

Журнал Военно-Морского Флота

МОРСКОЙ СБОРНИК



4.2010

ISSN 0134-9236

Издается с марта 1848 г.

20 лет гвардейскому ракетному крейсеру «Варяг»



• Командир ГРКР "Варяг" гвардии капитан 1 ранга Э.Москаленко.

• Гвардейский крейсер «Варяг» в походе.

• Фото на память с Президентом Д.Медведевым.

• Губернатор Приморского края С.Дарькин вручает памятные подарки экипажу крейсера.

Фотоподборку из архива экипажа составил Н.Литковец



МОРСКОЙ СБОРНИК

ЖУРНАЛ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Апрель 2010 г.

4 (1957)

Издается с марта 1848 г.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

ОСТАПЕНКО В.В., капитан 1 ранга, Главный редактор редакции журнала "Морской сборник".

ЛЯШОК В.Ф., контр-адмирал, начальник Организационно-планового управления Главного штаба ВМФ.

БОРИСОВ Н.К., вице-адмирал, начальник кораблестроения, вооружения и эксплуатации вооружения — заместитель Главнокомандующего ВМФ по вооружению.

ВАСИЛЬЕВ В.В., капитан 1 ранга, начальник 8-го отдела Главного штаба ВМФ.

ДОВЖЕНКО В.Н., контр-адмирал, профессор, кандидат военных наук, ВСОК ВМФ.

ЖИЛИНОВ В.И., контр-адмирал, начальник связи ВМФ — заместитель начальника Главного штаба ВМФ по связи.

КАРИХ В.Е., капитан 1 ранга, начальник Службы противолодочной борьбы ВМФ.

КОВАЛЕВ С.А., капитан 1 ранга, первый заместитель Главного редактора редакции журнала "Морской сборник".

КОЗЛОВ С.В., контр-адмирал, кандидат политических наук, начальник Управления навигации и океанографии МО РФ.

КОЗЬМЕНКО С.Ю., профессор, доктор экономических наук.

КУКЛЕВ Н.В., генерал-майор авиации, начальник Морской авиации ВМФ.

КУЗЬМИН С.В., вице-адмирал, начальник Управления боевой подготовки ВМФ.

МАРЧЕНКО И.Е., капитан 1 ранга, заместитель Главного редактора редакции журнала "Морской сборник".

МОНАКОВ М.С., капитан 1 ранга, кандидат исторических наук, научно-исследовательская группа ВМФ.

ПОЛЯНСКИЙ И.Л., контр-адмирал, кандидат военных наук, начальник Организационно-мобилизационного управления ГШ ВМФ.

РИМШАЕВСКИЙ А.А., вице-адмирал, доктор педагогических наук, начальник ВУНЦ "Академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова".

СИДОРЕНКО Л.Г., контр-адмирал, профессор, кандидат военных наук, председатель Морского научного комитета.

ТЫНЯНКИН И.И., вице-адмирал, кандидат технических наук. Почетный член Российской академии естественных наук.

ШЕТЕЛОВ А.В., капитан 1 ранга, Главный штурман ВМФ.

ШИГИН В.В., капитан 1 ранга, редактор по отделу литературы, искусства, критики и библиографии редакции журнала "Морской сборник".

ШТУКАТУРОВ А.Г., контр-адмирал, начальник Разведывательного управления Главного штаба ВМФ.

Учредитель —

Министерство обороны Российской Федерации

Журнал «Морской сборник» входит в перечень изданий, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией (ВАК) для научных публикаций.

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

Адрес редакции:
Москва, ул. Спартаковская, 2.

Для переписки:
105175, Москва, К-175,
«Морской сборник».

E-mail:
ms1848@yandex.ru
Телефон: (499)263-33-24.
Свидетельство о регистрации №01982 от 30.12.1992 г.

Сдано в набор 18.04.
Подписано к печати 19.04.
Формат бумаги 70x108/16.
Бумага офсетная.
Усл. печ. л. 8,4 + вклейка 1/4 печ. л.
Усл. кр. - отт. 14,88.
Уч. - изд. л. 10,9.
Заказ № 4.
Тираж 9460 экз.
Офсетная печать.
В розницу цена свободная.

Отпечатано в типографии ОАО «ИД «Красная звезда»:
123007, Москва,
Хорошевское шоссе, 38.
т. (495) 941-21-20.

«Морской сборник», 2010

СОДЕРЖАНИЕ / CONTENTS

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ 3
THE OFFICIAL SECTION

ВРЕМЯ И ФЛОТ/TIME AND FLEET

В.Монаков. Сергей Георгиевич Горшков. Страницы биографии: война. К 100-летию со дня рождения С.Г.Горшкова..... 15
M.MONAKOV. Sergei Georgiyevich Gorshkov. Pages of Biography: War, Towards S.G.Gorshkov's Centenary

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ/MARCHES AND FLIGHTS

И.Пахомов. 3-я дивизия подводных лодок Северного флота в «холодной войне» на море (1969 — 1981 гг.)..... 32
I.PAKHOMOV. The 3rd Submarine Division of the Northern Fleet in Time of the Cold War at Sea (1969-1981)

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА/ISSUES OF THEORY

В.Агафонов. Роль и место СМО АСУ в управлении силами флота при подготовке и ведении боевых действий на море..... 38
V.AGAFONOV. The Role and Place of Automatic Control Systems' Special Mathematical Support in the Naval Forces Management during Preparation and Conduct of Combat Action at Sea

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ/ON FOREIGN FLEETS

А.Смоловский. Тихоокеанский флот — оперативная обстановка и угрозы..... 42
A.SMOLOVSKY. The Pacific Ocean Fleet — Operative Situation and Threats

В.Кулинченко. Морские разбойники наглеют!..... 49
V.KULINCHENKO. Sea Raiders Become More and More Insolent

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ/PAGES OF HISTORY

В.Иолтуховский. Борьба с минной опасностью на Северном флоте в 1941—1945 гг..... 54
V.IOLTUKHOVSKY. Fighting the Mine Danger at the Northern Fleet in 1941-1945 Years

А.Чернышев. Сражение со стихией..... 66
A.Chernushev. The Struggle Against the Element

КРЫЛЬЯ НАД МОРЕМ/WINGS ABOVE SEA

Е.Воробьев. Морские летчики — Герои Российской Федерации..... 77
Ye.VOROVYOV. Naval Aviators - Heroes of the Russian Federation

КАЮТ-КОМПАНИЯ МАРИНИСТОВ/ PAINTERS OF THE SEASCAPES' MESS

В.Стефановский. Рассказы старого механика..... 80
V.STEFANOVSKY. The Old Mechanic's Stories

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ/CRITICS AND BIBLIOGRAPHY

В.Шигин. Сквозь льды и годы..... 92
V.SHIGIN. Through Ice and Years

В.Шигин. Его величество авианосец..... —
V.SHIGIN. His Majesty Aircraft Carrier

В.Шигин. О морской славе России..... 93
V.SHIGIN. On Naval Glory of Russia

В.Шигин. Сборник о конференции по воспитанию патриотизма..... 94
V.SHIGIN. The Conference Collection on Patriotism Inculcation

ГОСТЬ ЖУРНАЛА/THE MAGAZINE'S GUEST

С.Петрович. Девятый комендант..... 95
S.PETROVICH. The Ninth Commandant

На первой странице: «К походу готовы!»
At the first page: «Prepared for the March!»

ПРАВИЛА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ И ОФОРМЛЕНИЯ СТАТЕЙ

Тематика статей, представляемых диссертантом для публикации в журнале, должна соответствовать одной из отраслей наук (согласно действующей номенклатуре специальности научных работников), по которым журнал включен в «Перечень ведущих рецензируемых научных изданий и журналов, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней кандидата и доктора наук».

Рукописи представляются в электронном виде (на компакт-диске или дискете 3,5 в формате *.doc) и в машинописном варианте, отпечатанном на одной стороне листа формата А4, с подписью автора. По электронной почте статьи принимаются только по предварительной договоренности с редакцией. Сканированные тексты не принимаются.

К рукописи прилагаются сведения об авторе на русском и английском языках (фамилия, имя, отчество полностью; полное название организации - место работы автора в именительном падеже, страна и полный почтовый адрес; должность и подразделение организации; ученая степень и ученое звание (если имеются); адрес электронной почты; телефоны для контактов; корреспондентский почтовый адрес).

Требования к оформлению статей:

статья должна быть объемом: для соискателей ученой степени кандидата наук - не более 10 с., доктора наук - 12 с. (из расчета 2000-2200 знаков с пробелами на странице);

параметры страницы: слева - 2,5; сверху и снизу - 2; справа - 1,2; шрифт - Times New Roman; кегль 14 пт; межстрочный интервал - множитель 1,3; отступ абзаца - 1,2; выравнивание - по ширине; опция - перенос слов;

название статьи приводится на русском и английском языках; обязательными элементами после заглавия статьи должны быть аннотация (не более 15 строк) и список ключевых слов / шрифт - Times New Roman; кегль - 12 пт; отступ абзаца - 1,2; межстрочный интервал - одинарный; выравнивание - по ширине / на русском и английском языках;

обязательно указывается шифр ВАК (согласно действующей номенклатуре специальностей научных работников), опционально - код УДК и / или ГРНТИ;

при наборе текста между инициалами и фамилиями, а также годом и буквой «г.» обязательно ставятся неразделимый пробел «Ctrl + Shift + пробел»;

исходные таблицы, схемы, графики (пронумерованные и озаглавленные) представляются в отдельном файле в формате программы, в которой они были созданы;

ссылки на источники цитат и иной информации оформляются в тексте в порядке упоминания, в квадратных скобках с указанием страниц; в конце статьи приводится и расшифровывается список указанной в ссылках литературы, оформленный по ГОСТ Р 7.0.5.-2008 «Библиографическая ссылка. Общие требования и правила составления»;

текстовые примечания, если они предусматриваются, делаются в виде обычных сносок на каждой странице.

В конце рукописи автор собственноручно подтверждает свое согласие, в случае опубликования, на размещение статьи в Интернете (в системе Российского индекса научного цитирования на платформе Научной электронной библиотеки и /или/ на сайте издания) и/или заключает с издательством соответствующий договор.

Ответственность за подбор и достоверность приведенных фактов, цитат, статистических и социологических данных, фамилий и инициалов, прочих сведений несут авторы.

Поступившие рукописи в обязательном порядке проходят рецензирование. Статьи, получившие положительные рецензии, выносятся на рассмотрение редакционной коллегии.

Статьи к публикации выбираются по конкурсу в соответствии с основной темой каждого номера и в порядке поступления. Преимущественное право при определении очередности публикации имеют статьи по основной проблематике журнала (боевая подготовка; военное строительство; строительство Вооруженных Сил; военные аспекты безопасности государства; общие основы военной науки; тактика общая; основы оперативного искусства; военное обучение и воспитание; военная педагогика и психология; управление повседневной деятельностью войск; оборонно-промышленный комплекс; военная экономика и тыл; военная система управления и связи; системный анализ; моделирование боевых действий; компьютерные технологии в военном деле, наука, культура и образование, педагогика) и статьи лиц с учеными степенями.

Издательство по возможности информирует авторов о причинах, которые не позволили принять решение о публикации представленных рукописей.

Плата с авторов за публикацию рукописей не взимается.

К СВЕДЕНИЮ АВТОРОВ

Аннотация

В аннотации приводятся сведения, которые дополнительно к заглавию и подзаголовочным данным характеризуют тему, проблему, предмет содержания статьи, цель выполненной работы и ее результаты, отмечается их новизна.

Приводится на русском и английском языках.

Ключевые слова

Ключевые слова в условиях современной информации считаются обязательными и помещаются за аннотацией отдельной строкой на русском и английском языках.

Ключевые слова или словосочетания отделяются друг от друга точкой с запятой.

Ключевыми являются слова или словосочетания из текста статьи, которые несут в нем существенную смысловую нагрузку с точки зрения информационного поиска.

Поскольку процесс выделения ключевых слов имеет целью адекватно передать смысловое содержание во всех его аспектах, индексирование должно основываться не только на терминах, но и на идеях и понятиях, содержащихся в статье. Процесс выбора ключевых слов должен осуществляться автором по всему тексту с охватом всех основных смысловых аспектов ее содержания.

В качестве ключевых слов могут выступать также многословные (двухсловные, трехсловные) словосочетания, например, существительные с определением и служебными словами. Эти группы слов обычно представляют собой устойчивые словосочетания или единое смысловое целое для данного контекста. Использование бинарных терминов, состоящих из определения и определяемого элемента, помогает конкретизировать мысль.

Редакция принимает к рассмотрению рукописи (распечатанный экземпляр и на электронном носителе) объемом не более одного авторского листа, набранного в Word 95, 97, 2000-2007 через два интервала с постраничными сносками и концевыми ссылками на использованные источники. Ответственность за достоверность информации, точность цифр и цитат, а также за то, что в материалах нет данных, не подлежащих открытой публикации, несут авторы.

В соответствии с действующим законодательством редакция имеет право не вступать с авторами в переписку, о результатах рецензирования не сообщать, рукописи не возвращать. Позиция редакции не обязательно совпадает с точкой зрения авторов. При перепечатке материалов ссылка на журнал «Морской сборник» обязательна.

Присланные в редакцию материалы и электронные носители авторам не возвращаются.

За справками о присланных в редакцию материалах обращаться по тел.: (499) 263-33-24.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

ИЗ УКАЗОВ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О награждении государственными наградами Российской Федерации военнослужащих Российской Федерации

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

ОРДЕНОМ МУЖЕСТВА

младшего сержанта ДЕРЮШЕВА Сергея Михайловича
сержанта ИСАКОВА Михаила Владимировича
старшего матроса КАМБИЕВА Аскера Ахмедовича
матроса КАРИМОВА Рашита Мавлетжановича
матроса КУЗНЕЦОВА Ивана Васильевича (посмертно)
производственного мастера 31 арсенала Военно-Морского Флота
ЛАЗАРЕВУ Галину Алексеевну
матроса ЛЬВОВА Сергея Юрьевича
старшего мичмана ПАНКОВА Владислава Николаевича (посмертно)
матроса ЧУГУНОВА Артура Викторовича

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Д. МЕДВЕДЕВ

Москва, Кремль,
20 ноября 2009 г. № 1315

О награждении государственными наградами Российской Федерации военнослужащих и гражданского персонала Вооруженных Сил Рос- сийской Федерации

ЗА ЗАСЛУГИ В УКРЕПЛЕНИИ ОБОРОНОСПОСОБНОСТИ СТРАНЫ И ВЫСО-
КИЕ ЛИЧНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ В СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НАГРАДИТЬ:

ОРДЕНОМ «ЗА ВОЕННЫЕ ЗАСЛУГИ»

подполковника КОВАЛЕВА Олега Николаевича

ОРДЕНОМ ПОЧЕТА

капитана 1 ранга КОКОРКО Валерия Витальевича

МЕДАЛЬЮ ОРДЕНА «ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ» II СТЕПЕНИ

капитана 3 ранга БЕЗОЛЮКА Алексея Петровича
капитана 1 ранга КАРДАИЛЬСКОГО Андрея Ивановича
капитана ТОКАРЧУКА Виктора Анатольевича
подполковника юстиции ХАЧАТУРЯНА Арсена Хачатуровича

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Д. МЕДВЕДЕВ

Москва, Кремль,
25 января 2010 г. № 102

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

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

ОРДЕНОМ «ЗА ВОЕННЫЕ ЗАСЛУГИ»

капитана 2 ранга ЛИСЕНКОВА Алексея Ивановича
капитана 2 ранга ФИСЮРЕНКО Владимира Александровича

МЕДАЛЬЮ УШАКОВА

старшего лейтенанта медицинской службы
НИКОНОВА Романа Владимировича

**ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Д. МЕДВЕДЕВ**

**Москва, Кремль,
14 февраля 2010 г. № 204**

НАЗНАЧЕНИЯ

ПРИКАЗОМ МИНИСТРА ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ГРУППА
АДМИРАЛОВ, ГЕНЕРАЛОВ И СТАРШИХ ОФИЦЕРОВ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПОЛУЧИЛА НАЗНАЧЕНИЯ НА ДОЛЖНОСТИ:

вице-адмирал **КРАВЧУК В.П.**

- заместителем командующего Балтийским флотом

контр-адмирал **МЕНЯЕЛО А.Н.**

- первым заместителем начальника связи Вооруженных Сил
Российской Федерации

№ 1496 от 26 декабря 2009 г.

полковник **КИСЕЛЕВ В.А.**

- начальником морской авиации Тихоокеанского флота

капитан 1 ранга **КУЛИТЬ В.Ф.**

- начальником штаба — первым заместителем командующего Кольской
флотилией разнородных сил Северного флота

№ 1445 от 17 декабря 2009 г.

генерал-майор **НЕЧАЕВ А.В.**

- начальником Береговых войск Балтийского флота

№ 1435 от 14 декабря 2009 г.

капитан 1 ранга **ВОРОБЬЕВ В.М.**

- начальником штаба — первым заместителем командующего
Беломорской ВМБ Северного флота

капитан 1 ранга **ГОЛУБЕВ О.В.**

- заместителем командующего Кольской флотилией разнородных сил
Северного флота

№ 1421 от 11 декабря 2009 г.

контр-адмирал **РЕБЕНОК Ю.С.**

- начальником ВСОК ВМФ

капитан 1 ранга **ТОМКОВИЧ А.А.**

- начальником разведки флота — заместителем начальника штаба СФ по разведке

№ 1276 от 11 ноября 2009 г.

контр-адмирал **ФАРКОВ С.А.**

- начальником штаба — первым заместителем командующего Балтийским флотом.

№ 1178 от 22 декабря 2009 г.

ВЕСТИ С ФЛОТОВ

СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ

Почетный кубок губернатора Мурманской области теперь будут вручать отличившимся подразделениям всех воинских формирований, дислоцированных на Кольском полуострове.

Соответствующее постановление подписал глава региона Дмитрий Дмитриенко. Целью такого поощрения является совершенствование боевого мастерства и повышения престижа военной службы. Награда будет вручаться победителям состязаний среди частей Северного флота, Пограничного управления ФСБ России по Мурманской области, Кольского соединения военно-космической обороны, Ленинградского военного округа, областного военного комиссариата. Обладателями почетного кубка могут стать и особо отличившиеся экипажи подводных лодок, надводных кораблей, морской авиации, пограничные заставы и другие воинские подразделения.

Большой противолодочный корабль Северного флота «Адмирал Чабаненко», которым командует капитан 1 ранга А.Долгов, продолжает выполнять задачи по обеспечению безопасности морского судоходства у побережья Сомали. Североморцы уже обеспечили проводку свыше 60 судов общим тоннажем около трех миллионов тонн. В борьбе с современным пиратством в этом регионе участвуют и корабли стран НАТО.

Экипаж отрабатывает элементы боевой подготовки со стрельбами из корабельных комплексов, проводит учения по ПВО, РХБЗ, борьбе за живучесть. Большое внимание уделяется отработке приемов борьбы с пиратами.

Благодаря частым встречам с подозрительными плавсредствами, курсирующими в районе без опознавательных знаков, досмотровая группа «Адмирала Чабаненко» приобрела большой опыт. Североморцы пристальное внимание обращают на плавсредства, вызывающие подозрения о причастности их к пиратской деятельности. Такие суда досматриваются обязательно.

У экипажа выполнение серьезных и сложных задач перемежается с активным отдыхом, спортивными состязаниями, турнирами, чемпионатами, купанием в бассейне.

Нужный ход кораблю в условиях жаркого климата обеспечивает личный состав электромеханической боевой части, которой командует капитан 3 ранга С.Ивонинский, хорошо справляются со своими задачами помощник командира корабля капитан 3 ранга А.Езеев, командир минно-торпедной бо-

евой части капитан 3 ранга В.Ефремов, инженер группы воздушной и надводной обстановки капитан-лейтенант Е.Шапков.

На Северном флоте с морского полигона в Баренцевом море с борта ракетного крейсера «Тула» 4 марта был осуществлен успешный пуск стратегической ракеты «Синева». Пуск продемонстрировал качество и надежность систем ракеты и ракетного комплекса. С 2004 г. «Синева» не раз подтверждала свои высокие тактико-технические характеристики. После подписания в 2007 г. указа Президента о принятии «Синевы» на вооружение ВМФ этот комплекс стал основой группировки морских стратегических ядерных сил России.

ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ

24 февраля состоялась церемония проводов отряда кораблей ТОФ в составе БПК «Маршал Шапошников» (командир — капитан 1 ранга Д.Анциферов), танкера «Печенга» (капитан — капитан дальнего плавания Василий Шилев) и морского буксира «МБ-37» (капитан — капитан дальнего плавания С.Ржанов) в Индийский океан.

Это уже четвертый отряд кораблей Тихоокеанского флота, который будет нести вахту в районе Африканского Рога. В составе международных сил российские моряки будут обеспечивать безопасность судоходства, противодействуя пиратским нападениям. Отрядом командует командир соединения противолодочных кораблей ТОФ капитан 1 ранга И.Ахмеров. На кораблях и судах отряда находятся подразделения морской пехоты ТОФ, подготовленные с учетом опыта действий наших сил в этом регионе.

На торжественной церемонии проводов и митинге выступили начальник штаба Тихоокеанского флота контр-адмирал С.Авакянц, представители краевых, городских властей, Владивостокской и Приморской епархии и ветеранских организаций Приморья.

Командир отряда кораблей Тихоокеанского флота капитан 1 ранга И.Ахмеров отметил, что корабли готовились к походу в плановом режиме. В экипажах отряда достаточно моряков, имеющих опыт боевых служб в этом районе. Материальная и техническая части функционируют нормально. Личный состав готов к выполнению поставленных задач.

Три отряда кораблей ТОФ, которые уже побывали у берегов Африки, успешно выполнили свою миссию по защите от пиратства гражданских моряков в Аденском заливе. В планах командования отрядом провести четвертую антипиратскую вахту так же эффективно, как и три предшествующие.

На войсковом стрельбище «Горностай» недалеко от Владивостока ежедневно идут занятия по боевой подготовке. В полевых условиях они максимально приближены к боевым, проходят днем и ночью в любых погодных условиях. На занятиях морские пехотинцы отрабатывают и совершенствуют ряд задач по своему предназначению.

Учеба проходит под непосредственным руководством командиров подразделений соединения морской пехоты Тихоокеанского флота, которым командует полковник И.Бушмин. Во время планирования этих мероприятий учитывается опыт антипиратской деятельности, ведения боевых действий в локальных конфликтах последних лет и совместных миротворческих опера-

циях.

На этих полевых выходах в заданной тактической обстановке командиры совершенствуют управление подразделениями, а личный состав отрабатывает свои действия на пересеченной местности в условиях низких температур. Вводные, подготовленные руководителями занятий, позволяют проверить уровень готовности подразделений, которым приходится действовать в быстро изменяющейся обстановке современного боя.

По словам командира инженерно-десантной роты майора Н.Коровина, на подобные мероприятия личный состав бригады привлекается в полном объеме, в том числе и боевые подразделения, и подразделения обеспечения учебного процесса.

«Личный состав показывает довольно неплохие знания, как в теории, так и на практике», — делится своими впечатлениями руководитель полевого выхода и ставит в пример выучку личного состава разведывательного взвода лейтенанта Р.Турдалиева.

9 февраля, в день годовщины гибели крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец», на Морском кладбище Владивостока состоялась церемония отдания почестей погибшим российским морякам. В ней приняли участие представители командования ТОФ, администрации города и края, члены экипажа гвардейского ракетного крейсера «Варяг» и малого противолодочного корабля «Кореец», воспитанники детской флотилии «Варяг» и других детских военно-патриотических клубов, а также представители ветеранских организаций. В честь неувядаемого подвига у памятника низшим чинам крейсера «Варяг» был проведен митинг. Выступившие на нем отмечали, что этот бой стал символом мужества и отваги русских моряков, как священна сегодня память о воинах, отдавших свою жизнь во славу России.

В память о погибших священнослужителях Владивостокской епархии была проведена траурная лития. Почетный караул произвел оружейный салют, присутствующие возложили венки и цветы к братской могиле низших чинов героического корабля.

Командующий Тихоокеанским флотом вице-адмирал Константин Сиденко встретился с Чрезвычайным и Полномочным Послом Франции в России господином Жаном де Глиниasti. Встреча состоялась на борту гвардейского ракетного крейсера «Варяг». Для высокого гостя провели экскурсию по флагману ТОФ, в музее рассказали об истории боевого корабля.

Во время совместной беседы стороны обсудили перспективы военноморского сотрудничества между Тихоокеанским флотом и ВМС Франции в тихоокеанской зоне. Командующий флотом вице-адмирал Константин Сиденко отметил, что 2010 г. официально объявлен «Годом Франции в России» и «Годом России во Франции». Этот факт станет еще одним стимулом для развития международных отношений, в том числе и в военной сфере.

Командующий Тихоокеанским флотом сказал, что между Тихоокеанским флотом и ВМС Франции уже давно налажено конструктивное взаимодействие. Началом новой эры наших отношений стал визит учебного крейсера «Жанна д'Арк» в 1992 г. С тех пор корабли Франции десять раз посещали главную базу Тихоокеанского флота. Одним из лидеров в этом дружеском диалоге по праву считается фрегат «Вандемьер», который пять раз бросал якорь в бухте Золотой Рог.

К.Сиденко отметил, что «визиты боевых кораблей мы рассматриваем, как использование возможностей военных моряков в деле формирования в АТР атмосферы доверия и партнерского сотрудничества».

По его словам, особый авторитет у моряков-тихоокеанцев заслужил решительный шаг руководства Франции в реализации задач международных учений «Фрукус-2008». Несмотря на сложную политическую ситуацию, сложившуюся на тот момент в мире, корабль французских ВМС «Вандемьер» принял участие в маневрах и полностью выполнил свою миссию.

Как заявил господин посол Республики Франция, «данная встреча вписывается в глубину понимания и партнерских отношений между Россией и Францией. Мы заинтересованы в развитии военно-морского сотрудничества с Тихоокеанским флотом, так как он играет большую роль в укреплении стабильности в АТР, здесь, по его оценке, происходит немало важных событий».

Посол отметил важность присутствия кораблей Тихоокеанского флота у Африканского Рога и эффективную борьбу российских моряков с пиратством в Индийском океане.

Во время встречи стороны коснулись различных аспектов геополитических процессов в АТР, военно-технического сотрудничества и перспектив обмена визитами. Господин Жан де Глиниasti также отметил, что он под впечатлением от мощи, красоты и содержания гвардейского крейсера «Варяг».

Согласно ритуалу на пирсе перед кораблем был выстроен почетный караул. Под звуки гимнов России и Франции в честь высокого гостя с борта «Варяга» было дано 19 орудийных выстрелов.

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

Особые отношения связывают моряков Балтики с Министерством иностранных дел России. Пять лет назад был подписан протокол о сотрудничестве и шефских связях между МИД РФ и Балтфлотом, а эсминец «Настойчивый» стал подшефным кораблем российского внешнеполитического ведомства.

Впрочем, все корабли флота постоянно получали неоценимую помощь и поддержку наших дипломатов, которая особенно дорога и приятна вдали от родных берегов. В ходе посещения зарубежных портов военные моряки и российские дипломатические работники всегда совместно выполняли и выполняют нелегкую и почетную миссию по укреплению престижа нашего государства в различных странах мира. Об этом и многом другом шла речь в день профессионального праздника российских дипломатов 10 февраля.

СКР «Пылкий» в составе корабельной ударной группировки успешно провел поиск подводной лодки условного противника и выполнил задачи учебной торпедной стрельбы. Командир корабля капитан 2 ранга С.Мальков достойно представил боевую выучку экипажа.

После выдачи целеуказаний противолодочного расчета свое мастерство успешно продемонстрировали подчиненные командира БЧ-3 капитан-лейтенанта А.Шелестова. Выпущенные торпеды всплыли в расчетном месте.

Старший лейтенант В.Галицкий, недавний выпускник Санкт-Петербургского военно-морского института имени Петра Великого, первым принял поздравления комбрига капитана 1 ранга О.Гуринова с успешным выполне-

нием учебно-боевой задачи. Его торпедисты не подвели экипаж и сумели мастерски поставить победную точку в учебном бою.

Учебный центр береговых войск флота уже не первый год поставляет квалифицированных специалистов для всех флотов ВМФ РФ.

В части готовят профессионалов по самым различным специальностям — от водителей бронетехники до наводчиков-операторов артиллерийских систем. Для этого здесь созданы все необходимые условия: учебный танкодrom, стрельбище, специальные тренажерные классы, подготовленные инструкторы. Все это позволяет за несколько месяцев подготовить вчерашних школьников и студентов к профессии защитника Отечества.

Среди передовых офицеров части — подполковник М.Мамедов, заместитель командира по вооружению, офицер-воспитатель учебного батальона майор Т.Ковтун, командир учебного батальона подполковник Д.Васильев, старший лейтенант А.Хелемендик и многие другие. Все они готовят квалифицированные кадры для частей и подразделений флота.

Воинскому коллективу предстоят новые полевые выходы, практические занятия и учения, которые станут серьезной проверкой на прочность и позволят направить на службу в береговые войска ВМФ профессионалов высокой пробы.

Борьба за живучесть — это сплоченность, упорство, знание материальной части и высокий моральный дух экипажа. Все это продемонстрировал экипаж базового тральщика «БТ-510» в ходе плановых занятий по боевой подготовке перед офицерами управления соединения ОБРа. Командир дивизиона капитан 3 ранга В.Михайлов высоко оценил действия подчиненных по отработке различных вводных. Особая ответственность легла на специалистов электромеханической боевой части. Они успешно провели разведку очага возгорания, эвакуацию личного состава боевой смены и условных раненых из отсека для того, чтобы применить систему объемного пожаротушения.

Успешно справились моряки и с другой вводной, когда в первый кубрик условно было принято десять тонн воды из-за пробоины ниже ватерлинии. Пустив в ход переносные водоотливные средства и осушив помещение, предварительно заделав пробоину, члены аварийной партии под руководством мичмана Д.Ярыгина предотвратили потерю кораблем остойчивости.

Действия экипажа, который в течение двух часов самоотверженно боролся за живучесть своего корабля, получили высокую оценку командования соединения.

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ

Из Средиземного моря в родную базу возвратилась плавмастерская ПМ-138 под командованием капитана 2 ранга А.Кашалабы. На причале ПМ-138 встречали командование вспомогательного флота и береговых войск, военнослужащие и гражданский персонал частей и подразделений Черноморского флота. Командир судна доложил начальнику службы вспомогательного флота капитану 1 ранга О.Истомину об успешном выполнении поставленных задач. В ходе длительного плавания и нахождения в сирийском порту Тартус ПМ-138 передала необходимое продовольствие и техни-

ческое имущество несколькими кораблям и судам российского ВМФ, несущим боевую службу в Средиземном море. Кроме того, на боевые корабли было доставлено молодое пополнение, поступившее в соединение надводных кораблей и подразделения морской пехоты. Около полутора сотен молодых матросов ступили на палубы «своих» кораблей в Средиземном море. Примерно столько же моряков, отслужив по призыву, вернулись на ПМ-138 обратно в Севастополь.

В Тартусе пришлось поработать и цехам плавмастерской. Начальник плавмастерской капитан 3 ранга Ю.Раев отметил работу техника слесарно-механического цеха А.Радченко и старшего мастера И.Мандыча. Несмотря на тяжелые погодные условия, в которых проходило плавание судна, четко действовали на штормовых вахтах второй помощник командира С.Клименко, третий механик С.Скачок, старший электрик А.Уваров. Выдержку и хладнокровие проявили боцман А.Андрянов, матрос И.Колун и другие члены экипажа. На борту ПМ-138 все время плавания и нахождения в сирийском порту Тартус нес службу десант из состава подразделений морской пехоты под командованием полковника С.Федуна. Антитеррористическая группа бдительно стояла на вахте, обеспечивая деятельность производственных подразделений плавмастерской. В числе отличившихся были названы заместитель командира взвода младший сержант Малышев, командир отделения младший сержант Чередняков, матросы Куржухов и Винник.

В Качинской авиационной базе, где командиром полковник Ю.Юрин, побывала группа офицеров морской авиации Северного флота. В ее составе опытные инструкторы летчики-снайперы полковники С.Чечеров, В.Висирев, инструктор-летчик подполковник П.Емельяненко. Северяне оказали вертолетчикам-черноморцам помощь в восстановлении навыков взлетов и посадок с авианесущего корабля на ходу в дневных и ночных условиях. В первую очередь, стояла задача восстановить технику пилотирования при выполнении взлетов и посадок на ходу у руководящего состава Качинской авиационной базы с тем, чтобы в последующем они смогли обучать своих подчиненных. Состоялись пять летных смен. Полковники С.Чечеров и В.Висирев выполнили инструкторские полеты с подполковником А.Костериным, майором В.Колесником и другими. Взлеты и посадки с ГРКР «Москва» на ходу отработали экипажи подполковника В.Бондаренко, майоров М.Демидова, Д.Васильева. Подполковник П.Емельяненко обучал подполковника Р.Мулаянова и майора А.Левина руководству полетами. Летные смены показали, что качинские летчики-инструкторы успешно справились с поставленными задачами.

Шестьдесят офицеров Черноморского флота, увольняемых в запас в рамках реформирования Вооруженных Сил РФ, прошли переподготовку по новым гражданским специальностям в филиале Московского государственного университета имени М.В.Ломоносова в Севастополе. Три группы военнослужащих прослушали более 600 часов лекций по специальностям: государственное и муниципальное управление, экономика предприятия и экономика туристического бизнеса и гостиничного хозяйства. Заместитель директора севастопольского филиала МГУ Л.Богомазов и начальник отдела воспитательной работы ЧФ капитан 1 ранга Ю.Ореховский в торжественной обстановке вручили военнослужащим дипломы престижного вуза и пожела-

ли им удачи на новом для них поприще, выразив уверенность, что знания и практические навыки, которые дала служба на флоте, помогут им быстрее адаптироваться к новым реалиям. Особо было отмечено, что из 60 военнослужащих, завершивших переподготовку, 58 получили дипломы с отличием. Переподготовка офицеров ЧФ на базе филиала МГУ продолжается. Очередные 40 военнослужащих начали обучение с 1 марта.

В Севастополе и Новороссийске прошли торжественные мероприятия, посвященные 100-летию Героя Советского Союза Адмирала Флота СССР Сергея Георгиевича Горшкова. В Севастополе у штаба Черноморского флота, на здании которого укреплен мемориальная доска в память о службе на ЧФ Адмирала Флота Советского Союза С.Г.Горшкова, состоялся митинг. Выступая на митинге, командующий Черноморским флотом вице-адмирал А.Клецков отметил заслуги С.Г.Горшкова в годы Великой Отечественной войны, большой вклад адмирала в развитие Черноморского флота в бытность его командующим флотом, в строительство океанского ракетно-ядерного флота Советского Союза. Представителями Черноморского флота, ветеранских и общественных организаций Севастополя к мемориальной доске были возложены цветы. Перед участниками митинга торжественным маршем прошел почетный караул. Памятные мероприятия, посвященные юбилею С.Г.Горшкова, продолжились в Доме Москвы и Морской библиотеке ЧФ.

Для новороссийцев имя Горшкова связано прежде всего с освобождением города от немецко-фашистских захватчиков. Представители командования НВМБ, краевой общественной организации «Новороссийское Морское собрание», Новороссийского исторического музея-заповедника приняли участие в научно-практической конференции «Жизнь флоту отдана», в ходе которой были освещены основные этапы становления С.Г.Горшкова как великого советского флотоводца и его вклад в развитие боевой мощи ВМФ СССР. В день рождения Сергея Георгиевича в микрорайоне Новороссийска, который носит имя флотоводца, военные моряки провели ритуал отдания почестей и возложили цветы к бюсту Адмирала Флота Советского Союза. На торжественном митинге выступили председатель Новороссийского Морского собрания вице-адмирал в запасе Е.Орлов, а также ветераны ВМФ — контр-адмирал В.Безмельцев и капитан 1 ранга И.Клепанчук, которым довелось за время службы в ВМФ лично встречаться с С.Г.Горшковым.

В Севастополе, у дома № 16 по ул. Большая Морская, состоялось открытие мемориальной доски в память о заслуженном военном летчике СССР, Герое Советского Союза генерал-полковнике авиации А.Мироненко. На торжественное мероприятие прибыли представители командования ЧФ РФ, городских властей, жители Севастополя, школьники. Генерал-полковник Александр Алексеевич Мироненко принимал активное участие в Великой Отечественной войне, 15 лет командовал военно-воздушными силами КЧФ, впоследствии 11 лет был командующим авиацией ВМФ СССР. На торжественном митинге выступили генерал-майор в отставке А.Пономарев, генерал-лейтенант в отставке В.Юрин, генерал-майор в отставке Ю.Зверев и другие. Они рассказали о боевом пути прославленного военного летчика. Выступающие поблагодарили городские власти, совет ветеранов ВВС ЧФ за оказанную помощь в увековечении памяти прославленного летчика. Открыли мемориальную доску генералы В.Юрин и Ю.Зверев. К подножию мемориальной доски были возложены цветы, исполнены гимны России и Украины. После минуты

молчания рота почетного караула прошла торжественным маршем.

В Севастополе на территории 175-го центра морской и физической подготовки ЧФ под руководством начальника физической подготовки и спорта ЧФ подполковника А.Антонова состоялись соревнования по перетягиванию каната. В них приняли участие восемь флотских команд. Результаты состязаний оценивала судейская коллегия в составе заслуженного работника культуры и спорта РФ А.Радошнова и судьи республиканской категории В.Руденко. Каждый поединок длился по несколько минут, нередко судьбу его решали буквально сантиметры, отделяющие метку на канате от обозначенного центра. В трудной и напряженной борьбе победу одержала команда бригады морской пехоты (начальник физподготовки и спорта капитан А.Бобров, капитан команды старший прапорщик А.Пекарский). Второе место заняла команда «Эхо» (нештатный начальник физподготовки Г.Скворцов). Третье место поделили спортсмены команд бригады ОВРа «Ураган» (спортивный инструктор В.Ткач) и авиации «Гроза» (ответственный за физподготовку и спорт С.Хайбуллин).

КАСПИЙСКАЯ ФЛОТИЛИЯ

В соединении кораблей Охраны водного района Каспийской флотилии, которым командует капитан 1 ранга Г.Николаевич, осуществляются подготовка кораблей к сдаче курсовой задачи К-1. В этом году подготовка и сдача курсовой задачи осуществляется по новым руководящим документам в условиях эксперимента при переходе Вооруженных Сил на новый облик. В зависимости от класса корабля и его предназначения разработана новая методика отработки курсовой задачи по элементам, определены конкретные формы ее выполнения. Апробацию новых документов для класса ракетно-артиллерийских кораблей поручено провести на малом артиллерийском корабле «Астрахань», экипаж которого полностью укомплектован военнослужащими, проходящими военную службу по контракту.

В ходе подготовки корабля к показательной сдаче задачи К-1 по вновь разработанным документам в лучшую сторону отмечены помощник командира корабля гвардии старший лейтенант Д.Гриднев, командир ракетно-артиллерийской боевой части старший лейтенант П.Воробьев, старшина команды радиотелеграфистов мичман О.Кузьминых, старшина команды мотористов мичман В.Трофимов.

По мнению начальника штаба соединения капитана 2 ранга О.Малкина, в последнее время существенно повысились качество подготовки личного состава, слаженность действий различных подразделений, эффективность эксплуатации сложных агрегатов и механизмов в интересах выполнения поставленных задач, что является обязательным условием в ходе реформирования воинских частей постоянной готовности.

Готовится к сдаче первой курсовой задачи и вчерашний выпускник Санкт-Петербургского военно-морского института имени Петра Великого, а сегодня помощник командира базового тральщика «Магомет Гаджиев» лейтенант И.Долинин.

Впервые под его руководством на корабле должны быть отработаны все элементы курсовой задачи, проведены интенсивные тренировки и учения и к

младший брат — «Самум», пришедший в Севастополь с Балтики. Военно-морской флаг на нем поднят 26 февраля 2000 г. Первым командиром «Самума» был капитан 3 ранга В. Максимов. Сегодня командир корабля капитан 2 ранга Д. Дыскин отдает немало сил и энергии для поддержания боевой готовности экипажа на высоком уровне. Под стать ему и старший помощник командира корабля капитан-лейтенант Е. Кузьмин. На корабле подобрался сплоченный коллектив единомышленников, стремящихся к достижению высоких показателей в боевой подготовке и воинской дисциплине. В числе передовиков — командир ракетно-артиллерийской боевой части старший лейтенант А. Вишняк, командир электромеханической боевой части капитан 3 ранга С. Пегушин, командир радиотехнической и боевой части связи лейтенант К. Модемов, старшина команды радиотелеграфистов мичман А. Петуховский, старшина команды электриков старший мичман В. Басюк, старшина команды снабжения старший мичман О. Вихренко, рулевой матрос Я. Естафьев, электрик матрос В. Мирошниченко.

МИНУТА МОЛЧАНИЯ

Сорок лет назад, в Северной Атлантике погибла атомная подводная лодка Северного флота «К-8» из-за обширного пожара сразу в двух отсеках, а затем неконтролируемого затопления кормовых отсеков. Трагедия унесла жизни более чем пятидесяти трех подводников: офицеров и мичманов, старшин и матросов, русских, украинцев, казахов, белорусов, латышей... Несмотря на обширный пожар и постепенное затопление лодки, подводники до конца боролись за спасение корабля.

Навсегда в истории отечественного флота останутся подвиг боевой смены управления ядерным реактором во главе с командиром дивизиона капитаном 3 ранга В. Хаславским, до последнего дыхания остававшейся на боевом посту и заглушившей ценой своей жизни реактор, подвиг корабельного



Командир «К-8» Герой Советского Союза капитан 2 ранга В. Бессонов



Атомная подводная лодка «К-8» во время аварии. Северная Атлантика, апрель 1970 г.

врача капитана медицинской службы А. Соловья, отдавшего свой дыхательный аппарат прооперированному матросу.

За самоотверженные действия, мужество и героизм все члены экипажа атомной под-

водной лодки «К-8» были награждены государственными наградами, а командиру лодки капитану 2 ранга В. Бессонову присвоено посмертно звание Героя Советского Союза. Светлая память о героях «К-8» продолжает жить в названиях улиц гарнизона Островной, в сердцах всех подводников России.

СЕРГЕЙ ГЕОРГИЕВИЧ ГОРШКОВ. СТРАНИЦЫ БИОГРАФИИ: ВОЙНА

Мы продолжаем серию публикаций, посвященных известному советскому флотоводцу Сергею Георгиевичу Горшкову. В первой и второй частях (напомним, что они были опубликованы в № 1 и 2 «Морского сборника» за 2010 г.) рассказывалось о детстве, учебе, офицерской службе будущего главкома. В третьей части мы знакомим читателя с деятельностью С.Г.Горшкова в годы Великой Отечественной войны.

Июнь 1941-го

До конца своих дней Сергей Георгиевич Горшков помнил ночь на 22 июня 1941 г.

«Едва стрелки часов перевалили за полночь, — рассказывал он, — ко мне на квартиру прибыл посыльный матрос и передал, что командующий флотом приказал немедленно возвратиться на свой флагманский корабль... Прибыв на «Червону Украину», я узнал от дежурного по штабу бригады о приказе наркома ВМФ Н.Г.Кузнецова: все силы флота привести в боевую готовность № 1. В 3 часа 15 минут над рейдом послышался гул авиационных моторов. На Константиновском мысу замерцали огоньки выстрелов зениток. Я приказал всем кораблям бригады открыть огонь по самолетам, освещаемым береговыми прожекторами...»

Первый налет вражеской авиации черноморцы встретили организованно, но то, что противник не бомбил Севастополь, а ставил на его фарватерах донные мины, они поняли лишь тогда, когда на выходе из бухты стали подрываться и гибнуть корабли и суда.

Тем не менее полностью реализовать свой замысел врагу не удалось. Несмотря на первые потери, флот в первый же день войны приступил к решению стоявших перед ним задач.

Корабли бригады Горшкова ставили оборонительные минные заграждения, конвоировали транспорты с войсками и ценными грузами, оказывали содействие нашим войскам, воевавшим на приморских нап-

равлениях.

Вспоминая об участии своего соединения в обороне Одессы, Сергей Георгиевич писал: «Ее героические защитники все получали морем — и пополнение людьми, и боеприпасы, и продовольствие. Доставкой занимались не только транспортные суда, но и боевые корабли. Но главной задачей крейсеров и эсминцев являлась огневая поддержка войск, сражавшихся за город...»

Для оказания огневой поддержки войскам, оборонявшим Одессу, корабли бригады крейсеров совершили 19 боевых выходов, обрушив на головы вражеских солдат 3735 снарядов. Только в августе 1941 г. в осажденный город ими было доставлено 2020 бойцов.

Одесский десант

6 сентября 1941 г. из Наркомата ВМФ поступила директива: «Разработать операцию по высадке тактического десанта в районе Новая Дофиновка в тыл группировки противника в восточном секторе Одесского района для обеспечения наступления наших частей в северном направлении между лиманами Аджалыкский — Куяльницкий. Операцию поддержать сильными артиллерийскими и авиационными ударами и предварить тщательной разведкой».

«Общее руководство морской частью десанта, — вспоминал Сергей Георгиевич, — должен был осуществлять контр-адмирал Л.Владимирский. Меня назначили команди-

ром высадки. Штабы эскадры и бригады крейсеров незамедлительно занялись расчетами и подготовкой плана высадки. Все трудились без отдыха, день и ночь...»

Задача осложнялась тем, что флот не имел ни десантных кораблей, ни специальных десантно-высадочных средств, ни частей морской пехоты, — формирования, наспех собранные из моряков, списанных на берег, таковыми являлись лишь по названию. Но других бойцов взять было негде. Выводы по итогам тренировки десантных войск, проведенной 15 — 16 сентября 1941 г., были удручающими: «Личный состав десанта совершенно не подготовлен к выполнению такой операции: боязнь моря, медленное хождение по трапу, незнание корабельной организации сухопутными командирами... Барказ с эсминца «Совершенный» захлестнуло волной, из 22 человек подобрано только двое...»

Между тем обстановка под Одессой осложнилась настолько, что откладывать высадку было уже нельзя. 21 сентября 1941 г. командующий войсками Одесского оборонительного района приказал перейти в контрнаступление, в ходе которого была намечена высадка морского и диверсионного воздушного десанта.

В состав десантного отряда вошли крейсера «Красный Кавказ» и «Красный Крым», эскадренные миноносцы «Бойкий», «Безупречный» и «Фрунзе». На них из Севастополя к месту высадки следовали 3-й Черноморский полк (1900 человек) и группа парашютистов (23 человека). Отряд десантно-высадочных средств должен был прибыть из Одессы. Общее руководство высадкой возлагалось на командира эскадры Черноморского флота контр-адмирала Л.Владимирского.

Разработка плановых документов была завершена менее чем за сутки до высадки. Времени для их изучения уже не осталось, к тому же с самого начала все пошло не по плану. Эсминец «Фрунзе», на котором Л.Владимирский с заместителем начальника штаба ООР капитаном 1



Командующий Азовской военной флотилией контр-адмирал С.Г.Горшков. Конец 1941 г.

ранга С.Ивановым убит в Одессу, был потоплен немецкой авиацией. Владимирский был ранен, Иванов погиб, а с ним — вся плановая документация. Осуществлять общее руководство морской частью операции было приказано Горшкову.

В 0 часов 35 минут 22 сентября 1941 г. крейсера и эсминцы прибыли в точку встречи с отрядом десантно-высадочных средств, который по плану формировался в Одессе. Однако его в этом месте не оказалось.

Решение Горшков принял немедленно, — он приказал спустить на воду все корабельные плавсредства и начинать высадку, не дожидаясь прибытия судов из Одессы. Как показали последующие события этой ночи, это решение было единственно правильным.

Противник был застигнут врасплох. Поставленную задачу моряки решили успешно. К 18.00 22 сентября 1941 г. десант соединился с наступавшими из Одессы частями 421-й стрелковой дивизии. Две румынские пехотные дивизии были разгромлены. Только убитыми противник потерял около 2000 солдат и офицеров. Но главное, он был отброшен от города на такое расстояние, что уже не мог обстреливать причалы Одесского порта.

Однако решающего влияния на

общую обстановку этот частный успех войск ООР оказать не мог. В октябре 1941 г. на всем советско-германском фронте она складывалась не в нашу пользу. Красная Армия продолжала отступать.

Назначение на Азовскую военную флотилию

24 сентября 1941 г. войска 11-й армии генерала Манштейна ворвались в Крым. Попытки выбить их с полуострова успехом не увенчались. Угроза захвата противником Севастополя стала реальной.

В начале октября 1941 г. германские танки прорвались к Мариуполю, главной базе Азовской флотилии. Ее Управление и тыловые части пришлось срочно эвакуировать на восточное побережье моря, в небольшой рыбацкий порт Ахтари.

В эти трудные дни командование АВФ проявило себя не самым лучшим образом: были моменты, когда оно теряло управление своими силами, и было принято решение его заменить.

15 октября 1941 г. С.Г.Горшков был вызван в штаб Черноморского флота, где узнал о своем назначении командующим Азовской военной флотилией. В тот же день самолетом он убыл к новому месту службы.

Перед флотилией стояли две основные задачи: содействие войскам Южного фронта и обеспечение воинских и народнохозяйственных перевозок в Азовском море. Осенью 1941 г. основу ее корабельных соединений составляли мобилизованные суда гражданских ведомств. Их экипажи и почти весь командный состав состояли из военнослужащих запаса.

Очень скоро молодой командующий с горечью констатировал, что тактическая неполноценность боевого ядра флотилии — это еще полбеды. Личный состав, призванный из запаса, существенно уступал

морским кадрам и по своей подготовке и по морально-боевым качествам.

Бывало, что командиры, справлявшиеся со своими обязанностями в простых условиях, в сложной обстановке приходили в полное замешательство. Отличились и некоторые политработники — вместо того, чтобы поднимать боевой дух, они сами становились источником панических настроений.

Уже через несколько дней после вступления Горшкова в должность все поняли, что у него твердый характер и железная воля. Но, к удивлению многих, к карательным мерам он прибегал крайне редко, предпочитая строить отношения с подчиненными на доверии. И, как показало время, такая линия руководства была самой разумной. Даже в самые тяжелые дни осени 1941 г. случаи дезертирства и добровольной сдачи врагу были единичными, а через полгода его командования Азовской военной флотилией число дезертиров и перебежчиков в объединении сократилось почти в пять раз.

Основным соединением Азовской флотилии был дивизион канонерских лодок, состоявший, в основном, из бывших грунтово-возных шаланд. Они имели достаточно мощный главный калибр — по две одноорудийные 130-мм башенно-щитовые артиллерийские установки. И зенитное вооружение на этих кораблях было приличным — два 45-мм орудия, один 12,7-мм и четыре 7,62-мм пу-



Командующий Азовской военной флотилией контр-адмирал С. Г. Горшков беседует с морскими пехотинцами. 1943 г.



С. Г. Горшков на совещании в штабе Азовской военной флотилии. Ейск. Весна 1943 г.

лемета. Однако слабые паровые машины мощностью всего 800 л.с. с котельными установками, работавшими на угле, не позволяли им развивать скорость более 8,5 узлов.

Самой быстроходной в дивизионе была канонерская лодка № 4, бывший портовый ледокол. Ее паровая машина мощностью 1260 л.с. позволяла развить полный ход 10 узлов. Но его артиллерийское и зенитное вооружение было значительно слабее — два 76,2-мм орудия, шесть 12,7-мм и два 7,62-мм пулемета.

Кроме канонерских лодок в составе флотилии числилось несколько сторожевых кораблей-тральщиков. Все они были уже в почтенном возрасте от 29 до 72 лет, их артиллерийское вооружение состояло из двух — четырех 45-мм орудий и нескольких пулеметов, а скорость полного хода составляла всего 7 — 10 узлов.

Единственным боевым кораблем специальной постройки был только речной монитор «Железняков», вооруженный семью орудиями калибром от 37-мм до 102-мм и 12,7-мм зенитными пулеметами. Его экипаж, состоявший из командиров и краснофлотцев кадра ВМФ, имел самый солидный боевой опыт: корабль воевал с первых часов войны в составе Дунайской военной флотилии.

Авиация флотилии к моменту вступления Горшкова в командование объединением состояла из 9 самолетов И-15 бис, которые по своим тактико-техническим данным существенно уступали истребителям противника. Береговых войск не было, хотя основная задача, стоявшая перед АВФ, предполагала их наличие.

Азовская военная флотилия в Керченско-Феодосийской десантной операции

Главным событием зимы 1941 — 1942 г. на Южном приморском фланге советско-германского фронта стала Керченско-Феодосийская десантная операция. Вклад командования Азовской военной флотилии в ее подготовку и проведения был решающим.

Создание группировки войск для вторжения в Крым началось еще до того, как были утверждены планы их действий. Почти сразу свои коррективы стала вносить плохая погода. Перемещение людей, боевой техники и воинских грузов по раскисшим от зимней распутицы грунтовыми дорогам временами становилось совершенно невозможным.

Тем временем под Севастополем противник, бросив в бой все свои резервы, вновь перешел в наступление. Часть войск, предназначавшихся для ведения десантной операции, пришлось отправить в Севастополь, а главные силы Черноморского флота и большую часть крупных транспортов задействовать для их переброски в осажденный город. Высадку пришлось отложить.

Получив на подготовку еще одну неделю, моряки Азовской флотилии смогли мобилизовать и привести в относительный порядок более 300 малых рыбацких судов: байд, барказов, дубков и шлюпок. На переходе морем этим утлым плавредствам могли угрожать многие опасности, но более всего — вражеская авиация и штормовая погода.

На плотное прикрытие с воздуха рассчитывать не приходилось: передовая аэродромная сеть на террито-

рии Краснодарского края оказалась абсолютно не готовой к приему большого числа самолетов. К тому же авиация фронта состояла, в основном, из машин устаревших типов с низкими скоростными характеристиками и слабым вооружением. Прогнозы погоды также не обещали ничего хорошего, но намеченную операцию уже никто не мог остановить.

Вспоминая эти дни, Сергей Георгиевич писал: «Соединения и части армии сосредоточились перед началом операции на Таманском полуострове в районах Темрюка, Кучугур и Тамани... Командный пункт [51-й] армии располагался в Темрюке, в котором находилась маневренная база флотилии. Здесь, в небольшом здании, располагавшемся недалеко от командного пункта армии, я... разместил свой флагманский командный пункт...

То и дело возникали обстоятельства, заставлявшие вносить [в план]... все новые и новые уточнения и изменения... Неоднократно менялся план посадки первого эшелона войск, заменялись предназначенные к высадке части, пункты высадки... Такие изменения не могли не отразиться на подготовке десантных сил».

Результаты тренировок по десантированию были удручающими. Дивизия, включенная в состав первого эшелона десанта, была только что сформирована в одной из республик Закавказья. Ее необстрелянные красноармейцы плохо говорили по-русски и почти все не умели плавать.

По требованию Горшкова это соединение заменили другим, усилив его бойцами морской стрелковой бригады. Но, чтобы в полной мере подготовиться к предстоящим действиям, времени уже не было.

«В годы войны мне неоднократно пришлось принимать участие в десантах, начиная от одного из первых морских десантов в сентябре 1941 г. на Черном море в районе Григорьевки, под Одессой, и кончая десантами в верховьях Дуная в сентябре 1944 г., но десант на Керченский полуостров



Командующий эскадрой Черноморского флота вице-адмирал С. Г. Горшков выступает перед личным составом одного из кораблей эскадры. 1945 г.

зимой 1941 г. остался в моей памяти как самый трудный и самый трагический», — писал Сергей Георгиевич многие годы спустя.

Вечером 25 декабря 1941 г. поднялся северный ветер силою до 7 баллов. Суда стали терять скорость. Шедшие на буксире сейнеры, байды и лодки отрывались. Их захлестывало волнами и переворачивало. В ночной темноте на поиск потерявшихся судов уходило много времени. Спасти удалось лишь часть из них. Остальные погибли вместе с находившимися в них людьми.

Утром 26 декабря — почти на два часа позже назначенного времени — четыре десантных отряда сосредоточились у мысов Зюк и Хрони. Пятый возвратился в Кучугуры: его командир решил, что по условиям погоды произвести высадку десантников на берег не удастся. Внезапности достигнуть не удалось: в это время на восточном побережье полуострова уже шел бой. Противник успел привести в полную боевую готовность все свои гарнизоны, расквартированные в приморских населенных пунктах.

Теряя суда и людей от ударов немецкой авиации и артиллерийского огня, десантные отряды одновременно должны были вести борьбу с разбушевавшейся стихией. Сильным накатом на берег выбрасывало сейнеры и катера, шлюпки разбивало в щепки. К середине дня морякам Азовской военной флотилии все же

удалось высадить на берег около 3000 человек с 17 орудиями и минометами и 5 танками.

В ночь на 27 декабря в море вышли корабли и суда с войсками второго эшелона десанта. Противодействие со стороны противника к этому времени значительно усилилось.

Потери при высадке (510 человек) более чем в два раза превысили число десантников, которым удалось добраться до берега и закрепиться на нем. Подразделения, высаженные 26 декабря, вели бой уже в глубине обороны противника. Армейские командиры, не обученные тактике десантных действий, не приняли в расчет то, что надо прочно удерживать участок береговой полосы, захваченный в ходе высадки, и он был вновь занят противником.

Условия проведения Керченско-Феодосийской операции потребовали от всех ее участников предельного напряжения физических и моральных сил. Несмотря на огромные потери, свою задачу Азовская военная флотилия выполнила — 31 декабря 1941 г. войска, высаженные ею на Крымское побережье, освободили Керчь.

Однако главной цели советскому командованию достигнуть не удалось. После высадки морского десанта наши войска должны были разгромить группировку противника на Керченском полуострове, деблокировать Севастополь и выбить врага из Крыма, однако наступление, предпринятое в конце февраля 1942 г., развития не получило. Противник быстро пришел в себя, и к концу мая советские войска были выбиты из восточной части Крыма.

Почти всю боевую технику пришлось оставить врагу, но людей (116 000 человек) удалось почти без потерь перевезти на кавказский берег Керченского пролива. С учетом того, что Военный совет Крымского фронта фактически потерял управление своими войсками, это можно считать настоящим успехом, достигнутым благодаря продуманным и решительным действиям командования Азовской военной флотилии.

В начале лета 1942 г. воздушные налеты на базы Азовской военной флотилии участились. Борьба за Севастополь подходила к концу, противник приступал к реализации плана, конечной целью которого был захват бакинских нефтепромыслов.

Вражеское судоходство в Азовском море заметно активизировалось. Горшков делал все от него зависящее, чтобы, по крайней мере, серьезно его затруднить. Корабли, катера и самолеты авиагруппы флотилии ставили у побережья, занятого противником, мины. Нападать на вражеские конвои они не могли: пока в небе господствовала вражеская авиация, это было чревато тяжелыми потерями с минимальными шансами на успех. Несоответствие боевого состава флотилии ее реальным задачам в эти дни стало совершенно очевидным.

Еще резче оно проявилось, когда вторжение вражеских войск на Кубань стало фактом, но даже в этих условиях каждый шаг вперед стоил врагу дорого. За свои базы флотилия вела борьбу до последней возможности.

Борьба за Ейск продолжалась около шести суток. Против сводного батальона военно-морской базы, двух батальонов морской пехоты с семью 45-мм орудиями, которые поддерживались огнем стационарной береговой батареи № 661, подвижного артиллерийского дивизиона, боевыми катерами и самолетами авиагруппы флотилии, противник бросил полк СС, румынскую горнострелковую дивизию. Массированные бомбоштурмовые удары по позициям защитников Ейска наносила вражеская авиация, чье господство в воздухе было безраздельным. Город был оставлен по приказу Военного совета Северо-Кавказского фронта.

Главная база флотилии была эвакуирована по приказу командования Северо-Кавказского фронта 7 августа. При этом Горшков покинул ее последним, после того, как ушли последние автомашины, а начальник штаба и член Военного совета убыли в Темрюк на катере.

Во второй декаде августа 1942 г. с Таманского полуострова начался вывод войск 47-й армии. Оборона побережья от Темрюка до Анапы была возложена на Азовскую военную флотилию, в оперативное подчинение которой перешли войска и силы Керченской и Новороссийской военно-морских баз. Противник, наступавший на полуостров с востока, имел десятикратное превосходство в живой силе и абсолютное в авиации и тяжелых вооружениях.

**Лето — осень 1942 года.
НОР — передовой рубеж обороны**

«Прибыв в Новороссийск — вспоминал Сергей Георгиевич, — я первым делом отправился знакомиться с его обороной. Вместе с командованием базы мы объезжали окраины и далекие подступы к нему. Чем дольше мы знакомились, тем труднее мне было скрыть плохое настроение. Мы обнаружили ряд существенных пробелов в обороне. Строительство береговых батарей и оборонительных сооружений вокруг Новороссийска и на побережье велось медленно. В сухопутной обороне отсутствовали рубежи и силы для их



Командующий Азовской военной флотилией контр-адмирал С.Г.Горшков. Станица Приморско-Ахтарская. 1942 г.

занятия. Защита самого города была не продумана...»

20 августа, по решению Ставки, был образован Новороссийский оборонительный район (НОР). В него вошли войска двух армий: 47-й и 56-й, части Азовской военной флотилии, Темрюкской, Керченской и Новороссийской военно-морских баз, а также сводная авиагруппа, состоявшая из авиадивизии 5-й воздушной армии и авиационных частей Черноморского флота. Командующим НОР был назначен генерал-майор Г.П.Котов, его заместителем по морской части — контр-адмирал С.Г.Горшков.

К этому времени многие части Азовской флотилии, Темрюкской и Керченской военно-морских баз существовали лишь номинально. Вышестоящее командование требовало: «Обескровить противника на подходах к Новороссийску; воспрепятствовать проникновению его внутрь оборонительного района, не допускать высадки морского десанта». Из штаба фронта ежедневно поступали указания о срочном завершении строительства оборонительных сооружений по основному и внутреннему оборонительным рубежам.

«Все эти очень правильные в своей основе меры, — писал впоследствии С.Г.Горшков, — были запоздалыми и не смогли в должной степени укрепить оборону города...»

Но главное, из 15 тысяч бойцов, имевшихся в распоряжении командира Новороссийской военно-морской базы, лишь 2200 человек прикрывали ее от войск противника, наступавших с суши, а остальные силы были рассредоточены на рубежах противодесантной обороны, обращенных в сторону моря, — как будто не было опыта обороны Одессы и Севастополя.

С прибытием Горшкова в Новороссийск было сделано все возможное, чтобы немедленно устранить перекося, обусловленный стереотипами довоенного времени, когда флотское командование отвечало за оборону военно-морских баз только с моря, а армейское — только с су-



Командующий Азовской военной флотилией контр-адмирал С. Г. Горшков поздравляет краснофлотца с наградой. 1943 г.

ши.

19 августа 1942 г. войска противника вышли к передовому рубежу обороны города, и через три дня он впервые подвергся артиллерийскому обстрелу, появились первые жертвы среди гражданского населения.

Назначение Горшкова заместителем командующего Новороссийским оборонительным районом состоялось без освобождения его от прежней должности. Он, как и прежде, в полной мере отвечал за результаты боевой деятельности сил и войск Азовской военной флотилии. Еще в начале августа 1942 г. военный совет Северо-Кавказского фронта потребовал вывести из районов, оставляемых нашими войсками, все суда и плавучие средства. До 23 августа через простреливаемый вражеской артиллерией Керченский пролив из Азовского моря были выведены сторожевой корабль-тральщик, 30 боевых катеров и 122 гражданских судна.

Борьба за Темрюк продолжалась до 24 августа 1942 г. Почти две недели его защитники связывали две румынские кавалерийские дивизии. Однако при почти десятикратном превосходстве в силах на стороне противника, острой нехватке боеприпасов и безраздельном господстве в воздухе немецкой авиации отстоять город они не могли.

В ночь на 1 сентября 1942 г. про-

тивник начал переправлять свои войска на восточный берег Керченского пролива.

«Отданные мною от имени командующего НО-Ром указания командиру Новороссийской военноморской базы: направить в Керченский пролив торпедные катера, чтоб пресечь высадку противника, были выполнены без должной организации и подготовки. Торпедные катера выходили в море, но противника не нашли. Высланные в этот район истреби-

тели ВВС флота вынуждены были возвратиться ввиду нелетной погоды — дождь, туман, низкая облачность. Около девяти часов утра 2 сентября для нанесения бомбовых штурмовых ударов по высадочным средствам вылетали двенадцать бомбардировщиков и штурмовиков авиации флота. Но столь малые силы не могли, конечно, сорвать переправу». — писал Сергей Георгиевич, вспоминая эти трагические дни и часы.

3 сентября 1942 г. состоялось экстренное совещание Военного совета Новороссийского оборонительного района. В связи с тем что обстановка на подступах к городу стала критической, было принято решение об эвакуации личного состава Керченской военно-морской базы, сражавшегося на Таманском полуострове. Непосредственное руководство силами, привлекаемыми к решению этой задачи, было возложено на контр-адмирала С. Горшкова.

97% защитников Тамани (6260 человек) были доставлены морем в Новороссийск. Из них сформировали пять батальонов морской пехоты, которые великолепно проявили себя в самые тяжелые дни обороны города.

Между тем, подойдя к Новороссийску вплотную, противник с ходу приступил к его штурму, нанося главный удар с западных и северо-западных окраин по направлению к центру. Горшков руководил отражением вражеского наступления с ко-

мандного пункта, развернутого в подвале школы № 3 на улице Энгельса.

Вечером 6 сентября танки и автоматчики противника прорвались в центральную часть города, и командующий немецкой 17-й армией поспешил доложить наверх о его взятии, но уже на другой день он был вынужден извиниться за преждевременный доклад, сообщив, что «противник по-прежнему удерживает свои позиции».

При этом немецкий генерал сказал не всю правду о реальной обстановке, он умолчал о том, что советские войска не только стойко обороняются, но и контратакуют: утром 7 сентября морские пехотинцы отбили у противника район железнодорожного вокзала, хотя тот обладал более чем двойным превосходством в живой силе.

8 сентября в командование Новороссийским оборонительным районом вступил генерал-майор А.А.Гречко. В 4 часа утра 9 сентября на командный пункт С.Г.Горшкова офицером связи была доставлена записка:

«Контр-адмиралу т. Горшкову.

1. Вам немедленно прибыть в штаб НОР, сдав командование оборонительным участком командиру 2-й морской бригады.

2. Командиру 2-й бригады морской пехоты продолжать упорно оборонять занимаемый рубеж, не допуская дальнейшего продвижения пр-ка в глубь города Новороссийск. Максимально использовать все наличные противотанковые средства.

3. С утра 9.9. наши части начинают наступление на Мефодиевский.

*Генерал-полковник Черевиченко,
адмирал Исаков»*

Контр-адмирал С.Г.Горшков — в должности командующего 47-й армией

Прибыть в штаб оборонительного района в этот день Горшкову так и не удалось: противник атаковал его командный пункт.



Командующий Азовской военной флотилией контр-адмирал С.Г.Горшков. Ейск. Весна 1943 г.

Чуть позже из штаба НОР поступила шифровка, подписанная теми же двумя лицами: «Город держать во что бы то ни стало».

К исходу дня в подразделениях, сражавшихся в центральной части Новороссийска, кончились боеприпасы, и советское командование пришло к выводу, что выполнить поставленную задачу они не смогут.

«Перевозка раненых и отвод частей к пунктам посадки, — вспоминал Сергей Георгиевич, — начались в 23 часа 9 сентября... Принятые меры позволили под покровом темноты успешно перебросить на восточный берег Цемесской бухты личный состав частей морской пехоты, артиллерийских батарей, строительных органов, руководителей комитета обороны города и часть его жителей...

В целом, потери при переброске сил из западной части города в восточную оказались минимальными. В ту ночь мы потеряли лишь один торпедный катер... Последние катера и сейнеры отходили от причалов Новороссийска уже на рассвете 10 сентября».

Оперативная группа штаба НОР во главе с контр-адмиралом С.Г.Горшковым была доставлена на восточный берег бухты к утру 11 сентября 1942 г. К этому времени основные силы Новороссийского оборо-

нительного района уже отошли на восточную окраину города.

19 сентября 1942 г. генерал-майор А.А.Гречко был назначен командующим 16-й армией и ответственным за оборону на туапсинском направлении. Обязанности командующего 47-й армией и Новороссийским оборонительным районом были временно возложены С.Г.Горшкова.

В этот день румынская дивизия перешла в наступление в направлении станицы Шапсугская, где оборону держали части, понесшие тяжелые потери в предыдущих боях. За трое суток противнику удалось вклиниться в нашу оборону на глубину до 6 км. На ликвидацию прорыва С.Г.Горшков бросил горнострелковую дивизию, две бригады морской пехоты и артиллерийский дивизион. Ожесточенные бои на этом направлении продолжались до вечера 26 сентября. При поддержке береговой артиллерии наши войска разгромили наступавшую румынскую дивизию и не дали врагу прорваться к морю. После этого противник на новороссийском направлении на многие месяцы перешел к обороне. Новороссийская оборонительная операция завершилась.

Искусное и решительное руководство войсками и силами НОР было замечено и на самом верху.

«Должность командующего 47-й армией довольно долго была вакант-

ной, — вспоминал Сергей Георгиевич, — и мне, моряку, все это время пришлось ее исполнять. При подборе кандидатуры на этот пост командующий Черноморской группой войск генерал-лейтенант И.Е.Петров предложил и мою кандидатуру.

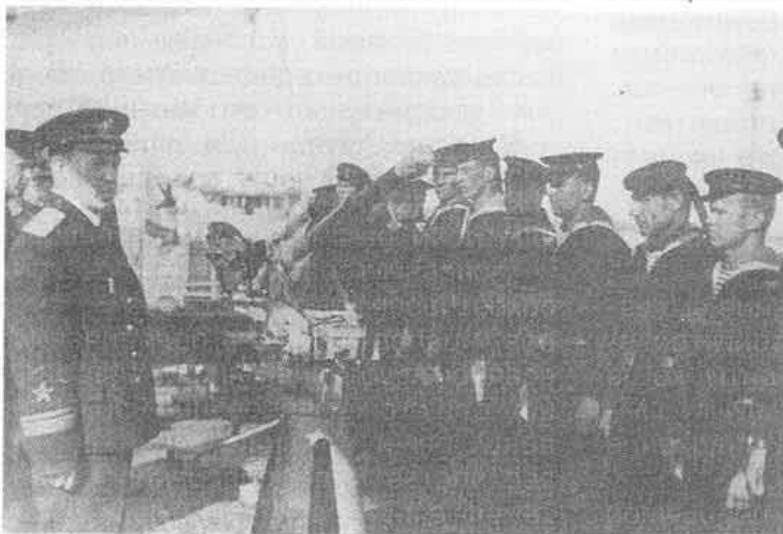
Как-то я находился на командном пункте, и вдруг у меня зазвонил телефон. Я поднял трубку и услышал характерный, с кавказским акцентом голос:

- Здравствуйте, товарищ Горшков. Говорит Сталин. У нас в Ставке есть такое мнение — назначить вас командующим 47-й армией. В случае вашего согласия придется распрощаться с флотом — вам будет присвоено звание генерал-лейтенанта. Как вы смотрите на это?

Я ответил не сразу. Решался важный вопрос в моей жизни — быть мне в армии или на флоте. В то короткое мгновение в моем сознании промелькнула как бы вся моя служба, дорогие мне корабли, друзья. Море, флот были моим призванием, и менять их для меня было просто немислимо. И я, поблагодарив за доверие, попросил Иосифа Виссарионовича оставить меня на флоте. Сталин помолчал, а потом сказал:

- Ну что ж, я вас понимаю. Осудить вашу привязанность к флоту не могу, — и повесил трубку».

Отказавшись от предложения Сталина, на некоторое время С.Г.Горшков оказался как бы в тени.



Командующий Азовской военной флотилией контр-адмирал С.Г.Горшков приветствует экипаж сторожевого катера СКА - 0112. Ейск. Весна 1943 г.

И снова — командующий Азовской военной флотилией

Разгром сильнейшей группировки войск противника под Сталинградом в корне изменил всю стратегическую обстановку на советско-германском фронте. В начале 1943 г. Ставка Верховного Главнокомандования поставила перед войсками Южного и Закавказского фронтов задачу освобождения территории, захваченной противником в ходе наступления в 1942 г.

казского фронтов задачу окружить вражеские войска на Северном Кавказе, отрезав им пути отступления на Ростов и Таманский полуостров.

Между тем флот противника в Черном и Азовском морях к 1943 г. значительно усилился. У захваченного им побережья осуществлялись регулярные морские перевозки, от которых в значительной степени зависело снабжение вражеских войск.

Значение этих перевозок для противника многократно выросло, когда в феврале 1943 г. в результате стремительного наступления наших войск его северокавказская группировка численностью 398 тыс. человек была отрезана от сухопутных путей сообщения. В этой обстановке немецкое командование было вынуждено принимать чрезвычайные меры.

Группировка военно-морских сил противника в Керченском проливе включала флотилию торпедных катеров, флотилию плавучих батарей, флотилию катерных тральщиков, десантные баржи, сторожевые катера.

К активным действиям в Азовском море и в Керченском проливе готовилось и советское командование. В начале января 1943 г. Нарком ВМФ подписал директиву о воссоздании Азовской военной флотилии. Контр-адмирал С.Г.Горшков стал ее командующим. Другие кандидатуры на эту должность не рассматривались.

К середине февраля завершилась Северо-Кавказская операция Красной Армии, и хотя ее главной цели удалось добиться лишь частично, все восточное побережье Азовского моря с городами Азов, Ейск и станцией Приморско-Ахтарской было освобождено от войск противника.

1 марта Горшков прибыл в Ейск с небольшой оперативной группой



Командующий Азовской военной флотилией контр-адмирал С.Г.Горшков благодарит бойцов и командиров батальона морской пехоты за успешное выполнение поставленной боевой задачи. 1943 г.

офицеров штаба, тыла инженерного отделения и политотдела флотилии. До конца марта 1943 г., пока Азовское море полностью не освобождено от ледяного покрова, ее личный состав занимался вводом в строй прибывавших по железной дороге катеров, обустройством баз и мест дислокации береговых частей.

Приступая к формированию флотилии нового состава, предполагали, что боевым ядром ее сил станут корабли и катера специальной постройки. Однако противник приступил к активным действиям на море прежде, чем ожидалось, и Горшкову снова пришлось заниматься мобилизацией гражданских судов.

«Малая война» в Азовском море началась 30 марта 1943 г. Незначительные по масштабам боевые столкновения в сводках Совинформбюро не упоминались, но их результаты порой существенно влияли на общую оперативную обстановку.

К примеру, тактический десант, высаженный Азовской военной флотилией в ночь на 1 мая 1943 г. в районе косы Вербяная, помог частям 9-й армии существенно улучшить исходные позиции для предстоявшего наступления. 24 — 25 мая демонстративными действиями у Темрюка флотилия заставила противника задержать отправку на фронт свежей пехотной дивизии.

Решающим вкладом азовцев в разгром вражеских войск, сражавшихся на южном приморском фланге советско-германского фронта стало ее участие в операциях по освобождению Северного Приазовья и Крыма.

В ночь на 30 августа 1943 г. катера флотилии высадили тактический десант западнее населенного пункта Безыменовка. Противник потерял около 200 солдат и офицеров, 206 автомобилей, 3 танка. Кроме того, десантники уничтожили пять складов с боеприпасами, обмундированием и продовольствием.

В боях за Мариуполь азовцы высадили в тылу вражеских войск три морских десанта, уничтоживших более 1000 солдат и офицеров противника, десятки орудий, минометов, автомашин, за что были отмечены в приказе Верховного Главнокомандующего.

Морской десант, высаженный Азовской военной флотилией 17 сентября 1943 г., сыграл решающую роль в освобождении города и порта Осипенко (Бердянска).

Личный вклад 33-летнего контр-адмирала в разгром вражеской группировки в Северном Приазовье был отмечен редкой даже во время войны наградой — 18 сентября 1943 г. он стал кавалером ордена Кутузова I степени.

Героическая Керченско-Эльтигенская операция

Началом освобождения Крыма должна была стать высадка морского десанта на восточное побережье Керченского полуострова. На командный пункт Азовской военной флотилии директива о подготовке десантной операции поступила 6 октября 1943 г. Флотилия должна была высадить одну стрелковую дивизию в районе западнее мыса Хрони.

Изменения в план операции вносились до последних часов перед ее началом. 14 октября 1943 г. в штаб флотилии поступили оперативная директива и организационный приказ командующего Черноморским

флотом вице-адмирала Л.А.Владимирского. Согласно ей численность войск, высаживаемых флотилией, увеличивалась до 5 дивизий, которые должны были высаживаться на широком фронте у мыса Варзовка, в районе Капканы, у мысов Тархан и Хрони. Для высадки этих войск флотилия сформировала две десантные группы, состоявшие из семи отрядов, включавшие 60 боевых катеров, вспомогательных судов и десантно-высадочных средств. Кроме этих двух (основных) групп высадки флотилия формировала третью — демонстративную группу. Ей ставилась задача в момент начала высадки первой волны десанта обстрелять вражеские позиции на северном побережье Керченского полуострова в районе Юраков Кут и отвлечь часть сил противника на себя.

Однако и этот план действий не был окончательным. Коррективы вносились в него даже 2 ноября, когда наши войска уже вели бой на восточном берегу Керченского полуострова.

«Особенно много... изменений пришлось на долю Азовской флотилии», — отмечали авторы труда «Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг.». И это существенно повлияло на подготовку и общие итоги операции, хотя Горшков, имевший за плечами трагический опыт Керченско-Феодосийской десантной операции делал все от него зависевшее, чтобы личный состав привлекаемых армейских частей отработал погрузку на суда, усвоил свои обязанности при следовании к местам высадки и приобрел элементарные навыки действий во время боя за высадку.

Первоначально форсирование Керченского пролива было назначено в ночь на 28 октября 1943 г., однако во второй половине дня погода резко ухудшилась. К началу посадки десантных войск разыгрался пятибалльный шторм. Из-за погоды высадка десантных войск отрядами, сформированными Азовской военной флотилией, переносилась два ж-

ды. Войска, которые высаживались Керченской военно-морской базой, действовали в соответствии с планом. Утром 1 ноября они уже вели бой на западном побережье Керченского пролива, в районе поселка Эльтиген.

«Вечером 2 ноября, — писал Сергей Георгиевич, — я с болью в сердце наблюдал за тем, как швыряло на крутой волне маленькие суденышки, предназначенные для высадки войск. И не раз задавал себе вопрос: как-то они справятся с доставкой войск на Керченский полуостров? Тяжело нагруженные корабли и суда отошли от причала и взяли курс к берегам, занятым противником. Никогда, кажется, за все время войны я не испытывал такой тревоги за исход операции, как тогда. Я ждал с нетерпением известий, как пройдет высадка. Крутая волна, свежий северо-восточный ветер затрудняли движение кораблей».

К моменту начала движения десантных отрядов Азовской военной флотилии погода вновь резко ухудшилась, из-за чего корабли и суда не смогли поддерживать установленную скорость и место в строю.

Несмотря на потерю времени и сильное противодействие противника, в первом эшелоне азовцами было высажено около 1800 человек. К утру 3 ноября 1943 г. была завершена высадка вторых эшелонов обеих десантных групп. Высаженные войска успешно преодолели сопротивление противника и вышли в район Еникале. К 16 часам 3 ноября высаженный десант получил пополнение — около 4500 бойцов, отбил все контратаки противника и продолжил наступление. К 10 ноября его войска вышли к восточной окраине Керчи, а к 20 ноября моряки Азовской флотилии завершили переправу всех семи эшелонов десантных войск 56-й армии на Еникальский плацдарм.

Наращивание сил на Еникальском плацдарме происходило в сложных зимних условиях. Водная поверхность уже начинала покрываться льдом. Пункты погрузки и выгрузки подвергались непрерывным ударам

артиллерии и авиации противника. Из-за этого советскому командованию довольно долго не удавалось создать на плацдарме ударную группировку, способную осуществить глубокий прорыв обороны противника.

Обстановка требовала чрезвычайных усилий, чтобы поток грузов через Керченский пролив не прерывался ни на один день. В связи с этим совместным решением командующих Отдельной Приморской армией и Черноморским флотом была введена временная должность — Начальник переправы, на которую назначили контр-адмирала С.Г.Горшкова. К 4 декабря 1943 г. флотилия доставила на крымский берег 75 040 человек, 2712 лошадей, 769 орудий и минометов, 128 танков и бронемашин, 9950 т боеприпасов и продовольствия.

Вынудив наши войска, наступавшие на Керчь с севера, перейти к обороне, противник блокировал с моря десантников, высадившихся на Эльтигенский плацдарм. Действия, предпринятые с целью прорыва или хотя бы ослабления блокады, так же, как и попытки организовать снабжение блокированных частей по воздуху, успехом не увенчались. Борьба за Эльтигенский плацдарм продолжалась 36 суток. 6 декабря советским командованием было принято решение об их эвакуации силами Керченской военно-морской базы. Но к западному берегу пролива прорвался только один катер, принявший на борт 29 человек. После этого десантникам было приказано самостоятельно прорываться на соединение с нашими частями, сражавшимися севернее Керчи.

Из вражеского кольца вырвалось около 1500 человек. Они вышли на южную окраину Керчи и заняли круговую оборону на горе Митридат. В ночь на 8 декабря на помощь им пришли моряки Азовской военной флотилии. Они доставили им подкрепление — 400 бойцов морской стрелковой бригады, а следующей ночью — еще 580 человек, два 45-мм орудия и 17 т боеприпасов и продо-

вольствия. В первый раз высадка пополнения была замечена противником слишком поздно и прошла без потерь. В ночь на 9 декабря он пытался оказать противодействие, однако моряки Азовской флотилии, действуя решительно и умело, вновь избежали потерь.

Следующей ночью катера и суда флотилии начали эвакуацию Митридатской группы. К утру 10 декабря на восточный берег Керченского пролива ими было доставлено 1080 человек. Днем остатки десанта противник сбросил в воду. Однако с наступлением темноты по приказу Горшкова катера и суда флотилии вновь направились к горе Митридат. Их усилия не были напрасными — с берега сняли еще 81 человека, а 279 подобрали в воде.

В заключительной фазе Керченско-Эльтигенской десантной операции Горшков не участвовал. В последних числах декабря он был тяжело контужен: его автомобиль подорвался на немецкой мине. При взрыве Сергей Георгиевич пробил головой лобовое стекло и, упав на землю, как-то чудом не был раздавлен упавшей сверху машиной. Но травма позвоночника, полученная при этом, давала о себе знать до последних дней его жизни.

Контр-адмирал С.Г.Горшков — командующий Дунайской военной флотилией

В строй он возвратился в феврале 1944 г. Стратегическая инициатива к этому времени окончательно перешла к Красной Армии. Она перешла в наступление на всем советско-германском фронте. Важные события назревали и на южном приморском фланге. На очереди были ликвидация Крымской группировки противника, освобождение Северо-западной части советского Причерноморья, наступление на Балканы.

В боях завершающего этапа борьбы за Крым Азовская флотилия уже не участвовала. 13 апреля 1944 г. она была расформирована. Ее уп-

равление, численность и корабельный состав были обращены на формирование Дунайской военной флотилии.

Командующим Дунайской флотилией был назначен контр-адмирал С.Г.Горшков.

2 августа 1944 г. Ставка ВГК приняла решения о проведении стратегической наступательной операции на южном участке советско-германского фронта. Перед 3-м Украинским фронтом и Черноморским флотом была поставлена задача — разгромить яско-кишиневскую группировку противника и, наступая на приморском направлении, отрезать противнику пути отхода за Прут и Дунай.

Дунайской военной флотилии надлежало на вторые сутки после перехода войск фронта в наступление высадить десант в районах северо-западнее и юго-восточнее г. Аккерман (Белгород-Днестровский), окружить и уничтожить аккерманскую группировку войск противника.

«Первое, что нам пришлось делать, — вспоминал Сергей Георгиевич, — это искать плавсредства для перевозки десанта и основного состава войск. Подумали и пришли к такому мнению: собрать по всему побережью, от Одессы до Херсона, все лодки и катера... Собрали до 400 единиц...»

Отсутствие специальных десантно-высадочных средств было головной болью Горшкова до последних дней его личного участия в военных действиях. Но мобилизацией катеров и лодок подготовка операции не исчерпывалась.

Для достижения тактической внезапности надо было отказываться от артподготовки, а посадку десантных войск численностью 8350 человек и переход через лиман шириной 9 — 12 километров осуществить скрытно.

Чтобы реализовать этот сложный замысел, командующему флотилией надо было добиться, чтобы каждый его боец, как у Суворова, «понимал свой маневр». И это ему удалось. В боях за Аккерман было уничтожено и

взято в плен более 1000 солдат и офицеров противника.

Прорыв в Дунай

Форсирование Днестровского лимана открыло флотилии путь к дунайской дельте. Прорыв в Дунай был чрезвычайно сложной задачей. На реке корабль подвергается тем же опасностям, что и в море, но совершенно лишен свободы маневра. Здесь условия позволяли противнику оказывать противодействие, собрав все свои силы в один кулак. Поэтому в первую очередь надо было выигрывать время.

«23 августа, — писал Сергей Георгиевич, — я отдал приказ о прорыве кораблей флотилии в устье Дуная. Поскольку мы планировали операцию заранее, подготовка заняла всего несколько часов. На рассвете 24 августа катера с десантом подошли к Жебриянам. Противник был застигнут врасплох. Через три часа морские пехотинцы заняли селение и отрезали войска противника, выходившие из окружения, плотным огнем пресекая их попытки прорваться на запад. Во второй половине дня враг сложил оружие. В плен было взято 4800 немецких и румынских солдат и офицеров. Потери десантников составили 28 человек убитыми и ранеными. Путь в Дунай был открыт».

К этому времени в Бухаресте завершился государственный переворот. К власти пришло новое правительство, по требованию которого король объявил о прекращении военных действий против держав антигитлеровской коалиции.

Война, однако, продолжалась, и не везде командование румынских вооруженных сил скрупулезно выполняло условия перемирия. Зачастую оно охотно оказывало содействие бывшим союзникам, которые после овладения нашими силами дельтой Дуная оказались в катастрофической ситуации. Дунайская флотилия перехватила важнейшую транспортную магистраль гитлеровских войск, разделив военно-морские силы противника на две изоли-

рованные группировки, одна из которых осталась в Черном море, другая — на Дунае.

В эти дни продвижение сил флотилии на запад было стремительным. Моряки занимали портовые города, как правило, до подхода войск 3-го Украинского фронта. Когда 26 августа 1944 г. дунайцы принимали капитуляцию румынской речной флотилии, принесли шифровку. Командующий фронтом просил: «Энергичнее пробивайтесь на Измаил». Он еще не знал, что Горшков в это время уже находится в Измаиле и готовит свои силы к броску на Галац.

После выхода из войны Румынии основной задачей флотилии стало обеспечение переправы войск 3-го Украинского фронта через Дунай. С 24 августа по 8 сентября 1944 г. флотилия перевезла на правый берег Дуная войска и боевую технику трех армий — 178 954 человека, 43 563 лошади, 340 танков, 2200 орудий и самоходных установок, более 8600 автомашин, тракторов и тягачей.

Тяжелые бои начались с выходом к югославской границе. 28 — 30 сентября 1944 г. тактические десанты были высажены в Радужеваце и Прахово.

7 октября 1944 г. бригада бронекатеров форсировала труднопроходимый участок в ущелье Железные Ворота. В этом месте ширина Дуная составляла всего 113 метров, а глубина доходила до 50. Огромная масса воды неслась со скоростью 4 метра в секунду (около 7 узлов). Здесь перевернулся и затонул один из полуглиссеров бригады, но 16 бронекатеров благополучно прошли Железные Ворота.

20 октября 1944 г. Москва салютовала войскам 3-го Украинского фронта, частям Дунайской военной флотилии, освободившим столицу Югославии.

Вспоминая свои первые встречи с югославами, Сергей Георгиевич писал: «Вскоре после освобождения Белграда состоялось торжественное собрание общественности города и воинов Народно-освободительной армии Югославии, на котором при-

существовал маршал Иосип Броз Тито. На собрании меня представили ему. В разговоре со мной он с похвалой отозвался о советских моряках на Дунае, затем, помолчав, добавил с озабоченностью:

- Мы сейчас оказались в трудном положении: электростанции города испытывают нужду в угле. Уголь у нас есть, только он в городе Крагуевац, но мы не можем доставить его оттуда, так как буксирные пароходы не ходят — на фарватере вражеские мины. Не смогут ли ваши корабли помочь нам в доставке барж с углем?

Я ответил, что постараемся сделать все, что в наших силах. В тот же день я поставил перед командиром бригады траления капитаном 2 ранга Г.Охрименко задачу — во что бы то ни стало доставить уголь в Белград не позднее чем через два дня.

Действительно, к исходу вторых суток баржи с углем пришли в Белград».

Севастополь. 1944 год

Во второй половине декабря 1944 г., когда Дунайская флотилия уже вела бои за Будапешт, Горшкову доставили приказ о его назначении командующим эскадрой Черноморского флота. В Севастополь он прилетел 5 января. Ровно через два месяца после того, как эскадра Черноморского флота из своих временных баз на Черноморском побережье Кавказа перешла в Главную базу Черноморского флота.

Панорама города, открывшаяся перед ним с Северной стороны, потрясла его до глубины души. Таких разрушений он не видел даже в Новороссийске. Казалось, во всем городе не осталось ни одного целого дома.

Три года пребывания во временных базах, где отсутствовали нормальные условия для поддержания технической готовности кораблей, не прошли для них бесследно. Все они нуждались в ремонте. Не лучше было и состояние трофейных эсминцев, полученных в счет репараций с Румынии. Военская дисциплина,

мягко говоря, хромала, что было прямым следствием многомесячного бездействия: с октября 1943 года на Черноморском флоте крупные надводные корабли разрешалось применять только по решению Ставки Верховного Главнокомандования, после чего к решению боевых задач они уже не привлекались. Уже в момент первого знакомства со своим новым «хозяйством» Горшкову стало ясно: работать придется много и тяжело.

«Обойдя все корабли эскадры, — вспоминал Сергей Георгиевич, — и проверив их состояние, я собрал командиров кораблей и офицеров штаба, ознакомился с уровнем подготовки экипажей и степенью их боевого опыта. Вывод, который я сделал из этой беседы, был малоутешителен. Имея хороший боевой опыт в огневой поддержке сухопутных войск, высадке десантов, борьбе с воздушным противником, подводными лодками и торпедными катерами, экипажи кораблей были явно недостаточно подготовлены к ведению морских боев и операций».

Нормальному ходу боевой и оперативной подготовки мешали совершенно ненормальные условия базирования в разрушенной главной базе. Причалы и береговые объекты морякам приходилось восстанавливать своими руками. Ежедневно на эти работы эскадрой направлялись рабочие команды под руководством старшин и офицеров. По несколько десятков человек с каждого корабля убывало в город на расчистку улиц от развалин.

Ялта, 1945 г.

Севастополь еще лежал в руинах, еще продолжалась война, а морякам Черноморского флота уже пришлось вновь взвалить на свои плечи беспокойный груз представительских функций.

В январе 1945 г. командирам соединений и отдельных частей под строжайшим секретом было объявлено, что в ближайшее время в Ялте состоится встреча руководителей



Командующий эскадрой Черноморского флота вице-адмирал С. Г. Горшков (третий слева в первом ряду) на американском штабном корабле «Катоктин» с офицерами, обеспечивавшими проведение Крымской (Ялтинской) конференции. 1945 г.

СССР, США и Великобритании.

Через много лет о своем участии в обеспечении работы Ялтинской конференции Горшков рассказывал спокойно, как о событии почти будничном: «В начале февраля 1945 года Черноморский флот, корабли эскадры были приведены в повышенную боевую готовность... Предпринимались все меры предосторожности. Опасаясь возможного налета вражеской авиации, привели в повышенную готовность истребительную авиацию флота и зенитную артиллерию, в том числе и корабельную.

В Севастополь прибывал штабной корабль Средиземноморского флота США «Катоктин», специально оборудованный на случай, если Ливадия будет подвергнута авиационным ударам немцев и главам государств придется покинуть ее. Мне поручалось принять этот корабль в Севастополе, обеспечивать его стоянку, а при выходе в море — и охранение. А затем я должен был встречать на аэродроме в Саки прибывавших туда

самолетами руководителей США и Англии.

Встреча руководителей США и Англии проводилась без особых почестей, так сказать, в рабочем порядке. Я представился прибывшим. Состоялась очень краткая беседа, а затем они убыли в Ливадию, а я в Севастополь на «Катоктин», который стоял возле Угольной стенки в немедленной готовности к выходу в море. Но, к счастью, его помощь не потребовалась, и через несколько дней он убыл вновь на Средиземное море».

Тогда лидеры сильнейших держав Запада и сопровождавшие их военные не могли знать, что этот плотный, невысокого роста вице-адмирал с крупной головой и пронзительно синими глазами станет одним из главных героев полувековой «холодной войны».

8 мая 1945 г. эскадра Черноморского флота была «на ходу». По плану сбор-похода до позднего вечера отработывалась стрельба по «реально маневрирующим кораблям методом выноса по целику». На Феодосийский рейд прибыли глубокой ночью. Здесь Сергей Георгиевич узнал о том, что в Берлине подписан акт о безоговорочной капитуляции Германии.

Наступил мир. Но в жизни командующего эскадрой мало что изменилось.

**Ведущий научный сотрудник
Исторического отдела
НИЦ ВУНЦ ВМФ
капитан 1 ранга М. МОНАКОВ**

We continue the series of publications, dedicated to a well-known Soviet sea captain Sergei Georgiyevich Gorshkov. The first and second parts narrated about the childhood, studies, officer service of the future Commander-in-Chief. We make acquaintance of the readers to S.G. Gorshkov's activity in the Great Patriotic War years in the third part.

Ключевые слова:

Сергей Георгиевич Горшков, Главком, советский ВМФ, ракетно-ядерный флот СССР.

Key words:

Sergei Georgiyevich Gorshkov, Commander-in-Chief, the Soviet Navy, the Soviet Union oceanic nuclear missile fleet.

3-Я ДИВИЗИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК СЕВЕРНОГО ФЛОТА В «ХОЛОДНОЙ ВОЙНЕ» НА МОРЕ (1961—1969)

В февральском номере «Морского сборника» был опубликован материал о начале боевой деятельности 3-й дивизии ПЛ СФ. В новой статье читателям журнала предлагается рассказ о периоде ее расцвета и освоении североморцами атомных подлодок проекта 671 и его модификаций.

С прибытием в декабре 1967 г. в состав 3-й дивизии крейсерской атомной подводной лодки «К-38» (проект 671) под командованием капитана 2 ранга Е.Чернова и 289-го экипажа под командованием капитана 1 ранга А.Евдокименко начался новый этап освоения личным составом дивизии многоцелевых атомных подводных лодок второго поколения.

Соединение, как и прежде, базировалось в губе Большая Западная Лица. В это время происходило активное накопление опыта боевого использования многоцелевых атомных подводных лодок первого поколения (пр. 627А) в различных районах Мирового океана.

В течение 1968 г. на боевую службу вышли: «К-21» (командир капитан 1 ранга В.Каширский) и «К-52» (командир капитан 2 ранга В.Борисенко), а также «К-5» (командир капитан 1 ранга Б.Ананишвили) и 121-й экипаж на ПЛА «К-5». Сложность подготовки подводников к океанским походам заключалась в том, что в связи с приходом в состав дивизии новейших подводных лодок (проекта 671) начиная с 1969 г., подводные лодки проекта 627А и их вторые экипажи стали последовательно переходить в состав 17-й дивизии Северного флота. А к 1972 г. полностью перебазировались в Йоканьгскую ВМБ. При этом нагрузка на командира дивизии контр-адмирала Ф.Воловика и флагманских специалистов во главе с начальником штаба капитаном 1 ранга Г.Егоровым заметно воз-

росла, тем более что в состав дивизии вошли подводные лодки 671 и 671МВ проектов. Так, в 1968 г. в состав дивизии вошли «К-69» под командованием капитана 1 ранга Р.Кетова и «К-147» под командованием капитана 1 ранга В.Сидельникова. В этом же году ПЛА «К-38» после отработки задач курса боевой подготовки и трехнедельного похода в Норвежское море завоевала Приз Главнокомандующего ВМФ по торпедным стрельбам и по итогам года была объявлена лучшей на соединении. На следующий год в состав дивизии были приняты «К-53» (командир капитан 1 ранга В.Михайлов) и «К-306» (командир капитан 2 ранга Р.Пирожков), а также сформированы 166-й и 173-й экипажи под командованием капитанов 2 ранга В.Анохина и В.Храм-



Атомная подводная лодка проекта 671 (вид с носа с опущенными выдвижными устройствами)

12 апреля. День космонавтики. Репортаж из Центра управления космическими системами связи и навигации



- Центр управления космическими системами связи и навигации.

- Начальник пункта Центра управления системами космической связи и навигации капитан 1 ранга А.Е.Тихонов.



- Начальник станции спутниковой связи лейтенант Н.А.Шабанов ставит задачи расчета места нахождения спутника инженерам-программистам И.Г.Мурашкиний и Л.А.Ильиной.



- Начальник отделения спутниковой связи служащая Н.А.Николаева и начальник смены служащий Н.А.Игнатъев восстанавливают связь с береговым узлом связи.

Фото Ю.Пахомова

90 лет службе вспомогательного флота Черноморского флота



- СТН «Иман».
- Госпитальное судно «Енисей».
- Начальник СВФ ЧФ капитан 1 ранга О.Истомин.
- Командир бригады судов обеспечения СВФ ЧФ капитан 1 ранга С.Степанов и капитан БМТ «Иван Бубнов» В.Ларионов после возвращения из дальнего похода.
- Начальник штаба бригады судов обеспечения СВФ ЧФ капитан 2 ранга Р.Ибрагимов, флагманский штурман бригады капитан 2 ранга В.Ходос, помощник заместителя командира бригады по ЭМЧ капитан-лей-



тенант Е.Елисеев вырабатывают предложения в замысел на межбазовую буксировку.

- Управление работой судов обеспечения с диспетчерского пункта обеспечивают начальник диспетчерской службы СВФ ЧФ В.Топчий и капитан-диспетчер Н.Жебрак.

- Ш.Джафаров — капитан СТН «Иман», лучшего судна бригады по итогам 2009 г.

- Капитан МБ-173 С.Плакущенко.

- Капитан-кранмейстер плавкрана ПК-3100 Ю.Толкнов.

- Командующий ЧФ вице-адмирал А.Клецков приветствует командира бригады судов обеспечения СВФ ЧФ капитана 1 ранга С.Степанова в связи с возвращением из дальнего похода.

- Средиземное море. В работе экипаж БМТ «Иван Бубнов».

- БМТ «Иван Бубнов».



Фото С.Петровича

20 лет со дня подъема флага на КИК «Маршал Крылов»



- На океанских просторах.
- Подготовка техники к работе.
- Командир бригады капитан 1 ранга О.Королев и командир судна капитан 1 ранга И.Шалына.
- Старший механик О.Митрофанов на боевом посту.
- Встреча с Героем России летчиком-космонавтом А.Серебровым.

Фото из архива судна



цова соответственно. С каждым последующим годом 3-я дивизия уверенно набиралась новых сил. Так, в 1970 г. в состав 3-й ДиПЛ СФ вошли «К-323» (командир капитан 1 ранга А.Семенов), «К-370» (командир капитан 2 ранга В.Иванов) и 426-й экипаж (командир капитан 2 ранга Е.Томко). В этом



Командиры подводных лодок, офицеры штаба, командование 3 дивизии подводных лодок. 1974 г.

же году подводные лодки «К-38», «К-53» и «К-159» участвовали в учениях ВМФ СССР «Океан» и получили за свои действия высокую оценку Главного командующего ВМФ. В ходе учений «К-53» под командованием капитана 2 ранга Г.Мелихова (старший на борту заместитель командира дивизии капитан 1 ранга Р.Кетов) трое суток следила за авианосно-ударным соединением США, состоящим из 9 кораблей.

В 1971 г. дивизия пополнилась 2 подводными атомоходами проекта 671: «К-438» (командир капитан 1 ранга В.Шувалов) и «К-367» (командир капитан 2 ранга В.Яровенко). Тогда же под руководством Героя Советского Союза контр-адмирала А.Михайловского «К-147» со 166-м экипажем (командир капитан 1 ранга В.Анохин) совершила специальный поход в Арктику, впервые пробыв подо льдами более 30 суток. А «К-370» под командованием капитана 1 ранга А.Евдокименко выполнила задачи длительного плавания в Южной Атлантике, отработав в походе элементы действия в составе тактической группы.

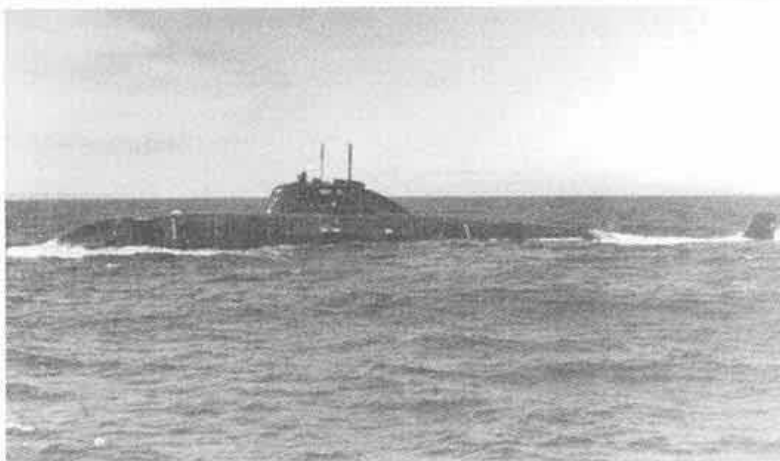
В 1972 г. — ее ряды пополнили еще две ПЛА («К-314» под командованием капитана 1 ранга В.Гонтарева и «К-398» под командованием капитана 1 ранга Б.Э.Гашкевича). Для вновь прибывших подлодок были сформированы два вторых экипажа — 89-й экипаж (командир ка-

питан 3 ранга А.Макаренко) и 91-й экипаж (командир капитан 1 ранга Дж.Зайдулин).

Одновременно пришла самая первая из так называемых подлодок-автоматов ПЛА с титановым корпусом проекта 705 — «К-64» под командованием капитана 1 ранга А.Пушкина. В этом же году крейсерской атомной подводной лодке «К-323» (командир капитан 1 ранга В.Анохин) в ознаменование 50-летия образования СССР приказом Министра обороны СССР было присвоено почетное наименование «50 лет СССР». Командующий 1-й Краснознаменной флотилией подводных лодок Северного флота контр-адмирал В.С.Шаповалов вручил дивизии юбилейный почетный знак ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета и Совета Министров СССР.

В 1973 г. дивизия еще продолжала пополняться подлодками 671МВ проекта, но вместе с ними пришла и первая атомная ракетно-торпедная подлодка проекта 671РТ — «К-387» под командованием капитана 1 ранга Ю.Печенкина. Для нее же был сформирован 188-й экипаж (командир капитан 2 ранга В.Поливода). В тот год подводные лодки 3-й дивизии ПЛ СФ совершили 8 походов на боевую службу, а экипажу «К-323» («50 лет СССР») был вручен Вымпел Министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть».

В 1974 г. 9 подводных лодок дивизии совершенствовали свою опе-



Атомная подводная лодка проекта 671 в море.

ративную и тактическую подготовку в длительных походах, внося значительный вклад в укрепление безопасности Родины. При этом, выполняя поставленные задачи, «К-367» (командир капитан 1 ранга В.Ермак) и «К-438» с 343-м экипажем (командир капитан 2 ранга А.Коржев) значительно превысили проектную автономность плавания. ПЛА «К-314» (командир капитан 1 ранга В.Гонтарев) совместно с ПЛАРК «К-210» совершила переход вокруг Африки на Тихоокеанский флот.

В этом же году под руководством командира дивизии капитана 1 ранга Е.Чернова впервые в ВМФ обновляемая ПЛА «К-454» (командир капитан 1 ранга В.Барановский) перешла подо льдами Арктики с Северного на Тихоокеанский флот и за образцовое выполнение задания командования, отличную морскую выучку и высокое профессиональное мастерство была награждена Вымпелом Министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть». В 1974 г. в состав дивизии вошла еще одна ПЛА проекта 671РТ — «К-371» под командованием капитана 1 ранга Г.Савельева.

Ежегодно в дивизии продолжалось накопление практического опыта эксплуатации нового оружия и техники в море. Личный состав подводных лодок освоил новые образцы минного оружия, противокорабельных и противолодочных торпед, а также противолодочных ракет и телеуправляемых торпед. Проводилась огромная работа по

снижению уровня шумности подводных лодок и началась опытная эксплуатация неакустических средств обнаружения подводных лодок. Одновременно с этим совершенствовался уровень тактической и огневой подготовки экипажей подводных лодок. В 1972 г. кабинет предподходовой подготовки дивизии занял

1-е место в смотре — конкурсе учебных кабинетов Северного флота. В состязаниях по выполнению задач разведки на Северном флоте заняли 1 место: в 1968 г. — «К-21» (командир капитан 1 ранга В.Каширский), в 1969 г. — «К-52» (командир капитан 2 ранга Б.Борисенко), в 1971 г. — «К-147» (командир капитан 1 ранга В.Сидельников). В состязаниях по минным постановкам на Северном флоте заняли 1-е место: в 1970 г. 166-й экипаж (командир капитан 2 ранга В.Анохин) на «К-69», в 1973 и 1974 гг. «К-147» (командир капитан 1 ранга Ю.Сергейчев). В состязаниях по торпедным стрельбам на приз Главнокомандующего ВМФ заняли 1-е место: в 1969 г.: «К-147» (командир капитан 1 ранга В.Сидельников), в 1970 и 1971 гг. — «К-38» (командир капитан 1 ранга Е.Д. Чернов) и «К-147» (командир В.А. Сидельников), в 1972 г. — 426-й экипаж (командир капитан 2 ранга Е.Томко), в 1973 г. — «К-323» (командир капитан 1 ранга В.Анохин), в 1974 г. — «К-398» (командир капитан 1 ранга Б.Э.Гашкевич), в 1975 г. — «К-323» (командир капитан 1 ранга Ю.Стемовский) и «К-398» (командир капитан 1 ранга Б.Э.Гашкевич).

Ежегодно подводные лодки дивизии принимали участие в поисковых операциях, командно-штабных, тактических и опытовых учениях, выполняли специальные задания в арктических районах, совершенствовали действия в составе такти-

ческих групп, выполняли задачи несения боевой службы. А подводные лодки проекта 671 все увереннее действовали в Гренландском, Норвежском и Средиземном морях, Датских проливах, в Северо-восточной и Северо-западной Атлантике.

В 1975 г. подводные лодки дивизии приняли участие в учениях «Океан-75». При этом особо отличились и получили высокую оценку Министра Обороны СССР — «К-323» (командир капитан 1 ранга Ю.Стемковский); командующего Северным флотом — «К-367» (командир капитан 1 ранга В.Ермак), «К-370» (командир капитан 1 ранга В.Щербатов), 173-й экипаж (командир капитан 2 ранга В.Соколов) на «К-469», 343-й экипаж (командир капитан 2 ранга А.Коржев) на «К-481». В этом же году «К-481» (командир капитан 1 ранга П.Маргулис) совершила поход в район Саргассова моря.

В 1976 г. под руководством заместителя командира 3-й дивизии капитана 1 ранга В.Соколова «К-469» (командир капитан 1 ранга В.Урезченко) в составе тактической



Экипаж «К-323» ("50 лет СССР") на боевой службе в Северной Атлантике.

В первом ряду справа командир В.Анохин

группы атомных подводных лодок совершила переход вокруг Южной Америки с Северного флота на Тихоокеанский.

В следующем году под руководством заместителя командира 3-й дивизии и уже Героя Советского Союза капитана 1 ранга В.Соколова, 343-й экипаж (командир капитан 2 ранга А.Коржев) на «К-481» во время несения боевой службы совершил 30-суточный поход в приполюсные районы Арктики, выполняя задачу обеспечения безопасности плавания атомного ледокола «Арктика» — надводного корабля, впервые в истории мирового мореплавания достигшего географического Северного полюса. В этом же году на состязаниях по торпедным стрельбам «К-398» (командир капитан 1 ранга В.Потапов) завоевала Приз Главнокомандующего ВМФ и третий год подряд была объявлена лучшей многоцелевой подводной лодкой ВМФ. В связи с изменениями, происшедшими в классификации кораблей и судов ВМФ СССР, атомные подводные лодки проектов 627А, 671, 671РТ были переведены из подкласса «крейсерские» в подкласс «большие атомные подводные лодки».

В 1978 г. в состав 3-й дивизии входили 12 атомных подводных лодок и 6 резервных экипажей. Командир 3-й ДипЛ СФ контр-адмирал В.Храмцов, офицеры штаба, электромеханической службы



Офицеры 91-го экипажа на боевой службе в Средиземном море. Во втором ряду второй справа командир ПЛА капитан 1 ранга Д.Зайдулин



Экипаж К-38. В центре с призом ГК ВМФ командир капитан 1 ранга Е.Чернов. 1968 г.

мобилизовали весь личный состав соединения на достижение высоких результатов в боевой и политической подготовке, и они были достигнуты. ПЛА «К-462» под командованием капитана 1 ранга В.Никитина завоевала призы командующего Северным флотом по торпедной атаке боевых кораблей и минным постановкам. По итогам 1978 г. дивизия была объявлена передовым соединением в Военно-Морском Флоте и награждена Переходящим Знаменем Военного совета Северного флота.

В следующем году по результатам работы инспекции МО СССР на СФ, 3-я ДПЛ была признана лучшей в ВМФ по боевой готовности,

техническому состоянию кораблей, выучке личного состава экипажей, а также заняла 2-е место в Вооруженных Силах СССР по содержанию войскового хозяйства, уровню быта и строевой подготовки. В этом же году ПЛА «К-438» (командир капитан 2 ранга Ю.Русаков) завоевала призы Главного командующего ВМФ и командующего Северным флотом по торпедной атаке отря-

да боевых кораблей, ПЛА «К-481» (командир капитан 2 ранга А.Шпортько) совершила поход в Северо-восточную Атлантику и в течение 37 суток находилась под арктическими льдами.

До конца 1970-х гг. боевая деятельность 3-й дивизии ПЛ СФ была направлена на дальнейшее накопление опыта использования подводных лодок в традиционных районах несения боевой службы и освоение новых районов плавания в Индийском океане. В 1980 г. «К-462» (командир капитан 1 ранга В.Никитин) по результатам деятельности на боевой службе в Средиземном море была объявлена ко-



Экипаж «К-323». В центре с Призом ГК ВМФ командир капитан 1 ранга В.Анохин. 1973 г.

мандованием лучшим противолодочным кораблем Средиземноморской эскадры, а по итогам боевой подготовки в этом же году на Северном флоте — лучшей многоцелевой атомной подводной лодкой.

В 1979 — 1980 гг. 91-й экипаж (командир капитан 2 ранга О.Петров) на «К-38» впервые в истории соединения выполнил поход для несения боевой службы в Индийский океан. Здесь его сменил экипаж «К-481» (командир капитан 1 ранга А.Шпортько). В 1980-1981 гг. «К-369» со 166-м экипажем (командир капитан 2 ранга В.Киселев) совершила поход в Индийский океан с деловым заходом в порт Бейра в Мозамбике. После смены 166-го на 289-й экипаж (командир капитан 2 ранга А.Ураев) подлодка возвратилась в основной пункт базирования.

В 1981 г. ПЛА «К-481» (командир капитан 1 ранга А.Шпортько) выполнила поход в Индийский океан с деловым заходом в порт Луанда Народной Республики Ангола. Пребывание советской «К-481» в порту Луанда способствовало стабилизации внутривосточной обстановки в стране. Чрезвычайным и Полномочным Послом СССР в Анголе В.Логиновым экипажу и лично командиру корабля была объявлена благодарность. В этом же году «К-438» (командир капитан 1 ранга Ю.Русаков) в ходе выполнения задач боевой службы впервые с высокой эффективностью использовала аппаратуру обнаружения кильватерного следа (АОКС).

Постепенно в 1-ю Краснознаменную флотилию ПЛ СФ стали приходить новейшие многоцелевые атом-



Заслуженная награда экипажу К-323 ("50 лет СССР") - "Памятное знамя ЦК ВЛКСМ". Второй слева впоследствии Герой России А.Рымарь

ные подлодки проектов 705К и 671РТМ и подводные ракетные крейсера проекта 949. У причалов Большой Западной Лицы стало тесно. И во втором полугодии 1981 г. в соответствии с директивой Главкомандующего ВМФ подводные лодки 3-й дивизии, не прекращая плановой повседневной деятельности и несения боевых служб, осуществили подготовку и последующее перемещение к новому месту постоянного базирования в Гремиху в состав 11-й флотилии подводных лодок Северного флота.

Там они совершили еще не один десяток боевых служб, но время «чистых» 671 проектов уже прошло.

**Директор
Санкт-Петербургского
государственного
«Музея истории подводных
сил России имени
А.И.Маринеско»
капитан 1 ранга в отставке
И.Пахомов**

In February number of the Morskoi Sbornik the material covering the beginning of the 3rd Submarine Division of the Northern Fleet combat activity was published. The present article suggests to the readers narration about the period of its flourishing state and mastering by the Northern Fleet seamen the use of atomic submarines of the 671 project and its modifications.

Ключевые слова: 3-я дивизия ПЛ СФ, 1-я Краснознаменная флотилия ПЛ СФ, подводные лодки проекта 671, губа Большая Западная Лица.

Key words: the 3rd Submarine Division of the Northern Fleet, the 1st Red Banner Submarine Flotilla of the Northern Fleet, submarines of the 671 project, the Bay of Big Western Letsa.

РОЛЬ И МЕСТО СМО АСУ В УПРАВЛЕНИИ СИЛАМИ ФЛОТА ПРИ ПОДГОТОВКЕ И ВЕДЕНИИ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ НА МОРЕ

Статья посвящена обоснованию необходимости использования в АСУ математического моделирования и оценке его влияния на эффективность процессов управления силами.

Динамизм и скоротечность ведения современных боевых действий, сильно возросшее значение внезапности, борьба в сфере управления, быстрота изменения и развития обстановки стали, наряду с другими важными факторами, характерными для современной вооруженной борьбы на море, настоятельно требуют от органов управления повышать оперативность и качество их работы. Управление силами является фактором, оказывающим решающее влияние на успешность ведения боевых действий на море, и заключается в целенаправленной деятельности командира, штаба и других органов управления по поддержанию постоянной боевой и мобилизационной готовности подчиненных соединений, воинских частей, подразделений и кораблей при подготовке их к боевым действиям и руководству ими в ходе боевых действий (при выполнении задач). Сущность этой деятельности заключается в подготовке и принятии решения на основе непрерывного добывания, сбора, обработки, отображения и анализа данных об обстановке; доведении задач до подчиненных сил; организации и поддержании взаимодействия; подготовке сил и штабов к боевым действиям; планировании и контроле за выполнением принятого решения.

Основой управления является решение командующего флотом на подготовку и ведение боевых действий на море.

Повышение эффективности управления силами флота достигается рядом мероприятий, в том числе комплексной автоматизацией процессов управления силами флота и интеграцией используемых при этом комплексов и средств автоматизированного управления в единую автоматизированную систему управления (ЕАСУ) силами флота. АСУ при

этом играет системообразующую роль в управлении силами флота. Командная подсистема АСУ предназначена для обеспечения планирования, принятия решения командованием, управления силами флота, а также приданными, взаимодействующими и поддерживающими силами.

Высокие темпы ведения боевых действий на море и большой объем циркулируемой в системах управления информации, которую надо учесть при выработке решения командованием в процессе подготовки и в ходе ведения боевых действий, предполагают использование в АСУ математического моделирования при управлении силами в мирное время, угрожаемый период и в ходе ведения боевых действий.

При математическом моделировании исследуются зависимости, описывающие процесс управления при подготовке и ведении боевых действий на море, взамен изучения и исследования оригинала, например, боя (операции).

Математическое моделирование процессов управления должно осуществляться с использованием методов исследования операций. Исследование операций представляет собой научный метод, дающий в распоряжение командования количественные основания для принятия решений по действию войск (сил ВМФ), находящихся под его управлением. Исследование операций как официально признанная деятельность появилась во время Второй мировой войны для удовлетворения нужд вооруженных сил. Кстати, в США создан и успешно функционирует Комитет по исследованию операций при Национальном исследовательском совете США, занимающийся математическим моделированием в интересах вооруженных сил США, в том числе и в интересах ВМС США.

Целью использования математического моделирования при управлении силами является обеспечение выработки решений, планов, способов применения сил, использования средств, повышение эффективности проведения в жизнь мероприятий, предусмотренных решением и планами, в условиях все повышающихся темпов управления и противоборства с противником в сфере управления.

Способы достижения сформулированной цели математического моделирования — оптимизация применения сил, использование средств, повышение оперативности управления — составляют содержание теории исследования операций.

Математическое моделирование осуществляется для командира (командующего) в интересах повышения качества и оперативности его работы при управлении.

С точки зрения особенностей использования математического моделирования целесообразно весь процесс управления разбить на следующие стадии: заблаговременная подготовка, непосредственная подготовка, управление силами в ходе боя (операции), анализ результатов боя (операции). Кроме того, необходимо также рассматривать стадию управления в повседневных условиях — процесс, располагающийся между окончанием заблаговременной и началом непосредственной подготовки.

Обязательное условие высокой эффективности математического моделирования на различных стадиях процесса управления — взаимосвязь моделирования, выполняемого различными подразделениями штаба, что требует должной его организации. Использование математического моделирования в настоящее время может быть успешным лишь при четкой организации математического обеспечения управления (МОУ) силами.

Математическим обеспечением управления (МОУ) силами называется комплекс взаимосвязанных мероприятий, выполняемых командованием и штабом флота (соединения) при заблаговременной, непосредственной подготовке, в ходе боя (операции), после окончания боя (операции) и имеющих своей целью :

- количественное обоснование решения по поставленной задаче, планов при-

менения сил и средств, обеспечение выполнения решения и планов в ходе боя (операции), а также их корректирование;

- количественное обоснование управления системами оружия и технических средств, автоматизацию управления этими системами;

- автоматизацию нетворческих процессов в системе управления силами;

- подготовку командования и штабов на тренажерах к применению сил и средств в предстоящем бою (операции).

Материальной основой МОУ является специальное математическое обеспечение управления (СМОУ), которое включает:

- СМО АСУ — совокупность методов, моделей и методик, реализованных в виде специального математического программного обеспечения (СМПО) АСУ в интересах решения поставленных задач на различных стадиях управления силами флота. При этом под СМПО АСУ будем понимать математические методы и модели обработки информации, алгоритмы их выполнения и программы реализации алгоритмов на ЭВМ;

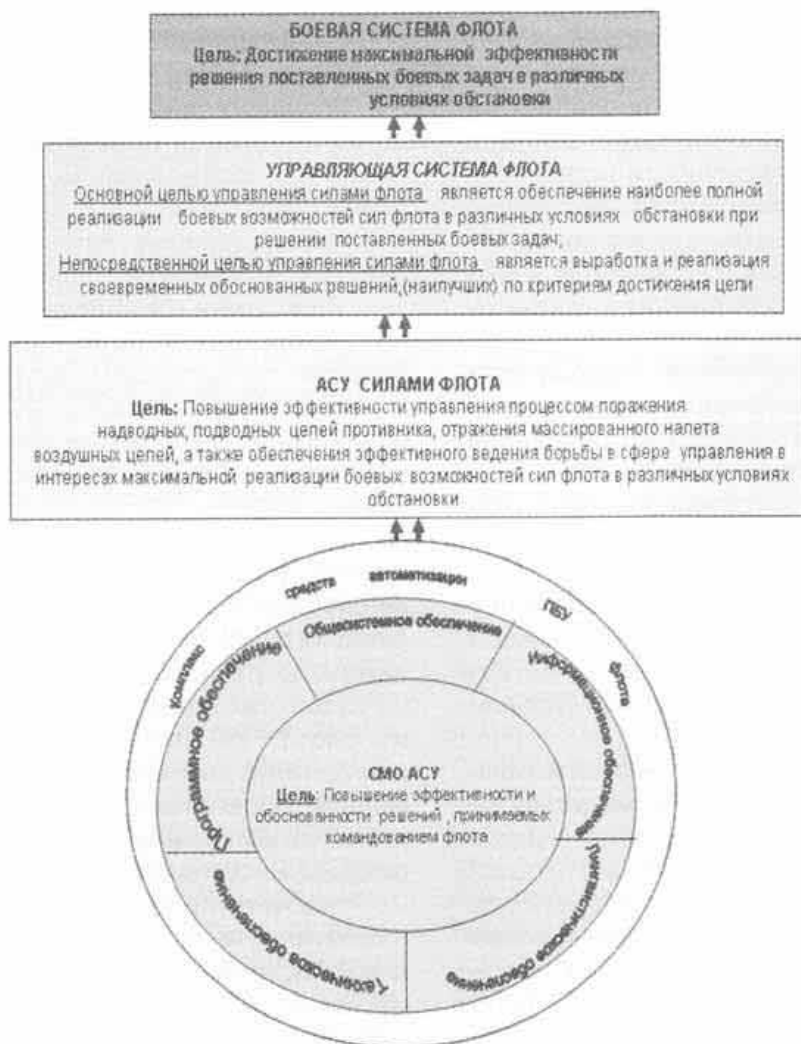
- расчетно-справочные комплексы (совокупности программ и алгоритмов для СКМ, а также таблиц, графиков, номограмм), обеспечивающие математическое моделирование и решение информационных задач в случае выхода из строя (отказа в работе) технической основы АСУ (ЭВМ) либо при нецелесообразности использования техники.

Для организации МОУ силами флота с использованием АСУ необходимо также общесистемное, информационное, лингвистическое, техническое и программное обеспечение.

Общим математическим обеспечением (ОМО АСУ) называется совокупность алгоритмов и программ, обеспечивающих бесперебойное и оптимальное решение задач СМО АСУ.

Информационное обеспечение АСУ — совокупность единой системы классификации и кодирования оперативно-тактической информации, унифицированных систем документации, используемых в АСУ.

Лингвистическое обеспечение — совокупность научно-технических терминов и других языковых средств, используемых в АСУ, а также правил формализации естественного языка, включая методы сжатия и развертывания текстов в



Роль и место СМО АСУ в управлении силами флота

целях повышения эффективности машинной обработки информации, облегчающее общение человека с машиной.

Техническое обеспечение АСУ — комплекс технических средств, предназначенных для обеспечения работ АСУ. Основой технического обеспечения АСУ является ЭВТ (электронно-вычислительная техника).

Программное обеспечение АСУ — совокупность программ для реализации целей и задач АСУ, обеспечивающих функционирование комплекса технических средств АСУ.

Общее математическое, информационное, лингвистическое, техническое, программное обеспечение АСУ носит подчиненный по отношению к СМО характер, хотя при разработке состава СМО АСУ и порядке его использования приходится учитывать возможности этих видов обеспечения. Однако основополагающими при разработке структуры и порядке использования СМО АСУ явля-

ются требования, вытекающие из особенностей управления силами флота (соединением) при выполнении свойственных им задач.

СМО АСУ делится на базовое (вложенное) и формируемое СМО.

Базовое СМО готовится централизованно при разработке АСУ флота (соединения, корабля) и строится на модульной основе. Модулем называется программа математической модели какого-то этапа действий корабля, соединения (объединения) при выполнении свойственных задач или же математическая модель какого-то этапа противодействия противника выполнению этих задач. Модули объединены управляющей программой. Управляющая программа служит для своевременного формирования из этих модулей необходимых моделей в соответствии с оперативно-тактической постановкой задачи. Базовое СМО включает и разработку базы данных, предназначенной для снабжения сформированных

моделей информацией.

Формируемое СМО готовится при заблаговременной подготовке как для обеспечения выполнения заблаговременной подготовки, так и (в последующем) для обеспечения непосредственной подготовки и управления силами в ходе боя, операции.

СМО АСУ флота существенным образом влияет на оперативность и качество принимаемых решений командованием флота при подготовке и в ходе ведения боевых действий на море и, как следствие этого, в значительной степени повышает оперативность управления силами флота в угрожаемый период, в ходе ведения боевых действий и в повседневных условиях.

Роль СМО АСУ в процессе управления на различных его стадиях заключается в обеспечении автоматизированной выработки рекомендаций в решение командующего (командира) по обеспечению управления силами, средствами и оружием флота (соединения) при решении поставленных перед флотом (соединением) различных боевых задач.

Место СМО АСУ в процессе управления силами флота определяется решением задач автоматизированного управления по сбору, обработке, хранению, отображению, передаче информации и выработке обоснованных рекомендаций в решение командующего флота при решении поставленных перед ним задач.

Роль и место СМО АСУ в процессе управления силами флота приведены на рисунке.

Для определения оптимального состава и структуры СМО АСУ в ПБУ флота в интересах автоматизации процессов управления силами флота на различных его стадиях необходимо уметь оценивать эффективность СМО АСУ и проводить военно-экономическое обоснование по распределению ассигнований между различными управляющими подсистемами флота в целях последующего целесообразного распределения ассигнований между СМО АСУ и техническим

обеспечением АСУ.

Но в силу задач, стоящих перед автором в этой статье, методы оценки эффективности и обоснования состава и структуры СМО АСУ ПБУ флота в данной статье не рассматривались.

Литература

Управление силами ВМФ. — ВМА, 1988.

Алтухов П.К., Афонский И.А. и др. Основы теории управления войсками, — М.: Воениздат, 1984.

Морозов В.П. Методология разработки специального математического обеспечения АСУ ВМФ. — Л.: в/ч 30895, 1972.

Математическое обеспечение применения средств автоматизации и автоматизированных систем в процессах управления войсками под ред. П.К.Алтухова — М.: Воениздат, 1978.

Автоматизация управления и связь в ВМФ под ред. вице-адмирала Ю.М.Коновова. — ВМФ: СПб, 1988.

Волгин Н.С. и др. Математическое обеспечение управления. — Л.: ВМорА, 1984.

Волгин Н.С. Математическое моделирование морских боев и операций. — Л.: ВМорА, 1990.

Волгин Н.С., Махров Н.В., Юровский В.А. Исследование операций. — Л.: ВМорА, 1981.

Чуев Ю.В. Исследование операций в военном деле. — М.: Воениздат, 1970.

Морз Ф.М., Кимбелл Д.Е. Методы и исследования операций. [пер. с англ.] И.А.Полетаев, К.П.Трофимов под ред. А.Ф.Горохова — М.: Сов.радио, 1956.

**Капитан 2 ранга В.АГАФОНОВ,
начальник группы АСУ ШВ ВМФ**

The article is dedicated to the substantiation of necessity of making use of mathematical modelling in automatic control systems and estimation of its influence on effectiveness of forces management processes.

Ключевые слова: математическое моделирование, математическое обеспечение управления, специальное математическое обеспечение.

Key words: mathematical modelling, management mathematical support, special mathematical support.

ОПЕРАТИВНЫЕ ФАКТОРЫ ОБСТАНОВКИ В ЗОНЕ ТОФ ВМФ И ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ВО РФ

В статье дается анализ 50-летнего военно-политического союза США с Японией, противоречий между странами. Япония требует пересмотра послевоенных отношений, что может отразиться на позициях США в регионе и пересмотру прав собственности США на ряд островов. В этом присутствуют и интересы России, имеющей послевоенные противоречия с Японией.

Данная проблема в контексте причастности к ее решению ТОФ РФ рассматривается впервые.

Зарубежные ключевые обстоятельства в Тихоокеанском бассейне относятся к началу 2010 г.

19.01.2010 г. исполнилось 50 лет Союзу США с Японией, который является «краеугольным камнем американского присутствия в регионе» (госсекретарь США). Военно-политический альянс США — Япония — «рудимент послевоенного периода», который ныне переживает самый глубокий кризис, по времени совпавший с социально-экономическими глобальными потрясениями и в Америке, и в Европе, и в АТР. Тихоокеанский бассейн, пожалуй, один из немногих регионов, где доминирование США устойчиво опирает-

ся на мощь Объединенного командования ВС (ВМС) страны.

О важности альянса двух стран для региона и мира свидетельствуют следующие факты. В 2006 г. США и Япония подписали Соглашение о передислокации ВБ Футэнма в менее населенную префектуру острова. В случае нарушения «Соглашения США готовы пересмотреть все договоренности в военной сфере» (ноябрь 2008 г., Роберт Гейтс). Готовится программное заявление министров обороны и МИДов двух стран о роли Договора между США и Японией в послевоенном миропорядке и о его реформировании с учетом современных реалий. В ноябре 2010 г. состоится визит Барака Обамы в Японию, в ходе которого планируется подписать обновленный Военно-политический договор. Известно, что в 1996 г. страны приняли специальную Декларацию о «трансформации Договора», учитывавшую «окончание холодной войны и развал СССР». Ожидается, что Япония будет добиваться равноправия в союзе с США на фоне «осуждения мировым сообществом политики американского глобализма».

В центре обострения отношений Японии с США закономерно оказались о-ва Окинава, самый крупный из них о. Окинава. Окинава — главный плацдарм ВМС

США в западной части Тихоокеанского ТВД. Напомним, что во время войны США в Корее 1950—1953 гг. и во Вьетнаме 1965—1973 гг. Окинава являлась стратегической базой ВМС. Окинава и о.Тайвань — единый передовой стратегический плацдарм ОТВД. На островах работают и эффективно функционируют семь военных баз: Кадена, Наха, Футэнма, Уайт-Бич, Кэмп-Хансен, Торин, Дзукеран. Они составляют 75% площадей военных объектов и 50% 47-тысячного контингента ВС США в Японии. Среди баз первое место занимает ВБ МП Футэнма, на которой находятся 8 тыс. морских пехотинцев и 9 тыс. членов их семей. Япония настаивает на передислокации ВБ МП на американский о.Гуам.

Среди заморских владений США ныне приоритетное положение занимает 50-й штат Гавайи. Данное утверждение обусловлено глобальным экономическим кризисом, утратой многих позиций США «как единственной сверхдержавой» и стремительным ростом военной и экономической мощи коммунистического Китая, претендующего на роль региональной и морской мировой сверхдержавы.

В плотной программе пребывания Госсекретаря США в Гонолулу состоялось одно из знаковых событий — встреча Хиллари Клинтон с командованием ОК ВС в Тихоокеанской зоне, в которой доминируют ВМС.

Новая стратегия США в Азии — закономерное продолжение созданной Конгрессом 50 лет назад структуры East-West Center «для решения проблем Тихоокеанско-

го сотрудничества». В настоящее время администрация Барака Обамы стремится «радикально реорганизовать региональную структуру АТР для более эффективного участия в них США» (источник в Госдепе). Примечательно заявление президента США о том, что тихоокеанское направление приоритетное в его политике. В ходе своего первого визита в регион в октябре 2008 г. Обама назвал себя «первым тихоокеанским президентом Америки». К тому же он родился в Гонолулу.

По мнению экспертов, на встрече с высшим командованием ОК ВС в зоне Госсекретарь была детально ознакомлена с базовыми компонентами ВМС на Тихоокеанском ТВД. Для читателей нашего журнала мы их перечислим. Тихоокеанский флот выполняет административные функции и занимается кадровыми вопросами. Из семи ОФ в зоне развернуты 1, 3 и 7-й (передовой, в ВМБ Йокосука), командования ВМС в Японии, в Корее, на Марианских о-вах, морской и космической разведки, подразделения ССО, МТС, ПЛС, ПС, обеспечения экспедиционных сил, морских перевозок. Формирования флота (основное оперативно-стратегическое объединение) в зоне включают: пять (из девяти) АУГ, две (из трех) ЭУГ, три (из пяти) ПЛ. К основному оперативно-тактическому формированию относится эскадра. Из четырех эск в Тихоокеанской зоне базируются две ПЛАРБ/ПЛАРК, из 11 ПЛА — шесть, из 14 эск ЭМ УРО — восемь, из девяти амф. — пять. Обостренно обсуждалась, очевидно, проблема ПРО в передо-

вой, западной части зоны.

Основная угроза стратегическим объектам США в Тихоокеанской зоне (Гуам, Гавайи) и в Западных штатах, в том числе на Аляске, исходит от модернизированной МБР «Тэпходон-2» (дальность — 6,5 тыс. км), МБР «Тэпходон-1» (2,5 тыс. км). Мировую общественность обеспокоил в начале апреля 2009 г. неудачный пуск КНДР МБР «Ынха-2», «рухнувшей в Тихий океан». Пуск последовал за проведенным в начале года успешным ядерным испытанием. В 2008—2009 гг. произошел ряд событий, который «встревожил командования ДВО и ТОФ ВМФ РФ, обязав их усиленно мониторить обстановку на Корейском п-ве и в акватории Японского моря». В частности, ВМС Северной Кореи согласно международным правилам регулярно доводили до соседних государств и судов Оповещения по вопросам безопасности мореплавания в экономзоне и терморе в связи с предстоящей деятельностью своего флота и БОХР. В некоторых случаях данные сообщения разведки РК и Японии истолковывались превратно.

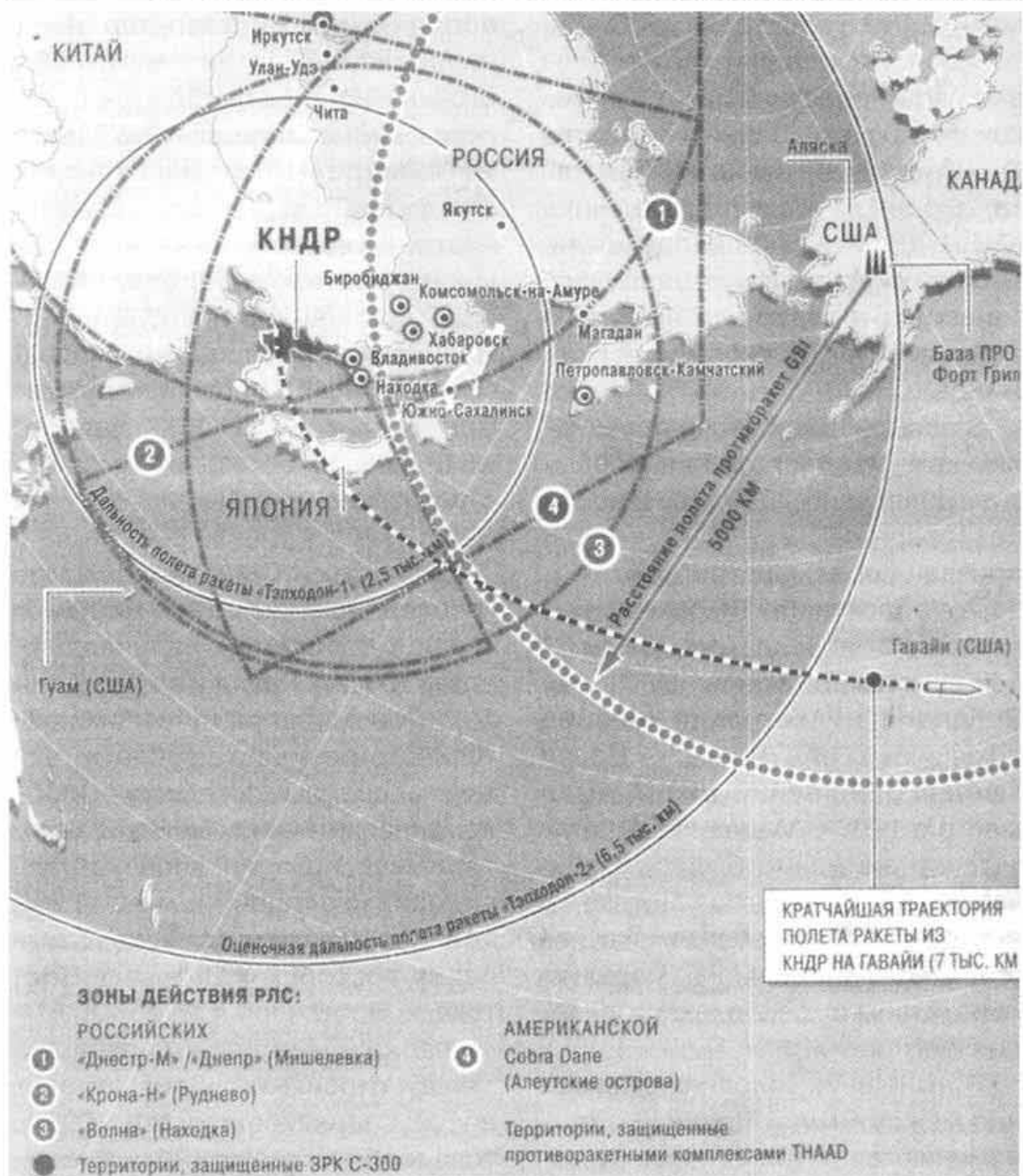
В июле 2006 г. КНДР произвела учебные пуски одной МБР и пяти оперативно-тактических ракет, которые «пролетели в направлении объектов России и упали в северо-западной части Японского моря в российской 200-мильной зоне».

Действия КНДР, наличие МБР на вооружении НОАК, да и нахождение РПКСН в составе ВМФ РФ — обоснованный повод для администрации США создавать и развертывать национальную многоп-

лановую систему ПРО/ПВО, охватывающую океанские и морские ТВД. Данный компонент стратегических вооружений Америки, как известно, наряду с наземными МБР, авиационными МБР (550 ед.), ПЛАРБ/ПЛАРК типа «Огайо» (14/4 ед.) относится к четвертой составляющей ракетно-ядерных сил (РЯС) США. В полном объеме американская система ПРО/ПВО представлена на Тихоокеанском ТВД (см. схему).

Заметим, что система создана в целях избежать внезапного удара по ВМБ США на театре, подобного атаке авиации ВМС Японии по ВМБ Перл-Харбор США 7.12.1941 г.

База ПРО Форт Гриней имеет шахтные установки противоракет GBI с дальностью 5000 км. Плавкомплекс с многофункциональной РЛС Cobra Dane контролирует воздушно-космическую сферу до Читы, территорию КНДР и северо-западную акваторию Тихого океана. Находится вблизи ПБ, АвБ БПА и порта Кадьяк (Алеутские о-ва). В ближайших планах США развернуть аналогичный комплекс Cobra Dane вблизи Гавайев (заявление Роберта Гейтса). Наземные РЛС и ЗРК Patriot «окольцовывают» ВМБ США Йокосука, столицу Токио, другие важные объекты ВМС. В режиме передовых дежурных сил в заданных позициях находятся в Японском море: КР УРО типа «Тикондерога» CG-47, на ОТВД примерно 12 ед. (из 22), вооруженных МФКСУ «Иджис»с МФРЛС SPY-1A/B с ФАР, КР МБ Tomahawk, ЗУР Standard SM-2MR/2ER; ЭМ УРО «Орли Берк» DDG-51, на ОТВД 28 ед. (из 52), вооруженных МФКСУ



«Иджис», КР МБ «Томагавк», ЗУР Standard SM-2MR/2ER. Кроме того, к дежурству привлекаются ЭМ УРО типа «Конго» DDG-173 ВМС Японии (с 4 ед., вооружены МФКСУ «Иджис» и ЭМ УРО «Квангэтто» пр. KDX-1 ВМС РК (3 ед.), вооруженных ЗРК со Sea Sparrow.

Эксперты сходятся во мнении, что «функционируют барьеры ПРО/ПВО из ракетно-ударных групп», включающие КР УРО «Тикондерога», ЭМ УРО «Орли Берк», ПЛА (на ТОФ 2 типа «Сивулф» и 25

«Лос-Анджелес»), эскадрилью БПА (на ТОФ 8 паэ из 15), которые прикрывают объекты на Гуаме и Гавайях.

Систематические запуски КНДР ракет из всего имеющегося арсенала, судя по заявлению замначальника Генштаба А.Ноговицина, вынуждают военно-политическое руководство РФ ускоренно разместить на Дальнем Востоке новейшие комплексы ПВО С-400 «Триумф» в дополнение к комплексам ПВО С-300. От-

метим, что электроника С-400 позволяет определять летно-боевые характеристики ракет с высокой точностью. Данные свойства С-400 исключительно важны, так как «боевая ракетная техника КНДР далека от совершенства, может отклоняться от заданного маршрута и свалиться на любом этапе полета» (Роскосмос, А.Перминов).

В заключение очерка перечислим важные утверждения и события. Январский 2010 г. визит Госсекретаря США в страны АТР призван продемонстрировать базовые положения «Тихоокеанской стратегии» президента Обамы. В сферу визита включены Новая Зеландия и Австралия (давние союзники США), Папуа — Новая Гвинея (последний визит имел место в 1998 г. Мадлен Олбрайт). Главное внимание было уделено взаимодействию союзников в Афганистане, борьбе с международным терроризмом, морским пиратством и «свободной торговле в регионе».

В нынешних условиях отношения между США и Японией видоизменяются. Стратегический договор о безопасности, которому 19.01.2010 г. исполнилось 50 лет, очевидно, «подвергнется трансформации». Однако премьер Хатояма заявил, что «только союз с США может обеспечить безопасность Японии в регионе, где ее окружают могучие военные державы».

В январе 2010 г. НОАК провела успешные испытания технологии перехвата ракетой класса «земля — воздух» в рамках создания национальной ПРО. МИД КНР сообщил: «Данные испытания носят

оборонительный характер и не направлены против какой-либо страны». Эксперты полагают, что испытания опосредованно связаны с поставками американских вооружений на о.Тайвань. В частности, в середине января 2010 г. министерство обороны США одобрило сделку на сумму 6,5 млрд долл. по продаже Тайбэю современных систем оружия. Представитель НОАК заявил: «КНР оставляет за собой право ответных действий».

Эксперты и СМИ анализируют «последние инициативы Японии в связи с проблемами принадлежности Южных Курил и заключения Мирного договора путем окончательного решения проблемы четырех северных островов». Проблема насчитывает более 60 лет, тогда как истории японско-российских отношений менее 200 лет. Япония полагает, что интеграция российских Дальнего Востока и Восточной Сибири в АТР «увязана с Мирным договором между странами». Действительно, в условиях кризиса в 2009 г. товарооборот между РФ и Японией составил лишь 40% от суммы 2008 г. (30 млрд долл.). Потенциал сотрудничества уникален. В частности, реализован проект «Сахалин-2», в рамках которого по японским технологиям построен комплекс по производству СПГ. Области сотрудничества двух стран охватывают энергетику, морской транспорт, проекты, связанные с проведением саммита АТЭС во Владивостоке в 2012 г. Проблемы обсуждались в ходе визита В.Путина в Токио в мае 2009 г.

Во второй половине января 2010 г. в связи с «беспрецедентной закупкой оружия Тайванем у ОПК США на сумму 6,5 млрд долл.» отношения между Китаем и Америкой обострились до «угрожающей степени». Укажем, что ВС Тайваня включают 8, 57 тыс.: СВ — 200 тыс., ВВС — 250 тыс., ВМС — 45 тыс., в т.ч. МП — 15 тыс. Резерв 1.657,5 тыс., в т.ч. ВМС — 32,5 тыс. Объявлено о поставках США: нескольких азвертолетов, комплектов оружия для ЭМ УРО (4 ед.) и ФР УРО (22 ед.), ПЛ (4 ед.), РКА (50 ед.), батареи ЗРК Patriot новой серии.

Компоненты ПРО/ПВО США и Польши ОВС (ОВМС) НАТО и ВС (ВМФ) РФ на Балтийском МТВД (анализ экспертов и данные СМИ)

На исходе января 2010 г. между министерствами иностранных дел Польши и России возник оперативный инцидент в связи с развертыванием в апреле 2010 г. батарей Patriot PAC-2 (зона поражения 160 км) США вблизи российской границы — в населенном пункте Моронг (в 55 км от границы и в 100 км от Калининграда). Напомним, что размещение в Польше американских батарей Patriot в Моронге происходит после отмены президентом США решения о развертывании в Польше и Чехии 3-го позиционного района ПРО с ракетами GBI. Несомненно: ракеты ПРО заметно влияют на стратегический баланс сил в Восточной Европе. Но батареи Patriot способны контролировать воздушно-космическую сферу над российским эксклавом.

Представляются убедительными утверждения американского

аналитического агентства STRATFOR о том, что Программа расширения ПРО США в Восточной Европе «приобрела еще больший размах, включив в себя территории и акватории Болгарии, Балкан и Турции», а также Ближнего Востока (Израиль), Саудовской Аравии и ОАЭ. К тому же силы реагирования НАТО, их морской компонент может иметь в зоне БФ одну-две оперативные ракетные группы (ОРГ), каждая включающая КР УРО «Тикондерога» и 1-2 ЭМ УРО «Орли Берк». Известны силы и средства разведобеспечения, представленные космической группировкой и береговой системой наблюдения (РЛС в прибрежных населенных пунктах Хожув, Сквежина и Мжожино).

В центре внимания командования ВМФ, отечественных и зарубежных СМИ региона находились маневры «Запад — 2009», на которых отрабатывались реальные совместные действия формирований западных ВО и флотов РФ, а также боеготовых структур ВС Белоруссии.

Усиление «многоплановой группировки БФ в КОР» — адекватный ответ РФ «на стремительное продвижение НАТО на Восток» в регионе традиционных стратегических интересов России. Именно данное направление — один из главных ТВД. Другой важный ТВД — Белоруссия, особенно ее западные районы.

Напомним читателям нашего журнала одно «из центральных учебных сражений маневров «Запад — 2009», которое наиболее часто упоминается в западных СМИ. По сценарию сражения «части МП ВМФ и рота ВДВ из Ту-

лы при авиационной поддержке и кораблей БФ, усиленных ПЛ, кораблями ПЛС, РК, ДК, МРА других флотов, а также авиации западных ВО отработывали действия по высадке штурмовых групп с ДеСо в условиях противодействия «сильного сухопутного противника», захватившего ранее плацдарм на Калининградском побережье. Действиями сил руководил Верховный ГК ВС РФ, Президент страны Д.Медведев. Состав участвовавших сил: около 2 тыс. военнослужащих, 50 боевых кораблей и судов тыла, 50 самолетов и вертолетов, 30 танков, 100 бронемашин, несколько артиллерийских систем и тактических ракет «Точка — У». Президент РФ высоко оценил действия сил на учении «Запад — 2009». Небезынтересна официальная оценка маневров представителем НАТО, которая носит оттенки политического свойства (а не оперативно-тактические). «Маневры не представляли угрозы территории и акватории НАТО, но и не способствовали укреплению доверия».

С резким осуждением действий сил РФ выступили Польша, Эстония и Латвия, утверждая, что маневры «несовместимы с Программой «Восточное партнерство», и призывая Барака Обаму обратить внимание на во-

енную активность России у восточных польских границ.

Общепризнано, что в 2008-2010 гг. военное сотрудничество с РФ для Белоруссии и России «имеет приоритетное значение». В ходе январского 2010 г. визита нового министра обороны Белоруссии Ю.Жадобина в Москву были рассмотрены 12 вопросов военного сотрудничества с РФ. В частности, были приняты решения о реализации Соглашения о совместной охране внешней границы Союзного государства и создании Единой региональной российско-белорусской системы ПВО (ЕРСПВО). В ближайшее время будет назначен командующий ЕРС ПВО. Цена проблемы — 20 млрд. долл. В 2006 г. Россия передала Белоруссии безвозмездно 4 дивизиона ПВО С-300ПС, которые были поставлены на боевое дежурство.

«Объединение потенциалов Белоруссии и России в оборонной сфере — важный фактор в нейтрализации современных вызовов и угроз» (министр обороны РФ).

Капитан 1 ранга А.СМОЛОВСКИЙ

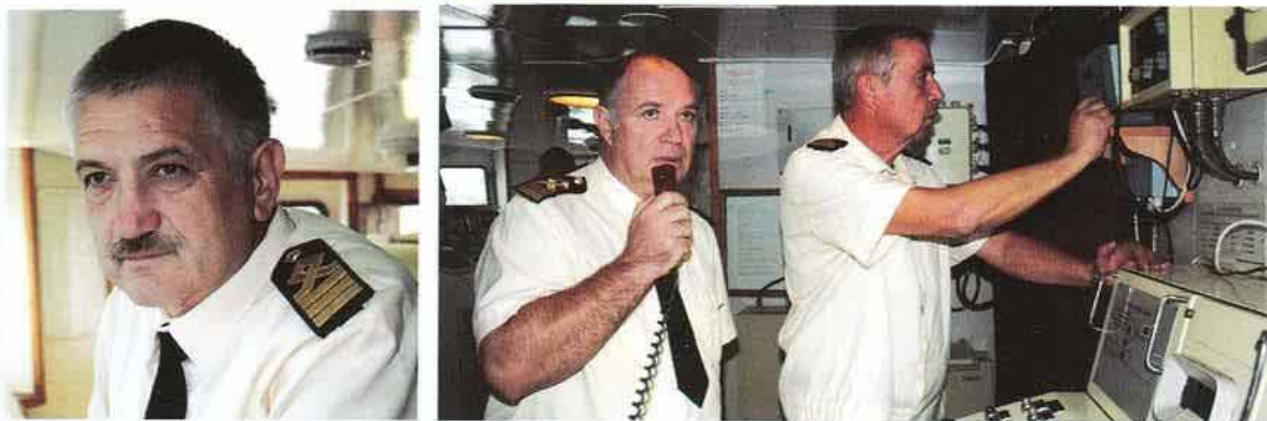
The analysis of the 50-year-old military-political alliance of the USA and Japan is given as well as their contradictions. Japan demands to revise afterwar relations which may be reflected on the US positions in the region and lead to revision of the US proprietary rights on some islands. Russia's interests also exist in this aspect, because Russia possess afterwar contradictions with Japan.

The present problem in the context of the Russian Federation Pacific Ocean Fleet involvement in its solving has been considered for the first time.

Ключевые слова: Футэнмо, обновленный военно-политический договор, Окинава, Тихоокеанская стратегия США.

Key words: Fjutenmo, Renewed military-political treaty, Okinawa, the Pacific Ocean strategy of the USA.

Гидрографические исследования в Средиземном море проводит ГС ЧФ «Донузлав»



• На ходовом мостике капитан судна А.Шпинев.

• На вахте расчет ГКП в составе старшего помощника капитана А.Булавчика и 3-го помощника капитана В.Захарова.

• ГС «Донузлав» в море.

• Управление главными двигателями осуществляют старший механик Н.Лопатин и электромеханик И.Тимощенко.

• Гидрографические работы проводят старший инженер А.Иванов и инженер В.Носко.

• Постановку судна на якорь осуществляют старший матрос В.Зверев и матрос Е.Долгопольный, руководит баковой командой боцман Н.Константинов.

Фото С.Петровича

Атомная подводная лодка СФ «Леопард»



- ПЛА СФ «Леопард».
- Командир ПЛА «Леопард» капитан 1 ранга А.Егоров.
- Классификацию гидроакустического контакта проводят КГАГ капитан-лейтенант М.Щепкин и КРТГ старший лейтенант Д.Бурнис.
- Определение параметров движения цели проводит КВГ капитан 3 ранга В.Брынза.
- Старший помощник командира ПЛ И. Бандюкевич проводит разбор тренировки ГКП с командиром БЧ-5 капитаном 3 ранга И.Антиповым, командиром БЧ-7 капитаном-лейтенантом И.Филатовым и командиром БЧ-3 капитаном 3 ранга В.Новиковым.
- Командир БЧ-1 капитан-лейтенант М.Гжатский и



КЭНГ капитан-лейтенант А.Лопухин определяют место всплытия корабля.

- Контроль параметров работающих механизмов проводят флагманский специалист капитан 3 ранга Д.Савинов и КТГ старший лейтенант А.Колтышев.



- ЗКВР капитан 2 ранга А.Клюков проводит занятия с личным составом радиотехнической команды: ст. мичманом А.Солоповым, матросом к/с М.Ершовым и матросом к/с А.Минаевым в зоне отдыха ПЛ.



Фото Ю.Пахомова



Малый артиллерийский корабль КФл «Астрахань» в море



- МАК «Астрахань» на переходе.
- Командир корабля капитан-лейтенант В.Чероков на ГКП.
- Командир БЧ-2 старший лейтенант П.Воробьев проводит инструктаж личного состава перед постановкой мин.
- Старшина команды мотористов мичман В.Трофимов проводит осмотр и проверку оружия и технических средств.
- Командир БЧ-5 лейтенант А.Кипнис готовится к выполнению стрелковых упражнений.
- Стрельба по береговой цели.

Фото Т.Ждановой



МОРСКИЕ РАЗБОЙНИКИ НАГЛЕЮТ!

В статье дан краткий сравнительный анализ распространения морского пиратства и организации защиты судоходства в XX и в начале XI вв., а также показаны причины развития морского разбоя и связь его с политикой отдельных государств. Изложены некоторые подходы в решении данной проблемы мировым сообществом.

Контрабанда, нелегальная миграция, продажа людей в рабство, нападение на торговые суда, угон яхт, а сегодня и транспортных судов — далеко не полный перечень деяний тех, кого по сей день называют пиратами.

Есть несколько видов морского разбоя: пиратство, корсарство, флибустьерство и даже государственная разбой — морское рейдерство. Каждый вид разбоя имеет свои особенности, но все они имеют и общий признак — члены морских разбойных сообществ обязаны делиться добычей с теми, кто ими руководит и с теми, кто им покровительствует.

С древних времён командиры военных кораблей, захватившие пиратов, имели право без суда и следствия вздёрнуть их на реях. И только в XX веке борьба с пиратством была узаконена «Конвенцией об открытом море», принятой в Женеве 29 апреля 1958 года. В ней (ст.ст. 14 — 22) указано: «Все государства обязаны содействовать в полной мере уничтожению пиратства в открытом море и во всех других, находящихся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства».

Сегодня, в XXI веке, похоже,

этот действующий документ международного права или забыт, или игнорируется. Например, по сообщению агентства «Евроныюз» от 12 декабря 2009 года, «силы НАТО (португальский военный корабль) захватил у Аденского залива пиратскую лодку (все улики были), но вынужден был отпустить. Голландский корабль, захвативший шесть пиратов в Индийском океане и продержавший их неделю, также отпустил их, потому что ни одно государство не выдвинуло против них обвинение».

Странно — почему пиратов нельзя брать в плен? Неужели в международном праве нет чётких норм, регламентирующих, что делать с захваченными пиратами? Выходит так, что пиратством считаются лишь те акты морского разбоя, которые произошли в международных водах. В территориальных водах те же самые деяния рассматриваются как «грабёж, совершённый в море», и виновные подпадают под юрисдикцию тех стран, где произошли эти деяния. Но что это означает, например, для пиратов из Сомали, где фактически отсутствует государственная власть? Полную безнаказанность. Попытки передать пиратов в руки властей любой другой африканской страны, где действует смертная казнь, может стать поводом для просьбы о политическом убежище. В суде демократической страны, если пираты не были захвачены в момент атаки, доказать факт участия в преступном промысле будет трудно.

Самую решительную позицию в отношении пиратов занимает Франция. Пираты, захваченные

французскими военными в 2008 году, были вывезены во Францию для суда. Но другие страны предпочитают не брать пиратов в плен. Так, датские моряки, захватившие в 2008 году группу сомалийских пиратов, отпустили их, предварительно разоружив. Британский МИД вообще предостерегает моряков королевских ВМС от попыток брать пиратов под арест, а рекомендует их просто отпускать. Статья 19 «Конвенции» прямо говорит: «... Судебные учреждения того государства, которое совершило этот захват, могут выносить постановления о наложении наказаний и определять, какие меры должны быть приняты в отношении таких судов, летательных аппаратов или имущества, не нарушая прав добросовестных третьих лиц». Таким образом, права пирата — человека (если его можно так назвать), — соблюдены, а вот права «добросовестных третьих лиц» (членов экипажей пострадавших судов) нарушены в полной мере, поскольку они не могут пользоваться «свободой открытого моря» по вине этих самых пиратов, от которых их не могут защитить страны, подписавшие Конвенцию. Более того, захваченные члены команд коммерческих судов, содержатся пиратами в качестве заложников, причём с риском для жизни потерпевших.

В июне 2008 года Совет безопасности ООН принял резолюцию, позволяющую иностранным военным кораблям преследовать пиратов в территориальных водах Сомали, однако эта резолюция не работает. Нужно множество всяких согласований, в том числе согласие Сомали на заход в его терводы.

Борьбу с пиратством в Адениском заливе ведут ВМС более 16 стран. Им удалось предотвра-

тить ряд нападений, но эффективность их действий остается низкой. Причина в том, что все они действуют разрозненно, а пиратов можно победить только объединёнными усилиями. В итоге — всплеск морского разбоя! В 2007 г. пираты захватили 18 судов, в 2008 г. — уже 49, в 2009 г. — 114 судов (данные International Maritime Bureau).

Только в 2009 году воздействию пиратов подверглись более полутысячи морских объектов (смотри схему) и в основном в районе Африканского Рога и Индийского океана.

Пираты от безнаказанности обнаглели до того, что стали создавать пиратские компании, которых на сегодня насчитывается около 70 (данные международной организации Ecoterra). Даже создана биржа по торговле акциями этих компаний. И это уже пользуется успехом. Почему? Во-первых, — это высокая рентабельность вложений в этот вид деятельности. Затраты на снаряжение, вооружение и наёмную силу не так велики, а доход — гигантский. Во-вторых — рискованность пиратских рейдов не так велика. Вероятность жестокой расправы над пиратами чрезвычайно мала. В этом смысле обычная торговая сделка и производственная операция имеют большую неопределённость, чем пиратский рейд. Похоже, если и дальше пойдёт так дело, то вскоре этот бандитский бизнес приобретёт легальную основу. Желание государств разобратся с пиратством в Сомали постепенно как-то угасло. И только Россия, да отдельные страны НАТО посылают в этот район свои военные корабли.

За последние 20 лет оснащённость пиратских морских средств значительно шагнула вперёд. Средства береговой ох-

раны зачастую не могут угнаться за ними. Большинство пиратов, особенно их главарей в Сомали и Индонезии состоят в силовых структурах этих стран и используют патрульные катера, реально принадлежащие таможенным или пограничным службам соответствующих государств.

Как и в 1980-е гг., когда наши моряки ничего не могли противопоставить пиратам кроме брандспойтов и аварийного имущества, так и сегодня — никакого оружия на борту. Вот только районов пиратских нападений становится больше. Да и бандиты стали более изощрёнными, хорошо вооружёнными и агрессивными. Применение огнестрельного оружия стало правилом. Оружие пираты применяют сразу, без подготовки и предупреждения. Ворвавшись на борт, бандиты захватывают заложников и становятся малоуязвимыми.

Пиратство выросло в жестокий и доходный бизнес. Убытки мировой торговли от действий корсаров в конце XX века составили 15 миллиардов долларов в год. Сегодня происходит от 3 до 6 вооружённых нападений в неделю. При малейшем сопротивлении пираты убивают моряков. Профессия моряка стала вдвойне опасной. Убытки мировой торговли составляют уже десятки миллиардов долларов в год.

Сегодня многие «сердобольные» политики и их защитники, оправдывая пиратство, ссылаются на то, что оно порождение слаборазвитых стран, не способных дать работу своим гражданам. Но откуда тогда у пиратов из слаборазвитых стран быстроходные суда, современное вооружение и связь? Здесь прослеживаются другие причины. Это доходный бизнес, куда выгодно вкладывать деньги.

Выбора нет — или все страны

неукоснительно соблюдают международное право, доставшееся нам от прошлого (в частности «Конвенцию об открытом море» от 29 апреля 1958 г.), или вырабатывают что-то новое, позволяющее действовать превентивно и предотвращать пиратство. Экономические санкции против Сомали, Эфиопии, Эритрии и других государств Африканского Рога не помогут, а только усилят позиции пиратства. Нужна военная блокада этих африканских берегов — продуманная и регулярная. В борьбе с этим злом морские страны должны объединиться в своих действиях, что не противоречит «Конвенции» 1958 года. Глядя на карту, можно представить, что правильная расстановка объединённых сил международного морского сообщества, заставит правительства блокируемых стран принять действенные меры против пиратов. А привлечение к блокаде дизель-электрических подводных лодок, крейсерство в ограниченных районах охладит горячие головы. Применение подлодок против пиратства ничуть не противоречит международному морскому праву, потому что по существу ничем не отличается от установленных прав для военных кораблей других классов и типов.

В настоящее время военные корабли действуют по указаниям своих штабов, которые не соответствуют единому замыслу. Например, корабли Российского ВМФ по заявкам формируют конвои и проводят их через опасные зоны. К слову, на суда таких конвоев нападений не было. А корабли стран НАТО и США просто патрулируют в назначенных районах, представляя, «забор», в котором всегда можно найти дырку. Об этом говорят и последние захваты.

Вне сомнения для судовла-

дельцев в прошедшем 2009 году одной из больших проблем являлись вопросы пиратства. Несмотря на то, что ВМС патрулировали «опасные зоны», особенно в Аденском заливе, пираты Сомали постоянно меняли тактику своих нападений, чего не скажешь о действиях патрулирующих ВМС. Например, уходили на сотни миль от берегов Сомали для того, чтобы на просторах океана свершать захваты больших судов. 28 декабря 2009 года их жертвой стал танкер «Navios Apollo» в 240 милях к северо-востоку от Сейшельских островов. На борту судна находилось 19 человек.

Наверняка, здесь катера действовали с судна-матки, а это могут быть траулеры, буксиры и даже транспортные суда. Ещё задача — досматривать подозрительные суда, следующие от берегов Сомали. Опять довод в пользу блокады.

Пиратство стало в Сомали уже национальной идеей. Но если эта «идея» противоречит международным нормам и принципам, то против такого государства должны быть приняты соответствующие меры. Ведь принимаются санкции против Ирана, хотя вина его ещё не доказана. А нападение на Ирак? В случае с Сомали прослеживается явное покровительство пиратам со стороны государства.

Международным кодексом по охране судов и портовых соору-

жений (Кодекс ОСПС), который вступил в силу с 1 июля 2004 года, все суда, в том числе и российские, оборудуются специальной аппаратурой тревожного оповещения. Так называемой красной кнопкой. На каждом судне таких кнопок должно быть минимум две. При её нажатии сигнал через спутниковую связь в первую очередь поступает в заранее известные международные спасательные центры. В России это Государственный морской спасательный координационный центр. Сигнал означает — на судно напали или судно захватили. Дальнейшие действия уже предпринимают силовые ведомства. Но как показывает практика — это мало помогает. Военные корабли просто не успевают на вызов, а потом ... инструкции не позволяют штурмовать судно, захваченное пиратами.

Главной причиной усиления пиратства стала неспособность современного международного морского сообщества выработать единую идеологию борьбы с этим злом, создать единые стратегию и тактику, объединить усилия, выработать международную правовую базу.

Капитан 1 ранга В.КУЛИНЧЕНКО

The article provides a brief comparative analysis of sea piracy expansion and navigation protection organization in the twentieth century and in the beginning of the twenty first one, as well as the causes of the sea robbery development and its connection to some states policy are highlighted. Some approaches to solving the given problem by the world community are set forth.

Ключевые слова: Морской разбой, пиратство, защита судоходства, международное право, бизнес, политика, права человека, конвоирование, блокада, Конвенция, резолюция, Совет безопасности ООН.

Key words: Sea robbery, piracy, navigation protection, international law, business, policy, human rights, convoy, blockade, Convention, resolution, the United Nations Security Council.

Министр обороны Украины М.ЕЖЕЛЬ в Севастополе представил руководящему составу флота нового командующего Военно-морскими силами Вооруженных Сил Украины вице-адмирала Виктора МАКСИМОВА. М.ЕЖЕЛЬ выразил уверенность в том, что новый командующий будет делать все возможное, чтобы Военно-морские силы заняли достойное место и как среди видов Вооруженных Сил Украины, так и среди флотов мира.

Министр акцентировал внимание руководящего состава флота на приоритетных задачах, которые сегодня стоят перед национальными ВМС и в целом перед Вооруженными Силами Украины.

Биография командующего Военно-Морскими Силами Вооруженных Сил Украины вице-адмирала Максимова Виктора Владимировича

Родился 28 апреля 1951 г. в Крыму.

В 1969 г. окончил Калининское суворовское военное училище. В 1974 г. Черноморское высшее военно-морское училище имени П.С. Нахимова.

На Балтийском флоте прошел все командные должности от командира боевой части ракетного катера до начальника штаба дивизиона малых ракетных кораблей. С 1974 по 1979 гг. проходил службу на территории Польской Народной Республики, во время которой был награжден польским орденом «Гриф Поморский» и медалью «На страже мира». За мужество и отвагу, проявленные во время выполнения специальной задачи в условиях, связанных с риском для жизни, награжден орденом «За личное мужество».

В 1985 г. окончил Военно-морскую академию в Ленинграде.

С 1985 по 1997 гг. на Черноморском флоте командовал дивизионом десантных кораблей, был начальником штаба бригады и дивизии морских десантных сил, начальником штаба Крымской военно-морской базы, возглавлял отдел разнородных сил управления боевой подготовки Черноморского флота.

В Военно-Морских Силах Украины с 1997 г.

С 1997 по 2003 гг. — заместитель командующего Военно-Морскими Силами Украины (Главкомандующего ВМС Украины) по боевой подготовке — начальник управления боевой подготовки.



В 2003—2004 гг. проходил службу на должности заместителя командующего Военно-Морскими Силами Украины по вооружению и судоремонту — начальника управления.

С 2004 г. занимал должность первого заместителя командующего Военно-Морскими Силами Украины.

Принимал активное участие в подготовке и проведении многонациональных учений «Си бриз», «Кооператив партнер», «Казачья степь», совместных с Черноморским флотом РФ учений «Фарватер мира».

Награжден именованным оружием, орденами «За службу Родине», «Князя Даниила Галицкого», многочисленными медалями.

Женат. Имеет сына.

БОРЬБА С МИННОЙ ОПАСНОСТЬЮ НА СЕВЕРНОМ ФЛОТЕ В 1941—1945 ГГ.



В статье рассказывается об организации противоминной обороны Северного флота и Беломорской военной флотилии в годы Великой Отечественной войны. Приводится комплексный анализ стоявших перед флотом задач и эффективности их решения с учетом специфики Северного театра военных действий.

А предвоенные годы командование Военно-Морского Флота достаточно полно представляло возможную угрозу от минного оружия. Перед руководителями ВКП(б) и правительством не раз ставился вопрос о необходимости увеличения количества тральщиков и расширения промышленной базы производства соответствующего вооружения. Однако положение дел к лучшему менялось крайне медленно.

Серьезная ситуация сложилась на Северном флоте, где обеспеченность тралями, причем устаревшими, составила 20,4% по нормам военного времени. Имевшиеся тральщики были в состоянии обеспечить лишь около 3% потребностей СФ. В июне 1941 г. в ГБ флота имелось всего 2 устаревших корабля постройки 1913 г. Такими силами решать задачи противоминной обороны флота было невозможно. Поэтому уже с первого дня войны началось переоборудование гражданских судов, причем вместо планировавшихся поначалу 15 единиц в состав Северного флота было направлено 28 рыболовных траулеров.

Эта работа из-за нехватки причалов и ремонтной базы продвигалась медленно. Так, последний призванный траулер вошел в состав флота

на 27 суток позже графика. К концу лета выяснилось, что потребность флота в тральщиках оказалась выше, чем мыслилось в мирное время. Не хватало не только судов, но и тралов, артиллерийских орудий, навигационного оборудования, топлива. И все же к концу года Северный флот и Беломорская военная флотилия (БВФ) получили 28 тральщиков, 21 катер-тральщик и 7 речных тральщиков¹. Возможности СФ в области ПМО, разумеется, расширились.

Рыболовные траулеры — костяк тральных сил флота — представляли собой угольные суда водоизмещением 1100-1200 т и скоростью хода 9-10 уз. Большинство из них вооружались двумя 45-мм пушками К-21 и двумя пулеметами М-1. На кораблях стояли устаревшие магнитные компасы, дававшие ошибку при близких взрывах до 55 град. Они имели на вооружении морской трал Шульца и змейковый трал. Катера-тральщики вооружены облегченным тралом Шульца².

Катерные тральщики представляли собой широко распространенный на Севере тип рыболовных деревянных мотоботов с двигателями внутреннего сгорания водоизмещением 40-50 т, а также дрейфтерботов. Речные тральщики оборудовались из речных колесных и винтовых бук-

сиров водоизмещением 130-200 т. Они вооружались облегченными тралами Шульца и комбинированным тралом (ОТШ с намагниченными хвостами)³. Управление и связь между кораблями в море обеспечивалась через узел связи Полярное⁴.

Остро стоял вопрос обеспечения растущих тральных сил Северного флота тралами. Учитывая разобщенность наших морских театров, захват противником части Беломоро-Балтийского канала, не было возможности маневра между флотами излишками тралов. Постановлением СНК от 9 ноября 1941 г. Молотовский судостроительный завод (№402) обязан был сдать к концу 1941 г. 170 тралов, но не сдал ни одного. Он к этим работам не был подготовлен; отсутствовали материалы, остро не хватало рабочей силы, оборудования (станков, прессов, молотов), инструментов и т.д.

В 1941—1942 гг. наиболее вероятным вариантом снабжения Северного флота тралами были перевозки с центральных складов. Время снабжения с учетом заявок и перевозок в условиях военного времени занимало от 20 дней до 1,5 мес. Ближайшие общевфлотские центральные склады находились в пос. Бурмакино Ярославской обл. и Ульяновске⁵.

Неконтрактных тралов к началу войны Северный флот, как и весь ВМФ, на вооружении не имел. Поэтому траление донных мин в 1941 г. и в первой половине 1942 г. проводили английские корабли с электромагнитными тралами типов «Л», «ЛЛ», акустическими тралами типа «С».

Во втором полугодии 1941 г., после начала формирования новых соединений из призванных и переоборудованных под тральщики судов, их экипажи проходили ускоренную боевую подготовку и одновременно принимали участие в выполнении боевых задач. Большая часть личного состава состояла из моряков и офицеров, призванных из запаса, а

также выпускников училищ. Так, в бригаде траления из 1260 человек кадровые моряки составляли только 10%. А из 218 человек комсостава с военно-морским образованием было всего 53. Причем, они в основном получили назначение в штаб бригады и управления дивизионов⁶.

Подготовка штурманов и механиков, переведенных из состава наркоматов морского флота и рыбного хозяйства, в целом отвечала требованиям войны, но уровень обучения, знаний артиллеристов и минеров был низким. Практиковавшиеся в предвоенные годы кратковременные сборы офицеров запаса не давали им достаточных знаний. Этому способствовала и плохая организация обучения военным специальностям в учреждениях и на соединениях ВМФ⁷.

Существенное влияние на организацию боевой подготовки оказывали физико-географические условия морского театра военных действий. Так, в 1942 г. из-за штормовых ветров в среднем 25-30% времени тральщики не могли находиться в море, кроме того, погодные условия не позволяли использовать самолеты для обеспечения прикрытия. С наступлением полярного дня приходилось переносить полигоны дальше от районов действий противника, выделять дополнительные силы. В итоге летней кампании 1942 г. в бригаде тральщиков БВФ было выполнено 46% всех курсовых задач, а в ОВР ГБ — 55%. Плановому выполнению программы боевой подготовки в 1942 г. мешало не только активное участие тральщиков в боевых операциях, но и использование их для обеспечения подготовки других сил, особенно подводных лодок⁸.

К началу Великой Отечественной войны противоминная оборона, как вид боевого обеспечения деятельности корабельных сил флота и коммуникаций, практически не существовала. Командование формиро-

вавшегося флота не имело возможностей и опыта для организации ПМО. Лишь по мере расширения масштабов и районов минно-заградительной деятельности противника, увеличения количества тральщиков, создавались основы противоминной обороны применительно к огромному арктическому театру. Развитие событий, оперативная обстановка на Севере предопределили в качестве основных видов обороны на театре: противолодочную (1942—1945 гг.), в районе Кольского и Мотовского заливов — противовоздушную, а также на всем театре в течение войны и послевоенные годы — противоминную оборону.

Управление ПМО на театре осуществлял штаб Северного флота, его минно-торпедный отдел через штабы нижестоящих объединений и соединений. Фактически организацией противоминной обороны занимался штаб Охраны водного района ГБ СФ, отвечавший за минную безопасность в зоне Мотовского, Кольского заливов, в Баренцевом море до зоны ВМБ Иоканьга. Основная нагрузка по борьбе с минной опасностью в Арктике была возложена на штаб Беломорской ВМБ (флотилии), а непосредственно отвечали командиры ОВР Главной базы и бригады траления Беломорской флотилии. За ПМО в восточной части Баренцева моря от мыса Святой Нос до Новоземельских проливов отвечал командир Иоканьгской ВМБ.

Организация борьбы с минной опасностью включала в себя минную разведку, противоминное наблюдение, противодействие минно-заградительной деятельности противника, траление якорных и неконтактных мин.

К ведению минной разведки на театре привлекались практически все силы флота: авиация для визуального обнаружения мелко поставленных заграждений и плавающих мин, надводные корабли, подводные лодки, береговые посты и т.д. Мин-

ная разведка на театре была частично организована с августа 1941 г., когда начинали вступать в строй отобюрозированные тральщики. В середине августа они приступили к проверке контактными тралями фарватеров в районе Главной базы Северного флота, в Горле Белого моря и в районе Архангельска. К разведывательному тралению привлекались английские тральщики, сопровождавшие союзные конвои. Они периодически протраливали фарватер северной части Белого моря до м.Святой Нос тралями «Оропеза», имевшими большую ширину захвата, и мощными электромагнитными тралями «Л» в сочетании с акустическими⁹.

В 1942 г. масштабы разведывательного траления увеличились в связи с расширением районов минных постановок противника, в первую очередь подводными лодками. В Белом море оно производилось в Северо-Двинском, Усть-Двинском, Кандалакшском заливах, на основных фарватерах Белого моря, в Горле Белого моря, на северо-западных подходах к нему. Однако слабо организованная минная разведка не смогла обнаружить постановки германских ПЛ на западных подходах к проливам Маточкин Шар (16 мин ТМС) и Югорский Шар (24 мины ТМВ). Около 100 якорных мин скрытно поставили миноносцы у северо-западного побережья Новой Земли, 180 якорных и неконтактных мин — между Канинской Землей и о. Колгуев, а также 160 мин и минных защитников на фарватерах, ведущих с Горла Белого моря в восточную часть Баренцева моря западнее мыса Канин Нос¹⁰.

Слабое оборудование театра радиотехническими средствами, системой радиоразведки, ограниченное количество выставляемых дозоров требовали обратить особое внимание на воздушную разведку как новое, по сравнению с предыдущими войнами, направление в военно-

морском искусстве и в минной разведке. Она велась систематически по планам штабов СФ и БВФ в установленных секторах Баренцева и Белого морей, с 1942 г. — Карского моря. В восточной части театра минная воздушная разведка проводилась регулярно только в период арктической навигации.

С неуклонным расширением районов действий немецких подводных лодок в восточном направлении началось строительство аэродромов в р-не Иоканьги, затем на п-ове Канин, на Новой Земле, что позволило в целом разрешить проблему ведения минной разведки.

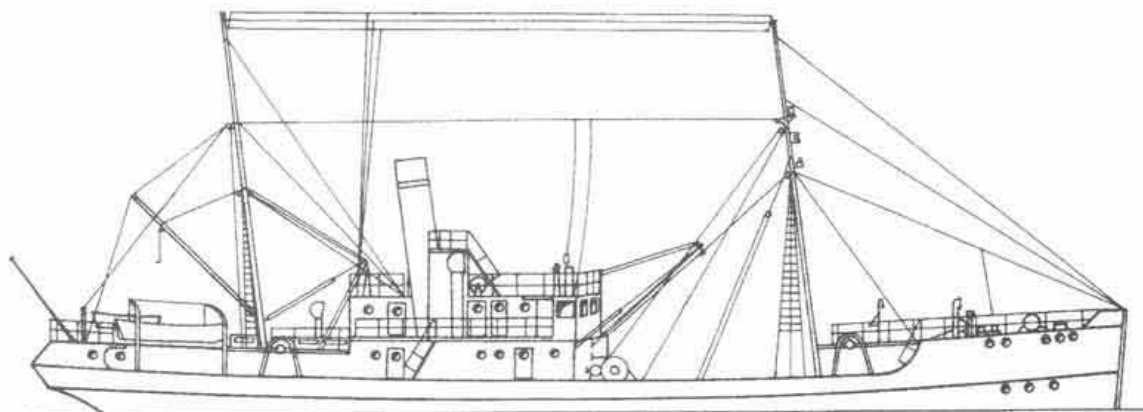
Важную роль в борьбе с минной опасностью играло противоминное наблюдение (ПМН). Его основной целью было обнаружение факта минной постановки противника и определение координат выставленных мин. Основная ответственность за ПМН возлагалась на личный состав береговых постов СНИС и ВНОС. Однако технически они были обеспечены слабо; имелись, как правило, бинокли, компасы и на некоторых постах средства связи.

На громадный театр к началу войны приходилось всего 17 постов, но их число быстро росло. Системой наблюдения к концу 1941 г. были охвачены районы от п-ова Рыбачий до побережья Белого моря (32 поста

СНИС). В 1942 г. система наблюдения охватила побережье п-ова Канин, о-вов Новая Земля и постепенно перешла на побережье Карского моря. Таким образом, к концу 1942 г. на Севере насчитывались десятки постов ПМН, охвативших практически все побережье Баренцева и Белого морей¹¹. Здесь не учтены сотни береговых постов, сформированных из жителей приморских городов, деревень, рыбацких поселков. Это было новым направлением в ПМН, которое не практиковалось на других морских театрах.

Для обнаружения постановщиков мин впервые в истории отечественного ВМФ на побережье Баренцева моря устанавливались технические средства наблюдения: три береговых ГАС, одна РЛС на о. Кильдин, 11 тепlopеленгаторных станций, 9 береговых радиопунктов, 155 постов СНИС¹².

Одним из элементов противоминного наблюдения являлась дозорная служба. До начала военных действий дозор на подходах к Главной базе Северного флота осуществлялся одним кораблем на линии о.Торос — мыс Летинский. Лишь 20 июля 1941 г. военным советом СФ введено в действие «Наставление для кораблей дозора Северного флота по военному времени на подходах к Главной базе», которое опре-



Рыболовный траулер «РТ-69» — типичный представитель семейства промысловых судов, переоборудованных с началом войны в тральщики



Подводная лодка «М-106», СКР «Гроза» и два мобилизованных траулера в Кольском заливе, 1943 г.

деляло линии и количество дозорных кораблей. Дозор на линии о. Торос — мыс Летинский возлагался на брандвахтенные суда, остальные линии обслуживали тральщики и сторожевые корабли с пребыванием в ДОЗК 10-12 суток. Связь поддерживалась по УКВ или семафором¹³. Новым направлением в отечественном флоте и военно-морском искусстве стало создание, начиная с 27 июня 1941 г., в Кольском заливе подвижных гидроакустических дозоров (ПГАД): у входа в залив, у о. Сальный, у входа в Екатерининскую гавань. На этих позициях вначале несли службу СКА МО, оснащенные шумопеленгаторными станциями «Посейдон», «Цефей», «Тамир». По мере оборудованиями Кольского залива богами часть линий ПГАД 1 октября 1941 г. была вынесена за пределы Кольского залива¹⁴. Так как противник не предпринимал попыток проникновения в Кольский залив, то проверить эффективность и действенность ПГАД невозможно.

В 1941 г. одним из наиболее важных был дозор на линии мысов Святой Нос — Канин Нос. Его постоянно несли в течение всей войны корабли

ИВМБ. Корабельные дозоры находились также в Кандалакшском и Двинском заливах. В 1941 г. у входа в Белое море совершенно необоснованно была развернута завеса из подводных лодок — «Щ-403» и «Щ-404»¹⁵.

В 1942 г. были развернуты дозоры у Новой Земли — в проливах и у губы Белушья. К концу 1943 г. в зоне Новоземельской ВМБ действовало 18 корабельных дозоров. Сеть постов СНиС увеличилась до 28, охватив не только Новую Землю, но и близлежащие острова¹⁶.

На эффективность действий дозорных кораблей значительно влияла слабая организация связи. Документы по связи, действовавшие в начале войны, не соответствовали требованиям военного времени. В таблице позывных не были предусмотрены или присваивались с большим опозданием позывные для мобилизованных тральщиков. Частая замена бортовых номеров приводила к тому, что корабли не знали своих позывных или имели два позывных, или позывные двух и более кораблей совпадали¹⁷.

Для ускорения передачи радиог-

рамм и уменьшения времени пребывания в эфире, а также в целях скрытности, циркуляром начальника штаба БВФ №0123 от 12 июня 1942 г. для кораблей и судов при плавании в Арктике была введена в действие «Таблица условных сигналов», созданная на базе аналогичного документа штаба СФ¹⁸.

Определенное значение на Севере имела борьба с минно-заградительной деятельностью противника. Она включала в себя нанесение ударов по минным складам, носителям минного оружия на переходе морем или в районе постановки. К решению этой задачи привлекалась авиация, подводные лодки, надводные корабли, береговая и зенитная артиллерия.

К началу войны костяком сил противодействия минно-заградительной деятельности противника являлась морская авиация. Но и она насчитывалось всего 116 самолетов устаревших типов, которые не могли вести действенную борьбу с авиацией, надводными кораблями и подводными лодками противника. Ни один экипаж ВВС СФ не был готов к ночным действиям.

Постепенно численность и качество самолетного парка морской авиации возрастала. От промышленности поступали современные МиГ-3, Пе-2, от союзников — «Бостон», «Аэрокобра», «Харрикейн» и др.

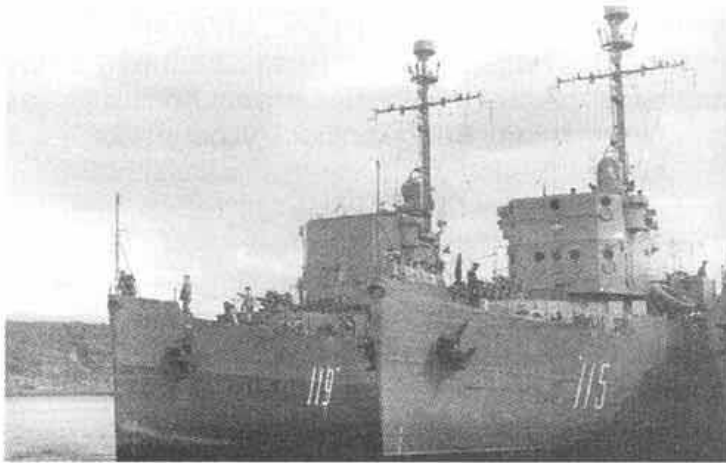
В августе 1942 г. одновременно с Новоземельской ВМБ в составе БВФ была сформирована 3-я авиационная группа (командир — полковник Н.К.Логинов), сыгравшая большую роль в обороне Арктики, борьбе с минно-заградительной деятельностью противника. В ее состав вначале входили 17 самолетов МБР-2, самолеты СБ, ГСТ, ТБ-3. Кроме того, командиру группы оперативно подчинялись 28 самолетов ВВС флота, временно базировавшиеся на аэродромы на Поное и других районов Арктики¹⁹.

Береговая оборона Северного флота состояла из Мурманского и Беломорского УР. МУР прикрывал побережье от п-ова Средний до Иоканьги, включая вход в Кольский залив. Беломорский укрепрайон — в Белое море. Важную роль играла артиллерия Иоканьгской ВМБ, контролировавшая вход в Белое море. Севернее Горла Белого моря, в 1941 г. была создана Беломорская минно-артиллерийская позиция, состоявшая из семи линий якорных мин, прикрывавшихся береговой артиллерией с о. Моржовец и мыса Поной, 4-я линиями корабельных дозоров.

Ведение минной разведки и противодействие заградительной деятельности противника возлагалось также на подводные лодки. Ведя борьбу с постановщиками мин, добились успеха подводные лодки «К-21» и «Л-15», потопившие по одному минному заградителю на переходе в операционную зону Северного флота. Эту задачу могли решать также дозорные корабли, однако их численность и вооружение не позволяли атаковать надводных, тем более, подводных заградителей.

Основным элементом борьбы с минной опасностью на театре было и оставалось траление якорных и донных мин. Исходя из характера минной войны, которую вел противник в первый год войны на Северном морском театре, систематического траления не было организовано. В начале войны, имея 2 тральщика, флот мог лишь организовать траление трех фарватеров на подходах к Кольскому заливу. Оно производилось эпизодически, в основном перед выходом кораблей. С вводом в строй мобилизованных РТ, с середины августа корабли приступили к систематическому тралению ФВК. Ежедневно протраливался один фарватер одной парой тральщиков змейковым тралом с углублением до 18 м по оси ФВК одним галсом.

В районе Иоканьгской ВМБ про-



Тральщики Северного флота «Т-115» и «Т-119» типа «АМ», полученные по ленд-лизу из США в 1943 г.

верка ФВК производилась периодически. До замерзания Белого моря велось систематическое траление фарватеров в р-не Поноя, в основном перед проходом кораблей. Периодичность работ составляла 4-6 дней. Траление рейдов от Архангельска до о. Мудьюг и Молотовского канала производилось по плану один раз в два дня пятью ТЩ. Районы моря, в которых были замечены постановки мин самолетами, плавающие мины или ПЛ, и возникало подозрение о поставленных минах, закрывались и подвергались контрольному тралению. В 1941—1942 гг. в Белом море было временно закрыто для плавания 8 районов²⁰. В тактике траления на Севере появились особенности, не предусмотренные руководящими документами. Мощность тральщиков типа РТ допускала траление морским тралом Шульца в полном комплекте. Это обеспечивало увеличение ширины траления почти в 2 раза, по сравнению с применением полутрала. Работа со змейковым тралом производилась с двумя ветвями одновременно. Практиковался также комбинированный вариант: пара тральщиков шла с буксируемым морским тралом Шульца, а с внешних бортов были поставлены змейковые тралы, чем достигалось уве-

личение ширины траления на 160—180 м. В феврале 1942 г. было вытралено 3 мины с помощью ЗТ²¹.

Это был новый тактический прием для тральных сил ВМФ СССР. На Балтике и Черном море в ходе войны комбинированный вариант работы буксирующим (МТШ) и подсекающим (ЗТ) тралами не применялся. На Севере он оказался достаточно эффективным. Малое количество уничтоженных мин объясняется ограниченными масшта-

бами заградительной деятельности противника в 1941 г. с применением якорных мин.

В ходе войны при уничтожении якорных мин обычного типа наиболее широко применялись морально устаревшие, но достаточно надежные контактные тралы: морской трал Шульца, облегченный трал Шульца, морской змейковый и катерный тралы. (Насколько они устарели, свидетельствуют годы их разработки и принятия на вооружения в ВМС России и РККФ: МТШ — 1898 г., ОТШ — 1911 г., КТ — 1912 г., параванный трал — 1924 г.) Наиболее эффективным оказался облегченный трал Шульца, с ним пройдено 2009 миль, вытралено 69 якорных мин. В течение всей войны использовался катерный трал, всего за войну с ним пройдено 4130 миль, уничтожено 9 мин. Он прост в обращении, допускал использование со всех КАТЩ и почти со всех рейдовых тральщиков²².

Все контактные тралы могли успешно уничтожать заграждения из якорных мин с обычными минрепами. В борьбе с германскими минами, снабженными противотральными устройствами, вызывающими взрывы мин в тралах, они выходили из строя от детонации захваченных мин. Также они оказались малопри-

годными для уничтожения минных защитников противника, оснащенных взрывными патронами или мощными резаками.

Успешная организация ПМО продолжала играть большую роль в обеспечении судоходства в Арктике. Основную нагрузку по тралению несла Беломорская военная флотилия. По состоянию на 1 января 1943 г. в ее составе насчитывалось 17 кораблей типа РТ, вооруженных механическими тралами «Оропеза», МТШ, ЗТ и акустическим тралом шпиронного типа. Кроме них, имелось три тральщика типа ТАМ, вооруженных электромагнитным разомкнутым тралом «ЛЛ», акустическим тралом «Конго» шпиронного типа. Все эти корабли могли тралить мины на всем театре.

Для траления на реке Северная Двина, в гаванях и прибрежных районах с малым течением привлекались 16 КАТЩ типа «дрифтербот». Речные фарватеры и гавани очищали от мин 28 РТЩ типа колесных буксиров, речных катеров и мотоботов. Обе эти группы КАТЩ и РТЩ имели на вооружении трал ОТШ-2 с намагниченными хвостами и акустические тралы шпиронного, бесшпиронного и буксируемого типов²³.

На 1943—1945 гг. перед тральными силами были поставлены следующие задачи: поддержание фарватеров и рейдов безопасными от мин путем разведывательного траления; поиск обходных ФВК в случае минирования противником основных фарватеров; проводка кораблей за тралами; предварительного траления по пути движения важных конвоев; траление опасных от мин ФВК и районов;

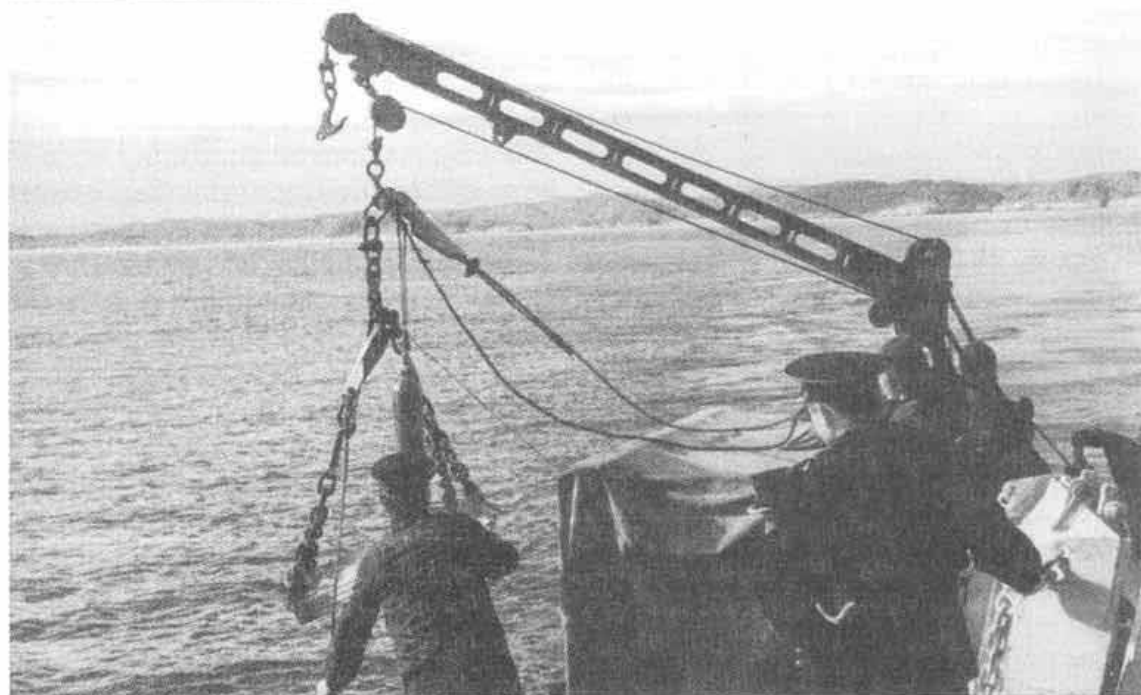
Численность тральщиков была явно недостаточной для такого большого театра, как Арктический, с глубинами, позволяющими противнику почти на всем театре в пределах 50—100 миль от берега использовать донные мины. Особенно чувствовалась нехватка тральщиков

типа ТАМ, обладавших достаточной мощностью, скоростью и средствами борьбы с неконтактными минами. Отсутствие к началу 1943 г. современных средств обнаружения и борьбы с подводными лодками — носителями минного оружия не позволили систематически проводить плановое траление, особенно неконтактных мин.

Районы, опасные в минном отношении, немедленно закрывались для плавания. В них производилось контрольное траление для определения границ заграждения и прокладки обходных фарватеров. Основные участки морских сообщений проверялись периодическим или систематическим контрольным тралением.

Впервые в практике Северного флота в июне 1943 г. была проведена крупная конвойная операция сил СФ и Беломорской флотилии по выводу в Карское море трех ледоколов — операция «БА-4». В ней были задействованы почти все силы БВФ и часть сил СФ: авиация, надводные корабли, три подводные лодки. Для противоминного обеспечения перехода ледоколов было привлечено 13 отечественных тральщиков и английский «Бритомарт», который осуществлял проводку конвоя за неконтактными тралами в миноопасных районах. Предварительное траление ФВК и намеченных путей для движения конвоя проводилось по участкам и распределялось между Иоканьгской ВМБ, бригадой траления и ОВР ГБ БВФ (от Архангельска до Карских Ворот). Траление фарватеров на каждом участке было организовано с расчетом покрытия их тралами тремя галсами с прибытием тральщиков в конечную точку за 6 часов до подхода к ней конвоя. На каждый участок выделялись группы тральщиков от 2 до 5 единиц²⁴.

Конвой проходил только по очищенным фарватерам. В голове шел тральщик «Бритомарт» с включенной гидролокационной станцией



Постановка тралов с тральщика «Т-117» (типа «АМ») в Кольском заливе, 1943—1944 гг.

«Асдик», поставленными магнитным и акустическим тралами. С тралами пройдено по всем участкам 1500 миль, мин не обнаружено.

В 1943—1944 гг. тральщиками была выполнена большая работа по очистке закрытых для плавания районов для обеспечения предварительным тралением выхода ледоколов в Арктику и перехода подводных лодок от Котласа до Архангельска.

В течение кампании были прот-

ралены и открыты для плавания 5 указанных выше районов (Святоносский залив, Орловская Кошка, Вешняк и два района у мыса Святой Нос). Мин в них не обнаружено. Кроме того, южная половина закрытого района у м. Канин Нос была протралена в период с 21 по 31 июля пятью тральщиками типа РТ и четырьмя КАТЩ. В результате было вытралено две мины и два минных защитника.

В 1945 г., после разгрома герма-

нских войск в Заполярье, обстановка на Севере коренным образом улучшилась. В соответствии с этим задачи ПМО ограничивались поддержанием безопасными для плавания подходов к Кольскому заливу, ВМБ Иоканьге и ФВК, ведущих в Белое море.

Существенное влияние на процесс борьбы с минной опасностью оказывало навигационно-гидрографическое обеспечение деятельности минно-тральных сил. В начале войны этот вопрос находился в ведении гидрографических районов Баренцева моря и Белого моря, каждый из которых входил в состав и подчинялся гидрографическому отделу Северного флота. По приказу Наркома ВМФ от 15 марта 1942 г. на базе Беломорского гидрографического района была сформирована гидрография БВФ. Учитывая пространственный размах и различные климатические и гидрологические операционной зоны флотилии, в 1942 г. был создан Печорско-Новоземельский гидрографический район с Новоземельским, Печорским и Чешским участками²⁵.

Имевшиеся до войны карты морей Северного театра для ведения боевых действий не подходили. У них имелся целый ряд существенных недостатков: разные масштабы, отсутствие необходимых подробностей и рельефа побережья, разнородность геодезической основы. Карты восточной части Карского моря, моря Лаптевых, особенно Новой Земли, о. Колгуев и Енисейского залива отражали устаревшие сведения XIX-го в., имели расхождения с действительной обстановкой в глубинах и конфигурации береговой черты.

Положение исправилось после издания гидрографией ВМФ по заявкам гидрографического отдела Северного флота 50 новых карт, а 33 устаревшие карты были изъяты из употребления. Беломорская флотилия начала боевую деятельность, не

имея «Лоции военного времени» (ЛВВ). В августе 1941 г. была получена ЛВВ Белого моря, издана штабом флота, которая неоднократно корректировалась и дополнялась. ЛВВ остальных морей были заново изданы уже в ходе войны. Все эти документы были крайне важны для тралящих кораблей. Точные сведения о глубинах, характере дна, наличии подводных скал или каменных банок позволяли правильно определять тип и углубление тралов во избежание их потерь или повреждений. Крайне сложным в отношении характера дна и течений было траление в Горле Белого моря и на подходах к нему. Поэтому гидрографы СФ и БВФ снабжали тральщики частными руководствами — пособиями для плавания и траления в отдельных районах. Печатные извещения дополнялись срочными дополнениями по радио. Своевременность и качество оповещений претензий не вызывали.

Проводка за тралами, как важная форма ПМО, из-за тихоходности тральщиков практически не производилась. Проводку за тралами союзных конвоев в Горле Белого моря и в самом Белом море осуществляли лишь английские тральщики. При случаях обнаружения мин не было.

Большое значение в обеспечении безопасности транспортных судов и боевых кораблей на театре имела борьба с плавающими минами. Угроза от них возникла в сентябре 1941 г. Часть мин взрывалась при ударах о береговые скалы и лед, часть плавала в полузатопленном положении, представляя большую опасность для судов и кораблей. Мины уничтожались попутно с выполнением других задач или же специально выделенными кораблями и минными партиями. Так, в октябре 1941 г. тральщики «Т-46» и «Т-47» уничтожили в северной части Белого моря 56 мин. В 1941 г. уничтожено 122, в 1942 г. — 112 плавающих мин²⁶.

За время Великой Отечественной войны тральными силами флота на Северном морском театре с контактными тралами пройдено 100 474 миль, уничтожено 367 мин и 42 минных защитников, с неконтактными тралами пройдено 113 653 миль, взорвано 65 донных мин. Всего уничтожено тралами 474 мин и минных защитников²⁷. С учетом расстрела плавающих (734, по неполным данным), подрыва или разоружения выброшенных на берег мин (273, по неполным данным), их самовзрывов (обнаружено 28 случаев) и подрывов судов на минах (8) или в рыболовных тралах (6), всего в войну всеми средствами на Северном морском театре по неполным сведениям было уничтожено 1523 мин и минных защитников (подсчитано автором по архивным документам).

Начиная с августа 1941 г., на Северном флоте было организовано размагничивание кораблей и подводных лодок, как надежный вариант индивидуальной защиты их от магнитных мин. С началом войны общее руководство размагничиванием кораблей на флотах осуществлял начальник НТК ВМФ вице-адмирал А.А.Жуков. Изготовление элементов размагничивающих устройств на кораблях возлагалось на предприятия Электромортреста при участии Молотовского завода и судоремонтных мастерских Техотдела Северного флота. Ответственность за соблюдение строгой очередности под монтаж систем ЛФТИ несли командующие флотом и Беломорской флотилией.

Директивой Военного совета СФ, вышедшей в середине октября 1941 г., намечалось оборудовать в Мурманске РУ эсминцы «Громкий» и «Гремящий», сторожевые корабли «Гроза» и «Смерч». 11 ноября 1941 г. специалисты Управления кораблестроения ВМФ, ЛФТИ закончили организационные работы по размагничиванию кораблей Северного флота, по обучению выделенных для

этой цели офицеров и передала все дела начальнику техотдела Беломорской флотилии²⁸.

Обмоточный метод размагничивания совершенно не мог быть применен для подводных лодок. В кратчайший срок в Полярном непосредственно на пирсе была оборудована береговая станция безобмоточного размагничивания (БСБР). Уже 1 октября 1941 г. на БСБР под руководством А.П.Александрова было проведено безобмоточное размагничивание ПЛ «М-176». На следующий день было уменьшено магнитное поле подводных лодок «М-171», «М-172», «М-174», «К-2» и др. С 15 октября личный состав БСБР начал самостоятельно размагничивать лодки и корабли, в первую очередь тральщики. К концу 1941 г. только БСБР в Полярном размагнитила 14 подводных лодок и 9 кораблей (СКР, 6 ТЩ, 2 ГИСУ)²⁹. Размагничивание кораблей, судов и подводных лодок продолжалось почти круглогодично, что сыграло важную роль в обеспечении безопасности кораблей при прохождении миноопасных районов.

Таким образом, благодаря созданию и постепенному развитию по всем направлениям сил, средств и организации противоминной обороны, Северный флот при малочисленных минно-тральных силах и средствах смог обеспечить благоприятный оперативный режим в своей зоне и практически бесперебойное движение судов и конвоев на многочисленных коммуникациях и фарватерах.

Опыт войны дал много важных уроков, выводов и предложений для организации ПМО и развитию тральных сил и средств, организации борьбы с минным оружием, всех видов обеспечения. В современных условиях значительно возросла роль боевого обеспечения тральных действий. При организации боевого обеспечения необходимо учитывать, что противник будет противо-

действовать выполнению боевых задач целым комплексом мероприятий, которые могут проводиться непрерывно и целенаправленно с привлечением разнородных сил, а также средств, обладающих огромной разрушительной силой. При боевом обеспечении действий противоминных кораблей необходимо организовать надежную и эффективную разведку и все виды обороны: противовоздушную, противолодочную, противокатерную, противоракетную, защиту против оружия массового поражения, в перспективе противокосмическую.

Опыт войны показал, что в современных условиях необходимо организовать надежную и непрерывную информацию о фактической и ожидаемой гидрологической и гидрометеорологической обстановке на театре и ее изменениях для оценки влияния на применение противоминных кораблей и оружия. Нужно поддерживать в постоянной готовности и эффективно использовать силы и средства гидрографической службы, обеспечивающие точное определение места противоминными кораблями при тралении в прибрежных и удаленных районах Мирового океана.

Изучение многогранного боевого опыта противоминной обороны, полученного Северным флотом в Великой Отечественной войне и послевоенного боевого траления, может способствовать поддержанию организации и грамотного боевого применения сил и средств ПМО ВМФ Российской Федерации в современных условиях.

The article dwells upon the Northern Fleet and Belomorskaya Naval Flotilla antimine defense organization in the Great Patriotic War years. The complex analysis of the tasks the fleet was faced with and effectiveness of their solving while taking into consideration the specific features of the northern theatre of combat action is supplemented.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Северный флот, мины, траление, противоминная оборона.

Key words: the Great Patriotic War, the Northern Fleet, mines, sweeping, antimine defense.

Литература

1. ЦВМА. -ф. 767. -оп. 2. -д. 78. -л. 2-4.
2. ЦВМА. -ф. 767. -оп. 2. -д. 21. -л. 14.
3. ЦВМА. -ф. 767. -оп. 2. -д. 21. -л. 11.
4. ЦВМА. -ф. 767. -оп. 2. -д. 21. -л. 32.
5. Там же, л. 9, 10.
6. ЦВМА. -ф. 12. -д. 20361. -л. 537-540.
7. ЦВМА. -ф. 2. -оп. 6. -д. 22. -л. 231.
8. ЦВМА. -ф. 767. -оп. 2. -д. 83. -л. 290.
9. *Киреев И. А.* Влияние минно-заградительных действий противника на условия боевой деятельности ВМС СССР в Великую Отечественную войну 1941—1945 гг. т.1. М.: Воениздат, 1958. С. 18.
10. ЦВМА. -ф. 767. -оп. 2. -д. 42. -л. 83.
11. ЦВМА. -ф. 767. -оп. 2. -д. 42. -л. 83.
12. ЦВМА. -ф. 2. -оп. 1. -д. 451. -л. 363.
13. ЦВМА. -ф. 767. -оп. 2. -д. 21. -л. 60,61.
14. ЦВМА. -ф. 767. -оп. 2. -д. 21. -л. 115.
15. *Пузырев В.П.* Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. —М.: Воениздат, 1981. С. 23.
16. *Щедролосев В.В.* Три сестры Беломорской флотилии. —СПб.: «ЛеКо», 2006. С. 65, 78.
17. ЦВМА. -ф. 767. -оп. 2. -д. 83. -л. 336.
18. ЦВМА. -ф. 795. -оп. 5. -д. 5. -л. 73.
19. ЦВМА. -ф. 294. -д. 27201. -л. 6-7.
20. ЦВМА. -ф. 506. -оп. 36. -д. 106. -л. 196.
21. ЦВМА. -ф. 506. -оп. 36. -д. 106. -л. 321.
22. ЦВМА. -ф. 767. -оп. 2. -д. 77. -л. 136-137.
23. ЦВМА. -ф. 767. -оп. 2. -д. 42. -л. 21, 22.
24. ЦВМА. -ф. 767. -оп. 2. -д. 42. -л. 26.
25. ЦВМА. -ф. 767. -оп. 2. -д. 83. -л. 340.
26. *Пузырев В. П.* Указ. соч. С. 37.
27. ЦВМА. -ф. 767. -оп. 2. -д. 58. -л. 85.
28. ЦВМА. -ф. 14. -оп. 47. -д. 24. -л. 495.
29. ЦВМА. -ф. 1106. -оп. 0018448. -д. 82. -л. 164.

В.Йолтуховский

СРАЖЕНИЕ СО СТИХИЕЙ

В статье рассказывается о борьбе экипажей кораблей Черноморского флота с сильным штормом, разыгравшемся в порту Туапсе в ночь на 22 января 1942 г.

В годы Великой Отечественной войны морякам-черноморцам приходилось сражаться не только с вражеской авиацией, подводными лодками, торпедными катерами и береговыми батареями. У Черноморского флота неожиданно появился еще один грозный противник — непогода. Особенно суровой была первая военная зима. Из-за необычайно сильных штормов было сорвано несколько боевых операций, потеряно несколько кораблей. Наиболее тяжело пришлось морякам, оказавшимся в Туапсе 21 января 1942 г....

В тот день весь ковш порта был заполнен военными кораблями и транспортными судами. Это была типичная картина для портов Кавказа, куда перебазировались корабли Черноморского флота из Севастополя и морские суда гражданских пароходств, в том числе с Дуная и Днепра. Здесь также находились недостроенные корабли,

переведенные с Николаевских, Херсонского и Севастопольского заводов. Разумеется, инфраструктура порта не была рассчитана на столь большое число судов, но в сложившейся ситуации выбирать не приходилось.

Утро 21 января не предвещало ничего неожиданного. Дул тихий северо-восточный ветер силой в один балл. Туапсинская военноморская база жила обычной жизнью. Одни корабли ремонтировались, другие принимали топливо и боезапас, готовились к предстоящей десантной операции. Некоторые транспорты принимали грузы для осажденного Севастополя.

Ветер постепенно стал крепчать и к 18 часам достиг силы 6 баллов. Он поменял направление на юго-восточное и продолжал усиливаться. Малые корабли поспешили укрыться в гавани.

Вечером 21 января у причалов



Крейсер «Красный Кавказ» (слева) и эсминец «Сообразительный» в одном из портов Кавказского побережья

порта стояли крейсера «Молотов» (причал №4), «Красный Кавказ», сильно поврежденный во время Керченско-Феодосийской операции, «Красный Крым», эскадренные миноносцы «Смышленный», «Шаумян» (причал №5), «Сообразительный» (причал №13). Базовый тральщик (БТЩ) «Гарпун» и танкер «Кремль» стояли у причала №2, плавучая база «Нева» с тремя подводными лодками у борта находилась у причала №6. Эсминец «Бойкий» и шесть подводных лодок стояли у стенки судоремонтного завода — причалы №16 и 17. У причала №12 грузился транспорт «Азов». Теплоход «Грузия», минный заградитель «Островский», тральщики «Райкомвод», «Пионер», буксиры «Гарпун», «СП-16», танкер «Совнефть» и ряд мелких кораблей были ошвартованы кормой к стенке к причалам №14 и 15. На внутреннем рейде на якорях стояли эсминец «Безупречный» и три транспорта. Кроме того, в порту находились сторожевые катера, катера-тральщики и другие мелкие плавсредства.

В 20.30 в Туапсе прибыл из Севастополя танкер «Москва», ведя на буксире корпус недостроенного турбинного тральщика №250 («Павел Головин»). Из-за начавшегося шторма танкер с несамостоятельным судном на буксире не решился входить в порт и стал на якорь на внешнем рейде.

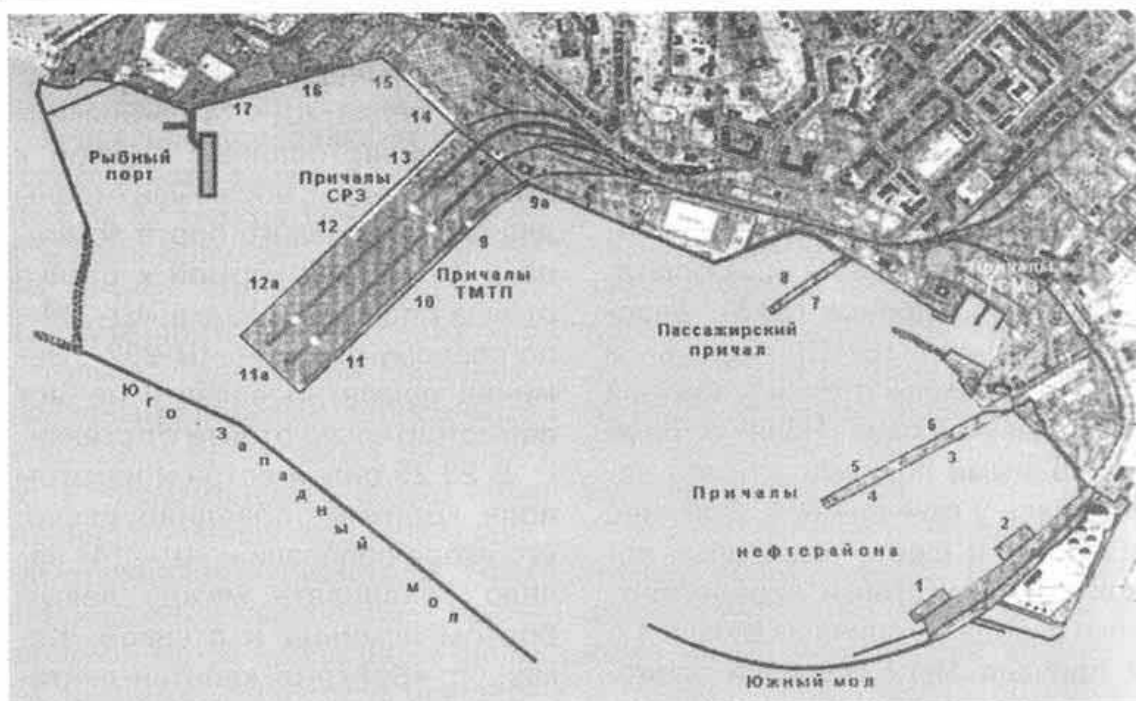
Сильный юго-восточный ветер принес с собой тягун — сильные колебания водной массы портовой акватории. Волны достигали такой высоты, что свободно перекатывались через мол, ограждающий Туапсинский порт. В гавани начало рвать тросы, заведенные с кораблей на причалы.

Первыми жертвами шторма стали эсминец «Бойкий» и подводная лодка «Щ-214». «Бойкий» стоял ошвартованный кормой к стенке завода, с носа были отданы два якоря. С левого борта эсминца в 15 метрах кормой к стенке стояла подводная лодка «Щ-214», по правому борту — «Щ-202». Эсминец ремонтировался и не мог самостоятельно отойти от стенки.

В 23.25 силой ветра и накатом волн «Бойкий» повалило влево, его якоря поползли и «Щ-214» начало сдавливать между левым бортом эсминца и стенкой. Командир «Бойкого» капитан-лейтенант Г.Ф.Годлевский начиная с 0.40 22 января неоднократно обращался к командованию военно-морской базы, ЭПРОНА и командирам кораблей с просьбой отбуксировать эсминец на рейд. Только в 2.30 для оказания помощи к эсминцу подошел буксир «Алупка». Он долго возился, но ничего сделать не смог. Его мощности (370 л.с.) не хватало, чтобы отвести корабль от стенки, ветер и тягун были сильнее его.

В порту тем временем начался всеобщий аврал. Кое-где засветились прожектора, в воздух взлетели ракеты. Вследствие большого наката была прекращена погрузка транспорта «Азов». Крейсер «Красный Кавказ» просил отвести от его борта плавкран.

В 2.30 22 января оперативный дежурный штаба базы передал по УКВ всем кораблям: «Ожидается ухудшение погоды, принять меры». Но это указание запоздало — несмотря на то, что в Туапсе находились не только командир базы контр-адмирал И.Д.Кулишов и его штаб, но и начальник штаба эскадры капитан 1 ранга В.А.Андреев,



Порт Туапсе. Цифрами обозначены номера причалов

начальник штаба отряда легких сил капитан 2 ранга Е.Н.Жуков, командир 3-го дивизиона эсминцев М.Ф.Романов, командиры 3-го и 4-го дивизионов подводных лодок Г.Ю.Кузьмин и Б.А.Успенский. Все они проявили беспечность, не приказав кораблям отойти от причалов или на время шторма перейти в другие базы, и не попытались оказать помощь терпящим бедствие кораблям. Командир базы и начальники штабов требовали от командиров докладов, а сами никаких мер не принимали, хотя знали об ухудшении погоды.

Командирам кораблей пришлось действовать самостоятельно: они заводили на причалы дополнительные швартовы, подкладывали между бортами и стенками новые кранцы. На кораблях подняли пары и начали готовить машины к работе. При дальнейшем усилении ветра и волнения корабли удерживались своими машинами. Некоторые командиры даже решили самостоятельно выходить на рейд.

Как было тогда принято, крейсера, эсминцы и крупные транспорты даже в благоприятную погоду швартовались и выходили из порта с помощью буксиров. В 2.50 командир эсминца «Сообразительный» капитан 3 ранга С.С.Ворков попросил прислать два буксира, чтобы вывести корабль на рейд, но ответа на его просьбу не последовало.

Формально в базе находились пять буксиров: «Рекорд», «Алупка», «Шахтер», «Гарпун» и «СП-16». Однако «Рекорд» намотал на винт трос и до 13.50 22 января стоял без движения; «Гарпун» и «СП-16» ремонтировались. О нахождении «Шахтера» оперативный дежурный штаба базы не имел данных, буксир долго не отвечал на запросы и приступил к работе только после 8 часов утра 22 января.

Тем временем у эсминца «Бойкий» начали рваться швартовы. На стенку завели новые, но в 3.40 эсминец прижался своим левым бортом к подводной лодке «Щ-214» (командир капитан-лейте-

нант В.Я.Власов) и навалился кормой на стенку. В 4.00 у «щуки» лопнул кормовой швартов, корму субмарины стало разворачивать влево, а правым сетепрорезателем бить по левому борту «Бойкого». С плавбазы «Нева» на лодку был доставлен новый стальной конец, который был заведен с кормы на стенку.

В 4.20 на буксире «Алупка», пытавшемся оттащить эсминец от стенки, сорвало буксирное устройство, и он не мог в дальнейшем оказывать помощь. «Щ-214» встала лагом к стенке и оказалась зажатой между ней и левым бортом «Бойкого».

Командир «Бойкого» Г.Ф.Годлевский сообщил оперативному дежурному штаба базы: «Сорвало со швартовов, терплю бедствие, ломаю подлодку». Через пять минут он повторяет сигнал и просит выслать на помощь буксир. Но ему никто не отвечает. С эсминца выпускают пять красных ракет, пытаются привлечь внимание рейдового поста. Но и это не помогает. Тогда «Бойкий» дает холостой залп из орудий. Только после этого командование базы посылает к «Бойкому» буксир «Шахтер», который

прибыл в 8.10. Дважды он пытался завести буксирный трос на эсминец, и дважды конец рвался. Чтобы сохранить корму и борт эсминца от поломок, команда подкладывала кранцы, пробковые матрацы, парусиновые койки.

Для освобождения подводной лодки, зажатой между стенкой и левым бортом эсминца, с ее носа был заведен на стенку — на наиболее удаленный кнехт — продольный швартов, после чего лодка была продвинута вперед и освобождена от сжатия. Около 9 часов буксир «Шахтер» вывел «Щ-214» на рейд.

Другие корабли, стоявшие у причалов, также пытались выйти на рейд. В 5.25 командир крейсера «Красный Крым» капитан 2 ранга А.И.Зубков запросил два буксира, поскольку крейсер мог удержаться у причала, лишь подрабатывая своими машинами.

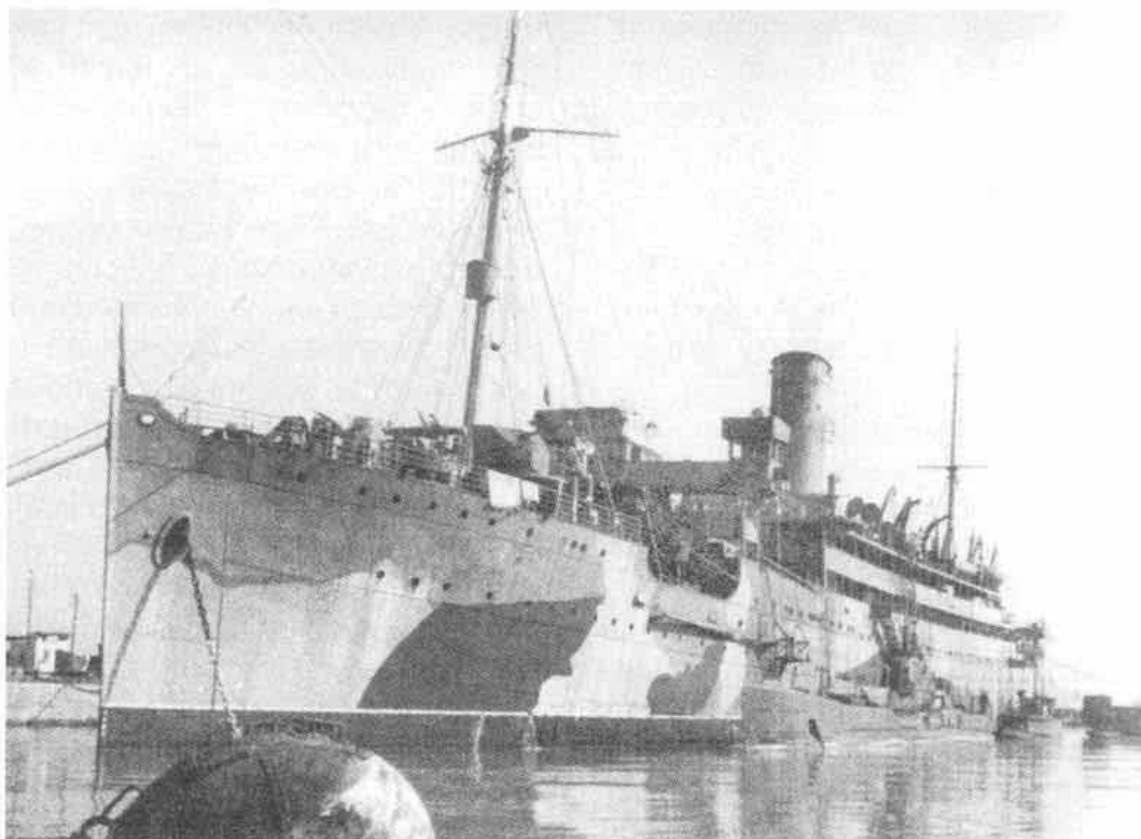
В 5.55 командир эсминца «Шаумян» капитан-лейтенант С.И.Федоров тоже попросил выслать буксир, поскольку порвались швартовы, и корабль тоже держался у причала, работая своими машинами. Через 20 минут он вторично просит выслать буксир. Не дож-

давшись помощи и не в силах удержаться у стенки, «Шаумян» выбрал якоря, дал задний ход, отошел от причала №5 и в 6.35 вышел на рейд.

К 6 часам ветер усилился до 10 баллов и вновь поменял направление на юго-западное. В 6.04 у плавбазы «Нева» оборвало кормовые концы, и корабль развернуло по ветру. Нос немного отошел от причала и дер-



Подводная лодка «Щ-214» у борта плавбазы



Плавбаза «Нева». У борта судна стоит подводная лодка «Щ-205»

жался на швартовах. С кормы плавбазы был отдан якорь.

В 7.25 командир эсминца «Смышленный» капитан 3 ранга В.М.Шегула-Тихомиров запросил буксир для заводки кормовых концов. Но в ответ командир базы приказал командирам «Смышленного» и «Сообразительного»: «Выйти на внутренний рейд, стать на якорь, буксиров не будет». К тому времени стало ясно, что оставаться у причалов означало окончательно разбить корабли.

В тяжелом положении оказался «Сообразительный». Поминутно под его борта и корму приходилось подкладывать кранцы. Волны кренили корабль на 15-20°. Командир сумел отвести эсминец от причала, но в узкости он навалился на подводную лодку. Большой ход дать нельзя, и корабль прижимается к ней лагом. Затем он резко отбрасывает корму, разворачивается и выходит к голове широ-

кого мола. «Сообразительный» маневрирует среди стоявших на рейде кораблей и в 8.00 становится на якорь почти у самого бреквatera. На рейде сильно болтает — порой корабль кренился на 35°. Зато угрозы разбиться о причальную стенку больше нет.

Корпус недостроенного тральщика «ТЩ-250» около 7.40 оторвался от танкера «Москва», и громадные волны выбросили его на берег. Час спустя танкер снялся с якоря и ушел в Потю.

В 9.00 командир подводной лодки «Д-5» капитан-лейтенант Ю.А.Стршельницкий передает оперативному дежурному: «Якоря не держат. Прошу приказать транспорту «Белосток» взять на бакштов или дайте буксир». Свободных буксиров нет, взять на буксир лодку приказано спасательному судну «Алтай». Но «Алтай» сообщил, что брашпиль неисправен, машины не готовы к работе, и к



**Эскадренный миноносец
«Бойкий»**

«Д-5» он подойти не может.

Наиболее опасная ситуация складывалась на крейсере «Молотов» и эсминце «Смышленный», стоявших у нефтепирса, против входа в гавань. «Молотов» был ошвартован правым бортом к причалу №4, оба якоря были отданы и с кормы заведен конец на бочку. По корме крейсера стоял «Смышленный», ошвартованный левым бортом к причалу №3 для приема топлива. С усилением ветра до 7 баллов и большой зыби в 2 часа 22 января с него на пирс были заведены с левого борта дополнительные концы.

К четырем часам ночи сильный ветер и волны стали раскачивать «Молотов» и бить его о стенку, швартовы рвались один за другим. Вахтенный командир лейтенант В.В.Кругликов, получив с поста гидрометеослужбы штормовое предупреждение, доложил

об этом помощнику командира корабля. Тот сразу же поднял по авралу боцманскую команду и распорядился завести на причал дополнительные швартовые тросы. Ветер усиливался, на берег пошла крутая высокая волна. Корма крейсера навалилась на причал, ее несколько раз с силой ударило о стенку. На юте появился старпом капитан-лейтенант С.В.Домнин. Выяснив обстановку, он доложил командиру. Капитан 1 ранга Ю.К.Зиновьев приказал играть боевую тревогу. В 4.45 весь личный состав крейсера был на боевых постах. Моряки электромеханической части поднимали пары в котлах и готовили главные машины к немедленной работе.

На «Смышленном» в 5.25 тоже был сыгран аврал, и на причал заведены дополнительные швартовы. К тому времени крейсер «Молотов» своей кормой прижался к корме эсминца. От усиления волны в гавани «Смышленный» стал крениться, концы рвались, и левый борт сильно бился о сваи пирса, нанося повреждения обшивке корпуса. Кнехты по левому борту частично надломило, а на корме сорвало. Концы крепились за основания орудий, между левым бортом и пирсом подкладывались кранцы и тюки из пеньки.

К 7 часам «Молотов» стал наваливаться на стенку и биться об нее правым бортом, швартовые концы рвались, возникла опасность разрушения всего правого борта. В 7.45 с крейсера запросили буксир, так как корабль оторвало от бочки. Через пять минут командир базы передал: «Действуйте самостоятельно. Буксиров нет, разрешаю выход». Ю.К.Зиновьев приказывает отойти от пирса с на-

мерением встать на внутреннем рейде на якоря, развернувшись по ветру.

Но по пеленгу 260° от нефтепирса стояли на якорях две подводные лодки типа «Щ», эсминец «Шаумян», а к западу от подводных лодок — эсминцы «Безупречный», «Сообразительный» и санитарный транспорт «Белосток». Они стесняли маневренное пространство гавани. Через пять минут после начала маневрирования был отдан правый якорь, затем левый, при этом «Молотов» подрабатывал машинами: правая — самый малый назад, левая — самый малый вперед. Однако тягун, шедший с моря, был такой силы, что левая якорь-цепь оборвалась. Крейсер не мог удерживаться на месте на одном якоря и швартовах и вместе с тем не имел возможности ни маневрировать в тесном ковше туапсинского порта, ни выйти в открытое море. Волнами его сносило к бетонному молу. Тонны воды обрушивались на моряков, работавших на полубаке.

«Молотов» дал задний ход, но очередная волна бросила его вперед. Он ударился носом о южный мол, помяв форштевень. В деформировавшейся обшивке образовались две трещины в подводной части. Затем крейсер понесло назад, корма левым бортом ударились о пирс, повредив при этом обмотку размагничивания. Корабль поставило лагом к ветру, его корму несло на оконечность нефтепирса, а форштевень — на крейсер «Красный Крым». По корме «Красного Крыма» стоял танкер «Кремль», а в конце ковша — БТЩ «Гарпун». Чтобы предотвратить удар в борт «Красного Крыма», на последний подали швар-

тов, на котором «Молотов» попытался удержаться, но конец лопнул. Ветром корабль стало разворачивать носом влево. «Молотов» форштевнем прочертил по борту крейсера «Красный Крым», ударил по бортовой пушке и развернул ее. Затем «Молотов» нацелился носом на танкер «Кремль», с крейсера просят принять швартов, но на танкере принять его отказались. В 8.53 под винты «Молотова» попала бочка, и проворачивание машин стало невозможно без риска повредить лопасти винтов. Корабль лагом несло на мель. В 8.55 на пирс были поданы швартовы, чтобы оттянуться шпилем, но они вскоре лопнули, и корабль начал наваливать на корму эсминца «Смышленный».

Эсминец оказался зажатым между причалом и огромным корпусом крейсера. Скрежет металла, скрип раздавленных пробковых кранцев, превращенных в мелкое крошево — все смешалось с неистовым свистом ветра в какой-то какофонии. Носом эсминец сидел на мели, а корма находилась под непрерывными ударами крейсера. Каждую минуту могла произойти катастрофа. Несколько моряков получили увечья и травмы. В результате ударов корпус «Смышленного» получил ряд повреждений: обшивка была деформирована на протяжении 12 м.

В 9.06 бочка вышла из-под винтов, но крейсер понесло на БТЩ «Гарпун». Угроза быть выброшенным на мель становится весьма реальной: кормовые концы не держат, якорь ползет, ветер и волны раскачивают «Молотов» все сильнее. В 9.23 командир крейсера приказал затопить носовые дифферентные отсеки, чтобы ко-

рабль сел носом на грунт. Приказание было выполнено, но все равно крейсер временами сильно ударяет о дно. Хорошо, что грунт у берега мягкий.

Крейсер навалился форштевнем на БТЩ «Гарпун». Тральщик (командир старший лейтенант Г.П.Кокка) стоял в ремонте, ошвартованный кормой к южному молу у причала №2 под кормой танкера «Кремль». С его носа был отдан правый якорь, стальной конец заведен на бочку, а с кормы на стенку заведены два пеньковых и один стальной швартовы. С усилением ветра было дополнительно заведено два пеньковых швартова. После 5 часов утра кормовые концы стали рваться, и в 6.40 «Гарпун» на якоре и стальном конце, поданном на бочку, развернуло по ветру. Винтами и рулем тральщик коснулся грунта. К 9.30 с носа на бочку был заведен дуплинь, чтобы с помощью своего шпиля стянуться с мели.

Однако на форштевень БТЩ навалился своим полубаком крейсер «Молотов», сорвав его с якоря и бочки. Силой толчка и волной «Гарпун» был выброшен кормовой частью на берег. Через час с тральщика подали два швартова на «Молотов» и один на нефтепирс. При помощи работы двух шпилей крейсера «Гарпун» был сташен мели.

В 9.20 командир базы приказал эсминцу «Сообразительный» немедленно подойти к крейсеру «Молотов» для оттаскивания кормы от пирса. Спустя 20 минут «Сообразительному» вторично приказано подойти к «Молотову». В 9.58 эсминец, наконец, снялся с якоря и направился к крейсеру.

К 9.25 все стальные концы, за-

веденные на пирс №4, полопались, и крейсер удерживался только на двух пеньковых. В кормовой кладовой обтирочных материалов обнаружили пробоину, аварийная партия приступила к ее заделке.

В 9.32 бочка снова попала под винты, корабль опять лишился хода. Под действием ветра и волн корабль навалился кормой на пирс, при этом деформируется и разрушается стальная обшивка. Ударов восьмитысячетонного корабля не выдерживает и железобетонный пирс. Из проложенного на причале бензинопровода начинает вытекать бензин. От искр, возникших от ударов стали о бетон, в любой момент может вспыхнуть пожар. С трудом удерживаясь на ногах, краснофлотцы мощной струей воды из шлангов поливают пирс, отбивая разлившийся бензин подальше от корабля.

В 10.07 на помощь крейсеру подошел «Сообразительный», но ураганный ветер не дает ему приблизиться. С «Молотова» на эсминец телеграфировали: «Соблюдать осторожность. Стать на якорь, спуститься на всю длину своих якорь-цепей и поддерживать нашу корму».

Начальнику штаба базы был дан семафор с просьбой выслать барказ, чтобы завести буксир на эсминец. Собственных шлюпок на «Молотове» не было — они участвовали в высадке десанта в Феодосию и на крейсер не вернулись. Барказ так и не прибыл, «Сообразительный» подошел кормой к пирсу и попытался через него подать проводник на крейсер. Сделать это не удалось, и эсминцу пришлось спешно отойти от пирса. Попытки завести буксир во-



Крейсер «Молотов»

зобновились только в 11.10, когда к крейсеру подошел катер торгового порта.

К тому времени сила ветра достигла предела. Боцманской команде удалось завести несколько стальных тросов за левый кормовой кнехт, но огромная волна так рванула корабль, что лопнувшем тросом смертельно ранило главного старшину И.Ф.Лебедева, получили увечья старшина 1 статьи Г.Т.Баштавой и краснофлотец Дзюба. Даже кнехт, вделанный в корабль с большим запасом прочности, не выдержал и был сорван.

Примерно к 12 часам удалось завести трос на «Сообразительный». Поддержание кормы «Молотова» эсминцем предотвратило его дальнейшее разрушение. Когда корма была задержана, а форштевень коснулся грунта, дрейф крейсера прекратился.

Около 12 часов к «Молотову» по приказанию командира базы был выслан буксир «СП-16», на кото-

ром до этого производили щелочение котлов. На буксире был введен в действие один котел, которому пришлось работать на забортной воде. «СП-16» подошел к крейсеру и подал буксир на его корму.

Утром 22 января на подходе к Туапсе находились две подводные лодки: «Щ-209» возвращалась с позиции, а «Л-6» на буксире спасателя «Юпитер» шла из Новороссийска. В 9.30 командир базы передал на плавбазу «Нева»: «Лодки гавань не принимает, пусть отстаиваются в море».

Как ни тяжело пришлось этой ночью крупным кораблям, но еще тяжелей было катерам. Первой жертвой стал катер-тральщик «Комсомолец»: в 6.55 его выбросило волнами на скалы. Спустя 20 минут малый охотник СКА-012 сел на мель в районе мыса Агрия. Его команда успела перебраться на берег, потерь в экипаже удалось избежать.



БТЩ «Гарпун»

Уже на рассвете, около 10 часов в бухту пытался войти сторожевой катер «СКА-055» (типа «МО-4»). 21 января он вышел из Туапсе в дозор, из которого должен был вернуться через три дня. Катер нес дозорную службу в условиях 7-8-балльного шторма. С ухудшением погоды и усиления волнения моря до 9 баллов «СКА-055» продолжал находиться в установленной точке. Командир катера старший лейтенант Ф.И.Коренной решил штормовать до утра. Но шторм продолжал усиливаться, и командир ввиду угрожающей катеру опасности решил уйти в базу. «СКА-055» под двумя моторами, имея скорость 12 узлов, направился в порт Туапсе. При этом личному составу была дана команда приготовиться к швартовке. В момент, когда он входил в ворота порта, сильной волной катер перевернуло вверх килем. Моторы при этом заглохли. Все находившиеся на палубе и на мостике были смыты в море и почти все погибли. Через 3-5 минут катер снова стал в нормальное положение, после чего был выброшен на

берег между рекой Туапсе и южным молот порта. Оставшиеся в задраенных моторных отделениях пять человек мотористов и два выплывших из числа смытых за борт моряков спаслись. Из 21 члена экипажа катера погибли 14, в том числе командир катера и его помощник.

Последней жертвой шторма стала баржа, выброшенная волнами на берег в 10.45 между причалами №9 и №10.

К 16 часам ветер стал утихать, меняя направление. Но накат к вечеру несколько не уменьшился. «Сообразительный» по-прежнему стоял на рейде на якорях и подрабатывал машинами, удерживая на буксире крейсер. Отступив от требований светомаскировки, в 18.25 командир базы разрешил крейсерам «Красный Крым», «Молотов» и эсминцу «Смышленный» использовать прожектора для освещения производства аварийно-восстановительных работ.

Вечером 22 января 1942 г. гавань Туапсе выглядела словно после боя. Дорого обошелся этот шторм для флота. Были потеряны

три катера и недостроенный тральщик; многие боевые корабли получили повреждения. Имелись человеческие жертвы. Помимо 15 человек, погибших на «СКА-055» и «Молотове», с крейсера «Красный Крым» ударом волны смыло четырех человек. Таким образом, погибло 19 моряков и множество было ранено. Причины столь серьезных потерь можно считать как объективными (необычайный разгул стихии, непригодность инфраструктуры порта к приему столь большого числа кораблей и судов), так и субъективными (сказалась нераспорядительность командования базы).

Наибольшие повреждения получил крейсер «Молотов». У него была повреждена обшивка на левом борту в кормовой оконечности от 264-го шп. до транца, лопнули 4 шпангоута (290—293 шп.) по левому борту, сломан кормовой клюз, на 400 мм вогнут форштевень, затоплен таранный отсек, повреждены трубопроводы отопления в кормовых помещениях и оборудование отсека дымопаратура. Ремонт крейсера выполнял судоремонтный завод в Туапсе. 14 февраля работы были закончены, но из-за недостаточной мощности завода форштевень полностью выправить не удалось, что снизило скорость корабля на 2-3 узла. Позже на заводе №201 в Поти с использованием кессона форштевень был восстановлен полностью.

«Смышленный» получил серьез-

ные повреждения подводной части корпуса в районе 172-го шпангоута, на протяжении 12 м обшивка корпуса эсминца получила вмятины. Аварийно-восстановительный ремонт корабля продолжался почти месяц.

Ремонт эсминца «Бойкий» удалось завершить к 11 февраля. Для восстановления боеспособности подводной лодки «Щ-214» потребовалось 15 суток, БТЩ «Гарпун» — 10 суток.

Этот шторм имел последствия не только для кораблей, находившихся в Туапсе, он нарушил и планы Черноморского флота в целом. Директивой командующего флотом от 19 января намечалось в ночь на 21 января высадить в Феодосию десант в составе одного полка. Назначенные в операцию корабли своевременно сосредоточились в Туапсе, но вследствие начавшегося шторма операция была отложена на сутки. Однако разгул стихии продолжался, и 22 января место высадки было перенесено в район Судака, начало движения десанта из Новороссийска и время операции — в ночь на 25 января. Для операции были выделены крейсер «Красный Крым», эсминцы «Шаумян», «Сообразительный», «Безупречный» — корабли, наименее пострадавшие во время шторма.

А. ЧЕРНЫШЕВ

The article describes the struggle of the Black Sea Fleet ship crews against the whole gale which was raging in the port of Tuapse at night on January 22, 1942.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Черноморский флот, Туапсе, крейсер «Молотов», эсминец «Бойкий», «Сообразительный», «Щ-214».
Key words: the Great Patriotic War, the Black Sea Fleet, Tuapse, cruiser "Molotov", destroyer "Boiky" (smart), "Soobrazitelny" (quick-witted, bright), Tsh-214.

МОРСКИЕ ЛЕТЧИКИ — ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

В материале рассказывается о первом дважды Герое Советского Союза Б.Ф.Сафонове и двойном таране летчика-черноморца Я.М.Иванова.



САФОНОВ

Борис Феоктистович

Родился 26 августа 1915 г. в с. Синяино, ныне Плавского района Тульской области. Русский. Подполковник (22.4.1942). Дважды Герой Советского Союза (16.9.1941, 14.6.1942). В РККА с 1933 г., в ВМФ с 1940 г., в компартии с 1939 г.

Окончил Тульскую школу летчиков Осоавиахима (12.1932 — 8.1933), 1-ю военную школу пилотов имени Мясникова в пос. Кача под Севастополем (8.1933 — 12.1934).

Пилот, младший летчик, инструктор парашютно-десантной службы 106-й истребительной авиаэскадрильи 40-й авиабригады (12.1934 — 7.1938), помощник военкома авиаэскадрильи по комсомольской работе 15-го истребительного авиаполка 70-й авиабригады (7.1938 — 9.1940) Белорусского особого военного округа.

Из аттестации 1939 г.: «Среди личного состава пользуется авторитетом и доверием. Обладает отличными волевыми качествами, энергичен, инициативен, настойчив в своих действи-

ях. Отличный летчик-истребитель... Общий налет на разных типах самолетов 374 часа 50 мин. Техника пилотирования и воздушный бой отработаны отлично. Летает ночью на самолетах У-2, Р-5, И-5, И-16 и М-25. Дисциплинирован в воздухе и на земле. Исполнителен, требователен к себе и подчиненным. Взаимоотношения с товарищами хорошие. Культурен, в быту опрятен. Взысканий не имеет. Аварий и поломок в 1938 г. не имел».

В 1940 г. переведен в состав ВВС ВМФ и продолжил службу на Северном флоте. Командир звена, исполняющий должность командира, командир авиаэскадрильи 72-го смешанного авиаполка (9.1940 — 10.1941).

В Великой Отечественной войне с 22 июня 1941 г. Принимал участие в штурмовках аэродромов, баз и войск противника, вылетал на прикрытие союзных конвоев, главной базы Полярное, аэродромов Ваенга, Грязное, сопровождение бомбардировщиков, патрулирование над военными объектами, перехват вражеских бомбардировщиков. Отлично овладел техникой пилотирования самолетов типа И-16, «Харрикейн», «Киттихаук», «Аэрокобра».

Как молодой командир эскадрильи Сафонов показал отличные организаторские способности, умение работать с людьми. Его эскадрилья была сформирована в основном в первый месяц военных действий исключительно из молодого состава, прибывшего после окончания летных школ. Б.Сафонову удалось создать сильнейший боевой коллектив в полку. Ни одно задание не выполнялось без его личного участия. 24 июня 1941 г. командир эскадрильи Б.Сафонов в воздушном бою в районе м. Зеленцы, используя реактивные снаряды и пулеметы, сбил первый немецкий самолет Хе-111. Так был открыт боевой счет ВВС СФ в Великой Отечественной войне. 14 июля 1941 г. капитан Б.Ф.Сафонов был награжден первым орденом Красного Знамени.

16 июля эскадрилья под командо-

ванием Б.Сафонова вылетала на отражение налета авиации противника в район Западной Лицы и главной базы флота. В воздушном бою он сбил один бомбардировщик, 17 и 18 июля еще по одному, а 9 августа — один Ю-88. Из представления к званию Героя Советского Союза в 1941 г.: «На 28 августа 1941 г. капитан Сафонов имеет 130 боевых вылетов, провел 32 воздушных боя. На личном счету он имеет одиннадцать сбитых самолетов противника разных типов».

За образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленные при этом мужество и героизм Указом Президиума Верховного Совета СССР капитану Б.Ф.Сафонову присвоено звание Героя Советского Союза. 72-й смешанный авиаполк в сентябре 1941 г. награжден орденом Красного Знамени.

15 сентября 1941 г. группа из нескольких десятков немецких бомбардировщиков и истребителей вылетела для нанесения удара по передовым позициям наших войск на Мурманском направлении. На отражение налета были посланы 7 самолетов И-16 и два МиГ-3 под командованием Б.Сафонова. Они атаковали противника с разных направлений, чем ввели его в заблуждение и ошеломили. Растерянность врага способствовала успеху наших летчиков. В двух воздушных боях Сафонов сбил один немецкий бомбардировщик и два истребителя.

В октябре 1941 г. на базе принятых ВВС СФ от 151-го английского авиакрыла 36 самолетов «Харрикейн» был сформирован 78-й истребительный авиационный полк, командиром которого назначен Б.Сафонов. Он быстро освоил новый самолет, первым из советских летчиков поднялся на нем в небо и первым совершил ночной полет. Затем обучал полетам на «Харрикейне» других летчиков полка.

«За время боевых действий с 25.11.1941 г. по 1.02 1942 г. полк имеет самолетовылетов 1600, боевых вылетов ночью 50, налет 1700 часов. Проведено воздушных боев 34, сбито самолетов противника 14, уничтожено 6 зенитных батарей, до 15 автомашин... Лично майор Сафонов имеет 190 самолетовылетов, провел 29 воздушных боев, сбил 18 самолетов разных типов. За время боевых действий полк потерял 10 самолетов, из них 8 в бою» — отмечено в аттестации 1942 г.

С апреля 1942 г. Б.Ф.Сафонов —

командир 2-го гвардейского смешанного авиаполка (бывшего 72-го САКП). Прославленный летчик уделяет много времени руководству боевой деятельностью полка, организационно-хозяйственным делам. Под его командованием полк отлично выполняет задания командования, имеет большое количество вылетов на бомбардировку объектов противника, торпедирование кораблей, минные постановки.

26 мая 1942 г. Б.Ф.Сафонов представлен к награждению второй медалью «Золотая Звезда». К этому времени лично им были сбиты в воздушных боях 19 и в групповых боях 3 вражеских самолета.

30 мая 1942 г. летчики 2-го ГИАКП прикрывали союзный конвой PQ-16, следовавший из Рейкьявика (Исландия) в Мурманск с ценным грузом для нашей страны. На подходах к конвою в районе о. Кильдин Б.Ф.Сафонов на самолете «Томагаук» в группе с летчиками П.И.Орловым и В.П.Покровским вступил в ожесточенный воздушный бой с 6 юнкерсами, заставив противника сбросить бомбы вдали от конвоя. Сафонов передал по радио: «Двух рубанул! Бью третьего... Прикрой с хвоста... Готов третий». Затем было принято последнее сообщение: «Иду на вынужденную посадку». Самолет Сафонова упал в море. Поиски летчика оказались безрезультатными.

Указом Президиума Верховного Совета СССР подполковнику Б.Ф.Сафонову первому в годы Великой Отечественной войны было присвоено звание дважды Героя Советского Союза (второе — посмертно).

Под руководством Б.Сафонова выросли и обрели боевой опыт многие замечательные летчики, ставшие впоследствии Героями Советского Союза: М.М.Бадюк, Н.А.Бокий, П.И.Орлов, В.П.Покровский и другие.

Награжден двумя орденами Ленина (1941, 1942), тремя орденами Красного Знамени (1941 — 2, 1942), Высшим авиационным орденом Англии (1942).

16 июня 1942 г. 2-му ГИАКП присвоено имя дважды Героя Советского Союза Б.Ф.Сафонова. Его именем назван поселок в Мурманской области, улицы в Туле, Североморске, Владимире, Ясногорске. На доме № 10 в г. Североморске, где он жил, установлена мемориальная доска. В гг. Плавске и Североморске установле-

ны бюсты героя. Торпедный катер «ТК-50» Северного флота назван именем Бориса Сафонова. В Центральном военно-морском музее в г. Санкт-Петербурге находится самолет И-16, на котором Б.Ф.Сафонов одержал свои первые победы.

Место гибели летчика является местом боевой славы Северного флота.



ИВАНОВ
Яков Матвеевич

Родился 17 октября 1916 г. в дер. Костыгово, ныне Старорусского района Новгородской области. Русский. Младший лейтенант (3.8.1940). Герой Советского Союза (17.1.1942) посмертно. В ВМФ с 1939 г., кандидат в члены компартии с 1939 г.

В 1936 г. поступил в Высшую парашютную школу, после окончания которой работал инструктором-летчиком Новгородского аэроклуба. Окончил Военно-морское авиационное училище имени Сталина (11.1939 — 8.1940).

Младший летчик, пилот авиаэскадрильи 32-го истребительного авиационного полка (8.1940 — 11.1941) ВВС Черноморского флота.

В Великой Отечественной войне с 22 июня 1941 г. Участник обороны Севастополя. Летал на разведку, уничто-

жение сухопутных войск противника, участвовал в воздушных боях.

12 ноября 1941 г. Яков Матвеевич Иванов выполнял задание по отражению налета вражеской авиации на Севастополь. В паре с летчиком Н.И.Саввой он вступил в бой с девятью бомбардировщиками противника и провел несколько удачных атак. Израсходовав боеприпасы, Я.М.Иванов винтом своего истребителя МиГ-3 нанес таранный удар по хвосту бомбардировщика Хе-111. Немецкий самолет упал на землю и взорвался, а Иванов благополучно посадил самолет на свой аэродром. Это был первый случай на Черноморском флоте, когда летчику, совершившему воздушный таран, удалось сохранить свой самолет. Через несколько дней он снова участвовал в воздушном бою в небе над Севастополем и сбил еще два самолета врага.

16 ноября 1941 г. при отражении массированного налета авиации на город в бою с вражескими бомбардировщиками, сопровождаемыми истребителями, сбил один из них. Израсходовав боекомплект, он, возвращаясь на свой аэродром, заметил вражеский бомбардировщик. Отважный летчик пошел на таран и сбил его. Летчик героически погиб. За период с 6 по 16 ноября в воздушных боях Я.Иванов сбил 5 самолетов противника, из них 2 таранил.

За образцовое выполнение заданий командования и проявленные при этом отвагу и героизм Указом Президиума Верховного Совета СССР старшему лейтенанту Я.М.Иванову присвоено звание Героя Советского Союза посмертно.

Именем героя названа улица в г.Чудово Новгородской области, где установлена мемориальная доска. В пос. Кача Крымской области и в г. Севастополе установлены бюсты героя. Его имя высечено на стене Памяти мемориального комплекса, посвященного подвигу авиаторов-черноморцев в Севастополе.

Награжден орденом Ленина (1942).

**Материал подготовлен
в Центральном
военно-морском архиве
Л.КУДРЯВЦЕВОЙ
и О.СТАРИКОВОЙ**

Ключевые слова: морские летчики; герои.

Key words: naval aviators; heroes.

РАССКАЗЫ СТАРОГО МЕХАНИКА

Морские рассказы посвящены боевым будням офицеров и матросов электромеханической боевой части подводной лодки. Обычные служебные житейские ситуации, порой веселые, порой печальные, но над которыми всегда стоит задуматься.

Капитан 2 ранга в отставке Владимир Владимирович Стефановский давно и хорошо известен не только на Черноморском флоте. Опытнейший подводник, после увольнения в запас он возглавил солидную гидропроектную организацию. Однако большую часть времени бывший подводник уделяет общественной работе, возрождению нашей исторической памяти. Именно он стал инициатором нескольких плаваний севастопольских яхт к месту последнего прибежища белого Черноморского флота в Бизерту, установил памятную доску на Графской пристани в память трагического исхода россиян в ноябре 1920 года, уже много лет борется за установление памятника А.С.Пушкину на мысе Фиолент, где в свое время побывал наш великий поэт. Владимир Владимирович Стефановский человек неравнодушный, целеустремленный и разносторонне талантливый. В этом читатели нашего журнала смогут убедиться, прочитав несколько его морских рассказов.

ГЛАВКОМ

Я стоял в строю и ел глазами Главкома. Главкомандующий Военно-Морским Флотом Советского Союза Герой Советского Союза Адмирал Флота Советского Союза Сергей Георгиевич

Горшков в 1966 г. прибыл в Севастополь в Высшее военноморское инженерное училище, чтобы лично произвести в офицеры курсантов 13-го выпуска.

Мы терялись в догадках, почему Главком приехал именно к нам, в «Голландию», к механикам, а не в какое-нибудь командное училище. Кто-то из преподавателей, считая нас уже взрослыми, пошутил, что командиров на флоте хватает, надо кому-то и работать. Вот Главком и приехал посмотреть, хотя бы по внешнему виду оценить молодое пополнение офицерского инженерного корпуса. На том мы все и сошлись, и, так как ни рост и ни череп уже изменить нельзя, тем более за такой короткий срок, ни знаний уже не добавить, то предметом главной заботы командования училища и стала строевая выправка и форма одежды. Что касается меня, то моя форма одежды, как и строевая выправка, всегда были поводом для серьезных разговоров и насмешек, начиная с командира отделения Карпова и кончая начальником факультета капитаном 1 ранга Буйновым. Тут необходимо сказать, что мне, аборигену, никогда не видевшему живого военноморского офицера, начальник факультета приглянулся сразу. Высокий, всегда подтянутый. Выражение лица — строгое, и в то же время доброжелательное. Чуть насмешливое. Позже, уже когда я «созрел» для воспита-

тельных бесед, Георгий Михайлович всегда мягко, по-отечески учил меня даже возражать — независимо, прав ты или не прав — только доброжелательно. Человек начинается с душевной теплоты, участия, ответственности. Я в этих вопросах заметно отставал. Особенно в вопросах ответственности, хотя к курсанту слово ответственность как-то и не подходит. Вся ответственность — это дисциплина. Не опоздать в строй. Соблюдать форму одежды. Есть глазами начальника. Внешне курсант — это спортивный вид, короткая стрижка. Уставная форма одежды. Стиляг на флоте нет, — говорил наш командир роты Анатолий Петрович Селютин, разрезая прямо на мне зауженные брюки.

Если человек, как говорил начальник факультета, начинается с доброжелательности и душевной теплоты, то, хоть курсант, хоть офицер, начинается с формы одежды. Тут необходимо сказать, что форма одежды на нем сидела безукоризненно, вроде он прямо в ней и вырос. Вместе с формой.

Еще до поступления в училище я прочитал одну книжку. Вот под влиянием ее персонажей — военно-морских офицеров Императорского флота — у меня и сложился взгляд-мнение на офицера флота. Наш начальник факультета полностью вписался в это представление об офицерском корпусе русского флота.

Сейчас Георгий Михайлович на время производства в офицеры курсантов своего III факультета состоял в свите Главкома, в которой насчитывалось человек десять, включая начальника факультета и командира роты. Начальник факультета доложил Главкому, что курсанты-выпускники третьего факультета «к производству в офицеры построе-

ны». Главком, приложив руку к козырьку фуражки, с нами поздоровался, на что мы в лад, дружно прокричали: «Здравия желаем, товарищ Адмирал Флота Советского Союза». Ответили отчетливо, без сокращений. В обычной обстановке строй отвечает на приветствие, глотая не только буквы, но и целые слова: здражлатщаканперанга. А тут — не та ситуация. — Полный титул!

Командир стоял за заранее подготовленным столом «на погонах» — подавал их Главкому, услышав фамилию претендента, которую в алфавитном порядке называл начальник факультета.

Фамилии свои за пять лет обучения мы слышали не раз, знали их назубок, а в устах командира они нам были даже противны, так как обращение по фамилии, а то и «товарищ курсант» к приятной беседе не располагало. А тут, хотя уже и «не тот случай», но сейчас каждая «фамилия» была обухом по голове, вздрагивал весь строй, все ближе продвигаясь к рубежу-этапу, хотя и желанному, но страшноватому и непонятному. Боялись не оправдать надежд. Не понимали, терялись в догадках как сложится самостоятельная служба, как и с чего ее начинать. Хотя, правда, самостоятельность в армии понятие очень относительное. Уже «на флоте» в Полярном наш командир пришел на подъем флага в дурном настроении. На короткой летучке в кают-компании, когда наш минер Валера Христенко по какому-то случаю негромко засмеялся в кулак, командир его сурово одернул: когда у командира болит голова, то и всем должно быть кисло.

Сопровождающий Главкома начальник факультета еще отвечал за дисциплину в мичманском строю, наблюдая за нами,

чтобы никто не шевелился. По окончании церемонии ему еще предстояло подать последнюю команду: «Разойтись!». Пять лет мы выполняли эту команду. Дальше будет не команда «Разойтись!», а что-то вроде приглашения: «Офицеры свободны!». Последняя команда «Разойтись!» — это не просто команда. Это жизненно и очень важный рубеж.

Прежде чем допустить на «высочайшее» построение, наш командир роты, объявив себя «Главкомом» и выстроив нас повзводно в две шеренги, придирчиво осматривал форму одежды, потом поочередно вызывал каждого из строя с целью отработки подхода-отхода к настоящему Главкому.

Когда очередь доходила до меня, хотя, по правде, чаще всего с меня и начиналась, я, как и положено по Уставу, не дойдя ровно одного шага к нему, громко докладывал: «Товарищ Адмирал Флота Советского Союза...». Эти первые слова доклада-рапорта командир роты выслушивал не только терпеливо, но и с заметным удовольствием, приложив руку к козырьку с правильным разворотом ладони. Потом, резко опустив руку, меня обрывал: «Мичман Стефановский, станьте в строй, вы начали движение с правой ноги!». Долгожданная и заветная фраза «Представляюсь по случаю присвоения мне воинского звания инженер-лейтенант» так и застревала на языке, не сорвавшись. И я уже начал подумывать, что это дурная примета, до настоящего Главкома меня и не допустят.

У нашего командира роты доставало терпения вызывать нас из строя по нескольку раз, пока рука не уставала брать под козырек. Правда, часто эти уп-

ражнения заканчивались еще раньше, так как после моего подхода-отхода терпение командира роты истощалось и занятия переносились на следующий день. А меня все чаще при этом посещала удручающая мысль: так мичманом-недоучкой и уйду на флот. А командир роты еще и добивал меня окончательно после роспуска строя: «Что Стефановский, всего две ноги и не можете разобраться? А если бы четыре?».

Тут необходимо отметить, что командир роты, кроме проявления уставной требовательности, меня еще и просто не любил.

Дело в том, что я Анатолию Петровичу за один год, как он пришел к нам командиром роты, изрядно добавил гастриту. Он сам так и говорил, что только из-за одного меня ему этот год службы можно считать за два. За серьезные проступки недисциплинированный курсант отчислялся без всяких разговоров. — На флот! Набираться житейской мудрости и ответственности. Ведь этому вчерашнему курсанту через год-два будет доверено серьезное оружие, сложная техника. Как он с этим оружием будет обращаться, куда направит? Достанет ли ответственности и дисциплины доверенную технику содержать в исправности? Не начет ли отмазываться от службы, получив диплом.

Вот за пять лет учебы в «системе» курсант — будущий офицер-защитник Родины — и изучался под таким углом. Характер курсанта, его волевые и другие необходимые офицеру качества формировались самой атмосферой «системы», ее установившимся десятилетиями порядком. До нужной кондиции доводился командованием факультета и преподавательским сос-

тавом с первого курса вплоть до «парадного» построения для вручения погон, кортиков и дипломов. Факультет, необходимо отметить, по организационному признаку представлял собой самостоятельное, обособленное подразделение; я бы сказал — воинскую часть. Все вопросы — дисциплины, обеспечения процесса решались в полном объеме в своем подразделении — части. В своем кругу командование училища вступало в разговор лишь когда «такой офицер будет позорить не только флот, но и армию, а то и весь социалистический лагерь».

После «парадного» построения и последней команды «Разойдись!» уже в «свободном плавании» все недочеты и упущения в воспитании, как и недостатки в характере, проявлялись в виде шишек на лбу, выговоров — в общем, в виде всего арсенала уставных и неуставных мер воздействия.

За пять лет пребывания в «системе» я уже был полностью охвачен всем разнообразием уставных мер — от простого замечания, до 15 суток гауптвахты. По пониманию нашего командира роты, я на факультете был просто несчастный случай, и, когда мне начальник гарнизона объявил 15 суток ареста, то он несказанно обрадовался, так как у командира роты такой меры — 15 суток, да и трех — без одобрения начальника факультета не было. А губу я заслужил неоднократно. И на более продолжительный срок. Дело в том, что за успеваемость, дисциплину, за политико-моральное состояние курсанта, как и в любой другой воинской части, хоть в стройбате, всецело отвечает командир роты. Проступок совершил разгильдяй-курсант, скажем, по признаку политико-мо-

ральной неустойчивости, а перед начальником факультета стоит в струнку и отвечает «есть строгий выговор» командир роты. За неумение работать с личным составом.

Училищный курсантский контингент формируется и отбирается еще местным военкоматом: по месту проживания и учета будущего абитуриента. Реже в военное училище попадают «самотеком». Впервые будущий курсант проверяется на политическую зрелость на мандатской комиссии в военкомате. — Кто самый счастливый и свободный человек на земле? — Правильно, Советский. А кто у нас министр обороны? — Неправильно! Плохо! Никакой ни Жуков. Министр обороны у нас Герой Советского Союза Маршал Советского Союза Родион Яковлевич Малиновский! Понятно? Еще вопрос. Кто у нас Главнокомандующий Военно-Морским Флотом Советского Союза? — Ну, правильно. Только Главнокомандующий Военно-Морским Флотом Советского Союза не просто «Горшков», а Герой Советского Союза Адмирал Флота Советского Союза Сергей Георгиевич Горшков. Так-то! Да ладно. Коекакие познания о нашем флоте у вас, вижу, есть. Вот и пойдете на флот. В Высшее военно-морское инженерное училище подводного плавания. В Севастополь. Флоту нужно молодое пополнение. Только не слишком уж настраивайтесь. Там еще будет и мандатная комиссия, и экзамены. Там вас рассмотрят более досконально. Мы — так, поверхностно. Ну, сами понимаете, у нас план. А там — по результатам.

«Результат» у меня оказался неплохой. Мандатная комиссия — отлично. — «Как вы понимаете политику Коммунистической

партии Советского Союза?» — «Ну, партия, это наш рулевой. Партия... это... это...»

— Это вдохновитель и организатор всех наших побед! Вот и вы скоро... ну, это, если вольетесь в ряды Советской Армии, стоящей на страже мирного труда, на страже великих завоеваний Великого Октября, то и вы станете причастными к этим великим свершениям, ответственными за их защиту. Вы, кстати, в партию еще не вступили? А, комсомолец! Это уже кое-что. Вступите и в партию. И знайте, запомните: основа основ военного строительства, укрепления мощи нашей Армии является руководство Вооруженными Силами Коммунистической партией. Именно боевая мощь нашей армии и флота является сдерживающим фактором в противостоянии двух систем — социализма и капитализма. Наше будущее — коммунизм. И это будущее нужно не только построить, но и защитить. И если понадобится, то...

— Я готов, — вырвалось у меня помимо сознания. Язык «принял решение» раньше головы.

— Так, хорошо, Стефановский, — оценил меня адмирал — председатель мандатской комиссии. Я, правда, и сам не сообразил еще, буду я сдерживающим фактором или фактором агрессии, а адмирал продолжал:

— Мы на вас надеемся!

Мандатная комиссия, хоть и «хорошо», но еще не курсант. До экзаменов — медицинская комиссия. Будь ты хоть профессором, отличником-разотличником, но если у тебя, скажем, кривой нос, плоховатый слух, не зоркий глаз, то офицером тебе не быть. Зачем флоту кривоносый офицер? Это же не театр. Не зоркий глаз — не рассмот-

ришь врага. Плоховатый слух — получишь приказание взять автомат и стать в строй, а ты возьмешь этот автомат и отправишься домой! Нет! Все, что угодно, но слух у офицера должен быть отменный. Острословы шутили: хорошо, что нюх не проверяют. Многие бы тут же и отсеялись.

Как бы там ни было, но медицинская комиссия для всех нас являлась грозным препятствием. И мы перед доктором дрожали больше, чем на приемных экзаменах перед экзаменатором. У меня, правда, никаких заметных недостатков ни в организме, ни в душе врачи как ни разглядывали, но так и не нашли. Нос прямой. Слух отменный. Глаз зоркий. Кровь — рабоче-крестьянская! Подходит! Годен! Я так волновался, что, хотя и ждал именно этих слов, но от волнения забыл и порадоваться. Лишь обратил внимание, что не «здоров», а «годен». Может, чего-то и не нашли? Оставалось последнее медицинское препятствие — хирург. Что скажет он? Тут мне волноваться было нечего.

В детстве, будучи студентом Минского энергетического техникума и подрабатывая в составе «рабоче-крестьянского контингента учащейся молодежи» на разгрузке вагонов, я то ли растянул свой позвоночник, то ли от непосильной ноши слишком сжал поясничные позвонки. Они мне каждодневно и напоминали о недавней студенческой жизни. Только вот сказать об этом хирургу — может, и полегит, даст каких мазей. А может, сразу так и скажет: не годен. Что тогда? А я уже видел сам себя не то, что там курсантом — морским офицером! И — полный облом! Я волновался еще не только потому, что стремился, как я уверял членов мандатной ко-

миссии, быть в первых рядах, а то и в самой гуще защитников мирного труда. За пазухой были и более прозаические, я бы сказал, бытовушно-меркантильные соображения.

По случаю поступления в техникум, чтобы «наш Володька» выглядел поприличнее, отец при всех соседях и родственниках одел меня в новое, еще не ношеное пальто. Ну не то, что бы совсем новое и не ношеное. Просто приятель отца, портной, приложив все свое портняжное мастерство, перекроил отцовскую фронттовую шинель. На дырку от пули положил большую заплатку из подрезанного подола этой шинели. Такую же пришил и с другой стороны. — Для симметрии. Получилось, как, вроде, было так и задумано. — Такой фасон! Никаких там дырок! Конечно, это было и не совсем пальто, а просто верхняя одежда, издалека напоминающая пальто. — Поди разберись! Вот в нем я и проходил весь техникум. Надо сказать, что оно оказалось не только практичным, но и пригодным на все случаи жизни. В трамвае с меня, как с «фронтвика», — в шинели же! — не требовали оплату. На товарной станции предлагали работу в первую очередь. — Дите войны. Похоже, и родился в шинели. Правда, на танцплощадке в городском парке с меня, как «приличного», требовали плату, когда всякие там другие могли прошмыгнуть и так. Это был ее единственный недостаток. В этой шинели-пальто я и добрался до самого выпуска. Правда, если на первом курсе это было, хоть и шинель, но пальто, то к последнему курсу я заметно подрос и носил его уже как пиджак. Даже под галстук. Правда, перед выпуском мы мужеской половиной нашей группы скину-

лись и приобрели в комиссионке всамделишный костюм. По очереди фотографировались для выпускной фотографии. А тут, в училище, бесплатная одежда. По-флотски — форма. Да еще и красивая и теплая. Привлекательная. Летняя и зимняя голландка, форменка, бушлат, шинель. Это даже лишнее. Правда, повседневные ботинки — по-флотски гады для наших «аристократических» ног оказались немного тяжеловаты, так как «весь техникум» многие из нас, как и я, проходили в тапочках. А насчет еды — главное, не опоздать на прием пищи. Вся и забота. Тут нужно отметить, что флотское выражение «прием пищи», хоть и непривычное, но понравилось сразу, с первого дня. И вообще — это коммунизм. Ничего что военный. Я даже пожалел, что все, кто не курсант, не доживут до коммунизма. Для нас же он уже наступил.

Я до боли в голове и в пояснице, раздетый до трусов, дрожал перед хирургом Василием Васильевичем Хребтовым — сообщал, как быть. Пожаловаться на поясницу — и коммунизм, к которому я уже привык, на этом и закончится. — Флоту нужно здоровое пополнение. С другой стороны, комсомолец — это сама правда и только правда. Не зря же придумали «честное пионерское», «честное комсомольское». Я же для себя взял за правило, ну вроде как повышенное и моральное сообразительство: каждое слово — честное. Этого морального постулата я придерживался уже несколько дней и нарушать его не хотелось. Но и уйти несолоно евши, вкусив флотского борща, примерив, хоть и украдкой, курсантскую форму, я так просто не мог. Ну, хоть помирай.

— Чего дрожишь, замерз, что

ли, дохляк, — вернул меня к жизни, внимательно осмотрев из-под лохматых бровей Василь Васильич. — Жалобы есть?

— Нет, никак нет, ну это, вот, поясница болит. Ну, побаливает, — совсем немного. — Вконец запутавшись, пытался я разрешить свою сложную житейскую проблему и результат-заключение медкомиссии довести до «годен». Сказав, понял, что меня уже можно прогонять минимум, как по двум статьям: за попытку скрыть болезнь и по состоянию здоровья. В голове все перемешалось, и я уже был готов на любой «результат». Лишь бы эта психологическая экзекуция побыстрее закончилась. Даже посмотрел на двери — бежать! Даже в трусах.

— Columna Vertibrum, говоришь? — нецензурными и незнакомыми словами отвлек меня от дурных мыслей Василь Васильич. Я из чувства еще незрелой гордости уже был готов ответить ему по-нашему, по-русски. Так... так, — продолжал доктор, проехавшись своими костяными пальцами вдоль позвоночника. Потом начал наклонять меня вправо-влево — болит, не болит? Наклонив вперед почти до самого пола, спросил: болит? Согнувшись вперед, я обратил внимание, что боль вроде как уменьшилась, о чем тут же и доложил доктору.

— Ну и ходи так, — сказал Василь Васильич, поддав своей лапищей под мой худой зад. — Годен! Если прогибаться болит спина, то на флоте нечего делать. Тем временем я с его «поддачи», не разгибаясь, протопал до самой двери.

— Следующий! — донеслось вдогонку.

Отпускник Дурицын

— Так вот, товарищ командир, — сурово обратился стармех к недавно назначенному командиру, — вся БЧ-люкс уже отпустила отгуляла, а БЧ-5 — что? Механик вам железный? Все! Я в отпуске! С завтрашнего дня. Могу и с сегодняшнего. Можете засчитать мне сегодняшнюю службу за отпуск.

Командир наш, Олег Петрович Бочкарев, механика не то что уважал, а больше боялся. Да и было чего остерегаться. Прослужил наш стармех в должности командира электромеханической боевой части более 10 лет. Уже только это вызывало уважение. Тут и возраст и знания. — Все работало на авторитет. Кроме того, вся жизнь на лодке находится в тесной зависимости не только от состояния материальной части БЧ-5, но и от настроения стармеха. Но если «наша служба и опасна и трудна», то в наибольшей степени это касается механика и механических офицеров. Надо — в огонь, надо — в воду. Наш стармех, Дим Димыч Дурицын, прошел и огонь и воду, до медных труб, правда, не дотянул, но цену себе знал. За себя когда-ни-когда мог постоять. Взгляд у него был незлой, вопросительно-насмешливый, однако это не мешало при случае и вспылить. Тогда уже перед ним стоял не командир, даже не комбриг, а просто обидчик, неправильный человек. Командир, хоть и молодой еще, но это сочетание особенностей механической службы и характера стармеха уловил. Поначалу даже обращался к нему по полному титулу: Дмитрий Дмитриевич. Нам это резало ухо. Для нас всех, в том числе и для меня, стармех воспринимался не иначе, как «Дим Димыч».

Командир внимательно и с

пониманием выслушал Дим Димыча, помолчал с минуту в глубоком раздумье, потом с весомой долей скептицизма уставился в мою сторону и спросил не то меня, не то стармеха.

— Ну а этот, лейтенант-двиг, справится? Только пришел ведь. Допуска еще не имеет. Да и...

— Дальше не надо. Это только на первый взгляд — несерьезный, — угадал мысли командира Дим Димыч. — Раз стал лейтенантом, то первичный отбор уже прошел. Военно-морским стандартам соответствует. Покрутится один — быстрее освоится. Или сам убедится, что кишка для подводника тонковата. А вообще дураков на флот не берут. Тут голова нужна. — При этих словах Дим Димыч обошел всех офицеров взглядом своих чуть навывкате глаз. Командир под взглядом стармеха поежилась, офицеры отнеслись с легкой ухмылкой. — Что ни говори, а отпускнику мимо «Ягодки» не проехать!

Вообще отпуск и служба понятия мало совместимые. Не знаю, кто придумал эти отпуска, но я бы их отменил. Дело в том, что на подводной лодке у каждого — хоть офицера, хоть матроса — своя материальная часть, свои обязанности. Кто их будет выполнять, пока отпускник где-нибудь там, в Крыму, или в городе русской славы — Севастополе под воблу потягивает пиво?

Если кто-то исполнит все, что положено, за товарища, то можно и призадуматься — офицеры недогружены. Одного можно и сократить. А если чужие обязанности исполнять через пень-колоду, то материальная часть, да и личный состав этого не поймут: матчасть застоится, заржавеет, закиснет, сломается. Личный состав расслабится. На эс-

кадре не раз можно было услышать от возвратившегося из отпуска офицера или старшины: все не в строю, половина подразделения на гауптвахте. И зачем я только в этот отпуск пошёл! Отдал бы замполиту!

Выход из этой ситуации, если задуматься, можно найти. — Резервный экипаж! Пусть и подменяет сразу всех. Не будет при этом споров и обид, почему замполиту отпуск летом, а механику — зимой. Да и, кроме того, офицер может быть в любое время отозван с полдороги из отпуска «в связи со служебной необходимостью».

Опытный в этих вопросах «дед», чтобы поставить точку в разговоре с командиром, так и сказал: «и никаких служебных необходимостей! Могу я отдохнуть нормально хотя бы раз за три года!»

Командир в ответ лишь скептически взглянул в мою сторону, вздохнул, и приказал помощнику — Василию Андреевичу Викторову — выписать отпускной билет и проездные документы.

Дим Димыч жил в Анапе. — Свой дом. Прямо на берегу Черного моря. Только этой благодатью не нарадуешься. — Служба на другом, холодном, конце света. Поэтому истребованные сутки — 45 плюс дорога — Дим Димыч отдыхал с полной отдачей. Особенно любил погостить у своей бабушки. Ее дом стоял подальше от моря, на берегу Кубани. За домом — луг, где круглый год, как островок не растаявшего снега, белела стая домашних гусей.

Дим Димычу нравилась и сама живописная картина, а еще больше, как он и сам говорил, «натюрморт с гусем». «Натюрморт» кроме зажаренного гуся дополнял графин домашнего вина. Механик наш любил — ес-

ли вино, то — холодное. А тут — прямо из погреба. Не ледяное из холодильника. А чуть помягче. Ну, в самый раз. И бабушке самой было в радость уважить внучка.

На этот раз, против обычного, вышла осечка. Бабушка, уже по возрасту, как ни старалась, но поймать «жаркое» не смогла, и Дим Димычу пришлось довольствоваться лишь самодельным из «молдовы».

— Послушай, Дима. А ты гуся можешь поймать? — вдруг нашлась Елизавета Аркадьевна. Мне уже не по силам, а тебе — в удовольствии. Сильно большого не лови, долго будет жариться. А ты небось голодный.

Дим Димыч такому обороту даже обрадовался. Хлопнул стакан «молдовы» и вышел во двор. Гуси паслись недалеко и очень, как показалось, кучно. Один к одному. Этим обстоятельством настоящий подводник не воспользоваться не мог. Наш «дед» был в эскадре пытливым механиком. Придумал за службу не одно рацпредложение. Не растерялся и сейчас. Подобрал валявшийся во дворе обломок черенка от старых граблей и запустил в гусяное стадо. Гуси шумно загалдели и бросились наутек, в речку. На лугу, в качестве жертв рационализаторской мысли, остались двое. Их Дим Димыч и подобрал, принес в дом, очистил от перьев и передал хозяйничавшей у плиты бабушке, которая не находила подходящих слов, чтобы выразить свой восторг.

— Дима, а как тебе удалось так быстро справиться? Их же не догнать, — восхищалась бабушка.

— Понимаешь, взял я дрын, ну палку, запустил в стадо — и вот, не надо и гоняться, — чисто-сердечно признался Дим Ди-

мыч, приподняв, при этом свои трофеи повыше. Правда, свою уловку пришлось пересказать несколько раз, так как слух у бабушки был уже не тот.

Дим Димыч «после доклада» присел поближе к графину, хозяйка суетилась у плиты. Вечером придут гости. Иначе что же это за отпуск!

Соседи, родные, друзья начали подходить, правда, не дожидаясь вечера. Как же! Дима так долго не приезжал!

Когда все собрались за столом, хозяйка, налив и себе чашечку, с восторгом поглядывая на Диму и обращаясь ко всем, похвалилась:

— Вот Дима мой. Ну, прямо орел. Догнал быстро двух гусей, еще и палку бросил.

Боб Веселов

Чтобы подводная лодка не претерпела никаких там неприятностей, в дополнение к дежурному по кораблю, дежурному по бригаде предусматривается еще и дежурный по живучести. Живучесть подводной лодки, как и человека, это способность противостоять боевым и аварийным повреждениям. До прибытия экипажа, в случае его отсутствия на борту, вопрос живучести возлагается на вахтенную службу. Вот ее-то дежурный по живучести и проверяет на предмет умения справиться с пожаром, пробоиной, газами и т.д. Кроме того, проверяет наличие и состояние средств борьбы за живучесть. А их тут и не перечислить. Не считая общекорабельных механизмов и систем, предусмотренных для борьбы с водой и пожаром, в каждом отсеке имеются на этот случай и более простые, тысячелетиями служившие мореплавателям приспособления и инструменты. Это

обычная кувалда, топор, ножовка, зубило, которые раскреплены на специальной доске. Тут же рядом и обычные приспособления для борьбы непосредственно с водой: деревянные пробки, доски, клинья. Ну, еще и подушка с куделью. Она может послужить подспорьем в борьбе с водой совместно с аварийным брусом или раздвижным упором. Дежурный по живучести и сам является частью механизма в ее обеспечении, но в зависимости от настроения может, взглянув на аварийный щиток, где закреплены все эти причиндалы, дальше центрального поста и не ходить, так как из всего перечня аварийного инструмента какого-нибудь зубила и не хватает. Его и еще много чего временно передали на соседнюю ПЛ. Там завтра прием задачи. Если это задача 1, то содержание корабля, исправность техники, комплектация, в том числе и аварийного инструмента, проверяется в первую очередь. Может быть и такое: неупкомплектован аварийный щит — задача не принята.

Я заступил дежурным по подводной лодке аккуратно «под елочку» — на новый 1967 год. Как мне доверили такое ответственное дежурство, не знаю. Правда, больше никого и не было. Кто в отпуске, к кому жена приехала. Приходилось из-за нехватки офицеров дежурить по кораблю даже и старшинам команд. Тогда срок службы был четыре года, и старослужащим опыта было не занимать. И лодку знали хорошо и салаг держали в полном повиновении. Можно не выполнить приказание хоть бы и старпома, но годка — никогда!

Понятно, неопытный лейтенант хотя и офицер, но во многом уступает подготовленному старшине, хотя это дело време-

ни. И мне никак не хотелось, чтобы старпом мне в пример поставил старшину. И я даже обрадовался, когда в лодку спустился дежурный по живучести и, похоже, по случаю Нового года, был подшофе. Вот с ним-то я найду общий язык. Дежурным по живучести оказался капитан 3 ранга Веселов — Боб, как его называл наш стармех.

— Ну что, движок, — оборвал он мой доклад, когда я безуспешно пытался ему представиться. — Все гуляют, а мы вот с тобой службу служим.

Я не успел еще определить свое отношение к ситуации, а Боб нетвердо присел на комингс, расстегнул кобуру и извлек небольшую фляжку с «шилом».

— Ну что стоишь, — взглянул на меня Веселов, — стакан есть?

Вахтенный центрального поста матрос Корсаков сообразил быстрее меня, что стакан тут будет весьма кстати. Правда, на подводной лодке стекло не в традиции. Подал кружку.

Боб кряхтя и чертыхаясь, налил себе полкружки «шила», окинул нас мутным взглядом и залпом осушил. Прокашлявшись, попытался привстать. От предложенной воды отказался. Занюхал коркой хлеба.

— Лейтенант, — что я у тебя хотел спросить? — не глядя в мою сторону, несвязно говорил Боб. — Ты дежурный по лодке, а я дежурный по живучести. Вот ты и скажи: у тебя живучесть в порядке?

— Так точно! В порядке! — быстро ответил я.

— Вот и хорошо. Тогда я спокоен, ну мне у тебя нечего и делать. Немножко отдохну, — и добавил: в кают-компании.

Я не мог скрыть своей радости. — Проверка прошла как

нельзя лучше. Никаких замечаний. Проводил Боба в кают-компанию, уложил на диван и спохватился: уложил без подушки.

— Лейтенант, принеси мне под голову что-нибудь. А, вот аварийный клин, — перехватил инициативу Веселов. — Деревянный.

Я принял это за шутку. Из каюты офицеров принес подушку с довольно чистой наволочкой, но дежурный по живучести от нее решительно отказался:

— Я сказал: клин! Я дежурный по живучести, а не какой, отпусник, и не дама какая. Клин! — настаивал Веселов.

Видя, что препираться бесполезно, я отправился за деревянным клином. Это небольшая, почти кухонная доска прямоугольной формы со скошенным боком со стороны широкой части. По дороге схитрил и взял еще и подушку с куделью. Все же мягче. Хотя «подушка» — это чисто условно. Это набитый паклей и прошитый брезентовый пластырь. Еще и просмоленный. По мягкости мало уступает обычной доске. Видя, что Боб отключился, я ее и положил ему под голову. Сам же направился в центральный пост, сделал необходимые записи в вахтенном журнале, неторопливо поговорил с вахтой за жизнь и, довольный, собрался отдохнуть и сам. Не успел я скрыться за переборкой, как из второго отсека показался дежурный по живучести. Проспался. Ни слова не сказав, нетвердо подошел к вахтенному столику и, взглянув на часы, записал в вахтенный журнал:

«02 часа 11 минут. Проверил подводную лодку. Замечаний нет, за исключением: на корабле отсутствует аварийный клин». Дежурный по живучести капитан 3 ранга Веселов.

Матрос Бесчетников

Подводная лодка от всех других видов транспортных и боевых средств отличается тем, что внутри прочного корпуса удерживать атмосферное давление не представляется возможным. Имеется в виду давление, комфортное для подводника, который, как и все остальные люди, хочет жить в естественных атмосферных условиях — 760 миллиметров ртутного столба. В прочном же корпусе это давление может упасть, притом резко, до 500 миллиметров. Эта «доза» не смертельная, но перепонки в этом случае из уха выглядывают, как надувные шарики, наружу. А могут и лопнуть. А глухой подводник — уже не подводник. Есть и другая крайность — резкое повышение давления. Это когда не вытерпит и лопнет какой-нибудь воздушный трубопровод. Это тоже может привести к разрыву перепонки и глухоте.

Но опытный подводник от таких «вводных» в какой-то мере застрахован системами и устройствами, обеспечивающими живучесть, а также умением, сноровкой самого подводника, которого больше изводит незаметное повышение давления. Любой человек сколько-то времени может выдержать и довольно большой перепад давления — до 3—4 кг. Но недолго. Потом дуреет. А уже при 6 кг ему наступает конец. И никакая закладка-тренировка тут не поможет. Но это особые случаи. В самолете, кто не боится летать, тоже ощущаешь колебания давления. Его неприятное влияние на организм нейтрализуется конфетами. Бери и глотай. Это способствует выравниванию давления между внутренним ухом и наружной раковиной. Между ними — перепонка. Глотнул — и боль унялась. Так вот на

подводной лодке для этого Нормами продовольственного снабжения предусмотрена вобла или тарань. Одна штука на сутки плавания. Пока все ее косточки обглодаешь, смотришь полвахты и прошло. И уши целы. Еще таранька, как ее чаще называют подводники, помогает бороться со сном. Когда из кармана выглядывает хвост тараньки, то, как бы тебя не клонило ко сну, предпочтение отдается ей. Не знаю, может, есть и еще какие положительные стороны у этой рыбы, влияющие на жизнь подводника, но что касается меня лично, я ее не ел. Не знаю. Спать не давала матчасть. А воблу-тарань я на берегу менял на запчасти. За банку воблы весом в один килограмм можно было набрать — хоть на техническом складе, хоть в заводском цеху — 100 кг запчастей. На этом стихийно сложившемся рынке даже «шило», ну спирт, не так шло, как вобла. А за пропарафиненный 10-килограммовый ящик астраханской тараньки можно было выменять запчасти на полкорабля. Правда, с той таранькой — жирной, крупной, в ладонь, с розоватым отливом можно было выпить полбочки пива. Сейчас классическая бочка «пива на розлив» не то что редкость, а ее просто нет.

Вместо этой внушительной дубовой классической 200-килограммовой пивной бочки 30-метровая кега. Трудно и выговорить, но еще больше — противно. Пиво — в какой-то металлической фляге. Вкус не тот. Да и

вид не возбуждает. Я с тех пор, как от дубовых бочек перешли на кеги, пива и не пью. Лучше — стакан паленки или привычного «шила».

А наш старпом Константин Васильевич Голубев ни воблой, ни пивом особенно и не увлекался. — «Шильца с удовольствием». Но между делом мог и погрызть. Но кличку Костя Таранька он получил не из-за любви к ней, а потому что, плохо произнося слова, в которых затаилась буква «р», он — в обход — называл ее воблой. А мы его — за это — Костя Таранька!

Таранька-вобла обычно выдается во время обеда в кают-компании. Это офицерам. Матросам — по месту обеда на бачках. Кто предпочитал приехать в отпуск с банкой воблы, тот оставался «несолоно евши». При перепадах давления, как шутили подводники, затыкал уши ватой. То есть просто глотал слюну.

Помню, в кают-компании мы, чинно сидя за столом, поглядывали на вестового — матроса Бесчетникова. Вскрыв банку с воблой, он разложил по рыбке перед каждым едоком, а перед старпомом задержался.

— Товарищ капитан-лейтенант. А вам тараньку или воблу? — спросил вестовой.

— Все дерьмо, — безразлично отреагировал старпом. Миша Бесчетников замешкался.

— Так что? Не будете?

**Капитан 2 ранга запаса
В. Стефановский**

The naval stories are dedicated to combat everyday life of officers and seamen of submarine electromechanical combat element. Regular situations of service life, either jolly or sad, but always worth to think over.

Ключевые слова: БЧ-5, подводная лодка, Главком, факультет, старпом, дежурный по живучести, матчасть, таранька.

Key words: BTsch-5, submarine, Commander-in-Chief, faculty, second-in-command, duty on vitality, materiel, taranka.



СКВОЗЬ ЛЬДЫ И ГОДЫ

В 2009 г. в издательстве «Европейские издания» вышла в свет очередная книга «Международный полярный год» «Ледокол «Ленин». Первый атомный», написанная Владимиром Блиновым.

Данная книга посвящена истории создания и эксплуатации первого в мире атомного ледокола «Ленин». В книге впервые полно и всесторонне рассказывается об уникальном опыте применения в морском транспорте атомной энергии. В свое время создание атомного ледокола «Ленин» было таким же символом торжества отечественной науки и техники, как полет в космос Юрия Гагарина. Недаром первый космонавт Земли был не раз гостем на «Ленине».

Результатом деятельности отечественной науки, промышленности, морского транспорта стало создание единственного в мире атомного ледокольного флота, принадлежащего России. В книге самым подробным образом рассказывается о том, как научно-технический прорыв в новой области применения атомной энергии привел к прорыву в ледовом мореплавании, которое с вводом в строй «Ленина» стало возможным в Арктике круглый год.

Много внимания в книге В.Блинова

уделено повествованию о ледовых буднях «Ленина», о том, насколько опасными были пройденные атомоходом за полвека работы ледовые мили, как в сотрудничестве ученых, производственников и моряков рождались смелые технические решения, благодаря которым атомоход «Ленин» успешно отработал в Арктике 30 лет, значительно перекрыв проектные нормативы своей эксплуатации. Неоднократно первый атомный ледокол участвовал и в проводке Северным морским путем кораблей отечественного ВМФ.

В книге «Ледокол «Ленин». Первый атомный» рассказано и о том, какое развитие получил опыт, накопленный на первом атомном ледоколе, при строительстве и эксплуатации атомоходов последующих поколений. На страницах повествования В.Блинова эмоционально отражена атмосфера творческого поиска, напряженной работы моряков атомного флота, раскрывающая представление о романтике морской профессии. Прослеживает автор в своей книге и судьбы выдающихся представителей атомного ледокольного флота России.

Книга В.Блинова «Ледокол «Ленин». Первый атомный» прекрасно иллюстрирована редкими черно-белыми и цветными фотографиями, снабжена списком литературы, посвященной ледоколу «Ленин», и словарем аббревиатур и технических терминов.

Безусловно, что книга В.Блинова «Ледокол «Ленин». Первый атомный» будет весьма интересна всем, кто интересуется как историей отечественного морского флота, так и историей Арктики.

ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО АВИАНОСЕЦ

В 2010 г. в Москве вышла в свет книга «Рождение авианосца. Подлинная история на реальных фактах», посвященная истории проектирования, строительства и службы единственного на настоящее время российского авианосца «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов». Автор книги вице-адмирал, кандидат военных наук В.С. Ярыгин — первый командир флагмана отечественного флота.

Большое внимание в книге уделено



первым попыткам создания авианосцев как в дореволюционной России, так и истории их создания в Советском Союзе, а также истории создания авианесущих кораблей в других странах мира.

Целую главу посвятил автор проектированию первого полноценного отечественного авианосца «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» Невским проектно-конструкторским бюро и всем этапам строительства корабля на ПО «Черноморский судостроительный завод».

Будучи первым командиром корабля, вице-адмирал В.С.Ярыгин большое внимание в своей книге уделил первому экипажу первого отечественного авианосца. В книге подробно описано, как проходил отбор личного состава в состав экипажа, его формирование, переезд в Николаев, заселение на корабль, первые шаги по освоению авианосца, подготовка к проведению летно-конструкторских испытаний (ЛКИ), первый выход в море и проведение ЛКИ.

Отдельные главы посвящены таким историческим моментам в истории корабля, как завершение испытаний, подписание акта готовности, первый подъем Военно-Морского флага и первый дальний переход на Северный флот к постоянному месту базирования.

Очень много и тепло рассказывает

автор о тех, кому первыми пришлось осваивать столь сложный корабль, выводить его в море, совершать первые посадки и взлеты с полетной палубы.

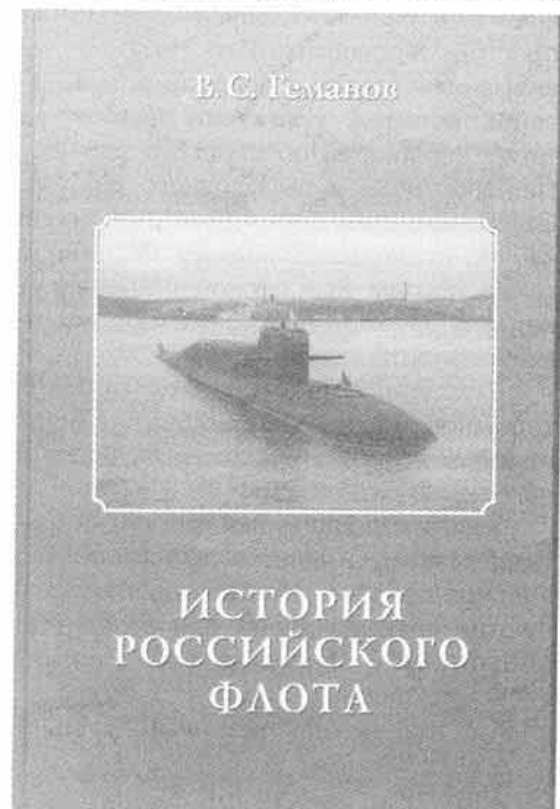
Читателям будут далеко небезынтересны и страницы, на которых автор рассуждает о необходимости наличия в составе отечественного ВМФ современного авианосного флота, приводя в пользу этого весьма весомые аргументы.

Книга В.С.Ярыгина «Рождение авианосца. Подлинная история в реальных фактах» снабжена большим количеством схем, а также уникальных фотографий из фондов Невского ПКБ, ПО «Черноморский судостроительный завод» и личного архива автора, что делает ее еще более интересной.

В целом новая книга вице-адмирала В.С.Ярыгина будет, несомненно, интересна всем, кто интересуется за прошлым нашего ВМФ, следит за настоящим и переживает за его будущее.

О МОРСКОЙ СЛАВЕ РОССИИ

В 2009 г. в Калининградском издательстве «Янтарный сказ» издано учебное пособие для курсантов и слушателей всех специальностей морских учебных заведений «История Российского



флота» известного военно-морского историка В.С.Геманова. Настоящее пособие в хронологическом порядке раскрывает историю зарождения и развития мореплавания славян, а затем государства Российского. Появление военного, торгово-транспортного и рыбопромыслового флотов России. Вместе с тем в пособии раскрывается история великих географических открытий россиян, показывается настоящее и перспективы развития флотов России.

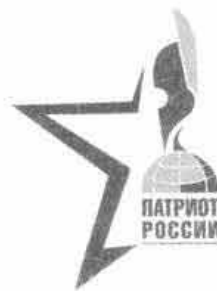
Автором проанализирована история не только военно-морского флота России, но и развития мореходства в России и на Руси в допетровское время. Отдельные главы книги посвящены эпохе Петра Великого, великим географическим экспедициям, флоту при преемниках Петра, победам екатерининской эпохи, русским кругосветным плаваниям, Крымской войне, эпохе зарождения и развития парового и броненосного флота, Русско-турецкой войне 1877—1878 гг., Русско-японской и Первой мировой войнам, где самое активное участие принимал ВМФ. Интересно изложил В.С.Геманов материал об участии моряков в событиях революций 1917 г. и Гражданской войны 1918—1920 гг. Особенно подробно В.С.Геманов остановился на деятельности отечественного ВМФ в годы Великой Отечественной войны и в послевоенное время, когда наш флот стал ракетно-ядерным и вышел на просторы Мирового океана. Не обойдены вниманием автора и вопросы возникновения, истории, нынешнего развития, а также перспектив российского торгового-транспортного и рыболовного флотов. Отдельные главы посвящены учебному и научно-исследовательскому флотам, а также портам Российской Федерации, которые рассмотрены по всем регионам в отдельности.

Пособие имеет словарь морских терминов и весьма обширный список использованной и рекомендованной к прочтению литературы.

Книга хорошо иллюстрирована фотографиями из личного архива автора. Учебное пособие «История российского флота» предназначена для курсантов, слушателей и преподавателей морских учебных заведений, всех, кто интересуется историей отечественного Военно-Морского Флота.

Российский государственный военный историко-культурный центр при Правительстве Российской Федерации

Международный пресс-клуб



**ВКЛАД СРЕДСТВ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ
В РЕАЛИЗАЦИЮ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ
«ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ВОСПИТАНИЕ
ГРАЖДАН РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НА 2006-2010 ГОДЫ»**

Сборник материалов Всероссийской
научно-практической конференции
22 октября 2009 г.

Москва – Волгоград, 2009 год

**СБОРНИК О КОНФЕРЕНЦИИ ПО
ВОСПИТАНИЮ ПАТРИОТИЗМА**

В октябре 2009 г. в Волгограде состоялась Всероссийская научно-практическая конференция на тему «Вклад средств массовой информации в реализацию государственной программы «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2006—2010 годы».

Организаторами конференции выступили Российский государственный военный историко-культурный центр при Правительстве Российской Федерации и Международный пресс-клуб. Всемерную поддержку конференции оказала администрация Волгоградской области. По итогам конференции был выпущен сборник, в который включены приветствия конференции, основной доклад директора Росвоенцентра вице-адмирала Ю.Квятковского, выступления участников, а также меморандум о патриотизме, принятый по итогам конференции.

Капитан 1 ранга В.ШИГИН

ДЕВЯТЫЙ КОМЕНДАНТ

Одним из самых верных друзей журнала «Морской сборник» живущих в Севастополе, без преувеличения можно назвать капитана 1 ранга запаса Валерия Анатольевича Крылова. Офицер хорошо известен на Черноморском флоте, так как двенадцать лет возглавлял комендатуру водного участка, порта, железнодорожной станции Севастополь и Севастопольского агентства воздушных сообщений. Для коллектива «Морского Сборника» Валерий Анатольевич дорог в первую очередь как постоянный и требовательный читатель, исключительно порядочный и бескорыстный человек, готовый всегда прийти на помощь представителям главного флотского издания в решении различных вопросов, связанных с их творческой деятельностью на Черноморском флоте.

Службу в Военно-Морском Флоте Валерий Крылов начал в качестве курсанта Ленинградского ВВМУРЭ им. А.С.Попова, которое он успешно закончил в 1983 г. После выпуска лейтенант Крылов распределен на Балтийский флот, в соединение Охраны водного района одноименной ВМБ. Молодой офицер успешно совершенствовал свои технические знания и навыки организации военной службы и со временем БЧ-4 малого противолодочного корабля, которой он командовал, была признана лучшей в Балтийской ВМБ. Как результат, вскоре портрет старшего лейтенанта В.Крылова «красовался» на одной из обложек «Морского Сборника». Сегодня, показывая тот самый февральский номер журнала за 1986 г., Валерий Анатольевич вспоминает: «Реакция была фантастическая. Мне звонили одноклассники по училищу со всех флотов, которые увидели эту фотографию. Родственники из моего родного Первоуральска. Мне было очень приятно и дало огромный положительный заряд на дальнейшую службу».

Успехи молодого офицера не остались незамеченными командованием ВМБ, и вскоре он был назначен на должность помощника начальника оргпланового отделения штаба базы. Спустя год В.Крылову было предложено реализовывать штабную науку уже в должности старшего помощника начальника тыла ядерного полигона на Новой Земле. Три года жизни он отдал архипелагу в Северном Ледовитом океане. Предметом особой гордости Валерия Анатольевича является его участие в двух последних испытаниях Советским Союзом ядерного оружия.

В 1991 г. капитан 3 ранга Валерия Крылова перевели служить на Черноморский флот. Но должность, на которую он назначался, оказалась занятой. Этот факт и предопределил дальнейшую судьбу офицера. Единственная подходящая по ВУС должность оказалась в службе ВОСО ЧФ. За



шесть лет Валерий Анатольевич прошел путь от старшего офицера службы до коменданта водного участка, порта, железнодорожной станции Севастополь, став девятым по счету командиром за почти 70-летнюю историю комендатуры. Говоря о своей работе в этой должности, он отметил главное: «Когда я пришел в комендатуру, мне довелось начинать с нуля работу по взаимодействию с руководством транспортных организаций Крыма и Украины. Дружба с дирекцией Приднепровской железной дороги очень помогла в решении многих транспортных проблем. Это и выделение подвижного состава, бронь на все поезда, идущие из Севастополя, билетная касса, работающая в летний период в интересах ЧФ». Несмотря на постоянно возникающие политические проблемы с базированием ЧФ в Севастополе, а также частую смену руководства украинских транспортных организаций, благодаря личным качествам В.Крылова эти дружеские связи остаются неразрывными до сих пор.

Недавно Валерий Анатольевич отметил свой 50-летний юбилей. Позади более 30 лет напряженной службы в Военно-Морском Флоте, а впереди, как он отговорит: — «Вся жизнь». И жизнь свою он не мыслит без Севастополя и родного коллектива. Уволившись в запас, он остался работать в комендатуре. Сегодня, уже в качестве ветерана, В.Крылов передает свои знания и опыт молодому поколению, а также помогает новому коменданту постигать премудрости сложной и ответственной должности.

С. ПЕТРОВИЧ

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Валерий Анатольевич Крылов, Первоуральск, ВОСО ЧФ, Новая Земля, Комендатура ВОСО ЧФ.

Key words: Valery Anatolyevich Krylov, Pervouralsk, the Black Sea Fleet VOSO, Novaya Zemlya, commandant's headquarters.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Монаков Михаил Сергеевич, кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник Исторического отдела НИЦ ВУНЦ ВМФ. Автор более 100 научных трудов, опубликованных в России, Великобритании, США, Канаде, Германии, Испании. Последние публикации: "Главком" (2008 г.).

Пахомов Иван Иванович, директор Санкт-Петербургского ГУК «Музей истории подводных сил России имени Маринеско»

Капитан 1 ранга запаса **Смоловский Анатолий Григорьевич**, обозреватель (по отделу иностранных флотов) журнала «Морской сборник».

Капитан 1 ранга **Кулинченко Вадим Тимофеевич**, ветеран-подводник

Йолтуховский Виктор Михайлович, доктор военных наук, доцент, старший научный сотрудник Научно-исследовательской исторической группы НИЦ ВУНЦ (г. Санкт-Петербург). Родился в 1947 г., с 1979 г. преподает историю военно-морского искусства во ВВМУПП им. Ленинского комсомола, Морском корпусе Петра Великого. Автор и соавтор более 650 опубликованных статей, 105 научно-методических работ.

E-mail: 3231528@mail.ru

Чернышев Александр Алексеевич, инженер-кораблестроитель, родился в 1946 г. Работал в ЦКБ "Нептун" и министерстве судостроительной промышленности. Автор многочисленных публикаций по истории кораблестроения и флота.

Телефон: (495) 449-94-12.

Стрельбицкий Константин Борисович, родился в 1966 г. Профессиональный историк, работает преподавателем истории. Председатель Московского клуба истории флота. Автор более двух с половиной сотен публикаций по военно-морской истории (включая книги и брошюры) на русском, белорусском, польском, финском и шведском языках.

E-mail: kbszajac@yandex.ru

Воробьев Александр Николаевич, г. Санкт-Петербург.

E-mail: navy12@yandex.ru

Шигин Владимир Виленович, обозреватель (по литературе, критике и библиографии) редакции журнала "Морской Сборник",

Конт.тел. +7 (499) 263-34-39

Петрович Сергей Николаевич, постоянный корреспондент редакции журнала «Морской сборник» по Черноморскому флоту, г. Севастополь.

Культурно- досуговый центр военных моряков и служащих в г.Балтийске «Прибой»



- Над планом мероприятий работают главный инженер В.Прачкин, начальник КДЦ В.Городецкий, начальник АХО Н.Войтович.
- В аквапарковой зоне с малышами работает инструктор М.Иванова.
- Биллиардная.
- Занятия в тренажерном зале.
- Оздоровительные напитки готовит И.Рябкова.

Фото Ю.Пахомова



ISSN 0134 - 9236. Морской сборник 2010. № 4. 1—96 Индекс 70549

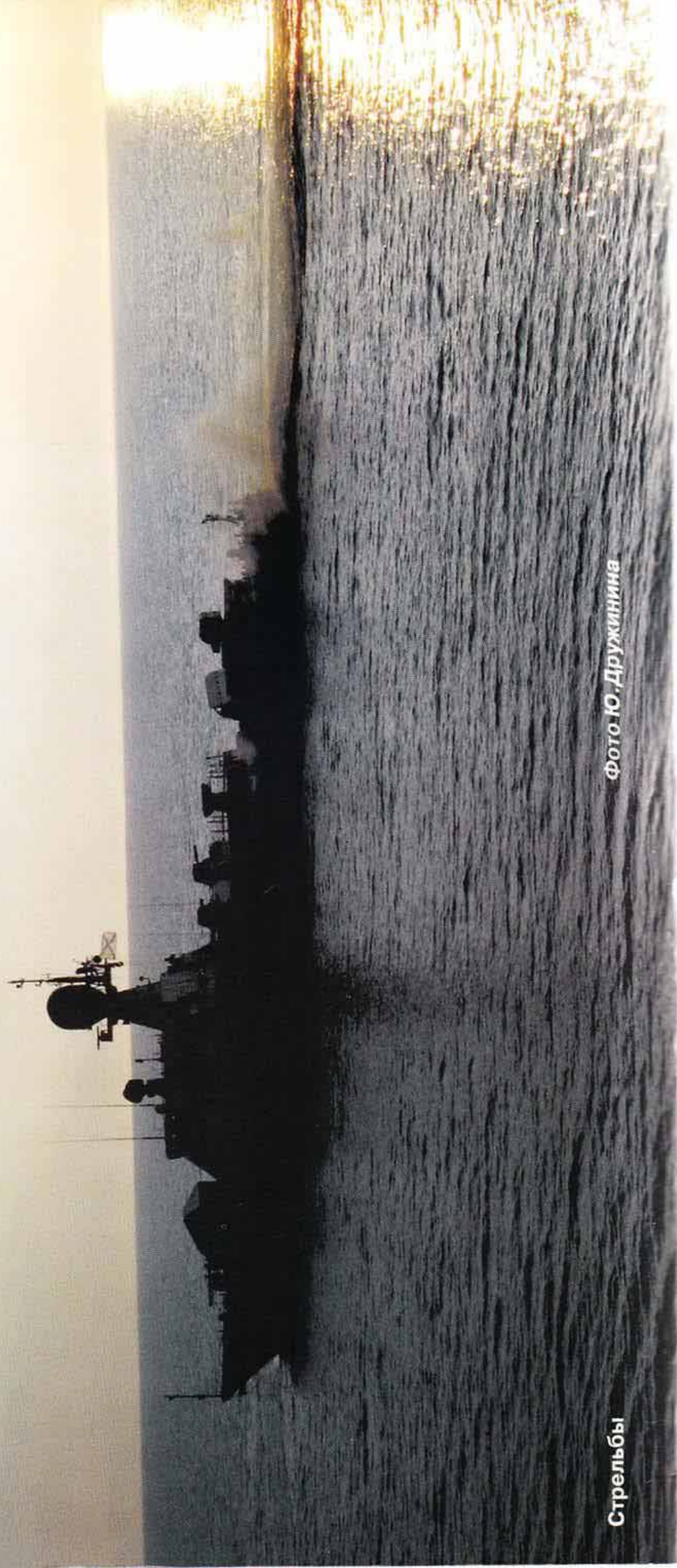


Фото Ю. Дружинина

Стрельбы