3-й судоремонтный завод» на катере связи «Серафим Саровский» вышли в море для отдания воинских почестей морякам-балтийцам, погибшим в водах Балтики в годы Великой Отечественной войны. К церемонии присоединились 12 яхт из местного яхт-клуба в рамках проведения акции «Бессмертная эскадра». На парусе каждой из них были начертаны имена кораблей и подводных лодок Балтийского флота, принимавших участие в боях Великой Отечественной войны. В их числе красноразнаменные крейсера «Киров» и «Максим Горький», линкоры «Октябрьская революция» и «Марат», лидер эсминцев «Минск», подводные лодки «С-7» и «Щ-311». В точке отдания воинских почестей в Балтийском море военнослужащие флота и яхтсмены опустили на воду венки и почтили память павших воинов минутой молчания. В главной базе Балтийского флота г.Балтийске состоялась церемония возложения цветов к памятнику Петру I. В сопровождении военнослужащих роты Почетного караула командующий Балтийским флотом адмирал А.Носатов, командир Балтийской военно-морской базы контр-адмирал А.Пешков, заместитель командира БВМБ по военно-политической работе ка-

питан 1 ранга О.Сывук, представители штаба базы, военнослужащие гарнизона возложили цветы к подножию памятника основателю Российского флота. В соединениях и воинских частях флота для военнослужащих были проведены тематические занятия, чтения и лекции, посвященные истории и современности Балтийского флота. Для личного состава кораблей и судов, свободного от несения вахты, был организован тематический просмотр художественных и документально-публицистических фильмов исторической направленности и фильмов о боевых традициях Балтийского флота.

24 июня военнослужащие Балтийского флота приняли участие в военных парадах в честь 75-летия Победы в Великой Отечественной войне, которые прошли в четырех городах – Москве, Санкт-Петербурге, Калининграде и Гусеве. В общей сложности в мероприятиях, посвященных 75-летию Великой Победы, от Балтийского флота было задействовано около четырех тысяч военнослужащих. Морские пехотинцы 336-й отдельной гвардейской Белостокской орденов Суворова и Александра Невского бригады (командир – гвардии полковник А.Лазуткин) и свыше 450 курсантов и офицеров Калининградского филиала ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» (начальник филиала – контр-адмирал В.Сытник) были удостоены чести представлять старейший флот России на Параде Победы на Красной площади в городе-герое Москве. В Санкт-Петербурге военнослужащие Ленинградской военно-морской базы и бригады морской пехоты участвовали в параде на Дворцовой площади. На востоке Калининградской области в г.Гусеве состоялся гарнизонный парад с участием личного состава и военной техники армейского корпуса (командир – генерал-майор А.Рузинский).

В Калининграде парад прошел на главной площади города – площади Победы. В нем приняли участие около 1500 военнослужащих Балтийского флота и сотрудников силовых ведомств, а также современная боевая техника, состоящая на вооружении флота. Командовал парадом заместитель командующего БФ вице-адмирал С.Елисеев, принимал парад командующий флотом адмирал А.Носатов. Торжественным маршем по площади Победы прошли парадные расчеты офицеров штаба Балтийского флота, моряков-балтийцев, морских пехотинцев, военнослужащих воинских частей и соединений армейского корпуса и морской авиации БФ, филиала ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» в Калининграде, женщин-военнослужащих, а также воины в форме пехотинцев, моряков и летчиков военных лет. Знаменную группу возглавил командир разведывательного взвода одной из частей БФ гвардии лейтенант Р.Шакиров, парадные расчеты вели полковники М.Урюпин, А.Кизяков, А.Смоленков, Ф.Сиволапов, полковники внутренней службы С.Янин, Е.Буркин, капитан 2 ранга А.Борисов, гвардии подполковник А.Гончаров, подполковник внутренней службы Е.Шершнёва, капитаны 3 ранга Ю.Безбородов, Е.Бидя, майор А.Шишкан, капитан-лейтенант М.Челобитчикова.

Парад военной техники открыл лучший танк Великой Отечественной – Т-34. Эта «тридцатьчетверка» участвовала в штурме города-крепости Кёнигсберг. Эки-



пажем танка было одержано четыре боевые победы, в том числе уничтожена фашистская самоходная установка «фердинанд». В торжественном марше боевой техники участвовала группа ветеранов военной службы и ВМФ во главе с председателем ветеранской организации БФ капитаном 1 ранга В.Нижегородцевым. Ветераны армии и флота проследовали на открытых автомобилях УАЗ вслед за легендарным танком Т-34. Флотские ветераны кавалер ордена Почёта капитан 1 ранга Ю.Петров, капитаны 1 ранга С.Кукса и Ю.Куроедов были с портретами своих отцов и родных – участников Великой Отечественной войны. Перед трибуной проехали вездеход «ГАЗ-67», который широко использовался как штабной и разведывательный автомобиль, легендарная «Катюша» – боевая машина реактивной артиллерии «БМ-13» и «трехтонка» «ЗиС-5». Затем прошли танки Т-72Б3, орудия «Гиацинт», самоходные артиллерийские установки «Гвоздика», ЗРС «С-400» «Триумф», ЗРПК «Панцирь-С1», тактические ракетные комплексы «Искандер», береговые ракетные комплексы «Бал» и «Бастион», реактивные системы залпового огня «Град» и «Смерч» и другая техника, всего 75 единиц.

В следующей части парада над Калининградом в едином воздушном строю пролетели 20 самолетов и вертолетов – истребители Су-27, Су-30СМ, фронтовые бомбардировщики Су-24М, военно-транспортные самолеты Ан-26, ударные и транспортно-боевые вертолеты Ми-24 и Ми-8, корабельные противолодочные и поисково-спасательные вертолеты Ка-27 и КА-27ПС. Высота полета боевых машин составляла от 150 до 300 м при скоростях от 160 до 550 км/ч. Группы вели военные летчики 1-го класса капитан А.Арефьев, майор С.Кочетов, подполковник В.Шувакин, гвардии подполковники Д.Дмитриев, В.Привалов, подполковник С.Каинов. Песня-марш Давида Тухманова «День Победы» в исполнении лауреата смотра-конкурса военных оркестров Вооруженных Сил РФ военного оркестра Балтийского флота под управлением подполковника Р.Иванова стала финальным аккордом праздничного парада на центральной площади Калининграда. В 23 часа по местному времени торжественные мероприятия в честь 75-й годовщины Победы завершились артиллерийскими залпами праздничного салюта. Его произвели военнослужащие мотострелкового полка АК БФ (командир – гвардии полковник С.Зибров) из самых знаменитых советских пушек «ЗиС-3» образца 1942 г. Три орудия, входящие в салютный расчет, участвовали в Восточно-Прусской наступательной операции, а также в штурме города-крепости Кёнигсберг в начале апреля 1945 г. Общее руководство салютными расчетами осуществлял заместитель командира гаубичного артдивизиона по вооружению гвардии майор А.Агеев, а командиром салютной батареи был назначен гвардии старший лейтенант А.Дубинин. В парке Победы Калининграда в районе Мемориала 1200 воинам-гвардейцам по традиции было дано 30 артиллерийских залпов.

(См. фоторепортаж на развороте 1-й цветной вклейки.)

После завершения кругосветной экспедиции, посвященной 200-летию открытия русскими моряками Антарктиды и 250-летию со дня рождения адмирала И.Ф.Крузенштерна, 8 июня океанографическое исследовательское судно «Адмирал Владимирский» прибыло в Кронштадт. Экспедиция была организована Главным командованием Военно-Морского Флота и Русским географическим обществом в соответствии с решением Министра обороны. Под звуки оркестра судно ошвартовалось у причала. В торжественной встрече ОИС «Адмирал Владимирский» принял участие первый заместитель Главнокомандующего ВМФ – начальник Главного штаба ВМФ адмирал А.Витко, который от имени Главнокомандующего ВМФ и Военного совета поздравил руководителя экспедиции капитана 1 ранга О.Осипова, экипаж судна и участников экспедиции с успешным выполнением поставленной задачи. В церемонии встречи судна также приняли участие представители Русского географического общества, командования Западного военного округа, Управления навигации и океанографии МО РФ, командования Ленинградской военно-морской базы.

Капитан ОИС «Адмирал Владимирский» И.Смазнов отметил, что условия плавания были непростыми: «Экипаж полгода провел вдаль от родных берегов, исследовал экосистему Антарктики. Эта кругосветка запомнится им надолго: шквалистый ветер, волны под восемь метров, порой судно имело крен 35 градусов, но, несмотря на это, «Адмирал Владимирский» уверенно шел к цели. Позади почти 45 тысяч морских миль. Моряки отправились в поход из Кронштадта полгода назад. Маршрут пролегал вдоль берегов Европы, через Атлантику к Бразилии и Уругваю. А дальше, обогнув Антарктиду, судно отправилось к Южному магнитному полюсу, который и стал главной целью исследования. За время экспедиции экипаж судна провел почти три миллиона измерений. Исследовались глубины, климат и рельеф морского дна, экосистема Антарктики».

Маршрут экспедиции практически полностью совпадал с маршрутом легендарного похода шлюпов «Мирный» и «Восток». При этом он был составлен таким образом, чтобы в день 200-летия открытия Антарктиды 28 января 2020 г. судно прибыло к российской антарктической станции «Беллинсгаузен», где совместно с ее сотрудниками были проведены торжественные мероприятия, посвященные исключительно важному историческому событию – 200-летию открытия русскими моряками Антарктиды. За время экспедиции были получены уникальные батиметрические данные, проведены океанографические и гидрометеорологические исследования в морях, омывающих Антарктиду, в целях пополнения базы климатических данных, которая используется как Военно-Морским Флотом, так и научно-исследовательскими организациями России.

22 июня в День памяти и скорби Главнокомандующий ВМФ, адмиралы и офицеры Главного командования ВМФ, Военного учебно-научного центра ВМФ почтили память погибших в Великой Отечественной войне, возложив венки и цветы к монументу Родины-Матери на Пискаревском мемориальном кладбище.

«В этот священный день мы отдаем дань памяти всем тем, кто мужественно встретил войну, развязанную против нашего Отечества, кто с первых часов нападения на нашу страну не сомневался в том, что враг будет разбит. Мы вспоминаем тех, кто отдал свою жизнь в этой войне. Память в наших сердцах никогда не сотрется», – подчеркнул адмирал Н.Евменов в ходе памятной церемонии на Пискаревском кладбище.

На Дворцовой площади в Санкт-Петербурге 24 июня с.г. прошел парад, посвященный 75-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне. В нем приняли участие около 4,5 тыс. военнослужащих соединений Западного военного округа, сотрудников различных ведомств, а также курсантов военных вузов, суворовцев и юнармейцев. Военно-Морской Флот на параде представляли более 250 курсантов и офицеров двух старейших военно-морских учебных заведений – Военно-морского института – Морского корпуса Петра Великого и Военно-морского политехнического института, являющегося преемником старейшего военно-морского учебного заведения России — Училища корабельной архитектуры, которое было образовано в 1798 г. императором Павлом I. Главнокомандующий ВМФ адмирал Н.Евменов поблагодарил руководство Военного учебно-научного центра ВМФ, курсантов и офицеров этих учебных заведений за участие в параде, отметив отличную строевую подготовку парадных подразделений.

В соответствии с указаниями Главнокомандующего ВМФ личный состав частей и организаций прямого подчинения продолжает оказывать адресную помощь ветеранам Великой Отечественной войны в рамках общевфлотской военно-патриотической акции «Во славу Российского флота». Накануне Парада Победы военнослужащие Объединенного учебного центра ВМФ посетили дачу капитана 1 ранга В.Джурджи – автора уникальных книг, кандидата исторических наук, члена-корреспондента Академии наук и искусств, участника Великой Оте-

чественной войны. Военнослужащими на даче был наведен порядок: выкошена трава, срублены засохшие деревья.

В Москве во дворе дома в Гагаринском переулке военнослужащие воинской части непосредственного подчинения Главного командования ВМФ поздравили ветерана Великой Отечественной войны вице-адмирала А.Геворкова с 75-летием Великой Победы. Перед подъездом, где живет ветеран, моряки прошли торжественным маршем под музыку оркестровой группы.

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ

В Севастополе отметили 237-ю годовщину со дня основания Черноморского флота. Торжества начались с возложения венков и цветов к памятнику основательнице Черноморского флота и Севастополя императрице Екатерине II. В сопровождении роты почетного караула командующий Черноморским флотом вице-адмирал И.Осипов, члены Военного совета, врио губернатора города М.Развожаев, председатель Законодательного собрания города В.Немцев, ветераны Черноморского флота приняли участие в праздничной церемонии в Екатерининском сквере. Торжества продолжились в Севастопольском Доме офицеров, где был открыт отреставрированный Екатерининский зал. Всех посетителей будет встречать лестница, носящая имя Героев Черноморского флота. На стенах зала портреты не только Екатерины Великой, но и ее сподвижников, среди которых легендарный флотоводец Ф.Ушаков и первый командующий Черноморским флотом вице-адмирал Ф.Клокачëв. Работы по реконструкции Екатерининского зала провели на средства инвестора. Помещение предназначено для проведения торжественных мероприятий и награждения моряков-черноморцев. Первыми получили государственные награды пять особо отличившихся военнослужащих. Командующий Черноморским флотом вице-адмирал И.Осипов вручил орден Мужества прапорщику П.Зимичëву, медаль Суворова — подполковнику В.Шалыгину, майору А.Орлову, капитану 3 ранга С.Колгану, медаль Жукова — капитану 3 ранга П.Поздееву. Выступая перед участниками торжеств командующий ЧФ отметил: «Открытый сегодня Екатерининский зал в стенах главного центра культуры флота станет не только его украшением, но и будет мобилизовать новое поколение моряков-черноморцев на сохранение и приумножение традиций верного служения Отечеству». Также по традиции моряки-черноморцы и военнослужащие воинских частей флота возложили цветы к памятному знаку Черноморской эскадры, памятным знакам первому командующему флотом вице-адмиралу Ф.Клокачëву и адмиралу В.Корнилову, бюстам адмирала А.Лазарева, Адмирала Флота Советского Союза Н.Кузнецова, матроса Петра Кошки, мемориальному комплексу «Витязям черноморских глубин», памятникам адмиралам П.Нахимову и Д.Сенявину, а также к Мемориальной стене в честь героической обороны Севастополя 1941–1942 гг. Завершились торжественные мероприятия церемонией дарения памятного якоря от командующего Черноморским флотом севастопольскому храму Святителя Николая Чудотворца в честь 230-летия победы русской эскадры под командованием Фëдора Ушакова над турецкой эскадрой у мыса Тендра в сентябре 1790 г. По словам почетного председателя Севастопольского Морского собрания В.Кота, традиция дарить якоря храму по знаменательным датам флота России зародилась в 2014 году. На сегодняшний день якорь командующего Черноморским флотом стал двадцатым в коллекции этих важных морских символов. Здесь собраны якоря разных эпох, форм и размеров – от античных до современных. Многие из них были подарены по случаю знаменательных событий.

В Севастополе в честь 75-летия Победы в Великой Отечественной войне прошел парад войск гарнизона с прохождением пеших парадных расчетов, исторической техники, современной механизированной колонны и пролетом авиации.

Праздник начался в Севастопольской бухте. Командующий Черноморским флотом вице-адмирал И.Осипов приветствовал экипажи кораблей в парадной линии. Затем командующий совместно с руководством города-героя возложил венки и цветы к Вечному огню у Мемориальной стены в честь героической обороны Севастополя 1941–1942 гг. и к стелам на Аллее городов-героев. Торжественным строем прошли военнослужащие органов военного управления Черноморского флота, экипажи кораблей из состава Крымской ВМБ, личный состав морской авиации и ПВО ЧФ, военнослужащие подразделений армейского корпуса, истребительного авиационного и зенитного ракетного полков ВВС и ПВО Южного военного округа, курсанты ЧВВМУ имени П.С.Нахимова, парадные расчеты подразделений Росгвардии и Министерства РФ по чрезвычайным ситуациям, а также нахимовцы и сводная парадная рота школьников из Всероссийского военно-патриотического общественного движения «Юнармия». В колонне военной техники в параде участвовали около 90 единиц, в числе которых были боевые машины периода Великой Отечественной войны, а в воздушной части парада приняли участие 26 самолетов и вертолетов. В севастопольском параде приняли участие все образцы техники экспозиции музейного комплекса «Диорама «Штурм Сапун-горы 7 мая 1944 г.». В парадном строю прошли легендарный танк Т-34-85, тяжелый танк ИС-2, легкая самоходная артустановка СУ-76М, самоходная артиллерийская установка СУ-100, тяжелые самоходные артустановки ИСУ-122 и ИСУ-152, боевая машина реактивной артиллерии БМ-13 на шасси «ЗиС-12» («Катюша»), боевая машина реактивной артиллерии БМ-31 на шасси «ЗиС-12» («Андруша»), зенитная автомобильная прожекторная установка З-15-14 на шасси грузового автомобиля «ЗиС-12». Обращаясь к участникам парада, командующий ЧФ вице-адмирал И.Осипов отметил: «Хочу поблагодарить войска Черноморского флота, которые сегодня участвовали в параде в трех городах-героях и в Симферополе. Получил доклад, что все прошло на высшем уровне, все благодарны. Низкий поклон всем ветеранам, крепкого здоровья. С праздником Великой Победы!». В рамках торжеств на площади имени П.С.Нахимова в Севастополе состоялся праздничный концерт и салют. Всего в праздновании 75-летия Победы в городах-героях Севастополе, Керчи, Новороссийске и столице Республики Крым Симферополе приняли участие около пяти тысяч военнослужащих.

(См. фоторепортаж на развороте 1-й цветной вклейки.)

В ходе рабочей поездки заместитель Министра обороны генерал-лейтенант Ю.Б.Евкуров проверил ход занятий по боевой подготовке в подразделениях отдельной гвардейской бригады морской пехоты на полигоне Казачий в Крыму. Заместителю Министра обороны показали, как проходят занятия на новом тренажере для отработки стрельбы с палубы десантного корабля. С подразделениями морской пехоты были проведены занятия по воздушно-десантной подготовке, боевые стрельбы, занятия по армейской тактической стрельбе, специальная подготовка с личным составом инженерно-десантной роты, занятия по огневой подготовке со снайперами, вождение на плаву и занятия по специальной подготовке. «Имеющаяся в бригаде полигонная учебно-материальная база позволяет эффективно проводить занятия, учитывая опыт боевых действий, полученный в ходе вооруженных конфликтов, в том числе в Сирии, и готовить морскую пехоту согласно всем требованиям Министра обороны и начальника Генерального штаба», – сказал Ю.Б.Евкуров. Кроме того, он ознакомился с учебно-материальной базой военного городка и возложил цветы к памятнику военнослужащим бригады, погибшим в локальных войнах и вооруженных конфликтах.

Фрегат «Адмирал Григорович» (командир – капитан 3 ранга К.Аксёнов) и спасательное буксирное судно «Профессор Николай Муру» (капитан А.Орлов) завершили выполнение задач в Индийском океане. В ходе демонстрации Военно-морского флага в акватории Индийского океана отряд российских кораблей

провел учения по противовоздушной обороне и отражению нападения условных диверсантов. Совершив заход в Республику Шри-Ланка, экипажи на рейде порта Коломбо пополнили запасы материальных средств. При прохождении отрядом кораблей Красного моря, Баб-эль-Мандебского пролива, Аденского залива и Индийского океана моряки приобрели опыт плавания и эксплуатации корабельного и судового вооружения, технических средств и оборудования в южных широтах. Завершив выполнение задач в Индийском океане, корабли через Суэцкий канал прибыли в Средиземное море, где продолжили нести службу в составе постоянной группировки Военно-Морского Флота в дальней морской зоне.

В районе полигона Опук прошло зачетное тактическое учение бригады десантных кораблей под руководством заместителя командира Крымской ВМБ капитана 1 ранга П.Ясницкого и командира бригады десантных кораблей капитана 1 ранга С.Ларчука. Экипажи БДК «Новочеркасск» (командир – капитан 2 ранга Ю.Павлов), «Азов» (командир – капитан 2 ранга С.Луценко) и «Саратов» (командир – капитан 2 ранга В.Хромченков) успешно выполнили совместную зенитную стрельбу по парашютной мишени, нанесли артиллерийские удары по береговым объектам обороны условного противника в районе высадки и высадили десант с техникой на побережье. В этих эпизодах учений отличились капитан-лейтенанты А.Пятаев и М.Кононенко, а также старший мичман И.Склонный и мичман А.Рожков. Также было проведено частное учение по оказанию помощи терпящему бедствие кораблю, роль которого сыграл БДК «Новочеркасск». Личный состав аварийно-спасательных групп БДК «Саратов» и «Азов» был высажен на «Новочеркасск» для ведения борьбы за живучесть корабля. Кроме того, был произведен поиск и спасение человека за бортом.

Спасательное судно «ЭПРОН» (командир – капитан 3 ранга Е.Хрипков) вернулось в Севастополь после двухмесячного похода в акватории Чёрного моря. За более чем шестьдесят суток нахождения в море эпроновцы отработали несколько срочных вводных командования. Во-первых, подняли фрагменты советского пикирующего бомбардировщика Пе-2 времен Великой Отечественной войны. «Останки самолета лежали на относительно большой глубине в восточной части Чёрного моря, – рассказал капитан 3 ранга Е.Хрипков. – Водолазы работали на гелиево-кислородных смесях и с глубины 82 м поднимали остов центроплана, крылья, двигатели с винтами, хвостовую часть и прочие детали. Это был вклад экипажа СС «ЭПРОН» в подготовку празднования 75-летия Великой Победы». Кроме того, СС «ЭПРОН» почти неделю занималось поисками ценного оборонного объекта, а после его нахождения водолазы подняли немало оборудования. Масса поднятых находок составила до двух десятков тонн. Задание командования было выполнено в минимальные сроки. Сказался большой опыт личного состава «водолазного крейсера». При выполнении учебно-боевых задач отличились водолазы-глубоководники – опытейшие кадры – старшие матросы контрактной службы Д.Лабойкин, С.Салдатгиреев, А.Александров, А.Абакумов и другие. Хорошо зарекомендовал себя необитаемый телеуправляемый подводный аппарат «Пантера плюс». Его уверенно ведет на больших глубинах старший инженер-пилот движительно-рулевого комплекса Г.Жметков. Инженер-пилот Е.Гербутов мастерски управляет другим необитаемым телеуправляемым подводным аппаратом «Тайгер». Устойчивую работу всех водолазных комплексов обеспечивает электромеханическая часть, которой командует капитан 3 ранга Ю.Банников. Пребывание СС «ЭПРОН» в главной базе было недолгим. Заправившись топливом и пополнив другие запасы на очередной поход, эпроновцы взяли курс в назначенную точку Чёрного моря.

В соответствии с плановой ротацией сил в Средиземном море из Севастополя в дальний поход вышел большой морской танкер «Иван Бубнов» (капитан Ю.Трофимов). Он сменит средний морской танкер «Иман» (капитан А.Салько), экипаж которого несколько месяцев выполняет задачи в дальней морской зоне.

Экипаж БМТ «Иван Бубнов» перед выходом в море прошел на рейде карантин. В предподходовый период моряки танкера выполнили ряд мероприятий в соответствии с планом подготовки к плаванию. Капитан Ю.Трофимов в первую очередь отметил специалистов электромеханической службы во главе со старшим механиком В.Катяновым. Большой объем работ проделали второй механик Р.Ереза и электромеханик К.Кравченко. Впервые в качестве старшего помощника капитана в дальний поход вышел И.Прокопенко, ранее он был вторым помощником капитана.

В Доме офицеров флота под руководством заместителя командующего ЧФ по военно-политической работе капитана 1 ранга А.Папия прошел день профессионально-должностной подготовки специалистов военно-политической работы. Участниками сбора стали заместители командиров по военно-политической работе всех уровней – от объединения до роты, инструкторы по военно-социальной работе, профилактике правонарушений, а также специалисты по психологической работе, по военно-политической подготовке и информированию, по работе с семьями. В работе сбора приняли участие представители военно-следственного управления, военной прокуратуры Черноморского флота, а также высших учебных заведений – Черноморского высшего военно-морского училища имени П.С.Нахимова, Севастопольского Нахимовского военно-морского училища (СПКУ) и планируемого к открытию филиала Санкт-Петербургского кадетского корпуса Следственного комитета Российской Федерации. Сборы начались с выступлений представителей военных вузов, которые рассказали о специфике и условиях обучения. Присутствующие ознакомились с новым учебным заведением, открывающимся в Севастополе, – филиалом Санкт-Петербургского кадетского корпуса Следственного комитета Российской Федерации. Затем прозвучали доклады и выступления участников, в которых они затронули вопросы военно-патриотического воспитания, безопасности военной службы, особенностей работы с личным составом, поддержания дисциплины и правопорядка среди военнослужащих, сохранения гостайны. Были рассмотрены вопросы организации и порядка обеспечения денежным довольствием, жильем и многие другие.

В отдельной гвардейской ордена Жукова бригаде морской пехоты (командир – гвардии полковник С.Кенс) проведены соревнования на Кубок по футболу, посвященные 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. В течение нескольких дней в них в общей сложности приняли участие около 150 военнослужащих из 12 команд. Как сообщил врио помощника командира бригады морской пехоты по физподготовке гвардии лейтенант Э.Колесников, по результатам командного первенства 1-е место завоевали футболисты десантно-штурмовой роты десантно-штурмового батальона, 2-е место заняла команда первой роты батальона морской пехоты, 3-е место – команда второй роты морской пехоты батальона морской пехоты. На общем построении врио начальника штаба бригады гвардии майор С.Русанов поздравил гвардейцев с успешным окончанием состязаний. Главный приз – кубок части по футболу – в торжественной обстановке был вручен командиру роты гвардии капитану Е.Григоренко. За 2-е место кубок и грамоту получила команда 1-й роты батальона морской пехоты гвардии капитана С.Сарапулова. Тройку призеров замкнули футболисты роты гвардии капитана М.Конышева. За высокую организацию и подготовку личного состава к участию в соревнованиях за Кубок по футболу благодарность объявлена гвардии майору Е.Данданову и гвардии капитану Е.Михневичу, чьи подчиненные показали лучшие результаты.

КАСПИЙСКАЯ ФЛОТИЛИЯ

Расчеты береговых ракетных комплексов «Бал» из состава отдельного берегового ракетного дивизиона Каспийской флотилии под командованием подполковника В.Кармашова совершили выход из пункта дислокации в район сосредоточения. В ходе выполнения учебных задач военнослужащие отработали занятие

позиционного района с приведением ракетных комплексов к бою и смену огневых позиций. Был приведен в боевое положение самоходный командный пункт управления связи, проведены занятия по подготовке к нанесению ракетных ударов в условиях быстро меняющейся обстановки. Подполковник В.Кармашов отметил профессиональные действия командира батареи управления старшего лейтенанта И.Павлова и командира второй стартовой батареи капитана Р.Давыдова. Всего в ходе тренировок ракетных комплексов «Бал» было задействовано около 20 единиц военной и специальной техники, в том числе стартовые пусковые установки, транспортно-заряжающие машины, самоходные командные пункты управления связи и военные тягачи «Урал-4320».

В полку морской пехоты под руководством заместителя начальника артиллерии полка майора Д.Сорокина прошли занятия с командирами батальонов и рот по выполнению мероприятий взаимодействия с артиллерийскими подразделениями части. Командиры батальонов подполковники В.Володин, С.Колмыков и Н.Кочетков, а также командиры рот капитаны А.Ершов, Ю.Подвигин, В.Бобровский, М.Каунов и другие изучили теоретические основы применения артиллерии при совершении марша общевойсковых подразделений в составе колонн по узким участкам горно-лесистой местности. Особое внимание было уделено системе огня артиллерии под названием «огневой коридор», применяемой для прикрытия войск в движении. «Огневой коридор» включает в себя ведение сосредоточенного огня по участкам вероятных засад, районам нахождения противника и господствующим высотам. Затем командиры подразделений на практике отработали организацию управления, порядок взаимодействия, целеуказание и постановку задач командирам артиллерийских подразделений. Оценивались быстрота принятия решения, последовательность и правильность постановки задач по организации применения артиллерии.

В Махачкале сдан первый корпус многоквартирного жилого дома на 168 квартир, построенный специалистами Военно-строительного комплекса МО РФ для военнослужащих Каспийской флотилии. Новостройка спроектирована с учетом климатических условий и высокой сейсмической активности региона. Квартиры оборудованы мебелью и необходимой бытовой техникой. Ключи от новых служебных квартир военнослужащим вручил командующий флотилией контр-адмирал С.Пинчук. В шаговой доступности – детские сады, медицинские и социально-бытовые учреждения города. Во дворе дома оборудованы детские игровые площадки и автомобильная парковка. Микрорайон начали возводить в феврале 2019 г. В ходе строительства его первой очереди в ближайшее время планируется сдать еще три многоэтажных дома для военнослужащих и членов их семей.

22 июня в Каспийске у обелиска Скорбящей матери прошли мероприятия, посвященные 79-й годовщине начала Великой Отечественной войны. В траурной церемонии приняли участие командующий Каспийской флотилией контр-адмирал С.Пинчук, глава Каспийска М.Абдулаев, председатель Собрания депутатов ГО «Город Каспийск» А.Джаватов, другие официальные лица и представители общест-венности города, а также военнослужащие Каспийской флотилии. Открывая митинг, первый заместитель главы администрации города З.Таибов отметил достойный вклад, который внесли жители Каспийска в общую победу. На митинге также выступили начальник отделения призыва военного комиссариата города М.Алиев и заместитель командира полка морской пехоты по военно-политической работе подполковник Н.Гончаров. Митинг памяти жертв Великой Отечественной войны завершился минутой молчания. Состоялось возложение венков и цветов к обелиску. Под звуки военного оркестра флотилии под управлением дирижера капитана А.Попова торжественным маршем прошли военнослужащие полка морской пехоты и соединения надводных кораблей.

В этот же день в Астрахани ровно в 4 часа утра Дом офицеров КФл под началом А.Лашука принял участие в акции «Свеча памяти».

Впервые за последние 18 лет Парад Победы прошел в г. Каспийске (Республика Дагестан). 24 июня на кораблях флотилии торжественно подняли Государственный флаг Российской Федерации и Андреевский флаг, флаги расцвечивания. На центральной площади города прошел парад, посвященный празднованию 75-й годовщины Великой Победы. На трибунах присутствовали председатель правительства Республики Дагестан А.Здунов, руководитель администрации главы Дагестана и Правительства Республики В.Иванов, председатель Народного собрания Республики Х.Шихсаидов, ветераны войны и труда. Командовал парадом войск гарнизона заместитель командующего Каспийской флотилией капитан 1 ранга С.Екимов. Принимал парад командующий флотилией контр-адмирал С.Пинчук. На площадь были вынесены Государственный флаг Российской Федерации и Знамя Победы. Знаменную группу составили офицеры полка морской пехоты флотилии. Именно им была предоставлена честь открыть парад Победы. Торжественным маршем перед праздничными трибунами прошли парадные расчеты Каспийской флотилии, Главного управления МЧС России по Республике Дагестан и отдельного отряда специального назначения войск Национальной гвардии РФ. Всего в параде приняли участие полторы тысячи военнослужащих. После прохождения пеших колонн на площади появилась боевая техника. В праздничной колонне были представлены бронетранспортеры БТР-82А, минометные комплексы 2С-12 «Сани», 122-миллиметровые гаубицы Д-30, реактивная система залпового огня «Град», береговые ракетные комплексы «Бал», а также полноприводные бронированные автомобили «Патруль», являющиеся модификацией армейского броневика «Тайфун-У», спроектированного специально для оснащения подразделений Росгвардии. В авиационной части парада в небе над Каспийском пролетели истребители 4-го поколения Су-27СМ, многофункциональный сверхзвуковой истребитель-бомбардировщик Су-34, самолет-разведчик Су-24МР и транспортно-штурмовые вертолеты Ми-8АМТШ.

ЮБИЛЕИ



**14 августа 2020 г. исполняется 70 лет
адмиралу
КОМОЕДОВУ Владимиру Петровичу**

В.П.Комоедов родился 14 августа 1950 г. в г.Никополе Днепропетровской области Украинской ССР в семье рабочего. В 1972 г. окончил Высшее военно-морское училище имени М.В.Фрунзе. В 1972–1983 гг. прошел путь от командира боевой части малого противолодочного корабля до командира дивизиона противолодочных кораблей Балтийского флота. В 1985 г. окончил Военно-морскую академию имени А.А.Гречко. В 1985–1990 гг. – начальник штаба – заместитель командира, командир бригады кораблей ОВР Балтийского флота, начальник штаба – заместитель командира Балтийской ВМБ, командир дивизии противолодочных кораблей БФ. В 1992 г. окончил Военную академию Генерального штаба Вооруженных Сил РФ. В 1992–1997 гг. — командир Балтийской эскадры разнородных сил, командир Балтийской ВМБ, начальник штаба – 1-й заместитель командующего Балтийским флотом. С августа 1997 г. по июль 1998 г. – 1-й заместитель командующего Северным флотом. В 1998–2002 гг. – командующий Черноморским флотом РФ. С октября 2002 г. – в распоряжении Министра обороны РФ. Уволен в запас в июне 2004 г.

Депутат Государственной думы Российской Федерации V и VI созывов (2007–2016), председатель Комитета по обороне (2011–2016). Депутат Законодательного собрания Пермского края, член фракции КПРФ. Действительный член (академик) Государственной морской академии имени адмирала С.О.Макарова.

Награжден орденами «За заслуги перед Отечеством» IV степени, «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени, «За военные заслуги», Богдана Хмельницкого (Украина) и другими государственными и ведомственными наградами.



**25 августа 2020 г. исполняется 75 лет
контр-адмиралу
АВДЕЙЧИКУ Петру Михайловичу**

П.М.Авдейчик родился 25 августа 1945 г. в г.Иркутске. В 1963–1968 гг. – курсант Черноморского ВВМУ имени П.С.Нахимова. После окончания училища служил на должностях командира группы управления ракетной БЧ и командира ракетной БЧ ПЛА «К-308» Тихоокеанского флота (с октября 1970 г. – Северного флота), помощника командира и старшего помощника 1-го экипажа ПЛА «К-313». В 1975–1976 гг. – слушатель Высших специальных офицерских классов ВМФ. Затем был назначен на должность старшего помощника командира 302-го экипажа ПЛА. В 1977–1985 гг. – командир ПЛА «К-508» СФ. В 1985 г. заочно окончил Военно-морскую академию. В 1985–1993 гг. – начальник оперативного отдела – заместитель начальника штаба 1-й флотилии ПЛА, заместитель начальника штаба СФ по боевому управлению, заместитель начальника штаба флота по боевому управлению – начальник КП СФ. С 7 июля 1992 г. контр-адмирал. В 1993–2001 гг. – начальник службы автоматизированных систем боевого управления – заместитель начальника Главного штаба ВМФ, начальник ЦКП ВМФ – заместитель начальника Главного штаба ВМФ по боевому управлению. В 2000 г. ЦКП ВМФ награжден вымпелом Министра обороны Российской Федерации. Ветеран подразделений особого риска. Активный участник ликвидации трех радиационных аварий на ядерных установках атомных подводных лодок в 1970, 1972 и 1984 гг. С 26 июля 2001 г. в запасе. Работал ведущим специалистом отдела ФГУП «Концерн «Системпром», позже – начальником морского отдела в ОАО «Корпорация «Рособщесмаш».

Принимает активное участие в общественной деятельности, военно-патриотической и ветеранской работе. Член РОО адмиралов и генералов Военно-Морского Флота «Клуб адмиралов».

Награжден орденами «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» II и III степени, «За военные заслуги», медалями, именным оружием (1999).

**17 августа 2020 г. исполняется 85 лет
контр-адмиралу
КАШАУСКАСУ Повиласу Винцентовичу**



П.В.Кашаускас родился 17 августа 1935 г. в дер.Миколишкяй Кретингского района (Республика Литва). Окончил Клайпедское мореходное училище. До 1954 г. – матрос, боцман среднего рыболовного траулера № 643 Клайпедского управления экспедиционного лова. В 1954–1957 гг. – матрос-ученик штурманского электрика, с ноября 1955 г. – инструктор смены Учебного отряда Кронштадтской военно-морской крепости. В 1957–1960 гг. – курсант Военно-морского политического училища имени А.А.Жданова, с 1959 г. – курсант факультета политического состава ВВМУ имени М.В.Фрунзе. В 1960–1962 гг. – секретарь комсомольской организации 109-го дивизиона кораблей ПЛО 111-й бригады кораблей ОВР, с мая 1961 г. – 109-го дивизиона кораблей ПЛО Лиепайской ВМБ Балтийского флота. В 1962–1967 гг. – старший инструктор по матросской художественной самодеятельности Матросского клуба в г.Лиепаяе,

старший инструктор политотдела по комсомольской работе, помощник по комсомольской работе начальника политотдела Лиепайской ВМБ. В 1966 г. заочно окончил исторический факультет Даугавпилсского педагогического института. В 1967–1977 гг. – заместитель по политической части командира ПЛ «С-341» 37-й дивизии ПЛ Балтийского флота, заместитель начальника политотдела 78-й бригады кораблей ОВР, начальник политотдела 64-й бригады кораблей ОВР Лиепайской ВМБ. В 1974 г. окончил Академические курсы переподготовки и усовершенствования политсостава при Военно-политической академии имени В.И.Ленина. В 1976 г. окончил ВПА имени В.И.Ленина заочно. В 1977–1991 гг. – начальник отдела боевой службы политуправления БФ, начальник политотдела – заместитель по политической части командира Балтийской ВМБ, заместитель начальника политуправления БФ, 1-й заместитель начальника политуправления, с марта 1991 г. – Военно-политического управления БФ. С 30 апреля 1988 г. контр-адмирал. С 20 апреля 1992 г. в запасе. Награжден орденами Красной Звезды, «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени, семнадцатью медалями. Член Калининградского союза моряков-подводников ВМФ.



**24 августа 2020 г. исполняется 65 лет
контр-адмиралу
КОВТУНЕНКО Владимиру Сергеевичу**

В.С.Ковтуненко родился 24 августа 1955 г. в с.Грязное Белгородского района Белгородской области. В Вооруженных Силах СССР с 1973 г. В 1974–1979 гг. – курсант ВВМУ подводного плавания имени Ленинского комсомола. После окончания училища проходил службу на Тихоокеанском флоте на должностях командира группы хранения, расконсервации и погрузки технической части 6-й эскадры ПЛ, командира группы управления ракетной БЧ ПЛ «Б-91», помощника командира «Б-163», помощника командира ПЛА «К-417» 2-й флотилии ПЛА. В 1984–1985 гг. – слушатель Высших специальных офицерских классов ВМФ. В 1985–1991 гг. – старший помощник командира по боевому управлению, затем старший помощник командира ПЛА «К-366», командир ПЛА «К-446» 2-й флотилии. Участник дальних походов для несения боевой службы, выполнения задач боевой подготовки и решения специальных задач в различных районах Мирового океана. Совершал заходы в порты Камрань, Хошимин, Хайфон Социалистической Республики Вьетнам. В 1991–1994 гг. – слушатель Военно-морской академии имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г.Кузнецова. В 1994–2007 гг. – старший офицер организационно-планового отдела, начальник мобилизационной группы, заместитель начальника мобилизационного отдела, начальник мобилизационного отдела ОМУ ГШ ВМФ, начальник организационно-мобилизационного управления штаба флота – заместитель начальника штаба Балтийского флота по организационно-мобилизационной работе, заместитель начальника Центрального командного пункта ВМФ по боевому управлению. С 10 декабря 2002 г. контр-адмирал. С 24 февраля 2007 г. в запасе.

Член РОО адмиралов и генералов Военно-Морского Флота «Клуб адмиралов».

Награжден орденами «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени, «За военные заслуги», медалями, а также наградами и знаками отличия ведомственных и общественных организаций.

Редакционная коллегия и редакция журнала «Морской Сборник» сердечно поздравляют юбиляров и желают им здоровья, благополучия и новых успехов в дальнейшей деятельности на благо Родины и родного Военно-Морского Флота.

100 ЛЕТ ГИДРОГРАФИИ КАСПИЯ

В период Гражданской войны на Каспийском море остро встал вопрос о необходимости формирования подразделения, занимающегося обеспечением мореплавания кораблей и судов. 9 июля 1920 г. для выполнения гидрографических работ было сформировано Управление по обеспечению безопасности кораблевождения по Каспийскому морю – Убекокаспия. Из состава Каспийского военного флота были выделены и переданы в распоряжение созданного Управления суда и плавучие мастерские. Эта дата и считается днем образования гидрографической службы Каспийской флотилии. Первым начальником Убекокаспия стал гидрограф-геодезист Г.Е.Щеглов. Из сотрудников Убекокаспия была сформирована гидрографическая экспедиция для проведения работ для Аральской военной флотилии.

Каспийское море во все времена являлось важным водным путем в регионе и сейчас играло первостепенную роль в вывозе нефтепродуктов из Баку в материковую часть Страны Советов. Однако навигационные карты, которыми располагала служба, были изданы по материалам гидрографических исследований 60-х годов XIX в. и устарели. Первые гидрографические работы были выполнены на Астраханском рейде, в устье реки Куры, на Апшеронском полуострове. Проводились большие и сложные работы по съемке и описанию береговой линии, измерению глубин, велись работы по очистке морского канала, связывающего дельту Волги с Каспийским морем, производились ремонт и оснащение навигационным оборудованием рейда, предназначенного для перегрузки нефти с морских судов на речные баржи.

После окончания Гражданской войны и установления отношений между СССР и Ираном в южной части Каспийского моря стало развиваться судоходство, но имевшиеся карты не удовлетворяли требованиям безопас-

ности мореплавания. В 1925 г. было получено согласие Ирана на проведение работ у иранских берегов силами советских специалистов. Созданная специальная гидрографическая экспедиция была укомплектована в основном специалистами Убекокаспия. Ее возглавил гидрограф Н.Н.Струйский, переведенный на Каспий с Балтики в 1924 г. и возглавивший Управление. Под его руководством в системе Каспийского пароходства было образовано «Бюро по изучению течений Каспийского моря». За годы его существования было собрано и обработано большое число наблюдений над течениями по вахтенным журналам судов, «бутылочной почте», инструментальным измерениям течений на дебаркадерах и плавучих маяках. Каспийские гидрографы в период с 1926 по 1927 г. произвели исследование иранского побережья от порта Астары до залива Гасан-Кули, съемку и промеры района от Баку до границы с Ираном и вдоль восточного побережья Каспия. По результатам работ были изданы три навигационные карты и откорректирована лоция.

Деятельность гидрографической службы освещалась и в местной прессе. Вот что писала газета «Бакинский рабочий» от 26 сентября 1926 г.: «Морские вести. Ограждение опасностей на море. Убекокаспием закончено восстановление освещения на бакене 12-футовой Абшеронской банки в средней части моря. Огонь на мысе Буйнак в западной части моря восстановлен».

В январе 1935 г. Убекокаспий был реорганизован в гидрографический отдел Каспийской военной флотилии. После 30-х годов гидрографические работы на Каспии стали носить систематический характер. К началу Великой Отечественной войны наиболее важные в навигационном отношении районы Каспийского моря были обследованы, составлены новые и откорректированы существующие.

ющие морские карты и руководства для плавания. Важным мероприятием гидрографической службы ВМФ явилось создание маневренных гидрографических отрядов и партий, военно-лоцманской службы, а также манипуляторных отрядов, которые еще до войны стали накапливать опыт навигационно-гидрографического обеспечения боевых действий частей и кораблей флотов и флотилий. Накануне Великой Отечественной войны мобильные гидрографические партии и манипуляторный отряд входили и в состав гидрографического отдела Каспийской военной флотилии. Основной задачей подразделений службы было выполнение заданий по обеспечению военных перевозок на Каспии. В годы Великой Отечественной войны гидрографическую службу возглавлял опытный моряк капитан 1 ранга Михаил Александрович Воронов. Когда в конце августа 1941 г. на территорию Ирана были введены советские войска, гидрографы флотилии обеспечивали переход морем и высадку десантов в порты Пехлеви, Ноушехр и Бендер-Шах. Одновременно начались гидрографические работы и оборадование побережья и портов Ирана в навигационном отношении. Порт Бендер-Шах занял одно из ведущих мест по перевалке грузов для СССР, поступавших от союзников. За успешное навигационно-гидрографическое обеспечение перевозок из портов Ирана большая группа гидрографов Каспийской флотилии была удостоена правительственных наград.

К лету 1942 г. фронт в районе Сталинграда вплотную приблизился к Волге. Чтобы лишить немецких летчиков ориентиров, плавучие знаки судоходной обстановки на Волге заменили манипуляторными створами со светящимися знаками, зажигающимися по запросам проходящих судов. Эту задачу выполнили гидрографы Северо-Кавказского гидрографического района и манипуляторного отряда флотилии. Участвовали специалисты гидрографической службы Каспийской военной флотилии и в противоминной борьбе. Были сформированы

маневренные гидрографические партии, обеспечивающие ограждения заминированных районов и отдельных минных банок, траление мин, поиск обходных фарватеров и их ограждение. В ноябре-декабре 1943 г., когда все навигационное ограждение на Волго-Каспийском канале было снято, манипуляторный отряд гидрографической службы КВФ обеспечил проводку караванов с горючим. На канале были развернуты три манипуляторных пункта, прожекторные лучи которых, направленные вдоль оси канала, надежно обеспечивали проход нескольких караванов в устье Волги. В результате принятых мер подрывы судов на реке прекратились, волжский водный путь начал действовать эффективнее. Только за навигацию 1943 г. по Волге прошло 8 тыс. судов, было перевезено 6 млн т нефтепродуктов. Тогда же гидрографические суда оказывали помощь судам, пострадавшим от налета немецкой авиации на Астраханском рейде. В частности, отличился экипаж ГИСУ «Тбилиси» под командованием капитан-лейтенанта А.Филиппенко, спасший баржу «Талыга», доставлявшую военные грузы в Сталинград.

В послевоенные годы гидрографическая служба флотилии выполняла сложные и ответственные задания по обследованию района будущего морского нефтепромысла «Нефтяные Камни», полуострова Мангышлак, Кулалинского архипелага, Красноводского залива, Астраханского морского рейда, подходов к портам и портопунктам. С конца 50-х годов Гидрографическая служба ВМФ участвует в международных исследованиях Мирового океана. Привлекались к этим работам и офицеры-гидрографы Каспийской флотилии, проводившие топографические работы в 1974 г. в Сомалийской Демократической Республике и участвовавшие в 1977 г. в специальной гидрографической экспедиции в Гвинейской Республике и на Кубе.

После распада СССР в 1992 г. соединения и части Каспийской флотилии были передислоцированы в Астрахань

и Махачкалу. Возникли определенные сложности при выводе техники и материальных средств гидрографической службы, так как ее передислокация пришлась на завершающий этап перебазирования КФл. Офицеры и гражданский персонал с честью выполнили поставленные задачи. В это сложное время передислокации сил флотилии и обустройства на новых местах базирования гидрографическую службу КФл возглавлял капитан 2 ранга А.Горюнов. Ему пришлось организовывать взаимодействие с новыми структурами, обеспечивать проведение боевой подготовки в новых районах ответственности. Возглавив ГС КФл в 1997 г. и руководя службой в течение 14 лет, капитан 1 ранга О.Получанкин стал одним из опытейших офицеров флотилии. По его инициативе были проведены организационно-штатные мероприятия по количественному и качественному преобразованию службы, формированию новых подразделений. В этот период были сформированы дислоцирующийся в Махачкале 25-й район гидрографической службы и береговая база отдельного дивизиона гидрографических судов в Астрахани, проведено переоборудование побережья Каспийского моря маяками и навигационными знаками. После перебазирования флотилии в Астрахань началось систематическое изучение малоизученной северной части Каспийского моря.

Руководство службы активно участвует в укреплении добрососедских отношений с профильными службами и руководством ВМС Прикаспийских государств. В 2005 г. в ходе проведения международной конференции по вопросу создания Каспийской военно-морской группы оперативного взаимодействия «Касфор» представители службы тесно взаимодействовали с делегациями Республики Казахстан и Республики Туркменистан. В августе 2006 г. офицеры службы участвовали в подготовке и проведении совместного оперативно-тактического учения «Рубеж-2006». Гидрографическая служба принимает участие

в обеспечении всех мероприятий боевой подготовки флотилии. Это и крупномасштабные стратегические командно-штабные учения, такие как «Кавказ-2009», «Центр-2011», «Кавказ-2012», «Центр-2019», и выходы на боевую службу совместно с боевыми кораблями флотилии, предусматривающие заходы в порты иностранных государств. При проведении важного для флотилии СКШУ «Центр-2019» суда гидрографической службы участвовали в эпизодах проводки кораблей за тралами, обеспечивали закрытие района при проведении ракетных стрельб, входили в состав сформированного десантного отряда, определяя исходную линию и линию тактического развертывания. Для обеспечения навигационной безопасности высадки морского тактического десанта на необорудованное побережье гидрографы провели рекогносцировочные работы прибрежной полосы в районе м.Турали, выставили створные знаки для обозначения подхода десантных катеров, развернули метеорологический комплекс для передачи метеосводки. Большую и сложную работу по оборудованию морских полигонов плавучими предостерегающими знаками выполнили гидрографы в период проведения на Каспийской флотилии первых Армейских международных игр «Каспийское море-2015». Основной объем работ пришелся на специалистов производственного отделения по навигационному и гидрографическому оборудованию под руководством начальника Д.Иночкина. Проводились и работы в море: контроль характеристик зрительных средств навигационного оборудования, гидрографические работы в морских полигонах и в прибрежной полосе с привлечением гидрографических судов и катеров. Для всех кораблей – участников конкурса были разработаны планшеты на каждый морской полигон для повышения эффективности работы штурманских боевых частей по определению местоположения корабля в полигоне и расчетам маневрирования. На протяжении всего конкурса в морском полигоне круглосуточно

дежурило малое гидрографическое судно «ГС-202» под командованием капитана В.Фёдорова для осуществления ежедневного контроля над плавучими предохранительными знаками в назначенных координатах и установки на штатные места буев, сорванных после штормовых ветров. Представители ВМС Прикаспийских государств отметили высокую точность постановки ППЗ в полигонах, а это – результат слаженных действий экипажей судов при выполнении данных работ повышенной опасности. Высказана благодарность непосредственным исполнителям, под чьим руководством проводились работы: капитан-лейтенанту А.Васильеву, старшему лейтенанту А.Патракееву, служащим В.Родионову и В.Фёдорову. Гидрографическая служба выполнила все поставленные на период проведения Игр задачи. Это был первый опыт по обеспечению мероприятий такого уровня в зоне ответственности ГС КФл. Помимо обеспечения боевой подготовки флотилии гидрографическая служба выполняет задачи и в интересах экономической деятельности Российской Федерации в Прикаспийском регионе. За последние десятилетия чрезвычайно возрос интерес к Каспийскому морю, особенно после того, как было фактически установлено, что на дне его северной части много запасов нефти. В изучении месторождений в северной части Каспия непосредственное участие принимал и личный состав гидрографических судов КФл. С учетом происходящих природных процессов возникла необходимость в поддержании морских навигационных карт и руководств на уровне существующей действительности при регулярном проведении съемки рельефа дна, особенно северной его части. Эти работы выполняет экспедиционный гидрографический отряд, возглавляемый капитаном 3 ранга А.Васильевым.

За последние годы проведены океанографические исследования по всей северной части Каспия, весьма важной в экономическом отношении (нефтеперевозка, рыбный промысел). Кроме того, экспедиционным гидро-

графическим отрядом впервые были выполнены гидрографические работы в глубоководных районах, позволившие существенно уточнить характер рельефа дна и обнаружить максимальную глубину Каспийского моря – 1025 м. А разработанные новые технологии производства гидрографических работ позволили более подробно, в масштабе 1 : 10 000, выполнить морскую съемку рельефа дна. Гидрографами флотилии были детально изучены районы к югу от острова Малый Жемчужный, морская часть Волго-Каспийского канала. По результатам гидрографических работ произведена корректура морских навигационных карт. За сезон специалистами экспедиционного гидрографического отряда проводится более 10 тыс. линейных км промера. На базе гидрографической службы был развернут комплекс печати карт по требованию, с помощью которого морские навигационные карты для потребителей печатаются без длительного ожидания и лишних материальных затрат в течение трех дней. Печатаются карты с уже нанесенной корректурой, которая была произведена непосредственно на момент печати.

Успешное решение задач, стоящих перед гидрографической службой КФл, зависит от слаженных действий входящих в нее подразделений. Одно из основных структурных подразделений – группа гидрографических судов под началом капитана-группового Н.Гратишвили. Группа выполняет широкий спектр задач, главная из которых обеспечение навигационной безопасности в море. Личный состав группы обеспечивает гидрографические, гидрологические и другие научные экспедиции по изучению различных районов Каспия. Обеспечение боевой подготовки сил Каспийской флотилии, организация штурманских походов в различные районы Каспийского моря – этим также занимается группа гидрографических судов.

О самих малых гидрографических судах и больших гидрографических катерах стоит сказать отдельно. После передислокации из Баку судовой состав обновился как за счет судов,

пришедших с Балтийского флота, так и за счет вновь построенных. Это малое гидрографическое судно «Анатолий Гужвин» и четыре гидрографических катера. Добрых слов заслуживает первый капитан МГС «Анатолий Гужвин» Вячеслав Степанович Горецкий, который более 45 лет трудился в гидрографической службе и, уступив должность капитана более молодому старшему помощнику В.Родионову, уверенно чувствует себя в качестве старшего наставника. За последние годы судовой состав группы пополнился новыми единицами. В 2005 г. в состав ГС КФл было принято малое гидрографическое судно «ГС-599», первый капитан – В.Косуров. Владимир Васильевич считается одним из старейших сотрудников гидрографической службы флотилии. В 1982 г. он пришел в 327-й участок гидрографической службы КФл на должность помощника капитана «БГК-632». Тогда помог ему с освоением непростой специальности гидрографа, передал свой богатый опыт капитан «БГК-632» Иван Фёдорович Аншаков, о котором по сей день В.Косуров вспоминает с благодарностью. Участник Великой Отечественной войны Иван Фёдорович начал свою трудовую деятельность на Каспийской флотилии в далеком 1954 г. в должности капитана гидрографического промерного бота. Вплоть до 1986 г. И.Аншаков занимал должность капитана на больших гидрографических катерах «БГК-218», а затем на «БГК-632». Вплоть до 2008 г. он трудился в гидрографической службе Каспийской флотилии до 82 лет. К сожалению, 2 февраля 2020 г. ветеран ушел из жизни.

14 декабря текущего года исполнится 15 лет со дня поднятия флага и зачисления в состав ГС КФл малого гидрографического судна «ГС-599», капитаном которого является Н.Зыков. Судно было заложено в 1992 г. на верфях ССЗ «Вымпел» г.Рыбинска Ярославской области, но через два года строительство приостановилось. Рассматривался вопрос о направлении его на металлолом. Но в 1998 г. «ГС-599» начали достраивать и в 2005 г. спустили на воду. За пятнад-

цать лет МГС «ГС-599» прошло 55 717 миль, на ходу проведено 7936 часов, что в среднем составляет 523 дня. За это время судно не раз доказало свои хорошие мореходные качества, отличную устойчивость к шторму. Неоднократно совершаются выходы в море с отрядом боевых кораблей для обеспечения закрытия района ракетных стрельб. Основной костяк экипажа – 12 из 16 человек – составляют те, кто участвовал в приемке судна на заводе. Среди них старший механик С.Домотенко, боцман В.Михайлов, старший моторист В.Стрежнев.

Особое место в группе отводится экипажам больших гидрографических катеров, капитаны которых прекрасно знают речные пути до Волгограда, Нижнего Новгорода, Таганрога. Переходы боевых кораблей, направляемых с Балтийского или Черноморского флотов к новому месту службы на Каспийскую флотилию, умело обеспечивают экипажи катеров «БГК-160» и «БГК-632», выполняя лидирование как через Волго-Каспийский, так и через Волго-Донской канал.

27 декабря 2008 г. вошел в строй большой гидрографический катер «БГК-2090». Командует катером капитан Г.Васильев. В 2018 г. катеру было присвоено название «Василий Писаченко». Василий Леонтьевич Писаченко – гидрограф, участник Великой Отечественной войны. Награжден боевыми орденами. В послевоенный период возглавлял гидрографическую службу флотилии.

Одним из основных подразделений управления ГС КФл является гидрографическое отделение, возглавляемое капитаном 3 ранга Е.Богдановым, включающее в себя часть по сбору и обработке информации и группу по корректуре карт. В его обязанности входят организация планирования гидрографических работ по изучению рельефа дна Каспия, сбор и обработка материалов по интенсивности судоходства по транспортному коридору «Север–Юг», взаимодействие с соответствующими органами Прикаспийских государств по обмену гидрометеорологической и гидрографической обстановкой. Проводятся накопление

и систематизация материалов гидрографической изученности для составления описания берегов. Это имеет огромное значение при размещении буровых установок, строительстве новых портов, ведении дноуглубительных работ. С августа 2001 г. в рамках осуществления программы по созданию Глобальной морской системы связи для обеспечения безопасности мореплавания была создана группа НАВТЕКС. Служба осуществляет сбор и обработку материалов об изменениях навигационной обстановки на Каспийском море и доводит ее до мореплавателей. Служба НАВТЕКС тесно взаимодействует с морскими администрациями портов Астрахани, Махачкалы, Актау, Туркмен-Баши и Баку. Работу по поддержанию на современном уровне коллекции морских навигационных карт и пособий выполняет коллектив корректорской группы, возглавляемой Д.Шадыровой. Вопросами точных и своевременных сведений о состоянии гидрометеорологических условий занимается личный состав гидрометеорологического бюро ГС КФЛ. Его возглавляет капитан-лейтенант Д.Бурый. По вопросам гидрометеорологического обеспечения бюро активно сотрудничает с соединениями и подразделениями флотилии и морскими частями Пограничного управления Федеральной службы безопасности РФ по Республике Калмыкии и Астраханской области. Одним из вопросов, решаемых ГМЦ, является прогноз ледовой обстановки на море. Сотрудники центра прогнозируют положение кромки льда, его толщину, продолжительность ледового периода. Этот прогноз особенно важен в северной части Каспия.

Безопасность мореплавания возложена на отделение маячной службы, которое возглавляет Р.Будулов. Служба маяков включена в состав 25-го района гидрографической службы под началом капитана 3 ранга Н.Блохина. История маяков Каспийского моря начинается с XVII в. Инициатором строительства капитальных маяков на Каспии был Пётр I. К 1830 г. для безопасности мореплавания при подходе

к устью реки Волги стал ставиться на осеннее время плавучий маяк, появились маяки на островах Чечень и Жилом, а также плавучий маяк на Астраханском морском рейде. С 1852 по 1884 г. было построено 13 капитальных и три плавучих маяка. В 1976 г. на маяке «Дербентский» была установлена современная автоматическая светооптическая аппаратура АСА-500. В настоящее время на обслуживании у отделения маячной службы флотилии состоят четыре световых маяка, пять светящихся навигационных знаков, один несветящийся навигационный знак и 34 плавучих предостерегающих знака.

Регулярно проводится работа по реконструкции и строительству береговой системы навигационного оборудования. В 2014 г. был реконструирован светящийся навигационный знак «Буйнакский». Это позволило увеличить дальность видимости огня до 20 миль и перевести знак в разряд необслуживаемых автоматических маяков. В ближайшие годы для повышения безопасности мореплавания в прибрежной полосе Каспийского моря планируется строительство двух новых маяков «Аграханский» и «Артузен» высотой 50 м.

Обслуживанием и ремонтом средств навигационного оборудования занимается специальное подразделение – производственное отделение по навигационному и гидрографическому оборудованию, которым руководит Д.Иночкин. Это одна из самых молодых служб в составе ГС КФЛ. Говоря о маячной службе, уместно упомянуть о ее ветеранах. Более 30 лет трудились на маяке «Чеченский» супруги Николай Алексеевич и Антонина Петровна Воржаковы. Их сын вместе со своей семьей продолжает традицию своих родителей – уже более 25 лет Алексей Воржаков является начальником маяка, а его сын Максим трудится механиком на этом же маяке. Супруги Курабековы Сабир Каибович и Александра Платоновна трудились на маяке «Махачкалинский», и вот уже более 20 лет Сабир Каибович добросовестно исполняет свои обя-

занности на радиомаяке «Охотничий». Более 30 лет на маяке «Сулакский» проработал Аляутдин Изамутдинович Измайлов, пользуясь заслуженным авторитетом и уважением коллектива маячников. На сегодняшний день его сын Исмаил Измайлов является начальником этого маяка. Успешно решает поставленные задачи коллектив маяка «Дербентский», до недавнего времени возглавляемый ветераном маячной службы Панаховым Айвазом Ниязовичем. Сегодня маяком руководит Ф.Сефикулиев.

В настоящее время гидрографическую службу флотилии возглавляет капитан 2 ранга Д.Вахлаков. В соответствии с подписанным договором о научно-техническом сотрудничестве между командованием КФл и Астраханским региональным отделением РГО, предусматривающим повышение уровня подготовки специалистов, координацию научных исследований в области метеорологии, гидрологии и океанографии на Каспийском море и совместное участие в общественно значимых для каспийского региона мероприятиях, в августе 2019 г. ГС КФл совместно с Институтом океанологии РАН провели первую рекогносцировочную экспедицию на Каспий в целях изучения древних береговых линий Каспийского моря, в том числе с помощью подводных исследований. Со стороны командования флотилии были даны указания должностным лицам, осуществлена соответствующая подготовка судна и оборудования. Экспедиция проходила на большом гидрографическом катере ГС КФл «Василий Писаченко». На катере было установлено специальное оборудование Русского географического общества, уточнен маршрут экспедиции, ее детали. В экспедиции участвовал ряд ученых-биологов и океанологов.

Объектами исследований стали районы островов Чистая Банка, Малый Жемчужный и Кулалинская Банка. В ходе экспедиции были уточнены глубины вокруг них, измерены глубины по маршруту, изучен подводный грунт с использованием гидрографического профилографа.

В последние годы на вооружение гидрографической службы поступает современное оборудование. Введены в строй многолучевые и однолучевые эхолоты с улучшенным программным обеспечением для обработки материалов гидрографических работ. Развернута морская локальная дифференциальная подсистема Каспийского моря, которая вырабатывает поправки к спутниковой навигационной системе ГЛОНАСС и позволяет определять местоположение кораблей и судов с точностью до пяти метров. Сегодня в подразделениях гидрографической службы Каспийской флотилии трудятся около 400 человек. Задачи, стоящие перед гидрографической службой, объединены целым рядом многопрофильных работ. Это гидрографические и гидрологические работы в Каспийском море в целях создания морских навигационных карт и пособий, обеспечивающих безопасность мореплавания как кораблей и судов флотилии, так и гражданских судов; развитие и содержание в рабочем состоянии систем навигационного оборудования (маяков, светящихся навигационных знаков, плавучих предостерегательных знаков – буёв), доведение оперативной навигационной обстановки по Каспийскому морю до сил флотилии и участников общего мореплавания. Отмечая вековой юбилей, Гидрографическая служба Каспийской флотилии, верная традициям своих предшественников, имеет в штате опытных и грамотных гидрографов, способных выполнить любые задачи по обеспечению безопасности мореплавания и оказанию содействия в изучении месторождений и богатств Каспийского моря, активно взаимодействуя с федеральными и региональными научными и производственными организациями.

(См. фоторепортаж на 4-й странице 1-й цветной вклейки.)

Т.Жаднова,
собственный корреспондент
журнала «Морской Сборник»
по Каспийской флотилии

СТАНОВЛЕНИЕ НАУЧНОЙ ШКОЛЫ ВОЕННОЙ ГИДРОГРАФИИ И ОКЕАНОГРАФИИ

В статье рассматриваются вопросы возникновения и становления научной школы военной гидрографии и океанографии Военно-морской академии в период подготовки к Великой Отечественной войне.

The article considers the questions of the origin and formation of naval hydrography and oceanography scientific school of Naval Academy before the Great Patriotic War.

Образование и развитие научной школы является комплексной науковедческой проблемой, и существует ряд признаков, позволяющих отнести то или иное объединение ученых к научной школе. Прежде всего это создание направления в науке, технике или образовании. Сюда можно включить открытие новых явлений и закономерностей, разработку новых подходов к изучению проблем и новых направлений в прикладной науке и технике, а также создание эффективной системы передачи знаний ученикам.

Другим существенным признаком научной школы является подготовка научно-педагогических кадров высшей квалификации. Под руководством профессора, возглавляющего научную школу, должны быть подготовлены доктора и кандидаты наук, а также высококлассные специалисты, зарекомендовавшие себя в определенной сфере деятельности. Сюда же можно отнести публикации в центральных отечественных и международных изданиях, написание монографий, учебников, научных статей, передачу знаний (педагогическую работу), научно-образовательную работу в других вузах, организацию сотрудничества в области науки и образования с другими организациями.

В становлении научной школы военной гидрографии и океанографии большую роль сыграла деятельность крупнейших гидрографов А.И.Вилькицкого, М.Е.Жданко и особенно Е.Л.Бялокоза, окончившего гидрографический отдел Военно-морской академии в 1888 г. и ставшего первым в советское время начальником Гидрографического управления. Именно они предопределили

развитие тех направлений науки, по которым проводились исследования. Среди представителей научной школы этого периода следует отметить таких видных ученых, как Ф.Ф.Врангель, Э.В.Майдель, М.А.Рыкачев, И.П. де Колонг, И.Б.Шпиндлер, Н.Н.Зубов.

Одна из самых ярких страниц в истории Военно-морской академии связана с именем Ю.М.Шокальского. Благодаря широчайшей эрудиции, непререкаемому авторитету, организаторскому таланту и научным достижениям он по праву может считаться основателем научной школы военной гидрографии и океанографии.

К началу 1920-х годов Ю.М.Шокальским было написано более 400 научных работ, посвященных в основном проблемам гидрологии, лимнологии и океанографии. Только журнал «Морской Сборник» опубликовал свыше 300 его статей, причем ежегодно печаталось от 12 (1900) до 32 (1905) статей. Ю.М.Шокальский в течение нескольких лет редактировал отдел библиографии журнала в области гидрографии, метеорологии, магнетизма, лодии и маячного дела, географических экспедиций. Капитальный труд «Исчисление площади бассейнов и административных подразделений Азиатской России» с картой бассейнов в масштабе 100 верст в дюйме (1903) был удостоен первых премий Российской и Парижской академий наук.

Большое значение для подготовки первых океанографов имела монография Ю.М.Шокальского «Океанография», изданная в 1917 г. Основными ее достоинствами являлись глубокое толкование физической природы физико-географических

процессов, высоконаучное содержание и исключительно доступная форма изложения. Книга подвела итог описательному этапу развития науки о море – океанографии и принесла автору всемирное признание. В своем самом фундаментальном труде он впервые в России систематизировал многолетние наблюдения и теоретически обосновал причинную связь явлений в Мировом океане, доказал необходимость изучения в единстве морской гидрологии и метеорологии. Появление книги, совершенно новому и строго научно освещающей ряд важных вопросов, связанных с Мировым океаном, обеспечило ей огромный успех у специалистов. Работа получила первую премию Российской академии наук и премию Парижской академии наук.

Военно-морская академия всемерно стремилась укреплять свои связи с Красным флотом и военно-морскими учреждениями. Ежегодное участие руководящего, педагогического состава и слушателей академии в мероприятиях флотов создали благоприятные возможности для развития и укрепления столь необходимой связи Военно-морской академии и с практическим военно-морским строительством.

В 30-е годы советская страна взяла курс на создание флота, способного решать задачи в значительном удалении от своих баз, состав флота стал пополняться кораблями и судами с большой дальностью плавания. Как следствие, значительно видоизменились задачи гидрографических исследований и обеспечения навигационной безопасности мореплавания. Это потребовало развития и дифференциации методов и средств гидрографического изучения и гидрографического обеспечения действий флота. Советская гидрография твердо встала на путь проведения систематических работ на большом удалении от берегов, повсеместно перешла к жесткому плановому обоснованию на базе триангуляционных рядов высших классов. Были резко повышены требования к точ-

ности наблюдений. Комплекс исследований пополнился определением элементов физических полей Земли. Особое значение для этого имели труды И.Д.Жонголовича, старейшего гидрографа-геодезиста, много лет проработавшего в Северной гидрографической экспедиции начальником отряда и выполнившего большие работы по определению магнитных пунктов. И.Д.Жонголович является пионером определения гравиметрических пунктов в море.

В 1920 г. В.В.Каврайский, используя понятие градиента функции точки, нашел простой и наглядный способ вычисления и построения линий положений для всех видов наблюдений, применяемых в геодезической и мореходной астрономии. Преимущества метода линий положения в астрономии и навигации убедительно продемонстрировала практика кораблевождения.

В период 1929–1941 гг. наряду с подготовкой руководящих кадров-гидрографов осуществлялось развитие научных дисциплин по гидрографии, геодезии, картографии и гидрометеорологии, укреплялись связи с флотом. Особо следует отметить роль Ю.М.Шокальского, Н.Н.Матусевича, В.В.Каврайского и Н.Ю.Рыбалтовского во введении в гидрографических работах и в целом в стране системы прямоугольных координат Гаусса–Крюгера. Введение координат Гаусса–Крюгера в геодезии привело к тому, что большая часть государственной триангуляции – подавно, стали уравниваться не методом условных наблюдений, как прежде, а методом косвенных наблюдений или уравнивания координат. С 1939 г. проекция Гаусса–Крюгера стала применяться в обязательном порядке для топографических карт всех масштабов от 1 : 5000 до 1 : 500 000 включительно.

В 1930-х годах вышла в свет работа В.В.Каврайского «Математическая картография», которая является уникальным трудом не только в отечественной, но и в мировой на-

учной литературе по вопросам картографии.

В 1935–1940 гг. при участии профессорско-преподавательского состава гидрографического факультета был подготовлен и издан Большой советский атлас мира (БСАМ). Н.Н.Матусевич, В.В.Каврайский, В.А.Берёзкин и Н.Ю.Рыбалтовский участвовали в комиссии по составлению тактико-технических заданий на Морской атлас, издаваемый Гидрографическим управлением. Все обзорные карты СССР БСАМ были построены в рассчитанной В.В.Каврайским равнопромежуточной конической проекции сфероида с наименьшим средним квадратическим искажением длин в пределах СССР (но к югу от Полярного круга), что привело к округленным до ближайшего градуса широтам 47-й и 62-й параллелей, сохраняющих длины.

Большая работа в конце 1930-х годов была начата советскими гидрографами, и в первую очередь Н.Н.Матусевичем, в области разработки гидроакустических способов определения места корабля при гидрографических работах.

В связи с успехами радиофизики гидрографы вели широкие работы в области картографического изображения результатов радиоизмерений (А.П.Ющенко, Н.Н.Матусевич, В.В.Каврайский, А.П.Белобров). Картографы продолжали разработку вопросов использования карт в меркаторской проекции, в частности, были выведены ортодромические поправки и формулы для прокладки ортодромий, разработаны методы учета искажений проекции при черчении гониометрических сеток и створов, изображения изоазимутов и окружностей и применения общей теории линий положения для определения места. Были разработаны также таблицы прямоугольных координат Гаусса и таблицы для нанесения километровых сеток на карты (В.В.Каврайский, Н.Н.Матусевич, А.Н.Белобров и др.). Благодаря этим разработкам отечественная гидрография в настоящее время располагает серьезным научным обоснованием большинства

решаемых на практике задач по использованию карт в данной проекции и научным фундаментом для решения вновь возникающих задач. Накануне Великой Отечественной войны моряки-картографы разработали целый ряд специальных карт для обеспечения боевых действий Военно-Морского Флота.

На суше для астрономического определения места наблюдаются не только абсолютные высоты светил, но и многие другие функции искомых координат, например разности высот, разности азимутов и т. п.

Целый ряд научно-исследовательских работ в предвоенные годы был проведен в области навигационно-гидрографического обеспечения боевой деятельности флота, в частности, по обеспечению десантных операций, стрельб по невидимым целям на берегу, а также по проведению гидрографических работ в условиях боевых действий и т.д.

На протяжении всей войны наряду с подготовкой высококвалифицированных офицеров академия выполняла научную работу, подчиненную интересам и задачам действующего флота. Профессорско-преподавательский состав гидрографического факультета постоянно поддерживал тесную связь с флотом, вел большую работу по изучению и обобщению опыта войны, оперативно распространял его в ВМФ. Многие преподаватели и адъюнкты на различные сроки откомандировывались в действующие флоты.

В этот период было составлено военно-географическое описание реки Северная Двина, создан краткий Морской астрономический ежегодник на 1942 г., разработаны способы уничтожения электромагнитной девиации, составлены гидрометеорологические описания главнейших портов Германии, гидрометеорологическая характеристика полярной Норвегии и целая серия гидрометеорологических характеристик рек – Волги, Дона, Кубани, Западной Двины. Такие же описания были составлены по Каспийскому морю, Ирану. Были составлены метеорологические характеристики

полетных трасс Иран – Волга – Москва, Москва – Харьков – Севастополь, Москва – Минск – Варшава – Берлин. Разработаны наставления по гидрометеорологической службе на кораблях, в артиллерийских частях береговой обороны, ПВО. Уже в первый месяц войны был произведен перевод эстонских координат (Ламберта) в координаты Гаусса–Крюгера. Работу выполнил астрономический институт по заданию геодезической части ЛенВО под руководством и по формулам профессора В.В.Каврайского. Обеспечение артиллерийских батарей геодезическими работами было выполнено преподавателем гидрографического факультета В.И.Зефириным. В годы войны были созданы и другие труды, полезные не только для академии, но и для флота. К их числу следует отнести «Записки по мореходной астрономии» Н.Н.Матусевича и составленную им монографию «Точность определения места корабля по способу Сомнера».

Опыт Великой Отечественной войны и послевоенного периода показал, что навигационно-гидрографическое обеспечение является одним из важных видов боевого обеспечения операций и боевых действий флота и требует постоянного развития. На основе полученного опыта уже в 1945 г. совместно с Гидрографическим управлением на факультете академии проводилась работа по составлению «Наставления по гидрографическому обеспечению боевой деятельности ВМФ».

Подводя итоги, можно отметить, что к историческим и научным предпосылкам образования, становления и развития научной школы военной гидрографии и океанографии в 1920-е годы можно отнести:

государственную и военную политику, направленную на восстановление и укрепление Военно-Морского Флота и всех его составляющих, в том

числе на подготовку высококвалифицированных научно-педагогических кадров;

бурное развитие науки и дальнейшее освоение морских пространств, изучение прибрежных акваторий в интересах флота;

огромный авторитет и признание ученых, приглашенных работать на гидрографический факультет Военно-морской академии;

пристальное внимание к Военно-морской академии со стороны руководства Гидрографической службы.

Исследования в рамках созданной научной школы позволили достичь блестящих результатов в науке и получить признание научной общест-венности.

***Капитан 1 ранга О.Адамович,
кандидат военных наук***

ЛИТЕРАТУРА

1. Дуплицкий Д.С. К 10-летию Военно-морской академии РККА им. тов. Ворошилова // Морской Сборник. 1937. № 3.
2. Гидрографы в Великой Отечественной войне 1941–1945. – Л.: ГУНиО МО, 1975.
3. Каврайский В.В. Воспоминания о Военно-морской академии и другие материалы к юбилею академии 1 апреля 1944 г. [Рукопись] // Комиссия по сбору материалов по истории Военно-морской академии ВМФ имени тов. Ворошилова. / Материал № 30. – Самарканд, 1944. – 74 с.
4. Казанский М.М. Страницы ледовой эпопеи Ленинграда [Рукопись].
5. История Гидрографической службы Российского флота в 4-х т. / Б.Н.Болгурцев и др. – СПб. : ГУНиО МО РФ, 1997.
6. Маркин Н.Н. Краткий исторический очерк развития гидрографии / Н.Н.Маркин. – Л. : Военмориздат, 1940. – 108 с.
7. Матусевич Н.Н. Кораблевождение и гидрография за 25 лет (Доклад на юбилейной сессии Совета академии 5 апреля 1944 г.) [Рукопись] / – Самарканд, 1944. – 36 с.
8. ЦВМА. Ф. 710. Оп. 1, д. 845.
9. Шокальская З.Ю. Жизненный путь Ю.М.Шокальского. – М., Географгиз, 1960.

Ключевые слова: Военно-Морской Флот; гидрография; астрономия; геодезия; картография; образование.

Key words: Navy; hydrography; astronomy; geodesy; cartography; education.

СИМВОЛ ГВАРДЕЙСКИХ ТРАДИЦИЙ

Быстроходные артиллерийские бронированные катера начали создавать в Советском Союзе для ведения боевых действий на реках, озерах и в мелководных районах морей еще в начале 1930-х годов. К особенностям речных бронекатеров относились их малая осадка и наличие противосколочной и противопульной броневой защиты. Броней защищали посты управления, машинное отделение, башни, посты радиосвязи, погреба боезапасов. 31 октября 2020 г. дивизион артиллерийских бронекатеров из состава соединения ОВР Каспийской флотилии будет отмечать солидную дату: 79 лет со дня создания.

Тогда, в год начала Великой Отечественной войны, на Зеленодольском судостроительном заводе был сформирован дивизион речных бронекатеров. В мае 1942 г. отряд БКА в составе четырех единиц прибыл в Сталинград. 30 мая в составе бригады речных кораблей Волжской военной флотилии был сформирован 1-й дивизион бронекатеров. В 1942–1943 гг. в составе флотилии насчитывалось 33 бронекатера. Только с 25 июля по 25 ноября 1942 г. бронекатера отконвоировали 128 караванов с нефтью, отразив 125 атак немецкой авиации и сбив три вражеских самолета. Движение судов и кораблей по Волге не прекращалось ни на сутки. Под непрерывным артиллерийским огнем, в условиях тяжелой ледовой обстановки бронекатера доставляли в Сталинград пополнение, боеприпасы и продовольствие. После прорыва в августе танковой группировки немцев севернее города катера стали наносить огневые удары по объектам и технике врага на правом берегу Волги. В 1942 г. катера совершили более 330 боевых выходов, уничтожая бронетехнику и живую силу противника.

Приказом наркома ВМФ № 80 от 1 марта 1943 г. «...за проявленную отвагу в боях за Отечество с немецкими захватчиками, за стойкость и

мужество, за беспримерный героизм личного состава...» 1-му дивизиону бронекатеров было присвоено наименование «гвардейский». 2 мая 1943 г. в расположение дивизиона прибыл нарком ВМФ Н.Г.Кузнецов, в присутствии которого на кораблях были подняты гвардейские флаги, а катерники получили гвардейские знаки отличия. На торжественном митинге, отмечая роль моряков в разгроме немецкой группировки под Сталинградом, Н.Г.Кузнецов произнес пророческие для дивизиона слова: «Надеюсь, что моряки Волжской флотилии, где бы они ни находились, самоотверженно впишут новые славные страницы в историю Военно-Морского Флота». Высоко оценивал вклад моряков-катерников маршал В.Чуйков: «Каждый рейс через Волгу был связан с большим риском для жизни экипажей, но не было случая, чтобы из-за трусости какой-нибудь катер задержался. О роли моряков, об их подвигах скажу кратко: если бы их не было, возможно, 62-я армия погибла бы без боеприпасов и без продовольствия и не выполнила бы своей задачи».

В апреле 1944 г. дивизион бронекатеров вошел в состав вновь сформированной Дунайской военной флотилии. Принимая активное участие в боях, катера дивизиона продвигались вверх по Дунаю, освобождая совместно с сухопутными войсками населенные пункты Югославии. 20 октября войска 3-го Украинского фронта и части Народно-освободительной армии Югославии при поддержке артиллерии кораблей Дунайской флотилии овладели столицей Югославии городом Белградом. Приказами Верховного Главнокомандующего № 0367 от 14 ноября 1944 г. и народного комиссара ВМФ № 0859 от 24 ноября 1944 г. за отличие в боях при освобождении Белграда дивизиону бронекатеров было присвоено почетное наименование «Белградский».

Отлично зарекомендовав себя в боях, 1-й Белградский гвардейский дивизион бронекатеров продолжил службу по окончании войны, пополняясь катерами новой постройки. В 1968 г. с Керченского судостроительного завода имени Б.Е.Бутомы в дивизион стали поступать новые артиллерийские корабли проекта 1204 типа «Шмель». После распада Советского Союза и раздела Черноморского флота Белградский гвардейский дивизион в марте 1995 г. был выведен сначала в Севастополь, а затем – в Темрюк. Директивой начальника ГШ ВМФ от 21 января 1996 г. дивизион в составе семи единиц был передан на Каспийскую флотилию, а в июне того же года передислоцирован в Астрахань и вошел в состав бригады кораблей ОВР Каспийской флотилии. Несмотря на большой срок эксплуатации (катера были приняты флотом от заводов-производителей в период с 1968 по 1972 гг.), четыре катера данного проекта до сих пор находятся в составе сил постоянной готовности, регуляр-

но выходят в море, принимают участие во всех мероприятиях боевой подготовки КФл.

По прошествии времени три катера были списаны по техническому состоянию. Тогда же и появилась идея установки памятника морякам-катерникам – героям Великой Отечественной войны. Это оказалось делом непростым и небыстрым и растянулось на четырнадцать лет. Впервые с инициативой установки памятника ветераны Каспийской флотилии, областной Всероссийской общественной организации ветеранов войны, труда, Вооруженных Сил и правоохранительных органов, Астраханского отделения общероссийской общественной организации ветеранов ВС РФ и Морского судостроительного завода выступили еще в 2006 г. Они обратились к адмиралу В.Масорину, бывшему на тот момент Главнокомандующим ВМФ, с просьбой рассмотреть вопрос о передаче одного из планируемых к списанию артиллерийских катеров для создания памятника.

Адмирал В.Масорин идею создания катера-памятника одобрил.

В то время один из катеров – «АКА-202» был выведен из боевого состава ВМФ и после демилитаризации включен в Перечень кораблей и судов, передаваемых на реализацию и утилизацию в 2010 г. В это время губернатором Астраханской области А.Жилкиным было принято решение об использовании списанного катера в качестве музейного экспоната в городе Астрахани. Таким образом, «АКА-202» решили не утилизировать, а сделать памятником славы моряков Каспийской флотилии. Началась длительная меж-



ведомственная переписка, которая растянулась на несколько лет. Результатом стал приказ Министра обороны № 2431 от 17.08.2012 г. «О передаче объекта движимого имущества в собственность муниципального образования «Город Астрахань». В том же 2012 г. мэр Астрахани М.Столяров принял решение об установке памятника. Управлением по строительству, архитектуре и градостроительству был разработан проект размещения памятника на соединении двух улиц: бульвара Победы и Комсомольской набережной. Но затем практическое воплощение данного проекта по ряду причин было заморожено.

В итоге акт приема-передачи артиллерийского катера «АКА-202», предоставленный Департаментом имущественных отношений Министерства обороны в администрацию муниципального образования «Город Астрахань», был утвержден только 22 октября 2015 г. Однако 30 декабря того же года на имя командующего флотилией контр-адмирала И.Осипова пришло письмо за подписью главы администрации города О.Полумордвинова, в котором было сказано буквально следующее: «Переданный в муниципальную собственность объект находится в неудовлетворительном состоянии. Для осуществления комплекса мероприятий по транспортировке катера на место экспонирования, по разработке проекта реконструкции, переоборудования, для постановки на памятник в качестве корабельного средства из городского бюджета. В настоящее время в муниципалитете отсутствуют бюджетные средства. Кроме того, отсутствует специализированная организация, которая могла бы осуществить данные мероприятия. Учитывая вышеизложенное, администрация МО «Город Астрахань» просит Вас принять меры по отмене приказа Министра обороны Российской Федерации от 17.08.2012 г. № 2431 в целях дальнейшей передачи артиллерийского катера «АКА-202» другому муниципальному образова-

нию, изъявившему желание и имеющему возможности по доставке и установке памятника».

Можно представить себе реакцию командующего флотилией контр-адмирала И.Осипова. Ведь администрация области и города прекрасно знала о неудовлетворительном техническом состоянии списанного катера. Судьба «АКА-202» повисла в воздухе. Он стоял на стапелях Астраханского судоремонтного завода ОАО «Филиал Центра судоремонта «Звёздочка», где был демилитаризован, а затем с 2016 по 2019 гг. хранился на территории ЗАО «Сталь-монтаж». Все это время ветераны Каспийской флотилии, Морского судостроительного завода совместно с Советом ветеранов Астраханской области и рядом других ветеранских организаций, не теряя надежды, ходили по различным инстанциям, обращались к руководителям различных уровней с просьбой помочь в решении вопроса по созданию катера-памятника. В конце 2017 г. на одном из заседаний областного Совета ветеранов присутствовал временно исполняющий обязанности губернатора Астраханской области С.Морозов. К нему обратился ветеран Великой Отечественной войны, ветеран Каспийской флотилии Георгий Васильевич Старков с просьбой решить наконец затянувшийся вопрос с памятником. Георгий Васильевич 15-летним юношей работал кочегаром на нефтеналивной барже во время Сталинградской битвы. Для караванов, поставлявших топливо на Сталинградский фронт, артиллерийские бронекатера были как ангелы-хранители, обеспечивая их безопасность в сложных военных условиях. С.Морозов дал поручение администрации по проработке данного вопроса и выполнению взятых на себя обязательств. С такой же просьбой на праздновании Дня ВМФ 28 июля 2019 г. Г.Старков обратился к временно исполняющему обязанности губернатора, а в настоящее время уже действующему главе региона И.Бабушкину, который пообещал

щаль помочь в решении данного вопроса.

В ночь на семнадцатое августа 2019 г. «АКА-202» был доставлен с территории ЗАО «Стальмонтаж» на головную верфь Астраханского судостроительного производственного объединения «Каспийская энергия» для реставрации. Работы по перевозке катера организовал председатель регионального отделения Всероссийской общественной организации Героев, Кавалеров Государственных наград и Лауреатов Государственных премий «Трудовая доблесть России» Р.Аскаров.

Еще на момент постановки катера на слип в 2005 г. его техническое состояние определялось как крайне тяжелое: «Корпус катера находится в неудовлетворительном состоянии, имеются многочисленные коррозионные разрушения палубного настила, в районе привального бруса, в подводной части корпуса. Общий износ корпуса подводной части составлял 35–45 % (в настоящее время – до 60 %)». Можно представить, что стало с катером за прошедшие 15 лет безнадзорного хранения. Генеральный директор ООО «Каспийская Энергия Управление» А.Шунин сообщил, что прежде всего необходимо определиться с объемом работ, утвердить проектно-сметную документацию.

Восстановительно-реставрационные работы проводились работниками производства исключительно на добровольных началах и в нерабочее время. Неслучайно сотрудники головной верфи Астраханского судостроительного производственного объединения «Каспийская энергия» взяли на себя добровольную реставрацию артиллерийского бронекатера. На этом предприятии – бывшем Морском судостроительном заводе в годы Великой Отечественной войны в Астрахани были построены около пятидесяти бронекатеров, принимавших участие в боях с немецко-фашистскими захватчиками. Появилась надежда, что катер-памятник все-таки будет установлен

на одной из улиц города.

29 января текущего года прошло расширенное пленарное заседание Общественной палаты муниципального образования «Город Астрахань», которому предшествовало служебное заседание в администрации города. В результате постановили передать катер в парк «Патриот», строительство которого только еще запланировано в другом городе губернии – в Камызяке. Такое решение вопроса никоим образом не устраивало ни командование флотилией, ни Совет ветеранов. Последовало прямое обращение к губернатору Астраханской области И.Бабушкину. И дело сдвинулось с мертвой точки.

По поручению губернатора была создана рабочая группа из должностных лиц его администрации и командующего флотилией контр-адмирала С.Пинчука, проведено совещание по определению объема и сроков выполнения работ, а главное – было определено место установки катера на постамент: в центре города, на стрелке слияния рек Кутум и Волги, на территории спортивного центра морской и физической подготовки КФл.

9 мая в день 75-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне состоялось торжественное открытие памятника. И загорелся Вечный огонь, символ памяти и доблести сражавшихся. За все годы противостояния с властью сменилось шесть командующих флотилией, три губернатора, пять руководителей города. А катер все же встал на постамент как символ гвардейских традиций и подвигов тех моряков, которые сражались и победили в далеком 1942 году, там, на Волге, под Сталинградом. По прошествии 75 лет сбылись напутственные слова наркома ВМФ Н.Г.Кузнецова о неразрывной связи поколений моряков.

Т.Жаднова,
собственный корреспондент
журнала «Морской Сборник»
по Каспийской флотилии

К ВОПРОСУ О СИТУАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОМ ЦЕНТРЕ УПРАВЛЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКИМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ФЛОТА

Глобальная информатизация всех сфер общества, внедрение цифровых технологий в сферы экономики и оборонно-промышленного комплекса позволяют утверждать, что основополагающим трендом в среднесрочной и долгосрочной перспективе будет построение сетеориентированной архитектуры военной составляющей государства, в том числе и в Военно-Морском Флоте. Поэтому сейчас остро ставится задача создания ситуационно-аналитического центра технического обеспечения по унифицированной взаимоувязанной, единой интегрированной модели и методике, включающей в себя специальное программное обеспечение.

Global informatization of all spheres of society, digitalization of economics and defense industrial complex allow to affirm, that the fundamental trend in the middle- and long-term perspective will be the building of the net-oriental architecture of state military component including the Navy. That's why it's extremely important now to fulfill the task of the building the situational analytical centre of maintenance based on unifying, interconnectable, united integration model and methods including special software.

На современном этапе развития российского Военно-Морского Флота большой проблемой является создание сетеориентированной архитектуры управления различными видами обеспечения. Современные научные исследования показывают, что благодаря такой архитектуре происходит пространственное и коммуникативное сжатие между объектами и субъектами управления, легче осуществляется линейный и точечный мониторинг процессов, происходящих внутри какой-либо системы. В системе технического обеспечения флота такую архитектуру целесообразно строить на основе различных территориально распределенных органов управления, которые можно назвать ситуационно-аналитическими центрами (САЦ). Такие центры уже созданы и, несмотря на различные области применения, общими задачами для них являются:

сбор и обработка информации, получаемой из множества источников (видеонаблюдение, телеметрия, разведданные, космическая навигация, данные от вышестоящих и нижестоящих органов управления, различных государственных и негосударственных структур и т.д.);

оперативный анализ информации, т.е. выявление существенных событий (инцидентов), способствующих или препятствующих выполнению функциональных задач, подверженность информационных данных агрегированию или кластеризации, их классификация по определенным признакам;

оповещение операторов и лиц, принимающих решения (ЛПР) об инцидентах, нештатных ситуациях (авариях, взрывах, пожарах и т.п.) при выходе объектов управления за пределы установленных норм (невыполнение задач подчиненным подразделением или поломка ВВТ тоже относятся к этой категории);

поддержка принятия решений, заключающаяся в моделировании сценариев решений, прогнозировании развития ситуации, оценка их возможных последствий, выработка альтернатив замыслов и альтернатив решений (действий) для лица, принимающего решение (ЛПР);

разработка планов и контроль выполнения мероприятий по всестороннему обеспечению частей и кораблей, выполнению управленческих решений подчиненными силами и средствами;

анализ инцидентов и верификация

в реальной обстановке решений ЛПР, выработка мер и планирование мероприятий, направленных на повышение боевой и технической готовности, которые в дальнейшем послужат для наполнения баз знаний создаваемой системы искусственного интеллекта (СИИ) данного САЦ [1].

В вопросах создания САЦ ВМФ в настоящий момент наблюдается определенная дезорганизованность. Каждый центр управления техническим обеспечением (ЦУТО) и включенные в него виды обеспечения (электромеханическое, ракетно-артиллерийское, автотанковое, связи и АСУ, инженерно-авиационное и т. д.) управляется своим регламентом, обеспечивается вычислительной техникой и специальным программным обеспечением (СПО) различными организациями и НИИ, которые выигрывают контракты на короткие сроки. Если тендеры в соответствии с федеральными законами они в последующем проигрывают, то жизненный цикл поставляемой аппаратуры и СПО нарушается, преемственность опыта и передача знаний прекращается, весь цикл начинается заново. Это большие финансовые, материальные, а главное – интеллектуальные потери. Ситуацию можно охарактеризовать фразой «кто в лес, кто по дрова», и связана она с несколькими факторами: чрезмерно жесткая вертикаль управления, нигилизм и противодействие новшествам, отсутствие финансирования, различные регламенты и методики управления процессами в каждом виде ТО, опирающиеся на собственные, часто узкоспециализированные СПО. Для того чтобы минимизировать временные, трудовые, финансовые издержки, необходимо создать интероперабельные, унифицированные методики с взаимно интегрируемыми СПО. Без методики невозможно внедрить СПО для САЦ, но и без понимания возможностей СПО нельзя разработать методику. Поэтому возникает задача разработать такую сетевую архитектуру, в которой должны вестись параллельно и в неразрывной связи друг с другом работы по разработке и проектированию:

сетевой информационной модели ТО; унифицированной, но учитывающей специфику каждого вида обеспечения методики управления процессами ТО;

архитектуры СПО, реализующей модель и методики (в данном контексте под архитектурой понимается не только архитектурное построение и описание САЦ, но и архитектурный подход, методология).

Причины недостаточной эффективности современных САЦ представлены на рис. 1. Основа этих причин, во-первых, лежит в разновекторности развития САЦ по различным видам обеспечения, отсутствию единой политики, единого органа управления (проектанта), осуществляющего разработку, внедрение и поддержание жизненного цикла САЦ, основанного на общих правилах, регламентах, принципах, а также взаимоувязанной и интегрированной по единым государственным стандартам СПО [2]. Во-вторых, на ситуацию влияет острая нехватка САЦ-управленцев, системных аналитиков и сетевых операторов, обладающих требуемым уровнем знаний, умений и навыков в области комплексной обработки и анализа разнородной информации и выработки знаний в области принятия решений (в каждой предметной области). В то время, когда отечественная система военного образования готовит инженеров-эксплуатантов аппаратуры и СПО, для создаваемых САЦ нужны компетенции сетевиков, эксплуатирующих информацию и экстрактирующие коллективные знания, хранящиеся и циркулирующие в различных сетевых структурах.

В таблице 1 представлен План действий по проектированию будущих сетевых САЦ ТО ВМФ. Реализация данного Плана позволит сформировать аппаратно-программный комплекс САЦ в соответствии со сформулированной стратегией и Морской доктриной [3, 4]. Остановимся более подробно на п. 5 Плана: «Спроектировать архитектуру специального программного обеспечения САЦ. Выбрать подходящую платформу для

аппаратно-программной реализации с последующей адаптацией под задачи ТО». Для реализации СПО САЦ выдвигаются следующие требования:

поддержка единообразной информационной модели, которая станет основой для хранения и обработки огромного количества разнородной, структурированной и слабо связанной неструктурированной информации;

сборка СПО САЦ из готовых программных продуктов различных классов, наилучшим образом решающих конкретные задачи ТО и поддерживающих интеграцию между собой на основе общей модели данных;

наличие единой сетевой среды обмена информацией между компонентами;

поддержка аналитических компонентов платформы логистико-математическими вычислениями;

возможность замены каждого конкретного прикладного компонента в ходе эксплуатации системы в случае появления более оптимальных решений;

наличие гибких, настраиваемых адаптеров для обмена информацией с

внешней и внутренней средой системы ТО.

Выполнение данных требований позволит построить технологическое решение САЦ, которое сохранит актуальность на протяжении многих лет эксплуатации, не приведет к зависимости от конкретного проприетарного программного обеспечения в процессе всего жизненного цикла, снизит риск устаревания развернутой инфраструктуры по всей сетевой иерархии управления. На начальном этапе информационные модели можно классифицировать в соответствии с моделями поведения объектов управления: штатного функционирования; поведения при контролируемом внешнем воздействии; поведения при неконтролируемом внешнем воздействии; аварийного (девиантного) поведения.

Информационные модели САЦ различного уровня (арсеналов, баз, складов, портов, производственно-логистических комплексов, предприятий и т.д.) также могут составляться и соединяться по модульному прин-



Рис. 1. Причины недостаточной эффективности современных САЦ

Таблица 1

План действий по проектированию САЦ ТО ВМФ

№ п/п	Основные шаги	Задачи и подзадачи
1	Провести анализ обстановки и определить:	перечень типов и видов ТО, параметров, инцидентов, угроз внешней и внутренней среды ТО, которые необходимо контролировать;
		исходную информацию, критерии и методы выявления событий и данных, необходимых для своей предметной области;
		доступные достоверные источники этой информации, событий, данных.
2	Построить единую информационную модель, с возможностью:	получения всех сведений и инфоканалов необходимых САЦ для полноценной работы;
		разграничений прав доступа к входным и выходным данным, а также возможностью верификации поступающей релевантной информации.
3	Разработать логистико-математические методы обработки информации, основанные на:	разработке единого глоссария, приведении всей поступающей информации к терминам единой информационной модели;
		ретроспективном анализе ранее возникавших инцидентов и действий (сценариев) по каждому виду ТО;
		выявлении в потоке информации, агрегировании, каскадировании, классификации и кластеризации событий, существенных для САЦ, с использованием логистических правил, математических и логических вычислений;
		принципе замкнутого цикла управления девиантным поведением объектов управления: упреждение – реагирование – восстановление штатного состояния;
		моделировании сценариев реализации угроз и их последствий на основе расчетных моделей, входящей информацией для которых является поток событийной информации;
		расчете значений ключевых показателей вида ТО и их использовании для анализа эффективности деятельности по обеспечению процессов, разработка альтернатив решений (сценариев), поиска и предложения ЛПР оптимального решения;
4	Определить количество и роль каждого пользователя, оператора и ЛПР на каждой иерархии управления в составе САЦ.	разработать функциональные обязанности каждого оператора, степень ответственности по выполнение сбора, анализа, подготовки принятия решений, мониторинга и контроля исполнения мероприятий по каждому виду ТО.
5	Спроектировать архитектуру специального программного обеспечения САЦ.	выбрать подходящую платформу для аппаратно-программной реализации с последующей адаптацией под решение задач ТО.
6	Реализовать программный комплекс САЦ в соответствии с вышеперечисленными пунктами плана и сформулированной концепцией.	

ципу, выстроенному на правилах и принципах логистики. В них могут интегрироваться готовые программно-математические средства (финансово-экономические, транспортные, складские, кадровые и пр.), разрабатываемые сторонними организациями и применимые в САЦ для решения задач видов технического обеспечения и условно объединяемые в следующие модули:

концептуальный модуль («что обеспечивать?»);

технологический модуль («как обеспечивать?»);

ресурсный модуль («какими средствами обеспечивать?»);

временной модуль («в какие сроки обеспечивать?»);

мобилизационный модуль («кто обеспечивает?»);

модуль расчета и верификации решений («какое решение принять?»).

Для решения задач вышеперечисленных модулей САЦ может рассматриваться как система систем (System of Systems, SoS), в которой отдельные подсистемы могут существовать автономно, поскольку были разработаны и функционируют независимо друг от друга, и при этом, объединившись в сеть, представлять собой полноценную целевую логистическую систему на определенный период времени для выполнения определенных функций и задач [5, 6]. Для решения других задач сетевые структуры могут конфигурироваться и кластеризоваться по другим временным и архитектурным схемам. Основные характеристики проектируемых САЦ ТО ВМФ представлены в таблице 2.

В настоящее время все ситуационные центры различного назначения (федеральные, региональные, отраслевые) имеют осознанные цели, назначенных ЛПР и выделенные ресурсы для выполнения задач. В среднесрочной и долгосрочной перспективе развитие САЦ, возможно, будет осуществляться в соответствии с категориями:

целевой (интегрированные САЦ, которые создаются и управляются для достижения конкретных целей и на определенный период);

виртуальной (нет центрального пункта управления и единой согласованной цели);

коллаборативной (входящие в состав отдельные системы (сетевые структуры) взаимодействуют на более или менее добровольной основе для достижения согласованных общих целей).

Данные категории включают в себя новые тенденции в развитии методологических подходов к проектированию САЦ [7]:

от точности к интеллектуальности;

от справочной работы к аналитической;

от одного эксперта к коллективным группам экспертов-аналитиков;

от внутренней к более тесной связи с внешней средой ТО;

от шаблонных схем к поиску новых сценариев действий;

от регистрации данных к экстракции знаний;

от защиты информации к менеджменту безопасности;

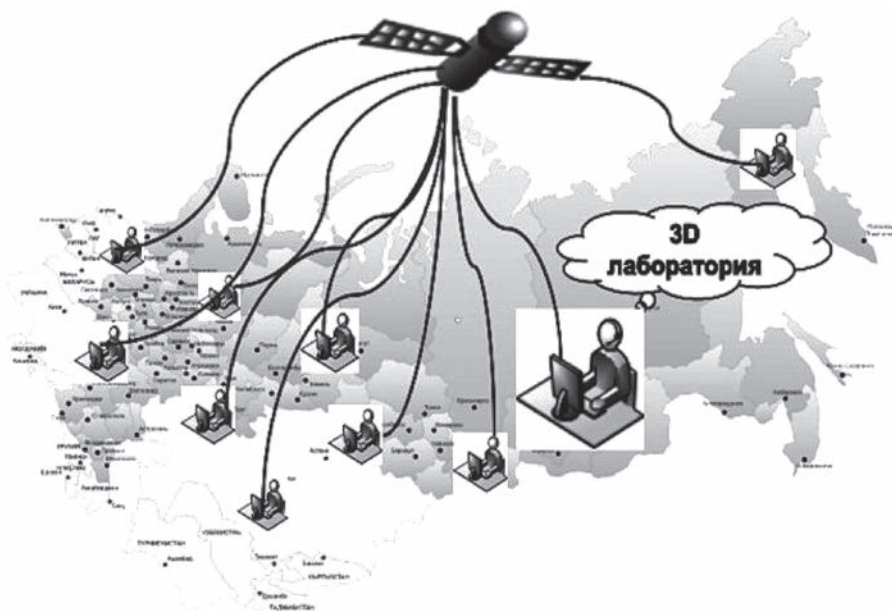
от накопления опыта к когнитивным схемам.

Анализ проводимых в последние годы международных военно-технических форумов «Армия», работа действующих ситуационных центров, которые массово создаются в различных областях (ОПК, здравоохранении, энергетике, силовых структурах т.д.) дают основания полагать, что в России много государственных и частных организаций, IT-компаний, консорциумов, готовых выполнить требования ВМФ и ВС по проведению комплекса работ в проектировании и реализации САЦ ТО. Они монтируют САЦ от «нуля» и готовы сдать «под ключ» любые программно-аппаратные визуализированные технологические платформы с учетом вышеперечисленных требований, с разработкой динамических виртуальных 3D и 4D-моделей, с геопространственной привязкой к КНС «ГЛОНАСС» (рис. 2). Работы по созданию сетевой архитектуры САЦ ТО могут проводиться по вертикали и горизонтали иерархии управления, их можно делать стационарными для ЛПР любого уровня. С выходом ВМФ в Мировой океан актуальность приобретает разработка подвижных (мобильных) САЦ, которые

Таблица 2

Основные характеристики проектируемых САЦ ТО ВМФ

№ п/п	Основные характеристики	Описание характеристики
1	Территориальная распределенность	Системы (модели, подмодели), входящие в состав САЦ ТО, могут находиться далеко друг от друга и обмениваться данными и информацией.
2	Самоорганизация	САЦ имеет динамическую видоизменяемую структуру, способную реагировать на изменения во внешней и внутренней среде ТО и изменения поставленных целей и задач.
3	Адаптация	Как любая развивающаяся организация, сама структура САЦ может быть динамичной и подстраиваться на внешние изменения и восприятие среды.
4	Эксплуатационная независимость	Отдельные системы, модули, интегрированные в САЦ ТО, могут быть независимыми и работать отдельно, в соответствии со своими функциональными задачами.
5	Административная независимость	Системы, модули, составляющие САЦ ТО, могут работать независимо ради достижения поставленных перед ними целей, которые могут отличаться от основополагающей цели САЦ.
6	Прогнозируемое поведение	Объединения отдельных независимых систем, модулей и их интеграция в САЦ дает синергетический эффект и является главной причиной создания архитектуры сети для осуществления цели и выполнения функций, не обязательно свойственных какой-либо из входящих в ее состав систем.
7	Эволюционное развитие	Входящие в состав сетевой структуры САЦ модели, подмодели, модули, их компоненты, структуры, функции и цели изменяются по мере накопления опыта работы с системой ТО.

**Рис. 2. Аппаратно-программная часть САЦ ТО ВМФ**

базируются на кораблях или судах в ближних и дальних морских зонах. Мобильные САЦ можно размещать на автомобильных или гусеничных шасси, что актуально для арктической зоны. Уровень развития отечественных компаний и современные технологии позволяют создать глобальную сеть (с закрытыми сегментами), начиная от Национального центра управления обороной до последнего блока, установленного на ВВТ, в любой точке земного шара [8]. Они берут лучшее, создаваемое в этой сфере мировыми информационно-коммуникационными лидерами (IBM, Microsoft, Huawei и пр.), создают свои модели, методики, СПО, облачные технологии, аппаратно-функциональные средства и системы искусственного интеллекта. Реализация проектов САЦ требует особого внимания к решению задач их «встраивания» в общегосударственную сеть, гармонизации IT-стандартов (например ГОСТ Р 56875-2016, ГОСТ Р 55062-2012). Если исходить из того, что стандарт – это лучшая, воплощенная на практике теория, то IT-компании совместно с государственными органами активно в этом процессе участвуют. основополагающими документами послужили Указ Президента РФ от 25 июля 2013 г. № 648 «О формировании системы распределенных ситуационных центров, работающих по единому регламенту взаимодействия», а также постановление Правительства РФ от 28 августа 2017 г. № 1030 «О системе управления реализацией программы «Цифровая экономика Российской Федерации».

В заключение можно отметить, что при проектировании модели и методики САЦ особая роль должна отводиться вопросам унификации и стандартизации сетевой архитектуры, компонентов, интерфейсов и протоколов обмена данными в системах кибербезопасности на разных уровнях управления и видах ТО, согласовании действий в девиантных и крити-

ческих ситуациях, организационной, семантической и технической непрезентабельности, совместимости оборудования и программных средств от различных производителей. Синтез технологий в физических и цифровых областях приводит к тому, что система ТО ВМФ будет превращаться в киберфизическую систему с огромными скоростями передач и объемами данных, и без САЦ, которые будут существенно снижать информационную и интеллектуальную нагрузку на ЛПР и операторов, здесь не обойтись.

**Подполковник Э.Мухитов,
кандидат военных наук;
капитан 1 ранга А.Минько,
кандидат педагогических наук**

Литература

1. Ситуационный центр. [Электронный ресурс]. URL: <http://trinidad.ru/files/SituationCenter.pdf> (дата обращения 22.10.2019).
2. Денисов В.Ф., Куделькин В.А. Технологии и стандарты распределенной (полицентрической) сети ситуационных и информационно-аналитических центров в регионах России. [Электронный ресурс].
3. Морская доктрина Российской Федерации до 2030 года. [Электронный ресурс].
4. Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года. [Электронный ресурс]. URL: <https://government.ru/документы/37755> (дата обращения 17.11.2019).
5. Акаткин Ю.М. Вопросы интероперабельности при взаимодействии систем. [Электронный ресурс].
6. Мухитов Э.И. Развитие органов управления техническим обеспечением Балтийского флота // Морской сборник. 2017. № 5. С. 39–45.
7. Марков Д.В., Денисенко В.Д., Тараскин М.М. Особенности постановки научной задачи исследования (на примере ситуационных центров) [Электронный ресурс].
8. Мухитов Э.И., Бавула А.А. Сетевые автоматизированные системы управления техническим обеспечением ВМФ: проблемы их разработки и методы решения // Программные продукты и системы. 2019. № 2 (32). С. 299–305.

Ключевые слова: техническое обеспечение; информационная модель; методика; программное обеспечение; ситуационно-аналитический центр.

Key words: logistics; information model; methods, software; situational analytical centre.

ШТУРМАНСКИЙ ПОХОД НА УЧЕБНОМ КОРАБЛЕ «ПЕРЕКОП»

(ПОХОДНЫЕ ЗАПИСКИ СТАРШЕГО ШТУРМАНА)

Днем учебный корабль посетили школьники младших классов из средних школ Вилючинска. Мальчишеское любопытство, детская непосредственность и неподдельный интерес ко всему корабельному, морскому и штурманскому создавали необычайно эмоциональную атмосферу. Нет сомнений: здесь, на учебном корабле в штурманских классах для многих мальчишек-школьников начнется путь к профессии военного моряка.

Конец недели с 11 по 13 октября прошел в ожидании благоприятного прогноза на переход кораблей с Камчатки хотя бы до Сахалина. Нахимовцы, включившись в штурманскую подготовку, утром и вечером докладывали прогноз погоды командиру похода. Анализировать гидрометеорологическую обстановку было очень интересно, так как она определялась влиянием идущих один за другим из Филиппинского моря вдоль Японии и Курильских островов тайфунов. В тайфунах «Хагибис» и «Неогури» еще на стадии зарождения и развития в компактные окружности синоптические карты показывали скорость ветра более 100 узлов (!), или почти 200 км/час. Выходя к Японским островам, тайфуны заполнялись, теряли скорость, обрастали теплыми и холодными фронтами. На побережье из тайфунов, становившихся к этому времени глубокими циклонами, обрушивалось большое количество осадков, а штормовой ветер имел разрушительную силу. У восточного побережья Камчатки скорость прохождения циклонов была небольшой, но ветер ожидался до 20–25 м/с, волнение моря 4–5 баллов, сильные обложные осадки. Первым из нахимовцев отличился вице-главный старшина Евгений Храмов. Разобравшись с траекторией и скоростью перемещения тайфуна, он самостоятельно рассчитал время его подхода к Камчатке, прохождения через Авачинский залив

и ухода в Берингово море. Вывод из расчетов был сделан правильный – раньше 16 октября выхода в море на переход не будет.

В субботу на «Перекоп» на встречу с нахимовцами пригласили легенду Вилючинска – Николая Николаевича Курьянчика, подводника, альпиниста, яхтсмена, писателя. Мальчишки с интересом слушали его рассказы об устройстве подводной лодки (рассказы профессионального механика), о плавании под парусом от Владивостока до Камчатки, о покорении камчатских вулканов. Старый морской волк от встречи с мальчишками получил заряд бодрости.

14 октября подсчитали, что переход учебного корабля «Перекоп» в Северном Ледовитом океане от Североморска до Берингова пролива с заходом в Архангельск, Тикси, Певек занял 19 суток, в Тихом океане мы тоже уже 19 суток, из них – 12 суток на Камчатке. Длительная стоянка, значительная задержка прибытия во Владивосток для курсантов Военно-морского института стала испытанием на прочность, проверкой умения работать и учиться в реальных корабельных и морских условиях. К более чем двухнедельной задержке оказались готовы не все. У многих курсантов наблюдались апатия и снижение работоспособности, у офицеров – снижение требовательности к организации проведения учебных мероприятий. Программа корабельной практики формально выполнена, дальше – ожидание окончания похода.

В Петропавловске-Камчатском нахимовцам и курсантам удалось побывать в новом строящемся морском храме Архангела Михаила, храме-памятнике морякам военного и гражданского флота, оставшимся навечно в море. Настоятель отец Михаил с огромным воодушевлением рассказывал о строительстве и морском исполнении храма, показывал росписи и

святыни, поминальные списки моряков на стенах. Взгляд остановился на высеченных на белом мраморе фамилиях военных моряков, не вернувшихся из боевых походов. Вечная память не вернувшимся из моря – так начертано на мраморных досках. Расположенный на берегу Авачинской губы, морской храм золотыми куполами указывает морякам путь домой.

Штурман старший лейтенант Д.Шевченко ежедневно пересчитывает график перехода УК «Перекоп» до Владивостока и далее по пятому южному этапу в Севастополь, делает это виртуозно. Но погода по-прежнему не дает возможности выйти в море, забирает резерв во времени и скорости на переходе, сокращает время захода в иностранные порты, от некоторых визитов приходится отказываться.

Через 15 суток, 17 октября хлебосольная Камчатка отпустила учебный корабль и курсантов. «Перекоп» и тихоокеанские корабли, укрывавшиеся по погоде в Авачинской губе, получили разрешение на переход до Сахалина. В 12:00 от причала отошел корвет «Совершенный», затем БПК «Адмирал Трибуц», в 13:15 снялся УК «Перекоп», за ним – БДК «Пересвет» и «Николай Вилков». Настроение приподнятое, до дома рукой подать. Скалы Три Брата, островок Бабушкин Камень, маяк Петропавловский и камчатские вулканы остались за кормой.

В Авачинском заливе на траверзе острова Старичков провели морскую церемонию памяти русским мореплавателям – первооткрывателям в Тихом океане. Курсанты А.Гринкевич и С.Кузнецов выступили на митинге, вспомнили славные имена Витуса Беринга, Алексея Чирикова, Семёна Дежнёва. Начальник кафедры кораблевождения Военно-морского института капитан 1 ранга В.Панасюк рассказал о выдающихся географических открытиях, совершенных русскими моряками, командир похода капитан 1 ранга О.Игнасюк напомнил о тех трудностях, которые преодолевают моряки на пути к славе и призвал к успешному решению задач на завершающемся этапе похода. Переход до Сахалина – время сдачи зачетов и допуска к самостоятельному несению штурманской вахты. В штурманскую работу включились сразу, но «кам-

чатский застой» показал резкое снижение организации и качества практической подготовки. Навигационные задачи, которые уже уверенно решали в море на штурманских вахтах, выполняются с трудом, задание на вахту не успевают выполнить. Похоже, что произошло обнуление, все нужно начинать с начала. 18 октября при проходе Четвёртого Курильского пролива провели навигационный конкурс среди курсантов. Итоги оказались необычными – первое место у курсантов ТОВВМУ имени С.О.Макарова, но победителем навигационного конкурса стал курсант Военно-морского института старшина 2-й статьи И.Гудков, старший матрос Н.Сверчков занял второе место, старшина 2-й статьи А.Ветров – третье (оба из ТОВВМУ).

В Охотское море вышли через Четвёртый, а затем Пятый проливы. Навигаторы с энтузиазмом стали считать Курильские проливы: Первый, Второй, Третий (Алаид), Четвёртый, Пятый (Евреинова), дальше без нумерации – проливы Креницына, Севергина, Экарма, Круzenshterna, Головнина, Надежды, Среднего, Рикорда, Дианы, Буссоль, Уруп, Фриза, Екатерины, Измены, Кунаширский, Шпанберга, Полонского, Вояйкова, Танфильева, Юрий, Советский... Через сутки перехода Охотским морем подошли к Сахалину. Для экипажа это были 109-е сутки похода, для курсантов – 42-е. В воскресенье утром 19 октября вышли на траверз мыса Анива. Погода по-осеннему неприветливая, пасмурно, идет дождь, видимость около пяти миль. В Корсакове подтвердили готовность к встрече – северный пирс, точка № 2. В 10:00 корабельные часы перевели на один час назад, перешли на сахалинское время. Из Корсаковского ковша навстречу бодро вышли два буксира – «Добрыня» и «Буранный», по-воскресному, не спеша отшвартовали учебный корабль к причалу. На причале традиционно по-сахалински прошла встреча участников штурманского похода. Хлеб-соль и теплые слова от мэра Корсакова, знакомые и приветливые лица встречающих создавали впечатление, что на Сахалине мы были только вчера. Прошлогодний теплый прием участников первого Арктического похода курсантов ТОВВМУ имени С.О.Макарова под руководством контр-адмирала

О.Журавлёва был еще свеж в памяти хозяев и гостей.

Стоянка «Перекопа» на Сахалине была сокращена до минимума, но запланированные мероприятия военно-патриотической и военно-профессиональной ориентации прошли на высоком уровне. Начальники и преподаватели кафедр кораблевождения сразу после встречи направились в городскую гимназию № 1 имени А.С.Пушкина Южно-Сахалинска. Там их ждали школьники и родители ребят, которым интересна служба в Военно-Морском Флоте, выпускники, планирующие поступать в военно-морские учебные заведения. В гимназию пришли и младшие школьники, те, кто мечтает о море и стремится поступить в Нахимовское военно-морское училище. Небольшой видеоролик о штурманском походе, «инструменты агитации и пропаганды» – навигационный секстан и звездный глобус, содержательные рассказы штурманских офицеров – преподавателей вызвали неподдельный интерес у школьников. Мальчишкам о море и Владивостокском нахимовском училище рассказывали сами нахимовцы – участники похода во главе со своим неутомимым руководителем капитаном 1 ранга С.Рязановым. Младшие школьники, в отличие от старшеклассников, сдержанностью не отличались и буквально заваливали нахимовцев вопросами. Эта встреча оставила уверенность: сахалинские школьники свой выбор сделают правильно, профессия военно-морского офицера для них – приоритетный выбор. А достигнутая в прошлом походе договоренность командования ТОВВМУ имени С.О.Макарова и Владивостокского филиала НВМУ с руководством Сахалинской области стала ярким подтверждением курса на сотрудничество. В правительстве Сахалинской области на встрече с командованием штурманского похода положительно отнеслись к решению непростого вопроса компенсации выпускникам сахалинских школ, поступившим в военно-морские училища, стоимости проезда к месту учебы.

В 15:00 часов на площади Победы в г.Южно-Сахалинске было проведено главное мероприятие нашей береговой программы на Сахалине. Были оказаны воинские почести защитникам Отечества, погибшим при освобождении Са-

халина и Курильских островов в ходе войны с империалистической Японией в августе 1945 г. Память о них почтили офицеры, курсанты и нахимовцы – участники штурманского похода, сахалинские юнармейцы, школьники военно-патриотических клубов, руководство города и области, жители города. Для курсантов Тихоокеанского высшего военно-морского училища площадь Победы в Южно-Сахалинске является особым, знаковым местом. Здесь на стене памяти среди тысяч погибших воинов увековечены имена курсантов и выпускников училища, героически сражавшихся и отдавших свои жизни за свободу и независимость нашей Родины. Среди них выпускники первого военного выпуска ТОВВМУ 1941 г. старшие лейтенанты Бакин Глеб Сергеевич и Ибрагимов Юсуп Ибрагимович – командиры десантных судов «ДС-43» и «ДС-47», ценой своей жизни обеспечившие высадку первой волны десанта на остров Шумшу, члены экипажа подводной лодки «Л-19» Тихоокеанского флота командир группы БЧ-3 лейтенант Казьмин Вячеслав Михайлович и военфельдшер старший лейтенант медслужбы Ткалич Василий Тимофеевич, не вернувшиеся из последнего боевого похода 23 августа 1945 г. Членами экипажа подводной лодки «Л-19» стали пятеро курсантов ТОВВМУ, проходившие на ней практику и выходившие на ней в боевой поход – курсанты Герасименко Анатолий Лаврентьевич, Крапивко Михаил Фёдорович, Кулаковский Виктор Александрович, Мещеряков Валентин Васильевич, Чава Григорий Игнатьевич. Сегодняшним курсантам Тихоокеанского высшего военно-морского училища имени С.О.Макарова выпала честь почтить память боевых товарищей на сахалинской земле. Оставшиеся несколько часов до выхода в море участниками штурманского похода были проведены в музее Победы – замечательном современном военно-мемориальном комплексе. Про новейший музей на Дальнем Востоке России коротко не расскажешь, его нужно увидеть.

Вечером в 21:10, поблагодарив сахалинцев за короткий, но теплый прием, учебный корабль «Перекоп» снялся со швартовых. В сумерках буксиры «Добрыня» и «Буранный» обеспечили его безопасный выход из Корсаковского

го ковша. Попрощавшись с Сахалином, корабль взял курс в пролив Лаперуза. Заход на Сахалин укрепил уверенность в правильности выбора маршрутов штурманских походов учебных кораблей – вдоль российских берегов с заходом в наши военно-морские базы, в наши дальневосточные и арктические порты. Пролив Лаперуза прошли ночью, перед выходом в Японское море корабельные часы перевели еще на один час вперед, по времени Владивостока. Короткий полуторасуточный переход прошел в сборах и подведении итогов штурманского похода.

22 октября в 05:00 прошли траверз Находки, вошли в систему разделения движения судов в заливе Петра Великого. Вышли на связь с центром управления движением судов: до захода во Владивосток ЦУДС обеспечивает навигационную безопасность плавания учебного корабля.

В 11:14 прошли линию м.Басаргина – о.Скрыплёва, Шкотовским фарватером зашли в главную базу Тихоокеанского флота. В 13:45 22 октября 2019 г. учебный корабль «Перекоп» отшвартовался у Корабельной набережной г.Владивостока. Завершился арктический этап штурманского похода курсантов Тихоокеанского высшего военно-морского училища имени С.О.Макарова и Военно-морского института – Морского корпуса Петра Великого ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия». На причале участников похода встречал начальник ТОВВМУ контр-адмирал О.Журавлёв. Митинг, традиционный поросенок командиру и экипажу учебного корабля, радость встречающих родных и близких. В этот же день – смена курсантов на борту корабля: дальше в поход идут курсанты ТОВВМУ имени С.О.Макарова, их маршрут лежит через моря Тихого и Индийского океанов в Севастополь.

Второй Арктический штурманский поход учебного корабля завершен. За 45 ходовых суток 10 часов в морях Северного Ледовитого и Тихого океанов пройдено 7146 миль. Подводя итоги, хочется отметить, что в течение двух месяцев на корабле штурманскую практику прошли 188 курсантов военно-морских учебных заведений, 117 нахимовцев Владивостокского филиала НВМУ и кадетов Кронштадтского морского кадетского корпуса.

Особенностями Арктического этапа были подготовка в походе курсантов штурманской специальности двух военно-морских учебных заведений – Военно-морского института ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» и ТОВВМУ имени С.О.Макарова. В походе штурманскую подготовку получили 56 выпускников 2020 г. Маршрут плавания проходил вдоль побережья Российской Федерации на акватории морей двух океанов – Северного Ледовитого и Тихого. Учебный корабль «Перекоп» прошел по Северному морскому пути, совершил заходы в главные базы и пункты базирования Северного и Тихоокеанского флотов, российские порты: Североморск, Архангельск, Тикси, Певек, Провиденция, Вилучинск, Корсаков, Владивосток. Задачи штурманского похода успешно выполнены, курсанты приобрели практические навыки решения навигационных задач кораблевождения и обеспечения навигационной безопасности плавания в стратегически важных районах Мирового океана, прежде всего в Арктике. Во время похода курсантами были освоены все способы кораблевождения, отработаны все виды плавания, предусмотренные программой учебной практики. Курсанты выпускного курса подготовлены к самостоятельному несению штурманской вахты на учебном корабле, к самостоятельному обслуживанию и эксплуатации морских средств навигации. Курсанты 3-го курса подготовлены к самостоятельному решению навигационных задач кораблевождения в различных условиях плавания. Они освоили самостоятельную эксплуатацию морских средств навигации, в том числе новых: малогабаритной инерциальной навигационной системы «Кама-НСВ», giroкурсоуказателя «ГКУ-5», магнитного компаса «КФ-1». Такой уровень подготовки к эксплуатации штурманской техники во время похода на учебных кораблях достигнут впервые. На качественно новый уровень поднята специальная подготовка курсантов по направлениям астронавигационной и гидрометеорологической подготовки, службы времени, подготовке к обеспечению навигационной безопасности якорной стоянки кораблей. Напряженная работа офицеров – штурманов в походе

дала высокий результат в подготовке курсантов в походе.

На Арктическом этапе штурманского похода учебного корабля «Перекоп» офицерами – преподавателями и курсантами на высоком организационном уровне были проведены мероприятия военно-патриотического воспитания и военно-профессионального ориентирования молодежи в портах заходов Североморске, Архангельске, Тикси, Певеке, Провидения, Вилучинске, Корсакове, Владивостоке. В них было организовано посещение корабля учащимися старших классов образовательных школ, показаны условия службы на корабле, в штурманских классах курсанты демонстрировали возможности учебного корабля по штурманской подготовке в походе. За последние двадцать лет в походах на учебных кораблях мероприятия военно-профессиональной ориентации в таком объеме для школьников проводились впервые.

В штурманском походе на этапе от Вилучинска до Владивостока принимали участие нахимовцы Владивостокского филиала Нахимовского военно-морского училища. 51 нахимовец получил хорошую морскую практику, навыки практического решения навигационных задач на корабле в море, выполнения гидрометеонаблюдения, несения ходовой и штурманской вахты. После похода многие нахимовцы планируют подать документы для поступления в военные учебные заведения.

Опыт проведения штурманской подготовки в Арктическом походе на учебном корабле «Перекоп» является положительным, и его целесообразно применять при планировании штурманских походов учебных кораблей.

Значительный вклад в подготовку курсантов внесен командиром похода капитаном 1 ранга О.Игнасюком и походным штабом. Командир похода лично вникал в организацию и проведение всех мероприятий штурманской подготовки: несение штурманских вахт, проведение всех видов специальной подготовки, регулярно заслушивал руководителей штурманской подготовки и офицеров-преподавателей по вопросам организации и качества штурманской подготовки курсантов, оказывал помощь в подго-

товке штурманских классов к обеспечению корабельной практики.

Арктический штурманский поход 2019 г. стал достойным вкладом в славную историю учебного корабля «Перекоп» и Военно-Морского Флота России.

См. фоторепортаж на развороте 2-й цветной вклейки:

- Участники штурманского похода в порте Певек

- Учебный корабль «Перекоп» на рейде

- Секстан – надежный навигационный прибор

- Курсант А.Наумов на занятиях

- Курсант Н.Шнипас на штурманской вахте

- Командующий подводными силами ТОФ контр-адмирал В.Дмитриев вручает традиционного поросенка командиру после Арктического перехода

- Штурманская смена курсантов ТОВВМУ имени С.О.Макарова (в центре руководители штурманской подготовки капитаны 1 ранга В.Ванькович, М.Сажаев и Ю.Ипатов)

- Курсанты и нахимовцы у камчатских подводников

- Заместитель командира соединения капитан 1 ранга А.Толстых руководит тренировкой корабельного боевого расчета

- Доклад вахтенного штурмана командиру похода капитану 1 ранга О.Игнасюку

- Курсанты Камчатского государственного технического университета знакомятся с учебным кораблем «Перекоп»

- Нахимовцы получают первые практические навыки решения навигационных задач

- Шлюпочные гонки – хорошая морская практика для курсантов

- Юнармейский отряд «Ориентир» п.Провидения на учебном корабле «Перекоп»

- На экскурсии в музейно-мемориальном комплексе «Победа» (г.Южно-Сахалинск)

**Капитан 1 ранга М.Сажаев,
старший штурман похода
19 сентября – 22 октября 2019 г.
Учебный корабль «Перекоп»,
Тикси – Певек – Провидения – Вилучинск – Корсаков – Владивосток**

АДАПТАЦИЯ ИНОСТРАННЫХ ВОЕННОСЛУЖАЩИХ В ВОЕННО- МОРСКОМ ИНСТИТУТЕ

В статье раскрываются особенности адаптации иностранных курсантов-первокурсников к образовательному процессу военного вуза. Статья адресована специалистам, работающим с иностранными военнослужащими в военных вузах МО РФ.

The article shows special aspects of adaptation of first-year foreign military students to educational process of a Military Institute. The article is intended for experts teaching foreign military personnel in military institutes of the Russian Federation Ministry of Defense.

Проблема адаптации российских и иностранных курсантов к образовательной среде военного вуза, их профессиональная подготовка занимают важное место в современных условиях, а также в исследованиях отечественных и зарубежных ученых. Вызвано это, в частности, тем, что Россия после долгого перерыва возвращается на рынок вооружений. Операция группировки Вооруженных Сил России в Сирии продемонстрировала высокую эффективность отечественного оружия и боевой техники, профессионализм наших воинов, на что неоднократно обращал внимание Президент РФ В.В.Путин [1]. Даже те страны, которые в закупке вооружений ориентировались на США и другие страны НАТО, постепенно начинают менять свои ориентиры. Но эксплуатировать оружие и технику должны хорошо подготовленные кадры. А значит, их надо готовить в тех странах, где покупается оружие. Поэтому в наших военных вузах постепенно увеличивается количество иностранных военнослужащих. Диапазон этих стран расширяется и постоянно обновляется. Военные вузы РФ в настоящий момент являются той материальной базой, которая позволяет иностранным военнослужащим получить хорошую военную специальность, чтобы затем успешно использовать сложнейшую военную технику и оружие российского производства.

Военное учебное заведение – это особый вид организации учебно-воспитательного процесса, предполагающий совмещение обучения, воспитания и военной службы, что накладывает отпечаток на процесс адаптации курсантов. С первых дней нахождения в военном вузе курсанты наряду с обучением обязаны выполнять профессиональные обязанности военной службы, что осложняет адаптационный период в условиях образовательной среды военного вуза по сравнению с вузом гражданским. Следует учитывать, что в качестве обучаемого выступает курсант-иностранец, получающий образование на русском языке [2].

Что же понимается под адаптацией? Определений много, мнений еще больше. Самое простое определение – это привыкание, приспособление. Адаптация личности в условиях военного вуза понимается как процесс активного освоения курсантом новой социальной среды, в которой он выступает не только объектом адаптации, но и ее субъектом, а воинский коллектив – не только адаптирующей, но и адаптируемой стороной.

Адаптация иностранных военнослужащих после их прибытия в вуз начинается со знакомства с социальной средой, в которой будущему офицеру предстоит учиться. Именно вузовская среда оказывает существенное влияние на процесс социальной адаптации иностранного курсанта. Она

представляет собой систему таких элементов, как вузовский микросоциум, группы курсантов, преподаватели, командирский состав, а также предметная среда (материально-техническая база и ресурсы). Рассмотреть все элементы в рамках одной статьи невозможно. Мы исходим из того, что адаптация курсантов – это не кратковременная компания, а довольно длительный процесс. Причем для одних иностранцев он проходит быстрее и с лучшим качеством, для других – более трудно и долго. Процесс адаптации имеет ряд периодов или этапов. Самый сложный и ответственный из них – первый (начальный) период. Поэтому на него мы обращаем более пристальное внимание. Именно в первый период адаптации в Военно-морском институте работа строится таким образом, чтобы иностранные военнослужащие не чувствовали себя иностранцами, а вуз стал для них вторым домом на весь период обучения. У нас нет различия в том, из каких стран прибыли курсанты. Но в процессе их обучения, в т. ч. и на стадии адаптации мы учитываем национальные и религиозные отличия и особенности менталитета. Это накладывает определенный отпечаток на более быстрое привыкание курсантов к воинской среде, своим сокурсникам, педагогам. Положительным аспектом адаптации нам представляется введение подготовительных курсов по русскому языку, спецкурса по стране пребывания и дальнейшее совместное обучение с российскими курсантами. Курсанты начинают понимать, где и как им предстоит учиться, получают первоначальные знания о государственном устройстве России, ее органах власти, истории страны, законах и т. д.

По мнению некоторых авторов, процесс адаптации иностранного курсанта к образовательному процессу военного вуза включает в себя психологическую, социально-психологическую, военно-профессиональную и организационную составляющие [4, с. 87]. Психологическая составляющая предполагает пере-

стройку мышления и речи курсанта применительно к условиям профессионального обучения. Перейти с одного языка на другой – далеко не простое дело, особенно, если военнослужащие имеют пробелы в образовании. Поэтому педагоги института, во-первых, стараются учесть, с кем они имеют дело. Во-вторых, понять, как они учились ранее, каковы методики их обучения, что ими воспринимается, а что – не очень и т. п. Это помогает курсантам из других стран быстрее пройти процесс привыкания к современной среде.

Социально-психологическая составляющая адаптации первокурсника включает в себя: изменение социальной роли, круга и содержания общения; корректировку потребностей и системы ценностей; возникновение потребности в самоутверждении в складывающемся коллективе класса; усвоение норм и традиций, сложившихся в вузе. Образовательное пространство военного вуза предъявляет повышенные требования к формированию внутренней позиции будущего офицера, иностранные курсанты в наибольшей степени нуждаются в педагогическом сопровождении и поддержке. Их эффективность во многом определяется пониманием преподавателями, командирами подразделений, руководством факультетов и рот и всеми, кто работает с иностранными курсантами-первокурсниками, факторов, оказывающих влияние на успешность адаптации, а также факторов, вызывающих у них затруднения в ходе адаптации к образовательному процессу военного вуза.

Первостепенной задачей нашего вуза при обучении иностранцев является оказание им помощи в безболезненном вхождении в новое для них социальное и образовательное пространство в иноязычной языковой среде. Обучение в военном вузе призвано сформировать первичную коммуникативную компетенцию в новой для них социокультурной среде.

Прибыв на учебу в Россию, иностранцы меняют свое социокультур-

ное окружение. У них нарушаются привычные коммуникативные связи с семьей, соотечественниками и друзьями. Начинается процесс приспособления к новым условиям внешней и внутренней среды. Нами, например, установлено, что иностранные курсанты более болезненно переживают несданные экзамены и неудовлетворительные оценки, чем россияне. Не у всех курсантов-иностранцев есть интерес к чужой стране. Поэтому многие из них довольно прохладно относятся к изучению отдельных тем такой дисциплины, как «История». Чтобы в ходе адаптации это явление не получило дальнейшего развития, наши педагоги стараются найти что-то общее, что было во взаимоотношениях наших стран на разных этапах истории. Это в разы повышает интерес к истории нашей страны. Курсанты гордятся сопричастностью своих стран к важнейшим событиям в мире, даже если степень их участия была незначительная.

Проведенный нами опрос показал, что в первую очередь у иностранных курсантов возникают трудности, связанные с изменением материально-бытовых и климатических условий. Это порядка 50 % отмеченных проблем. Другая кухня (меню), климат нередко влияют на развитие усталости, плохого настроения и раздражительности. Около 30 % респондентов испытывают языковые трудности по приезду для обучения в другую страну.

Что же необходимо делать, чтобы процесс адаптации наших гостей из-за границы прошел как можно скорее и с высокой эффективностью?

Мы считаем, что надо более активно приобщать иностранных курсантов к русским национально-культурным традициям, используя различные формы работы, в том числе совместное проведение праздников, посещение исторических мест, музеев. Необходимо формировать коммуникативные умения иностранных курсантов не только в рамках аудиторных занятий, но и при неформальном общении. Важно так-

же разрабатывать и внедрять новые технологии, способствующие ориентированному подходу к обучаемым той или иной национальной группы. На это обращено внимание в Постановлении Правительства РФ от 29.10.2015 г. № 1164 [2]. Необходим индивидуальный подход, учитывающий национальные и этнокультурные особенности курсантов. Обеспечение психологической готовности к учебной деятельности в условиях новой социально-культурной среды предполагает также адаптацию к новым формам организации учебного процесса, принятого в России.

Не секрет, что во многих странах приняты другие критерии оценки знаний. Курсанты, получающие пятибалльные отметки, испытывают затруднения в определении уровня собственных знаний. Некоторые курсанты, привыкшие к тестовой форме контроля знаний, часто с трудом воспринимают устные экзамены. Поэтому нельзя утверждать, что успешная адаптация иностранного военнослужащего на начальном этапе обучения зависит исключительно от его лингвистических способностей.

Другим, очень значимым моментом для развития коммуникативных навыков обучающихся, является моделирование таких ситуаций, в разрешении которых они сами выступают в роли субъектов этих ситуаций. Такими ситуациями могут быть занятия в форме экскурсий, концертов, конкурсов. Развитию коммуникативной активности иностранцев в большей степени способствует общение не только с носителями языка, но и с представителями других этнических групп. А преподаватели, офицеры и русскоговорящие курсанты являются для иностранцев образцом осваиваемой социальной среды, культуры того народа, на территории которого курсант проходит обучение.

Первокурсники в наибольшей степени нуждаются в педагогическом сопровождении и поддержке. Под педагогическим сопровождением понимается такая система взаимодействия субъектов образовательной

деятельности (преподавателей), которая направлена на создание условий для успешной адаптации иностранных курсантов-первокурсников к образовательному процессу вуза. [5, с. 117]. Здесь важно обеспечение единства процессов обучения, воспитания, развития и морально-психологической подготовки будущих военных специалистов. Эффективность работы зависит от соответствующих теоретических и прикладных разработок военной психологии и педагогики. И не только. На кафедре гуманитарных и социально-экономических дисциплин с целью адаптации курсантов-иностранцев разработан краткий конспект схем и терминов по дисциплинам кафедры, обобщен и подготовлен к изданию опыт работы с иностранными военнослужащими. Все это дает положительные результаты. В ходе адаптации наиболее ярко проявляются следующие особенности:

ревностное отношение курсантов друг к другу в оценке их успеваемости, особенно разных национальных групп;

отсутствие доверия, открытости, взаимопонимания среди иностранных военнослужащих;

низкий уровень владения русским языком, который ведет к стремлению с помощью противоправных методов получить более высокую оценку;

непонимание запрета использовать на занятиях мобильные телефоны и т. п.

Необходимо учитывать, что такие трудности в адаптации, как насыщенность программ и специфика требований военного вуза, условия проживания в казарме, недостаточный уровень коммуникативных способностей часто становятся причиной ухудшения состояния здоровья. Некоторые курсанты указывают на несоответствие объема и уровня зна-

ний, умений и навыков, полученных в школе, требованиям образовательного процесса в военном вузе (15 %). Ряд курсантов (7 %) испытывают значительные сложности в достижении взаимопонимания с курсантами различных национальных групп.

В завершение хотелось бы отметить, что если в ходе обучения и воспитания иностранных военнослужащих мы будем учитывать эти особенности адаптации в своей работе, то в дальнейшем получим не только хорошего специалиста, но и друга нашей страны.

**Капитан 1 ранга В.Кириллов,
капитан 2 ранга В.Лутченко**

ЛИТЕРАТУРА

1. Победа на берегах Евфрата // Красная звезда. 2017. 8 декабря.
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 29 октября 2015 г. № 1164 «Об оказании Министерством обороны Российской Федерации услуг по подготовке и обучению военных и военно-технических кадров иностранных государств» (Собрание законодательства Российской Федерации от 9 ноября 2015 г.).
3. Приказы Министра обороны Российской Федерации от 25 июля 2016 г. № 468 «О мерах по реализации в Вооруженных Силах Российской Федерации постановления Правительства Российской Федерации от 29 октября 2015 г.; № 1164 «Об оказании Министерством обороны Российской Федерации услуг по подготовке и обучению военных и военно-технических кадров иностранных государств».
4. Смирнова А.Н. Трудности подготовки иностранных курсантов к обучению в российском военном вузе и пути их преодоления Том II (Психолого-педагогические науки). // Ярославский педагогический вестник. 2014. № 4. С. 82–88.
5. Ткачев В.А. Сущность и содержание профессиональной подготовки иностранных военнослужащих в инженерных вузах МО РФ // Молодой ученый. 2014. № 4. С. 116–118.

Ключевые слова: адаптация; воинская среда; привыкание; факторы; иностранные военнослужащие; образование; курсант; личность; коллектив.

Key words: adaptation; military society; habitual; factors; foreign military personnel; education; military student; person; team.

СВЯЗЬ С ВОДОЛАЗАМИ

В статье рассматриваются вопросы организации связи с водолазами, история развития отечественных средств подводной связи и перспективное направление разработки и эксплуатации комплекса связи для применения в водолазных подразделениях ВМФ.

The article deals with the organization of communication with divers, describes the history of national means of underwater communication and perspective direction of development and using of communication complex for the Navy diving units.

5 мая – День водолаза. В этот день в 1882 г. по именному указу императора Александра III в Кронштадте была создана первая водолазная школа. За более чем 135-летнюю историю водолазного дела в России было создано огромное количество водолажных служб, относящихся к различным министерствам и ведомствам, но всегда оставалась задача их обеспечения качественной и надежной техникой, в том числе средствами связи.

С историей связи для Военно-Морского Флота и водолазами в частности связана история Службы связи Военно-Морского Флота. 1895 г. был ознаменован величайшим открытием человечества. Гений русского ученого А.С.Попова подарил миру радио. И именно русский военный флот стал его колыбелью. Радио быстро завоевало авторитет у командования флотом, были приняты энергичные меры по оснащению кораблей и береговых пунктов радиоаппаратурой. В ходе Русско-японской войны радиосвязь полностью утвердилась на флоте и стала важнейшим средством обеспечения управления силами в море.

6 декабря 1909 г. был подписан приказ по Морскому ведомству № 310 с объявлением «Положения о береговых наблюдательных постах Морского ведомства». Эта дата считается датой создания на флоте Службы связи. Для решения задач, стоявших перед отечественным флотом, требовалось обеспечение связи не только между боевыми кораблями, но и с водолазами. Одним из первых создателей устройства связи с водолазом является преподаватель Кронштадтской водолазной школы Е.В.Колбасьев,

в 1889 г. создавший телефонную станцию для связи водолаза, работающего под водой, с водолажным ботом. Несмотря на значительный инженерный прорыв для того времени, данная водолазная станция имела существенный недостаток: связь с водолазом осуществлялась с помощью телефонного провода, таким образом водолаз был значительно ограничен в перемещении под водой. Стоит, однако, отметить, что для решения отдельных задач данный тип связи (кабель-шланговая связь) используется до сих пор. Примерами тому служат отечественные водолазные станции ВТУС-1, ВТУС-70 [1], СВС-1ПМ, СВС-2П.

Вместе с тем не каждому водолазу удобно использование подобного типа связи (например, водолазам спецназначения и т.д.), поэтому отечественные ученые потратили немало времени и сил на разработку беспроводных средств связи для водолазов. Как известно, радиоволны крайне плохо распространяются в водной среде. Исключение составляют лишь волны сверхдлинноволнового диапазона (диапазон частот до 30 кГц), имеющие длину до нескольких километров. Размеры антенн для таких устройств могут достигать от нескольких сотен метров до километра. Кроме того, в таком диапазоне частот невозможно передать большой объем информации, поэтому данный диапазон используется только для передачи команд подводным лодкам, которые могут развернуть в подводном положении антенну длиной в километр.

И все-таки способ беспроводной связи с водолазом был найден: были созданы гидроакустические станции

связи, основанные на распространении звуковой волны. Звуковая волна очень слабо затухает в водной среде и может распространяться под водой на расстояние до нескольких километров. Именно на таком принципе общаются между собой, например, дельфины. В нашей стране были разработаны станции гидроакустической связи МГВ-5, МГВ-6, МГВ-13, которые долгое время служили отечественным подводным спецподразделениям для обеспечения связи.

Вместе с неоспоримыми достоинствами у гидроакустической связи имеется серьезный недостаток: звуковая волна способна распространяться только в однородной водной среде. При наличии препятствий на ее пути (будь то пузыри воздуха, водоросли, планктон, подводные рифы), а также при нахождении водолазов на разных глубинах (в разных слоях воды может быть различная температура, различные скорости течения слоев воды) ожидаемая дальность в несколько километров может сократиться до нескольких метров. Указанные причины влияют также на разборчивость речи, то есть водолазы могут не разбирать голоса друг друга. И наоборот, бывают случаи, когда необходимо обеспечить связь в несколько метров (например, для связи водолазов в группе), а звуковая волна распространится на километры и позволит обнаружить группу водолазов. По этим причинам появилась задача обеспечения водолазов качественной и стабильной связью, не зависящей от условий распространения сигнала. В конце 80-х начале 90-х гг. проводились опыты по разработке подобных устройств, однако тяжелые времена 90-х надолго затормозили развитие средств связи для водолазов. Кроме того, начали появляться зарубежные средства обеспечения беспроводной связи. Одним из примеров таких средств является станция гидроакустической связи SSB-2010 Aquacom американской компании Ocean Technology Systems, которая около 20 лет ис-

пользуется отечественными водолазными службами для решения стоящих перед ними задач (как гражданского, так и военного назначения).

В последние годы, учитывая мировую политическую ситуацию и санкционную политику ряда стран в отношении России, перед отечественной промышленностью встала задача создания принципиально новых технических устройств, по своим характеристикам не уступающих и даже превосходящих зарубежные. В том числе это относится к такому стратегически важному направлению, как освоение арктического шельфа. Кроме того, нигде не исчезли задачи обеспечения обороноспособности страны, в том числе и на ее морских рубежах, что выдвигает все новые требования к разрабатываемым устройствам для обеспечения силовых ведомств качественной отечественной аппаратурой.

Спрос в Вооруженных силах на принципиально новые изделия для выполнения стоящих перед ними задач и огромное желание быть полезными в выполнении важной миссии по защите России сподвигли специалистов компании «ХайТэк» вернуться к теме обеспечения беспроводной стабильной качественной связи для водолазов и разработать новейшее устройство подводной связи. Радиокомплекс подводной связи IVA S/W является уникальной отечественной разработкой в области организации передачи данных из-под воды на поверхность (в общем) и обеспечения связи водолазов между собой и с поверхностью (в частности). Помимо гидроакустической антенны, обеспечивающей связь путем распространения звуковой волны, комплекс включает в себя магнитную антенну, обеспечивающую связь за счет магнитного поля в ближней зоне антенны. Путем огромного числа расчетов и экспериментов инженерам компании удалось создать антенну, работающую в сверхдлинноволновом диапазоне (который способен распространяться в водной среде), имеющую эргономичную конструкцию

и приемлемые массогабаритные характеристики для использования водолазами. Уникальность данной антенны также заключается в том, что она обеспечивает связь водолазов с поверхностью через границу раздела сред (воздух/вода) без погружения составных частей в водную среду (что невозможно при использовании существующих гидроакустических станций), даже если в качестве границы раздела сред выступает ледовый покров, что является весьма актуальным при выполнении задач спецподразделениями в условиях крайнего севера или на водоеме, покрытом льдом. На применяемую антенну и сам способ связи получены патенты на изобретение [2, 3]. Помимо гидроакустической и магнитной антенн в состав комплекса также входят приемопередатчик, гарнитура связи, кнопка переключения режимов прием/передатчик, система крепления к водолазному снаряжению. Приемопередатчик и магнитная антенна выполнены в едином конструктивном исполнении. Гидроакустическая антенна подключается к комплексу отдельно в зависимости от его варианта использования (для надводного или подводного положений).

Конструкция комплекса позволяет оперативно и без особых усилий закрепить его на водолазном снаряжении (однобаллонном или двухбаллонном), стоящем на снабжении в силовых ведомствах России. При этом не создается трудностей для движения водолазов под водой. Гидроакустическая и магнитная антенны

работают одновременно, при необходимости возможно отключить одну из них в зависимости от выполняемых задач. Простота исполнения, минимальный набор органов управления, прочность и надежность комплекса и обеспечение качественной связи уже успели отметить и испытать водолазы спецподразделений Военно-Морского Флота и Федеральной службы войск национальной гвардии. Результаты экспонирования образцов комплекса на форуме «Армия-2019» и салоне «МВМС-2019» свидетельствуют об огромном интересе к разработке как со стороны общественных организаций («Офицеры России», Союз моряков-подводников Военно-

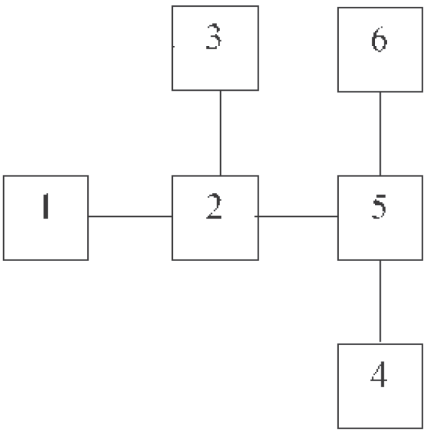


Рис. 1. Структурная схема радиокомплекса
Цифрами обозначены: 1 – магнитная антенна; 2 – приемопередатчик; 3 – гидроакустическая антенна; 4 – переключатель диапазонов работ; 5 – контроллер; 6 – гарнитура связи

Таблица 1
Тактико-технические характеристики радиокомплекса

Характеристика	Значение
Дальность связи с использованием гидроакустической антенны	До 500 м
Дальность связи с использованием магнитной антенны	До 20 м
Время работы	До 8 ч
Габаритные размеры	460 x 460 x 100 мм
Масса	4 кг

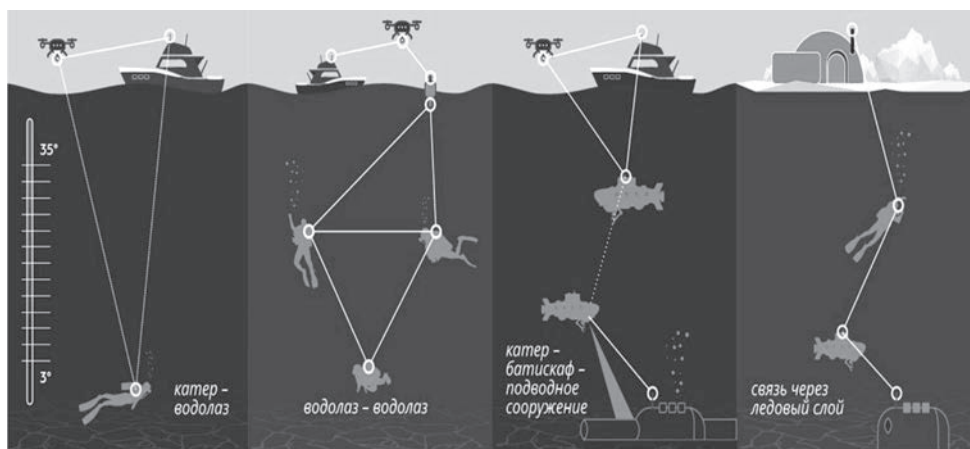


Рис. 2. Схема применения комплекса связи

Морского Флота), так и со стороны силовых ведомств. С данной разработкой лично ознакомились Министр обороны РФ, начальник Главного штаба ВМФ и начальник службы связи ВМФ, заместитель председателя Правительства Российской Федерации по вопросам оборонно-промышленного комплекса. Она была высоко оценена Главным командованием Военно-Морского Флота и Управлением начальника инженерных войск. Разработка вызывает интерес у производителей водолазного снаряжения, а также у зарубежных заказчиков.

Дальность голосовой связи комплекса при использовании гидроакустической антенны достигает 500 м. При использовании магнитной антенны – 20 м. Несмотря на такую, казалось бы, незначительную дальность связи, она способна перекрыть значительное количество решаемых задач. Большинство водолазных специалистов работают на небольших глубинах (12–20 м); при выполнении задач водолазами спецназначения достаточно обеспечить связь в группе на расстояниях до 5 м. Вместе с тем, путем оптимизации и примене-

ния новых комплектующих планируется повысить дальность действия магнитной антенны в разы.

Еще потребуется время для натурных работ и доработок, прежде чем готовые радиокомплексы подводной связи будут приняты в эксплуатацию. Но энтузиазм специалистов компании, разрабатывающей комплекс, вселяет уверенность в полном успехе в выбранном направлении и востребованности данного комплекса связи всеми флотскими подразделениями и предприятиями, а также другими силовыми структурами и заинтересованными ведомствами.

А.Кирсанов,
начальник отдела радиотехнических систем ООО «ХайТэк»

ЛИТЕРАТУРА

1. Стопцов Н.А., Бойцов В.И., Шелемин В.Н. Связь под водой: Справ. пособие. – Л.: Судостроение, 1990 г.
2. Патент на изобретение № 2705801 «Способ подводной связи».
3. Патент на изобретение № 2705513 «Приемопередающая антенна петлевого типа».

Ключевые слова: водолаз; кабель-шланговая связь; сверхдлинноволновый диапазон; станция гидроакустической связи; радиокомплекс подводной связи

Keywords: diver; cable-hose communication; superlongwave range; hydroacoustic communication station; underwater communication radio system

СОЗДАНИЕ ВНЭУ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ВМФ

В статье рассматриваются варианты воздухонезависимых энергетических установок (ВНЭУ) для неатомных подводных лодок (НАПЛ), типы электрохимических генераторов и система получения водорода риформингом дизельного топлива. Приведена информация по наработкам АО «ЦКБ МТ «Рубин» в этой области, описание процесса риформинга и полученные результаты. Приведена сводная таблица сравнения различных типов ВНЭУ.

This article discusses the versions of airindependent power plants for non-nuclear submarines, types of electrochemical generators and the system for producing hydrogen by reforming of diesel fuel. The information about the elaborations of CDB ME Rubin in this area, the description of the process of reforming and results are given. Summary table comparing different types of airindependent power plants is provided.

В настоящее время на мировом рынке морского оружия НАПЛ с ВНЭУ постепенно вытесняют классические ДЭПЛ. ВНЭУ позволяет существенно улучшить тактические свойства НАПЛ, и, в первую очередь, скрытность.

Современный подход разделяет все известные ВНЭУ на два типа [1, 2, 3, 4, 5, 6].

Тип 1. Тепловые машины, в которых химическая энергия топлива последовательно преобразовывается в тепловую, механическую, и только затем – в электроэнергию. К этому типу относятся дизельные двигатели, двигатели Стирлинга, паро- и газотурбинные установки. Генерация тепловой энергии в них осуществляется в замкнутом цикле с использованием искусственной газовой среды.

Тип 2. Установки с прямым преобразованием химической энергии топлива в электричество посредством электрохимических генераторов [6, 7, 8].

Промежуточные стадии преобразования энергии протекают с определенными потерями. Следовательно, прямое преобразование является наиболее эффективным процессом. В связи с этим рассмотрим подробнее установки, относящиеся к типу 2.

Для осуществления процесса получения электрической энергии окислитель и топливо раздельно подаются на два электрода топливного элемента (ТЭ), в результате чего из исходных

веществ получается конечный продукт и свободный электрон – носитель электрического заряда.

Для получения необходимых значений напряжения и тока ТЭ объединяются в батарею. Электрохимический генератор (ЭХГ) состоит из батарей ТЭ и обеспечивающих систем.

В зависимости от материала электролита все известные ТЭ делятся на 6 типов: щелочной (ЩТЭ, AFC), твердополимерный (ТПТЭ, PEMFC), твердополимерный с прямым окислением метанола (ТПТЭ-М, DMFC), фосфорноокислый (ФКТЭ, PAFC), расплавкарбонатный (РКТЭ, MCFC), твердооксидный (ТОТЭ, SOFC) (рис. 1) [6].

Анализ технических характеристик и состояния разработок в области топливных элементов показывает [8, 9], что наиболее эффективными для реализации в качестве ВНЭУ для НАПЛ являются два типа топливных элементов: щелочной топливный элемент (ЩТЭ) и твердополимерный топливный элемент (ТПТЭ), которые в качестве реагентов используют кислород и водород.

В Российской Федерации освоено производство блоков топливных элементов (БТЭ) на основе матрично-щелочных топливных элементов (МЩТЭ, разработчик ООО «ЗЭП») и на основе твердополимерных топливных элементов (ТПТЭ, разработчик ФГУП «Крыловский государственный научный центр») (рис. 2).

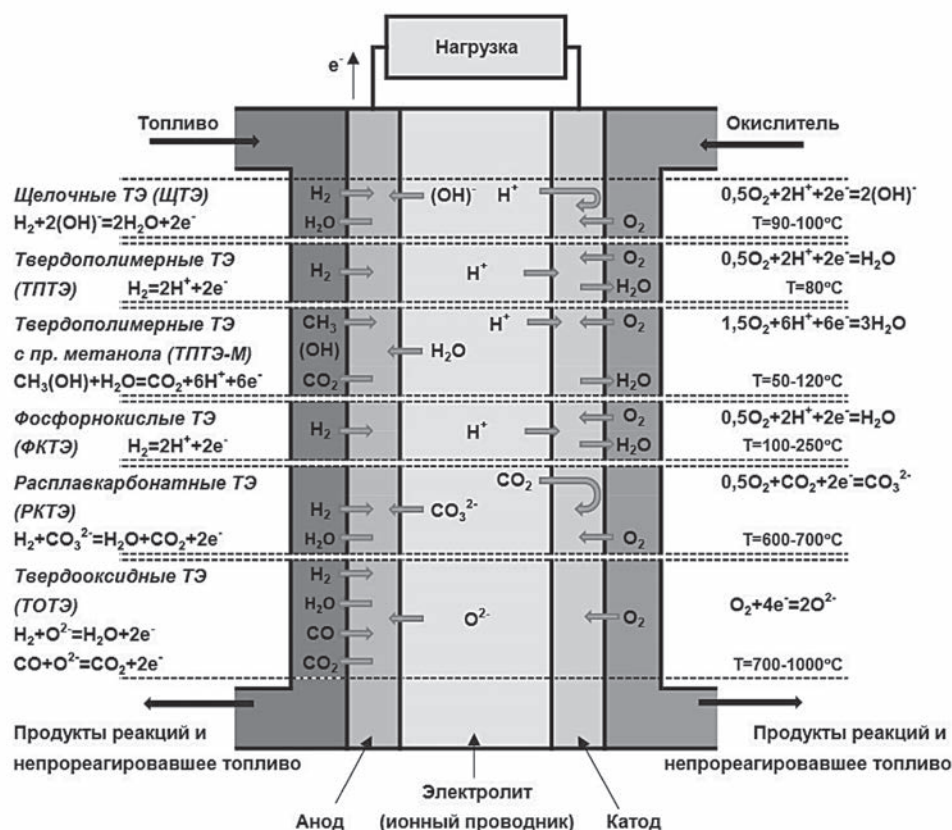


Рис. 1. Типы топливных элементов

В настоящее время разработчики всех типов ВНЭУ предусматривают хранение окислителя – кислорода в криогенном виде. При этом эффективная и безопасная система хранения, генерации и подачи водорода остается основным проблемным вопросом создания ВНЭУ на базе ЭХГ.

Рассмотрев зарубежный (HDL-Fuel Cell Systems GmbH, Siemens – Германия, DCNS – Франция) и отечественный (АО «ЦКБ МТ «Рубин», ЦКБ «Лазурит», ФГУП «Крыловский госу-

дарственный научный центр», ФГУП «РНЦ «Прикладная химия», РКК «Энергия») опыт в части систем хранения и получения водорода, можно сделать следующие выводы.

1. Хранение водорода в интерметаллидных сплавах (ИМС) ограничивается вспомогательными ЭУ с малыми значениями автономной работы.

2. Для средних и высоких значений автономности целесообразно рассматривать вопросы получения водорода на борту в объеме, необходимом для работы ЭХГ.

3. Наиболее эффективным способом получения водорода является конверсия углеводородного топлива.

В качестве сырья для формирования

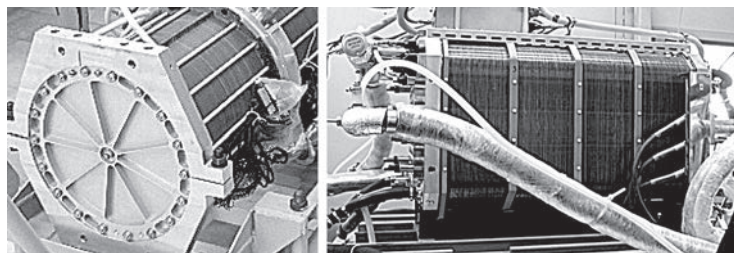


Рис. 2. Блоки ТЭ на базе МЩТЭ (слева) и ТПТЭ (справа).

принципиально может быть использован любой углеводород [10, 11, 12, 13, 14]. При этом применение дизельного топлива в процессе устраняет необходимость создания дополнительных корабельных топливных систем, и снимается вопрос создания специальной базовой инфраструктуры. Водород производится в необходимом для питания ЭХГ количестве, что обеспечивает высокую безопасность процесса получения энергии [6].

АО «ЦКБ МТ «Рубин» совместно с БГТУ «ВОЕНМЕХ» имени Д.Ф.Устинова и ФГУП «РНЦ «Прикладная химия» разработана двухэтапная технология, включающая стадию парциального окисления с получением водородсодержащего газа и стадию паровой конверсии оксида углерода с получением дополнительного водорода из воды и подготовки газа для использования в ЭХГ. По результатам работ оформлен ряд патентов на данный технологический процесс [15, 16, 17, 18].

Совмещение стадий подготовки сырья и газогенерации, предусмотренное в процессе, позволяет решить проблему очистки от серы, проводя процесс в газовой фазе, где сера полностью гидрируется до сероводорода, удаляемого поглотителем на стадии паровой конверсии СО, не отравляя катализатор.

Получаемый в процессе диоксид углерода отмывается от рабочего газа заборной водой, а реакционная вода ЭХГ возвращается в технологический процесс. Часть тепла, выделяющаяся на первых стадиях процесса, используется для газификации и подогрева кислорода и дизельного топлива на входе в ВТР, что позволяет уйти от повышенного сажеобразования.

В качестве способа хранения кислорода проектом предусмотрено применение криогенного хранения, традиционного для всех современных типов ВНЭУ.

Технологический процесс, реализованный в топливном процессоре, состоит из следующих стадий.

1. Неполное (парциальное) окисление эмульгированного водой ДТ кислородом в трубчатом пустотелом охлаждаемом высокотемпературном реакторе (ВТР) с получением газовой смеси, состоящей в основном из оксида углерода и водорода.

2. Закалка (охлаждение) смеси на выходе из ВТР впрыском в поток воды.

3. Очистка газа от сажи на каталитическом сажевом фильтре.

4. Двухступенчатая паровая конверсия СО:

в изотермическом реакторе на катализаторе среднетемпературной конверсии;

промежуточное охлаждение газовой смеси впрыском воды;

в адиабатическом конвертере на катализаторе низкотемпературной конверсии.

5. Охлаждение газовой смеси в теплообменнике-влажготделителе с возвратом сконденсированной воды в технологический цикл.

6. Отмывка СО₂ заборной водой в блоке предварительной очистки.

7. Осушка и глубокая очистка водорода от оставшихся примесей СО₂ и СО методом короткоциклового безнагревной адсорбции с выдачей продуктового водорода с чистотой 99,99 % в ЭХГ.

8. Возврат сбросного газа из КЦА на стадию паровой конверсии.

Выполненная оценка эффективности такой ВНЭУ на базе ЭХГ и установки получения водорода риформингом дизельного топлива в привязке к НАПЛ проекта «Амур-1650» показала, что можно добиться трехкратного увеличения времени непрерывного нахождения в подводном положении (запас хода однократного погружения увеличен с 650 до 2000 миль).

АО «ЦКБ МТ «Рубин» с 2008 г. проводит поэтапную отработку описанного технологического процесса и оборудования для его реализации как составной части энергетической установки (рис. 3).

На макетных образцах совместно с БГТУ «ВОЕНМЕХ» имени Д.Ф.Устинова и ФГУП «РНЦ «Прикладная химия» были определены основные схемно-конструктивные решения и прорабо-

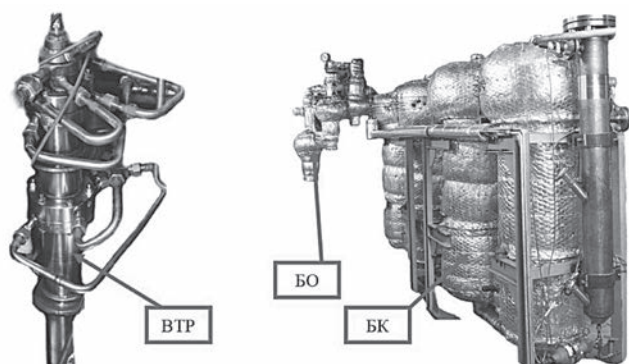


Рис. 3. Макетные образцы оборудования основного технологического процесса

тана компоновка оборудования в виде модульной конструкции.

Следующим этапом работ стало создание АО «ЦКБ МТ «Рубин» экспериментального образца установки. Большой вклад в данную работу внесли ФГУП «РНЦ «Прикладная химия» и АО «Концерн «НПО «Аврора». Отработка экспериментального образца топливного процессора (рис. 4) проведена на уникальном испытательном стенде, позволяющем тестировать образцы ВНЭУ с ЭХГ мощностью до 1000 кВт. Стенд оснащен современной системой регистрации параме-

тров и системой управления технологическим процессом.

В ходе отработки экспериментального образца топливного процессора подтверждены следующие преимущества представленной схемы.

1. Оптимальная нейтрализация соединений серы путем преобразования ее в сероводород (H_2S) на стадии высокотемпературного окисления с дальнейшим связыванием на низкотемпературной стадии.

2. Понижение сажеобразования за счет эмульгирования дизельного топлива водой с предварительным подогревом компонентов.

3. Сбалансированная схема удаления продуктов окисления за борт на всех глубинах погружения.

Результаты предварительных испытаний подтверждают правильность заложенных технических решений и перспективность выбранного направ-

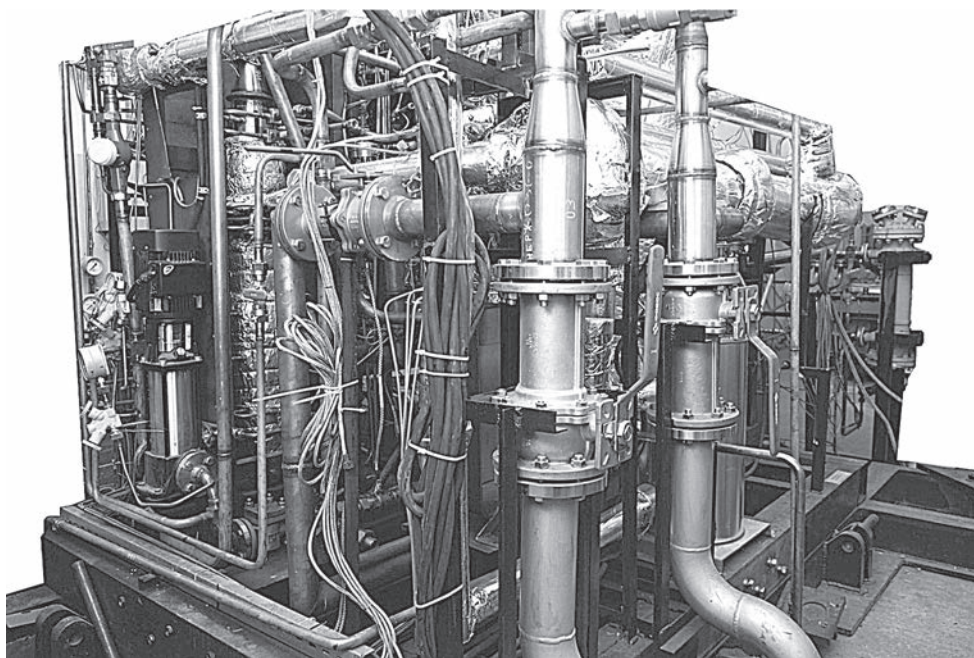


Рис. 4. Экспериментальный образец топливного процессора

Таблица 1.

Сравнительные характеристики различных ВНЭУ

Параметр	ЭУ с ЭХГ и РИФ	Турбина с замкнутым циклом	Двигатель Стирлинга	Дизель с замкнутым циклом
Мощность, кВт	до 830	200	75–150	100–1000
Удельная масса установки, кг/кВт	11,0	14,0	10,0	10,0
КПД, %	50–60	20	30–44	30
Рабочая температура, °С	300–400	500–700	750	400
Удельное потребление кислорода, кг/кВт*ч	0,6	1,1	1,0	0,75
Шум, вибрация (1 – минимальная, 4 – максимальная)	1	3	2	4

ления создания воздухомнезависимых энергетических установок.

Сравнительные характеристики различных ВНЭУ, приведенные в таблице 1, подтверждают преимущества выбранного типа энергетической установки.

**А.Арсентьев, Н.Прохоров,
С.Худяков, А.Янкевич**

**БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ
СПИСОК**

1. Дядик А.Н., Замиров В.В., Дядик В.А. Корабельные воздухомнезависимые энергетические установки. – СПб.: Судостроение, 2006.
2. Баданин В.А. Подводная лодка с единым двигателем. – СПб.: Гангут, 1998.
3. Яковлев Г.В., Гордеев П.А. Энергетические установки на замкнутом цикле для неатомных ПЛ и аппаратов. // Судостроение. 1995. № 4.
4. Чекалов Ю.Н. Тепловые энергетические установки на замкнутом цикле для неатомных ПЛ и аппаратов. // Судостроение. 1995. № 4.
5. Состояние и перспективы развития неядерных энергетических установок со специальными циклами работы. Материалы научно-технической конференции. // – СПб.: ВИСИ, 1996.
6. Соколов В.С. Атмосферонезависимые энергетические установки для подводных лодок. Водородные энергоустановки на основе электрохимических генераторов. – СПб.: ФГУП «ЦКБ МТ «Рубин», 2007.
7. Зимин В.И., Аваков В.Б. Подводные лодки XXI века – совершенные энергоустановки. // Военный парад. 1998. 5 (29). С. 26–29.

8. Справка о состоянии работ по ЭХГ в РФ. ОАО «Уральский электрохимический комбинат». – Новоуральск, 2010.

9. [Электронный ресурс]. URL: www.krylov-center.ru.

10. Письмак М.К. Производство водорода в нефтеперерабатывающей промышленности, – М.: Химия, 1976.

11. Артюхов И.М. Окислительная конверсия углеводородов, – Ленинград: Гостоптехиздат, 1961.

12. Справочник азотчика. 2 изд., переработанное, – М.: Химия, 1986.

13. Степанов А.В. Получение водорода и водородсодержащих газов. – Киев: Наукова думка, 1982.

14. Справочное руководство по катализаторам для производства аммиака и водорода под редакцией В.П.Семенова. – Л.: Химия, 1973.

15. Патент № 2381951 РФ Энергетическая установка подводной лодки / Прохоров Н.С., Соколов В.С., Ченцов М.С., Янкевич А.И. Патентообладатель ОАО «ЦКБ МТ «Рубин» – заявл. № 2008151297, 23.12.2008, опубл. 20.02.2010.

16. Патент № 2515326 РФ Способ конверсии дизельного топлива и конвертор для его осуществления / Трошиненко Г.А., Малков Ю.П., Степанов С.Г., Вильнит И.В., Арсентьев А.С. Янкевич А.И. Патентообладатель ОАО «ЦКБ МТ «Рубин» – заявл. № 2012142481, 04.10.2012, опубл. 13.03.2014.

17. Патент № 2571756 РФ Высокотемпературный реактор с мелкодисперсным распылом воды / Вильнит И.В., Фролов В.А., Арсентьев А.С. Янкевич А.И. Патентообладатель ОАО «ЦКБ МТ «Рубин» – заявл. № 2014140304, 06.10.2014, опубл. 25.11.2015.

18. Патент № 2580186 РФ Конвертор паровой конверсии СО с охлаждением / Фролов В.А., Янкевич А.И., Прохоров Н.С. Патентообладатель ОАО «ЦКБ МТ «Рубин» – заявл. № 2014141859, 16.10.2014, опубл. 14.03.2016.

Ключевые слова: ВНЭУ; ЭХГ; НАПЛ; водород; риформинг; АО «ЦКБ МТ «Рубин».
Keywords: *airindependent power plants; ECG; NNS; hydrogen; reforming; JSC CDB ME Rubin.*

МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СИЛ ФЛОТА В МОРСКОЙ ДЕСАНТНОЙ ОПЕРАЦИИ

В статье рассмотрены особенности материально-технического обеспечения сил флота в морской десантной операции. Описаны факторы, влияющие на особенности материально-технического обеспечения десантных сил флота. По мнению авторов статьи, в повседневной деятельности сил и флота важно целенаправленно совершенствовать и отрабатывать все вопросы по развертыванию структур МТО в пунктах рассредоточения базирования и соответственно готовить специалистов МТО флота для решения таких задач.

The article describes the features of the material and technical support of naval forces in an amphibious operation. The factors affecting the logistical support aspects of amphibious naval forces are described. According to the authors' opinion it's important to enhance and develop all points concerning the deployment of logistical points structures of dispersion basing and accordingly prepare logistical navy professionals to solve such problems in their daily activities.

В настоящее время подходы к дальнейшему развитию флота основываются на достигнутых результатах реформирования Военно-Морского Флота, учитываются реально существующие факторы и условия обеспечения и поддержания флота [1].

Одной из главных задач ВМФ в военное время является отражение, совместно с другими видами Вооруженных сил, всех видов агрессии против России или ее союзников по Организации договора о коллективной безопасности (ОДКБ), а также нанесение ущерба военно-экономическому потенциалу противника и поражение ударных группировок его ВМС с использованием, при необходимости, всех сил и средств ВМФ. Важным аспектом для выполнения такой задачи является морская десантная операция [2].

Высадка морского десанта – это достаточно сложный и важный процесс боевой деятельности сил флота. В настоящее время на вооружении в составе соединений десантных кораблей флотов имеются десантные корабли различных рангов. Основу

составляют большие десантные корабли 2 ранга проекта 775. Помимо них имеются десантные корабли на воздушной подушке проекта 1232.1 «Джейран» и проекта 1232.2 «Зубр». Эти корабли 3 ранга обладают большей скоростью до 55 уз, что позволяет оперативно перебрасывать морской десант в районы возникновения угроз и локальных конфликтов.

Важным этапом в морской десантной операции является материально-техническое обеспечение сил при подготовке к высадке десанта, а также после высадки десанта и захвата плацдарма на берегу.

На особенности материально-технического обеспечения десантных сил флота влияют следующие факторы:

- удаленность районов высадки;

- развертывание базы высадки на необорудованном побережье в районе высадки морского десанта;

- большой расход горючего, особенно на кораблях на воздушной подушке;

- доставка запасов материальных средств морем в условиях противодействия противника как на море, так и на берегу.

Необходимость проведения морских десантных операций обусловлена выполнением оперативно-стратегических задач флотов.

Военно-Морской Флот, как указано в морской доктрине, является главной составляющей и основой морского потенциала Российской Федерации.

При этом подчеркивается, что Военно-Морской Флот осуществляет сдерживание вероятного противника от применения военной силы или угрозы ее применения в отношении Российской Федерации, защищает военными методами суверенитет Российской Федерации, распространяющийся за пределами ее сухопутной территории на внутренние морские воды и территориальное море, суверенные права в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе, а также свободы открытого моря.

Вышеперечисленное означает необходимость применения сил флотов в морских десантных операциях в отрыве от основных баз, в проливных зонах, на островах с целью создания благоприятного режима для действия основных сил флотов. К примеру, в Советском Союзе десантные силы Балтийского флота решали задачу высадки морского десанта в проливной зоне Датских и Шведских островов с целью захвата плацдарма и создания благоприятного режима для выхода основных сил флота в Северное море из Балтийского моря и обратно. Для этого проводились учения по высадке десанта, оборудованию пунктов снабжения и пунктов маневренного базирования для материально-технического обеспечения сил в морской десантной операции [3].

Это требовало серьезной выучки от всех служб МТО береговой базы соединения десантных кораблей и служб МТО военно-морской базы (ВМБ). Для учения использовались как полигоны Балтийского флота, так и острова. К примеру, в то время

часто разворачивались базы высадки на о.Сааремаа (Эстонская ССР) и о.Рюген п.Засниц (ГДР). С развалом Советского Союза и военного блока Варшавского договора, куда входила и ГДР, практическая часть таких учений была забыта на многие годы.

На сегодняшний день десантные силы флотов РФ значительно сокращены, несмотря на то, что от системы развертывания угроз Российской Федерации никто не отказывается.

Поэтому выпускники отделения ВМФ как будущие специалисты МТО флотов должны в теоретическом плане четко представлять, как разворачивается система МТО в пунктах рассредоточенного базирования, знать, что такое база высадки морского десанта, какие она решает задачи.

В начале статьи мы указали, какие факторы влияют на особенности материально-технического обеспечения десантных сил флота. Исходя из этих факторов, главной задачей МТО является своевременное и полное восстановление сил флота после высадки морского десанта.

Чтобы выполнить эту задачу, структуры МТО ВМБ районов базирования сил флота должны в мирное время на учениях, практических занятиях, в повседневной деятельности по МТО сил флота отрабатывать вопросы выдвижения в пункты посадки подразделений МТО, их размещения на десантных кораблях, переход морем, высадки на необорудованное побережье и развертывание на побережье без высадки с запасами материальных средств, развертывание системы судоремонта, системы подачи горючего, обеспечения приготовления и подачи вооружения на корабли, развертывание системы медицинского обеспечения для оказания помощи раненым и подготовки их к эвакуации на кораблях в медицинские учреждения флота, развертывание пунктов питания и помывки личного состава. Все это требует навыков и выучки.

В настоящий момент переход кораблей и береговых частей организаций флота на организацию питания, банно-прачечного обслуживания, заправки техники, в том числе кораблей на условиях аутсорсинга для мирного времени, возможно, и имеет положительный момент, но для подготовки действий сил в боевых условиях имеет негативные последствия, так как гражданский персонал (в большей части женщины) воевать не будут, в море не пойдут, а немногочисленные специалисты МТО флотов, не имея практики в развертывании без высадки, в полном объеме не смогут организовать и выполнить задачи по материально-техническому обеспечению сил флота.

Считаем необходимым в современных условиях в боевой подготовке структур МТО кораблей и береговых частей флотов учитывать и анализировать положительные и отрицательные моменты в МТО сил флота и вносить коррективы в подготовку структур МТО ВМБ, районов базирования сил флота, подразделений МТО соединений и частей флотов. Особенно это относится к десантным силам флотов.

Специалисты МТО ВМФ также должны обладать теоретическими знаниями, умениями и владением навыками в области организации развертывания системы рассредоточенного базирования без высадки. Эти знания и умения они должны получать в ходе учебы в ВФ ВА МТО, а также при прохождении практик и стажировки на флотах. В связи с этим необходимо внести коррективы в подготовку специалистов МТО для ВМФ.

Учитывая важность и сложность проведения морских десантных операций, особенности материально-технического обеспечения сил при

подготовке и в ходе проведения десантной операции по восстановлению сил, важно в повседневной деятельности сил флота целенаправленно совершенствовать и отрабатывать все вопросы по развертыванию структур МТО в пунктах рассредоточения базирования и соответственно готовить специалистов МТО флота для решения таких задач.

Таким образом, одной из главных задач ВМФ, отраженных в основах государственной политики РФ в области военно-морской деятельности на период до 2025 г., является задача совершенствования организационно-штатной структуры и системы территориального базирования сил и средств Военно-Морского Флота, наращивание количества частей постоянной готовности, а также совершенствование оперативной и боевой подготовки, организации межвидового взаимодействия сил и средств. Эта задача в вопросах МТО сил флота должна выполняться в комплексе: подготовка специалистов МТО флота, совершенствование структур МТО флотов и организация повседневной боевой подготовки сил и средств МТО по выполнению задач в условиях боевых действий.

**А.Худяков,
С.Стулов**

ЛИТЕРАТУРА

1. «Морская доктрина Российской Федерации». Утверждена Президентом РФ В.В.Путиным от 26 июля 2015 г.
2. Указ Президента РФ от 20 июля 2017 г. № 237 «Об утверждении Основ государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года».
3. *Капитанец И.М.* Сильный флот – сильная Россия. – М.: Вече, 2006.

Ключевые слова: флот; материально-техническое обеспечения; десантная операция; военно-морской корабль; судно; военнослужащие.

Keywords: Navy; logistic support; landing operation; naval ship; ship; military personnel.

ИНОСТРАННАЯ ВОЕННО-МОРСКАЯ ХРОНИКА

США

Министр обороны США М.Эспер в апреле с.г. принял отставку и.о. министра ВМС страны Т.Модли в связи с конфликтной ситуацией, сложившейся вокруг вспышки коронавируса на авианосце «Теодор Рузвельт» и снятием с должности его командира капитана Б.Крозье. В качестве временно исполняющего обязанности министра ВМС назначен заместитель министра Армии Дж.Макферсон.

В боевой состав ВМС США в апреле с.г. включены атомные подводные лодки «Дэлавэр» (SSN 791), 18-я по счету и последняя в варианте Block III, а также «Вермонт» (SSN 792), 19-я в серии и первая в варианте Block IV – обе типа «Виргиния». В связи с эпидемией коронавируса традиционные торжественные мероприятия не проводились. Их перенесли на более позднее время.



ПЛА «Дэлавэр» типа «Виргиния»

На судовой верфи компании «Хантингтон Ингалс Индастриз» в г.Паскагуле (штат Миссисипи) 24 апреля с.г. Военно-морским силам США передан очередной, 69-й по счету эсминец УРО «Дельберт Д.Блэк» типа «Эрли Бёрк». Корабль вошел в состав флота с опозданием на несколько месяцев в связи с тем, что в период достройки и прохождения испытаний год назад в него врезалась самоходная баржа. Это повлекло проведение дополнительных работ. В настоящее время в Паскагуле на судовой верфи находятся

в постройке четыре эсминца данного типа: «Фрэнк Петерсон-младший», «Лина Сатклифф-Хигби» и «Тэд Стивенс».

На этой же судовой верфи в марте с.г. спущен на воду очередной, 12-й по счету десантный транспорт-док типа «Сан-Антонио», который получил наименование «Форт-Лодердейл». Длина корабля – 208 м, ширина – 32 м, водоизмещение – 24 900 т, скорость – 24 уз. Вооружение включает ЗРК «Си Спэрроу», два ЗРК RAM, две 30-мм АУ «Бушмастер», вертолет CH-53E «Си Стэльен», либо два CH-46E «Си Найт», либо конвертоплан MV-22 «Оспри». ДТД может принимать на борт 800 морских пехотинцев и 14 единиц бронетехники и десантных катеров.



ДТД «Форт-Лодердейл»

В Филиппинском море 18 июня во время выполнения планового учебного полета разбился истребитель F/A-18F «Супер Хорнет» из состава авиакрыла атомного авианосца



**Истребитель
F/A-18F «Супер Хорнет»**

«Теодор Рузвельт» ВМС США. Оба члена экипажа истребителя успешно катапультировались. В результате организованной поисково-спасательной операции их обнаружил вертолет MH-60S «Найт Хок» и, подняв с поверхности моря, доставил на авианосец. На борту АВМА «Теодор Рузвельт» оба спасенных летчика прошли медицинское обследование. В настоящее время проводится официальное расследование обстоятельств данного летного происшествия.

Венесуэла

В территориальных водах Венесуэлы недалеко от острова Ла-Тортуга 30 марта с.г. патрульный корабль «Наигуата» обнаружил стоявший без хода португальский круизный лайнер «Резолют». Он совершал переход по маршруту Буэнос-Айрес – Кюрасао без пассажиров и зашел в венесуэльские территориальные воды без соответствующего разрешения. Командир патрульного корабля приказал капитану лайнера следовать в порт Пуэрто-Морено на о.Маргарита для разбирательства. Однако тот отказался. Патрульный корабль произвел предупредительный выстрел и пытался таранить лайнер. Но, получив пробоину, вскоре затонул. Все 44 члена экипажа были спасены. Идет расследование.

Великобритания

В состав Королевских ВМС Великобритании в апреле с.г. принята многоцелевая атомная подводная лодка «Одейшес», четвертая типа «Эстьют». ПЛА прибыла в базу приписки Клайд (Шотландия) и приступила к прохождению курса подготовки. Водоизмещение ПЛА «Одейшес» составляет 7400 т, длина – 97 м, скорость подводного хода – 29 уз, рабочая глубина погружения – 300 м. Подводная лодка имеет шесть 533-мм ТА, в состав боекомплекта входят КРМБ «Томахок» в варианте TLAM (Tomahawk Land Attack Cruise Missiles) и ПКР «Гарпун», тяжелые торпеды «Спирфиш» и мины.

Всего в состав ВМС планируется принять семь ПЛА данного типа.



ПЛА типа «Эстьют»

Германия – Египет

На судовой верфи германской компании «Тиссен-Крупп Марине Системз» в Киле Военно-морским силам Египта передана третья из четырех заказанных подводных лодок проекта «Тип-209/400». ПЛ имеет водоизмещение 1586 т, длину – 61 м, скорость подводную – 22 уз, максимальную глубину погружения – 280 м. В состав вооружения входят восемь 533-мм ТА, ПКР «Гарпун», торпеды и мины.

ОВМС НАТО

В ходе учения 2-го постоянного оперативного соединения ОВМС НАТО в апреле с.г. в акватории Средиземного моря недалеко от о.Кефалония при выполнении полета исчез палубный вертолет CH-148 «Циклон» с канадского фрегата «Фредериктон». Была организована поисково-спасательная операция с участием кораблей и авиации Канады, Греции, Италии, Турции и США. 27 мая с.г. в 220 милях к востоку от о.Сицилия на глубине 3140 м разбившийся вертолет был обнаружен с помощью подводных телеуправляемых аппаратов. Найдены тела шестерых погибших членов экипажа. Идет расследование.

КНР

На борту первого китайского УДК проекта «Тип-075» на судовой верфи в Шанхае 11 апреля с.г. произошел пожар во внутренних помещениях в районе доковой камеры. Оперативно принятыми мерами возгорание было ликвидировано. Ранее планировалось ввести этот корабль в состав ВМС НОАК до конца текущего года. В связи с приостановкой работ на судовой верфи из-за эпидемии коронавируса и произошедшим пожаром сроки поставки УДК вероятнее всего будут перенесены на более поздний период.

На этой же судовой верфи 22 апреля спущен на воду второй УДК такого же типа. Мероприятие было приурочено к 71-й годовщине ВМС НОАК.



УДК «Тип-075» ВМС НОАК

Республика Корея

Новым, 34-м по счету главнокомандующим ВМС РК (Chief of Naval Operations) 10 апреля с.г. назначен адмирал Бу Сук-Йонг. На торжественной церемонии в присутствии министра обороны Чунг Кунг-Ду и других высокопоставленных официальных лиц, адмиралов и генералов адмирал Бу Сук-Йонг принял флаг ВМС РК от министра юстиции страны. Ранее адмирал Бу проходил службу на должностях командующего 2-м флотом, начальника военно-морской академии, заместителя председателя Объединенного комитета начальников штабов. Он является специалистом в области проведения морских совместных операций.

На судовой верфи компании «Хендэ Хэви Индастриз» в г.Ульсане 29 апре-

ля с.г. спущен на воду четвертый в серии из восьми фрегатов УРО типа «Дэгуг», получивший наименование «Донхэ». Его водоизмещение составляет 3200 т, длина – 122 м. В состав вооружения фрегата входят 16 УВП для ЗУР K-SAAM и противолодочных ракет «Хонсаньон», ПКР SSM-700K, два 324-мм ТТА, 127-мм АУ, 20-мм шестиствольный ЗАК «Фаланкс». Корабль оснащен ГАС с буксируемой антенной. Включение фрегата «Донхэ» в состав ВМС РК намечено на конец 2021 г.



Фрегаты «Донхэ» и «Сеул»

Япония

Эсминец УРО «Шимаказе» Морских сил самообороны Японии 30 марта с.г. в Восточно-Китайском море в 350 морских милях западнее о.Якушима столкнулся с китайским рыболовецким судном. В результате инцидента японский корабль получил пробоину более метра длиной в борту выше ватерлинии. Пострадавших нет. Эсминец и рыболовецкое судно после столкновения продолжили движение. Идет расследование навигационного происшествия.



Эсминец УРО «Шимаказе»

По материалам открытой печати

КРЫЛЬЯ НАД МОРЕМ

МОРСКИЕ ЛЕТЧИКИ – ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

В материале рассказывается о боевых действиях морских летчиков Ю.И.Чурилова и Л.И.Шулайкиной.

The article depicts the combat actions of naval aviators Yu.I.Churilov and L.I.Shulaykina.



ЧУРИЛОВ ЮРИЙ ИВАНОВИЧ

Родился 23 февраля 1949 г. в с.Сластенки Эртильского района Воронежской области. Русский. Полковник. Герой Советского Союза (17.02.1984).

В Советской Армии с апреля 1968 г. В компартии с 1973 г.

Учился в Воронежском радиотехническом институте, окончил экстерном Среднее военное авиационное училище при Харьковском высшем военном авиационном училище летчиков в 1970 г.

После обучения в училище служил на различных должностях в Вооруженных Силах СССР.

Командир 311-го отдельного корабельного авиационного полка ВВС Тихоокеанского флота (8.1983–1984).

Из наградного листа (1983): «В совершенстве овладел принципиально новым самолетом палубного базирования Як-38. Отлично подготовлен в простых и сложных видах маневра в составе пары с корабля и берега днем и ночью».

Совершил 326 посадок на тяжелый авианесущий крейсер «Минск».

С октября 1983 г. по февраль 1984 г. участвовал в переходе из Североморска во Владивосток авианосной группировки кораблей во главе с ТАКР «Минск». Во время похода освоил новую методику взлета самолетов-штурмовиков Як-38 с корабля.

К ноябрю 1983 г. Ю.И.Чурилов имел общий налет 1500 часов, из них ночью – 350 часов, на самолете Як-38 – 325 часов.

За достижение высоких показателей в овладении новой боевой техникой, мужество и героизм, проявленные при несении боевой службы, Указом Президиума Верховного Совета СССР подполковнику Ю.И.Чурилову присвоено звание Героя Советского Союза.

Служил в ВС СССР (РФ) на различных должностях. Военный летчик 1-го класса. С 1999 г. в запасе.

Начальник Липецкого аэроклуба (1999–2004). С 2004 г. – директор Государственного архива Липецкой области.

Награжден орденами Ленина (1984), «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени (1979), медалями. На Аллее Героев в пос.Панино Воронежской области установлен бюст Героя.



ШУЛАЙКИНА ЛИДИЯ ИВАНОВНА

Родилась 28 марта 1915 г. в г.Орехово-Зуево, ныне Московской обл. Русская. Старший лейтенант (26.11.1947). Герой Российской Федерации (01.10.1993). В ВМФ с 1942 г. Член компартии с 1944 г.

Окончила Московский индустриально-педагогический техникум имени Профинтерна (09.1930–06.1933), аэроклуб в г.Орехово-Зуево (1936–1937).

Работала инструктором-летчиком аэроклуба в г.Орехово-Зуево на общественных началах (1937–1939), затем – на постоянной работе (05–12.1939). Далее: пилот в Сухумском аэропорту главного управления Гражданского воздушного флота (12.1939–

05.1941), инструктор-летчик аэроклуба Свердловского района Москвы (05.1941–08.1942).

Продолжила службу в ВВС ВМФ. Летчик-инструктор 3-й школы пилотов первоначального обучения ВВС ВМФ (08.1942–03.1944).

С августа 1944 г. служила в ВВС Балтийского флота: в распоряжении Военного Совета (14–21.08.1944), летчик-дублер (08.1944–01.1945), летчик 1-й авиаэскадрильи (01.1945–11.1947) 7-го гвардейского штурмового авиаполка. Единственная женщина летчик-штурмовик в ВВС ВМФ.

В Великой Отечественной войне с августа 1944 г. Вылетала на штурмовку кораблей и транспортов противника, артиллерийских и минометных батарей. Освобождала от врага острова Моонзундского архипелага, участвовала в Восточно-Прусской наступательной операции (13.01–25.04.1945).

9 и 14 октября 1944 г. в составе группы самолетов Ил-2 совершила боевые вылеты на коммуникации противника у о.Эзель, полуострова Церель. По докладом командования, во время одного из вылетов после обнаружения вражеских кораблей и судов Л.И.Шулайкина смело пошла в атаку вместе с другими летчиками. Преодолев плотный зенитный огонь, штурмовики пикированием метко сбросили бомбы на цель. В результате бомбово-штурмовых ударов группой были выведены из строя транспорт врага водоизмещением 7000 т, два буксира и быстроходная десантная баржа.

1 ноября 1944 г. награждена орденом Красного Знамени. После награждения продолжала боевые вылеты. Уничтожала транспорты и корабли противника на переходах, в Данцигской бухте, в военно-морских базах и портах Пиллау, Свиномюнде, у островов Рюген, Борнхольм.

Из наградного листа (1945): «За время пребывания в полку произвела 30 успешных боевых вылетов... Лично потопила 1 транспорт, 1 самоходную десантную баржу, 1 шаланду, 1 сторожевой катер... При выполнении боевых заданий проявляет смелость, решительность и настойчивость».

После войны продолжала службу на той же должности. В распоряжении командующего ВВС (11–12.1947), старший летчик 2-й авиаэскадрильи 7-го ГШАП (12.1947–07.1948), летчик 81-й отдельной транспортной авиаэскадрильи (07.1948–09.1951) ВВС 4-го ВМФ.

С сентября 1951 г. – летчик 3-й авиаэскадрильи 65-го отдельного транспортного авиаполка Авиации ВМС (09.1951–11.1955). С ноября 1955 г. в запасе.

Работала в организациях Гражданского воздушного флота. Вела большую общественную работу, являлась заместителем председателя Президиума Совета ветеранов Балтийского флота.

За мужество и героизм, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг., Указом Президента Российской Федерации старшему лейтенанту Лидии Ивановне Шулайкиной присвоено звание Героя Российской Федерации.

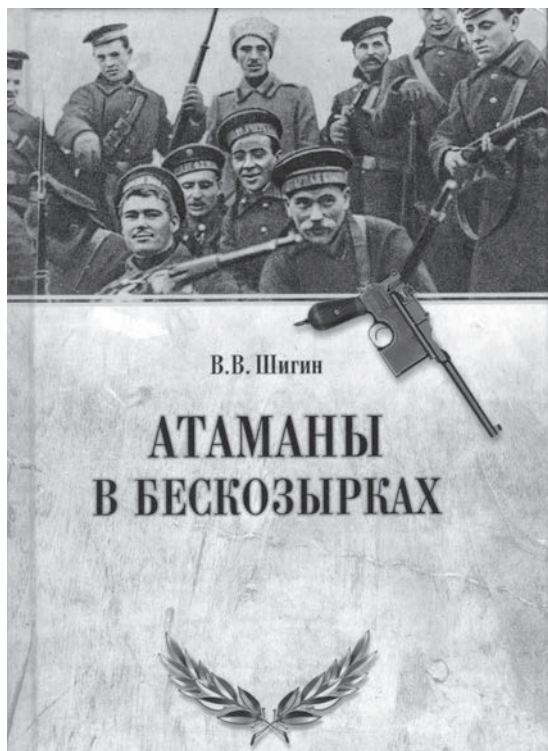
Умерла 15 июля 1995 г. Похоронена в Москве. Имя Л.И.Шулайкиной носит одна из улиц в г.Орехово-Зуево, на стене одного из зданий этой улицы установлена мемориальная доска. Награждена орденами Красного Знамени (1944, 1945), Отечественной войны I степени (1945, 1985), медалями.

***Материал подготовлен в филиале Центрального
архива Министерства обороны РФ
(Архив Военно-Морского Флота, г.Гатчина)
Е.Воробьевым***

Ключевые слова: морская авиация; морские летчики – Герои Советского Союза; Великая Отечественная война.

Key words: naval aviation; naval aviators – the Heroes of the Soviet Union; The Great Patriotic War.

МАТРОССКОЕ «ЯБЛОЧКО» НА ПОЛЯХ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ



В 2019 г. в московском издательстве «Вече» вышла в свет новая книга известного российского писателя-мариниста капитана 1 ранга Владимира Шигина «Атаманы в бескозырках», посвященная трагическим событиям Гражданской войны 1918–1920 гг. Автор рассматривает малоизученную страницу этой войны – участие в ней революционных матросов и матросов-анархистов. Собрав большое количество уникального документального материала, автору удалось рассказать о многих тайнах тех, уже далеких от нас событий.

В.Шигин пишет: «Кому из нас не знаком образ матроса революции? Широкоплечий красавец в бушлате, перепоясанном пулеметными лентами, с маузером на боку и в лихо сдвинутой на затылок бескозырке. Влияние матросов на все виды деятельности

в России в эпоху революции 1917 г., как и в последующей Гражданской войне, было поистине всеобъемлющим. Именно они явились локомотивом двух революций, именно они были в авангарде всех сражений Гражданской, дрались на море и на суше, карали врагов в застенках ВЧК, анархизировали и бесчинствовали, а в конце концов не убоялись замахнуться в Кронштадтском мятеже на всем им обязанную большевистскую власть. Романтический ореол и равенство, презрение к смерти и склонность к анархии, верность идеалам свободы и готовность за них умереть, все это, разумеется, вызывало искреннее восхищение этими санкюлотами русской революции у одних и столь же жгучую ненависть у других. Но равнодушных не было...»

Первая часть книги – «Вся власть Советам!» посвящена деятельности первых матросских отрядов, отправляемых в конце 1917 – начале 1918 годов для установления Советской власти в регионах России и подавления контрреволюционных мятежей. В первый период Гражданской войны т.н. «эшелоны» – матросские отряды – являлись основной опорой большевиков. Подробно рассмотрен вопрос участия революционных матросов в изъятии хлеба и доставке его в промышленные города. Отдельная глава книги посвящена причинам ликвидации матросских отрядов.

Вторая часть книги подробно описывает деятельность матросов в боях за Петроград, Мурманск и Архангельск, в боевых действиях на Восточном фронте. Впервые автор раскрыл тайны трагической гибели 1-го Кронштадтского полка. Много нового узнают читатели о боевых действиях Волжской флотилии и ее десантных отрядов в 1918–1920 гг.

Третья часть книги посвящена участию матросов в боевых действиях на юге России и на Северном Кавказе. Подробно рассмотрены события в Одессе в конце 1917 – начале 1920 годов, история знаменитого похода таманской армии, ос-

нову которой составляли матросы Черноморского флота (т.н. «Железного потока»), участием матросов в боях против Деникина и Врангеля в составе соединений Красной армии.

Четвертая часть книги В.Шигина – «Анархия – мать порядка!» посвящена матросскому «красному террору», развязанному в 1918 г., матросам-анархистам и матросам-террористам. Впервые автор подробно раскрыл тему участия матросов-левых эсеров в покушениях на В.И.Ленина и участия матросов в махновском движении, описал участие матросов в различных бандформированиях Гражданской войны.

Несмотря на раскол флота, гибель кораблей в Новороссийске и поражения матросской антибольшевистской оппозиции, в начавшейся широкомасштабной Гражданской войне роль революционных матросов была очень высокой. Связано это было как с общим укреплением Советской власти, так и с потребностью во флоте как в военной силе. Матросы продолжали играть авангардную роль как в проявлениях героизма в боевых действиях, так и в «левых» процессах, сопровождавших ход Гражданской войны. Стремление матросов к крайним радикальным мерам на начальном этапе войны особенно ярко выразилось в принятии ими политики красного террора. Изначально террор начал широко распространяться на Восточном фронте – первом фронте Гражданской войны, возникшем на Средней Волге и имевшем во многом «пароходный» характер. Там противостоящие стороны были склонны использовать террористические методы для прекращения колебаний и измен в создаваемых воинских частях, а также среди местного населения, что было обусловлено как общей неясностью политической обстановки, так и Волгой как единой транспортной артерией. Основные методы красного террора разрабатывались Л.Д.Троцким, Ф.Ф.Раскольниковым и другими местными военными руководителями во многом именно в связи с действиями Волжской флотилии. Затем они были подхвачены Центром и распространились уже на всю Россию в начале сентября 1918 г. Поводом к этому стали покушение на В.И.Ленина и другие громкие террористические акты лета 1918 г., в которых всегда присутствовало определенное матросское участие. При этом наибольшими жертвами и наибольшей длительностью красный террор отличался именно в Петрограде и в Кронштадте. Однако там матросы оказались в числе первых, кто стал ощущать вред этой политики и начал ей противодействовать.

Конец 1918 г. характеризовался большим всплеском «левых» настроений на флоте. Это было вызвано окончанием Первой мировой войны из-за революции в Германии, начавшимся там матросским восстанием и надеждами «братвы» на давно ожидавшуюся мировую революцию. Практическим проявлением «левачества» на флоте в этот период было шапкозакидательство при проведении военных операций. Так, полным провалом закончилась в конце декабря 1918 г. попытка с помощью действий балтийских кораблей подтолкнуть революцию в Эстонии. Во многом последствием этой самостоятельности стали ликвидация в начале 1918 г. Центробалта, который сохранялся в силу революционных заслуг балтийцев, установление на флоте жесткого «однопартийного режима», повышение дисциплины, роли ЧК, и, как следствие этого, новый всплеск подозрительности к военным специалистам, несмотря на их большую роль в условиях ведения боевых действий. Данные процессы на флоте находились также в русле обострения общей военно-политической обстановки в стране весной 1919 г., вызванного наступлением белых армий и превращением страны в «единый военный лагерь».

Этот этап, сопровождаемый разочарованиями матросов в мировой революции, привел их к новому разочарованию политикой большевиков. На флоте, как отражение общей обстановки, вновь оживились левоэсеровские оппозиционные настроения. Только теперь они отражали негативное отношение к Гражданской войне, лозунги «Довольно братской крови!», «зеленые» (дезертирские) настроения, особенно распространенные тогда на Северо-Западе страны. При этом подозрения в изменах военных специалистов теперь стали идти больше «сверху»

от власти, стремившейся переложить на них ответственность за военные неудачи и общие трудности. Среди матросов же военспецы, наоборот, стали находить определенное сочувствие. Результатом таких настроений в связи с приближением белых к Петрограду стало известное восстание в форте Красная Горка в июне 1919 г. Восстание имело четкую левую основу. При этом восставшие наивно рассчитывали на помощь и равноправные отношения с английским флотом и белыми. Однако последние слишком хорошо помнили матросские самосуды над офицерами и действенной помощи восставшим не оказали. Поэтому восстание в Красной Горке быстро потерпело поражение. Последствиями этого поражения стало усиление настроения матросов о невозможности «третьего пути», запись в партию большевиков и героизм в боевых действиях.

Большую роль в первой половине 1919 г. продолжал играть матросский фактор и на Украине. Здесь освобождение от германской оккупации приняло характер «украинской Октябрьской революции», в которой матросы в «Восточном освободительном потоке», направленном к приморским городам, играли авангардную роль, во многом подобную их роли в 1917 г. в Петрограде. При этом матросы делились на Украине на две части: «северных», двигавшихся прежде всего с частями П.Е.Дыбенко и матросскими бронепоездами, и «южных», находившихся в многочисленных повстанческих отрядах. При этом левизна «северных» выражалась в основном в стремлении укрепить «Октябрь 1917 года» методами «диктатуры пролетариата» (ЧК, комбедами, карательными отрядами), а «южных» – продвинуть «украинский Октябрь» анархическими методами. Левый экстремизм обеих частей особенно выражался в непримиримости к «классовому врагу», что проявлялось в многочисленных необоснованных расстрелах офицеров, представителей буржуазии и прочих «бывших».

В феврале 1919 г. «северные» и «южные» матросы слились воедино в 1-й Заднепровской дивизии под командованием матроса П.Е.Дыбенко (с комбригами Н.И.Махно и Н.А.Григорьевым). Успешные действия дивизии по освобождению юга Украины сопровождались образованием левых оппозиционных в Москве политических режимов, известных как «дыбенковщина» (в Крыму), махновщина (в Екатеринославской губернии) и григорьевщина (в Херсонской губернии). Причинами возникновения этих «республик» стали анархическая обстановка, вызванная многократной сменой власти в Северном Причерноморье и известные леводиктаторские методы руководства Москвы (в том числе и ее представителя матроса П.Е.Дыбенко). Левизна первого режима нанесла большой вред отвлечением крупных сил с решающего участка деникинского фронта в стратегическую ловушку Крыма с утопической попыткой создать там отдельное социалистическое государство. Махновский и григорьевский режимы, как известно, вылились в открытые выступления против центральной власти, что привело к прорыву белых армий на Украину. В ходе этих выступлений матросская масса пережила очередной раскол, но в то же время породила подлинно демократические элементы в Гражданской войне. Особенно это проявилось в крупном выступлении в мае 1919 г. флотского полуэкипажа в Николаеве, лозунги которого во многом предвосхищали лозунги Кронштадтского восстания 1921 г. Немало матросов вобрало в себя махновское движение, продолжившее свое существование в условиях деникинской оккупации.

В ходе разгрома деникинских войск и выхода Красной армии в Причерноморье в начале 1920 г. вновь возросло значение флотского фактора. Опять начался процесс создания красных морских сил, в котором ведущую роль играли прибывающие балтийские моряки и военные специалисты. Именно они занимали командные и комендорские должности по всему побережью и на немногочисленных судах. Однако влияние так называемых «таврических матросов», имевших даже свои партизанские флотилии, и махновцев возросло. В связи с этим возросла партизанщина и левая подозрительность к военспецам в их симпатиях к Врангелю. Это способствовало разобщенности действий, дилетантству, ряду военно-морских неудач, в частности, необоснованной сдаче Мариуполя.

На протяжении Гражданской войны очевидно постепенное сознательное уменьшение роли революционных матросов в происходящих событиях. Если на первом этапе Гражданской войны Советская власть не могла обойтись без матросских отрядов, которые отражали германские войска, сражались с внутренней контрреволюцией, устанавливали Советскую власть на местах и занимались поставками продовольствия, то по мере стабилизации власти большевики все больше и больше отстранялись от «братвы». В свою очередь, матросы, возмущенные Брестским миром с Германией и авторитарностью большевиков, массово переходили под знамена левых эсеров и анархистов, участвовали в антисоветских мятежах и терактах, массово покидали советскую территорию, находя себе прибежище на юге России. Еще одним клином, вбитым между матросами и большевиками, стало уничтожение Черноморского флота в Новороссийске. В ответ большевики начали расформировывать самостоятельные матросские отряды, разгоняя их совсем или же подчиняя Красной армии. Одновременно была начата компания по сворачиванию флотской демократии: расформировывались судовые комитеты, был введен институт комиссаров-назначенцев, предпринимались попытки усиления большевизации матросской массы. Матросским лидерам приходилось делать выбор, на чьей они стороне. Одни, такие как П.Е.Дыбенко, практически порывали со своими товарищами и окончательно переходили в лагерь большевиков. Другие, такие как А.Г.Железняков, пытались отстоять свои принципы и канули в водовороте войны, третьи ушли в махновцы или вообще в бандиты.

При этом на всем протяжении Гражданской войны матросы продолжали играть большую роль в боевых действиях Красной армии на севере и северо-западе, на востоке и юге страны, терпя поражения и одерживая победы, устраивая бузу и совершая подвиги.

Вместе с тем, со стороны Советской власти в течение всей Гражданской войны возрастало недоверие и подозрительность к матросам за их дерзкую левизну и сепаратизм. Именно на этой почве и произошло фактически преднамеренное уничтожение Морской экспедиционной дивизии, ядро которой составляли собранные со всех флотов и флотилий политически закаленные матросы – ветераны революционных 1917–1918 гг. Именно поэтому на завершающем этапе Гражданской войны красный флот так и не сыграл серьезной роли в освобождении белого Крыма.

После разгрома врангелевских войск и объявления бывшего союзника Н.И.Махно врагом Советской власти общими «козлами отпущения» властей и матросов с махновскими симпатиями (во главе с анархистами А.В.Мокроусовым и И.Д.Папаниным) стали оставшиеся в Крыму офицеры. Их массовые расстрелы стали одной из самых крупных трагедий в истории России.

...Гражданская война закончилась. Но противоречия между большевиками и революционными матросами не только не исчезли, а наоборот, обострились. Фактически к 1921 г. «братва» осталась единственной организованной силой в Советской России, способной заставить большевиков считаться с собой. Учитывая преданность матросов идеалам революции, их стремление к левому демократизму, принципиальное отрицание любого диктата, было очевидно, что решающая схватка между большевиками и матросами Революции за власть неизбежна. При этом, учитывая матросскую нетерпимость и их склонность к кардинальному решению политических вопросов, было очевидно, что эта схватка произойдет очень быстро. И ждать долго не пришлось. В феврале 1921 г. грянул знаменитый Кронштадтский мятеж...

Уверен, что новая книга В.Шигина «Атаманы в бескозырьках» позволит читателям по-новому взглянуть на участие матросов в Гражданской войне, глубже понять весь ужас происходившего, узнать много нового, а порой и просто сенсационного.

**Главный редактор журнала «Морской Сборник»,
капитан 1 ранга В.Остапенко**

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Адамович Олег Романович – капитан 1 ранга, кандидат военных наук, доцент, доцент кафедры навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия». Автор 27 научных публикаций.
e-mail: adamovich@pochta.ru

Арсентьев Александр Сергеевич – кандидат технических наук, главный конструктор АО «ЦКБ МТ «Рубин».
e-mail: neptun@ckb-rubin.ru

Жаднова Татьяна Ивановна – собственный корреспондент журнала «Морской Сборник» по Каспийской флотилии.
Тел.: (495) 693-08-16

Кириллов Виктор Васильевич – капитан 1 ранга, доктор политических наук, профессор, профессор кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин Военно-морского института ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия».
e-mail: pro1956@rambler.ru

Кирсанов Алексей Андреевич – начальник отдела радиотехнических систем Департамента разработки ООО «ХайТэк».
e-mail: a.kirsanov@iva-tech.ru

Козлов Владимир Владимирович – главный художник журнала «Морской Сборник», действительный член Русского географического общества.
e-mail: vovchan@mail.ru

Куроедов Юрий Георгиевич – собственный корреспондент журнала «Морской Сборник» по Балтийскому флоту. Член Союза журналистов России.
e-mail: mc1848-bf@yandex.ru

Литковец Николай Михайлович – собственный корреспондент журнала «Морской Сборник» по Тихоокеанскому флоту.
e-mail: litkovets.56@mail.ru

Лутченко Василий Иванович – капитан 2 ранга, доцент кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин Военно-морского института ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия».
e-mail: vasilyypk55@mail.ru

Масягин Владимир Павлович – контр-адмирал, доктор педагогических наук, профессор кафедры военно-политической работы ФГКВУ ВО «Военный университет» МО РФ.
e-mail: masyagin@mail.ru

Минько Андрей Юрьевич – капитан 1 ранга, кандидат педагогических наук, старший преподаватель кафедры (оперативно-тактической подготовки (видов и родов войск ВС) Военного университета МО РФ.
Тел.: (495) 693-08-16

Мухитов Эдуард Инесович – подполковник, кандидат военных наук, начальник бюро изобретательства и рационализации БФ.
e-mail: mukh70@yandex.ru

Никулин Юрий Владимирович – собственный корреспондент журнала «Морской Сборник» по Ленинградской военно-морской базе.
e-mail: yura.nikulin.1848@mail.ru

Петрович Сергей Николаевич – собственный корреспондент журнала «Морской Сборник» по Черноморскому флоту. Член Союза журналистов России.
e-mail: petrovichsn@mail.ru

Прохоров Николай Сергеевич – кандидат технических наук, начальник лаборатории ФГУП «РНЦ «Прикладная химия».
e-mail: neptun@ckb-rubin.ru

Сажаев Михаил Иванович – капитан 1 ранга, начальник кафедры кораблевождения ТОВВМУ имени С.О.Макарова.
Тел.: (423) 241-21-48

Стулов Сергей Владимирович – майор, кандидат экономических наук, докторант очной штатной докторантуры Вольского военного института материального обеспечения Военной академии материально-технического обеспечения.
e-mail: sergei-stulov007@mail.ru

Сылка Константин Анатольевич – капитан 1 ранга, начальник службы ВОСО Тихоокеанского флота.
Тел.: 8 (495) 693-08-16

Худяков Александр Юрьевич – доцент, преподаватель Вольского военного института материального обеспечения Военной академии МТО имени генерала армии А.В.Хрулёва,
Тел.: 8 987 328 29 71

Худяков Сергей Станиславович – первый заместитель главного конструктора АО «ЦКБ МТ «Рубин».
e-mail: neptun@ckb-rubin.ru

Чертов Виктор Владимирович – полковник, начальник отдела НИИ (военной истории) Военной академии Генерального штаба ВС РФ.
Тел. (499) 147-45-65

Яковлев Александр Петрович – собственный корреспондент журнала «Морской Сборник» по Северному флоту.
e-mail: gr-el-as@mail.ru

Янкевич Александр Иванович – главный конструктор АО «ЦКБ МТ «Рубин».
e-mail: neptun@ckb-rubin.ru

УЧЕНИЕ СПАСАТЕЛЕЙ СФ ПО ОКАЗАНИЮ ПОМОЩИ АВАРИЙНОМУ КОРАБЛЮ

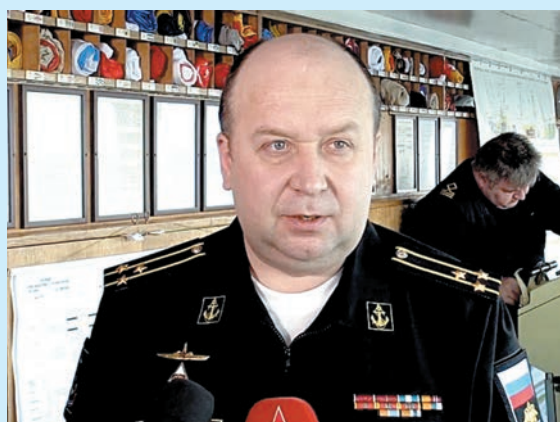


Фото А.Яковлева и пресс-службы СФ

ПРАЗДНОВАНИЕ 75-ЛЕТИЯ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

ВЛАДИВОСТОК



КАЛИНИНГРАД



МОСКВА



СЕВАСТОПОЛЬ



Фото И.Гилязутдинова, С.Петровича, пресс-служб БФ и Президента РФ

100 ЛЕТ ГИДРОГРАФИЧЕСКОЙ СЛУЖБЕ КФЛ

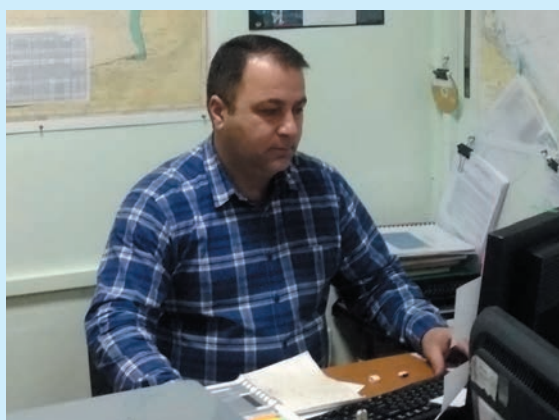
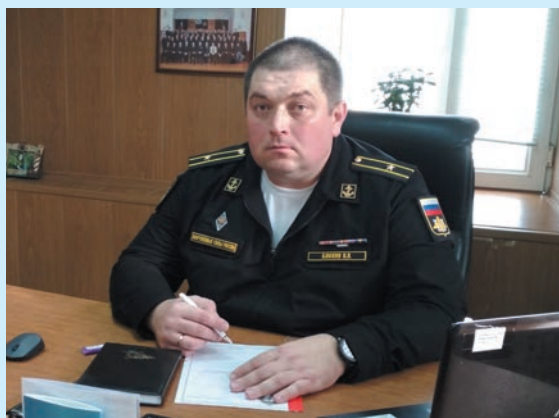


Фото из архива ГС КФЛ

ВСТРЕЧА КОРВЕТОВ «СОВЕРШЕННЫЙ» И «ГРОМКИЙ» ТОФ



Фото Н.Литковца

АРКТИЧЕСКИЙ ПОХОД УК «ПЕРЕКОП»





Фото М. Сажаева

СЛУЖБА ВОСО ТОФ

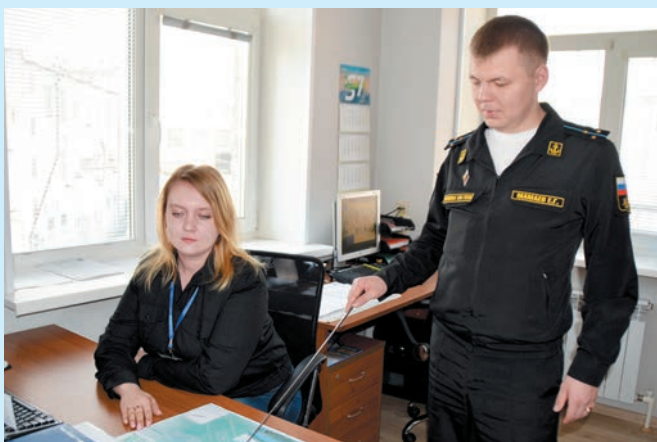
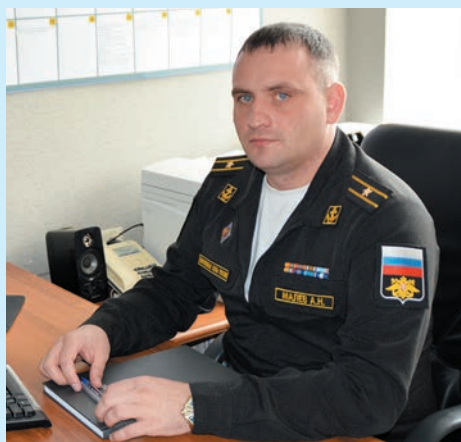
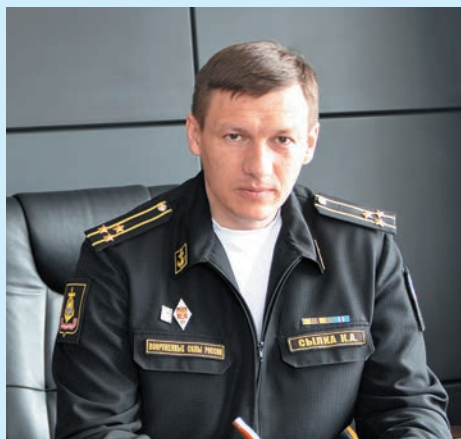


Фото Н.Литковца

115 ЛЕТ ЦУСИМСКОМУ СРАЖЕНИЮ





Морской Сборник. 2020. № 8. 1–96 Подписной индекс «Агентство «Роспечать» – 70549, «Объединенный каталог
Пресса России» – 43988, Интернет-каталоги агентств: www.press.rospr.ru www.akc.ru www.pressa-rr.ru

Картина художника С. Панина
«Морское Чесменское сражение
1770 года»