# МОРСКОЙ СБОРНИК

ЖУРНАЛ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Май 2015 г. **5 (2018)** Издается с марта 1848 г.



**РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:**

***ОСТАПЕНКО Виктор Вячеславович*** *– Главный редактор журнала*
***БУРСУК Виктор Иосифович*** *– контр-адмирал, начальник кораблестроения, вооружения и эксплуатации вооружения ВМФ – заместитель Главнокомандующего ВМФ по вооружению*
***ДНОВ Виктор Николаевич*** *– главный советник Аппарата полномочного представителя Президента РФ в Крымском федеральном округе, кандидат военных наук*
***ДОВЖЕНКО Владимир Николаевич*** *– контр-адмирал, профессор, кандидат военных наук, ВУНЦ ВМФ*
***ЗАБОРСКИЙ Михаил Владимирович*** *– капитан 1 ранга, начальник Центра перспективных программ ВМФ*
***ЗВАРИЧ Игорь Михайлович*** *– контр-адмирал, начальник технического управления - заместитель начальника кораблестроения, вооружения и эксплуатации вооружения ВМФ*
***ЗЕМСКОВ Владимир Иванович*** *– контр-адмирал, начальник связи – заместитель начальника Главного штаба ВМФ по связи*
***КАРПОВ Александр Вадимович*** *– контр-адмирал, заместитель начальника ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия имени Н.Г.Кузнецова»*
***КОЖИН Игорь Сергеевич*** *– генерал-майор, начальник управления морской авиации ВМФ*
***КОЗЬМЕНКО Сергей Юрьевич*** *– профессор, доктор экономических наук, директор Северо-Западного НИИ морской политики*
***КОЧЕМАЗОВ Виктор Николаевич*** *– контр-адмирал, начальник управления боевой подготовки ВМФ*
***ЛУЙК Эдуард Эндельевич*** *– контр-адмирал, Главный штурман ВМФ*
***ЛУКАШОВ Сергей Иванович*** *– заместитель Главного редактора*
***ЛЮТКУС Ромас Антанович*** *– ответственный секретарь редакции*
***МАКСИМОВ Николай Михайлович*** *– адмирал, начальник Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Н.Г.Кузнецова»*
***МОНАКОВ Михаил Сергеевич*** *– капитан 1 ранга, доктор исторических наук*
***МОСКОВЕНКО Михаил Владимирович*** *– капитан 1 ранга, кандидат исторических наук, научный сотрудник кафедры ВМФ ВАГШ ВС РФ, профессор АВН*
***МОСЯГИН Игорь Геннадьевич*** *– полковник медицинской службы, начальник Службы военно-морской медицины ВМФ, доктор медицинских наук, профессор*
***ПАВЛОВ Сергей Петрович*** *– капитан 1 ранга, помощник Главнокомандующего ВМФ*
***РИМАШЕВСКИЙ Адам Адамович*** *– вице-адмирал, доктор педагогических наук, профессор ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия»*
***РУСАНОВ Иван Петрович*** *– контр-адмирал, кандидат военных наук, доцент, старший научный сотрудник 46 ЦНИИ МО РФ*
***СИДОРЕНКО Лев Георгиевич*** *–контр-адмирал, профессор, доктор экономических наук, генеральный конструктор ОАО «ЦКБ МТ «Рубин»*
***ТИХОНОВ Юрий Анатольевич*** *– капитан 1 ранга, начальник Службы морского права и военного сотрудничества на море Управления планирования развития ВМФ Главного штаба ВМФ*
***ТРАВИН Сергей Викторович*** *– начальник Управления навигации и океанографии МО РФ*
***ТРЯПИЧНИКОВ Владимир Александрович*** *– капитан 1 ранга, начальник Управления главных специалистов Главного командования ВМФ*
***ТЫНЯНКИН Иван Игнатьевич*** *– вице-адмирал, кандидат технических наук, почетный член РАЕН и Академии военных наук РФ*
***ФАЛИЙ Святослав Анатольевич*** *– капитан 1 ранга, начальник Службы морского противолодочного оружия и вооружения Управления главных специалистов Главного командования ВМФ*
***ШИГИН Владимир Виленович*** *– обозреватель (по литературе, критике и библиографии), секретарь Союза писателей России*
***ШТУКАТУРОВ Александр Григорьевич*** *– контр-адмирал, начальник Службы разведки – заместитель начальника ГШ ВМФ по разведке*



Учредитель –
Министерство обороны Российской Федерации

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



Ответственность за достоверность изложенных фактов и правильность цитат несут авторы статей. При перепечатке ссылка на журнал обязательна.



Адрес редакции:
**Адрес: 105175, г.Москва, Большой Козловский переулок, д. 6**
Для переписки:
105175, Москва, К-175,«Морской Сборник»
www.morskoysbornik.ru
E-mail: mc1848@yandex.ru
**Телефон/факс: (495) 604-29-67**

Свидетельство о регистрации №01982 от 30.12.1992 г.
Сдано в набор 12.4.2014.
Подписано к печати 24.5.2015.
Формат 70x108 1/16.
Бумага офсетная.
Усл. печ. л. 8,4 + вклейка 1/4 печ. л.
Усл. кр.-отт. 14,88.
Уч.-изд. л. 10,9.
Заказ № 1016-2015
Тираж 9460 экз.
Офсетная печать.
В розницу цена свободная.

Отпечатано в АО «Красная Звезда»
123007, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38
http://www.redstarph.ru, e-mail: kr_zvezda@mail.ru
тел.: 8 (495) 941-28-62, 8 (495) 941-34-72, 8 (495) 941-31-62

«Морской Сборник». 2015. №5


## СОДЕРЖАНИЕ


Поздравление с 70-летием Великой Победы ..... 3

**ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ** ..... 4

**ВРЕМЯ И ФЛОТ**
*В.Кравченко.* Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. ..... 30
*В.Куташов, Г.Родин.* Химическая служба Военно-Морского Флота в Великой Отечественной войне ..... 38

**ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ**
*Ю.Коржиков, И.Гордеев.* Послепоходовый разбор деятельности штурманской службы корабля ..... 45

**ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ**
*К.Безруков, В.Сурма, С.Котомкин.* Показное учение дежурных сил ПСО Северного флота ..... 52

**ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА**
*А.Краморенко, В.Асминин.* Развитие технических средств судоподъема ВМФ в аспекте опыта подъема большого противолодочного корабля «Очаков» ..... 56

**ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ**
Иностранная военно-морская хроника ..... 64

**КРЫЛЬЯ НАД МОРЕМ**
*Е.Воробьёв.* Морские летчики – Герои Советского Союза ..... 66

**СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ**
*К.Панфёров.* И во сне мы шли в атаку ..... 68
О чем писал наш журнал в 1945 году ..... 70
*В.Йолтуховский.* Черноморский флот: борьба с минной опасностью (по опыту Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.) ..... 72
*С.Домошенкин, А.Вербовой.* Десантные действия Днепровской флотилии на Припяти ..... 80

**КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ**
*В.Шигин.* Битва за Чёрное море ..... 92
К юбилею тружеников моря ..... 93

**СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ** ..... 96


На первой странице обложки. К 70-летию Великой Победы

# MORSKOY SBORNIK

COLLECTED NAVAL ISSUES
EDITION OF THE RUSSIAN NAVY

2015, May **5 (2018)** FOUNDED IN 1848



**EDITORIAL BOARD**

**Ostapenko**
**Viktor Vyacheslavovich** Head editor

**Bursuk**
**Viktor Iosifovich** Rear-Admiral, head of shipbuilding, armaments and the Navy armaments operation – deputy Navy Commander-in-Chief, armaments

**Dnov**
**Viktor Nikolayevich** Chief Advisor to the Office of the Plenipotentiary Representative of the RF President in the Crimean Federal District, Candidate of Military Sciences

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

**Zaborsky**
**Mikhail Vladimirovich** Captain 1st Rank, head of the Navy Perspective Programmes Centre

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

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

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

**Kozhin**
**Igor Sergeyevich** Major-General, head of the Navy Sea Aviation Management

**Kozmenko**
**Sergei Yurievich** Professor, Doctor of Economic Sciences, Director of the Northwest Sea Policy Research Institute

**Kochemazov**
**Viktor Nikolayevich** Rear-Admiral, head of the Navy Combat Training Management

**Luik**
**Eduard Endelyevich** Rear-Admiral, the Navy Chief navigation officer

**Lukashov**
**Sergei Ivanovich** Deputy head editor

**Lyutkus**
**Romas Antanovich** The Responsible Editorial Secretary

**Maximov**
**Nikolai Mikhailovich** Admiral, head of the Navy Military Educational-Scientific Centre «N.G.Kuznetsov Naval Academy», Candidate of Military Sciences

**Monakov**
**Mikhail Sergeyevich** Captain 1st Rank, Doctor of Historical Sciences

**Moskovenko**
**Mikhail Vladimirovich** Captain 1st Rank, Candidate of Historical Sciences, Navy Chair of the Military Academy of the General Headquarters of the Armed Forces of the Russian Federation researcher, professor of the Academy of Military Sciences

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

**Pavlov**
**Sergei Petrovich** Captain 1st Rank, the assistant to the Navy Commander-in-Chief

**Phaly**
**Svyatoslav Anatolyevich** Captain 1st Rank, head of the Sea Antisubmarine Weapons and Armaments Service of the Main Specialists' Management

**Rimashevsky**
**Adam Adamovich** Vice-Admiral, Doctor of Pedagogical Sciences, Professor of the Navy Military Educational-Scientific Centre «N.G.Kuznetsov Naval Academy»

**Rusanov**
**Ivan Petrovich** Rear-Admiral, Candidate of military Sciences, Docent, senior researcher, 46-th Central research Institute of the Ministry of defense

**Sidorenko**
**Lev Georgiyevich** Rear-Admiral, Professor, Doctor of Economic Sciences, a General constructor of the JSC «Rubin»

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

**Shtukaturov**
**Alexander Grigoryevich** Rear-Admiral, head of the Intelligence Service – deputy head of the Navy General Headquarters, intelligence

**Tikhonov**
**Yuri Anatolyevich** Captain 1st Rank, head of the Marine Law and Military Cooperation at Sea Service of the Navy Development Planning Management of the Navy General Headquarters

**Travin**
**Sergei Viktorovich** Head of the RF Defence Ministry Navigation and Oceanography Management

**Tryapichnikov**
**Vladimir Aleksandrovich** Captain 1st Rank, head of the Main Specialists' Management of the Navy Main Command

**Tynyankin**
**Ivan Ignatyevich** Vice-Admiral, Candidate of Technical Sciences, a Honorary member of the RANS and the RF Military Sciences Academy


## CONTENTS


Congratulations on the 70th Anniversary of the Great Victory ..... 3

**THE OFFICIAL SECTION** ..... 4

**TIME AND FLEET**

*V.Kravchenko.* The Navy of the Soviet Union in the Great Patriotic War of 1941–1945 ..... 30

*V.Kutashov, G.Rodin.* The Chemical Service of the Navy in the Great Patriotic War ..... 38

**PROBLEMS AND OPINIONS**

*Yu.Korzhikov, I.Gordeyev.* The Aftermarch Examination of a Ship Navigation Service Activities ..... 45

**MARCHES AND FLIGHTS**

*K.Bezrukov, V.Surma, S.Kotomkin.* The Flashy Manoeuvres of the Alert Forces of the Northern Fleet Search and Rescue Support ..... 52

**ARMAMENTS AND EQUIPMENT**

*A.Kramorenko, V.Asminin.* The Development of the Navy Technical Shiplifting Means in Aspect of the Ochakov Large Antisubmarine Ship Shiplifting Experience ..... 56

**ON FOREIGN FLEETS**

The Foreign Naval Chronicle ..... 64

**WINGS ABOVE SEA**

*Ye.Vorobyev.* Naval aviators – the Heroes of the Soviet Union ..... 66

**PAGES OF HISTORY**

*K.Panfyorov.* And in the Dream We Were on the Attack..... 68

On What Our Magazine Wrote in 1945 ..... 70

*V.Ioltukhovsky.* The Black Sea Fleet: Fight against Mine Danger (on the Great Patriotic War of 1941–1945 Experience) ..... 72

*S.Domoshenkin, A.Verbovoi.* The Landing Action of the Dnieper flotilla on the Pripyat River ..... 80

**CRITICISM AND BIBLIOGRAPHY**

*V.Shigin.* The Battle for the Black Sea ..... 92

To the Jubilee of Sea Workers ..... 93

**DATA ON THE AUTHORS** ..... 96


On the first page of cover: To the 70th anniversary of the Great Victory

# С ДНЕМ ПОБЕДЫ!

*Товарищи матросы, солдаты, курсанты, старшины, сержанты, мичманы и прапорщики, офицеры, генералы и адмиралы!*

*Рабочие и служащие предприятий и учреждений Военно-Морского Флота!*

*Дорогие ветераны Великой Отечественной войны и трудового фронта!*

*9 мая 2015 года наш народ отмечает 70-ю годовщину Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.*

*Путь к победе над фашизмом был долгим и тяжелым. Советскому народу пришлось испытать немало трудностей и лишений. Это была самая кровопролитная война в истории XX века. 1418 дней и ночей советский народ, его армия и флот вели справедливую, священную войну, защищая свою Родину от германского фашизма.*

*Военно-Морской Флот внес значительный вклад в приближение Великой Победы. На Крайнем Севере, на Балтике и в Черноморье моряки отважно сражались как на берегу, так и в небе и на морских просторах. Неслучайно приморские города-крепости впоследствии стали городами-героями: Ленинград и Мурманск, Одесса и Севастополь, Керчь и Новороссийск. Имена многих моряков уже стали легендой: подводники М.Гаджиев и Ф.Видяев, катерники А.Шабалин и А.Черцов, морские летчики В.Раков и Б.Сафонов, морские пехотинцы Ц.Куников и В.Кисляков, разведчик В.Леонов и многие-многие другие.*

*Нынешний юбилей знаменателен тем, что он отмечается в обстановке высокого патриотического подъема в России, вызванного присоединением Крыма и города-героя Севастополя.*

*День Победы – это символ бессмертного подвига, совершенного нашим народом и его Вооруженными Силами во имя свободы и независимости Отечества. В этот день мы воздаем должное фронтовикам, труженикам тыла и всем тем, кто пережил горе войны и радость Великой Победы 9 мая 1945 года. Их беспримерный героизм, сила духа, патриотизм, преданность Отчизне и высочайшая ответственность за судьбу Родины никогда не должны исчезнуть из нашей памяти. Низкий вам поклон, дорогие ветераны!*

*Нынешнее поколение российских военных моряков с честью и достоинством несет Андреевский флаг на просторах Мирового океана, выполняет обязанности военной службы и успешно решает поставленные задачи, свято хранит и приумножает славные боевые традиции российских и советских военных моряков. Военно-Морской Флот России сегодня снова возрождается, вступают в строй новые боевые и вспомогательные корабли, подводные лодки, обновляется морская авиация, современные боевая техника и вооружение приходят в береговые войска. Значительно возрос уровень боевой подготовки и профессионального мастерства личного состава Вооруженных Сил. И в этом большая заслуга наших ветеранов, которые своими подвигами в годы Великой Отечественной вдохновляли и вдохновляют нынешнее поколение российских моряков на новые свершения во имя славы и безопасности нашего Отечества.*

*Сердечно поздравляем всех вас с Днем Великой Победы!*

*Желаем ветеранам Великой Отечественной войны, труда и военной службы, всему личному составу и гражданскому персоналу Российского Военно-Морского Флота крепкого флотского здоровья, счастья и семейного благополучия, мирного неба над головой, уверенности в завтрашнем дне, дальнейших успехов и свершений во имя России и на благо ее Военно-Морского Флота!*

## НАЗНАЧЕНИЯ

### ИЗ УКАЗОВ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



**Земсков Владимир Иванович,**
**контр-адмирал**

Владимир Иванович Земсков родился 9 апреля 1964 г. в г.Североморске Мурманской области. В 1986 г. окончил Высшее военно-морское училище радиоэлектроники имени А.С.Попова, а в 1998 г. – Военную академию связи имени С.М.Будённого. Военную службу проходил на Северном флоте в должностях от инженера до флагманского связиста штаба эскадры подводных лодок. В 2006–2010 гг. – главный инженер Управления связи ВМФ. С 2010 по 2011 г. – заместитель начальника связи ВМФ. В 2011–2012 гг. – заместитель начальника связи – главный инженер Службы связи ВМФ. С 2012 г. – начальник связи флота – заместитель начальника штаба Тихоокеанского флота по связи. Награжден Орденом Почета, другими государственными и ведомственными наградами.

Указом Президента Российской Федерации от 2 января 2015 года № 1 назначен начальником связи – заместителем начальника Главного штаба ВМФ по связи.



**Земский Юрий Станиславович,**
**капитан 1 ранга**

Юрий Станиславович Земский родился 1 марта 1964 г. в г.Бендеры Молдавской ССР. Окончил Черноморское ВВМУ имени П.С.Нахимова в 1986 г. и Военно-морскую академию имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г.Кузнецова в 2004 г. Служил на Черноморском флоте в должностях от командира батареи ракетного катера до командира бригады ракетных катеров. В 2010 г. назначен заместителем начальника штаба Черноморского флота. Награжден Орденом «За заслуги перед Отечеством» II степени, другими государственными и ведомственными наградами.

Указом Президента Российской Федерации от 25 марта 2015 года № 156 назначен командиром Крымской ВМБ.

**Контр-адмирал Долгов Анатолий Петрович** – командиром дивизии надводных кораблей ТОФ;

**капитан 1 ранга Криворог Олег Леонидович** – командиром дивизии надводных кораблей ЧФ;

**капитан 1 ранга Матюшкин Сергей Николаевич** – начальником связи Тихоокеанского флота – заместителем начальника штаба ТОФ по связи.

**Москва, Кремль**
**25 марта 2015 года**
**№ 156**

# ОТДЕЛ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВМФ СООБЩАЕТ

19 марта с.г. на судостроительном предприятии «Севмаш» состоялась торжественная церемония закладки многоцелевой атомной подводной лодки «Архангельск» проекта 855 «Ясень». В ней приняли участие заместитель председателя Правительства Российской Федерации Д.Рогозин, заместитель Главнокомандующего ВМФ по вооружению контр-адмирал В.Бурсук, генеральный директор ОАО «ПО «Севмаш» М.Будниченко. Закладную доску в секцию подводного крейсера установил вице-премьер Д.Рогозин. «Архангельск» станет четвертым корпусом в серии ПЛА «Ясень-М». Выступая на церемонии закладки, Д.Рогозин подчеркнул важность укрепления Вооруженных Сил России. «Впервые за долгие годы мы можем в полную силу говорить о наших национальных интересах, о том, как обустраивать свой дом и как защищать наших союзников. И для того чтобы так себя вести и так чувствовать, мы должны быть сильны, иметь армию и флот не только с историей, но и с будущим», – заявил вице-премьер. Первая лодка этой серии «Северодвинск» построена на «Севмаше» и передана Военно-Морскому Флоту 17 июня 2014 г. Последующие многоцелевые ПЛА «Казань», «Новосибирск», «Красноярск» строятся по усовершенствованному проекту «Ясень-М». Изменения проекта касаются элементной базы комплексов радиоэлектронного вооружения, модернизированного оборудования и материалов, поставлять которые будут исключительно российские производители. В соответствии с государственной программой вооружения до 2020 г. ОАО «ПО «Севмаш» должно построить восемь ПЛА проектов «Ясень» и «Ясень-М».

*(См. фоторепортаж на 2-й странице обложки.)*

19 марта 2015 г. состоялся очередной съезд Межрегиональной общественной организации – Союз моряков-подводников ВМФ России. На съезде присутствовали члены Союза моряков-подводников, в том числе первый Президент Союза и его основатель Герой Советского Союза адмирал флота В.Чернавин, адмиралы и офицеры-подводники – ветераны подводной службы. С приветствием к съезду обратились секретарь Общероссийской организации ветеранов «Российский союз ветеранов» генерал-лейтенант А.Кравчук, председатель Комитета по обороне Государственной думы Российской Федерации адмирал В.Комоедов. Ветеранам-подводникам были вручены памятные медали и ценные подарки.

Союз моряков-подводников ВМФ России осуществляет культурно-просветительскую деятельность, пропагандирует роль и значение ВМФ в жизни государства, проводит военно-патриотическую работу, занимается организацией помощи инвалидам, ветеранам-подводникам и семьям погибших подводников, содействует укреплению межнациональных отношений, развитию международных связей с подводниками флотов иностранных государств в целях укрепления мира.

# ВЕСТИ С ФЛОТОВ

## СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ

В рамках внезапной проверки боеготовности Арктических сил, объявленной Верховным Главнокомандующим Вооруженных Сил РФ, Северный флот был задействован в полном объеме. После получения вводных в море вышли надводные силы, базирующиеся в Североморске и Полярном, подводные лодки.

В ходе проверки начальник Генерального штаба ВС РФ – первый заместитель Министра обороны генерал армии В.Герасимов проинспектировал состояние боеготовности морских стратегических ядерных сил Северного флота, побывал в гарнизоне Гаджиево.

КПУГ в составе БПК «Адмирал Левченко» (командир – капитан 1 ранга И.Крохмаль), гвардейские МПК «Брест» (командир – гвардии капитан 3 ранга Е.Медведев) и «Юнга» (командир – гвардии капитан 3 ранга А.Трифонов) в ходе проверки отработала по вводным различные задачи, в том числе по организации ПВО, поиску и принуждению к всплытию подводной лодки условного противника и ряд других. Экипаж МПК «Брест» традиционно выполняет все поставленные задачи на высоком профессиональном уровне. Моряки-противолодочники не подвели и на этот раз. Молодой офицер-штурман, командир БЧ-1 корабля гвардии лейтенант Э.Дидора уверенно обеспечил навигационную безопасность плавания и удержание корабля в строю на выходе в море. Напряженно работал командир минно-торпедной боевой части гвардии капитан-лейтенант М.Волошанюк в ходе выполнения задачи по принуждению к всплытию ПЛ условного противника. Под его руководством личный состав БЧ-3 выполнил практическое глубинное бомбометание из РБУ-6000, а также отработал комплекс мероприятий по борьбе с ПДСС. Расчеты батарей АК-176 и АК-630 отлично выполнили упражнения по ведению боя с надводным кораблем условного противника и поразили морские и воздушные цели. Профессионально справился с задачей врио командира ракетно-артиллерийской боевой части гвардии старший лейтенант А.Хорошев. Умело отработал старшина команды артиллеристов гвардии старшина 1-й статьи Р.Ахметов. Так, парашютные мишени, сброшенные самолетом морской авиации, были быстро уничтожены, что в очередной раз подтвердило высокое мастерство артиллеристов корабля. Личный состав боевой части радиотехнической связи (командир – гвардии старший лейтенант А.Емельянов) также умело обеспечил боевое применение оружия, использование технических средств и средств РЭБ при отражении средств воздушного нападения и кораблей условного противника. По итогам выхода в море командир корабля гвардии капитан 3 ранга Е.Медведев отметил помощника гвардии капитан-лейтенанта А.Толмачёва, командира электромеханической боевой части гвардии старшего лейтенанта Д.Сергеева, старшину команды электриков ПЛО гвардии старшего мичмана В.Сикиду, техника БЧ-4-7 гвардии старшего мичмана А.Харченко, старшину команды мотористов гвардии старшего мичмана А.Маданбекова, старшину команды радиометристов гвардии главного корабельного старшину В.Тарабрина. Боевые друзья МПК «Брест» – моряки-противолодочники «МПК «Юнга» также продемонстрировали высокий уровень подготовки. Будучи дежурным кораблем, при объявлении учения МПК «Юнга» в установленные нормативом сроки вышел в море для решения поставленных задач. По словам командира МПК «Юнга», профессионально отработали командир штурманской боевой части гвардии старший лейтенант А.Шведов, инженер БЧ-3 гвардии лейтенант Д.Богуцкий, техник гвардии мичман М.Рыбников, старшина машинной команды гвардии главный корабельный старшина В.Смирнов, сигнальщик гвардии старшина 2-й статьи С.Безруков, рулевой гвардии старшина 1-й статьи А.Данилов. Боевые упражнения экипаж выполнил с хорошими результатами.

Успешно решили учебно-боевые задачи, поставленные в ходе проверки, большой десантный корабль «Кондопога» (врио командира – капитан 3 ранга С.Головин, старший на борту – командир бригады десантных кораблей капитан 1 ранга А.Клёстов), а также десантные катера под командованием старших мичманов В.Небыкова, С.Козыря и В.Феклистова. В море десантники выполнили различные учебно-боевые упражнения, отработали совместное с другими кораблями маневрирование в составе десантного отряда. При этом высокое мастерство показали старший помощник командира БДК «Кондопога» капитан 3 ранга А.Янов, инженер БЧ-5 старший лейтенант В.Михайлов, старшина ко-

манды мотористов старший мичман И.Колодей, заместитель командира бригады по электромеханической части капитан 2 ранга С.Иванов. Профессионально руководил походным командным пунктом начальник штаба бригады десантных кораблей капитан 2 ранга А.Лепский, слаженно работали офицеры штаба бригады капитаны 2 ранга Н.Киселёв, Д.Зубань, капитан 3 ранга А.Исламов.

В рамках отработки элементов второй курсовой задачи малый ракетный корабль «Айсберг» (командир – капитан 3 ранга М.Гарибян) Кольской флотилии разнородных сил Северного флота выполнил артиллерийские стрельбы по воздушным, морским и береговых целям в полигонах боевой подготовки в Баренцевом море. Главное внимание при этом командир корабля уделил подготовке личного состава к выполнению стрельб по воздушным целям. Постановка имитированных воздушных целей была поручена звену палубных истребителей Су-33 корабельного истребительного авиаполка морской авиации Северного флота. На корабле отрабатывались действия экипажа по отражению воздушной атаки. Расчеты АК-176 и АК-630 успешно выполнили учебно-боевые упражнения по ведению боя с надводным кораблем условного противника при интенсивном маневрировании. Экипаж МРК «Айсберг» также выполнил зачетное упражнение по поражению береговых объектов условного противника, расстрелял плавающую мину и отработал вопросы организации противодиверсионной обороны корабля на незащищенном рейде. Высокую боевую выучку показали помощник командира корабля старший лейтенант Н.Данилов, командир БЧ-4-7 старший лейтенант В.Ламсков, командир БЧ-5 старший лейтенант Н.Кудряшов, командир БЧ-2 капитан-лейтенант П.Нуянзин, командир штурманской боевой части лейтенант Н.Васильченко, старшина моторной команды старший мичман С.Елисеев, старший техник старший мичман З.Гюлахмедов, старшина команды снабжения старший мичман И.Кукуруза, фельдшер мичман Н.Чекалов, рулевой матрос Ю.Рогожин, старший моторист А.Смирнов, техник-оператор ЗРБ главный старшина Д.Белоусов, механик ЗАС матрос Е.Бережной.

Под руководством командующего Северным флотом адмирала В.Королёва в марте с.г. в гарнизоне Гаджиево прошел учебно-методический сбор по ракетно-артиллерийской подготовке, в котором приняли участие командный состав Северного флота, преподаватели ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия», представители промышленных предприятий, таких как АО «Воткинский завод», АО «Государственный ракетный центр имени академика В.П.Макеева» и др.

В ходе сбора выработаны единые подходы к тактике применения ракетного оружия и артиллерии в различных условиях обстановки, организации подготовки корабельных боевых расчетов, проведен анализ опыта эксплуатации и применения ракетно-артиллерийского вооружения на надводных кораблях и подводных лодках за последние пять лет. Особое внимание было уделено опыту эксплуатации комплекса межконтинентальных баллистических ракет морского базирования «Булава». Выступая перед офицерами, командующий СФ адмирал В.Королёв отметил важность проводимого мероприятия, поскольку ракетное оружие является основной ударной мощью Северного флота и главным сдерживающим фактором, а его эксплуатация требует серьезной специальной подготовки и постоянного совершенствованияфлагманских специалистов и личного состава ракетно-артиллерийских боевых частей надводных кораблей и подводных лодок.

Два новейших морских буксира проекта 02790 усиленного ледового класса, пополнившие состав Северного флота в 2014 г., названы именами великих хоккейных тренеров, неоднократно приводивших сборную СССР к победе на чемпионатах мира и зимних Олимпиадах. Морской буксир «МБ-134» (капи-

тан В.Карпов) получил наименование «Виктор Тихонов», а «МБ-135» (капитан Г.Рутковский) отныне называется «Анатолий Тарасов». Новые морские буксиры построены на Ленинградском судостроительном заводе «Пелла». Их водоизмещение составляет 860 т, длина корпуса – 34 м, ширина – 13 м. Буксиры предназначены для буксировки кораблей, судов и плавучих сооружений в открытом море и портовых акваториях. Также они могут использоваться для поисково-спасательных работ, борьбы с пожарами на плавучих и береговых объектах и ломки льда толщиной до 0,8 м на скорости до 5 уз.

Атомный ледокол госкорпорации «Росатом» «50 лет Победы» осуществил ледовую проводку к острову Земля Александры дизель-электрохода «Михаил Сомов», доставляющего грузы в интересах развития инфраструктуры Северного флота в Арктике. Дизельный ледокол «Капитан Драницын» сопроводил теплоход «Юрий Аршеневский» к архипелагу Земля Франца-Иосифа. В текущем году это первые рейсы по доставке грузов в интересах Северного флота на арктические острова. Всего в течение 2015 г. планируется выполнить 12 рейсов к Земле Франца-Иосифа, Новой Земле, Северной Земле, Новосибирским островам. На арктические острова будут доставлены строительные материалы и техника, запасы топлива и продовольствия. Для решения задач по развитию инфраструктуры Северного флота в Арктике планируется перевезти около 50 тыс. т различных грузов. В настоящее время специалисты Северного флота контролируют сосредоточение материалов, техники и оборудования, необходимых для строительных работ, в портах погрузки Архангельск и Кандалакша. Одновременно в течение 2015 г. на ряде арктических островов будет продолжена работа по формированию современной инфраструктуры, включающей административно-жилищные комплексы, аэродромную сеть, а также систему освещения воздушной и надводной обстановки.

В гарнизоне подводных сил Гаджиево состоялась торжественная церемония передачи второго дома, построенного для семей военнослужащих Северного флота. Ключи от квартир получили 35 членов экипажей многоцелевых атомных подводных лодок и ракетных подводных крейсеров стратегического назначения. 21 квартира распределена военнослужащим Гаджиевской базы и штабов соединений подводных сил СФ. В церемонии приняли участие командующий подводными силами Северного флота контр-адмирал А.Моисеев, представители администрации ЗАТО Александровск и военнослужащие гарнизона. Квартиры, предоставляемые военнослужащим в гарнизоне Гаджиево, являются служебными. В них уже произведен косметический ремонт, установлены стеклопакеты, сантехника и нагревательные приборы, а также подключены все системы жизнеобеспечения (горячее и холодное водоснабжение, электричество и канализация). Таким образом, квартиры полностью готовы для проживания и не требуют дополнительных вложений. Новые жилые дома, в которых подводники получают служебные квартиры, строятся на площадке в жилой зоне гарнизона подводных сил Северного флота. Раньше на этом месте стояли пятиэтажные дома постройки пятидесятых годов, которые были снесены перед началом строительства современного жилья.

На базе Дома офицеров Гаджиевского гарнизона Северного флота состоялся финал общефлотского смотра-конкурса художественной самодеятельности. Подготовленные в объединениях, соединениях и частях флота и представшие перед жюри во главе с заместителем командующего СФ по работе с личным составом контр-адмиралом А.Минаковым творческие коллективы и исполнители продемонстрировали высокий уровень мастерства. Лучшего результата в конкурсе достигли представители соединения ракетных кораблей СФ – завоевавший первое место хоровой коллектив с ТАВКР «Адмирал

Флота Советского Союза Кузнецов» и занявший второе место дуэт матросов Р.Шабранского и А.Богачёва с ЭМ «Адмирал Ушаков». Третье место занял ВИА морских пехотинцев «Белые медведи». Гран-при фестиваля удостоена культурно-художественная бригада подводных сил СФ. Специальными призами главы муниципального образования и управления культуры ЗАТО Александровск награждены хор отдельной мотострелковой бригады, гвардии сержант И.Курочкин из соединения ПВО, вокальный ансамбль «Прямая связь» Центра связи СФ, старший мичман П.Клементьев (ТАРКР «Пётр Великий»), вокальный ансамбль «Созвездие» из авиационной базы СФ.

На чемпионате России по волейболу первой лиги Северо-Западного федерального округа сборная команда Североморска (тренер – капитан 1 ранга запаса А.Фадеев) достойно представила Мурманскую область. Всего в чемпионате приняли участие восемь команд из Карелии, Ленинградской области, Санкт-Петербурга, Архангельска, Пскова и Вологды. По итогам игр североморская команда завоевала «серебро» чемпионата. В полуфинале трудный матч выдался с соперниками из Архангельска. При счете 2:2 по партиям и проигрывая 9:12, североморцы не дрогнули и победили со счетом 15:13, одержав победу с общим счетом 3:2. Сил на финал уже не осталось, сказалась также травма лучшего связующего турнира младшего сержанта В.Петрова. Анализируя игру команды, тренер А.Фадеев отметил высококлассную спортивную подготовку братьев младшего сержанта А.Мосина и матроса М.Мосина, младшего сержанта В.Петрова, старших матросов И.Широкого и А.Саввина, служащего «Оборонэнерго» А.Шурдукало, старшины А.Палявичуса, майора В.Мишанова. С серебряными наградами и со званием вице-чемпионов североморцы вернулись домой. Руководство спорткомитета Мурманской области считает это большим успехом. Рассматривается вопрос о присвоении североморцам звания «кандидат в мастера спорта».

С 20 по 22 марта в Оленегорске проходил чемпионат Мурманской области по волейболу среди ветеранских команд (играющий тренер – капитан 1 ранга запаса А.Фадеев). Сборная Северного флота победила все шесть команд-соперниц из Мурманска, Мончегорска, Оленегорска, Кировска, Ковдора и п.Высокий. Лучшим игроком турнира признан центральный нападающий североморцев майор В.Пасниченко, надежно отыграл на позиции центрального нападающего капитан 2 ранга Ю.Радзивилов, качественную оборону команды организовал капитан 2 ранга П.Кузнецов. Ветеранская команда Северного флота по волейболу – десятикратные чемпионы Мурманской области!



## ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ

Атомные крейсера подводных сил ТОФ выполнили учебные задачи в районах морских полигонов у побережья Камчатки. Ракетные крейсера из двух соединений подводников на выходах в море провели учения по связи, противовоздушной обороне и взаимодействию между подводными лодками различных классов. В море экипажи совершенствовали навыки по борьбе за живучесть и действия в нештатных ситуациях, первоначально отработанные в учебном центре. Накануне экипажи крейсеров сдали первые курсовые задачи по организации службы в базе. На следующем этапе боевой подготовки экипажи атомных подводных лодок выполнят ракетные и торпедные атаки по отрядам боевых кораблей условного противника в условиях активного противодействия. Командование отметило грамотные действия второго экипажа ПЛА «Святой Георгий Победоносец» под командованием капитана 1 ранга А.Гридчина. Среди отличившихся командир электронавигационной группы БЧ-1 капитан-лейтенант С.Чистяков, командир группы связи старший лейтенант О.Куприянов, начальник медицинской службы экипажа капитан медицинской службы А.Пшено.

Камчатский экипаж фрегата «Совершенный» завершил обучение в Объединенном центре ВМФ. В Санкт-Петербурге тихоокеанцы изучили устройство корабля нового проекта и основы эксплуатации по базовым специальностям. В процессе обучения всесторонне использовалась тренажерная база, на которой команда отработала действия в составе боевых расчетов. В настоящее время экипаж под командованием капитана 2 ранга А.Некрасова проходит стажировку на однотипном корабле Балтийского флота. В процессе боевой учебы с моряками проводятся различные учения по приготовлению корабля к бою и походу, ведению борьбы за живучесть, отрабатываются вопросы противовоздушной и противодиверсионной обороны при стоянке в пунктах базирования, повседневной организации службы, быта и отдыха экипажа, нормативы по обслуживанию вооружения, узлов и механизмов, подготовки корабля к приему оружия и плаванию в море. По итогам учебы тихоокеанцы сдадут выпускные экзамены на допуск к самостоятельному управлению заведованием и будут готовы принять новый корабль от завода-изготовителя.

В Японском море большие десантные корабли «Адмирал Невельской» (командир – капитан 3 ранга Д.Картышев) и «Пересвет» (командир – капитан 2 ранга О.Потапов) в марте с.г. выполнили комплекс учебно-боевых задач в соответствии с планом БП. Кульминацией выхода в море стало зачетное тактическое учение, включавшее бой за высадку десанта с выполнением артиллерийских стрельб по береговым целям. На первом этапе экипажи БДК совершили переход в заданные районы боевой подготовки, противодиверсионные расчеты отработали мероприятия по охране и обороне кораблей на переходе морем и на незащищенном рейде. Затем десантные корабли произвели прием боевой техники и подразделений морской пехоты и доставку десанта к месту высадки на полигон Клерк. На переходе морем к месту высадки боевые расчеты отразили условное нападение с воздуха, а затем нанесли ракетно-артиллерийский удар по береговым целям. Командование БДК «Пересвет» отметило слаженные и грамотные действия старшего помощника командира корабля капитан-лейтенанта А.Шитова, командира штурманской боевой части старшего лейтенанта И.Киселёва, командира боевой части связи старшего лейтенанта С.Медведева, инженера штурманской боевой части лейтенанта А.Севостьянова, техника зенитно-артиллерийской батареи мичмана М.Нусрудинова, старшего комендора старшины 2-й статьи А.Сюрина, радиометриста ЗАС старшего матроса А.Павлова, старшины трюмно-котельной ко-

манды мичмана С.Кравченко, плотника старшины 1-й статьи А.Султанова, моториста ДГ матроса С.Кравченко.

На БДК «Адмирал Невельской» на выходе в море отличились старшина команды мотористов мичман Ю.Колостырь, машинист старшина 1-й статьи Н.Хоменко, старшина команды ЗАС старшина 1-й статьи М.Старченко, радиометрист старший матрос Р.Степкин, старший комендор матрос И.Шнайдер, комендор матрос С.Чернов, механик УКВ ЗАС матрос В.Плохотников, старший сигнальщик матрос И.Чеузов, радиометрист матрос В.Поздеев, электрик матрос А.Набока. Всего на зачетном тактическом учении десантные корабли выполнили около 20 боевых упражнений.

1 марта с.г. отряд кораблей Тихоокеанского флота в составе большого противолодочного корабля «Адмирал Пантелеев» (командир – капитан 1 ранга А.Анциферов), танкера «Печенга» (капитан В.Шиляев) и буксира «СБ-522» (капитан И.Фомин) под командованием капитана 1 ранга А.Потапова, выполняющий задачи боевой службы в Тихом океане с начала февраля с.г., зашел в военно-морскую базу Саттахип Королевских ВМС Таиланда. Основной целью данного визита стало укрепление военно-морского сотрудничества между флотами России и Таиланда. Российских моряков под звуки военного оркестра встречали Чрезвычайный и Полномочный Посол Российской Федерации в Королевстве Таиланд К.Барский и представители командования ВМБ. 2 марта официальная делегация Тихоокеанского флота нанесла протокольный визит руководству военно-морской базы Саттахип. Затем на борту БПК «Адмирал Пантелеев» состоялся прием от имени командира российского отряда. За пять дней визита в Королевство Таиланд на борту российского корабля побывали сотрудники российских загранучреждений в Таиланде и члены их семей, а также таиландские военные моряки. Военнослужащие флотов обеих стран провели товарищескую встречу по футболу, побывали на экскурсиях по достопримечательностям Таиланда. Завершился визит 5 марта. Российский отряд кораблей продолжил выполнение задач дальнего похода и 16 марта прибыл на малайзийский остров Лангкави. В ходе шестидневного визита тихоокеанцы приняли участие в Международной выставке авиационно-космической и военно-морской техники «ЛИМА-2015», официальная церемония открытия которой состоялась 17 марта. Кроме официальных мероприятий выставки для российских моряков была запланирована культурная программа с морскими прогулками и экскурсиями по острову. После завершения визита 22 марта отряд кораблей ТОФ продолжил выполнение задач дальнего похода в Тихом океане.

19 марта с.г. в частях и соединениях подводных сил Тихоокеанского флота состоялись праздничные мероприятия, посвященные Дню моряка-подводника. По традиции они начались в 8.00 по местному времени с торжественного подъема на подводных лодках корабельных флагов и флагов расцвечивания и построения личного состава подводных сил Тихоокеанского флота, на котором были зачитаны праздничные приказы. Первой День моряка-подводника отметила Камчатка. На центральной площади г.Вилючинска состоялся торжественный митинг. Командующий подводными силами ТОФ вице-адмирал И.Мухаметшин поздравил личный состав с праздником, пожелал здоровья и успехов в ратном труде. В 2014 г. моряки-подводники объединения добились больших успехов в решении поставленных задач по защите государственных интересов нашей Родины. По результатам состязаний на первенство Военно-Морского Флота победителями стали экипажи атомных подводных крейсеров с крылатыми ракетами «Омск» под командованием капитана 2 ранга А.Толстых и «Тверь» под командованием капитана 1 ранга С.Сергиенко. После завершения митинга у мемориала Героям-подводникам прошла торжественная церемония возложения венков, в которой приняли участие ветераны подводного флота и Вооруженных Сил Рос-

сии, представители правительства Камчатского края, Вилючинского городского округа и общественных организаций. В заключение на центральной площади города состоялось торжественное прохождение войск гарнизона.

В главной базе ТОФ Владивостоке состоялось возложение цветов к памятнику «Пионерам подводного плавания». В церемонии приняли участие военнослужащие, ветераны подводного флота, представители общественных организаций. Затем в Доме офицеров флота прошел праздничный концерт, на котором заместитель командующего ТОФ вице-адмирал А.Рябухин поздравил подводников с профессиональным праздником. История подводного флота России берет начало от берегов Тихого океана. Первые российские подводные лодки появились в бухте Золотой Рог накануне Русско-японской войны. Сегодня на Тихоокеанском флоте подводные силы базируются на Камчатке и во Владивостоке. Можно сказать, что они сейчас переживают второе рождение. Подводники Камчатки готовятся принять ракетные подводные крейсера нового поколения, которые придут на флот уже в этом году.

27 марта в одном из киноцентров Петропавловска-Камчатского состоялся предпремьерный показ художественного фильма «Территория», снятого по одноименному роману известного советского писателя Олега Куваева. В мероприятии приняли участие командование и личный состав частей и соединений Войск и Сил на Северо-Востоке, подводных сил ТОФ, а также губернатор и члены правительства Камчатского края, жители краевого центра. Командующий Тихоокеанским флотом адмирал С.Авакянц в приветственном слове к зрителям перед началом просмотра отметил, что в реалиях сегодняшнего дня как никогда ранее возрастает роль Тихоокеанского флота в защите восточных и северо-восточных регионов страны. Фильм «Территория» – это рассказ о героических и мужественных людях, исследовавших природные запасы в условиях Севера. Фильм не оставил равнодушными никого из присутствующих. Примечательно, что художественный фильм «Территория» снят режиссером А.Мельником по рекомендации Президента Российской Федерации В.Путина. Премьера фильма состоялась на 16 апреля 2015 г.

## БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

В марте с.г. в соответствии с планом боевой подготовки большой десантный корабль «Королёв» (командир – капитан 2 ранга А.Колесников) в рамках второй курсовой задачи выполнил артиллерийские и ракетные стрельбы по различным целям. Кораблю была поставлена задача – уничтожить крупнокалиберную артиллерийскую батарею условного противника на берегу и обеспечить высадку десанта на побережье. На переходе морем поступила первая вводная – условно уничтожить плавающую морскую «мину». Сигнальщики своевременно обнаружили «мину», корабль выполнил маневр уклонения, а затем плавающая «мина» была условно уничтожена с применением МЗА. Следующим эпизодом стало отражение условного воздушного удара в условиях применения «противником» средств РЭБ. По замыслу самолет «противника», атакуя с малых высот, произвел пуск противорадиолокационной ракеты «ХАРМ» с последующим нанесением удара ПКР по десантному кораблю. В целях срыва наведения радиолокационные средства корабля были отключены, и ракета потеряла цель. «Противник» применил противокорабельную ракету, которая была условно сбита зенитным автоматом. Экипаж БДК также отработал элементы морского боя. После отражения воздушного налета была обнаружена быстроходная морская цель – ракетный катер «противника», который нанес ракетный удар с применением ПКР. Экипаж БДК «Королёв» применил пассивные помехи и условным огнем зенитной установки поразил воздушную цель – крылатую ракету.

Важным этапом в отработке задач стала артиллерийская стрельба по морской цели – малому корабельному щиту (МКЩ). С появлением МКЩ комендоры корабля обнаружили и взяли его на сопровождение, а затем по команде выполнили стрельбу с высокой оценкой, добившись нескольких прямых попаданий. После стрельбы по морской цели моряки БДК выполнили стрельбу по береговой цели – батарее «противника» с применением корабельной РСЗО «Град». Командование корабля отметило уверенные и грамотные действия командира БЧ-2 старшего лейтенанта А.Фомина, командира батареи старшего лейтенанта М.Крофта, комендоров старших матросов А.Мисоченко и К.Седова.

Гвардейский корвет «Сообразительный» (командир – капитан-лейтенант А.Слонов) и гвардейский ракетный катер «Р-257» (командир – капитан-лейтенант Д.Рыбаков) на морском полигоне Балтийского моря отработали элементы ведения встречного боя с использованием ракетного оружия в условиях применения средств РЭБ. Общее руководство при этом осуществлял командир Балтийской военно-морской базы контр-адмирал И.Осипов. Согласно замыслу противники маневрировали в заданном районе, осуществляя последние приготовления. Условия для поединка были сложными. Дистанция стрельбы была выбрана с учетом минимального подлетного времени. По сценарию учения на переходе морем корвет «Сообразительный» встретил иностранный боевой корабль, роль которого играл ракетный катер. «Противник» атаковал корвет, применив ПКР типа «Гарпун», но был обнаружен средствами радиотехнического наблюдения за воздушной обстановкой в момент старта ракеты-мишени РМ-15. Экипаж корвета в установленные сроки классифицировал воздушную цель и определил параметры ее движения, а затем зенитным ракетным комплексом «Редут» ПКР была уничтожена. Командование особо отметило профессиональные действия командира БЧ-2 корвета «Сообразительный» гвардии капитан-лейтенанта И.Дьяченко, техника зенитного ракетного комплекса гвардии мичмана Г.Веремеенко и ракетчика гвардии матроса В.Короля.

В Балтийском ВМИ имени адмирала Ф.Ф.Ушакова в марте с.г. на тренажере «Регель» кафедры кораблевождения БВМИ проведена показная тренировка корабельного расчета ЭМ «Настойчивый» (командир – капитан 1 ранга А.Морген) под руководством главного штурмана Балтийского флота капитана 1 ранга Г.Забродина. В тренировке приняли участие офицеры штурманской боевой части эскадренного миноносца «Настойчивый» (командир БЧ-1 – капитан 3 ранга А.Космачёв), командиры и флагманские штурманы соединений БФ, командиры кораблей 2 и 3 ранга. На тренировке были отработаны плавание в предпроливной зоне при расхождении с целями, а также плавание в условиях ограниченной видимости с некоторыми отказавшими приборами навигации и управления. Вся информация о плавании отображалась на экранах мониторов, а также на большом экране, вывешенном в учебной аудитории. Грамотно отрабатывая поступающие вводные, моряки флагмана Балтийского флота успешно справились с задачей. По оценке командования и штурманских специалистов, возможности комплекса «Регель» позволяют моделировать сложную обстановку на море. Здесь реализовано моделирование всех современных штурманских приборов. Комплекс позволяет решать широкий спектр задач тактического маневрирования, таких как, например, расхождение с целями, плавание в строях и т.п. Курсант или офицер может научиться управлять кораблем, вводить соответствующие поправки, отслеживать всевозможные гидрометеорологические факторы, осложняющие плавание. В аудитории, где установлен «Регель», оборудовано 16 рабочих мест. Обучаемые могут решать индивидуальные задачи. При необходимости для решения групповых навигационных задач в режиме совместного плавания можно объединить сразу не-

сколько рабочих мест. Подводя итоги показной тренировки, главный штурман БФ капитан 1 ранга Г.Забродин подчеркнул, что проведение подобных мероприятий на тренажерной базе БВМИ продолжится и в будущем.

На Балтийском флоте прошел чемпионат по плаванию, в котором приняли участие более 60 военнослужащих в составе 12 команд. Исполняющий обязанности помощника командующего БФ по физической подготовке – начальника физической подготовки БФ майор К.Антонов отметил, в текущем году соревнования по плаванию были поделены на два этапа: спортивное плавание и военно-прикладное. Причем в спортивное плавание впервые включили новые виды – баттерфляй и плавание на спине. Это связано с тем, что подобные виды включены в чемпионаты Западного военного округа, ВМФ и Вооруженных Сил, в которых планируют принять участие флотские спортсмены. Еще одним новшеством стало плавание с автоматом. Его сложность заключалась в том, что по условиям соревнований пловцы преодолевают дистанцию 100 м вольным стилем с автоматом, в полном обмундировании и с обувью, закрепленной ремнем на поясе. По итогам соревнований команда «Волна» Балтийского военно-морского института имени адмирала Ф.Ф.Ушакова завоевала первое место, серебро – у морских пехотинцев (команда «Шторм»), бронза – у военнослужащих Балтийской военно-морской базы (команда «Гроза»). В плавании с автоматом первое место с результатом 1 мин 30 с занял старший лейтенантА.Кукушкин. 20 из 60 участников получили первый, второй и третий взрослые разряды по плаванию. По итогам военно-прикладных видов спорта первое место у объединенной команды мотострелкового и зенитного ракетного полков «Дружина», на втором месте – команда «Гроза» и на третьем – команда «Волна». По результатам чемпионата сформирована команда Балтийского флота по плаванию, которой предстоит отстаивать честь флота в апреле и мае на чемпионатах ЗВО, ВМФ и Вооруженных Сил в Санкт-Петербурге.

На флоте прошел чемпионат по спортивному ориентированию. Борьба развернулась среди десяти команд. 70 военнослужащих, среди которых были 22 представительницы прекрасного пола, соревновались на дистанции 4400 м для мужчин и 2500 м для женщин, где было установлено соответственно 12 и 8 контрольных точек. Третье место завоевала команда «Рубин», второе – команда «Тайфун». Кубок победителя достался команде «Дружина». Мотострелки оказались самыми быстрыми неслучайно. В их команде два победителя: среди мужчин – Н.Кашпуров, среди женщин – Г.Яковлева. Инструктор по физической подготовке мотострелкового полка младший сержант контрактной службы кандидат в мастера спорта Н.Кашпуров является неоднократным чемпионом Калининградской области по легкой атлетике и спортивному ориентированию. Он пробежал 4 км за 21 мин. Его тренером был Ф.Гайнулов, который сейчас возглавляет федерацию спортивного ориентирования области. Инструктор медицинского пункта Г.Яковлева, ставшая победительницей чемпионата среди женщин-военнослужащих, в школе занималась спортивным ориентированием. На чемпионате БФ присутствовал президент федерации спортивного ориентирования Калининградской области Ф.Гайнулов, который отметил большой прорыв в этом виде спорта. Спортивное ориентирование стали культивировать среди военнослужащих, потому что этот вид был включен в план чемпионатов Вооруженных Сил.

### ЛЕНИНГРАДСКАЯ ВОЕННО-МОРСКАЯ БАЗА

19 марта с.г. в День моряка-подводника на ОАО «Адмиралтейские верфи» состоялась торжественная закладка большой подводной лодки «Б-587» «Великие Луки» проекта 677. На церемонии присутствовали заместитель Главнокоман-

дующего Военно-Морским Флотом вице-адмирал А.Федотенков, губернатор Санкт-Петербурга Г.Полтавченко, заместитель генерального директора ОАО «Адмиралтейские верфи» А.Быстров, первый заместитель генерального директора ОАО «ЦКБ МТ «Рубин» В.Фролов, заместитель главы города Великие Луки Н.Андросович и другие официальные лица.




ПЛ «Б-587» – третья в серии подводных лодок проекта 677. 10 ноября 2006 г. была произведена закладка секции под названием «Севастополь» в соответствии с приказом Главнокомандующего ВМФ № 046, а в октябре 2013 г. наименование «Севастополь» приказом Главнокомандующего ВМФ было упразднено и передано строящемуся во Франции универсальному десантному кораблю типа «Mistral». Проектантом проведена работа по усовершенствованию ПЛ и созданию модернизированных комплексов вооружения и оборудования. Улучшены параметры по снижению шумности и значительно повышена надежность энергетической установки. Как отметил на церемонии вице-адмирал А.Федотенков, подводные лодки проекта 677 неатомные, но по скрытности, поисковым возможностям не имеют себе равных. Они предназначены для уничтожения подводных лодок, надводных кораблей и судов, береговых объектов противника, а также для постановки минных заграждений, высадки и приема разведывательно-диверсионных групп. Скрытность этих ПЛ значительно выше, чем у их аналогов. В перспективе подводные лодки проекта 677 планируется оснастить анаэробной (воздухонезависимой) установкой, над созданием которой работают специалисты ЦКБ «Рубин» (См. 4-ю стр. 2-й цветной вклейки).




На основной судостроительной площадке завода ОАО «Пелла» 18 марта с.г. прошла торжественная церемония спуска на воду нового рейдового буксира «РБ-367» для ВМФ России, в которой приняли участие представители заказчика, руководство и работники завода. Буксир освятил служитель церкви Александра Невского отец Николай. Буксир будет работать в Мурманске, его передача заказчику состоится в этом году. Цикл постройки таких судов от закладки до передачи флоту составляет не более 12 месяцев. Буксиры проекта 16609 предназначены для работы в портах, на рейдах и в прибрежных районах на удалении не более 100 миль от мест базирования. В круг основных задач этих судов входят буксировочные и кантовочные операции, снятие с мели кораблей и судов, тушение пожаров на плавучих и береговых объектах, участие в операциях по устранению разливов нефти, перевозка грузов и спасательная деятельность. Суда проекта 16609 обладают ледовой защитой по классу Ice2,

что дает им возможность самостоятельного плавания в мелкобитом разреженном льду неарктических морей и в сплошном льду при проводке за ледоколом при толщине льда до 0,55 м. Длина судна – 28,5 м, ширина – 9,5 м, высота борта – 4,8 м, осадка – 4,3 м, скорость – 11,5 уз.

Государственная приемная комиссия 24 марта с.г. произвела приемку патрульного катера «Раптор», построенного на заводе «Пелла». Катер прибыл к месту базирования в Кронштадт. Он предназначен для выполнения следующих задач: переброски и высадки личного состава (до 20 человек); несения дежурства в назначенных районах; перехвата и задержания малых целей; поисково-спасательных действий в прибрежной зоне, проливах, устьях рек в свободный ото льда навигационный период в светлое и темное время суток с удалением до 100 миль от мест базирования. Главные размерения катера: длина – 17 м, ширина – 4 м, осадка – 0,9 м, скорость – 50 уз, суммарная мощность двигателей – 2200 л.с. Экипаж – 3 человека. Броневая защита состоит из бронепанелей классов «5» и «5а», иллюминаторы имеют пулестойкое стекло толщиной 39 мм. На вооружении катера имеются дистанционно управляемый комплекс с гиростабилизированным оптико-электронным боевым модулем калибром 14,5 мм (дальность обнаружения цели – 3000 м; прицельная дальность стрельбы – 2000 м); 2 пулемета 6П41 «Печенег» калибром 7,62 мм на вертлюжных установках.

На борту легендарного ледокола-музея «Красин» 31 марта с.г. прошли торжественные мероприятия, посвященные 98-летию судна. На ледоколе был поднят Андреевский флаг и состоялся праздничный митинг, в котором приняли участие заместитель директора музея «Ледокол «Красин» П.Филин, председатель клуба «Полярный конвой» Ю.Александров, директор музея-памятника «Исаакиевский собор» Н.Буров, члены Клуба друзей ледокола «Красин», РОО «Полярные конвои» и Клуба полярных капитанов. Н.Буров, поздравляя присутствующих, пожелал всем собраться в таком же составе на 100-летие ледокола. На судне была открыта выставка «Полярная графика Алексея Вахрамеева». Алексей Вахрамеев в 1935 г. принимал участие в экспедиции на ледоколе «Красин» к острову Врангеля в Чукотском море в качестве зарисовщика берегов. На ледоколе завершился ремонт, во время которого были полностью очищены и заново покрашены корпус и основные элементы судна, проведены восстановительные работы. К 100-летию музея на нем планируют обновить экспозицию, расширить коллекцию, посвященную истории ледокола. «Красин» – второй арктический ледокол России, единственный участник знаменитых полярных конвоев времен Великой Отечественной войны, который сохранился до наших дней. Андреевский флаг был поднят на ледоколе, носившем в те времена имя «Святогор», 31 марта 1917 г., а в 1927 г. ледокол получил наименование «Красин».

16 марта с.г. начальник Кронштадтского морского кадетского корпуса капитан 1 ранга Н.Довбешко торжественно вручил переходящие кубки победителям в учебе по итогам третьей четверти 2014/15 учебного года. Первое место заняла 7-я учебная рота (обучающиеся шестых классов, старший воспитатель – капитан 2 ранга А.Перцев), второе место – 1-я учебная рота (пятиклассники, старший воспитатель – капитан 2 ранга А.Крутов), третье место – 4-я учебная рота (девятый класс, старший воспитатель – подполковник Л.Капелюш). Высокие показатели в состязательности – это кадетский подарок ветеранам Великой Отечественной войны в преддверии 70-й годовщины Великой Победы, всем тем, кто, не щадя своих сил и жизни, сражался за свободу и независимость нашей Родины.

В Кронштадтском морском кадетском корпусе состоялись мероприятия, посвященные убытию участников парадного расчета в Москву. С напутственным

словом перед собравшимися выступили глава администрации Кронштадтского района В.Пониделко, командир Ленинградской военно-морской базы капитан 1 ранга О.Журавлёв, председатель Кронштадтского морского собрания контр-адмирал А.Спешилов, ветеран Великой Отечественной войны М.Назаренко и пожелали воспитанникам отличного прохождения по Красной площади 9 мая 2015 г. Протоиерей Владислав благословил участников Парада и передал в дар икону Казанской Божией Матери. От лица участников 140-го парада на Красной площади выступил вице-старшина 2-й статьи Н.Марченко, который передал переходящий вымпел вице-старшине 2-й статьи М.Шешукову, которому предстоит пройти по Красной площади 9 мая 2015 г. В завершение участники парадного расчета принесли торжественную клятву перед лицом ветеранов и героев войны.

22 марта с.г. кадеты посетили обновленный Центральный военно-морской музей. Их провели по главным залам, где они ознакомились с историей создания русского флота и его победами при Гангуте, Чесме, Корфу, Синопе и в других морских сражениях. В музее также представлены материалы об участии военных моряков в трех российских революциях, Гражданской войне, восстаниях на броненосце «Потёмкин» и крейсере «Очаков». Экскурсовод поведала о географических открытиях, кругосветных плаваниях, о подвиге крейсера «Варяг». Воспитанники воочию увидели самый известный и старейший экспонат музея – знаменитый ботик Петра I, «дедушку русского флота». Побывав в Центральном военно-морском музее, кадеты ознакомились с историей русского флота, увидели много интересных и ценных экспонатов, связанных с знаменательными событиями в жизни России.

На Воскресенской набережной в Санкт-Петербурге открыт памятник, посвященный первому русскому 54-пушечному парусному линейному кораблю 4 ранга «Полтава». В торжественной церемонии приняли участие заместитель Главнокомандующего ВМФ вице-адмирал А.Федотенков, губернатор города Г.Полтавченко, председатель правления ОАО «Газпром» А.Миллер. Г.Полтавченко подчеркнул, что линейный корабль «Полтава» – это символ морской славы России. Его строительство на Адмиралтейских верфях послужило началом создания сильного линейного российского флота. Пётр I лично проектировал этот корабль и принимал активное участие в его постройке. Корабль получил наименование в честь победы русских войск в Полтавской битве, с которой начался путь России как великой державы.

## ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ

Министр обороны РФ генерал армии С.Шойгу проверил обустройство и повседневную деятельность воинских частей и соединений Южного военного округа. В ходе работы в воинских гарнизонах, дислоцированных на территории Крымского полуострова, он заслушал командующего Черноморским флотом адмирала А.Витко о состоянии боевой готовности флота, формировании межвидовой группировки войск в Крыму, оснащении флота новыми образцами вооружения и военной техники, а также о создании объектов инфраструктуры для базирования новых кораблей и подводных лодок. Генерал армии С.Шойгу проинспектировал строительство объектов учебно-боевой и социальной инфраструктуры в местах формирования новых воинских частей, а также в Севастопольском президентском кадетском корпусе и Черноморском высшем военно-морском училище имени П.С.Нахимова. Кроме того, по его поручению группа генералов и офицеров Министерства обороны России проверила повседневную деятельность сформированных в декабре 2014 г. соединений – отдельной бригады береговой обороны и отдельной бригады МТО ЧФ.

В рамках мероприятий стратегической командно-штабной тренировки по управлению Вооруженными Силами Российской Федерации корабельные ударные, поисковые и тральные группы Черноморского флота выходили в море для выполнения задач по предназначению. Во взаимодействии с морской авиацией ракетный корабль на воздушной подушке «Бора» (командир – капитан 3 ранга А.Шадрин), ракетные катера «Р-60» и «Р-239» (командиры – капитаны 3 ранга А.Орляпов и Е.Кузьмин) решали задачи поиска и уничтожения корабельных группировок условного противника. Начальник штаба соединения ракетных катеров капитан 2 ранга Д.Васильчук отметил грамотные и уверенные действия командира БЧ-2 РКВП «Бора» капитан-лейтенанта Р.Паньшина и командиров БЧ-2 ракетных катеров старших лейтенантов А.Зайцева и М.Горшкова. Сторожевой корабль «Пытливый» (командир – капитан 2 ранга Д.Добрынин), малые противолодочные корабли «Суздалец» и «Александровец», которыми командуют капитаны 3 ранга С.Макеев и Э.Атясов, во взаимодействии с противолодочными самолетами Бе-12 и вертолетами Ка-27ПЛ успешно провели поиск подводных лодок в назначенных районах Чёрного моря. Корабельные тральные группы выполняли задачи по постановке и тралению мин. Командир КТГ капитан 3 ранга Д.Огурцов отметил уверенные и грамотные действия командиров МТЩ «Иван Голубец» и «Ковровец» капитан-лейтенанта А.Шалыгина и капитана 3 ранга Б.Палия. Высокой оценки удостоились помощник командира МТЩ «Иван Голубец» капитан-лейтенант С.Пинютин и старшина команды мотористов мичман А.Бодунов, а на МТЩ «Ковровец» – командир БЧ-1 лейтенант И.Скорляков и старший минер старшина 2-й статьи В.Максимов. Всего в морской фазе СКШТ было задействовано более 10 кораблей и ракетных катеров ЧФ и около 10 летательных аппаратов морской авиации флота.

В Сакском авиационном штурмовом полку (командир – подполковник А.Киселёв) в марте с.г. проведена летная смена. Личный состав полка был поднят по тревоге. Согласно полученным разведданным в одном из районов Чёрного моря было обнаружено несколько иностранных кораблей. Постоянное соединение ОВМС НАТО возглавлял американский крейсер УРО «Виксбург». В отличие от предыдущих полетов, в ходе которых задание выполняли экипажи из опытных летчиков, в этот раз в небо стартовали молодые экипажи. Им предстояло отыскать ОБК ОВМС НАТО, провести облет кораблей и выполнить их фотографирование. Задача была возложена на экипажи штурмовиков Су-24МР (командир – старший лейтенант Н.Сушков, штурман – старший лейтенант В.Попов) и Су-24 (командир – майор Д.Лебедев, штурман – старший лейтенант В.Горбуленко). Миновав береговую черту, экипажи штурмовиков приступили к поиску кораблей. С помощью бортовых радиолокационных станций они обнаружили их скрытно и на большом удалении. Тактически грамотно построив маневр, авиаторы успешно выполнили поставленные задачи и взяли курс на аэродром базирования. По окончании летной смены командир полка подполковник А.Киселёв поблагодарил экипажи штурмовиков за успешное выполнение задачи.

В Краснознаменной бригаде кораблей Охраны водного района прошел торжественный ритуал подъема Военно-морского флага на втором новейшем противодиверсионном катере «Грачонок» проекта 21980 (командир – старший мичман А.Косинский). Корабль построен на Зеленодольском судостроительном заводе. Противодиверсионные катера данного проекта предназначены для борьбы с диверсионно-террористическими группами в акваториях пунктов базирования флота. При водоизмещении 138 т катера типа «Грачонок» оснащены современной гидроакустической станцией обнаружения подводных диверсионных сил и средств, а также навигационной радиолокационной станци-

ей. На вооружении состоят переносные зенитные ракетные комплексы «Игла», крупнокалиберный пулемет и противодиверсионные гранатометы. Поздравить экипаж катера со знаменательным событием прибыли командир соединения ОВР капитан 1 ранга О.Пешкуров, командир отряда специального назначения капитан 2 ранга А.Локтоинов, ветераны ОВР. Командир соединения нацелил экипаж старшего мичмана Д.Косинского на скорейшую сдачу первой курсовой задачи. В настоящее время в состав ЧФ входят пять противодиверсионных катеров проекта 21980.

Плавсостав Черноморского флота пополнился новым специальным морским судном. Флаг вспомогательного флота был торжественно поднят на многофункциональном судне комплексного портового обслуживания «ВТН-73», третьим из серии по проекту 03180, построенном на заводе «Пелла» в Санкт-Петербурге. Оно оснащено современным оборудованием, в том числе двумя поворотными винто-рулевыми колонками, носовым подруливающим устройством. Моющиеся раздельные грузовые танки позволяют осуществлять одновременную транспортировку жидкостей различных видов, производить их замену в короткое время. Система приема и выдачи грузового топлива способна в считаные часы произвести бункеровку горючим даже крейсера. По характеристике судостроителей электронные средства контроля и управления ВТН позволяют выполнять ходовые задачи силами всего трех человек. Новый малый танкер, капитаном которого назначен А.Кашалаба, включен в состав отряда судов обеспечения. Начальник службы вспомогательного флота ЧФ капитан 1 ранга О.Истомин отметил отличную работу членов экипажа по приему «ВТН-73» от промышленности и выразил уверенность в том, что они повысят качество выполнения задач обеспечения флота. Командир отряда судов обеспечения С.Грицай пожелал новому экипажу оперативно войти в состав сил постоянной готовности и приступить к выполнению задач по предназначению.

На базе подразделений Черноморского флота в Севастополе проведен методический семинар с представителями органов по работе с верующими военнослужащими военных округов, видов и родов войск Вооруженных Сил Российской Федерации. В ходе сборов в епархиальном управлении состоялась рабочая встреча митрополита Симферопольского и Крымского Лазаря с начальником Управления по работе с верующими военнослужащими ВС РФ А.Суровцевым и исполняющим обязанности председателя Синодального отдела по взаимодействию с Вооруженными Силами и правоохранительными органами протоиереем С.Приваловым. За время пребывания в Севастополе участники сборов посетили музей ЧФ, Владимирский собор – усыпальницу российских адмиралов, Херсонес — место крещения князя Владимира, инкерманский Свято-Климентовский монастырь, а также побывали на флагмане ЧФ гвардейском ракетном крейсере «Москва».

В бассейне ФАУ МО РФ ЦСКА прошел чемпионат Черноморского флота по военно-прикладным видам спорта: плаванию в военной форме с автоматом и нырянию под водой на дальность. В соревнованиях приняли участие 14 команд. Были представлены все основные части и соединения флота, а также две команды Черноморского высшего военно-морского училища имени П.С.Нахимова. Первое место в командном зачете занял коллектив «Горизонт» отдельной бригады морской пехоты (помощник комбрига по физподготовке – подполковник В.Шевчук), второе и третье места – представители ЧВВМУ имени П.С.Нахимова (начальник кафедры физподготовки ЧВВМУ – подполковник В.Красота). Команда «Знамя-1» завоевала «серебро», а «Знамя-2», соответственно, «бронзу». Представитель училища первокурсник Г.Сигорских стал победителем в лич-

ном зачете, установив рекорд Черноморского флота. Он преодолел под водой 100 м, четырежды пронырнув бассейн. Курсант показал лучший результат и в плавании в военной форме с макетом автомата. В состязаниях принял участие командующий ЧФ адмирал А.Витко. Он показал отличный результат, дважды проплыв бассейн под водой (50 м) и выполнив таким образом норматив 1-го спортивного разряда.

**КАСПИЙСКАЯ ФЛОТИЛИЯ**

Под руководством командующего Каспийской флотилией капитана 1 ранга И.Ахмерова в марте с.г. проведена проверка боевой готовности соединения кораблей Охраны водного района, базирующегося в г.Астрахани (командир – капитан 1 ранга К.Тараненко). В рамках проверки проведено учение с полным развертыванием сил и средств ППДО. На кораблях соединения был выполнен комплекс мероприятий, в том числе экстренное приготовление к бою и походу и организация несения вахты по ППДО. В ходе учения отработаны отход кораблей от причальной стенки, патрулирование дежурным кораблем акватории, профилактическое гранатометание. МАК «Волгодонск» (командир – капитан 3 ранга В.Зайцев) и тральщик «РТ- 234» (командир – старший мичман Г.Фомин) своевременно вышли для проведения осмотра акватории, затем произвели гранатометание на различных галсах и контрольно-разведывательный поиск мин. Проведено наращивание сил боевого дежурства, и в первую очередь дежурных кораблей по ПВО. С получением сигнала на вывод сил из-под удара корабли начали движение в назначенные районы рассредоточения и боевых действий. Базовый тральщик «Герман Угрюмов» (командир – капитан 3 ранга Н.Ярчук) и рейдовые тральщики «РТ-234» и «РТ-59» (командиры – старшие мичманы Г.Фомин и С.Фетисов), а также малые артиллерийские корабли «Махачкала» (командир – капитан 3 ранга А.Дадаев) и «Астрахань» (командир – капитан-лейтенант А.Бабась) и артиллерийские катера в составе пяти единиц провели учение по ПВО для отражения атак средств воздушного нападения противника на незащищенном рейде. Одновременно было произведено усиление охраны и обороны береговых объектов. Командующий флотилией оценил грамотность и правильность принятия решений начальником штаба соединения капитаном 2 ранга С.Бабсковым, действия артиллерийских катеров лейтенанта С.Сердюкова, старших мичманов С.Заворотынского и В.Чижевского, мичманов Д.Бахмутова и Р.Искандерова.

Корабли соединения Охраны водного района под командованием капитана 1 ранга К.Тараненко, продолжая плановую отработку мероприятий боевой подготовки, приступили к сдаче курсовых задач в северной и центральной частях Каспийского моря. Малые артиллерийские корабли «Астрахань», «Волгодонск» и «Махачкала» под флагом командира дивизиона капитана 2 ранга А.Дмитриева (старший на борту – капитан 1 ранга К. Тараненко) вышли в морские полигоны в центральной части Каспийского моря, где и отработали комплекс задач. Проведены учения по борьбе за живучесть корабля в море, аварийные партии провели тренировки по практическому применению аварийно-спасательных средств для борьбы с пожаром и затоплением. В течение недели корабли отрабатывали совместные учения по защите от оружия массового поражения на ходу и на якоре. Проведен бой с надводными кораблями условного противника, проиграны эпизоды по оказанию помощи кораблю, получившему боевые повреждения. В ходе отражения налетов средств воздушного нападения условного противника имитируемые воздушные цели были уничтожены зенитным вооружением кораблей. МАК «Волгодонск» выполнил также две минные постановки.

Корабельная тральная группа в составе базового тральщика «Герман Угрюмов» и рейдовых тральщиков «РТ-234» и «РТ-59» под флагом начальника штаба дивизиона капитана 3 ранга Д.Гаврилюка выполнила боевые упражнения по по-

становке минных заграждений одиночным кораблем и в составе тактической группы, провела контрольно-разведывательный поиск мин с применением различных видов тралов и проводку за тралами отряда кораблей. Рейдовый тральщик старшего мичмана Г.Фомина выполнил боевое упражнение по расстрелу плавающей мины.

Тактическая группа артиллерийских катеров в составе пяти единиц под командованием начальника штаба дивизиона артиллерийских кораблей и катеров капитана 3 ранга А.Полякова (старший на борту – капитан 2 ранга С.Бабсков) осуществила скрытное развертывание сил в северной части Каспийского моря и выполнила артиллерийские стрельбы по береговым целям – базам условных террористов. Всего в ходе учений на морских полигонах выполнено более 25 артиллерийских стрельб по морским и береговым целям, свыше 30 специальных задач, 6 тральных упражнений и 20 гранатометаний.

Командир соединения капитан 1 ранга К.Тараненко выразил благодарность капитанам 3 ранга А.Полякову и Д.Гаврилюку, капитану 3 ранга В.Зайцеву, капитану 3 ранга Н. Ярчуку. Были отмечены командиры артиллерийских катеров старший мичман В.Чижевский и мичман Р.Искандеров, а также командир рейдового тральщика старший мичман Г.Фомин.

На полигоне Аданак в марте с.г. начался первый в текущем учебном году весенний лагерный сбор самоходных артиллерийских батарей капитанов А.Набиева (г.Каспийск), Д.Иванова (г.Астрахань) и противотанковых взводов капитанов Р.Курбанова и П.Цвяткова из состава батальонов морской пехоты береговых войск КФл. Поднятые по тревоге артиллеристы совершили скрытный марш в район ожидания, а затем выдвинулись на полигон Аданак. В поле были выведены более 40 единиц боевой техники, в том числе 120-мм самоходные артиллерийские орудия «Нона», БТР-70М, комплексы противотанковых управляемых ракет «Фагот», машины специальной и автомобильной техники. В полевых условиях лагерного сбора осуществлено завершение последовательного слаживания подразделений, совершенствование подготовки офицеров при проведении полевых занятий на штатном вооружении и технике. Экипажи самоходных артиллерийских батарей и боевые расчеты орудий отработали действия на марше, выполнили нормативы по развертыванию и занятию огневых позиций, их инженерному оборудованию и маскировке, подготовке к открытию огня, разведке целей и решению задач по управлению огнем. За время лагерного сбора артиллеристы выполнили свыше 50 огневых задач, отработав стрельбы прямой наводкой и управление огнем, произвели пуски ПТУР. Отработка задач велась в условиях, максимально приближенных к боевым, как днем, так и в ночное время. Проведены батарейные тактические учения с боевой стрельбой прямой наводкой из самоходных артиллерийских орудий. Основной задачей были определены оказание огневой поддержки высадке морского десанта и оборона плацдарма в условиях применения средств РЭБ. Залповый огонь артиллерийской батареи под командованием капитана А.Набиева подавил сопротивление вероятного противника, дав возможность десанту закрепиться на захваченном участке побережья. Среди лучших были отмечены огневые взводы старшего лейтенанта В.Юрия и лейтенанта С.Татарникова.

В ходе учений отрабатывались действия батареи на марше, ведение разведки на территории условного противника, организация взаимодействия батареи с подразделениями других силовых ведомств. Самоходно-артиллерийская батарея под командованием капитана Д.Иванова (г.Астрахань) обеспечивала оборону подразделений морской пехоты. Были выполнены стрельбы прямой наводкой по неподвижной цели отдельным орудием и в составе взвода. Здесь отличились командиры взводов старшие лейтенанты П.Кальнин и А.Хвостов. Всего выполнено 20 боевых стрельб, в ходе каждой стрельбы отработано по 7 огневых задач. Руководитель лагерного сбора начальник отдела морской пехоты флотилии

подполковник А.Подледнев отметил опытных командиров батареи капитанов А.Набиева и Д.Иванова, старших лейтенантов В.Юрия и А.Мамаева, командира противотанкового взвода капитана П.Цвяткова. Завершающим этапом лагерного сбора батареи станет участие в тренировке по управлению огнем артиллерии в составе артиллерийских подразделений Южного военного округа.

На Каспийской флотилии завершена разработка проекта «Положения о Международном военно-морском конкурсе по морской и полевой выучке среди экипажей надводных кораблей и личного состава подразделений морской пехоты «Каспийское море-2015». Конкурс проводится по инициативе российской стороны и в соответствии с решением, принятым министрами обороны дружественных армий стран СНГ. Основные этапы состязаний пройдут в акватории и на участке побережья Каспийского моря. В г.Каспийске на территории военного городка начато строительство объектов материально-технической базы. По плану предусмотрено проведение различных видов работ, в том числе возведение шести капитальных объектов. Предусмотрено обустройство маршрута со стартовой площадкой и площадкой ожидания, оборудование рубежей старта и финиша, строительство скоростного участка и автодрома с различными препятствиями, а также обустройство мишенного поля с обозначенными береговыми и морскими целями. Помимо работ на участке морского побережья запланировано оборудование специально выделенных районов Каспийского моря с установкой специальных буев, разграничивающих рубежи старта и финиша, открытия и прекращения огня, малоразмерной морской цели и макетов плавающих мин по числу участников.

В соответствии с разработанным Положением на флотилии завершен первый этап соревнований среди экипажей кораблей для участия в конкурсе «Каспийское море-2015». За звание лучшего корабля боролись экипажи ракетных кораблей «Татарстан» и «Дагестан», малых ракетных и артиллерийских кораблей «Град Свияжск», «Углич», «Великий Устюг», «Волгодонск», «Махачкала» и «Астрахань». На начальном этапе оценивались такие показатели, как слаженность действий экипажа при проведении учений по приготовлению корабля к бою и походу, ведение борьбы за живучесть, по противовоздушной и противодиверсионной обороне корабля при стоянке в пунктах базирования. Оценивались вопросы повседневной организации службы, быта и отдыха экипажа, выполнение временных нормативов по обслуживанию корабельного вооружения и механизмов, подготовки корабля к приему боевого запаса, топлива и выходу в море. Победителями первого этапа стали экипажи малых ракетных кораблей «Углич» (командир – капитан 3 ранга М.Степанов) и «Град Свияжск» (командир – капитан 3 ранга А.Гордеев). Они продолжат борьбу за право представлять Военно-Морской Флот в финале конкурса в августе текущего года. Оценивать участников будут по результатам отработки второй специальной курсовой задачи. Лучший из кораблей станет основным кораблем – участником международного конкурса, второй корабль будет находиться в резерве. К участию в соревнованиях также готовятся морские пехотинцы флотилии. С этой целью экипажи БТР-80 из состава батальонов морской пехоты под общим руководством командира взвода 1-й роты морской пехоты лейтенанта Р.Хамитова убыли в г.Санкт-Петербург, где проведут более двух месяцев.

5 марта с.г. в пункте базирования судов аварийно-спасательного отряда КФл состоялись торжественные мероприятия, посвященные включению в состав флотилии многофункционального модульного катера «СМК-2100» проекта 23370 (капитан В.Крищенко) и подъему на нем Военно-морского флага. Судно разработано конструкторским бюро предприятия ОАО «КАМПО», расположенного в г.Орехово-Зуево Московской области. На этом предприятии созданы основные модульные элементы, а окончательная сборка катера произведена на

заводе ОАО «ССЗ имени Карла Маркса» в г.Астрахани. Многофункциональный катер представляет собой судно катамаранного типа и может использоваться как водолазный, поисково-спасательный, обстановочный, противопожарный катер, катер обеспечения систем физической защиты, а также нефтемусоросборщик. Многофункциональность достигается за счет применения съемных функциональных модулей, укомплектованных специализированными техническими средствами. Приказом Главнокомандующего ВМФ № 24 от 16.01.2015 г. катер включен в состав 67-го аварийно-спасательного отряда СПАСР КФл. В торжественном митинге по поднятию Военно-морского флага на катере «СМК-210» приняли участие заместитель командующего флотилией по работе с личным составом капитан 1 ранга А.Прохоров, командир аварийно-спасательного отряда капитан 2 ранга В.Беландинов, старший офицер службы СПАСР КФл капитан 3 ранга А.Ерыгин и личный состав подразделения. Капитан 1 ранга А.Прохоров отметил, что на заводе ОАО «ССЗ имени Карла Маркса» собрано еще три аналогичных катера, которые в настоящее время проходят государственные испытания и планируются к включению в состав флотилии в первом полугодии 2015 г.

## ПАМЯТНЫЕ ДАТЫ

### 60 ЛЕТ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ-МУЗЕЮ «С-189»




9 марта 2015 г. исполнилось 60 лет со дня подъема Военно-морского флага СССР на подводной лодке «С-189», единственной лодке проекта 613, сохранившейся на территории Российской Федерации. На борту музея и на плавучем причале Ленинградской ВМБ у набережной Лейтенанта Шмидта прошли торжества, посвященные празднованию 60-летия подъема Военно-морского флага на ПЛ «С-189». На торжествах присутствовали ветераны ВМФ, представители городской и районной администрации, известные подводники, адмиралы и офицеры ВМФ, конструкторы и судостроители.

Подводная лодка «С-189» была заложена на судостроительном заводе №189 имени Серго Орджоникидзе (ныне Балтийский завод) 31 марта 1954 г. и спущена на воду 4 сентября того же года. 9 марта 1955 г. на лодке поднят Военно-морской флаг СССР. В боевом составе ВМФ ПЛ находилась до 19 апреля 1990 г. «С-189» выполняла боевые задачи в Атлантическом океане и Балтийском море, была награждена Почетным Красным знаменем Ленинградского обкома ВЛКСМ. В 1970 г. за отличные показатели в боевой и политической подготовке занесена в Книгу Почета Ленинградской ВМБ. В октябре 1978 г. впервые в истории Ленинградской ВМБ принимала участие в торпедных стрельбах на приз Главнокомандующего ВМФ СССР и заняла второе место среди дизельных торпедных подводных лодок. «С-189» участвовала в военно-морских парадах в Ленинграде и Москве.

В 1990 г. лодка была исключена из состава флота. В 1998 г. «С-189» затонула в Купеческой гавани. По инициативе ветерана-подводника А.Артюшина в 2005 г. лодка была поднята и восстановлена. В качестве музея «С-189» работает с марта 2010 г.

## 35 ЛЕТ СУДНУ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ «ПЁТР ГРАДОВ» ЧФ

Судно проекта 872Э было построено в г.Гданьске на ССЗ «Сточни Полночни» как малое гидрографическое судно «ГС-398». Спущено на воду в феврале 1980 г., вступило в строй в июне 1980 г. В 1981 г. судно было модернизировано в опытовое и переименовано в «ОС-265». Находилось в составе 184-й станции морских исследований с базированием в Балаклаве и предназначалось для транспортировки боевых дельфинов. В январе 1996 г. опытовое судно было переклассифицировано в военный транспорт и переименовано в «ВТР-75». В 2004–2005 гг. Туапсинский СРЗ провел модернизацию судна по проекту 872Э (судно экологического контроля). В настоящий момент оно входит в состав бригады судов обеспечения ЧФ с базированием в Севастополе и активно используется по назначению. «Пётр Градов» регулярно проводит мониторинг акватории в районах стоянки кораблей, расположения прибрежных объектов береговой инфраструктуры флота и воинских формирований Южного военного округа на Чёрном море.

За свою 35-летнюю историю судном пройдено более 50 тыс. миль в водах Атлантического океана, Балтийского, Северного, Средиземного, Чёрного, Эгейского, Мраморного и Азовского морей. На базе судна проводились работы по боевой дрессировке дельфинов. Привлекалось судно и к испытаниям воздействия взрывов на корпуса судов. Его экипаж обеспечивал экспедицию аквалангистов под руководством известного путешественника Юрия Сенкевича по поиску затонувшего крейсера «Очаков» у острова Змеиный. Судно обслуживало стационарные гидроакустические системы обнаружения подводных лодок и участвовало в испытаниях новых гидроакустических комплексов. В сложнейших гидрометеоусловиях оно выходило в море с учеными на борту, изучавшими характеристики морских волн. С 2004 г. судно носит имя известного поэта, одного из авторов песни «Легендарный Севастополь» Петра Градова.

Отличительной особенностью этого судна является установленное на нем специальное контрольное оборудование, в состав которого входят телеуправляемый необитаемый подводный аппарат для обследования подводных объектов, комплекс ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов (судно приспособлено для установки боновых заграждений, блокирующих разлившиеся нефтепродукты, и оборудовано скимерами для их сбора в специальные резервуары), комплекс нефтеводяной фильтрующей установки, комплексы экологического контроля водной среды. Специальная аппаратура судна позволяет проводить экологический контроль водной среды с картографическим обозначением зон загрязнения, осуществлять экологическое сопровождение мероприятий боевой подготовки непосредственно в морских полигонах, проводить сбор данных для экологической экспертизы. Кроме того, на судне смонтирован тренажерно-имитационный пост, предназначенный для тренировки персонала, а также для сбора и обработки текущей экологической информации.

В разное время на капитанском мостике судна стояли А.Бондаренко, В.Кузнецов, А.Наумов. С октября 2012 г. капитаном «Петра Градова» является И.Сандуляк.

2014 г. выдался напряженным для СЭК «Пётр Градов». Помимо мониторинга экологической обстановки в бухтах Севастополя, а также в акватории Чёрного моря судно было задействовано в охране нефтедобывающих вышек государственной компании «Черноморнефтегаз». Кроме того, оно обеспечивало работу научных организаций страны, проводивших испытания новых образцов вооружения и связи в районах боевой подготовки ЧФ. Также «Пётр Градов» проводил контроль экологической безопасности во время судоподъемной операции в Донузлавской бухте. Капитан судна И.Сандуляк благодарен экипажу за проделанную работу. По мнению капитана, особой похвалы заслуживают второй помощник В.Алексеев, старший механик В.Ященко, электромеханик М.Лукин,

инженер-химик Н.Игошева, инженер-эколог Е.Зябликова, 1-й радиооператор В.Денисов, моторист 1-го класса А.Панин, электрик 1-го класса Ю.Вараксин, повар А.Захарченко, боцман В.Бражко, матросы 1-го класса С.Зайков и В.Фролов.

В настоящее время экипаж восстанавливает техническую готовность судна и после сдачи курсовой задачи приступит к мониторингу экологической обстановки в акватории Чёрного моря от Сочи до Донузлава (См. фоторепортаж С.Петровича на 4-й стр. 1-й цветной вклейки).

## 30 ЛЕТ МУЗЕЮ ИСТОРИИ КРАСНОЗНАМЕННОГО ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА

Этот музей находится в Доме пионеров и школьников «Севастополец» на Большой Черемушкинской улице, дом 38. Его создавали моряки-черноморцы, защищавшие Севастополь в 1941–1942 гг. и освобождавшие его в 1944 г. Инициатором был председатель Совета ветеранов КЧФ генерал-лейтенант П.А.Моргунов, командовавший береговой обороной Севастополя в годы Великой Отечественной войны. Именно его имя носит этот музей.

В 1979 г. П.А.Моргунов обратился с ходатайством о создании музея в Главный штаб Военно-Морского Флота. Главнокомандующий ВМФ Адмирал Флота Советского Союза С.Г.Горшков инициативу поддержал, и как только исполком Севастопольского района (теперь это ЮЗАО г.Москвы) принял решение о выделении помещения для музея, в адрес Дома пионеров из Севастополя стали прибывать контейнеры с якорями, компасами, метеоприборами, учебными минами, торпедами и другим морским оборудованием. В течение пяти лет проводилась работа по созданию экспозиции. Работали практически все ветераны-черноморцы – от юнги В.В.Пучкова до генерал-лейтенанта П.А.Моргунова, которые о войне знали не понаслышке, сражаясь на кораблях и подводных лодках, в морской пехоте и авиации, в береговой артиллерии. Они приносили фотографии боевых товарищей и рассказы об их героических подвигах, чтобы наши дети и внуки знали, какой ценой досталась Победа сорок пятого, чтобы помнили поименно всех, кто отдал за нее жизнь.

Новому музею были выделены экспонаты дореволюционного флота: пушка, ядра, звенья якорь-цепи и другие музейные предметы времен Крымской войны 1853–1856 гг. С помощью севастопольцев была создана экспозиция первого зала – исторического. Научные сотрудники музеев Севастополя консультировали моряков при создании всех экспозиционных планов. Старшие школьники объединились в группу «Поиск», ездили в экспедиции по местам боев и привозили фотографии, газеты и листовки времен войны. Так, общими усилиями ветеранов войны, командования ВМФ, управления народного образования



***Адмирал Флота Советского Союза С.Г.Горшков на открытии музея***

и школьников Севастопольского района г.Москвы создавался этот музей. Его двери открылись 8 мая 1985 г., к 41-й годовщине освобождения Севастополя от немецко-фашистских захватчиков, и не закрываются вот уже 30 лет. Ежегодно его посещают около двух тысяч детей. Это школьники не только Юго-Западного округа, но и других округов Москвы, юные моряки морских клубов и кадетских корпусов. С момента открытия музея и по сегодняшний день моряки-черноморцы в «Севастопольце» не просто гости, а активные участники всех проводимых мероприятий. В музее проводятся конференции, круглые столы, уроки истории, Дни воинской славы. Стало доброй традицией ежегодно в ноябре проводить интересный вечер «От поколения поколению». В актовом зале «Севастопольца» собираются воспитанники этого дома, их родители, педагоги и, конечно, моряки-черноморцы. Темы вечеров – это всегда разговор о подвигах нашего народа, чтобы привлечь внимание детей к героическим страницам истории страны, воспитать в них чувство патриотизма и гордости за подвиги дедов. Основной задачей музея является воспитание подрастающего поколения на примерах лучших традиций Российского флота, воспитание патриотизма и гражданственности. Слово «Севастополь» священно для каждого россиянина, и примечательно, что в Юго-Западном округе Москвы есть кусочек Крымской земли – Дом пионеров и школьников «Севастополец» с его уникальным, единственным в Москве Музеем истории Краснознаменного Черноморского флота. Тридцать лет сюда приходят посетители, чтобы увидеть уникальную экспозицию, созданную военными моряками-черноморцами, ветеранами Великой Отечественной войны. Музей заслуженно гордится своим коллективом. Практически с первых дней создания музея здесь работают В.В.Курникова и О.А.Русакова, заметный вклад в развитие музея как центра военно-патриотического воспитания внесла Г.В.Аметова, а также другие сотрудники и активисты московской ветеранской организации моряков-черноморцев.

Музей занимает целый этаж типового школьного здания площадью 520 кв.м. В первом зале представлена выставка фотографий военного корреспондента А.М.Межуева, работавшего на Черноморском флоте в военные годы. Эти фотографии – особая гордость музея, на них нельзя смотреть без волнения. А в витринах следующего зала представлены выставки, приуроченные к юбилейным флотским датам. Они постоянно обновляются, но основная экспозиция вот уже тридцать лет остается неизменной, так как отражает историю нашей страны.

### 25 ЛЕТ 91-му СУДОРЕМОНТНОМУ ЗАВОДУ ЧФ

В 1987 г. по инициативе начальника технического управления ЧФ контр-адмирала Ю.Халиуллина и начальника 1099-й судоремонтной мастерской капитана 1 ранга Б.Бабкина было разработано технико-экономическое обоснование создания флотского судоремонтного завода. С помощью специалистов Военно-морской академии ТЭО было подкреплено расчетами, и началась работа по созданию на базе двух судоремонтных мастерских в бухтах Стрелецкой и Карантинной судоремонтного завода, способного выполнять текущие и средние ремонты судов и кораблей до 3 ранга включительно. Приказом начальника ТУ ЧФ капитану 1 ранга Б.Бабкину было поручено сформировать 91-й СРЗ на базе 1099-й судоремонтной мастерской в бухте Стрелецкой. 20 марта 1990 г. 91-й СРЗ был сформирован. Этот день и является днем рождения завода. С первых дней его создания номенклатура выполняемых на заводе работ была расширена: освоен ремонт систем гидравлики, двигателей М-503, М-507, М-50, автоматики ДАУСДГ, кондицио-

неров, дизель-компрессоров типа ДК-2-3 кораблей 3 и 4 ранга. На кораблях 1 и 2 ранга выполнялись отдельные работы по техническому обслуживанию и ремонту подшипников валолиний, рефмашин, генераторов МСК, КИП АПС, систем термоконтроля турбин. С 1990 по 1998 г. в состав завода вошли плавучие мастерские «ПМР-95», «ПМР-84», «ПМР-183»; плавучие доки «ПД-19», «ПД-80», «ПД-30», «ПД-88»; плавучий кран «ПК-103030»; покрасочное судно «ППКС-15»; рейдовый буксир «РБ-225», разъездной катер «РК-708»; судоремонтная мастерская «СРМ-155» береговой базы подводников в бухте Южной; управление 74-й группы судов обеспечения. Совершенствовали и расширяли спектр своей деятельности специалисты центральной заводской лаборатории. В 1993 г. на 91-м СРЗ была сформирована 1800-я группа технического обслуживания, личный состав которой внес весомый вклад в поддержание технической готовности кораблей и судов флота. Ее специалисты неоднократно привлекались к выполнению задач боевой службы на кораблях флота в качестве ремонтной группы, оказывая помощь личному составу в ремонте и эксплуатации материальной части. В 1996 г. заводчане освоили средний ремонт малого противолодочного корабля проекта 1124. Спустя три года была образована лаборатория технической диагностики. Ее специалисты продиагностировали тысячи корабельных механизмов, обследовали с помощью методов неразрушающего контроля сотни корпусов кораблей и судов, тысячи дизелей, сотни электрокомпрессоров. Были предотвращены сотни возможных поломок и аварий механизмов. Экономический эффект за счет уменьшения затрат на ремонт вследствие предотвращения аварий и поломок составил десятки миллионов рублей. В 1999 г. предприятие освоило ремонт ракетных катеров проекта 1241. Специалисты предприятия выполняли средние, текущие, навигационные, межпоходовые и доковые ремонты кораблей и судов флота. Ежегодно отрабатывается свыше 200 отдельных заказов на ремонт материальной части, внедрена и успешно действует система технического обслуживания корабельных механизмов.

В настоящее время в состав группы судов обеспечения 91-го СРЗ входят более десяти единиц: несамоходные рейдовые плавучие мастерские, рейдовый буксир, плавучая покрасочная станция, разъездные катера, несамоходный плавучий кран, плавучие доки. Заметный след в жизни предприятия оставили начальники, ранее руководившие им, – капитаны 1 ранга Б.Бабкин, В.Митёкин и С.Новогрибельский. С сентября 2011 г. заводом руководит капитан 2 ранга С.Лукашевич. Главными инженерами в разные годы были капитаны 2 ранга В.Волнухин, А.Шубин, В.Зверев, И.Баканов, Б.Пичугов, капитан 3 ранга В.Пузанов. Немалый вклад в обеспечение повседневной деятельности завода внесли помощники начальника завода по МТО капитан 3 ранга П.Рябов, капитаны 2 ранга В.Осетров, Е.Сорокин, подполковник С.Лазарев. Главными структурными подразделениями являются цеха завода. Слесарно-электромеханический цех возглавляет А.Исаев, корпусно-доковый цех – В.Демиденко, комплексный цех – В.Барановский. Докование кораблей и судов ЧФ проходит на плавдоках различного водоизмещения, которые замыкаются на завод. Коллектив «ПД-30» – самый крупный док ЧФ, где докуются ГРКР «Москва», сторожевые, большие десантные корабли, возглавляет капитан 2 ранга запаса В.Трутнев, коллективом «ПД-88» руководит В.Губко, «ПД-16» – В.Корж, «ПД-80» – В.Брыкин. Гордостью завода являются его рабочие. Особой похвалы заслуживают слесари-ремонтники 5-го разряда В.Мирошниченко, С.Чуб, П.Бибко, А.Кузьмин, Ю.Лопатнев, Н.Васьков, электромонтер по ремонту электрооборудования В.Можаров, слесарь по сборке металлоконструкций Б.Ганиш.

## ЮБИЛЕИ



**8 мая 2015 г. исполняется 75 лет генерал-полковнику авиации Дейнеке Владимиру Григорьевичу**

В.Г.Дейнека родился 8 мая 1940 г. в г.Феодосии Крымской области. В 1960–1963 гг. – курсант Оренбургского высшего военного авиационного училища. С 1963 по 1970 г. проходил службу в морском ракетоносном авиационном полку Центра боевого применения и переучивания летного состава морской авиации. Летчик, командир корабля, инструктор, командир отряда. В 1970–1973 гг. – слушатель Военно-морской академии. В 1973–1974 гг. – командир морской ракетоносной эскадрильи, с 1974 г. – командир противолодочного смешанного авиаполка. Руководил переучиванием летного состава ВМФ на новые противолодочные самолеты и вертолеты, отрабатывая новые тактические приемы и способы их боевого применения. С 1976 г. – командир авиаполка, командир авиадивизии Северного флота. С 1982 г. генерал-майор авиации. В 1984–1994 гг. – начальник штаба – первый заместитель командующего ВВС флота, командующий ВВС – заместитель командующего СФ. С 1988 г. генерал-лейтенант авиации. Успешно готовил летный состав к действиям в океанских зонах, лично водил группы самолетов в Северо-Восточную Атлантику, Филиппинское море, на Северный полюс. Один из организаторов становления и развития палубной авиации. В 1990 г. экстерном закончил Военную академию Генерального штаба Вооруженных Сил СССР. С 1994 г. – командующий авиацией ВМФ, генерал-полковник авиации. Руководил морской авиацией в сложный период реформирования Вооруженных Сил страны, обеспечил сохранение боевого ядра авиации ВМФ. Кандидат военных наук, «Заслуженный военный летчик Российской Федерации». С 2000 г. в отставке, советник Главнокомандующего ВМФ по авиации.

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



**10 мая 2015 г. исполняется 75 лет вице-адмиралу Кайсину Юрию Анатольевичу**

Ю.А.Кайсин родился 10 мая 1940 г. в г.Луге Ленинградской области. В 1951–1957 гг. – воспитанник Рижского и Тбилисского нахимовских военно-морских училищ. С 1957 по 1962 г. – курсант 2-го (Рижского) высшего военно-морского училища подводного плавания, Тихоокеанского ВВМУ имени С.О.Макарова. По окончании училища служил на Тихоокеанском флоте.

В 1962–1968 гг. – командир рулевой группы ПЛ проекта 641, командир ЭНГ ПЛА, командир штурманской БЧ, затем помощник командира 360-го экипажа, с октября 1968 г. 2-го экипажа ПЛА «К-23». В 1969–1970 гг. – слушатель Высших специальных офицерских классов ВМФ. В 1970–1974 гг. – старший помощник командира «К-258», командир «К-436» ТОФ. В 1975–1977 гг. – слушатель Военно-морской академии. В 1977–1981 гг. – заместитель командира дивизии ПЛА ТОФ. В 1981–1983 гг. – слушатель Военной академии Генерального штаба Вооруженных Сил СССР.

В 1983–1987 гг. – начальник штаба – заместитель командира Керченско-Феодосийской ВМБ Черноморского флота. С ноября 1985 г. контр-адмирал. В 1987–1988 гг. – начальник оперативного управления – заместитель начальника штаба ЧФ. Более десяти раз выполнял задачи боевой службы на атомных подводных лодках. Участник испытаний новых видов подводного оружия.

В 1988–1991 гг. – заместитель начальника Оперативного управления Главного штаба ВМФ. В 1991–1993 гг. – начальник Оперативного управления – заместитель начальника Главного штаба ВМФ. С ноября 1992 г. вице-адмирал. В 1993–1995 гг. – первый заместитель начальника Главного штаба ВМФ. С августа 1995 г. в запасе.

Награжден орденами Красной Звезды, «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени, медалями.

После увольнения в запас работал председателем Совета директоров Нижегородского судостроительного завода «Волга».



**4 мая 2015 г. исполняется 75 лет**
**контр-адмиралу**
**Спирину Юрию Фёдоровичу**

Ю.Ф.Спирин родился 4 мая 1940 г. в г.Володарске Горьковской области. В 1957–1962 гг. – курсант ВВМУ подводного плавания имени Ленинского комсомола. В 1962–1963 гг. – инженер войсковой части 12-го Главного управления Министерства обороны СССР. В 1963–1966 гг. – командир группы ракетной боевой части атомной ракетной ПЛ «К-189» дивизии ПЛА ТОФ. В 1968–1969 гг. – командир артиллерийской боевой части плавбазы «Камчатский комсомолец» Камчатской военной флотилии. В июле – декабре 1969 г. – помощник командира атомной ракетной ПЛ «К-34» 10-й дивизии. В 1969–1970 гг. – старший помощник командира 2-го экипажа атомной ПЛ «К-175». В 1970–1971 гг. – слушатель Высших специальных офицерских классов ВМФ. В 1971–1974 гг. – старший помощник командира 2-го экипажа ракетного подводного крейсера «К-252» 2-й флотилии ПЛА ТОФ. В 1974–1979 гг. – командир ракетного подводного крейсера «К-258» 2-й флотилии ПЛА. В 1979–1981 гг. – начальник штаба 72-й отдельной бригады строящихся и ремонтирующихся подводных лодок ТОФ. В 1981–1983 гг. – заместитель командира 8-й дивизии 2-й флотилии ПЛА. В 1983 г. окончил заочное отделение командного факультета Военно-морской академии имени А.А.Гречко. В 1983–1989 гг. – командир 38-й дивизии ПЛ 17-й ОПЭСК ТОФ (Камрань, СРВ). С ноября 1985 г. контр-адмирал. Участник дальних походов для несения боевой службы, выполнения задач боевой подготовки и решения специальных задач. В 1989–1992 гг. – начальник отдела подготовки подводных лодок Управления боевой подготовки ВМФ. В 1992–1994 гг. – заместитель начальника Главного штаба ВМФ.

Награжден орденом «За службу в Вооруженных Силах СССР» III степени, другими государственными и ведомственными наградами. С сентября 1994 г. в запасе.

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

# ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ СОВЕТСКОГО СОЮЗА В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941–1945 гг.

Во Второй мировой войне (1939–1945) размах вооруженной борьбы на море значительно возрос. В ней принимали участие свыше 6 тыс. кораблей и судов, десятки тысяч самолетов воюющих государств. Ареной вооруженной борьбы флотов практически стал весь Мировой океан. За годы войны было проведено 36 крупных морских операций. В ходе ее линкоры уступили авианосцам роль главной ударной силы в вооруженной борьбе на море. Интенсивное развитие получила морская авиация палубного и наземного базирования. Видное место в военных действиях заняли подводные лодки, которые использовались главным образом для борьбы с судоходством противника и были достаточно эффективны в борьбе с крупными надводными кораблями. Повысились значимость и масштабы морских десантных операций. Широко применялось минно-торпедное оружие.

Великая Отечественная война стала бескомпромиссным столкновением нашей страны с противником, представляющим собой самые реакционные, агрессивные силы капиталистического мира. Это была справедливая, освободительная, всенародная война во имя защиты Отечества, что предопределило характер целей боевого применения Советских Вооруженных Сил, и в частности Военно-Морского Флота, направленных на полный разгром противника и освобождение захваченных им территорий.

К началу Великой Отечественной войны в состав ВМФ входили Северный, Балтийский, Черноморский и Тихоокеанский флоты, а также Амурская, Дунайская, Каспийская и Пинская флотилии. В составе ВМФ СССР находилось около тысячи боевых кораблей различных классов (в том числе 3 линкора, 8 крейсеров, 54 лидера и эсминца, 287 торпедных катеров, 212 подводных лодок), свыше 2,5 тыс. самолетов морской авиации и 260 батарей береговой обороны. В ходе военных действий были сформированы Азовская, Беломорская, Волжская, Днепровская, Ильменская, Ладожская, Онежская и Чудская флотилии.

В целом наш флот к 22 июня 1941 г. представлял собой внушительную силу. Огромную роль в его создании сыграл нарком ВМФ Н.Г.Кузнецов, умело руководивший боевыми действиями всех флотов в боях с немецко-фашистскими захватчиками и японскими милитаристами.

Благодаря отработанной в ВМФ системе боевых готовностей флоты встретили войну достаточно организованно, успешно отразили первые внезапные удары вражеской авиации по базам. Но остро ощущался недостаток в тральщиках и эскортных кораблях, отсутствовали десантные корабли и десантно-высадочные средства специальной постройки, не хватало артиллерийских надводных кораблей, способных осуществлять поддержку морских десантов. Если не считать одной бригады морской пехоты на Балтийском флоте, мы практически не имели войск, специально подготовленных для десантных действий; авиация флота находилась в стадии перевооружения на новую матчасть.

Положение усугублялось тем, что значительная часть сил (50% торпедных катеров, 45% авиации, 40% подводных лодок, 30% тральщиков) находилась на Дальнем Востоке и за редким исключением смогла участвовать только в военных действиях против Японии. Географические условия существенно затрудняли, а в ряде

случаев и исключали межтеатровый маневр силами.

За годы войны ВМФ получил от отечественной промышленности 88 боевых кораблей основных классов, более 550 торпедных катеров, бронекатеров и малых охотников, свыше 320 катеров-тральщиков. От гражданских организаций по мобилизации флоту было передано более 1500 судов и катеров. Весома была помощь наших союзников: США, Англии и Канады, которые передали СССР 105 противолодочных кораблей и 90 грузовых судов, правда, примерно 64% из них пришлись на 1945 г. Значительно возросла численность морской авиации: к концу 1944 г. ВВС действующих флотов насчитывали около 2400 самолетов. Большое развитие получила морская пехота, ставшая во время войны родом войск. Во время войны было сформировано 19 бригад, 13 полков и свыше 70 батальонов морской пехоты, численность морской пехоты и морских стрелковых формирований достигла 40 тыс. человек.

В преддверии войны на отечественном флоте была разработана и официально оформлена новая область военно-морского искусства – оперативное искусство ВМФ, значительное развитие получила тактика. Эти процессы нашли отражение в новых документах, регламентировавших оперативную и боевую деятельность флота: «Временное наставление по ведению морских операций» (НМО-40), «Временный боевой устав морских сил РККА» (БУМС-37), наставления по использованию различных родов войск, по службе штабов и др. Во всех этих документах подчеркивалось, что в современной войне победа может быть достигнута согласованными усилиями всех видов Вооруженных Сил, используемых по единому плану и находящихся под единым командованием. В соответствии с этим стратегическое использование ВМФ в целом, а также оперативная и боевая деятельность флотов и флотилий должны тщательно координироваться с действиями Красной Армии и осуществляться во взаимодействии с сухопутными войсками и авиацией. Красной нитью через все документы проходило требование настойчиво искать и решительно атаковать противника до полного его разгрома в любых условиях. К сожалению, времени на внедрение руководящих документов в практику оказалось очень мало.

Великая Отечественная война подвергла проверке все положения отечественной военной науки. Победа, одержанная над сильным противником, наглядно свидетельствует о том, что наши Вооруженные Силы с честью выдержали этот суровый экзамен. Тем не менее было бы неправильным утверждать, что все положения нашей военно-морской теории были всесторонне разработаны.

Характер вооруженной борьбы на советско-германском фронте предопределил активное применение сил флота при решении поставленных в ходе войны задач. С первого и до последнего дня войны наш флот непрерывно вел активные боевые действия в очень сложных условиях, решительно применяя все имеющиеся силы и нанося противнику чувствительный урон. Относительно небольшие размеры морских театров, частично замерзающих в зимнее время, специфическая конфигурация береговой черты, малые глубины, наличие у противника до середины 1943 г. превосходящих сил авиации, широкое использование им минного оружия, общая обстановка на сухопутном фронте – эти и многие другие факторы оказали большое влияние на боевое применение сил флота и их потери.

Огромное воздействие на возможность решения флотами задач, стоящих перед ними, оказывало оперативное оборудование морских театров. Сложность его совершенствования усугублялась тем, что уже в первые месяцы войны до минимума сократилась система базирования Балтийского флота. С потерей Сева-

стополя и всего Крыма значительно ухудшились возможности базирования Черноморского флота. Но наиболее сложной эта проблема оказалась на Северном театре. Его огромные территории включали в основном необжитые арктические районы с суровым климатом. К началу войны даже в районе главной базы флота не было закончено строительство плановых объектов.

Главные задачи, решавшиеся нашим флотом, – это обеспечение стратегических флангов советско-германского фронта и содействие сухопутным войскам в оборонительных и наступательных операциях. Флот зарекомендовал себя мощной ударной силой, способной существенно влиять на обстановку в приморской полосе действий сухопутных войск и значительно облегчить им выполнение стратегических и оперативных задач.

Совместные действия Военно-Морского Флота и Красной Армии велись на протяжении всей войны, во всех видах стратегического применения Вооруженных Сил, почти на всех морских театрах, а также на ряде рек и озер. Основными их видами были операции и действия по обороне военно-морских баз и отдельных районов побережья, содействие флангам сухопутных войск приморских фронтов и армий в проведении оборонительных и наступательных операций, высадка морских десантов.

Оборона советских военно-морских баз, крупнейших приморских и административно-политических центров страны была составной частью стратегической обороны в первом периоде Великой Отечественной войны. Это ярчайшая страница в летописи боевых действий армии и флота. 73 дня обороны Одессы, 164 – Ханко, 250 дней обороны Севастополя, 900 дней обороны Ленинграда! Для сравнения: английские военно-морские базы «Гонконг» и «Сингапур» оборонялись всего одну и две недели соответственно. И это при условии, что Сингапур действительно представлял собой морскую крепость, а англичане, уступая противнику в силах флота и авиации, превосходили его в численности сухопутных войск.

Действия советских войск в ходе обороны Севастополя не только на восемь месяцев сковали одну из мощнейших оперативно-стратегических группировок – 11-ю армию, возглавляемую генерал-фельдмаршалом Э.Манштейном, но и нанесли серьезный урон, что не позволило ей включиться в наступление на юг. Это замедлило наступление немецко-фашистских войск на южном фланге советско-германского фронта и явилось одной из причин, нарушивших планы весеннего наступления противника в 1942 г. Под Ленинградом надолго увязли и так и не смогли продолжить наступление группа армий «Север», финская армия и поддерживавшие их крупные силы авиации.

Оборона военно-морских баз, приморских городов, отдельных районов побережья осуществлялась усилиями соединений и объединений всех видов Вооруженных Сил. При этом проводились одна или несколько совместных оборонительных операций приморских армий флота. В ходе этих операций родилась и получила развитие новая форма организации сил – оборонительные районы, представлявшие собой временные оперативные объединения разнородных сил ВМФ и Красной Армии под единым командованием (как правило, это был командующий флотом или командир военно-морской базы). Эта новая организация обеспечивала централизованное управление всей группировкой сил в сложной, быстро менявшейся обстановке в условиях многократного превосходства противника.

Значительное место в боевой деятельности всех наших флотов в Великой Отечественной войне занимало содействие войскам фронта в оборонительных и наступательных операциях на приморских направлениях. Флот осуществлял артиллерийскую и

авиационную поддержку войск, прикрывая их фланги от ударов с моря, высаживая десанты во фланг и в тыл противника, обеспечивая морские перевозки в интересах поддерживавших войск и нарушая морские коммуникации противника.

Значение тех или иных задач, характер и последовательность боевых действий сил флота определялись характером действий противника, особенностями фронтовых или армейских операций. Например, в Крымской операции в апреле-мае 1944 г. Черноморский флот решал фактически одну задачу: нарушение коммуникаций противника. В операции войск Ленинградского фронта в январе-феврале 1944 г. главными задачами Балтийского флота были обеспечение морских перевозок в интересах перегруппировки сухопутных войск, их артиллерийская и авиационная поддержка. В рамках Петсамо-Киркенесской стратегической операции Северный флот проводил специальную операцию по содействию сухопутным войскам под кодовым названием «Норд», в которой решался весь комплекс перечисленных выше задач. В целом эту операцию можно рассматривать как прообраз послевоенной операции флота.

В ходе стратегического наступления задачи флотов и условия их взаимодействия с сухопутными войсками изменились. Отпала необходимость в снабжении и эвакуации прижатых к морю группировок, реже возникала потребность в артиллерийской и авиационной поддержке войск силами флота. Основным содержанием боевой деятельности ВМФ стали действия по нарушению коммуникаций, высадке десантов в оперативной глубине обороны противника, захвату изолированных пунктов и отдельных островов, перевозке войск и боевой техники. Особенность этих задач заключалась в большом значении самостоятельных действий флотов, в нанесении ударов по объектам, удаленным от сухопутного фронта на большие расстояния. В то же время до 1944 г. флоты и флотилии находились в оперативном подчинении фронтов, командующие которых, озабоченные в первую очередь своими проблемами, ставили им задачи только на текущие операции.

31 марта 1944 г. Ставка Верховного Главнокомандования (ВГК) издала директиву, в которой обобщался опыт руководства Военно-Морским Флотом, были сформулированы основные принципы управления силами ВМФ и их взаимодействия с другими видами Вооруженных Сил. Флоты и флотилии во всех отношениях были подчинены наркому ВМФ. По мере необходимости они или их отдельные соединения могли передаваться в оперативное подчинение командующих соответствующими фронтами, округами и армиями, которые ставили им утвержденные Ставкой задачи. В частности, это коснулось Балтийского флота, который до декабря 1944 г. находился в оперативном подчинении командующего Ленинградским фронтом. Все задачи, не связанные непосредственно с фронтами и решаемые только военно-морскими силами, ставились флотам и флотилиям исключительно наркомом ВМФ. Ставка ВГК обязала сформировать морские отделы в штабах фронтов, округов и армий, в оперативном подчинении которых находились флот или флотилия.

Согласно этой директиве нарком ВМФ стал именоваться Главнокомандующим Военно-Морским Флотом СССР. С февраля 1945 г. он был введен в состав Ставки ВГК. В Крымской стратегической операции 1944 г. Черноморский флот впервые был выведен из оперативного подчинения командования фронта и переподчинен непосредственно Ставке ВГК через Главнокомандующего ВМФ СССР. В рамках этой наступательной операции в соответствии с ее общим замыслом он проводил самостоятельную операцию по нарушению морских коммуникаций противника.

В достижении целей операций сухопутных войск на приморских направлениях значительную роль сыграла артиллерийская и авиационная

поддержка их силами флота. Важность первой из них объясняется прежде всего огромной разрушительной мощью, высокими баллистическими качествами морской артиллерии и подготовленностью личного состава. Эффективность авиационной поддержки во многом определялась способностью морских летчиков действовать в сложных условиях. Так, в операции Ленинградского фронта в январе 1944 г. в первые два дня ее проведения авиация Балтийского флота совершила 100 самолетовылетов для поддержки войск. На первый взгляд это немного, но в эти же дни ни авиация фронта, ни дальняя авиация, ни авиация противника из-за плохой погоды подняться в воздух не смогли.

За последний год войны после ряда операций был накоплен немалый опыт содействия сухопутным войскам в уничтожении прижатой к морю группировки войск противника.

Важное место в боевой деятельности флотов и флотилий совместно с войсками Красной Армии в ходе Великой Отечественной войны занимала высадка морских десантов. Всего было высажено более 120 морских десантов, три из них оперативные, остальные тактические. В них участвовали свыше 250 тыс. десантников, до 2 тыс. боевых кораблей и несколько тысяч высадочных плавсредств. Высадка морских десантов была одним из основных (притом наиболее активных) видов совместных действий сил флота и армии на приморских направлениях. Оперативные десанты высаживались в интересах фронтов, тактические – преимущественно в интересах армии.

Основными особенностями советских десантов были тесная связь с действиями сухопутных войск на приморских направлениях; высадка десантов на протяжении всей войны, в том числе в ходе стратегической обороны, при общей неблагоприятной обстановке (ни на каком другом театре войны этого не было); сжатые сроки подготовки; повышение требований к скрытности подготовки и развертывания сил при незначительной удаленности пунктов посадки от линии фронта; разнообразие целей десантов и способов прорыва противодесантной обороны противника.

Опыт десантных действий флотов и флотилий подтвердил большинство предвоенных теоретических взглядов и основных положений руководящих документов о характере и способах их ведения. Одновременно он высветил ряд недостатков в этом виде совместных действий, а также в таком важном вопросе, как взаимодействие флота и армии. Слабое знание возможностей других видов Вооруженных Сил, различная трактовка руководящих документов, а иногда и личные амбиции отдельных командиров и начальников существенно затрудняли подготовку и высадку десантов. Накопленный опыт был тщательно проанализирован командованием и специалистами армии и флота и обобщен в изданном в 1943 г. наставлении по совместным действиям сухопутных войск с ВМФ и военными речными флотилиями. Важно то, что наставление было утверждено начальником Генерального штаба Красной Армии и начальником Главного морского штаба, а следовательно, было обязательно к выполнению как для флотских, так и для армейских командиров.

Искусство высадки морских десантов вскоре достигло высокого уровня. Несмотря на сложные условия проведения, 80% тактических и все оперативные десанты были высажены успешно. Но были и серьезные неудачи. Трагична судьба многих участников десанта на южном побережье Мотовского залива в Заполярье (апрель-май 1942 г.), разгромлены Стрельнинский и Петергофский десанты под Ленинградом (октябрь 1941 г.), Евпаторийские и Судакские десанты в Крыму (январь 1942 г.), десант в Мериюла (Эстония, февраль 1944 г.).

Одной из важных причин неудачной высадки этих десантов было слабое взаимодействие с сухопутными войсками, которые не смогли прорвать оборону противника и решить

стоявшие перед ними задачи. К другим недостаткам десантных действий можно отнести: несоответствие выделенных сил и их вооружения целям и задачам десанта; поспешность подготовки и, как следствие, низкое ее качество; отсутствие поддержки высадившегося десанта огнем корабельной артиллерии и ударами авиации; ненадежное обеспечение. Тем не менее в ходе Великой Отечественной войны мы приобрели большой опыт высадки десантов на ограниченных морских театрах, реках и озерах.

Выполняя свои задачи в ходе совместных действий с Красной Армией, Советский Военно-Морской Флот с начала войны и до ее конца решал на морских театрах ряд самостоятельных оперативно-стратегических задач, важнейшей из них была борьба с морскими перевозками противника, имевшими для него большое экономическое и военное значение. Например, никелевая руда, добываемая в районе Киркенес – Петсамо и перевозившаяся через Баренцево и Норвежское моря, на 70% удовлетворяла потребности Германии в этом сырье. Коммуникации в Балтийском море обеспечивали поток шведской железной руды и лесоматериалов из Финляндии. Не менее важны для противника были перевозки морем войск, военной техники и материально-технических средств.

Особое значение для противника имели морские коммуникации в Заполярье. На Чёрном и Балтийском морях роль воинских перевозок для противника особенно возросла в 1944–1945 гг., когда крупные группировки его войск были прижаты к морю и блокированы. Поэтому нарушение морских коммуникаций на определенных этапах войны становилось главной задачей для наших флотов, а для Северного флота она была главной на протяжении всей войны.

Большое влияние на характер решения этой задачи оказывали военно-географические условия морских театров. Противник широко использовал прибрежные коммуникации, что значительно упрощало организацию их обороны, позволяло применять разнородные силы и средства. Все эти факторы в совокупности существенно затрудняли действия наших сил (особенно подводных лодок). Кроме того, большое влияние оказывала общая обстановка на советско-германском фронте, которая привела к длительной блокаде надводных и подводных сил Балтийского флота в восточной части Финского залива из-за минной опасности, к тяжелым потерям морской авиации в первом периоде войны – на Балтийском флоте они составили до 80%, на Черноморском – более 50%. Поэтому нарушение коммуникаций требовало преодоления сильного противодействия противника, вызывало колоссальное напряжение сил, носило характер упорной, длительной и тяжелой борьбы. Никакому другому флоту мира не приходилось решать эту задачу в столь сложной обстановке. Тем не менее подводные лодки, морская авиация, надводные корабли достигли значительных успехов, оказав немалое влияние на ход вооруженной борьбы на советско-германском фронте.

Борьбу на коммуникациях противника вели разнородные силы нашего флота, но наиболее высоких результатов добились авиация и подводные лодки. На их долю пришлось соответственно 50 и 29% всех транспортных потерь противника. Именно они обеспечили систематическое воздействие на всю глубину коммуникаций противника.

Борьба с перевозками противника велась силами наших флотов, как правило, в форме систематических боевых действий. В заключительном периоде Великой Отечественной войны, исходя из правильной оценки сложившейся обстановки, Черноморский и Северный флоты стали проводить операции по нарушению морских коммуникаций противника. По данным оперативных сводок немецкой 17-й армии, в результате действий сил Черноморского флота

в период освобождения Крыма только с 3 по 13 мая 1944 г. погибли или пропали без вести при эвакуации морем 37 тыс. немецких и около 5 тыс. румынских солдат и офицеров. Это был ощутимый вклад в создание благоприятных условий для проведения нашими войсками последующих операций на юго-западном направлении.

В ходе тяжелой и кровопролитной войны военные моряки добились впечатляющих результатов. Прежде всего они силой своего оружия, личным мужеством, отвагой, боевым мастерством поддержали сухопутные войска и в дни горького отступления в 1941–1942 гг., и в дни славных наступлений, особенно в 1944–1945 гг. Военные моряки нанесли врагу ощутимые удары, в результате которых фашисты потеряли 1435 транспортных судов общим водоизмещением около 3,5 млн т, а также более 1300 боевых кораблей и вспомогательных судов. Это были не только тяжелые, невосполнимые потери гитлеровского торгового и военного флотов. Уничтожение транспортов ослабляло гитлеровский вермахт, не позволяло ввести в боевые действия десятки тысяч солдат и офицеров, лишало горючего, боеприпасов, продовольствия. Военному и экономическому потенциалу фашистской Германии был нанесен значительный урон.

Оборона своих морских коммуникаций в ходе войны занимала видное место в оперативно-стратегическом применении Военно-Морского Флота. Пресечение или затруднение противником перевозок по многим сухопутным путям сообщений, их малая пропускная способность или полное отсутствие выдвинули морские, речные и озерные коммуникации в число важнейших, а иногда и единственных. Поэтому обороне своих коммуникаций уделялось большое внимание на Северном и Черноморском флотах, эта задача была главной для Беломорской, Волжской, Каспийской и Ладожской военных флотилий. В целом за войну военный флот и приданные ему вспомогательные силы – торгово-транспортные, рыбопромысловые и другие суда – перевезли более 100 млн т разнообразных грузов, прежде всего военных, по внутренним водным коммуникациям и 17 млн т по внешним, а также свыше 10 млн человек, как военных, так и гражданских.

Основной формой использования сил флота в обороне морских коммуникаций были систематические действия, что соответствовало характеру действий сил противника, масштабам и организации наших перевозок. Вместе с тем был накоплен и определенный опыт в подготовке и ведении операций по обороне морских коммуникаций, особенно на Северном флоте.

«Военно-Морской Флот выдержал испытание. Ни один из приморских городов не был оккупирован с моря. Либава, Таллин, Одесса, Севастополь, Ханко, Ленинград – вот знаменательные вехи борьбы с врагом. Флотам, оперативно подчиненным сухопутному командованию, вопреки ожиданиям приходилось налаживать тесное взаимодействие. До войны этот вопрос не был полностью разработан, разбираться в ходе войны было уже некогда и пришлось все эти вопросы согласовывать на ходу, не придавая первостепенного значения тому, кто кому будет подчинен, лишь бы бить врага. И «морская душа» в полосатой тельняшке оказала немалую помощь не только при обороне баз, но и в Ленинграде, Сталинграде, под Москвой и даже на Карельском фронте» (из книги Н.Г. Кузнецова «Крутые повороты»).

Советский Военно-Морской Флот успешно выполнил все задачи по ведению военных действий в Великой Отечественной войне, приобрел богатый опыт в подготовке и ведении совместных боевых действий с сухопутными войсками на приморских направлениях, а также самостоятельных действий на море.

Вечная память тем, кто сложил головы на фронтах Великой Отече-

ственной войны. Безвозвратные потери флота составили 154 771 человек, в том числе 10 729 офицеров. Военно-Морской Флот потерял 150 крупных кораблей и подводных лодок, около 700 других кораблей, катеров и вспомогательных судов, около 5 тыс. самолетов.

Мы всегда будем помнить высокий патриотизм советских моряков, их беспримерное мужество и отвагу, их веру в победу над врагом. В годы войны более 350 тыс. моряков были награждены орденами и медалями, 613 человек удостоены звания Героя Советского Союза, а Б.Ф.Сафонов, А.О.Шабалин, В.Н.Леонов, В.И.Раков, Н.Г.Степанян, А.Е.Мазуренко, Н.В.Челноков стали дважды Героями Советского Союза. 78 боевых кораблей стали гвардейскими, 238 кораблей награждены боевыми орденами.

7 мая 1965 г. в ознаменование 20-летия Великой Победы Северный, Черноморский и Тихоокеанский флоты были награждены орденами Красного Знамени, а Балтийский флот, заслуживший в 1928 г. орден Красного Знамени, стал дважды Краснознаменным.

В годы Великой Отечественной войны родилась целая плеяда флотоводцев и крупных морских военачальников. Это народный комиссар ВМФ, Главнокомандующий ВМФ Герой Советского Союза Адмирал Флота Советского Союза Н.Г.Кузнецов; командующие флотами адмиралы А.Г.Головко, В.Ф.Трибуц, Ф.С.Октябрьский, Л.А.Владимирский, И.С.Юмашев; командующий авиацией ВМФ маршал авиации С.Ф.Жаворонков; командующие авиацией флотов генералы Е.Н.Преображенский, М.И.Самохин, Н.А.Остряков, В.В.Ермаченков, а также адмиралы В.А.Алафузов, Н.Е.Басистый, С.Г.Горшков, И.С.Исаков, Ю.А.Пантелеев, В.И.Платонов, Ю.Ф.Ралль и многие другие. Умелое руководство флотами и флотилиями и героические усилия матросов, старшин и офицеров имели важное значение в выполнении ВМФ возложенных на него задач.

Советский Союз победил, несмотря на беспрецедентные потери в живой силе и технике. Десятки стран участвовали в войне, но из каждых пяти погибших трое были русскими. Даже сейчас трудно подсчитать все потери среди гражданского населения. Эксперты сходятся на цифре 16 миллионов: около 7 млн уничтожены в концлагерях, 9 млн умерли от голода. Материальный ущерб, нанесенный Советскому Союзу войной, оценивается в 500 млрд долларов США.

Путь к Берлину был долгим и кровавым. Победа над гитлеровской Германией и ее сателлитами в Европе была достигнута благодаря совместным согласованным усилиям всех стран антигитлеровской коалиции. Но основную тяжесть этой войны вынес на своих плечах советский народ, главный вклад в дело разгрома фашистской Германии внесли Вооруженные Силы Советского Союза.

Оценка действий Военно-Морского Флота в Великой Отечественной войне была дана в приказе Верховного Главнокомандующего Генералиссимуса Советского Союза И.В.Сталина по случаю Дня Военно-Морского Флота от 21 июля 1945 г.: «В годы Великой Отечественной войны флот до конца выполнил свой долг перед Родиной».

Победа советского народа в Великой Отечественной войне – это историческое, эпохальное событие в памяти человечества. Слава подвига нашего народа, спасшего мир от коричневой чумы XX века – германского фашизма, будет жить в веках.

Отмечая в 70-й раз День Великой Победы, помня о тех, кто погиб в боях за свободу и независимость нашей Родины, кто ушел из жизни после Победы, чествуя ветеранов, мы верим, что этот праздник вечен!

***Адмирал В.Кравченко,***
***начальник Главного штаба ВМФ***
***в 1998–2005 гг.***

# ХИМИЧЕСКАЯ СЛУЖБА ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

К началу Великой Отечественной войны корабли и береговые части флота в целом были подготовлены к ведению химической войны. Организация химической защиты на кораблях была возложена на боевую химическую часть БЧ-7. В пунктах базирования кораблей были сформированы отдельные специальные химические роты и взводы, оснащенные как средствами применения химического оружия, так и средствами защиты от него. Химические подразделения находились в составе частей береговой обороны и морской пехоты (химические и огнеметные взводы) и в составе баз морской авиации (химические взводы).

На всех уровнях – от флота до отдельного корабля и части – были созданы соответствующие органы управления. Подготовка флотских специалистов-химиков велась в Военно-морской академии, на специальных курсах командного состава СККС ВМС, флотских курсах усовершенствования комсостава, в учебных отрядах флота. Химическая подготовка в ВМФ и обеспечение флота химическим вооружением перед войной были разделены между двумя органами управления. Химическая подготовка была возложена на начальника инспекции химической подготовки (флагманского специалиста), входящего в Управление боевой подготовки Главного морского штаба ВМФ. Обеспечением флота химическими боеприпасами, средствами защиты, средствами регенерации воздуха, спецмашинами и приборами занималось Химическое управление (ХИМУ) ВМФ. На ХИМУ ВМФ непосредственно замыкались Научно-исследовательский химический институт (НИХИ) ВМФ с полигонами, а также контрольно-приемный аппарат (военная приемка) и центральные химические склады.

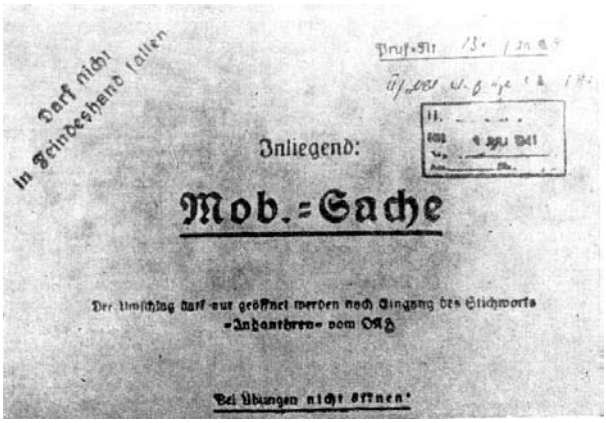
В первые месяцы войны одной из основных задач флота являлась защита его главных баз – Полярного, Таллина, Кронштадта, Одессы, Севастополя. Для усиления их обороны было принято решение о создании на флотах специальных подразделений по использованию зажигательного оружия и средств дымовой маскировки. Главной задачей этих подразделений было усиление обороны главных военно-морских баз со стороны суши.

Уже в сентябре 1941 г. на флотах в дополнение к имеющимся химическим и дегазационным ротам были сформированы отдельные роты фугасных огнеметов, на вооружении которых было 180 огнеметов. К середине 1942 г. в военно-морских базах были созданы отдельные отряды дегазации и дымомаскировки. Создание этих отрядов позволило объединить в единую систему все средства дымомаскировки и средства ликвидации последствий химического удара, размещенные в пунктах базирования. Из средств дымомаскировки на вооружении отрядов состояли дымовая аппаратура ДА-2 и ДА-3, снаряжаемая кислотной смесью С-IV, береговые системы дымопуска «Ястреб», морские дымовые шашки МДШ. Для прикрытия береговых объектов с моря аппаратура ДА-3 устанавливалась на специальных катерах-дымзавесчиках, с которых сбрасывались в море и морские дымовые шашки. Для дегазации кораблей и береговых объектов на вооружении отрядов были авторазливочные станции АРС-6, автодегазаторы хлорной известью АХИ-5, автодегазационные машины АДМ-750, дегазационные комплекты ДК-1, бучильные установки БУ-3, возимые дегазационные приборы ВДП, ручные

дегазационные приборы РДП, а также несамоходные дегазационные баржи. Число личного состава составляло 253 человека. Данный вид химчастей доказал свою высокую эффективность и практически в неизменном виде просуществовал до середины 1950-х годов.

Высокая опасность высадки противником морских десантов заставила во второй половине 1942 г. создать на базе дегазационных рот отдельные химические батальоны, которые представляли собой мобильные подразделения, способные на десантно-опасных направлениях быстро создавать участки химического заражения берега, препятствующие высадке десанта противника. Кроме того, на химические батальоны возлагались задачи по ликвидации последствий химического нападения противника. В состав батальонов входили одна рота химического отпора, две роты химической защиты, взвод огневого обеспечения. Химическое вооружение состояло из АРС, АХИ-5, АДМ-750, автодегазатора горячим воздухом АГВ, автохимической лаборатории, бучильной установки. Дальнейший ход развития боевых действий показал, что высадка противником десантов маловероятна, поэтому химические батальоны вскоре были расформированы.

В ходе всей войны наиболее широко использовались средства дымовой маскировки, которые доказали свою высокую эффективность. Дымовые завесы ставились как для маскировки береговых объектов, так и при проведении различных боевых операций на море: постановке минных заграждений, проводке конвоев, высадке диверсионно-разведывательных групп и морского десанта, прикрытии траления мин, снабжении блокированных пунктов базирования и т.п.




***Документы по применению химического оружия, захваченные при разгроме 2-го батальона 52-го минометно-химического полка немецко-фашистской армии 15 июля 1941 г.***

Основными средствами дымовой маскировки были различные образцы дымовой аппаратуры, предназначенные для распыления дымовой смеси С-IV, дымовые шашки ДШ-100 и плавающие морские шашки МДШ. Для применения дымовых шашек на берегу использовались централизованные системы дымопуска типа «Ястреб», созданные перед самой войной.

Интересно отметить смесь С-IV, представляющую собой 40%-ный раствор серного ангидрида в хлорсульфоновой кислоте. При распылении этой смеси в воздухе создается плотный аэрозоль, по сути, из концентрированной серной кислоты. Высокая плотность таких завес объясняется тем, что за счет поглощения серной кислотой из воздуха паров воды масса аэрозоля в атмосфере превышает массу распыленной смеси С-IV почти в два раза. Естественно, дымовая завеса из смеси С-IV представляла опасность, поэтому при ее применении личный состав использовал не только средства защиты органов дыхания, но и средства защиты кожи. Пары серной кислоты разъедали металлические корабельные конструкции и оружие, негативно

влияли на корабельную оптику, антенные системы, но из-за высокой эффективности смесь С-IV широко применялась в годы войны.

Наибольшее количество дымзавес было поставлено в Кронштадте для прикрытия кораблей и береговых объектов от прицельного огня артиллерии противника, который находился всего в 10–15 км от острова, на южном берегу Финского залива. Основными средствами дымомаскировки были дымовая аппаратура, снаряженная смесью С-IV, и дымовые шашки. Для прикрытия объектов с моря дымовой аппаратурой и дымовыми шашками было оборудовано 20 катеров, а в зимнее время для этих целей использовались аэросани. В Ленинграде дымовые завесы применялись для прикрытия кораблей, стоящих на Неве, и для проводки кораблей и судов на Ораниенбаумский плацдарм. Исключительно большое значение имела дымовая маскировка трассы через Финский залив от мыса Лисий Нос на Кронштадт и далее на Ораниенбаумский плацдарм, по которой осуществлялась оперативная перевозка войск Ленинградского фронта. Ее в основном обеспечивал Кронштадтский ООДД.

На основе положительного опыта применения дымовой маскировки на Балтике был издан приказ НК ВМФ от 30.12.41 г. № 0116 о расширении применения дымовой маскировки для обеспечения боевых действий флота и обороны ВМБ и объектов ВМФ. Этим приказом была введена в действие Инструкция по дымовой маскировке ВМБ и береговых объектов ВМФ от воздушного нападения и артиллерийского обстрела противника, а Военным советам флотов и флотилий предлагалось разработать и провести в жизнь планы маскировки ВМБ и важных объектов ВМФ. Безусловно, эти документы способствовали плановому, эффективному и грамотному применению дымовой маскировки.

На Черноморском флоте дымовые завесы широко использовались при обороне Севастополя для маскировки кораблей, осуществления морских операций по снабжению города, пополнения войсками, эвакуации мирных граждан и раненых. Дымовую маскировку осуществляли дивизион дымомаскировки в составе 5 катеров-дымзавесчиков, 7 АРС-6 и принятые на вооружение перед самой войной системы централизованного дымопуска «Ястреб» и «Ястреб-Б». В мае 1942 г. перед уходом наших сил из Севастополя системы дымопуска «Ястреб» и «Ястреб-Б» были уничтожены, поэтому маскировка сил флота в портах Новороссийска, Туапсе, Поти, Батуми осуществлялась с использованием всех штатных и подручных средств. Так, силами химического отдела ЧФ была разработана и изготовлена хотя и простая, но эффективная бочечная дымовая аппаратура. Для дымомаскировки использовались также авторазливочные станции АРС-6, дымовые шашки ДШ-100 и МДШ и др. В Новороссийском порту постановка дымовых завес позволила проводить погрузо-разгрузочные работы практически без потерь.

На Северном флоте постановка дымовых завес осуществлялась в основном катерами и кораблями при действиях против кораблей противника, высадке десантов и прикрытии судов на своих коммуникациях. Особенно эффективно было использование дымовых завес торпедными катерами. Следует отметить, что в операциях по перевозке и снабжению частей Северного оборонительного района СФ дымовые завесы играли ключевую роль, превратившись из средств тактического обеспечения в средства оперативного значения.

Тяжелая обстановка, складывающаяся на фронте в начальный период войны, не позволяла в ряде случаев провести запланированное усиле-

ние обороны на приморских участках фронта и нередко вынуждала командование использовать личный состав спецхимчастей для непосредственного участия в боевых действиях. В этих боях личный состав спецхимчастей проявил незаурядное мужество и отвагу. Так, в первые недели войны отделение моряков под командованием помощника командира взвода отдельной дегазационной роты Мурманского укрепленного района Северного флота В.П.Кислякова обороняло важную высоту в районе губы Западная Лица. Когда у моряков закончились боеприпасы, В.П.Кисляков в одиночку решил прикрыть отход отделения. В течение часа, часто меняя позицию, огнем из пулемета и из винтовки он отражал натиск более 100 солдат и офицеров противника. Когда фашисты приближались на 25–30 м, Кисляков гранатами заставлял их с большими потерями откатываться назад. Ведя неравный бой, отважный воин удержал высоту до подхода подкрепления. За этот подвиг В.П.Кислякову, первому на Северном флоте, 13 августа 1941 г. было присвоено звание Героя Советского Союза.



***Герой Советского Союза (первый на Северном флоте) старший сержант В.П.Кисляков***

Средства дымовой маскировки широко использовались в ходе боевых действий летом 1942 г. кораблями Волжской военной флотилии в районе Сталинграда, а также кораблями Онежской военной флотилии.

С 1943 г. средства дымовой маскировки стали использоваться на флотах особенно широко. Постановка дымовых завес производилась при выходе в атаку самолетов-торпедоносцев противника, для обеспечения высадки десанта, при проведении тральных операций, для маскировки в ночных условиях вспышек от орудийных выстрелов при ведении контрбатарейной борьбы, для закрытия от прицельного бомбометания и артиллерийского огня пунктов базирования кораблей.

На Черноморском флоте средства дымовой маскировки использовались для закрытия портов и баз от прицельного бомбометания противника, в ходе десантных операций у Таганрога, Мариуполя, Темрюка, Новороссийска. Особенно массированно средства дымовой маскировки применялись в Керченской операции, где для постановки дымовых завес использовались АРС, МДШ, дымовые буи, мешки с твердой дымовой смесью, смесь С-IV, которую просто выливали на землю. Расход дымовых средств достигал десятков тонн в день. Это лишало противника возможности прямого воздушного наблюдения и обеспечивало успешную переправу наших войск на крымский берег.

На Северном флоте в связи со стабильной линией фронта наиболее эффективными были стационарные системы дымопуска типа «Ястреб», которые были установлены в губе Мотка, в Полярном, Йоканьге, Ваенге.



***Постановка дымовой завесы на Северном флоте***

С 1944 г. использование средств дымовой маскировки на флотах отличается четким взаимодействием всех сил, участвующих в постановке дымовых завес.

На Северном флоте практически все действия торпедных катеров по нарушению морских коммуникаций противника сопровождались постановкой дымовых завес, что явилось необходимым условием успешного выполнения поставленных перед ними задач. В октябре 1944 года при высадке морского десанта в порту Лиинахамари постановка дымовой завесы с катеров десанта позволила провести высадку почти без потерь. Аналогичная десантная операция в Новороссийске в сентябре 1943 г., осуществленная без дымовой маскировки, была проведена с большими потерями.

На Чёрном море в августе 1944 г. для обеспечения переброски десанта наших войск через Днестровский лиман были использованы силы 64-го отдельного отряда дегазации и дымомаскировки, самолеты-дымзавесчики и отряд бронекатеров. Перед нанесением бомбового удара по военно-морской базе Констанца, имевшей сильную систему ПВО, морской авиацией было сброшено восемь дымовых авиационных бомб ДАБ-100-80ф. В результате батареи зенитной артиллерии противника были «ослеплены» и не смогли вести огонь по самолетам-пикировщикам, которые успешно выполнили поставленную задачу. На Дунайской флотилии на базе 64-го отдельного отряда дегазации и дымомаскировки был создан маневренный отряд дымомаскировки, задачей которого являлось сопровождение кораблей флотилии и их дымомаскировка при ведении боевых действий на Дунае.

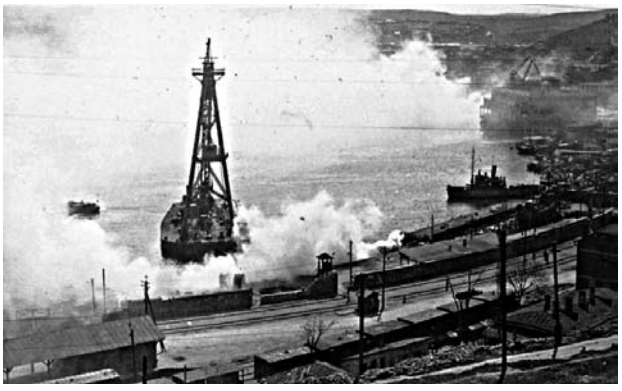
Широкое применение средств дымовой маскировки позволило успешно решать поставленные перед флотами задачи с минимальными потерями личного состава. Если в начале войны дымовые средства применялись в зависимости от обстановки, складывающейся в ходе боевых действий, то к ее концу они стали обязательным элементом обеспечения десантных, минно-заградительных и тральных операций, операций по обеспечению своих коммуникаций и уничтожению сил противника в море, обороне ВМБ и т.д.

Зажигательное оружие силами флота использовалось значительно реже, чем дымовые средства. На вооружении сил флота состояли фугасные огнеметы ФОГ-1, ранцевые огнеметы РОКС-3, танковые огнеметы АТО-41, стационарные огнеметы СОГ-1, ампулометы, которыми были укомплектованы силы сухопутной обороны и морской пехоты.

В начале войны в связи с дефицитом материалов и веществ встал вопрос о расширении сырьевой базы компонентов, используемых при создании химического вооружения. В сжатые сроки в ЦХЛ ВМФ в Баку была разработана огнесмесь на основе мазута для огнеметов взамен огнесмеси на дефицитном бензине. В дымовых шашках взамен бертолетовой соли было предложено использовать калийную селитру, а вместо антрацена – более доступный нафталин.

На Северном флоте зажигательное оружие в основном использовалось морской авиацией по аэродромам, артиллерийским батареям, базам и складам, переднему краю обороны противника, а также по конвоям на переходе. При осуществлении налета до 20–30% самолетов несли зажигательное оружие. На Черноморском флоте осенью 1941 г. для создания огневого заграждения в районе залива Сиваш было использовано до 400 фугасных огнеметов ФОГ-1, что позволило успешно отразить атаки противника. На Балтике зажигательное оружие в начальный период войны практически не применялось. Мощные стационарные огнеметы СОГ-1, установленные в Кронштадте, практического использования не получили.





***Дымовая маскировка железнодорожного вокзала и Южной бухты г. Севастополя с использованием систем «Ястреб» и «Ястреб-Б»***

Во втором периоде войны зажигательные средства специальными химическими частями практически не использовались, но широко применялись морской авиацией. В качестве зажигательных веществ использовались смеси КС (бензин, керосин, лигроин) и ГФ (гранулированный фосфор).

Несмотря на то, что отравляющие вещества в ходе боевых действий не применялись, обеспечение противохимической защиты продолжало оставаться важнейшим направлением в деятельности Химической службы ВМФ.

В 1943 г. были обнаружены признаки усиленной подготовки противника к ведению химической войны, поэтому при проведении зачетных учений возобновилось использование средств индивидуальной защиты, а на учениях по противохимической защите вновь стали применяться боевые отравляющие вещества. Для отработки вопросов использования отравляющих веществ летом 1943 г. на Каспийском море были проведены учения по осуществлению волновой химической атаки на море. Опыт, приобретенный на данных учениях, лег в основу ряда документов и разработок. На приморских театрах боевых действий продолжилось строительство систем коллективной противохимической защиты. К 1944 г. были построены сотни дегазационных пунктов и убежищ, оборудованные системами противохимической защиты.

За годы войны специалистами НИХИ ВМФ для кораблей и береговых объектов были разработаны методи-



***Постановка дымзавесы над Севастополем***

ки дегазации на основе подручных средств: воды, пара, различных адсорбирующих и изолирующих материалов, а также методики дегазации огнем. На основе данных разработок в послевоенный период были созданы новые корабельные средства противохимической защиты: система универсальной водяной защиты на основе морской воды (УСВЗ), средства дегазации, дезактивации и дезинфекции корабельных поверхностей паром. Метод дегазации огнем был впоследствии реализован в тепловой машине для специальной обработки военной техники ТМС-65 на основе турбореактивного авиационного двигателя.

В годы войны были заложены основы для создания средств химической регенерации воздуха на подводных лодках. В 1944 г. в НИХИ ВМФ разворачиваются работы по созданию новых средств регенерации на основе перекисных соединений щелочных металлов. В короткие сроки была создана регенеративная установка конвекционного типа РУКТ-3, принятие которой на вооружение позволило существенно увеличить длительность герметизации дизельных подводных лодок. Длительность подводного плавания возросла с 4 до 15 суток. Увеличение длительности подводного плавания поставило вопросы по очистке воздуха на подводных лодках. В военные годы были начаты работы по созданию средств очистки воздуха, приборов контроля газового состава воздуха, изолирующих средств защиты органов дыхания подводников.

В середине 1943 г. в связи с изменившимися условиями ведения войны происходят изменения в организации ВМФ, в том числе и в органах Химической службы в центре и на флотах. Было принято решение о введении в действие положения о начальнике Химической службы ВМФ, который одновременно являлся начальником ХИМУ ВМФ, ему же в специальном отношении были подчинены флагманские химики флотов и флотилий. Флагманские химики флотов, как и другие флагманские специалисты, были выведены из подчинения начальников отделов боевой подготовки и подчинены непосредственно начальникам штабов флотов. Такая структура органов управления Химической службы сохранялась до 2000-х годов.

Подводя итоги деятельности Химической службы ВМФ в период Великой Отечественной войны, следует отметить, что все поставленные перед нею задачи были выполнены. Высокий уровень состояния противохимической защиты сил флота вынудил противника отказаться от применения химического оружия на море, а широкое использование средств дымовой маскировки позволило существенно снизить потери личного состава в боевых действиях на морских театрах и существенно повысить их эффективность.

***Капитан 1 ранга В.Куташов,***
***начальник службы РХБ защиты***
***ГШ ВМФ;***
***капитан 1 ранга Г.Родин,***
***доктор технических наук***

# ПОСЛЕПОХОДОВЫЙ РАЗБОР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ШТУРМАНСКОЙ СЛУЖБЫ КОРАБЛЯ

***В статье рассматриваются вопросы анализа деятельности штурманских боевых частей кораблей ВМФ, предлагается новая методика разбора походов.***

*The questions of the analysis of the Navy ships navigation combat units are considered in the article as well as the new methods of marches examination are offered.*

Повседневная жизнь флота настоятельно требует наиболее эффективного использования возможностей личного состава и военной техники для повышения боевой готовности флота. Настоящий период развития Военно-Морского Флота характерен тем, что только повышением профессионализма личного состава можно добиться эффективного использования кораблей, поэтому на повышении мастерства и умения личного состава должны быть сосредоточены основные усилия штабов при подготовке к боевым действиям. Продолжают разрабатываются методы количественной и качественной оценки эффективности оружия и деятельности личного состава, изыскиваются наиболее рациональные способы деятельности штабов в вопросах управления. Контроль является неотъемлемой частью управления. Под контролем следует понимать прежде всего наблюдение за ходом выполнения работы в целях получения информации о ее состоянии, фактическом положении дел. Контроль дает возможность судить об эффективности принятых решений и вносить определенные коррективы в программы действий. Без полноценного контроля невозможно эффективно руководить порученным участком работы. Все вышесказанное полностью относится к деятельности флагманского штурмана соединения как руководителя штурманской службы соединения и офицера штаба.

В целях эффективного контроля за организацией штурманской службы на корабле в море, воспитания высокой персональной ответственности у командира, офицеров корабля, несущих ходовую вахту, личного состава штурманской боевой части и БИП, надежного обеспечения безопасности плавания, безаварийной эксплуатации морских средств навигации (МСН) необходимо более эффективно применять систему проведения послепоходового разбора каждого выхода корабля в море.

Разбор результатов кораблевождения после продолжительных походов прочно вошел в практику боевой подготовки. Опыт дальних походов – бесценное богатство, поэтому из каждого похода должно быть взято все поучительное, что обеспечивает эффективность и качество кораблевождения, навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения (НГГМО). В ряде соединений результаты послепоходового разбора деятельности штурманской службы корабля широко используются в учебе офицеров и матросов штурманских служб кораблей и являются критерием оценки деятельности штурманских служб соединений при определении первенства в соревновании на лучшую корабельную штурманскую службу соединения, объединения, флота.

Деятельность штурманской службы при плавании корабля должна быть направлена не только на выработку необходимых навигационных данных для обеспечения навигационной безопасности и применения оружия, но и на совершенствование профессиональных навыков в использовании различных способов и методов навигации, и прежде всего резервных, которые могут быть использованы для решения задач кораблевождения в особый период.

Анализ и разбор деятельности штурманской службы корабля (груп-

пы) необходимо строить по результатам выхода в море.

Итогом проведения послепоходового анализа (ППА) является послепоходовый разбор (ППР). Послепоходовые разборы форм индивидуальной и групповой подготовки личного состава штурманских боевых частей, которая предполагает детальное рассмотрение всей деятельности штурманских боевых частей за каждый день похода, разбор ошибок, допущенных в походе, подготовку к обмену и обмен положительным опытом работы штурманских боевых частей различных кораблей.

Послепоходовый разбор результатов деятельности штурманской службы является элементом общего послепоходового разбора плавания корабля и заключается в разборе и обобщении результатов анализа кораблевождения и выработки навигационных данных с участниками плавания.

Учебными целями разбора являются оценки деятельности должностных лиц корабля по обеспечению навигационной безопасности плавания при различных условиях и видах плавания; по контролю и техническому обслуживанию морских средств навигации и выработке навигационных данных для обеспечения навигационной безопасности и использования оружия; качества и полноты проведения боевой подготовки личного состава штурманской службы, направленной на поддержание боевой готовности штурманской боевой части.

Кроме того, разбор должен завершаться обобщением положительного опыта при решении задач кораблевождения в море; выработкой предложений и рекомендаций по повышению эффективности подготовки личного состава штурманской службы корабля, боевого использования морских средств навигации и работы по предупреждению навигационных происшествий и выходов из строя материальной части.

Послепоходовый разбор результатов деятельности штурманской службы проводится в два этапа по категориям личного состава.

Первый этап – предварительный, проводится с прибытием корабля (судна) в базу или с постановкой его на якорь под руководством командира БЧ-1 с личным составом БЧ-1, а также под руководством командира корабля с личным составом штурманской службы корабля. Результатом этого является разбор деятельности каждого члена штурманской боевой части с указанием конкретных ошибок и недостатков.

Второй этап – окончательный, проводится после выполнения задач боевой подготовки в трехдневный срок, а задач боевой службы – в десятидневный срок под руководством флагманского (дивизионного) штурмана соединения со всем личным составом штурманской службы корабля или группы кораблей.

В отдельных случаях, когда выявлены грубые нарушения требований руководящих документов, чтобы избежать повторения подобных ошибок, к разбору целесообразно привлекать личный состав других кораблей соединения.

При подготовке и проведении разбора результатов деятельности штурманской службы рекомендуется подготовить и использовать следующие наглядные материалы:

морские карты с навигационной обстановкой и планшеты с боевой прокладкой (если она велась офицерами штурманской боевой части);

данные навигационного журнала и маневренных карточек для анализа выполненной восстановительной прокладки;

перечень недостатков ведения навигационного и вахтенного журналов;

схемы нарушения режима и правил плавания, опасного маневрирования в строях и ордерах (если они имели место);

регистраторы и другие источники объективного контроля;

сводную таблицу с результатами точности плавания;

перечень характерных ошибок и промахов в работе вахтенных штурманов;

таблицы оценочных показателей результатов деятельности.

Особое внимание следует уделять разбору плавания корабля на наиболее сложных участках. При этом не следует «драматизировать», если выполнен особо сложный маневр, несколько отличный от рекомендованных. При анализе маневра следует исходить из целесообразности

ее выполнения, при этом потребовать от командного состава корабля представить ее математический расчет и обоснование. Если маневр выполнен на глазок, то необходимо его детально разобрать, используя математический аппарат, и лишь точно убедившись, что маневр мог привести к происшествию, сделать определенные выводы. Если в процессе послепоходового анализа выявлены грубые нарушения кораблевождения, особенно тщательно должны быть рассмотрены и детально разобраны промахи в расчетах и полученные в процессе плавания сверхнормативные невязки. Необходимо установить, что явилось причиной появления промахов и больших невязок, на чьей вахте это произошло, что было выполнено не так, как требуют руководящие документы, почему было сделано так, а не иначе. С другой стороны, не менее важным является разбор новых эффективных приемов, способов и методов кораблевождения, используемых в процессе плавания, обслуживания морских средств навигации, проведения специальной подготовки. Каждый новый прием или способ должен быть всесторонне рассмотрен с учетом влияния возможных условий обстановки на эффективность и целесообразность его применения.

Чтобы послепоходовый разбор достиг лучших результатов, необходимо проводить его с использованием наглядного материала, который бы характеризовал деятельность личного состава штурманской службы корабля. Графический материал должен быть наглядным, хорошо читаемым и принести пользу обучаемым при анализе допущенных промахов и ошибок, обстоятельств и причин происшествий. Основными формами, в которых может быть представлен графический материал для послепоходового разбора, являются схемы и таблицы, рекомендуемые в приложении 1. Общее число схем и таблиц для разбора определяется сложностью задач, продолжительностью и видом плавания. Изготовление графического материала целесообразно проводить на основе компьютерных слайдов, что в дальнейшем упрощает подготовку к проведению разборов.

В основе анализа и обобщения материалов для проведения предварительного и окончательного разборов служат показатели элементов, приведенные в табл.1.

Общая структура проведения ППР должна соответствовать структуре ППА, приведенного в журнале «Морской Сборник» (№9. 2005).

В процессе разбора следует отметить не только недостатки должностных лиц корабля, допущенные при исполнении функциональных обязанностей, но и положительные стороны, следует обязательно отметить как лучших, так и отстающих. Это необходимо проводить на фоне сравнения результатов плавания с результатами соседних кораблей, для развития духа соревновательности в ходе разбора надо оценивать деятельность всех лиц штурманской службы корабля, что является количественной оценкой успешности выполнения задач. Следует подробно объяснить каждому должностному лицу, почему снижена его оценка, опираясь на требования руководящих документов. Особо разобрать случаи грубых

***Приложение 1***

***Краткие итоги похода***

| | | |
|---|---|---|
| 1. Дата | | |
| 2. Пройдено миль | В надводном положении | |
| | В подводном положении | |
| 3. Ходовых часов | В надводном положении | |
| | В подводном положении | |
| 4. Ходовых суток | В надводном положении | |
| | В подводном положении | |
| 5. В дрейфе | | |

***Выработка ГМД***

| № п/п | | По плану (6 раз в сутки) | Фактически | % | Оценка |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Производство гидрометеорологических наблюдений | | | | |
| 2 | Донесения о ГМО в ГМЦ ЧФ | | | | |

***Определение места корабля командиром (капитаном)***

| № п/п | Наименование норматива | По норме | Фактически | Оценка |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Открытое море | | | |
| 2 | В видимости берегов | | | |
| 3 | Подход к берегу | | | |
| 4 | Отрыв от берега | | | |

***Астрономическая практика***

| № п/п | Должность | Всего задач | Решено на ЭКВМ | © | 2* | 3* | $m_h$ © | $m_h$ * | Оценка |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Командир | | | | | | | | |
| 2 | СПК | | | | | | | | |
| 3 | 1 вахтен. офицер | | | | | | | | |
| 4 | 2 вахтен. офицер | | | | | | | | |
| 5 | Штурман корабля | | | | | | | | |

***Достигнутая точность плавания***

| № п/п | Точность плавания | За какое время | Чёрное море | Проливная зона | Эгейское море | Средиземное море | Оценка |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | M ср. | | | | | | |
| 2 | M ср. за 2ч | | | | | | |
| 3 | M max | | | | | | |
| 4 | M min | | | | | | |
| 5 | Kc max | | | | | | |
| 6 | Kc min | | | | | | |
| 7 | Kc ср. | | | | | | |
| | | | | | Ср. балл: | | |
| | | | | | Общая оценка: | | |

***Характеристика плавания по этапам***

| номер этапа этапы | участки | М д | t д | t ср | t max | С max | Количество обсерваций | | | | | | | | Δ ГК |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | всего | РЛС | Комб. | СНС | РНС | РМк | Астр. | Виз. | |
| I. Средиземное море | п. Тартус - подход к о.Кипр | | | | | | | | | | | | | | |
| | Побережье о.Кипр | | | | | | | | | | | | | | |
| | Центральная часть | | | | | | | | | | | | | | |
| II. Эгейское море | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| III. Проливная зона | пр. Дарданеллы | | | | | | | | | | | | | | |
| | Мраморное море | | | | | | | | | | | | | | |
| | пр. Босфор | | | | | | | | | | | | | | |
| IV. Чёрное море | Подходы к пр. Босфор (30 миль) | | | | | | | | | | | | | | |
| | Открытое море | | | | | | | | | | | | | | |
| | Подходы к п. Севастополь (30 миль) | | | | | | | | | | | | | | |

нарушений требований руководящих документов, выработать совместно с обучаемыми правильные действия в данной ситуации. Для того чтобы разбор достиг цели, он должен быть хорошо подготовлен руководителем, в ходе анализа необходимо вскрыть не только случаи нарушения требований руководящих документов, но и причины, которые привели к этой ситуации.

По результатам проведения разбора целесообразно наметить мероприятия по устранению недостатков. На первый взгляд проще всего было бы потребовать повторной

***Таблица 1***

***Оценочный лист анализа деятельности штурманской службы***

| Наименование элемента | Весовой коэффициент | Оценка пунктов | Оценка элементов | Примечания |
|---|---|---|---|---|
| Элемент №1. Обеспечение навигационной безопасности плавания:<br>а) сопоставление заданной и достигнутой точности плавания (деятельность штурмана); | 0,25 | | | |
| б) деятельность командира корабля; | | | | |
| в) деятельность вахтенного офицера; | | | | |
| г) деятельность БИП | | | | |
| Элемент №2. Соблюдение правил плавания в навигационном отношении:<br>а) плавание в полигонах БП; | 0,05 | | | |
| б) соблюдение режима плавания; | | | | |
| в) соблюдение международного правового режима | | | | |
| Элемент №3. Ведение навигационной прокладки и навигационного и вахтенного журналов:<br>а) качество и правильность ведения навигационной прокладки; | 0,05 | | | |
| б) полнота и правильность ведения навигационного журнала; | | | | |
| в) полнота и правильность ведения вахтенного журнала | | | | |
| Элемент №4. Точность выработки навигационных данных, необходимых для применения оружия: | 0,15 | | | |
| а) обоснование требований к точности НД при выполнении боевой задачи; | | | | |
| б) правильность планирования и использования основных и резервных средств коррекции; | | | | |
| в) качество выработки НД при выполнении боевых задач | | | | |
| Элемент №5. Тактическое маневрирование: | 0,1 | | | |
| а) расчеты при совместном плавании; | | | | |
| б) расчеты для предупреждения столкновения | | | | |
| Элемент №6. Эксплуатация МСН: | 0,1 | | | |
| а) состояние МСН; | | | | |
| б) эксплуатация МСН; | | | | |
| в) организация и проведение ТО МСН; | | | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| г) несение вахты | | | | |
| Элемент №7. Служба времени: | 0,05 | | | |
| а) организация службы времени; | | | | |
| б) эксплуатация систем и измерителей времени; | | | | |
| в) ведение документации | | | | |
| Элемент №8. Выработка гидрометеорологических данных: | 0,05 | | | |
| а) полнота и качество гидрометеорологических наблюдений; | | | | |
| б) полнота и качество кодирование гидрометеорологических данных, контроль за передачей; | | | | |
| в) ведение документации | | | | |
| Элемент №9. Проведение БП: | 0,05 | | | |
| а) организация и проведение БП личного состава; | | | | |
| б) организация и проведение ШП командного состава | | | | |
| Элемент №10. Поддержание БГ ШС: | 0,1 | | | |
| а) обработка навигационной информации, принимаемой по радио; | | | | |
| б) корректура карт и пособий по навигационной информации; | | | | |
| в) астрономическая практика; | | | | |
| г) контроль за выработкой навигационных параметров (поправки ГК, по Солнцу, звездам) | | | | |
| Элемент №11. Навигационное обеспечение отхода от причала, швартовки, постановки на якорь: | 0,05 | | | |
| а) выбор места якорной стоянки; | | | | |
| б) маневрирование при постановке на якорь ( к причалу); | | | | |
| в) контроль за якорной стоянкой корабля; | | | | |
| г) организация маневрирования при отходе от причала | | | | |

сдачи зачетов по уставным обязанностям и издать дополнительную инструкцию, жестко по времени регламентирующую личные обсервации командира корабля. Однако попытка совершенствовать подготовку офицеров таким «директивно-экзаменационным» способом, как правило, дает неплохие результаты при опросах в базе, но при плавании в море после повторных зачетов недостатки остаются. Такие меры, не подкрепленные повышением уровня профессионального мастерства командиров кораблей, вахтенных офицеров и штурманов кораблей, приведут только к углублению формального отношения к кораблевождению.

Таким образом, основная задача руководителей штурманских служб после проведения послепоходовых анализа и разбора состоит в выработке эффективных мер по устранению недостатков.

***Капитан 1 ранга Ю.Коржиков;***
***контр-адмирал И.Гордеев***

***Ключевые слова: кораблевождение; эффективный контроль; навигационное обеспечение; штурманская служба; морские средства навигации; применение оружия; надежность обсервации; оценочный лист.***

***Key words: navigation; effective control; navigation support; navigation service; sea means of navigation; armament application; observation reliability; estimation list.***

# УЧЕНИЕ ДЕЖУРНЫХ СИЛ ПСО СЕВЕРНОГО ФЛОТА

***В статье рассказывается об участии спасательного глубоководного аппарата АС-34 в учении дежурных сил ПСО СФ «Оказание помощи аварийной подводной лодке, лежащей на грунте, с использованием подводных аппаратов» на Северном флоте.***

*The participation of the rescue deepwater submersible AS-34 in the maneuver of the alert forces of the Northern Fleet Search and Rescue Support «Rendering of Assistance to Emergency Submarine Lying on the Bottom with the Aid of Submersibles» in the Northern Fleet is described in the article.*

Ежегодно на флотах проводятся учения по оказанию помощи экипажу «аварийной» подводной лодки, лежащей на грунте, в котором принимают участие дежурные силы поисково-спасательного обеспечения. Важнейшую роль при этом играют спасательные глубоководные аппараты, с помощью которых осуществляется спасание подводников из «аварийной» подводной лодки, лежащей на грунте.

В соответствии с планом подготовки Военно-Морского Флота под общим руководством Главнокомандующего Военно-Морским Флотом с участием командного состава флотов, офицеров УПАСР флотов, представителей ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» на Северном флоте было проведено показное учение по теме «Оказание помощи аварийной подводной лодке, лежащей на грунте, с использованием подводных аппаратов».

Руководителем показного учения был назначен начальник штаба Северного флота контр-адмирал Н.Евменов, начальником штаба – первым заместителем руководителя показного учения начальник управления



***Руководитель учения контр-адмирал Н.Евменов работает с планом учения***

поисковых и аварийно-спасательных работ Северного флота капитан 1 ранга В.Горбань.

В учении принимали участие разнородные силы соединений и частей флота: дизельная подводная лодка (ПЛ) «Б-471» «Магнитогорск» пр.877, спасательное судно (СС) «Георгий Титов» пр.05361, спасательно-буксирное судно (СБС) «Николай Чикер» пр.5757, водолазное судно «ВМ-596» пр.11980, спасательный глубоководный аппарат (СГА) АС-34 пр.1855, базовый тральщик (БТЩ) «Полярный» пр.12650, малый противолодочный корабль (МПК) «Снежногорск» пр.1124М, рейдовый буксир (РБ) «Касатка» типа «Дельфин», малое гидрографическое судно «ГС-278» пр.872, вертолет Ка-27ПЛ.

В роли «аварийной» выступала ПЛ «Б-471» «Магнитогорск» пр.877. По замыслу учения ПЛ в ходе отработки задачи «Л-2» получила повреждение прочного корпуса и в результате поступления воды в отсеки легла на грунт. На командный пункт флота был передан учебный сигнал об «аварии». Дежурным силам поисково-спасательного обеспечения (ПСО) была поставлена задача по поиску, обследованию и оказанию помощи «аварийной» ПЛ, лежащей на грунте.

Проведению учения в море предшествовала тщательная подготовка в базе. Наиболее важным элементом подготовки к учению явился этап проверки «Б-471» на герметичность с помощью СГА АС-34. ПЛ заранее прибыла в пункт постоянного базирования спасательных сил Северного флота Североморск и пришвартовалась к борту СС «Георгий Титов». СГА АС-34 был выгружен из трюма СС «Георгий Титов» и установлен на комингс-площадке «Б-471». Экипажи СГА АС-34 и «Б-471» подготовили материальную часть к проверке на герметичность с целью установить возможности стыковки (присоса) СГА к ПЛ. Механики ПЛ создали разряжение 0,2 кгс/см$^2$ внутри корпуса ПЛ и в течение 5 мин контролировали состояние герметичности узла «камера присоса СГА – аварийно-спасательный люк ПЛ». «Б-471» проверку прошла успешно и готова к проведению морской части учения.

В соответствии с планом основная фаза учения началась в губе Эйна Мотовского залива. Гидрометеорологическая обстановка была благоприятная. В районе преобладал ветер юго-восточного направления до 5 м/с. Волнение моря в день проведения учения составляло 1 балл. Район проведения учения заблаговременно был обследован гидрографическим судном «ГС-278».

Учением была предусмотрена отработка практических действий в несколько этапов.

Выполнив первый этап «Развертывание сил», все силы заняли свои, заранее определенные позиции. В назначенное время ПЛ «Б-471» вышла в точку погружения с координатами Ш = 69$^o$ 37' 15" сев.; Д = 32$^o$ 24' 80" вост., передала сигнал об «аварии» и погрузилась на заданную глубину. Глубина в районе проведения учения составляла около 60 м. Средняя видимость у грунта 4–6 м. Учебный сигнал был получен береговыми узлами связи и силами поисково-спасательного обеспечения.

На втором этапе учения отрабатывался поиск «аварийной» ПЛ, лежащей на грунте, дежурными силами ПСО. Для поиска и обнаружения ПЛ был сформирован отряд поиска, состоящий из МПК «Снежногорск», на котором установлены гидроакустические станции поиска (ГАС) МГК-335мс и МГ-339Т, МТЩ «Полярный» с ГАС МГ-89, «ГС-278» с интерферометром «EdgeTech-4600». От авиации в районе учения поиск ПЛ осуществлял противолодочный вертолет К-27ПЛ, оборудованный опускаемой ГАС «ВГС-3».

Для проведения спасательных работ был сформирован спасательный отряд в составе СС «Г.Титов» с СГА АС-34 на борту, СБС «Н.Чикер» и «ВМ-596».

Первым для поиска ПЛ, лежащей на грунте, вылетел вертолет К-27ПЛ. Выполнив свои элементы учения, вертолет ушел на аэродром бази-

рования. По команде руководителя учения поиск «аварийной» ПЛ, лежащей на грунте, начал отряд поиска. К работе приступили МПК «Снежногорск», на котором установлены гидроакустические станции поиска МГК-335мс и МГ-339Т, МТЩ «Полярный» с помощью ГАС МГ-89, «ГС-278» с использованием интерферометра «EdgeTech-4600». В результате поиска ПЛ была обнаружена, а координаты уточнены с максимальной точностью.

В завершение второго этапа поиск выполнил РБ «Касатка» с помощью буксируемого гидролокатора бокового обзора (ГБО) ММК-3 и также подтвердил полученные ранее контакты.

Силы ПСО приступили к выполнению третьего этапа учения, на котором предусматривалось произвести допоиск и обследование «аварийной» ПЛ, лежащей на грунте, с использованием СГА АС-34.

СГА АС-34 способен выполнять допоиск «аварийной» ПЛ, лежащей на грунте, в ограниченном районе или по наведению с судна-носителя на глубинах до 1000 м включительно. Для этого он оборудован ГАС пеленгования МГА-22 «Глетчер», гидролокатором кругового обзора (ГКО) МГА-19, гидролокационной станцией «Super Sea King», телевизионным комплексом (ТВК) «Спас», подводным перископом «РП-41», а также тремя иллюминаторами, расположенными в носу аппарата.

Получив разрешение на отход от борта судна-носителя, аппарат начал движение в точку погружения. Двигаясь в надводном положении, экипаж приступил к допоиску ПЛ с помощью поисковых станций МГА-22 и МГА-19. В точке погружения на глубине 10 м была выполнена дифферентовка аппарата. Командир СГА произвел разворот аппарата на 360° с одновременной подачей поискового сигнала станцией МГА-22. Запеленговав ответный сигнал от аварийного гидроакустического сигнализатора (АГС) МГС-30, установленного в кормовой части подводной лодки, АС-34 начал движение в сторону работы АГС.



***Спасательный глубоководный аппарат АС-34 в море***

Пройдя 250 м от места погружения, на экране визира ГЛС МГА-19 появилась засветка объекта, находящегося на грунте, предположительно ПЛ. Немедленно в работу была включена ГЛС «Super Sea King», предназначенная для обнаружения целей на коротких дистанциях. Поиск также осуществлялся с помощью телевизионного комплекса и иллюминаторов.

Обнаружив ПЛ визуально, АС-34 подошел к ней. В течение получаса проводилось обследование «аварийной» ПЛ, лежащей на грунте. В результате было установлено: «Б-471» лежала на грунте на глубине 41 м, курсом 273°, крен и дифферент 1°, на лодке включены ходовые огни.

По команде руководителя учения приступили к выполнению четвертого этапа: «Вывод личного состава из «аварийной» ПЛ, лежащей на грунте, с помощью СГА АС-34». Командир СГА, наблюдая в экран монитора ТВК «Спас» и в подводный перископ, направил АС-34 на носовую комингс-

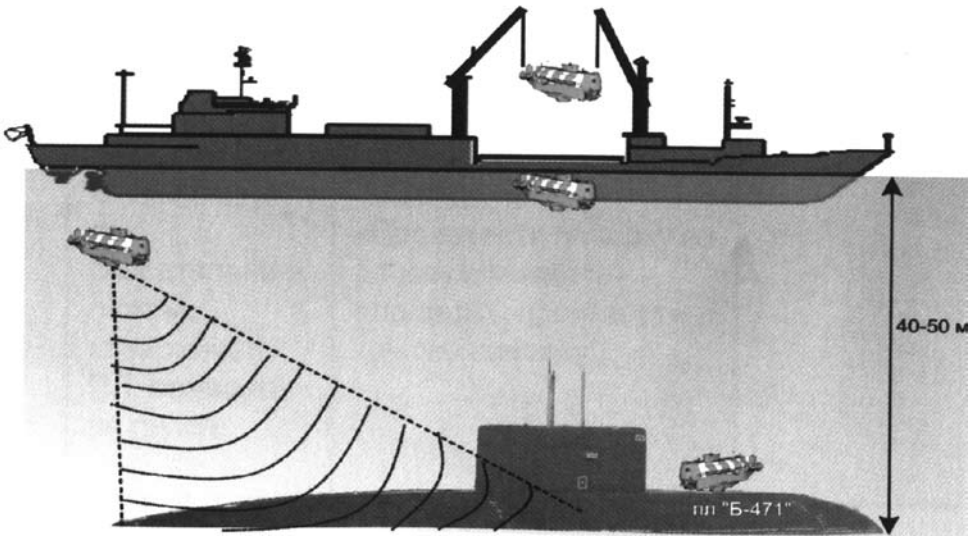



***Схема работы СГА АС-34***

площадку и совершил точную посадку. Выровняв крен и дифферент, по команде командира СГА сбросили воду из камеры присоса в уравнительную цистерну СГА. Капитан 3 ранга К.Вильман по звукоподводной связи доложил руководителю учения, что АС-34 совершил «присос» к комингс-площадке «Б-471».

Руководитель учения дал разрешение начать вывод подводников. Откачку оставшейся воды из камеры присоса в трюм ПЛ произвел личный состав «Б-471», после чего были открыты нижняя крышка камеры присоса на СГА и верхняя крышка входного люка на ПЛ. На борт СГА поднялись шесть человек из числа подводников «Б-471», после чего крышки были закрыты и началось заполнение водой камеры присоса. Выровняв давление с забортным, аппарат оторвался от ПЛ и начал плавно всплывать. На глубине 15 м он завис. Сделав разворот на 360°, командир СГА с помощью ТВК «Спас» осмотрел «горизонт всплытия», после чего были продуты цистерны главного балласта и аппарат всплыл в надводное положение.

После подхода к СС «Георгий Титов» подводники были переведены на борт судна. В завершение руководитель учения начальник штаба Северного флота контр-адмирал Н.Евменов подвел итоги учения и поблагодарил всех его участников за грамотные действия.

Результаты учения позволяют сделать следующие выводы:

1) действия дежурных сил ПСО по поиску и обнаружению «аварийной» ПЛ, лежащей на грунте, отмечены положительно;

2) техническая оснащенность СГА АС-34 поисковыми станциями МГА-22, МГА-19, ГЛС «Super Sea King», ТВК «Спас», «РП-41», а также тремя иллюминаторами позволяет выполнять допоиск «аварийной» ПЛ, лежащей на грунте, за кратчайшее время;

3) регулярные учения по оказанию помощи «аварийной» ПЛ, лежащей на грунте, позволяют поддерживать высокий уровень натренированности.

***Капитан 2 ранга К.Безруков;***
***капитан 2 ранга В.Сурма;***
***капитан 3 ранга С.Котомкин***

***Ключевые слова: спасательный глубоководный аппарат; поиск и спасание; аварийная подводная лодка, лежащая на грунте.***

***Key words: deepwater rescue submersible; search and rescue; emergency submarine, lying on the bottom.***

# ПОДЪЕМ БОЛЬШОГО ПРОТИВОЛОДОЧНОГО КОРАБЛЯ «ОЧАКОВ»

***Судоподъем является наглядной демонстрацией готовности аварийно-спасательных подразделений СПАСР ВМФ к устранению последствий чрезвычайных ситуаций. Освобождение судоходного фарватера на озере Донузлав (Крым) позволило устранить негативные последствия возникшей чрезвычайной ситуации, которая грозила прекращением судоходства и естественной регулярной миграции биоресурсов между озером и морем. Успех и сроки выполнения работ подобного рода напрямую зависят от наличия технических средств судоподъема и готовности их к действию. В статье рассмотрены особенности выполнения судоподъемных работ на примере подъема БПК «Очаков», которые позволят оценить тенденции в их развитии.***

*Ship-raising is a visual demonstration of the readiness of accident-rescue units of the Navy rescue operation works to eliminate the emergency situations effects. Freeing a shipping fairway at the lake Donuzlav (the Crimea) allowed to remove the aftermath of the emergence situation arisen which threatened to stop navigation and the bioresources natural regular migration between the lake and the sea. The success and the terms of such type works fulfilment directly depend on the availability of ship-raising technical means and their readiness for action. The peculiarities of fulfilling ship-raising works on the model of the large antisubmarine ship «Ochakov» ship-raising which give the opportunity to estimate the tendencies in their development are considered in the article.*

Подъем БПК «Очаков» на данный момент является самой крупной судоподъемной работой, выполненной Военно-Морским Флотом России за постсоветскую историю, как по величине поднятого объекта, так и по значимости результата – освобожден судоходный фарватер в озеро Донузлав. Это позволило восстановить миграцию биоресурсов между озером и морем, вновь использовать удобную гавань для базирования сил флота, а также в хозяйственных целях.

БПК «Очаков», находившийся в длительном ремонте и полностью разукомплектованный, был затоплен поперек судоходного канала в озеро Донузлав 5 марта 2014 г. Данная операция была проведена в целях обеспечения оперативного режима Черноморского флота в период политического кризиса в Украине. После воссоединения Крыма с Россией Военно-Морскому Флоту была поставлена задача поднять затопленный корабль. Работы выполнялись силами Управления поисковых и аварийно-спасательных работ Черноморского флота по техническому проекту, разработанному и сопровождаемому специалистами НИИ спасания и подводных технологий ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия».

Масштаб судоподъемных работ характеризовался внушительными численными значениями. Линейные размеры поднимаемого корабля составляли: длина 173 м, ширина 18,5 м, высота борта 10 м, а подъемный вес 3282 тс. Корабль лежал с креном 70 градусов на левый борт на глубине 12 м в стесненных условиях входного фарватера.

Подъему БПК «Очаков» предшествовал 100-дневный подготовительный этап. Продолжительность судоподъемных работ составила 62 дня. В них участвовали судоподъемный отряд из 13 судов, аварийно-спасательная партия, три предпри-

ятия промышленности, НИИ спасания и подводных технологий ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия», 35 водолазов. Были задействованы пять пар судоподъемных понтонов общей грузоподъемностью 1920 тс, водоотливные средства суммарной производительностью более 4350 м$^3$/ч, в сумме перекачавшие 300000 м$^3$ воды. Герметизация корпуса корабля потребовала установки более 250 пластырей, 220 деревянных пробок и 100 клиньев. Всего было выполнено 1426 водолазных спусков, общее время работы водолазов под водой составило 1840 ч.



***Флагман судоподъемного отряда СС «Эпрон» пр.527М***

Водолазы выполняли следующие работы:

обследование корабля перед подъемом и в процессе подъема;

экзотермическую резку выступающих частей, мешавших остропке спрямляющих 400-тонных понтонов, включая газоотбойники, строительные короба, скуловой киль;

остропку фрагментов корабля, лежавших на грунте и внутри кормового машинного отделения;

обеспечение остропки судоподъемных понтонов, включая застегивание стропов, проводку проводников под корпусом корабля и в клюзы понтонов;

поиск и герметизацию мест водотечности внутри корабля и на его наружном борту с установкой пластырей и деревянных пробок, выполнение технологических операций внутри корпуса.

Работы внутри затопленных корабельных помещений являлись наиболее трудными и опасными. Стесненные условия, узкие двери и вертикальные проходы сквозь лабиринты коридоров препятствовали доступу в нижерасположенные помещения. Чтобы добраться до настила второго дна, водолазу приходилось порой проникать сквозь палубу полубака, главную палубу, нижнюю палубу и расположенную под ней платформу. Все это проделывалось в полной темноте при рассеянном свете водолазного светильника с риском пережать кабель-шланговую связку или зацепиться за многочисленные выступы и торчащие элементы креплений снятого оборудования.

Технологии, реализованные при подъеме БПК «Очаков», включали спрямление на грунте в два этапа с применением навесных и спрямляющих понтонов, остропку и многократную перестропку стальных судоподъемных понтонов, герметизацию и водоотлив, спрямление на плаву и два этапа буксировки. При этом применялся широкий спектр технологических приемов: новых, обычных и



***Остропка навесного 200-тонного понтона на выступающем борту БПК «Очаков»***

давно забытых. В частности, использовалась навесная остропка четырех 200-тонных спрямляющих понтонов, последний раз применявшаяся на практике более 50 лет назад. Понтоны устанавливались на выступавшем из воды борту корабля, закреплялись стропами через клюзы в обхват и заполнялись водой, что создавало мощный спрямляющий момент. В связи с тем, что такая схема использования отличалась от схемы, предусмотренной инструкциями по эксплуатации судоподъемных понтонов данного типа, потребовалась установка под понтоны распределяющих нагрузку деревянных опор и защита судоподъемных стропов от разрушения на острых кромках клюзовых крышек. Заполнение понтонов водой потребовало также выполнить герметизацию всех их наружных конструктивных отверстий.

Спрямление корабля было выполнено в два этапа. Сначала совместной работой четырех навесных 200-тонных и двух спрямляющих 400-тонных понтонов его повернули на 34 градуса, уменьшив крен на левый борт до 36 градусов. Затем, после укорочения стропов и продувки 400-тонных понтонов удалось полностью спрямить корабль. При этом вся верхняя палуба, за исключением короткого участка в носовой оконечности, и первый ярус надстроек остались под водой.

Подъем БПК «Очаков» с грунта произвели после перестропки судоподъемных понтонов также в два этапа. Сначала подняли носовую оконечность после осушения первого и верхних помещений второго и третьего отсеков. На втором этапе была поднята кормовая оконечность. Для этого загерметизировали одиннадцатый отсек, расположенный в корме корабля. Его осушение позволило вынести наверх палубу полубака и начать откачку воды из заранее подготовленного кормового машинного отделения, а потом и из всех остальных отсеков.

Работы по герметизации и осушению отсеков до подъема корабля с грунта продолжались 25 дней и выполнялись круглосуточно. Их особенностью являлось исключительно высокая проницаемость внутренних переборок БПК «Очаков», связанная с демонтажем в период ремонта всего вооружения, механизмов, оборудования, трубопроводов и кабельных трасс. Повсеместно имелись пустые фланцы, кабельные вводы, люки без крышек, произвольные технологические вырезы. Горловины всех топливных цистерн были сняты, а трубопроводы, соединявшие цистерны, демонтированы. В результате все отсеки, за исключением первого и одиннадцатого, оказались соединены между собой и с окружающей водной средой, что существенно усложняло задачу герметизации и осушения внутренних объемов корабля при его постановке на плав. Еще одним негативным фактором стало разрушение обшивки корпуса корабля по левому борту в районе миделя, полученное при его затоплении. Протяженная вертикальная трещина стала результатом совместного воздействия напряжений от общего изгиба корпуса корабля и концентрации местных напряжений от взаимодействия бортового киля с грунтом.

Герметизация выполнялась в процессе постоянного поиска водолазами мест водотечности в переборках корабля и установки на них пластырей, пробок и деревянных клиньев. Поиск мест поступления воды производился в период пробных откачек, когда включались размещенные в отсеках водоотливные средства. В начале работ они были способны лишь незначительно понизить уровень воды в отсеке, что не было удивительным. Согласно расчетам, через три отверстия диаметром 100 мм при перепаде уровня воды в осушаемом отсеке с уровнем моря, составляющем всего 4 м, внутрь в час поступал объем воды, превышающий полную мощность гидравлического насосного агрегата ВСА-500 производительностью 500 $м^3$/ч. По мере осушения отсеков гидростатическое давление на устанавливаемые пластыри мно-

гократно возрастало, что часто приводило к их повреждению, а производительность водоотливных средств падала, что еще более усложняло задачу.

Несмотря на трудности работы по герметизации производились также в девятом и десятом отсеках с целью обеспечения дальнейшей динамики подъема. Всего из одиннадцатого отсека было сделано 34 пробные откачки воды. Ситуация усугублялась сравнительно небольшим объемом самого отсека, что не гарантировало всплытия оконечности поднимаемого корабля. Инженерный состав судоподъемного отряда в этих условиях предложил единственное верное решение – после полного осушения одиннадцатого отсека вновь принять воду в осушенный первый отсек, буквально спрямив поднимаемый корабль контрзатоплением. В результате БПК «Очаков» был поставлен на плав и уведен с судоходного канала, что обеспечило освобождение входа в озеро Донузлав и дальнейшую постановку корабля на отмель для последующей утилизации в дальней части озера.

В целом, можно утверждать, что подъем БПК «Очаков» был выполнен безопасно, в краткие сроки и с минимальными затратами. Успешному подъему способствовали грамотные и профессиональные действия всех участников работ, настойчивость руководителей в достижении поставленных целей, удачные технические решения, заложенные в техническом проекте подъема, разработанном НИИ спасания и подводных технологий ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия», и успешно реализованные с учетом всех неизбежных неопределенностей, присущих каждой судоподъемной работе. Вместе с тем на фоне победных реляций подъем БПК «Очаков» позволил глубже оценить общее состояние флотского судоподъема и вскрыть присущие ему недостатки.

В организационном плане отчетливо проявились недостатки действующего руководства по судоподъемным работам РСПР-ВМФ-88, не регламентирующего порядок привлечения к подъему затонувших объектов ВМФ сторонних организаций. В результате несмотря на относительную готовность к судоподъемным работам, как обычно, внезапно возникшая необходимость подъема конкретного крупного объекта застала исполнителей врасплох. Большие массогабаритные характеристики корабля не позволяли решить задачу техническими средствами, находящимися в готовности к немедленному применению. Требовалось срочное восстановление технической готовности всех технических средств судоподъема, в первую очередь, судоподъемных понтонов, а также изготовление огромного количества технологической оснастки: 34 двойных судоподъемных стропов из канатов большого диаметра, 32 массивных стальных проушин для крепления стропов, сотен пластырей и пробок. Закрепление проушин на корпусе, к которым прикладывались нагрузки более 100 тс, также требовало привлечения к работам профессиональных сварщиков. Обозначенные проблемы были решены за счет предусмотренного техническим проектом подъема корабля привлечения к работам специалистов и мощностей 13 судоремонтного завода (г.Севастополь), а для изготовления стропов – головного предприятия группы компаний «Севзапканат», известной разработчикам проекта по совместному участию в подъеме дизель-электрохода «Болгария». Финансирование этих крайне необходимых работ производилось за счет ассигнований, выделенных на поддержание технической готовности кораблей и судов флота, то есть в ущерб судоремонту, что нельзя признать правильным. Давно назрела необходимость в масштабах ВМФ иметь отдельную статью расходов на подобные нужды, включая аренду дополнительных технических средств.

Необходимость применения технических средств, которыми не располагает ВМФ, для ускорения и облегчения выполнения отдельных

технологических этапов работ возникает практически на каждом судоподъеме. Так было и при подъеме АПЛ отстоя «Б-313» на Камчатке в 1997 г., и при подъеме дизель-электрохода «Булгария» в 2011 г. При подъеме БПК «Очаков» к работам дополнительно привлекалось судно-рефулер местного предприятия, добывающего песок, что позволило выполнить работы по уборке грунта из-под корпуса и тем самым в значительной мере облегчить спрямление поднимаемого корабля. Благо, судовладельцы были заинтересованы в восстановлении судоходства по фарватеру и предоставили судно в качестве безвозмездной помощи. При других обстоятельствах средств для аренды ценного в технологическом плане плавсредства могло не оказаться, что поставило бы под угрозу результат работ в целом.



***Успешное спрямления БПК «Очаков»***

Финансирование судоподъемных работ в интересах федеральных органов исполнительной власти, и Министерства обороны России, в частности, вообще целесообразно предусматривать в рамках бюджетной целевой программы, например по ликвидации последствий техногенных аварий на внутренних акваториях. Затонувшие объекты, требующие проведения экстренных судоподъемных работ, такие как БПК «Очаков», АПЛ «Курск» или дизель-электроход «Булгария», являются либо потенциально опасными, либо препятствуют функционированию транспортной инфраструктуры, либо способны дать достоверную информацию о причинах катастрофы, что также способствует повышению безопасности морской деятельности.

Главным условием выполнения любой судоподъемной работы является наличие необходимого количества технических средств и умение исполнителей применять их на практике. В этой связи наряду с возможностью аренды мощных технических средств общего назначения (плавкраны большой грузоподъемности, средства уборки грунта и т.д.) актуальным является развитие специализированных технических средств судоподъема. Положительный опыт применения при подъеме БПК «Очаков» четырех новейших гидравлических насосных агрегатов ВСА-500, каждый производительностью 500 м$^3$/ч, показывает важность оснащения аварийно-спасательных подразделений ВМФ современной высокопроизводительной техникой. При этом наличие мобильных автономных водоотливных средств производительностью 1000 м$^3$/ч также не было бы излишним.

Отдельно следует рассмотреть необходимость восстановления и поддержания в готовности к немедленному использованию парка судоподъемных понтонов.

Спрямление и подъем БПК «Очаков» стали возможны благодаря наличию парка стальных судоподъемных понтонов. Мягкие судоподъемные понтоны, в настоящее время закупаемые для оснащения аварийно-спасательных подразделений всеми без исключения федеральными органами исполнительной власти, показали свою полную непригодность из-за ничтожно малой грузоподъемности (20 тс) и чрезвычайной уязвимости их тонких, легко

повреждаемых оболочек. Исходя из полученного опыта, можно утверждать, что для спрямления корабля определенного водоизмещения необходимо наличие судоподъемных понтонов грузоподъемностью от одной трети до половины его подъемного веса при условии применения навесной или обычной (подводной) остропки. Для последующего подъема при условии герметизации части отсеков требуется грузоподъемность понтонов, равная половине его подъемного веса. Для гарантированного подъема затонувшего объекта понтонами требуется, чтобы они создавали подъемные усилия, превышающие на 25% его подъемный вес. Подъем БПК «Очаков» только за счет судоподъемных понтонов потребовал бы применения трех пар 400-тонных и двух пар 200-тонных стальных судоподъемных понтонов.

Полноценное применение понтонов подразумевает их использование как минимум двумя парами одинаковой грузоподъемности. Для наращивания подъемных усилий, как правило, применяют понтоны меньшей (на один уровень) грузоподъемности, то есть с 400-тонными применяются 200-тонные понтоны, а с 200-тонными – 80-тонные понтоны. Таким образом, при наличии в регионе двух пар 400-тонных, двух пар 200-тонных и двух пар 80-тонных понтонов можно спрямлять и поднимать одной оконечностью с последующей откачкой корабли (суда) подъемным весом до 5000 тс. Такой минимальный парк понтонов позволит поднимать целиком корабли подъемным весом до 2000 тс.

При необходимости минимальный парк стальных судоподъемных понтонов может быть наращен за счет доставки понтонов из соседнего региона. В связи с тем, что существующий парк судоподъемных понтонов ВМФ многократно выслужил установленные сроки, целесообразно поставить задачу его полного обновления. При этом 80-тонные понтоны целесообразно заменить их 100-тонными аналогами.

В итоге современный понтонный парк одной аварийно-спасательной партии должен состоять из двух пар 400-тонных, двух пар 200-тонных и двух пар 100-тонных стальных судоподъемных понтонов. При этом не следует полностью копировать понтоны «старых» проектов, а взять лучшие технические решения каждого из них. 400-тонные и 200-тонные понтоны должны быть аналогичны понтонам проектов 529 и 528 при условии ограничения глубины их работы 60 м и веса в воздухе 95 тс. За прототип 100-тонного понтона можно взять понтон проекта 04750 при условии того же ограничения глубины применения и изменения конструкции воздушного ящика, что позволит отказаться от использования дорогостоящей легированной стали АК-25.

Предлагается рассмотреть наличие понтонных парков на Северном, Балтийском и Черноморском флотах, а также двух парков на Тихоокеанском флоте: во Владивостоке и в Петропавловске-Камчатском. Всего необходимо построить серию из двадцати 400-тонных, двадцати 200-тонных и двадцати 100-тонных стальных судоподъемных понтонов.



***Процесс откачки воды из отсека***

С целью уменьшения финансовой нагрузки строительство серии понтонов следует осуществить в течение десятилетия до 2025 г.

При необходимости массированного применения судоподъемных понтонов для подъема крупного объекта должна рассматриваться их переброска (транспортировка) в пределах оперативной зоны, например, с Северного флота на Балтийский или Черноморский флоты, а также с Камчатки во Владивосток или обратно. Способ транспортировки предусматривается водным транспортом в качестве палубного груза или, в крайнем случае, буксировкой морским или внутренним судоходным путями.

В случае строительства серии из 60 понтонов важной проблемой становится поддержание их технической готовности к немедленному использованию без ставшего обыденным предварительного ремонта. Это не может быть обеспечено ни при хранении понтонов на плаву, ни при их подводном хранении на грунте. В первом случае разрушение понтонов произойдет на границе сред «вода-воздух» вследствие общей коррозии, во втором случае разрушение произойдет из-за межкристаллической коррозии и обрастания. Подтверждением этому при подъеме БПК «Очаков» стало неудовлетворительное состояние хранившихся под водой 400-тонных понтонов. Для их использования потребовалось провести практически длительный капитальный ремонт. Единственным способом долговременного хранения стальных судоподъемных понтонов является размещение их на берегу, как это было с применявшимися при подъеме БПК «Очаков» 200-тонными понтонами.

Следствием из обобщения полученного опыта стала необходимость сооружения береговых площадок для хранения понтонных парков, которые должны быть оборудованы подъемным краном, либо слиповой дорожкой для спуска понтонов на воду. Возможно, необходимо предусмотреть отдельное складское хранение арматуры понтонов, таким образом предохраняя ее от воздействия атмосферных явлений и хищений.

Опыт неудачного применения мягких судоподъемных понтонов при подъеме БПК «Очаков» показал, что существующая конструкция этих понтонов не способна обеспечить ни надежное создание номинального подъемного усилия, ни его многократное увеличение. Их основными недостатками является статическая неопределенность в стропах (три подвески вместо двух) и высокая уязвимость единой оболочки, которая была легко повреждена острыми краями мидий при попытке размещения 20-тонного мягкого понтона внутри поднимаемого корабля.

В этой связи актуальность приобретают разборные судоподъемные понтоны, грузоподъемность которых порядка 100 тс была бы сравнима с 80-тонными стальными судоподъемными понтонами, а при двухъярусной остропке была бы эквивалентна паре 200-тонных стальных судоподъемных понтонов. Еще одним преимуществом разборных судоподъемных понтонов является их мобильность, то есть возможность относительно быстрой доставки к месту работ и приведения в рабочее состояние.

В НИИ спасания и подводных технологий ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» разработана и запатентована конструкция разборного судоподъемного понтона – патент Российской Федерации №2383969 от 10.06.2013 г. Он представляет собой набор усиленных бандажами надуваемых оболочек торовой формы, одеваемых на прочную внутреннюю трубу, соединенную стропами с грузонесущей траверсой. При этом действующие в стропах нагрузки на прямую не передаются на надувные оболочки. Это гарантирует живучесть и работоспособность разборного понтона в случае получения им единичного локального повреждения. Согласно выполненным проработкам разборные судоподъемные понтоны сле-

дует рассматривать как самостоятельные технические средства судоподъема и как средства наращивания судоподъемных усилий при использовании совместно со стальными судоподъемными понтонами.



***Буксировка БПК «Очаков» в сторону от судового хода***

Опыт подъема БПК «Очаков» в полной мере подтвердил прямую зависимость успешного окончания судоподъемных работ от технической оснащенности участвующих в них подразделений. При этом одними только специализированными техническими средствами, такими как судоподъемные понтоны и водоотливные средства рассматриваемая задача не решается. Дополнительно требуются многочисленные технические средства: плавкран, килектор, судно-рефулер, буксиры, мобильные энергетические модули, нашедшие при подъеме БПК «Очаков» широкое практическое применение. Их наличие в регионе, где выполняются работы, с возможностью привлечения на условиях аренды или директивного указания является важнейшей составляющей потенциала аварийно-спасательных подразделений.

На основании вышеизложенного можно сделать однозначный вывод, что подъем БПК «Очаков» состоялся на пределе возможностей применявшихся технических средств судоподъема, и успех всей операции во многом был обусловлен умелыми и самоотверженными действиями непосредственных исполнителей, настойчивостью и высокими организационными способностями руководителя судоподъемных работ, большим опытом разработчиков Технического проекта подъема и правильным применением ими своих инженерных знаний. Объективная оценка судоподъемных работ позволяет выделить комплекс мероприятий, необходимых для повышения возможностей Службы поисковых и аварийно-спасательных работ ВМФ в области судоподъема. К таким мероприятиям относятся:

продолжение практики привлечения к работам предприятий промышленности;

восстановление парка стальных судоподъемных понтонов;

замена мягких судоподъемных понтонов разборными судоподъемными понтонами;

создание базового комплекта такелажной оснастки;

внедрение усовершенствованных гидравлических насосных агрегатов.

***А.Краморенко,***
***доктор технических наук;***
***В.Асминин,***
***младший научный сотрудник***

***Ключевые слова: большой противолодочный корабль; Военно-Морской Флот; судоподъем; безопасность; водолазные работы; буксировка; технические средства судоподъема.***

***Key words: large ASW ship; Navy; salvage; safety; diving operations; towing; technical means of salvaging.***

# ИНОСТРАННАЯ ВОЕННО-МОРСКАЯ ХРОНИКА

**США**

В США в начале марта с.г. проведено очередное испытание морской компоненты системы ПРО «Иджис». К нему привлекались Агентство по ПРО (Missile Defense Agency – MDA) и три эскадренных миноносца УРО ВМС США типа «Эрли Бёрк» – «Карни» (DDG 64), «Гонсалез» (DDG 66) и «Бэрри» (DDG 52). Три ракеты-мишени, имитирующие баллистические ракеты ближней дальности были запущены с полигона Уоллопс (штат Виргиния). Два эсминца с помощью многофункциональной БИУС «Иджис» обнаружили цели и взяли их на сопровождение. Затем корабли выполнили условные пуски противоракет «Standard Missile-3» Block IB. При проведении испытаний отрабатывались вопросы организации обнаружения, сопровождения и выработки необходимых данных для поражения БР с использованием в едином комплексе МБИУС «Иджис» всех кораблей. Это было 19-е по счету испытание подобного типа без фактического пуска противоракет SM-3. Результаты испытания будут тщательно проанализированы и учтены в интересах организации ПРО для защиты ВС США, их союзников и партнеров в зоне Европы.

12-я авианосная ударная группа ВМС США во главе с атомным авианосцем «Теодор Рузвельт» (CVN 71) с 1-м авианосным авиакрылом на борту под общим командованием контр-адмирала Э.Льюиса 11 марта с.г. вышла из ВМБ Норфолк на плановое патрулирование в зонах ответственности 5-го, 6-го и 7-го флотов ВМС США. В состав группы входят также крейсер УРО «Норманди» (CG 60); эсминцы УРО «Фаррагут» (DDG 99), «Форест Шерман» (DDG 98) и «Уинстон Черчилль» (DDG 81). На борту кораблей АУГ находится штаб 2-й эскадры эсминцев. Общее число военнослужащих АУГ составляет около 6 тыс. человек. В течение ближайших месяцев корабли АУГ будут обеспечивать военно-морское присутствие США, проводить различные морские операции, в том числе антипиратской направленности. 20 марта с.г. авианосная ударная группа ВМС США прибыла в ВМБ Портсмут (Великобритания) с пятидневным визитом.



***АВМА «Теодор Рузвельт»***

Десантный транспорт-док «Сан-Диего» (LPD 22) ВМС США под командованием кэптена Дж.Менони в конце февраля с.г. прибыл на ВМБ Сан-Диего (штат Калифорния) после завершения первого патрулирования. За семь месяцев нахождения в море ДТД с 11-м экспедиционным подразделением морской пехоты на борту прошел более 40 тыс. морских миль в составе амфибийно-десантной группы, совершил заходы в порты Акаба (Иордания), Халифа (ОАЕ), Гонконг (КНР) и Пёрл-Харбор (штат Гавайи). Действуя в зоне ответственности 5-го и 7-го флотов ВМС США, «Сан-Диего» принял участие в проведении ряда учений и тренировок совместно с ВМС Франции, Великобритании, Саудовской Аравии, Королевства Иордании, Кувейта и Джибути, в том числе учений «Кугуар вояж-2014» и «Ред риф-2015».

На судоверфи корпорации «Мартин Мариэтта» в г.Маринетте (штат Висконсин) 9 февраля с.г. состоялась официальная церемония за-

кладки очередного, 13-го по счету корабля прибрежной зоны, которому планируется присвоить наименование «Уичита» (LCS 13, вариант «Фридом»). Данные корабли предназначены для решения широкого круга задач, в том числе борьбы с надводными целями, противоминной и противолодочной обороны. Их особенностью является оборудование сменными целевыми (по назначению) модулями, принимаемыми на борт, что позволяет осуществлять гибкое использование различных видов вооружения и техники в зависимости от обстановки. На сегодняшний день в состав ВМС США входят два корабля данного варианта («Фридом» и «Форт Уорт»), еще шесть находятся на различных этапах достройки и испытаний.

3 марта с.г. на борту десантного корабля-дока «Ганстон Холл» (LSD 44) ВМС США, проходящего ремонт и модернизацию на судоверфи компании «Дженерал Дайнемикс» в порту Портсмут (штат Виргиния), произошел пожар. Возгорание возникло в одном из внутренних помещений. Аварийные партии локализовали пожар своими силами, а затем он был потушен с помощью прибывшей с берега пожарной команды. Из членов экипажа никто не пострадал. Начато расследование для определения причин пожара и оценки ущерба. ДКД находится на ремонте с 26 января с.г. Окончание работ намечено на октябрь текущего года.

**Великобритания**

В начале марта с.г. эскадренный миноносец «Дункан» (типа 45) Королевских ВМС Великобритании под командованием коммандера Р.Аткинсона, завершив курс боевой подготовки, вышел из ВМБ Портсмут на первое патрулирование. В течение девяти месяцев планируется выполнение задач в Средиземном море, зоне Ближнего Востока и Персидском заливе. Основное внимание будет уделено защите интересов Великобритании и ее союзников, борьбе с международным терроризмом и морским пиратством, обеспечению безопасности судоходства. ЭМ «Дункан» был принят в состав ВМС в сентябре 2013 г. Корабль имеет на вооружении новейший ЗРК «Си Вайпер» и другое высокотехнологичное вооружение. Кроме того, на его борту базируется многоцелевой вертолет «Линкс» Марк 8.



***ЭМ УРО «Дункан»***

Отряд кораблей Королевских ВМС Великобритании в составе эсминца «Дрэгон» (типа 45) и танкера «Колд Ровер» под общим командованием кэптена Р.Кокса в середине марта с.г. совершил заход с официальным визитом в порт Кейптаун (ЮАР). Во время стоянки на ЭМ «Дрэгон» побывали более 350 человек, для них были организованы экскурсии по осмотру корабля, его техники и вооружения. Накануне визита ЭМ «Дрэгон» и ПЛ «Мантатиси» ВМС ЮАР провели совместное учение, в ходе которого отрабатывали вопросы по поиску и обнаружению подводной лодки с применением бортовой ГАС и противолодочного вертолета, а также ряд других элементов.



***ЭМ «Дрэгон» и ПЛ «Мантатиси»***

# МОРСКИЕ ЛЕТЧИКИ – ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

***В материале рассказывается о боевых действиях морских летчиков П.Л.Кошелева и И.С.Кравцова.***

*Combat actions of sea aviators Koshelev and Kravtsov are described in the material.*



**КОШЕЛЕВ Петр Львович**

Родился 14 сентября 1916 г. в г.Нижний Новгород. Русский, капитан (19.2.1942), Герой Советского Союза (22.7.1944). В ВМС РККА с 1934 г., в ВМФ с 1937 г., в компартии с 1941 г. В 1936 г. окончил два курса ВВМУ имени М.В.Фрунзе, в ноябре 1937 г. – Военно-морское авиационное училище имени И.В.Сталина в г.Ейске. Младший летчик-наблюдатель, штурман отряда 12-й оаэ (11.1937–11.1940) ВВС Балтийского флота. Участник Советско-финляндской войны 1939–1940 гг. Совершил 30 боевых вылетов на разведку, нанесение бомбовых ударов по базам противника. Флагманский штурман (11.1940–4.1942) 15-й ораэ, штурман звена (4.1942–11.1944) 1-го гвардейского мтап БФ.

В Великой Отечественной войне с 29 июня 1941 г. В августе 1941 г. на МБР-2 выполнил 11 полетов для нанесения ударов по противнику на подступах к Моонзундским островам в районах Хапсалу, Вирцсу, Пернов. 15 сентября бомбил немецкие корабли, высаживающие десант на о.Эзель. Самолет Кошелева подвергся сильному обстрелу зенитной артиллерии трех миноносцев, был атакован истребителями, получил повреждения и загорелся. Кошелев продолжал вести огонь из пулемета и заставил истребители отступить.

После посадки на воду и эвакуации экипажа горящий самолет взорвался. Добравшись вплавь до берега, летчики доложили о выполнении задания. После перевода в 1-й гмтап П.Л.Кошелев быстро освоил самолет «Бостон» А-20-G. В 1943–1944 гг. летал в составе экипажа командира авиаэскадрильи капитана Н.Г.Константюка. К июлю 1944 г. совершил 188 боевых вылетов, в том числе на бомбоудары по железнодорожным узлам, ВМБ, портам, живой силе и технике противника, 45 боевых вылетов на разведку, 18 вылетов на минные постановки, 8 вылетов на торпедные удары. На его боевом счету числилось 4 потопленных транспорта общим водоизмещением 24 тыс. т и один поврежденный транспорт.

За образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленные при этом отвагу и героизм Указом Президиума Верховного Совета СССР капитану П.Л.Кошелеву присвоено звание Героя Советского Союза. Всего за время Великой Отечественной войны он совершил 198 боевых вылетов, участвовал в потоплении 6 транспортов противника водоизмещением 33500 т. После госпиталя с февраля 1945 г. П.Л.Кошелев – штурман 2-й смешанной авиаэскадрильи ВВС ЧФ (2.1945–8.1946).

Умер 10 августа 1946 г. Похоронен в Севастополе на Старом городском кладбище (у п.Пажарова). Награжден орденами Ленина (1944), Красного Знамени (1940, 1941, 1943), Отечественной войны I степени (1943), медалями. Его именем названа улица в г.Нижнем Новгороде. На доме, где он проживал, на здании ПТУ №26 и на территории завода в память о нем установлены мемориальные доски.



**КРАВЦОВ Иван Савельевич**

Родился 19 февраля 1914 г. в с.Новгородка, ныне Кировоградской области, Украина. Украинец. Майор (24.4.1948). Герой Советского Союза (22.7.1944). В ВМФ с 1936 г., в компартии с 1941 г. В 1933 г. окончил один курс Киевского финансово-экономического института, в 1936 г. – аэроклуб в г.Кривой Рог. Проходил учебу в Военно-морском авиационном училище имени И.В.Сталина в г.Ейске (8.1936–11.1939), на Высших офицерских курсах ВВС ВМФ (6.1943–1.1944). Служил инструктором ВМАУ имени И.В.Сталина (11.1939–11.1940). С ноября 1940 г. служил в ВВС Балтийского флота инструктором-летчиком 1 й запасной авиаэскадрильи, пилотом-инструктором 1-го запасного авиаполка ВВС ВМФ, пилотом, командиром звена, заместителем командира и командиром авиаэскадрильи 3-го гвардейского ИАП ВВС БФ. В Великой Отечественной войне с ноября 1941 г. В составе полка сопровождал бомбардировщики и штурмовики, наносившие удары по войскам, технике, аэродромам, кораблям и транспортам противника, отражал налеты вражеской авиации, вел воздушную разведку, производил штурмовку боевых порядков противника. Летал на самолетах По-2, Ут-2, УТИ-4, И-16, И-15, Як-7у, МиГ-3, ЛаГГ-3, Ла-5, Ла-7, «Харрикейн», «Киттихок», «Аэрокобра».

30 сентября 1942 г. в воздушном бою с превосходящими силами противника самолет И.С.Кравцова был поврежден и загорелся. Летчик продолжал бой на горящей машине, затем покинул самолет, получив тяжелые ожоги. В этот день Кравцов лично сбил истребитель Ме-109. В воздушных боях неоднократно приходил на помощь товарищам. 26 мая 1944 г., вылетев на отражение налета немецкой авиации, И.С.Кравцов, сблизившись с самолетами противника, с короткой дистанции расстрелял ведущего пары ФВ-190.

К июню 1944 г. совершил 315 боевых вылетов, провел 61 воздушный бой, сбил 13 самолетов лично и 4 в группе. За образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленные при этом отвагу и героизм Указом Президиума Верховного Совета СССР капитану И.С.Кравцову присвоено звание Героя Советского Союза.

За период Великой Отечественной войны он совершил 375 боевых вылетов, провел 79 воздушных боев, в которых сбил лично 29 самолетов и 4 в группе. Как командир эскадрильи за короткий срок сумел сплотить коллектив летчиков, которые на последнем этапе войны с декабря 1944 г. по май 1945 г. добились значительных боевых успехов. После войны продолжил службу в должности командира авиаэскадрильи 3-го ГИАП, который в апреле 1948 г. был переименован в 223-й гвардейский ИАП ВВС 4-го ВМФ (5.1945–8.1950). С августа 1950 г. в запасе. Награжден орденами Ленина (1944), Красного Знамени (1942, 1944 – дважды, 1945), Нахимова I степени (1946), Отечественной войны I степени (1945, 1985), медалями.

Умер 29 января 2005 г. Похоронен на городском кладбище г.Геленджика Краснодарского края.

***Материал подготовлен в филиале Центрального архива Министерства обороны РФ (Архиве Военно-Морского Флота) Е.Воробьёвым***

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

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

# К 70-летию Великой Победы

## И ВО СНЕ МЫ ШЛИ В АТАКУ



В 2015 г. мы чествуем убеленных сединой фронтовиков, которые освободили мир от фашизма. Одним из этих мужественных и стойких бойцов является гвардии главный старшина Северного флота Михаил Васильевич Подгурский, кавалер многих боевых наград, среди которых медаль «За отвагу», два ордена Красной Звезды, орден Отечественной войны I степени и другие. В свои 98 лет главный старшина флота все время в работе. У него удивительная память на фамилии тех, с кем воевал, на эпизоды фронтовой жизни, на боевую технику. Днем застать его дома невозможно. Поговорить с ним удается только вечером по телефону, потому что днем он на встречах с молодежью столицы. Школьники и студенты приходят, чтобы посмотреть на живую легенду и услышать из первых уст рассказ о том, как в боях добывалась наша Победа. Ветеран принимал участие в трех войнах: советско-финляндской, Великой Отечественной и в войне с Японией.

Войны всегда несут за собой трагедии и несчастья, но одновременно закаляют характер человека, делая из него личность и бойца. Именно такие российские богатыри, как Михаил Васильевич Подгурский, подарили жизнь всем живущим сегодня. Восемь лет военной службы – так мал срок, но как велики подвиги, совершенные нашими воинами в эти годы. По Подгурскому можно изучать географию нашей страны. Начинал морскую службу он на Балтике, воевал на Севере, освобождая Заполярье, бился за Прагу, громил фашистов в центре Германии, побеждал японцев в борьбе за Южный Сахалин. Получил два тяжелых ранения, был трижды контужен, но остался влюбленным в жизнь. После войны он сделал для людей много хорошего, долгие годы работая в сфере культуры города Москвы по пропаганде культуры и искусства.

Во время войны торпедный катер, на котором служил Михаил Подгурский, попал под обстрел, но, несмотря на тяжелую контузию, он вновь вернулся в строй, но уже в морскую пехоту. Воевал в Заполярье, Норвегии, освобождал Киркенес. Михаил Васильевич служил и командиром отделения минеров-взрывников, и стрелком-лыжником. Особенно ему запомнились бои, которые вел 95-й стрелковый полк, которым командовал Чернов.

Вскоре Михаила Подгурского назначили командиром взвода автоматчиков 72-й отдельной морской стрелковой бригады. В памяти ветерана на всю жизнь остался первый бой. Это случилось в ночь на 29 июня 1941 г. На северной границе впереди наших позиций раздались взрывы артиллерийских снарядов и мин. Затем застрекотали фашистские пулеметы, раздались автоматные очереди и немцы двинулись на позиции красноармейцев. «Мы, – вспоминает ветеран, – знали, что защищаем единственный выход на дорогу, ведущую к северной столице – Мурманску. Отступать нам было некуда, и мы приняли неравный бой. Наших было очень мало, менее тридцати человек. Из тумана к подножию горной сопки на нас двинулись гитлеровцы. Их было много, но обстрелянные еще в финскую компанию мы не испугались, а встретили фашистов прицельным огнем. Немцы не ожидали, что после артобстрела мы не только остались живы, но и сумели дать отпор. Немецкие солдаты стали прятаться за огромные камни, мы забрасывали их гранатами. Так мы

отразили три атаки. Потеряв несколько десятков человек убитыми и ранеными, фашисты несколько поостыли. Все наши бойцы были ранены или контужены. Наступило утро. Туман начал отходить к морю, и мы увидели, что внизу, у выхода на единственную дорогу, да и у высоты скопились огромные силы противника. Силы оказались неравными, но отступать некуда. С воздуха нас не только заметили, но и начали обстреливать. Вся наша артиллерия была уничтожена. От орудий остались дымящиеся воронки и груда искореженного металла. Немцы все это видели и начали очередную атаку. Мы все время умело отстреливались, благо что боеприпасов было предостаточно. Немецкие атаки захлебывались одна за другой. Этот бой продолжался около 12 часов, но мы так и не пропустили фашистов на дорогу к Мурманску. Эта 12-часовая задержка немецких войск позволила советскому командованию подтянуть стрелковые резервы к реке Западная Лица и занять прочную оборону до тех пор, пока мощным ударом сил Карельского фронта и родного Северного флота противник не был выброшен за пределы Заполярья».

За годы войны подобных боевых эпизодов было немало. Так, например, в финскую кампанию в лесу ночью на группу Подгурского напали финны. Они действовали тихо, скрытно и жестоко. Один из них набросился сзади на Михаила и воткнул ему нож в спину. Завязалась рукопашная, но Михаил оказался проворнее и сумел задушить врага. Почему же Подгурский остался в живых? Оказалось, что финский нож, проткнув рюкзак и походный жестяной котелок, застрял в сухарях. Товарищи по оружию посоветовали Михаилу оставить этот нож на память как талисман или оберег на будущее. Ныне этот нож занимает почетное место в Центральном музее Великой Отечественной воны на Поклонной горе.

На Северном флоте боевой опыт Подгурский перенимал у прославленного морского разведчика дважды Героя Советского Союза В.Н.Леонова. Он до сих пор в подробностях помнит высадку отряда десанта на полуострове Варангер в районе мыса



***Гвардии главный старшина М.В.Подгурский***

Ланг-Бунес в составе 35 морских пехотинцев. Ветеран в деталях рассказывает о том, как разведчики под командованием капитан-лейтенанта В.Н.Леонова захватили вражеские стратегические документы; как добывали языков; как в течение одного часа взяли в плен шесть немецких офицеров ВВС с важными документами; как 19 февраля 1944 г. в районе Бос-фиорда с двух торпедных катеров «ТКА-12» и «ТКА-172» двумя группами в составе 15 и 13 бойцов высаживались на берег, занятый противником, захватывали пленных и без потерь возвращались в базу. Ветеран в подробностях помнит, как 25 мая 1944 г. морской десант на катерах «ТКА-13» и «ТКА-116» двумя группами захватил шесть офицеров с важными документами штаба второго дивизиона 46-го зенитного полка.

После Победы Михаил Васильевич собрался домой, в Москву. Но его эшелон пошел на Дальний Восток на войну с японской квантунской армией. Эта война закончилась для гвардии главного старшины М.В.Подгурского освобождением Южного Сахалина. Ныне мы желаем здоровья ветерану трех войн Михаилу Васильевичу Подгурскому и поздравляем с 98-летием со дня рождения.

***Капитан 2 ранга К.Панфёров***

# О ЧЕМ ПИСАЛ ЖУРНАЛ В 1945 ГОДУ

«Выступление товарища Сталина на приеме в Кремле в честь участников парада Победы, 25 июня 1945 г.

Не думайте, что я скажу что-нибудь необычайное. У меня самый простой, обыкновенный тост. Я бы хотел выпить за здоровье людей, у которых чинов мало и звание незавидное. За людей, которых считают «винтиками» великого государственного механизма, но без которых все мы – маршалы и командующие фронтами и армиями, говоря грубо, ни черта не стоим. Какой-либо «винтик» разладился – и кончено. Я подымаю тост за людей простых, обычных, скромных, за «винтики», которые держат в состоянии активности наш великий государственный механизм во всех отраслях науки, хозяйства и военного дела. Их очень много, имя им легион, потому что это десятки миллионов людей. Это – скромные люди. Никто о них ничего не пишет, звания у них нет, чинов мало, но это – люди, которые держат нас, как основание держит вершину. Я пью за здоровье этих людей».

*(«Морской Сборник» №7 за 1945 г.)*

«Сталинская стратегия, сталинское военное искусство — вершина мировой военной науки и практики.

Какие характерные черты советского военного искусства продемонстрировала отечественная война против немецко-фашистских захватчиков?

В нашей стратегии на протяжении всех четырех лет войны виден правильный, глубокий и широкий охват военных явлений в их совокупности. Не ставка на одну какую-либо сторону дела, не шаблон, столь характерный для немцев, а всесторонний анализ и учет развивающейся обстановки, ее политических, экономических, военных факторов, выдвижение соответствующих целей перед операциями, создание необходимых условий для успешного проведения операций и искусное руководство ими. «Искусство ведения войны в современных условиях,– учит товарищ Сталин, – состоит в том, чтобы, овладев всеми формами войны и всеми достижениями науки в этой области, разумно их использовать, умело сочетать их или своевременно применять ту или иную из этих форм в зависимости от обстановки».

Для советского военного искусства характерно исключительное многообразие форм и способов действий, причем каждый раз избираются тот способ, та форма, которые наиболее отвечают данной обстановке и применение которых в конечном счете наилучшим образом ведет к разгрому врага. В ходе кампании 1941–1943 гг. отчетливо выявились уменье советского командования правильно использовать на данном этапе борьбы выгодные стороны обороны и наступления, чтобы сломить мощь противника, перехватить у него инициативу действий и нанести врагу тягчайшее поражение. С последовательным изменением соотношения сил в благоприятную для нас сторону советская стратегия использовала наступательные действия во все возрастающих масштабах и силе».

*(Е.А.Шиловский, генерал-лейтенант. Торжество сталинского военного искусства. – «Морской Сборник» №5–6 за 1945 г.)*

«1. Надежды, возлагавшиеся немцами на свое минное оружие, не оправдались. Черноморский флот полностью и своевременно ликвидировал непосредственную минную опасность на театре, и немецкие мины не причинили нам сколько-нибудь существенного ущерба. В этом надо усматривать не столько слабость вражеской минной техники, сколько провал тактики использования противником минного оружия и, главное, успешное развитие наших технических средств и тактических

приемов борьбы с минной опасностью.

2. Использование противником большого количества авиации для минных постановок дало ему возможность расширить районы применения мин. С нашей стороны потребовались организация и поддержание в постоянной боевой готовности широко раскинутой сети постов противоминного наблюдения и соответствующих тральных средств. Благодаря хорошо организованному наблюдению и тралению минные постановки с воздуха не дали немцам ожидаемого успеха.

3. Немцы непрерывно совершенствовали тактико-технические данные своих мин, особенно неконтактных. Лабораторные исследования, изучение и разоружение вражеских мин позволили быстро устанавливать их тактико-технические данные и вырабатывать надежные и эффективные средства борьбы с ними.

4. Поиск донных неконтактных мин при помощи легких водолазов и просмотр грунта с шлюпок на глубинах места до 5–10 м при хорошей просматриваемости дна дали положительные результаты.

5. При оставлении наших портов противник сильно минировал неконтактными минами различных образцов районы причальных линий, акватории портов и рейдов. Выработанные приемы траления портов позволили быстро очистить от мин и открыть для плавания такие крупные порты, как Новороссийск, Одесса, Севастополь и другие.

6. Новое в тактике постановок якорных контактных мин у наших берегов заключалось в следующем: а) заграждения ставились главным образом с целью противодействия нашим десантным операциям и состояли, как правило, из малых гальваноударных мин различных образцов и большого количества защитников; б) мины ставились на очень малое углубление (не считаясь с возможностью обнаружения заграждения); в некоторых районах мины были обнаружены стоящими на поверхности. Такая тактика применения якорных мин повысила роль катерных тральщиков с малой осадкой в выполнении тральных работ, в связи с чем их количество было значительно увеличено.

7. Боевые действия на море в отечественную войну и, в частности, на черноморском театре, показали, что мина является грозным оружием и еще не получила полностью своего развития. Как тактика применения минного оружия, так и сама мина непрерывно видоизменяются и совершенствуются. Это требует от нас непрерывного изучения минного оружия, совершенствования трального дела и всех других средств борьбы с минами. Сейчас перед минерами флота стоит задача в кратчайший срок полностью очистить Чёрное море от мин».

*(С.В.Рогулин, капитан 1 ранга. Борьба с минной опасностью на Черном море. – «Морской Сборник» №5–6 за 1945 г.)*

«Проведенные бои подтвердили высокие тактико-технические качества наших речных кораблей. Личный состав показал умение грамотно эксплуатировать технику, бороться с пожарами и устранять неисправности технических средств.

В связи с тем, что в условиях речных театров бои ведутся на малых дистанциях, необходимы эффективные мероприятия по повышению живучести речного катера. В частности, назрела необходимость в создании небольшого, сильно защищенного (даже за счет понижения скорости) боевого корабля – «плавающего танка», способного вести бой на кратчайших дистанциях. Кроме того, опыт переправ показал, что в конструкции речных кораблей следует предусматривать устройства, облегчающие прием и высадку десанта с техникой».

*(В.В.Григорьев. Боевые действия Краснознаменной Днепровской флотилии на Березине и Припяти. – «Морской Сборник» №1 за 1945 г.)*

# ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ: БОРЬБА С МИННОЙ ОПАСНОСТЬЮ

## (ПО ОПЫТУ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941–1945 гг.)

***В статье рассказывается об опыте борьбы с минной опасностью на Чёрном море во время Великой Отечественной войны. Приводятся статистические данные об использовании минного оружия, дается анализ противоминных операций.***

*The experience of fighting mine danger at the Black Sea in the period of the Great Patriotic War is narrated about in the article. The statistic data on mine armaments use as well as the analysis of the antimine operations are provided.*

Начиная с Крымской войны, повышались роль и значение минного оружия в вооруженной борьбе на море. Особенно это характерно для Великой Отечественной войны.

На черноморском театре впервые в истории минно-заградительные действия начались задолго до объявления войны. В конце июня 1940 г. ВМС Румынии поставили крупные заграждения, под предлогом защиты своих коммуникаций и подходов к базам. Эти действия были нацелены против Черноморского флота и производились сразу после присоединения к СССР Бессарабии, оторванной от Советской России вскоре после Октябрьской революции.

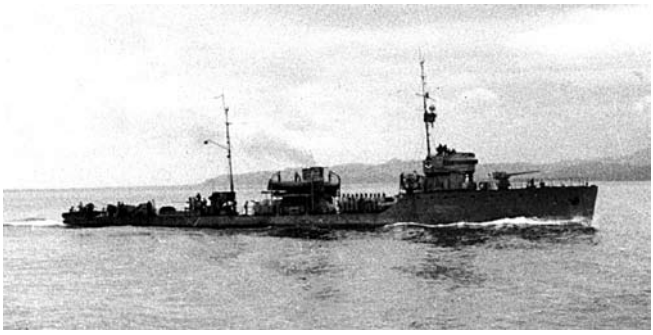
Особое внимание румыны уделили защите подходов к своим основным базам Сулине и Констанце. В районе Сулины они в 1940 г. выставили 4 линии из 188 германских якорных мин UC и английских Vickers, первой жертвой которых стала румынская канонерская лодка «Lerpi». В августе 1941 г. немцы вытралили это заграждение, мешавшее маневрированию и безопасному передвижению кораблей и судов, а также снабжению германских войск морем[1].

В июне 1941 г. в этих районах румыны выставили еще 1000 германских мин и защитников. Наша разведка не выявила эту постановку. Как следствие, с началом войны, 24 июня 1941 г. на нем подорвался и затонул лидер «Москва», получил повреждение лидер «Харьков». В начале октября 1941 г. противник поставил еще 8 противолодочных заграждений вдоль побережья Румынии и враждебно нейтральной Болгарии, которые неоднократно подновлялись. Только у болгарского побережья на минах погибли 3 наши подводные лодки[2].

Как известно, в ходе войны Черноморский флот имел полное превосходство на театре в корабельном составе. Удары с моря по нашим портам, базам или побережью, высадки морских десантов были нереальными из-за отсутствия у противника достаточных сил. Однако 22 июня 1941 г. первый заместитель наркома ВМФ адмирал И.С.Исаков приказал ставить оборонительные заграждения согласно плану войны 1940 г., устаревшему в создавшейся обстановке. С 23 июня по 21 июля боевые корабли флота и минный заградитель «Островский» интенсивно минировали подходы к Севастополю, Одессе, Новороссийску, Туапсе, Батуми и Керченскому проливу. Они поставили 7300 мин и 1378 минных защитников, соответственно 61% и 50% их запаса на ЧФ[3].

Основными целями минно-заградительных действий воюющих стран были: защита своих коммуникаций, портов и ВМБ от ударов флота противника; нарушение коммуникаций противника или ограничение свободы развертывания его корабельных сил; блокада портов и баз противника. Однако дальнейшее развитие событий показало, что эти заграждения создавали угрозу только нашим кораблям и судам. Они представляли большую опасность в наиболее ожив-

ленных районах судоходства, усугублявшуюся сложностью фарватеров, снизили оборачиваемость транспортного флота, затруднили деятельность боевых кораблей.



***Гвардейский БТЩ «Защитник», Черноморский флот, 1943 г.***

На второй день войны была введена «Лоция военного времени», организована специальная лоцманская служба. С 20 июля 1941 г. в районах Одессы, Севастополя, Керчи, Новороссийска штаб флота категорически запретил плавание судов без военного лоцмана или конвойного корабля. Однако этих мер оказалось недостаточно. В результате непродуманных указаний командования ВМФ, минных постановок и невысокой подготовки офицерского состава, в первую очередь, штурманов и командиров кораблей, капитанов судов, в 1941 г. на Чёрном море от своих мин погибли 3 ЭМ, 18 транспортов, катеров и других плавсредств, один ЭМ и 2 ТР получили серьезные повреждения[4].

Всего Черноморский флот за время войны поставил 10 745 мин и 1554 минных защитников (14,5%). Из них в оборонительных заграждениях – 8388 мин, или 78,1% от общего количества мин, поставленных силами ЧФ за период войны. Как и другие наши флоты, он вел минную войну оборонительного характера.

ВМС Германии, Румынии и Болгарии также осуществляли минные постановки – 11,5 тыс. мин в противодесантном, противолодочном (21%) и комбинированном вариантах. Основное количество мин было поставлено румынским флотом – 57%, германским – 35%[5].

В первые сутки войны вражеская авиация сбросила на подходах к черноморским базам, в первую очередь Севастополю, Очакову, Новороссийску свыше 210 донных мин. Они значительно осложнили развертывание сил флота. Особенно интенсивно немцы минировали с воздуха Керчь-Еникальский пролив в апреле-мае 1942 г., чтобы сорвать эвакуацию наших отступавших войск. По данным постов противоминного наблюдения, за этот период ВВС противника сбросили в проливе 361 донную мину на подходах к Керчи, Камыш-Буруну и Тамани. В ходе обороны главной базы ЧФ на германских минах подорвалось 12 кораблей и катеров, а в Керчь-Еникальском проливе в 1942–1943 гг. – более 70.

В начале войны на флоте была организована противоминная оборона, которая включала: минную разведку, противоминное наблюдение, траление якорных и неконтактных мин, борьбу с плавающими минами.

После первых постановок авиации противника в штабе флота предположили, что выставлены якорные мины. Поэтому было предпринято сплошное траление катерным тралом Северной, Южной бухт, Инкерманского сектора.

Борьба с донными минами началась глубинным бомбометанием с морских охотников и эсминцев. Оно проводилось по ФВК Инкерманского створа. Всего за период обороны Севастополя для уничтожения неконтактных мин произведено 1669 взрывов бомб М-1 и Б-1 с глубиной взрыва 80–100 м. Уничтожено всего 11 изделий[6]. На одну мину приходилось в среднем 151,7 глубинных бомб, что резко ограничивало возможности флота в борьбе с вражескими подводными лодками и отвлекало для уничтожения мин на длительный срок



***Якорная мина образца 1926 г. на палубе БТЩ «Якорь» во время постановки оборонительного заграждения, июль 1941 г.***

достаточно значительные силы. Косвенные затраты на уничтожение донных мин оказались не меньше прямых потерь.

Из-за недостатка тральщиков и отвлечения их на решение других задач, на Чёрном море разведывательное траление осуществлялось недостаточно. До мая 1942 г. оно проводилось один раз в трое суток, или после каждого налета германской авиации на бухты и рейды Севастополя. В частности, тралились выходы из Северной, Стрелецкой бухт, а также Инкерманский ФВК. Регулярно проводилось контрольное траление в Керчь-Еникальском проливе. После эвакуации в мае 1942 г. наших войск с Керченского п-ова, основные районы разведывательного траления сместились к югу. Проверялись подходы и фарватеры Анапы, Туапсе, Новороссийска, других портов и баз Кавказа.

Всего в 1941–1942 гг. на Черноморском театре уничтожено 245 донных мин, из них 177 – глубинными бомбами, 36 – электромагнитными тралами и 21 – шумами и ходом катеров.

В начале войны возникла серьезная проблема защиты корабельного состава, в первую очередь подводных лодок от магнитных мин. Идея безобмоточного размагничивания кораблей в начале 1941 г. была разработана в НТК ВМФ, но она оставалась к июню нереализованной. Для решения этой проблемы привлекли крупных ученых Академии наук СССР, ЛФТИ АН СССР, а также учреждений и организаций ВМФ, в первую очередь НТК и УК.

Заместитель НК ВМФ в июле 1941 г. приказал немедленно приступить к экспериментам по безобмоточному размагничиванию подводных лодок. В августе 1941 г. на Черноморском флоте началась разработка его технологии. В Севастополь дважды прибывали английские специалисты, давшие ряд полезных рекомендаций и оказавшие практическую помощь. Успешный эксперимент закончили 17 августа на «С-32», а затем – на «М-111». В середине августа 1941 г. в мастерских технического отдела ЧФ началось оборудование в Севастополе первой в СССР станции безобмоточного размагничивания (СБР).

Размагничивание прошли все подводные лодки Черноморского флота. Может быть, поэтому не было случаев их подрыва на неконтактных минах, хотя достоверно известно, что только вступившая в строй размагниченная «М-113» дважды пересекала минные заграждения из якорных неконтактных мин. Размагничивание являлось достаточно существенным техническим средством защиты от магнитных мин.

В такой обстановке важное место отводилось минной разведке. Но основными источниками ее были агентурные сведения или донесения командиров подводных лодок, которые не отличались достоверностью. Данные о заграждениях противника в районе Сулины и Констанцы, затем у Варны и Бургаса получены официальным путем по линии наркомата иностранных дел. Лишь весной 1944 г. с потопленного румынского катера штаб флота получил достоверные карты минных заграждений. Отсутствие точных сведений о координатах оборонительных МЗМ противни-

ка привело к гибели 14 ПЛ (из них 4 предположительно – «Щ-213», «А-3», «Д-4», «Щ-216»). Еще пять получили повреждения и вышли из строя на срок от 2 до 17 месяцев («Л-4», «Щ-205», «Щ-212», «А-5», «М-31»)[7]. Таким образом, действуя в районах с заграждениями из устаревших контактных мин, подводные лодки понесли тяжелые потери в отсутствие сил прикрытия, особенно минно-тральных сил.

К началу войны руководство ВМФ правильно оценивало значение авиационных мин. Однако на вооружении ВВС ВМФ имелась лишь одна, несколько устаревшая авиационная мина Гейро (АМГ-1). Поэтому наши союзники еще в 1941 г. передали советскому флоту 2214 мин типа А-4. Позже, в 1943 г., было получено от ВМС Великобритании 400 более совершенных мин А-5. Однако минная война с применением ВВС не набрала нужной динамики даже при помощи англичан. Летчики-черноморцы выставили за время войны 682 мин, что составляло лишь 43,5% имевшегося запаса. Ограниченное участие авиации в минных постановках командование ВМФ объясняло господством противника в воздухе и отсутствием авиационных неконтактных мин.

В 1943–1944 гг. минное оружие продолжало играть существенную роль на Черном и Азовском морях. Но изменился характер минных постановок. Черноморский флот от оборонительных действий перешел к наступательным и, соответственно, к активным минным постановкам, используя для этого все рода сил. Мины в основном выставлялись на подходах к портам Крыма, захваченного противником, у Констанцы, Сулины, в Гирле Дуная.

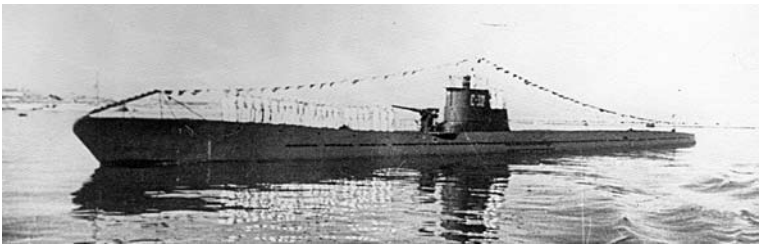
По мере наступления наших войск в 1943 г. на Новороссийско-Таманском направлении росли масштабы и активных минных постановок противника с целью нарушения наших прибрежных сообщений и закупорки входов в порты Кавказа, Кубани, Керченского п-ова. Попытка блокировать наши корабли была применена в районе Геленджика и Керчи в 1943 г. Именно тогда в Керченском проливе произошли основные потери от мин кораблей и катеров ЧФ и АВФ. Из 57 случаев подрыва кораблей, судов и катеров, 38 произошло во время высадки десантов в Эльтиген, Керчь, Митридат[8].

В среднем на одно потопленное плавсредство пришлось 25 якорных или 3,2 донных мины. Столь высокая эффективность МЗМ из контактных мин объясняется, в первую очередь, отсутствием свободных тральных сил. Находившимся в строю кораблям удалось протралить лишь узкий проход через три линии мин. Остальные пять линий мин пересекались кораблями и катерами с десантом на борту без предварительного или непосредственного противоминного обеспечения[9].

В 1943 г. на Черноморском флоте для контрольного и сплошного траления опасных районов применялись в основном облегченный трал Шульца и катерный трал, т.к. основу тралящих сил флота составляли катера-тральщики. Для борьбы с неконтактными минами применялись в основном те же тактические приемы, что при уничтожении мин под Севастополем. Траление производилось в Керченском проливе, на подходах к азовским портам Осипенко (Бер-



***Минные защитники на палубе БТЩ «Якорь», июль 1941 г.***



***Подводная лодка «С-32», первой прошедшая безобмоточное размагничивание в августе 1941 г.***

дянск), Мариуполь, Таганрог, а также базам Кавказа. Особенно интенсивно оно велось в районе Геленджика, где сохранялась серьезная минная опасность.

В целом меры противоминной обороны позволили обеспечить базирование сил Черноморского флота в освобожденных портах и плавание кораблей и подводных лодок в пределах своей операционной зоны. В 1941–1943 гг. силами Черноморского флота было уничтожено 175 гальваноударных, 403 неконтактных и 265 плавающих мин, всего 843 мины[10].

В 1944 г. основным содержанием повседневной боевой деятельности Черноморского флота стала борьба с минами противника. После гибели нескольких судов и катеров в освобожденной Феодосии, затем в Николаеве, Одессе произошла реорганизация тральных сил. Приказом командующего ЧФ от 19 апреля 1944 г. бригада заграждения и траления переименована в 1-ю бригаду траления в составе 6 дивизионов ТЩ и КАТЩ. Ее силы очищали от мин подходы к Новороссийску и портам Крыма.

По мере наступления наших войск и освобождения северного побережья Азовского и Чёрного морей, росли темпы и масштабы траления. 22 апреля 1944 г. была сформирована 2-я бригада траления в составе трех дивизионов КАТЩ (58 ед.), вошедшая в состав Керченской ВМБ. В ходе расширения операционной зоны флота на запад, 21 июня 1944 г. организована 3-я бригада траления ОВР Одесской ВМБ в составе 4-х ДКАТЩ.

Организация траления в Азовском море возлагалась на силы ОВР Керченской ВМБ. Во втором квартале 1944 г. Керченская ВМБ была усилена 2-й бригадой траления в составе 8-го, 11-го и 22-го дивизионов катеров-тральщиков. Всего по состоянию на 1 июля 1944 г. Керченская ВМБ имела 58 тралящих кораблей, из них 33 в строю, остальные – в ремонте[11].

Траление Керченского пролива и акваторий портов Азовского моря производилось поочередно тралами трех образцов: сначала катерным тралом, затем ОТШ-2, а после этого КЭМТ-2. Кроме того, для уничтожения мин применялось бомбометание глубинными бомбами. Противодействие противника тральным работам силами береговой артиллерии и авиации вынуждало вести их в темное время суток. При работах в светлое время ТЩ прикрывались огнем береговой артиллерии Керченской ВМБ, подавлявшей батареи противника. Для прикрытия тралящих кораблей регулярно применялись дымовые завесы с катеров-тральщиков и постов задымления, расположенных на косе Тузла. В случае необходимости катера-тральщики прикрывались с воздуха истребительной авиацией. Всего в 1944 г. в ходе траления в Азовском море до расформирования Керченской ВМБ было вытралено и уничтожено 295 якорных гальваноударных мин, 7 донных мин и 141 минный защитник.

Продвигаясь на запад, флот переносил действия своих тральных сил в северо-западный район Чёрного моря, где противник поставил большое число оборонительных МЗМ, включавших донные неконтактные мины. Во второй половине 1944 г. 3-я бригада траления вошла в состав Одесской ВМБ. Она имела в своем составе 3 дивизиона КАТЩ – всего 29 катеров (из них 7 были вооруже-

ны электромагнитными тралами и 22 – тралами типа ОТШ-2). Траление велось от Жебриян до Березанского лимана. Очищались от мин фарватеры между базами, рейды и внутренние акватории портов[12].

Одновременно в целях надежного противоминного обеспечения кораблей, судов и подводных лодок, а также безопасности их плавания осуществлялись проводка кораблей за тралами, эскортирование катерами ПЛ, поиск и уничтожение плавающих мин, переходы всех кораблей и подводных лодок только по рекомендованным курсам, проводка кораблей и судов флота военными лоцманами. Всего в северо-западном районе Чёрного моря за 1944 г. было вытралено 509 мин, в том числе 354 якорных гальваноударных, 155 донных неконтактных и 41 минный защитник[13].

К началу кампании 1945 г. тральные силы Черноморского флота были объединены в 3 бригады траления, 2 ОДТЩ и 2 отдельных отряда ТЩ общей численностью 255 ед. В основном это были КАТЩ с низкой мореходностью – до 2 баллов. В строю находилось менее 60% списочного состава тральщиков. На флоте имелось всего 8 БТЩ и 6 ТЩ американской постройки типа «ВМС», способных работать с мощными механическими и неконтактными тралами[14]. В этом отношении флот оказался в самом неблагоприятном состоянии.

В 1945 г. на Чёрном и Азовском морях производилась очистка от мин подходов к основным советским, румынским и болгарским портам. К началу октября входы практически во все советские порты, Констанца и Варна были открыты для плавания, за исключением Евпатории, Ак-Мечети, Анапы, Темрюка, Геническа, Ахтари. Основной проблемой, кроме ограниченного количества мощных тральщиков, были неточные и ложные сведения румынской и германской сторон о поставленных ими МЗМ. Так, в районе Одессы линии мин оказались расположенными перпендикулярно по отношению к схемам, составленным по сведениями побежденной стороны. Приходилось многократно тралить большие районы.

Серьезную угрозу для корабельных сил флота составляли плавающие мины. В ходе войны нашими силами, противником и нейтральными турками было уничтожено в море и на берегу 2396 мин. Сорванные с якоря мины в значительном количестве взрывались при волнении моря, ударах о скалистый берег, часть мин затонула из-за нарушения герметичности корпусов. В море оставалось большое количество плавающих мин, представляющих опасность в темное время суток, в условиях плохой видимости. Под влиянием господствующих ветров, дрейфовых течений и постоянного поверхностного течения, имеющего на Чёрном море циклонический характер, плавающие мины могли быть занесены в любой район моря. Известны 3 случая гибели наших кораблей на плавающих минах («М-113», 2 ТКА), предположительно на них подорвались «М-34», один МО, 2 ТКА, 2 ТР. В среднем один подрыв приходился на 20–40 обнаружений плавающих мин. В ходе войны нашими силами было найдено более 730 плавающих мин, из которых две трети уничтожено. Особенно опасными считались обросшие водорослями и ракушками полузатопленные мины[15].



***Глубинное бомбометание в Северной бухте Севастополя – один из способов борьбы с донными минами***



***БТЩ «Щит» в порту Варна, Болгария, 1944 г.***

В 1945 г. в Чёрном море было вытралено 809 якорных и 61 донная мина, уничтожено 735 плавающих и выброшенных на берег мин, в Азовском море вытралено 415 и уничтожено на берегу 137 мин и минных защитников. Всего – 2096 мин и минных защитников, 61 донная мина[16].

В целом проблема ПМО была решена на Чёрном море лишь частично. Как подтверждение этого – потеря на минах 145 кораблей и судов. Прямой урон в кораблях и судах на Балтике и Чёрном море от подрыва на минах, а также косвенные потери для военного, морского, речного флотов оказались наиболее серьезными, по сравнению с воздействием других сил и средств. Основные причины были следующими: недостаток минно-тральных кораблей, их ограниченные возможности решать задачи борьбы с минной опасностью в полном объеме, значительное отставание от мирового уровня в развитии минно-трального оружия, определенный застой в теории и практике применения минно-трального оружия, недооценке опыта предыдущих войн, особенно первых полутора лет начала Второй мировой.

Проблемы и упущения предвоенного периода и в войне пришлось решать в ходе длительного и крайне трудоемкого послевоенного боевого траления, продолжавшего от трех лет на Тихом океане до 29 лет на Балтике. Этот накопленный тяжелый опыт необходимо не только беречь, но и преумножать.

Закономерность роста роли ПМО продолжалась в ходе локальных войн. Во время войны в Корее (1950–1953 гг.), в Вонсанском заливе ВМС КНДР выставили комбинированное минное поле из более чем 4000 устаревших российских и советских мин, в т.ч. периода Русско-японской войны. Использовались в ограниченном количестве также неконтактные донные мины на площади около 400 кв. миль. Американцы явно недооценили уровень минной опасности и понесли значительные потери: 10 кораблей затонули или были повреждены только в одном районе. Впервые в истории для минной разведки и траления МЗМ американцы применяли вертолеты и боевых пловцов. Организация ПМО постепенно вышла на новый, более высокий качественный уровень[17].

Опыт боевых действий в борьбе с минной опасностью позволяет сделать ряд практических рекомендаций для перспектив развития минного, противоминного оружия и их носителей, а также организации постановок мин и борьбы с ними. Боевая подготовка, появление новых образцов вооружения и техники, кораблей, включая принципиально новые, никогда не заменят и не могут сравниться с опытом войны

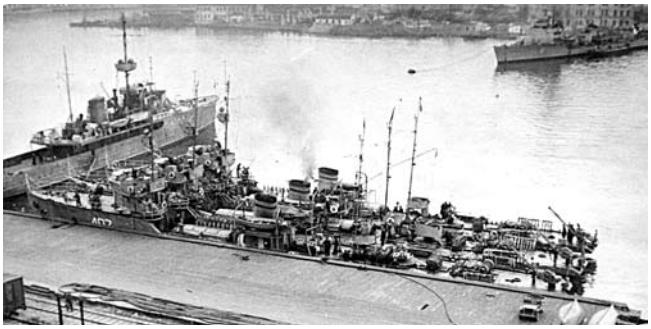


***Катерный тральщик***

в объективности, глубине и многогранности оценки боевых возможностей сил, средств. Великая Отечественная была последней крупной войной, в которой действовал весь ВМФ, все Вооруженные силы, практически вся страна.

Опыт послевоенного траления в территориальных водах СССР, других государств (Польши, ГДР, Румынии, Болгарии, Югославии, Албании), опыт ликвидации минной опасности у побережья Республики Бангладеш (1972–1973 гг.), в Суэцком заливе (1974 г.), в водах Вьетнама (1972–1973 гг.) был несомненно ценен и дал значительную практику нашим противоминным силам. Он привнес новые направления в развитие сил и средств, тактики их применения, навигационно-гидрографического, тылового обеспечения. Но он несравним с опытом крупной войны на море с равноценным противником.

С учетом военно-экономического потенциала, мощи ВМС вероятного противника, близостью к границам России государств – членов НАТО, военно-политической обстановкой в Украине, серьезная минная опасность для корабельных сил ВМФ наверняка будет создана внезапно, в течение нескольких часов. Поэтому роль противоминной обороны, знание и учет ее опыта несоизмеримо возрастает, особенно в условиях войны с применением обычных вооружений.



***Тральщики типа «Фугас» и плавбаза «Дон» (бывший румынский минный заградитель «Адмирал Мурджеску») у Минной стенки в Севастополе, 1946–1947 гг.***

**Примечания**

[1] *Киреев И.А.* Влияние миннозаградительных действий противника на условия боевой деятельности подводных лодок Военно-Морских Сил в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг. Ч. 2. Черноморский театр. М.: Военмориздат. 1951. С. 41.

[2] *Киреев И. А.* Указ. соч., ч. 2. С.54,55.

[3] Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Т. 2. М.: Воениздат, 1960. С. 29.

[4] Потери боевых кораблей и судов ВМФ СССР в Великой Отечественной войне. С. 2–26.

[5] *Киреев И. А.* Указ. соч. Ч. 2, Черноморский театр. С. 389.

[6] Архив ВМФ. Ф. 2. Оп. 1, д. 809, л. 373.

[7] *Киреев И. А.* Указ. соч. Ч. 3. Черноморский театр. С.423.

[8] Архив ВМФ. Ф. 1087. Оп. 1, д. 478, л. 36, 37.

[9] *Киреев И. А.* Указ. соч. Ч. 3. Черноморский театр. С. 413.

[10] Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Т. 2. С. 413.

[11] РГА ВМФ. Ф. 702, д. 6064, л.153, 155; д. 5989, л. 129; ф.10, д. 33736, л. 88; ф. 2, д. 12189, л. 24.

[12] РГА ВМФ. Ф. 1087, оп. 5, д. 132, л. 50–57, 17–21.

[13] Сборник материалов по опыту боевой деятельности ВМС СССР. №40. М., Воениздат. 1954. С. 112.

[14] РГА ВМФ. Ф. 2, оп. 4, д. 11, с. 265.

[15] *Киреев И. А.* Указ. соч. Ч. 3, Черноморский флот. С. 427.

[16] РГА ВМФ. Ф. 4977, оп. 9, д. 40, л. 267.

[17] *Амусин Б. М.* ВМС в локальных войнах и военных конфликтах после Второй мировой войны. КВВМУ. 1988. С.21, 22.

***Капитан 1 ранга***
***В. Йолтуховский, доктор военных наук, профессор***

***Ключевые слова: Черноморский флот; Великая Отечественная война; мина; заграждение; противоминная операция; тральщик; трал.***

***Key words: the Black Sea fleet; the Great Patriotic War; mine; boom defense; antimine operation; mine sweeper; mine sweep.***

# ДЕСАНТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ДНЕПРОВСКОЙ ФЛОТИЛИИ НА ПРИПЯТИ

***Статья посвящена боевым действиям Днепровской военной флотилии на реке Припять в ходе Белорусской стратегической наступательной операции группы советских фронтов в июле-августе 1944 г. Быстрое переразвертывание речных сил на тех направлениях, где войска 1-го Белорусского фронта наиболее остро нуждались в поддержке кораблей, внесло большой вклад в общий успех операции.***

*The article was dedicated to combat action of the Dnieper military flotilla on the Pripyat river during the Byelorussian strategic offensive operation of the Soviet fronts group in July-August 1944. The swift redeployment of river forces in those directions where the First Byelorussian front troops had been in need of ships support most urgently made a great contribution to the operation common success.*

В зимне-весенней кампании 1944 г. советские войска разгромили стратегические группировки немецко-фашистских войск под Ленинградом и Новгородом, на Правобережной Украине и в Крыму. Значительно были улучшены позиции советских фронтов в восточной Белоруссии, в центре советско-германского фронта. Тем самым были созданы у словия разгрома группы армий «Центр», полного освобождения Белоруссии, выхода советских войск на берлинское стратегическое направление и к границам Восточной Пруссии.

Придавая важнейшее значение «белорусскому балкону», прикрывавшему советским войскам кратчайший путь на Берлин и обеспечивавшему оперативную устойчивость группы армий «Север», немецко-фашистское командование сосредоточило в Белоруссии мощную группировку сухопутных войск и авиации, создало глубокоэшелонированную, развитую в инженерном отношении оборону. Всего в группе армий «Центр» под командованием генерал-фельдмаршала Э.Буша было сосредоточено 63 дивизии и 3 бригады, свыше 1 млн 200 тыс. солдат и офицеров, 9500 орудий и минометов (не считая зенитной артиллерии), 900 танков и штурмовых орудий, 1350 боевых самолетов. Сильно развитая в инженерном отношении оборона гитлеровцев состояла из нескольких рубежей и простиралась в глубину на 250–270 км.

На операционных направлениях наступления 1-го Белорусского фронта, которому была оперативно подчинена Днепровская флотилия, оборона немецко-фашистских войск опиралась на водные рубежи Березины и Припяти. Общая глубина обороны противника на бобруйском направлении достигла 100 км. Сам Бобруйск являлся крупным узлом сопротивления.

На лунинецко-пинском направлении, в районе Копаткевичи - Петриков, противник занимал оборону по правому берегу реки Птичь и левому берегу реки Припять. Здесь были оборудованы несколько линий траншей, подступы к которым прикрывались проволочными заграждениями и минными полями. На реках Березина, Припять, Птичь, Пина и Ясельда в нескольких местах были выставлены бревенчатые боновые заграждения, опутанные колючей проволокой, заминированные фугасами и противопехотными минами. Немецко-фашистское командование заранее создало при-





***Офицеры Днепровской флотилии Г.М.Обушенков и С.М.Лялько***

***Командующий Днепровской флотилией Виссарион Виссарионович Григорьев***

речные узлы сопротивления и опорные пункты обороны как серьезные преграды в местах вероятного форсирования Березины и Припяти советскими войсками и наступления вдоль их берегов.

Если для гитлеровского командования одна из важнейших стратегических задач на Восточном фронте летом 1944 г. заключалась в сохранении белорусского выступа, то в планах советского Верховного Главнокомандования исключительно важное значение придавалось его ликвидации. В рамках плана Белорусской наступательной операции, известной под названием «Багратион», предусматривалось мощными ударами на флангах – с севера от Витебска в направлении на Борисов, Минск и с юга, с фронта Новый Быхов, Озаричи через Бобруйск также на Минск – разгромить главные силы группы немецко-фашистских армий «Центр». Предполагалось, что успешное выполнение этого плана позволит советским войскам полностью освободить в дальнейшем всю территорию Белоруссии, рассечь стратегический фронт врага, поставив в крайне опасное положение действовавшую в Прибалтике группу армий «Север» и создав выгодные предпосылки для нанесения последующих ударов по врагу как в Прибалтике, так и в западных районах Украины.

На Припяти в Полесье войскам левого крыла 1-го Белорусского фронта противостояла 2-я немецкая армия. Ее войска опирались на заранее подготовленные рубежи и выгодные для обороны естественные условия местности. Важнейшие приречные укрепленные районы противника Скрыгалово, Дорошевичи, Петриков, Туров, Давид-Городок, прикрывавшие узлы дорог и пути возможного наступления советских войск, были приспособлены к круговой обороне, имели развитую систему траншей и ходов сообщения, минных полей, были насыщены живой силой и огневыми средствами. В оперативной глубине обороны для прикрытия направления на Барановичи и Брест противник заранее оборудовал мощные узлы сопротивления в городах Лунинец и Пинск. Противник стремился сковать главные силы войск левого крыла 1-го Белорусского фронта и тем самым прикрыть группу армий «Центр» с юга.

Успешное наступление советских войск на бобруйском, витебско-оршанском и могилевском направлениях привело к окружению значительных сил противника в Белоруссии. Стремительное продвижение главных сил правого крыла

1-го Белорусского фронта на Слуцк-Барановичи создало фланговую угрозу войскам 2-й немецкой армии, оборонявшейся на Припяти. Учитывая это и стремясь спастись от разгрома, противник оттянул часть своих сил на север, пытаясь задержать там продвижение наших войск. Однако этим фашистское командование ослабило свою припятскую группировку.

Войска правого фланга группы армий «Центр» оказались в сложном положении. С одной стороны, им следовало сохранять свои рубежи на Припяти и тем самым создавать фланговую угрозу армиям 1-го Белорусского фронта, стремительно наступавшим на Слуцк, Барановичи. С другой – армия противника оказалась под угрозой охвата с севера и юга, и ей могли быть отрезаны пути отхода на запад. С 27 июня германское командование начало отвод войск 2-й армии с рубежа Припяти от устья р.Птичь до города Петриков. При этом немцы стремились осуществить организованный отход с упорными боями в опорных пунктах и на промежуточных рубежах. Этим они хотели как можно дольше сковать войска левого крыла 1-го Белорусского фронта, не допустить прорыва наших войск и прикрыть главные силы своих войск, отходившие на Минск, Барановичи, Брест.



***Сигнальщик на бронекатере Днепровской флотилии, лето 1944 г.***

Командование 1-го Белорусского фронта 27 июня 1944 г. поставило задачу 61-й армии о переходе в наступление на лунинецко-пинском направлении. Так как противник мог отходить, главным образом, вдоль железной дороги Калинковичи-Лунинец-Пинск, а с рубежа реки Горынь – на Лахва и Лунинец, то замысел командования 61-й армии состоял в том, чтобы окружить и разобщить войска 2-й немецкой армии на левом берегу Припяти, а далее обходным маневром 9-го гвардейского стрелкового корпуса с юго-запада и 89-го стрелкового корпуса с северо-востока, наступлением 397-й и 415-й стрелковых дивизий с юга окружить и разгромить узлы сопротивления противника в Лунинце и Пинске. Выполнение этих задач открывало дальнейшие пути наступления на Барановичи и Брест [1]. В условиях сильно заболоченной местности в полосе р.Припять боевое использование Днепровской флотилии для содействия войскам 61-й армии в наступлении приобретало исключительно важное значение.

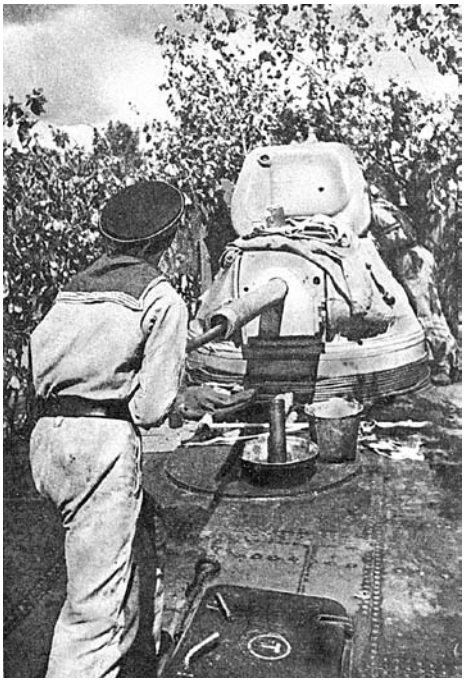
К концу июня командование флотилии направило из Киева в состав 2-й бригады речных кораблей 4 бронекатера, поступившие от промышленности, часть тральщиков из состава 3-й бригады траления, плавучие артиллерийские батареи из расформированной Волжской флотилии. Это усиливало возможности содействия войскам 61-й армии.

По завершении разгрома 9-й армии противника сразу же началось передислоцирование 1-й бригады речных кораблей, флагманского командного пункта флотилии с р.Березины на р.Припять. Это операционное направление станови-

лось главным для Днепровской флотилии.

Командование 61-й армии и 2-й бригады речных кораблей всесторонне согласовали совместные действия при форсировании Припяти и сосредоточении дивизий ее правого фланга на левом берегу этой реки для наступления на запад. Разведка участков форсирования Припяти, захват участков переправ на левом берегу, высадка разведывательных и тактических десантов, артиллерийская поддержка войск 61-й армии и десантов, обеспечение переправ сухопутных войск на лунинецко-пинском направлении являлись важнейшими задачами 2-й бригады речных кораблей. Для высадки разведывательных групп и первых бросков тактических десантов из моряков 66-го отдельного отряда дымомаскировки и дегазации был сформирован разведывательный отряд под командованием младшего лейтенанта Н.П.Чалого. Огневую поддержку войскам 61-й армии и десантам обеспечивали плавучие артиллерийские батареи. Тральщики бригады привлекались для минной разведки, уничтожения боно-фугасных заграждений противника на Припяти и непосредственной переправы войск 61-й армии. С этой целью при штабе 2-й бригады речных кораблей находились офицеры связи 61-й армии, а в штабе 61-й армии – офицеры 2-й бригады речных кораблей.

28 июня-4 июля 1944 г. 2-я бригада речных кораблей высадила десанты на левый берег Припяти у Скрыгалово, Конковичей, Новоселки, Белки, Петрикова, Голубицы, Дорошевичей [2]. Это позволило овладеть участками высадки, обеспечить форсирование Припяти частями 55-й и 23-й стрелковых дивизий 61-й армии, сосредоточить их в ударную группировку для наступления вдоль железной и шоссейной дорог на Пинск. Противник начал отвод своих войск с рубежа р.Птичь в западном направлении. Бронекатера и плавучие артиллерийские батареи оказывали эффективную огневую поддержку десантам и войскам 23-й и 55-й стрелковых дивизий в борьбе за расширение захваченных на левом берегу Припяти плацдармов и в наступлении на Житковичи.



***Подготовка бронекатера к бою, лето 1944 г.***

Особенно упорное сопротивление противник оказал в боях за Дорошевичи. Десанты, высаженные утром 2 июля 1944 г. восточнее Дорошевичей и на его южной окраине, приковали к себе значительные силы вражеского гарнизона, в то время, когда части 55-й стрелковой дивизии наносили удар с востока и северо-востока. Днем того же 2 июля Дорошевичи были освобождены [3]. В ожесточенных боях за этот поселок пал смертью храбрых командир разведывательного отряда флотилии младший лейтенант Н.П.Чалый. Ему посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

Для развития наступления на Лунинец 23-й стрелковой дивизии было необходимо организовать переправу на левый берег Припяти. С этой

целью командование Днепровской флотилии 3 июля 1944 г. поставило перед командиром 2-й бригады речных кораблей задачу высадить десант в составе батальона 23-й стрелковой дивизии в районе деревни Борки с целью захвата предмостных позиций для последующей переправы частей дивизии. Артиллерии бронекатеров надлежало поддерживать боевые действия десанта на берегу и прикрывать переправу дивизии [4].

В 23:30 4 июля стрелковый батальон был принят на бронекатера 1-го дивизиона бронекатеров 2-й бригады речных кораблей у деревни Чернечи, а в 2:30 5 июля высажен на левый берег Припяти южнее деревни Борки. Десант при поддержке бронекатеров очистил от противника участок высадки и быстро продвигался вперед. Не выдержав стремительного удара десантников, поддержанных артиллерией кораблей и дивизии, противник в 3:25 5 июля оставил Борки и начал отходить на запад. Успешное действия десанта позволили переправить через Припять основные силы 23-й стрелковой дивизии, которые сразу же начали наступление на город Лунинец.

Утром 9 июля корабли 2-й бригады прорвались в район западнее железнодорожного моста Лунинец-Сарны и, подойдя на близкое расстояние к вражескому берегу, обрушили на огневые точки огонь прямой наводкой. В это же время часть кораблей обеспечивала переправу через Припять частей 397-й стрелковой дивизии, имевших задачу освободить Лунинец. Пока шли бои на окраинах города, специальная группа кораблей прорвалась в тыл враги и высадила десант, отрезав ему пути отхода . Таким образом, к концу дня 9 июля войска 61-й армии при содействии кораблей 2-й бригады овладели Лунинцом и продолжили наступление на Пинск. Разрозненные части противника к этому времени в беспорядке отступали по берегам Припяти, стремясь опереться на укрепленные населенные пункты, прикрывавшие подступы к Пинску. За отличные боевые действия по освобождению г.Лунинец от немецко-фашистских захватчиков частям Советской Армии и Днепровской флотилии была объявлена благодарность Верховного Главнокомандования. 2-я бригада речных кораблей удостоилась почетного наименования «Лунинецкой».

К исходу 9 июля 1944 г. 1-я и 2-я бригады речных кораблей сосредоточились в районе Качановиче-Березьце. Командование флотилии с выходом кораблей к устью реки Ясельды распределило свои силы по двум направлениям. 1-й бригаде речных кораблей была поставлена задача наступать на Пинск совместно с 415-й стрелковой дивизией и партизанскими частями вдоль Припяти, а 2-й бригаде речных кораблей совместно с 397-й стрелковой дивизией – вдоль Ясельды.

В апреле-мае 1944 г.Пинск был подготовлен немцами к круговой обороне. По окраинам города на тактически выгодных рубежах были оборудованы сплошные траншеи в две линии полного профиля, связанные между собой ходами сообщений. Основные линии траншей дополнялись отсечными позициями, прикрывались минными полями и проволочными заграждениями. На южных окраинах города, по левому берегу реки Пины имелось 7 железобетонных дотов, из которых простреливались все южные подступы к городу. В самом городе, на перекрестках основных улиц, доты держали под артиллерийским, минометным и пулеметным огнем все главные магистрали города. Дороги, мосты, дамбы, подходившие к городу с востока, юго-востока и юга, поймы рек Пины и Ясельды были заминированы фугасными, противотанковыми и противопехотными минами.

Естественные условия местности тоже благоприятствовали обороне противника. Заболоченные и откры-

тые на десятки километров поймы Пины, Ясельды и Припяти широким кольцом упирались с севера и северо-востока в холмистый песчаный кряж. В таких условиях решить задачу мог только десант ударом с тыла, со стороны реки. При этом медлить было нельзя, так как каждый упущенный час усиливал оборону Пинска отступавшими частями противника.

В ночь на 10 июля корабли 2-й бригады, подавив артиллерийско- пулеметное противодействие противника в районе с.Березьце, высадили десант моряков и захватили Березьце. Затем у устья реки Стырь в течение ночи на подошедших плавсредствах флотилии на левый берег Припяти был переправлен полк 397-й стрелковой дивизии. 1-я бригада речных кораблей в 18:00 10 июля высадила в районе с.Качановиче (правый берег Припяти) и у Плещево (устье Ясельды) разведывательные группы партизан – 30 и 60 человек соответственно. Партизаны должны были произвести разведку берега и при артиллерийской поддержке кораблей очистить от врага приречные пункты его обороны – Тупчице, Черново-1, Черново-2, Курадово-1 и Курадово-2 – на дальних подступах к Пинску. Бронекатера и плавучие артиллерийские батареи с огневых позиций у Качановиче оказывали непосредственную артиллерийскую поддержку десантникам и подавляли огневые точки в глубине вражеской обороны – в Лемешевичи и Булгары. Десантные группы полностью выполнили задачу, овладев всеми перечисленными пунктами обороны противника.

Возобновив 10 июля наступление, войска правого фланга 61-й армии не добились решающего успеха на пинском направлении. Темп наступления армии замедлялся. Командующий 61-й армией генерал-полковник П.А.Белов 11 июля принял решение нанести главный удар по Пинску силами правого фланга армии (55-й, 23-й, 397-й и 55-й гвардейской стрелковыми дивизиями) с рубежа Сошно, Вылазы, Селище вдоль шоссейной и железной дорог с обходом города с севера; силами 9-го гвардейского стрелкового корпуса с рубежа сел Нобель, Хойно обойти Пинск с юго-запада; 415-й стрелковой дивизии при содействии кораблей Днепровской флотилии ворваться в Пинск по Припяти с востока с одновременной высадкой десанта непосредственно в Пинск [5]. Таким образом, план сводился к тому, чтобы совместными действиями войск 61-й армии при поддержке авиации фронта и содействии кораблей флотилии сломить сопротивление противника, окружить и разгромить его пинскую группировку, а затем развивать стремительное наступление на Брест. При сложившейся обстановке высадка десанта непосредственно в Пинск приобрела очень важное значение.

Командование Днепровской флотилии поставило задачу 1-й бригаде речных кораблей в ночь на 12 июля прорваться к Пинску и высадить десант в составе двух стрелковых полков 415-й стрелковой дивизии в речном порту на юго-восточной окраине города. Бронекатера и плавучие артиллерийские батареи должны были обеспечить огневую поддержку десанта и одновременно прорваться в расположение военного порта для захвата кораблей противника. 2-й бригаде речных кораблей предписывалось артиллерийским огнем и высадкой десантов содействовать наступлению 397-й стрелковой дивизии на Пинск вдоль рек Ясельда и Пина [6].

К началу боевых действий под Пинском флотилия пополнилась бронекатерами, плавучими артиллерийскими батареями, поступавшими от промышленности и из состава Волжской флотилии. Кроме того 1-я и 2-я бригады речных кораблей, как основные соединения, были пополнены тральщиками 3-й бригады траления. 1-я бригада речных кораблей имела в своем составе: 2-й гвардейский дивизион бронекатеров – 13 ед., 3-й



***Бронекатер №92***

дивизион катеров-тральщиков – 10 ед., 1-й дивизион сторожевых катеров – 17 ед., отдельный отряд катеров ПВО – 10 ед., отряд полуглиссеров – 14 ед., дивизион плавучих батарей (6 100-мм орудий); в ее состав входил 293-й отдельный зенитный артиллерийский дивизион. 2-я бригада речных кораблей включала 1-й дивизион бронекатеров – 8 ед., 4-й дивизион катеров-тральщиков – 10 ед., отряд полуглиссеров – 13 ед. и 292-й отдельный зенитный артиллерийский дивизион.

К 12 июля 1944 г. линия фронта проходила в 25 км от основного оборонительного рубежа противника восточнее Пинска. Отступающие немецкие части не успели еще занять многочисленные доты и дзоты, подготовленные к противодесантной обороне. В момент, когда все внимание противника было приковано к наступлению главной группировки 61-й армии на рубеже Сошно, Вылазы, Селище, командир 1-й бригады речных кораблей и командир 415-й стрелковой дивизии решили высадить десант в составе двух стрелковых полков непосредственно в Пинск. Операцию предполагалось провести в ночь с 11 на 12 июля двумя эшелонами. Командование десантом было возложено на капитана 1 ранга С.М.Лялько [7]. Для высадки 1-го эшелона десанта в составе отряда моряков и 1326-го стрелкового полка (более 1300 человек) было решено использовать корабли 2-го гвардейского дивизиона бронекатеров и отряда катеров ПВО. После высадки часть бронекатеров должна была остаться, чтобы своей артиллерией поддержать наступление десантников. Дивизиону плавучих артбатарей к 22:00 11 июля было приказано занять огневые позиции с задачей подавлять артиллерийские и минометные батареи и пулеметные точки противника, мешающие продвижению кораблей к пункту высадки и поддерживать действия кораблей в районе высадки, а также наступающие на Пинск части 61-й армии. Перевозка боеприпасов и других грузов первого эшелона десанта возлагалась на дивизион сторожевых катеров. Противовоздушную оборону кораблей под Пинском обеспечивал отряд катеров ПВО и плавучая зенитная артиллерийская батарея №1270.

Боевой порядок сил, участвовавших в высадке десанта, устанавливался следующий: десантный отряд в составе 7 бронекатеров и 5 катеров ПВО с первым эшелоном десанта; отряд артиллерийской поддержки в составе дивизиона плавучих артбатарей (6 ед.) и 6 бронекатеров; второй эшелон десанта в составе 10 сторожевых катеров и 1321-го стрелкового полка; разведотряд в составе 6 полуглиссеров; отряд специального назначения в составе 6 полуглиссеров, 4 катеров-дымзавесчиков и дивизиона катеров-тральщиков. Это обеспечивало быстрый переход и высадку, а также давало возможность оказывать непрерывную артиллерийскую поддержку десанту на берегу. Командиром высадки был назначен капитан 3 ранга А.И.Песков, командиром отряда артиллерий-

ской поддержки – капитан 3 ранга К.В.Максименко. Начало посадки десанта было назначено на 22:00 11 июля в районе Лемешевиче, а высадка в 1:00 12 июля в юго-восточной части Пинска, в районе порта [8].




***Аэроглиссер Днепровской флотилии, 1944 г.***

В момент высадки десанта главные силы правого фланга 61-й армии находились в 20–25 км от города. Поэтому ее полевая артиллерия не могла оказывать содействие десанту. По этой же причине не могла оказывать артиллерийскую поддержку и 415-я дивизия. Только плавучие артиллерийские батареи и бронекатера, прорываясь по Пине, могли приблизиться к врагу и оказывать эффективную огневую поддержку. Корректировочные посты отряда бронекатеров и дивизиона плавучих батарей высаживались с 1-м броском десанта.

В 23:30 11 июля началась посадка 1326-го стрелкового полка в районе Лемешевиче на 7 бронекатеров десантного отряда и 5 катеров ПВО. Посадка была закончена в 24:00 11 июля, а в 00:15 12 июля десант вышел в Пинск 3 группами: бронекатера №2, 92 и 93 с 1-м броском десанта, бронекатера №13 и 43 и 3 катера ПВО с 1-м эшелоном десанта, остальные бронекатера и катера ПВО следовали с артиллерией, боеприпасами и другими запасами. Переход десанта прошел скрытно, без помех со стороны противника. Разведка по курсу движения велась полуглиссерами. Отряд высадки прорвался внезапно на 18–20 км в глубину обороны противника и подошел непосредственно к причалам речного порта в юго-восточной части Пинска, как и было задумано.

Командиры бронекатеров, умело маневрируя, ошвартовались у причалов речного порта и в 2:45 12 июля быстро высадили 1-й бросок десанта. К 3:25 весь 1-й эшелон десанта без потерь высадился в речном порту. Закрепившись на участке высадки и выставив с флангов охранение, десантники стали быстро продвигаться к центру города. Сразу же были развернуты корректировочные посты, установлена связь с бронекатерами и плавбатареями на огневых позициях. Наиболее трудная часть задачи – высадка десанта – блестяще удалась. Для немцев появление советских десантников у них в тылу было настолько неожиданным, что они начали оказывать им неуверенное противодействие только через 10 мин после завершения высадки. Расчет на скрытный переход и внезапность полностью оправдался, а решение не проводить предварительную артиллерийскую подготовку с целью подавления противодесантной обороны было в данных условиях правильным.

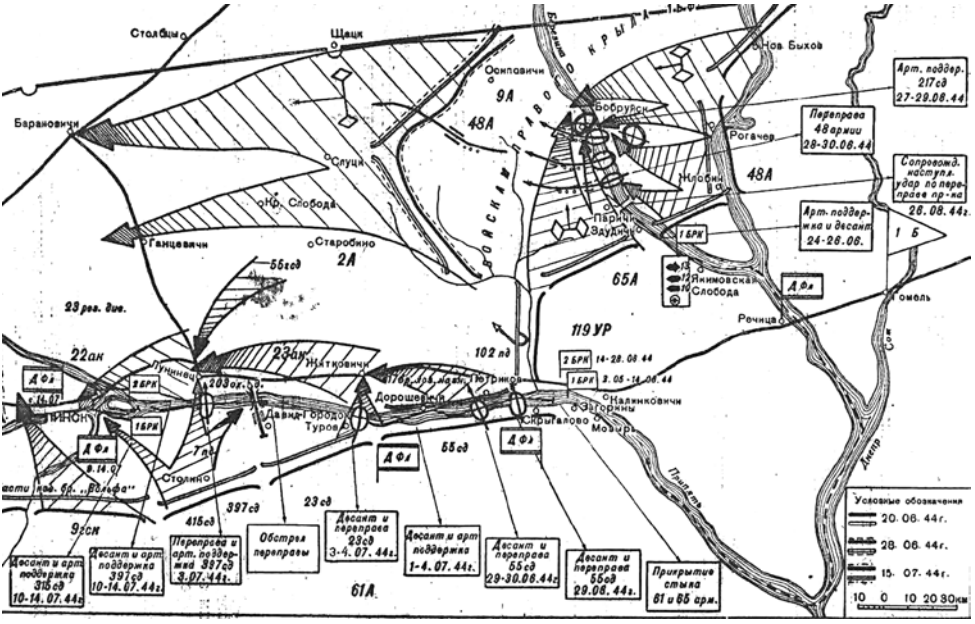
После высадки 1-го эшелона десанта бронекатера заняли огневые позиции в 2–3 км ниже Пинска и включились в артиллерийскую поддержку десанта. Остальные корабли отрядов высадки возвратились в

район Теребин-Лемешевиче за 2-м эшелоном десанта.

Десантники действовали уверенно, решительно и быстро подавляя неорганизованное сопротивление противника. К рассвету они овладели всей юго-восточной частью города и вышли на подступы к центру. Благодаря им и особенно группе моряков флотилии, высаженных с 1-м броском десанта, сложились благоприятные условия для дезорганизации обороны противника и быстрого овладения городом частями 415-й стрелковой дивизии. Это направление наступления на Пинск 61-й армии при условии быстрого наращивания сил десанта и решительной поддержки его действий могло бы перерасти из вспомогательного в главное и обеспечить ликвидацию пинского узла сопротивления противника уже 12 июля.

Но внезапность высадки и успешные действия 1-го эшелона десанта не были использованы, так как командир 415-й стрелковой дивизии, заметив отход немецкий войск на Теребин, остальные части дивизии, в том числе и 1321-й стрелковый полк, выделенный во 2-й эшелон десанта, бросил на преследование отходившего противника, имея в виду ворваться на его плечах в Пинск раньше, чем будет высажен 2-й эшелон десанта. При этом о своем решении он не поставил в известность командование флотилии и 1-й бригады речных кораблей, что сразу же создало критическое положение для десанта и для кораблей 1-й бригады, поддерживавших его действия на берегу.

С большим трудом с 7:00 до 10:20 12 июля было собрано из обеспечивающих подразделений 415-й стрелковой дивизии и 1-й бригады речных кораблей 450 человек, которых отправили в подкрепление десанту. Противник к тому времени стянул к юго-восточной части города танки, штурмовые орудия, минометные и артиллерийские батареи, держал под непрерывным обстрелом акваторию Пины, оказывал сильное огневое противодействие кораблям, прорывавшимся к городу с подкреплением десанту, стремясь во что бы то ни стало сбросить десант в реку. Только незначительную часть подкреплений смогли высадить прорвавшиеся в




***Пинский десант 12–14 июля 1944 г.***

город бронекатера №43 (командир лейтенант А.М.Евгеньев) и №92 (командир лейтенант И.А.Чернозубов). Остальных десантников пришлось высадить на правом берегу Пины, а затем они перебрасывались в город вплавь или на шлюпках под прикрытием артиллерийского огня кораблей.

Ввиду сильного противодействия противника командование 1-й бригады речных кораблей отказалось от дальнейшей дневной переброски подкреплений и боеприпасов. Личный состав, вооружение и боеприпасы доставлялись в район 2–3 км от Пинска, а затем на подручных средствах 1-й бригады речных кораблей и 415-й стрелковой дивизии доставлялись в город. Противник установил, что наибольшую опасность для его гарнизона в Пинске представляет десант и поступавшие по реке на помощь ему резервы. Сосредоточив танки, штурмовые орудия и стрелковые части, противник днем 12 июля предпринял против десанта 13 атак. Но закрепившиеся в восточной части города бойцы при поддержке артиллерии плавучих батарей и бронекатеров отбили все атаки, прочно удерживая свои позиции.

Бои за Пинск 12–13 июля приняли особенно ожесточенный затяжной характер. Отсутствие войск для своевременного усиления высаженных подразделений дало возможность противнику осуществить перегруппировку своих сил и остановить продвижение десанта. Лобовые атаки частей 61-й армии на подступах к Пинску с востока успеха не имели, так как противнику удалось на укрепленных высотах по правому берегу Ясельды организованными контрударами задержать наступление наших войск.

2-я бригада речных кораблей продвигалась по Ясельде, поддерживая бронекатерами из района Кудрыче наступление правофланговых частей 397-й стрелковой дивизии. В 12:35 11 июля бронекатера бригады подавили артиллерийские и минометные батареи противника в Островиче и одновременно высадили разведывательный десант на левом берегу Ясельды, который под прикрытием кораблей занял Островиче. Утром 12 июля бронекатера 2-й бригады приняли в Островиче стрелковую роту 397-й стрелковой дивизии и в 11:35 вышли в Городище, а в полдень освободили этот населенный пункт, куда вскоре передислоцировались штабы 397-й дивизии и 2-й бригады речных кораблей. В 13:40 12 июля бронекатер №154, приняв на борт десант в количестве 45 человек, и с большим трудом пройдя по мелководной Пине, высадил десант во фланг обороны противника в деревне Почапув. Высадка десанта с фланга и поддержка его артиллерией дивизии и 2-й бригады речных кораблей ускорили ликвидацию важного опорного пункта обороны противника [9].

Наступление 9-го гвардейского стрелкового корпуса южнее Пинска 12 июля развития в глубину не получило. Непрерывными контратаками противник не допускал форсирования Припяти на участке Сачковиче-Лемешевиче. Таким образом, 61-я армия на 12 июля задачу по овладению Пинском не выполнила. Достигнутый успех в высадке десанта не был реализован из-за отсутствия в районе боевых действий 1-й бригады речных кораблей резервов сухопутных войск. К тому же действия десанта не могли быть эффективно поддержаны полевой артиллерией 61-й армии из-за больших расстояний. Командование 61-й армии в 13:30 12 июля обратило внимание командира 89-го стрелкового корпуса на то, что замедление продвижения 55-й гвардейской, 23-й, 397-й и 55-й стрелковых дивизий к Пинску ставит в критическое положение десант, который истекал кровью, стойко удерживая занимаемые в городе позиции, и по-

требовало быстрее прорываться к Пинску с востока и обойти город с севера.

9-й гвардейский стрелковый корпус 13 июля форсировал Припять и вел бои за Стетычув, Сачковиче, Велатыче. Противник упорно прикрывал основные дороги южнее Пинска. Поэтому корпус не смог развить обходного маневра в северо-западном направлении. В связи с этим командование 1-м Белорусским фронтом поставило Днепровской флотилии задачу поддержать наступление 397-й и 415-й стрелковых дивизий, которые одновременно с обходным маневром 89-го стрелкового корпуса с юго-запада должны были наступать на Пинск с востока (397-я стрелковая дивизия) и с юго-востока (415-я стрелковая дивизия). Одновременно части сил 1-й бригады речных кораблей приказали прорваться в военный и речной порты для захвата судового состава противника и судоремонтных мастерских.

2-я бригада речных кораблей, поддерживавшая наступление фланга 397-й стрелковой дивизии, получила приказание высадить десант в Пинковиче. В 2:10 14 июля десант в составе стрелкового батальона 397-й стрелковой дивизии был высажен. Внезапная высадка десанта в важный опорный пункт обороны противника на Пине дала возможность отрезать путь отхода вражеских войск на Пинск и ухудшила их положение на ближних подступах к городу с востока [10]. Дальнейшее продвижение 2-й бригады речных кораблей к Пинску из-за наличия мелководных перекатов на Пине было приостановлено. С огневых позиций из района Почапув и Пинковиче бронекатера 1-го дивизиона бронекатеров артиллерийским огнем поддерживали наступление 397-й стрелковой дивизии. В 4:30 13 июля части 397-й стрелковой дивизии, сломив упорное сопротивление врага, ворвались на восточную окраину Пинска и соединились с десантом.

К этому времени 1321-й и 1322-й стрелковые полки 415-й стрелковой дивизии при содействии кораблей 1-й бригады переправились на южную окраину города, и также соединившись с десантом, начали наступление по левому берегу Пины. Одновременно с переправой 415-й стрелковой дивизии группа кораблей 1-й бригады прорвалась по Пине в расположение военного порта, артиллерийским огнем поддерживала наступление 415-й стрелковой дивизии в южной части города. К 7:50 14 июля Пинск был полностью очищен от противника. Войска 61-й армии продолжали преследование его частей, отходивших на запад.



***Герои Советского Союза А.Н.Столяров, М.П.Пономарёв, А.В.Фирсов, Г.А.Тупицын, Н.О.Сикорский, Л.Д.Куколевский. Справа от них – командующий Днепровской флотилией В.В.Григорьев и начальник политотдела В.И.Сёмин***

Войска правого крыла 1-го Белорусского фронта к этому времени вышли на линию Береза, Картузска, Смоленица, Порозово, Свислочь, а 61-я армия из района Пинска наносила удар в сходящемся направлении на Брест. Днепровская флотилия закончила свои боевые действия, связанные с наступлением 1-го Белорусского фронта в стратегической наступательной операции «Багратион» 14 июля 1944 г. Раз-

рушенная система гидротехнических сооружений Днепро-Бугского канала исключала дальнейшее продвижение флотилии своим ходом.

За время наступления 61-й армии корабли и плавучие артиллерийские батареи Днепровской флотилии уничтожили и подавили 28 артиллерийских и минометных батарей, 19 отдельных орудий, 69 пулеметных точек, 23 блиндажа и землянки, подорвали 6 складов с боеприпасами. Было убито 1500 и взято в плен 32 солдата и офицера противника. При активном содействии флотилии в полосе наступления 61-й армии было освобождено более 120 населенных пунктов, из них 5 городов: Петриков, Туров, Лунинец, Давид-Городок, Пинск [11]. Потери флотилии составили убитыми 14, ранеными 26 человек. 15 кораблей получили различные повреждения, бронекатера №2, 92 и 154 потоплены. За проявленный героизм во время освобождения Дорошевичей и Пинска младший лейтенант Н.П.Чалый (посмертно), старшины и матросы В.Г.Канареев, В.К.Кириллов, А.Д.Куклевский, Г.Г.Мурзаханов, Г.А.Попов, П.А.Сикорский, А.И.Столяров, Г.А.Тупицын и А.В.Фирсов были удостоены звания Героя Советского Союза, 576 матросов, старшин и офицеров флотилии награждены орденами и медалями Советского Союза.

В результате мощных ударов советских войск по группе армий «Центр» были разгромлены 3-я танковая, 2-я и 9-я полевые армии немцев. В стратегическом фронте противника образовалась брешь в 400 км по фронту и до 600 км в глубину, которую немецкому командованию быстро закрыть было нечем. Советская Армия продолжала стремительно наступать на запад. 18 июля войска 1-го Белорусского фронта перешли границу Польши и 23 июля вступили в Люблин, 28 июля они освободили Брест. Вся территория Советской Белоруссии была полностью очищена от немцев. По признанию самих немцев, разгром их войск в Белоруссии явился самым тяжелым поражением, которое понес восточный фронт в кампанию 1944 г.

За время наступления советских войск в Белорусской наступательной операции Днепровская флотилия первой из всех речных флотилий советского Военно-Морского Флота осуществила массовые высадки десантов в ходе наступления вдоль Березины и Припяти. История войн прошлого не знала подобного примера использования речной флотилии для высадки такого количества десантов в столь ограниченное время, в условиях быстро изменяющейся обстановки. Высаженные десанты, а их было 15, способствовали разгрому 29 приречных узлов сопротивления и опорных пунктов противника. За время боевых действий на Березине и Припяти Днепровская флотилия успешно выполнила все задачи, поставленные ей командованием 1-го Белорусского фронта. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 июля 1944 г. Днепровская флотилия, 1-я и 2-я бригады речных кораблей и 2-й гвардейский дивизион бронекатеров были награждены орденом Красного Знамени, а 1-й дивизион бронекатеров, 3-й и 4-й дивизионы катеров-тральщиков были удостоены почетного наименования «Пинские».

***С.Домошенкин, А.Вербовой***

***Ключевые слова: Белорусская наступательная операция 1944 г.; Днепровская военная флотилия; Луненецкая бригада речных кораблей; отряд бронекатеров; дивизион плавучих артиллерийских батарей; десант; Великая Отечественная война.***

***Key words: the Byelorussian offensive operation of 1944; the Dnieper military flotilla; the Lunenets brigade of river ships; armoured launches squad; floating artillery batteries division; landing group; the Great Patriotic War.***

## БИТВА ЗА ЧЁРНОЕ МОРЕ




В 2015 году в московском издательстве «Вече» в преддверии 70-летия Великой Победы вышел в свет двухтомник мемуаров контр-адмирала К.И.Деревянко «На трудных дорогах войны», посвященных боевым будням моряков-черноморцев в годы Великой Отечественной войны. В первом томе «Подвиг Одессы» освещены события обороны Одессы в 1941 году. Автор книги в это время являлся начальником штаба Одесской ВМБ.

«Наша война, – пишет К.И.Деревянко, – шла в основном на суше. И все рода и виды войск, все их силы и средства были призваны на помощь армии. Вот почему, отражая постоянно прибывающие свежие силы противника (под Одессой в течение трех месяцев обороны было сгруппировано около двадцати только румынских дивизий, а вначале были войска и немецкой 11-й армии, и 17-й полевой, и танковая группа), флот, воевавший вместе с армией, на всю мощь задействовал береговую и зенитную артиллерию, а также повернул на врага корабельные орудийные стволы. Тут понадобился не только сильный состав штаба, этого мозгового центра любого соединения, но и мужество, чтобы доказать своим же начальникам, что корабельная артиллерия так же, как и береговая, должна быть до последнего снаряда задействована в борьбе с врагом и не стрелять по площадям, а бить по целям. В Одессе была разработана система обстрела врага корабельной артиллерией по сухопутным целям. Созданы четыре базовых корпоста. Обучены корабельные корпосты, которые выходили на боевые позиции. Корабли, приходящие в Одессу, освоили и контрбатарейную борьбу с сухопутной артиллерией противника. Командиры боевых кораблей сразу же поняли этот замысел Одесской базы, с энтузиазмом палили по целям врага, героически вели себя не только на переходах из Севастополя в Одессу, но и во время сражений в гавани осажденного города». Рассказывая об обороне Одессы, автор не прошел мимо таких имен героев-черноморцев, как В.Н.Ерошенко, Г.Л.Годлевский, С.С.Ворков, П.М.Буряк, А.И.Бобровников, П.И.Шевченко, Г.П.Негода. Не забыл он и о подвиге капитанов судов и транспортов пароходства и торгового флота в дни обороны Одессы.

Именно К.И.Деревянко являлся одним из авторов плана эвакуации войск из осажденной Одессы, лучшей операции по эвакуации войск морем за всю историю Великой Отечественной войны, прошедшую практически без потерь. Поэтому глава, посвященная эвакуации Одессы, получилась у автора особенно интересной.

Вторая книга дилогии К.И.Деревянко называется «В борьбе за Севастополь и Кавказ». После эвакуации из Одессы автор был уверен, что прекрасно сработанный и опытный командный состав Одесского оборонительного района будет

действовать и в Севастополе. Но начальство распорядилось по-своему, и автор неожиданно для себя оказался назначен начальником штаба Потийской ВМБ, куда вскоре перебазировались из Севастополя основные силы Черноморского флота. К.И.Деревянко рассказывает о том, как обустраивалась база, неприспособленная для такого флота и большая по размерам — от Батуми на юге до рек Псоу и Хоби на севере, каких трудов стоило обновить причалы, расширить входы в устья рек, ввести плавучие доки для ремонта боевых кораблей.

Основной работой штаба Потийской ВМБ во главе с К.И.Деревянко стала организация конвоев в Севастополь и их встреча. Показывая своих героев, автор, в частности, останавливается на двух фигурах: командире эсминца «Безупречный» П.М.Буряке и его сыне Володе. Подвиг их, особенно отца, беспримерен. В некотором смысле его можно сравнить с подвигом генерала Раевского на Бородинском поле, который, схватив за руки двух сыновей, бросился в атаку, чтобы воодушевить дрогнувших солдат. Но нет, говорит автор, нельзя сравнивать: то было в порыве боя, в пылу, в горячке. Но этот продуманный поход со своим сыном, пятнадцатилетним юнгой, в последний смертельный бой под Севастополем совсем другое. Юноша был взят отцом, чтобы матросы не подумали, что это конечная схватка. Этот поход делает особую честь и отцу, и сыну. Героическая гибель практически всего экипажа эсминца и, конечно, командира и его сына – это одно из величайших подтверждений той жертвы, на которую сознательно шли советские воины во имя победы.

Ярко отражена автором драматическая ситуация, сложившаяся во время вторжения противника на Кавказ. Ведь закрепись он на Кавказе, флот остался бы на малой полосе кавказской земли – между уже захваченным Крымом и занимаемым Кавказом. А на юге — Турция, которая тут же вступила бы в войну с СССР как союзник Германии. Эту глубоко переживаемую автором ситуацию усугубляет приказ, который получил Деревянко лично от прибывшего на флот заместителя наркома И.С.Исакова и комфлота Ф.С.Октябрьского, – разработать варианты затопления нашего флота. «Никогда, — пишет автор, – я не брался за работу с таким отвращением и с таким тяжелым состоянием, как в тот момент, когда мне было поручено это ненавистное дело». С приближением линии фронта штаб Потийской ВМБ перешел на совершенно сухопутную работу. Начальник штаба, по распоряжению командира базы М.Ф.Куманина, лично организует на перевалах и в горах флотскую связь с радиостанцией и поручает специалистам по связи точно сообщать разведданные.

Так как воспоминания К.И.Деревянко ранее никогда не публиковались, то любителей истории флота и Великой Отечественной войны ждет много интересной информации и деталей, которые сохранил для потомков автор мемуаров.

## К ЮБИЛЕЮ ТРУЖЕНИКОВ МОРЯ

Министерством обороны Российской Федерации выпущен памятный альбом «Вспомогательный флот. 75 лет». Основу альбома составил очерк об истории, сегодняшнем дне и перспективах развития вспомогательного флота ВМФ РФ. В нем приведены поздравительные пожелания морякам вспомогательного флота руководства Министерства обороны и ВМФ. Так, заместитель Министра обороны Российской Федерации генерал армии Д.В.Булгаков отметил, что «ни один боевой корабль (воинская часть), ни одно соединение, ни одна флотилия, ни один флот никогда не выходили в боевые и иные походы без оружия, боезапаса, табельной оснастки, воды, провианта, энергетических источников и другой материально-технической основы. А за всем этим стоит надежная обе-




спечивающая система, базисом которой по праву является вспомогательный флот. Мероприятия по подготовке, развертыванию и перемещению частей и подразделений МТО в соответствии с обстановкой, своевременная и бесперебойная подача материальных средств соединениям, частям и кораблям, подвоз запасов, а также другие вопросы МТО сил флота в современных условиях немыслимы без эффективного управления специальными силами и средствами обеспечения, способными действовать в акватории – в океанах, морях, на рейдах, у необорудованного побережья».

Главнокомандующий Военно-Морским Флотом адмирал В.В.Чирков отметил: «Суда обеспечения вспомогательного флота являются неотъемлемой частью корабельного состава ВМФ, без которой невозможно выполнение боевых задач, стоящих перед Военно-Морским Флотом. Организационно оформленной структуры вспомогательного флота в России до 1940 г. не было. Циркуляр начальника Главного морского штаба ВМФ о формировании Отдела плавучих средств Военно-Морского Флота был подписан 5 марта 1940 г. В апреле 1943 г. Отдел плавсредств был переименован в Управление вспомогательных судов тыла и гаваней Военно-Морского Флота (УВСГ). УВСГ являлось центральным органом по руководству эксплуатацией вспомогательных судов и плавсредств тыла, и на него были возложены обеспечение кораблей, стоящих в гаванях и на рейдах, разработка руководящих документов по эксплуатации судов, тактико-технических заданий на постройку новых и модернизацию имеющихся плавсредств и т.д.

За 75 лет судовой состав вспомогательного флота значительно обновился, из маломерного, каботажного флота он превратился в современный океанский, способный обеспечивать группировки ВМФ в океанских и морских зонах. Как показывает анализ тенденций развития военно-политической обстановки, требуется наращивание военно-морского присутствия не только в передовых районах Мирового океана, но и в Арктике. В связи с этим и вспомогательный флот должен строиться с учетом специфики условий каждого из предполагаемых театров боевых действий.

Главными в программе строительства современного вспомогательного флота должны быть универсальность, сокращение многообразия проектов судов, способность решения комплекса задач одним судном, особенно при обеспечении корабельных группировок в удаленных районах. Создание и внедрение унифицированных энергетических установок полного электродвижения на базе отечественных инновационных достижений является стратегически важным выбором в кораблестроении и вопросом государственной важности».

Советник заместителя Министра обороны Российской Федерации контр-адмирал В.Н.Бурцев так охарактеризовал сегодняшнее состояние и перспективы развития вспомогательного флота ВМФ РФ: «Сложившееся к 2010–2012 гг. положение дел с организационной структурой, судовым составом и возможностями использования вспомогательного флота обоснованно считалось критическим по ряду факторов, влияющих на его состояние и применение, что и потребовало кардинальных мер организационно-технического характе-

ра. С передачей в 2012 г. функций обеспечения кораблей и группировок флота в пунктах базирования и в море Департаменту транспортного обеспечения возникла насущная потребность в определении дальнейших путей совершенствования вспомогательного флота. В этом же году по инициативе заместителя Министра обороны Российской Федерации генерала армии Д.В.Булгакова была разработана и утверждена Министром обороны Российской Федерации концепция развития вспомогательного флота ВМФ РФ. В жесткие сроки был проведен анализ современного состояния вспомогательного флота ВМФ, его укомплектованности судовым составом и специалистами (персоналом) и существующих методик подготовки судов вспомогательного флота к обеспечению повседневной и боевой деятельности сил (войск) флота. На этой основе обозначились возможные направления совершенствования вспомогательного флота и перспективы его развития. Основные подходы и приоритеты в строительстве ВФ ВМФ сформулированы в виде принципов, главными из которых являются:

обеспечение поддержания уровня боевой готовности сил флота в мирное время и восстановления их боеспособности в военное время;

формирование перспективного облика вспомогательного флота на основе многофункциональных судов, способных выполнять несколько задач в комплексе;

приведение системы эксплуатации и ремонта судов вспомогательного флота в соответствие с требованиями времени;

делегирование части функций ВФ ВМФ сторонним специализированным организациям.

В ходе разработки концепции стало очевидным, что реализация основных ее направлений позволит достичь качественного и своевременного выполнения судовым составом отрядов и групп судов обеспечения поставленных задач на новом технологическом и организационном уровне. Основными из этих направлений являются:

рациональное распределение обеспечивающих функций между судами ВФ, пунктами базирования и сторонними организациями (аутсорсерами);

строительство универсальных судов снабжения для обеспечения сил флота в дальней морской зоне и судов комплексного портового обслуживания для обеспечения сил флота в гаванях и на рейдах;

сокращение убыточных организационных структур;

переход к новым методам управления.

На современном этапе признаны эффективными следующие формы применения вспомогательного флота: использование собственных сил и средств – организация материально-технического обеспечения сил флота с использованием ведомственных подразделений вспомогательного флота; смешанная форма – передача определенных функций, связанных с организацией МТО сил флота, гражданским подрядчикам в сочетании с использованием ведомственных подразделений вспомогательного флота; передача максимально возможного количества функций, связанных с организацией МТО сил флота, сторонним организациям. Привлечение внешних ресурсов для МТО сил флота расширяет возможности по удовлетворению потребностей ВМФ, позволяет сделать ведомственную систему более упрощенной, гибкой и мобильной, способствует применению передовых методов деятельности национальной экономики. Применительно к этим концептуальным положениям сегодня формируется мощная система всестороннего обеспечения сил флота.

***Капитан 1 ранга В.Шигин***

# СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

**Асминин Виталий Викторович** – старший лейтенант, младший научный сотрудник НИИ спасания и подводных технологий ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия».
e-mail: vunc-vmf-5fil@mil.ru

**Балакин Сергей Анатольевич** – обозреватель по истории редакции журнала. Автор многих публикаций по истории кораблестроения и флота.
e-mail: morkol@yandex.ru

**Бриц Владимир Андреевич** – собственный корреспондент редакции журнала «Морской Сборник» по Балтийскому флоту. Член Союза журналистов России.
e-mail: brits@gmail.ru

**Вербовой Алексей Олегович** – научный сотрудник НИО-12 ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия».
Тел.: (812) 431-94-98

**Воробьёв Евгений Иванович** – сотрудник ЦВМА, Ленинградская обл., г.Гатчина.
Тел.: (813) 719-48-81

**Гордеев Игорь Иванович** – контр-адмирал, декан факультета Судовождения и эксплуатации флота Московской государственной академии водного транспорта.
Тел.: (499) 618-45-61

**Жаднова Татьяна Ивановна** – собственный корреспондент редакции журнала «Морской Сборник» по Каспийской флотилии.
e-mail: zhadnova@mail.ru

**Йолтуховский Виктор Михайлович** – капитан 1 ранга, военно-морской историк, публицист, писатель.
e-mail: 3231528@mail.ru

**Кравченко Виктор Андреевич** – адмирал, начальник Главного штаба ВМФ в 1998—2005 гг.
Тел.: (906) 079-42-20

**Краморенко Андрей Вячеславович** – капитан 1 ранга, начальник научно-исследовательского управления НИИ спасания и подводных технологий ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия»
Тел.: (812) 422-42-64

**Кулешов Олег Васильевич** – фотокорреспондент редакции журнала «Морской Сборник».
e-mail: fnk24@yandex.ru

**Курганов Илья Сергеевич** – фотокорреспондент редакции журнала «Морской Сборник».
e-mail: atropus2000@mail.ru

**Куташов Владимир Владимирович** – начальник Службы радиационной, химической и биологической защиты Главного штаба ВМФ.
e-mail: kutvv@mail.ru

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

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

**Панфёров Константин Николаевич** – капитан 2 ранга в отставке, член Союза журналистов РФ.
Тел.: (905) 530-97-06

**Пахомов Юрий Александрович** – главный художник редакции журнала «Морской Сборник», заслуженный работник культуры РФ, член Союза журналистов РФ.
Тел.: (495) 604-39-18

**Петрович Сергей Николаевич** – собственный корреспондент редакции журнала «Морской Сборник» по Черноморскому флоту.
e-mail: petrovichsn@mail.ru

**Шигин Владимир Виленович** – обозреватель (по литературе, критике и библиографии) редакции журнала «Морской Сборник», секретарь Союза писателей России.
Тел.: (495) 604-37-57

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