



МОРСКОЙ СБОРНИК



9 • 1983





ИДУЩИЕ ВПЕРЕДИ

Не одну неделю провел в длительном плавании сторожевой корабль «Пылкий». Вдали от родных берегов экипаж с высокими оценками выполняет учебно-боевые задачи и социальные обязательства. Военные моряки повышают классность, овладевают смежными специальностями. В этом большая заслуга командира корабля капитана 3 ранга А. Мельникова, награжденного орденом Красной Звезды. Требовательный к себе, он добивается от подчиненных офицеров профессионального командирского мастерства, умения грамотно и решительно действовать в любой обстановке.

Продолжительное время лидерами социалистического соревнования являются моряки гидроакустической группы, которой командует старший лейтенант В. Саяпин.

Воины минно-торпедной боевой части, где командиром старший лейтенант С. Шатний, на очередном комсомольском собрании обсудили вопросы повышения боевой готовности и выполнения обязательств, взятых на летний период обучения.



Фото Ю. Пахомова,
Н. Григорьева



МОРСКОЙ СБОРНИК

ЖУРНАЛ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА СССР

СЕНТЯБРЬ 1983 г.

9

ИЗДАЕТСЯ С 1848 ГОДА

В номере:

Подготовка кораблей к плаванию в осенне-зимний период 3

РЕШЕНИЯ XXVI СЪЕЗДА КПСС — В ЖИЗНЬ!

Ю. Федотов. Активизация познавательной деятельности будущих офицеров 8

* * *

Флотская хроника 12

ВОЕННО-МОРСКОЕ ИСКУССТВО И ВОПРОСЫ ТЕОРИИ

А. Пушкин. Боевые действия подводных лодок Италии и Германии на Средиземном море в период второй мировой войны 15

ПАРТИЙНО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ РАБОТА И ВОИНСКОЕ ВОСПИТАНИЕ

Б. Дубинин. Моральные нормы коллектива и личности 22

И. Косиков. Воспитательная роль личного примера 27

А. Тимошенко. Нужно быть и душевным 29

БОЕВАЯ ПОДГОТОВКА

В. Малярчук. Некоторый опыт подготовки мичманов 32

Н. Гавриленко. Уроки неудачной стрельбы 36

Ю. Голованов. Опыт международного радиообмена в дальнем походе 41

Р. Демидов, Н. Щемелев. Летное долголетие 44

П. Славин. Полеты с палубы корабля 49

В. Иолтуховский. Боевая подготовка тральных сил Балтийского флота накануне войны 53

* * *

Н. Морозов, Ю. Пахомов. Научный центр флотской медицины 56

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

1943-й, сентябрь 58

М. Еськов. Катера идут в атаку 60

М. Егоров. Причал памяти 64

Л. Курников. Не стареют душой ветераны... 67

К первому всплытию на Северном полюсе 69

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

В. Свистанов. Показатели эффективности эксплуатации энергетических установок кораблей	70
Ю. Жеглов, М. Куражев, В. Бегунов. Корабельная малогабаритная навигационная электронная клавишная вычислительная машина «Слика»	72
Д. Зозуля. Устройство для постановки корабля на якорь в штормовых условиях	75
В. Овсяников. Прорыватели минных заграждений	76
М. Можаяева. Порошковая металлургия	79
А. Сорокин. Система управления самостоятельной работой курсантов	81

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

М. Соловьев. Острова Микронезии и их военно-стратегическое значение	83
* * *	
В. Акимов, Б. Родионов. Курсом первооткрывателей Антарктиды	87

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

В. Мартынюк. В помощь специалистам-гидроакустикам флота	92
А. Кутяев. Всегда впереди...	94
* * *	
Новые книги	96

На 1-й странице обложки — командир отличного ракетного катера коммунист капитан 3 ранга Л. Гизер (фото П. Александрова)

Редакционная коллегия:

А. С. Пушкин (главный редактор), В. П. Алексеев (зам. главного редактора), В. И. Ачкасов, Ю. А. Быстров, Б. Л. Дубинин (ответственный секретарь), С. С. Ефремов, Э. Ю. Зимин, Р. А. Зубков, Ю. П. Ковель, М. М. Крылов, Ю. А. Кузнецов, А. А. Мироненко, С. Г. Мокроусов (зам. главного редактора), К. А. Сталбо, И. И. Тынянкин, И. Ф. Усков, В. Н. Харитонов, И. К. Хурс, Г. И. Щедрин

Адрес редакции: Москва, Чаплыгина, 15.
Для переписки: 103175, Москва, К-175. «Морской сборник».
Телефоны: 226-45-34, 295-50-28.

Технический редактор *Обухова Т. А.*

Сдано в набор 22.07.83 г.	Подписано к печати 13.09.83 г.	Г-61922
Формат 70×108 ¹ / ₁₆ . Высокая печать. 8,4 учетн. п. л.+вклейка ¹ / ₄ п. л.	10,6 учетно-изд. л.	
Цена 50 коп.		Зак. 3492.

Типография «Красная звезда», Хорошевское шоссе, 38.

© «Морской сборник», 1983.

ПОДГОТОВКА КОРАБЛЕЙ К ПЛАВАНИЮ В ОСЕННЕ-ЗИМНИЙ ПЕРИОД

С ВЫХОДОМ Военно-Морского Флота в Мировой океан от моряков потребовалось умение плавать в самых сложных районах, в любое время года, в различных климатических условиях. Все это заставляет уделять особое внимание морской выучке личного состава, умению решать задачи в море с высоким качеством независимо от погоды. В осенне-зимний период часто бывают штормы, туманы, снежные заряды, видимость ограничена из-за парения. Резкое понижение температуры вызывает обледенение кораблей и судов. Появление ледяных полей чревато выводом из строя выдвижных устройств при всплытии подводных лодок на перископную глубину. Стихия всегда таит в себе потенциальную возможность аварийных ситуаций, и военные моряки должны противопоставить ей свою волю, осмотрительность, мастерство, морально-психологическую закалку.

Безопасное плавание кораблей и судов требует от судоводителей хорошей базовой подготовки, твердых навыков, умения грамотно и быстро ориентироваться в меняющейся навигационной и морской обстановке, высокой дисциплинированности и ответственности. Корабль создан для боя. И в непогоду экипаж должен умело и настойчиво выполнять поставленные задачи. Во время шторма надо быть особенно осмотрительным, особенно бдительным. Только тот командир может чувствовать себя в море спокойно и уверенно, кто хорошо подготовил корабль, своих помощников на берегу, кто уверен в каждом операторе.

Опыт показывает, что основными причинами аварийности в сложных условиях плавания являются недостаточная штурманская подготовка командиров, штурманов и вахтенных офицеров, слабая отработка расчетов КБР, корабельных постов наблюдения и отображения морской обстановки, пробелы в организации управления и оперативно-дежурной службы по обеспечению режима плавания, упущения в оборудовании морских театров и кораблей навигационными средствами. Влияет на безопасность плавания и недисциплинированность, безответственность отдельных судоводителей.

Подготовка корабля к плаванию включает большой круг вопросов. В штабах и на кораблях разрабатываются комплексные планы работы как с техникой, так и с личным составом, где предусматривается подготовка операторов расчета ГКП—БИП—штурман, командования корабля, вахтенных офицеров, а также мероприятия по обеспечению надежной работы корабельных механизмов и технических средств. Особое внимание обращается на исправность радиолокации, гидроакустики, технических средств навигации, систем и приборов курсоуказания, ночного видения, наблюдения за ледовой обстановкой, ходовых и якорных огней, прожекторов, устройств подачи звуковых сигналов, аварийно-спасательных средств и средств индивидуальной защиты, наличие аварийных запасов, страховочных поясов для работы на верхней палубе и т. д.

В период проверки следует осуществить планово-предупредительный ремонт этих технических средств, определить поправки навигационных приборов, провести юстировку РЛС, ГАС, пополнить недостающий ЗИП. Параллельно необходимо принять зачеты от личного состава по знанию устройства и правил обслуживания своего заведования, уме-

нию устранять неисправности. На каждом корабле, в каждом подразделении должны быть контрольные листы, разработанные штабом конкретно для корабля данного типа.

Как ни совершенна техника, пришедшая сегодня на помощь судоводителям, сама по себе она не гарантирует от навигационных происшествий. Главное — профессиональная зрелость и чувство ответственности людей, ведущих корабль. Одним из важных направлений является подготовка расчета ГКП—БИП—штурман, так как от работы каждого оператора, особенно при плавании в плохую видимость, в узкостях, при входе и выходе из базы, зависит безопасность плавания.

На отдельных кораблях при плавании в узкости, в малую видимость информация БИП ограничивается докладами о поворотных дистанциях до ориентиров. Этого для судоводителя явно недостаточно. Командиру важно знать, как корабль следует относительно рекомендованного курса, через какое время очередной поворот, как он будет расходиться с целями на новом курсе и т. д. Только в этом случае можно уверенно руководить маневрами.

Приобретение профессиональной зрелости операторами расчета ГКП—БИП—штурман заключается в индивидуальной подготовке их по специальным заданиям (зачетным листам) с учетом уровня теоретических и практических знаний каждого. В перечень индивидуальной программы должны быть включены вопросы, определяющие знания документов по безопасности плавания, морского театра и его навигационного оборудования, правил плавания и рейдовой службы в конкретных узкостях, использования технических и зрительных средств связи и опознавания, МППСС-72, наставления по использованию РЛС. Необходимо также проверить умение работать на маневренных планшетах и ЭВМ, знание международного морского права и других вопросов, связанных непосредственно с выполнением специфических задач операторами корабельного расчета. Такой контроль может быть в виде индивидуальных зачетов, тактических летучек, групповых упражнений, семинаров и практических занятий. Целесообразно провести тактические летучки и практические занятия по всем основным темам, связанным с обеспечением безопасного плавания.

Слаженность расчета ГКП—БИП—штурман отрабатывается на общекорабельных учениях с имитацией сложной навигационной и морской обстановки. Надо позаботиться и о таких «мелочах», как обеспечение операторов крупномасштабными планшетами узкостей, измерителями и циркулями, логарифмическими линейками, хорошо отточенными карандашами и т. д.

Командир расчета, зачастую это старпом, осредняет данные всех операторов с учетом коэффициента доверия и докладывает командиру всю информацию и рекомендации. При этом должны учитываться требования МППСС-72, ширина фарватера, район плавания для исключения захода в незапланированный полигон.

Для проведения такого корабельного учения необходим универсальный тренажер, на котором можно воспроизвести сложную навигационную, морскую и аварийную обстановку. Целесообразно также иметь на соединениях тренажеры с программами индивидуального обучения операторов. Подобные тренажеры созданы в части, где служит офицер Ю. Коркин, но они, к сожалению, пока не получили широкого распространения.

В части, которой командует контр-адмирал В. Порошин, большую пользу приносят тренировки во время фактических выходов в благоприятных условиях летнего периода. Здесь вход и выход кораблей из базы обычно проводятся, как корабельные учения по плаванию в малую видимость. Создается обстановка, когда операторы работают, как при фактической «нулевой» видимости, а доклады и предложения рас-



Штормовое море

Фотоэпюд Д. Богдана

чета оцениваются командиром или старшим на борту с привлечением штурмана, который контролирует место корабля визуальным способом. После такого учения проводится тщательный разбор, и каждому оператору выставляется оценка.

Важным направлением в подготовке к плаванию в сложных условиях является повышение профессиональной и морской выучки командования корабля и вахтенных офицеров. Сейчас требования к уровню их знаний и практических навыков в области кораблевождения и морской практики резко возросли. Вызвано это более совершенным штурманским вооружением, интенсивным развитием судоходства, продолжительностью и сложностью океанских плаваний, которые в настоящее время для военных моряков стали обычным делом. Но они не стали легче, особенно для командира. От его знаний, умения быстро оценивать обстановку и принимать оптимальное решение зависит безопасность плавания.

На корабле, где служит офицер В. Завгородний, именно благодаря хорошему знанию командиром театра было предотвращено опасное маневрирование на выходе из пункта базирования в плохую видимость, когда КБР принял буй разделения за малую цель, идущую на пересечение курса. Опыт показывает, что судоводителю нужны регулярные занятия и тренировки по штурманской и морской практике. Нельзя ему рассчитывать только на данные ГКП—БИП—штурман. Командир на мостике может быть уверен в месте корабля и его безопасности лишь тогда, когда его мысленные расчеты подтверждаются данными БИП и штурмана.

Базовая подготовка командиров и вахтенных офицеров при подготовке корабля к плаванию в осенне-зимний период заключается в глубоком изучении ими театра плавания, МППСС-72, обязанностей при несении ходовой вахты согласно КУ-78 и т. п. В Военно-Морском Флоте принята практика подтверждения допуска к самостоятельному управлению кораблем и несению ходовой вахты, дежурства на якоре, когда сда-

ются зачеты по широкому кругу вопросов управления кораблем. Командиру необходимо обратить внимание самому и вахтенных офицеров на вопросы, связанные с плаванием в сложных условиях. Должны быть также проведены контрольные опросы, тренировки, зачеты.

Особое значение имеет знание требований хорошей морской практики. К сожалению, это требование отдельными должностными лицами игнорируется. Так, на одной подводной лодке нужно было произвести работу, которую можно было выполнить лишь в надводном положении, с выходом личного состава на кормовую надстройку. Корабль лег на курс, благоприятный к волне, на палубу вышли два человека. Организация безопасности работ на верхней палубе при этом была нарушена, не имелось страховочных поясов, не было установлено наблюдение за работавшими подводниками. При подходе к кромке полигона по докладу штурмана командир изменил курс и поставил лодку лагом к волне. Люди, находившиеся на палубе, оказались в труднейшей ситуации.

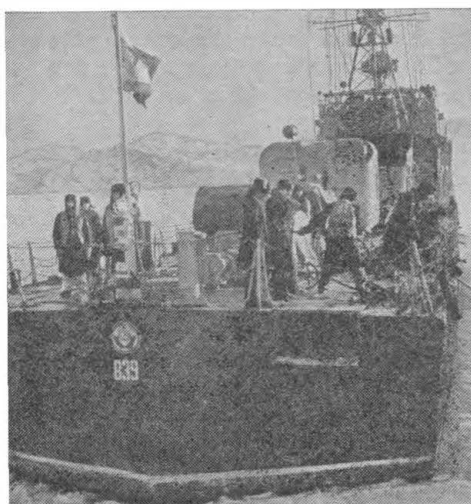
В зимний период в районах плавания подводных лодок возможно появление льдов. При подготовке к таким походам командиру, вахтенным офицерам необходимо изучать ледовую обстановку, уяснить минимальные и максимальные границы распространения льдов, айсбергов, отдельных ледяных полей, а также отработать маневр всплытия на перископную глубину без хода на чистой воде.

В это время трудно переоценить заботу о подготовке средств энергетики, корабельных систем и механизмов, штурманского оборудования, радиолокационных и других средств наблюдения и связи к безотказной работе в любых метеорологических условиях. Самого пристального внимания заслуживает содержание корпуса корабля, водонепроницаемых переборок, водяных и топливных цистерн, средств борьбы за живучесть, состояние катеров и шлюпок, спасательных средств, подъемных и швартовых устройств. Упустить из виду хотя бы один из этих вопросов — значит бросить легкомысленно вызов силе, которая не прощает ошибок, небрежности. Вот лишь один тому пример.

Корабль, где радиометристом служит мичман В. Кравченко, вышел в море для выполнения задач боевой подготовки в период интенсивного парения. Через сутки навигационная РЛС по вине личного состава начала работать с перебоями. Своевременно устранить неисправность не удалось. Это сказалось на качестве выполнения задачи.



В походе



...Отдать швартовы
Фото П. Александрова

К обеспечению безопасности плавания корабля причастен, в сущности, весь экипаж. Поэтому воспитывать чувство личной ответственности за бдительное, умелое и стойкое несение вахты каждым моряком надо постоянно. Причем в основе лежит глубокое освоение должностных обязанностей, обязанностей по различным расписаниям, боевым и эксплуатационным инструкциям.

Не менее важно позаботиться и о полноценном и разнообразном питании личного состава, о хорошем медицинском обслуживании людей, о чистоте и порядке в жилых и служебных помещениях, предусмотренных уставами. Значение этих требований возрастает, когда корабль находится в сложных условиях плавания: качка, напряженные вахты, корабельные учения дают большую физическую и психологическую нагрузку на личный состав. Правильно организованный быт, полноценное питание позволяют повысить способность моряков переносить все трудности похода, успешно выполнять все поставленные задачи в любых условиях плавания.

Забота о тщательной подготовке корабля и экипажа к плаванию в осенне-зимних условиях — важная обязанность старших начальников, штабов, политорганов. Штабам необходимо досконально проверить готовность корабля к плаванию по разработанной и конкретной программе (контрольному листу). В большинстве частей и соединений флотов стало незыблемым правилом, когда командир, флагманские специалисты, офицеры политического отдела весь комплекс проверочных мероприятий проводят непосредственно на корабле по тщательно продуманному плану и контрольным листам. Это позволяет заблаговременно вскрыть недостатки, последовательно устранить их.

Специфику плавания необходимо полнее учитывать при организации социалистического соревнования и партийно-политической работы. Индивидуальные и коллективные обязательства на поход должны отражать стремление военных моряков быть бдительными во всем, что касается жизнедеятельности корабля. Партийные организации всеми имеющимися в их распоряжении средствами призваны добиваться примерности коммунистов в службе, воспитывать их в духе личной ответственности за полное и успешное решение задач плавания, выполнение социалистических обязательств.

Плавание в осенне-зимний период — ответственный этап в деятельности корабля, отличная школа боевой и морской выучки, морально-психологической и физической закалки моряков. Добиться весомой прибавки к мастерству — долг каждого из них.

★ ★

ПЛАВАЯ В УЗКОСТЯХ, ВЕЛИЗИ НАВИГАЦИОННЫХ ОПАСНОСТЕЙ, В РАЙОНАХ ИНТЕНСИВНОГО СУДОХОДСТВА, ВЕЛИЗИ БЕРЕГОВ ИЛИ ПРИБЛИЖАЯСЬ К НИМ, В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ, А ТАКЖЕ В СЛУЧАЯХ, КОГДА МЕСТО КОРАБЛЯ СОМНИТЕЛЬНО, КОМАНДИР КОРАБЛЯ ДОЛЖЕН СОБЛЮДАТЬ ВСЕ МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ, ВЫРАБОТАННЫЕ ХОРОШЕЙ МОРСКОЙ ПРАКТИКОЙ И УСТАНОВЛЕННЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫМИ И МЕСТНЫМИ ПРАВИЛАМИ ПЛАВАНИЯ.

Из ст. 155 Корабельного
устава Военно-Морского Флота СССР

★ ★

Идеологическому, пропагандистскому активу партии принадлежит первостепенная роль в дальнейшем развитии марксистско-ленинского образования и воспитания масс, их творческой активности в решении задач коммунистического строительства.

Из Материалов XXVI съезда КПСС



АКТИВИЗАЦИЯ ПОЗНАВАТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ БУДУЩИХ ОФИЦЕРОВ

(Из опыта работы кафедры марксизма-ленинизма ТОВВМУ имени С. О. Макарова)

К ЧИСЛУ главных направлений активизации познавательной деятельности курсантов следует отнести проблемное обучение. В ходе учебного процесса важно вызвать у них потребность понять рассматриваемые вопросы, добиться, чтобы в их сознании укрепилась мысль о необходимости постоянного расширения знаний. Иначе говоря, искусство преподавателя состоит в активизации мыслительной деятельности обучаемых.

Большие возможности заложены в лекциях. К сожалению, есть еще такие преподаватели, которые читают их в чисто повествовательной форме: излагают события, явления, факты, «для порядка» делают выводы, удачно или неудачно проводят связь изучаемого материала с жизнью. Все это современному слушателю высшей школы в определенной степени узнавать интересно, но не всегда полностью удовлетворяет его возросшие интеллектуальные запросы, побуждает к самостоятельному творческому мышлению.

Необходим иной подход. Например, капитан 1 ранга Н. Жиряков, читая лекции по научному коммунизму, уже во вступительной части ставит перед курсантами четко сформулированные главные проблемы темы. Так, лекцию «Идеологическая борьба в современном мире» он начал с того, что предложил курсантам подумать над следующими вопросами: в чем причины обострения идеологической борьбы в современном мире; какие реакционные силы противостоят ныне коммунизму; каковы основные направления, сущность, разновидности и формы борьбы современного антикоммунизма; в чем научная и теоретическая несостоятельность современных буржуазных и ревизионистских концепций, теории и практики социализма; какова роль будущих офицеров в организации идеологической работы, в воспитании воинов в духе непримиримости к буржуазной и ревизионистской идеологии...

Такой методический прием позволяет заострить внимание курсантов, вовлечь их в поиск правильных ответов. В ходе лекции истина выясняется, приобретает свою четкость и определенность. Слушатели мысленно рассуждают «в унисон» с речью лектора.

Правда, не все одобряют такой прием. Отдельные преподаватели высказывают опасение, что постановка во вступительной части лекции большого круга проблем не всегда будет эффективной, так как некоторые курсанты, особенно в самом начале учебного часа, не в состоянии их охватить. Наверное, учитывать такое мнение надо с тем, чтобы вопросы слушателям ставить четко, не спеша, давая возможность все осмыслить и записать. Это значительно облегчается применением технических средств обучения. Преподаватель политической экономии капитан 3 ранга В. Спрягайло стержневую основу вступительной части своей лекции иллюстрирует на экране с помощью проекционных аппаратов «Протон» или «Свистязь», что позволяет слуховое восприятие дополнить зрительным, мобилизовать внимание курсантов, вовлечь их в более активную работу.

Иногда проблемные вопросы ставятся не только в начале лекции, но и по ходу ее изложения. При этом ряд преподавателей, раскрывая отдельные темы, используют опыт В. И. Ленина, который дал образцы постановки и разрешения проблемных вопросов, например, в речи на III съезде РКСМ «Задачи союзов молодежи», в работах «Великий почин», «О государстве» и др.

Использование богатого наследия Ильича, заимствование его организаторских и методологических приемов позволяют усиливать изложение учебного материала. Так, капитан 1 ранга П. Максимов на занятиях по книге «Материализм и эмпириокритицизм» в основу лекции положил сформулированный В. И. Лениным вопрос: «На чем свихнулись люди, преподносящие под видом марксизма нечто невероятно сбивчивое, путанное и реакционное?» Построив ответ на основе ленинской логики, лектор на высоком научно-теоретическом уровне показал коренную противоположность двух направлений в философии — материализма и идеализма, раскрыл суть марксистско-ленинской философии.

Широко практикуется постановка проблемных вопросов для самостоятельного изучения их курсантами с последующим обсуждением на семинаре. Например, в лекции по научному коммунизму на тему «Переходный период от капитализма к социализму. Диктатура пролетариата и ее формы» излагаются только общие закономерности перехода различных стран к социализму, а особенности их проявления анализируются самими курсантами. Практика показывает, что почти все из них успешно справляются с таким заданием. Изучив документы КПСС, материалы международных совещаний коммунистических и рабочих партий, ознакомившись с монографиями и статьями по этой проблеме, они на семинарах глубоко раскрывают особенности строительства социализма в СССР, странах социалистического содружества.

Подобный методический прием используется, когда изучается тема «Всестороннее развитие личности при социализме и коммунизме. Коммунистическое воспитание трудящихся». Преподаватель, изложив положение Программы КПСС о всестороннем, гармоническом развитии личности, дает возможность курсантам творчески продумать и раскрыть при обсуждении сущность таких понятий, как «духовное богатство», «моральная чистота», «физическое совершенство».

Проблемная направленность организуется и с помощью различных индивидуальных заданий, побуждающих обучаемых к самостоятельному поиску и мышлению, установлению причинно-следственных связей между явлениями и процессами. От них требуется подобрать из практики коммунистического строительства, вооруженной защиты социалистического Отечества примеры, подтверждающие действие законов единства и борьбы противоположностей, перехода количественных изменений в качественные, категорий необходимости, случайности и др.

Большое внимание уделяется развитию у курсантов познавательного интереса к первоисточникам марксистско-ленинской теории, настойчиво воспитывается стремление самостоятельно изучать произведения классиков марксизма-ленинизма, постановления Пленумов ЦК КПСС, решения партийных съездов, материалы сессий Верховного Совета СССР, указания Министра обороны СССР и Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота.

Оправдал себя метод так называемых логических заданий. Суть его состоит в следующем. Приступая к изучению того или иного первоисточника, курсанты получают перечень основных проблемных вопросов, на которые они должны найти в нем ответ. Вопросы обычно формулируются так, чтобы имелась возможность глубоко ос-

мыслить содержание работы, разобраться в причинах того или иного явления, связать основные идеи данного произведения с современностью. Например, перед изучающими работу В. И. Ленина «Марксизм и ревизионизм» по программе курса научного коммунизма были поставлены такие вопросы: «Раскройте сущность, причины появления и социальные корни ревизионизма»; «Охарактеризуйте основные разновидности ревизионизма и формы борьбы против него»; «Докажите, опираясь на ленинские положения, объективную необходимость идеологической борьбы на современном этапе». Это позволило на семинарском занятии организовать творческую дискуссию, связать ленинские положения об идейных противниках марксизма в начале XX века с проблемами борьбы против различных разновидностей антикоммунизма в современных условиях.

Система логических заданий для самостоятельного изучения произведений Маркса, Энгельса, Ленина была положена в основу методического пособия «Научный коммунизм: первоисточники», которое подготовили капитаны 1 ранга Н. Жиряков и Г. Колодыко. В нем даются рекомендации по изучению произведений классиков марксизма-ленинизма и составлению конспектов по ним.

Постановка злободневных вопросов практикуется и при изучении материалов XXVI съезда КПСС. Преподаватели обращают внимание курсантов на изучение наиболее емких проблем, которые получили глубокое раскрытие в Отчетном докладе ЦК КПСС съезду, в выступлениях делегатов, планах на нынешнюю пятилетку.

На семинарских занятиях наиболее эффективным средством активизации познавательной деятельности будущих офицеров является заслушивание и обсуждение рефератов по наиболее актуальным вопросам темы. Получив задание подготовить реферат, курсант изучает рекомендованную литературу, продумывает план своей работы, составляет конспект. Обязательным требованием является непосредственная связь рассматриваемых проблем с жизнью флота, училища, подразделения. Например, на семинаре по теме «Развитие социалистическое общество» был заслушан реферат курсанта А. Кричуна «Рост оборонного могущества СССР в условиях развитого социализма». Готовясь к семинару, слушатель изучил положения Программы КПСС, обратился к материалам XXV и XXVI съездов партии, последующих Пленумов ЦК КПСС. На основе изученной литературы он аргументированно обосновал вывод о том, что развитому социалистическому обществу соответствует и определенный уровень развития Вооруженных Сил, что армия и флот имеют все необходимое для надежной охраны мирного труда советских людей, защиты завоеваний социализма. Курсант показал роль и место Краснознаменного Тихоокеанского флота в системе Вооруженных Сил, привел конкретные примеры достойного выполнения воинского долга выпускниками училища и теми, кто готовится к офицерской службе.

После выступления основного докладчика руководитель семинара предоставил слово двум оппонентам. Каждый из них заранее ознакомился с рефератом, поэтому имел возможность подробно проанализировать его достоинства и недостатки.

Заслушивание и оппонирование рефератов обычно практикуется на четырехчасовых семинарах. Основная же часть семинарского времени отводится для свободной творческой дискуссии по наиболее актуальным проблемам темы. Непременное ее условие — хорошая подготовка курсантов по всем вопросам плана, глубокое знание ими работ классиков марксизма-ленинизма, партийных документов. Ведь убедительно можно говорить только при соответствующей подготовке.

Форма свободной творческой дискуссии не исключает и выступлений курсантов по вызову преподавателя, что дисциплинирует их, приучает добросовестно готовиться к каждому занятию. Этому же способствуют и письменные контрольные работы по отдельным семинарским темам. Они также вырабатывают умение четко, лаконично, логически выражать свои мысли.

Активизации познавательной деятельности будущих офицеров, формированию их идейной убежденности способствует участие в научно-теоретических конференциях, в конкурсах. Например, на общеучилищной конференции в рамках программы VIII Всесоюзного конкурса студенческих научных работ по общественным наукам, посвященного 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина, было заслушано и рассмотрено около 80 курсантских рефератов. Лучшие из них представлены на краевой, а затем республиканский туры. В предыдущем же таком конкурсе реферат «Деятель-

ность КПСС по патриотическому и интернациональному воспитанию личного состава Тихоокеанского флота» получил отличную оценку на республиканском туре и был представлен на всесоюзный. Его автора Е. Петухова (ныне офицер) наградили дипломом министра высшего и среднего специального образования РСФСР.

Необходимым условием развития познавательной деятельности курсантов является заинтересованность в этом партийных и комсомольских активистов подразделений, тесный контакт между ними и коммунистами кафедр. Так, секретарь партийного бюро Н. Жиряков, коммунисты преподаватели Д. Приходько, П. Патраков, В. Ахсаров и другие выступают с докладами на партийных и комсомольских собраниях курсантов, оказывают им помощь в планировании и проведении политико-воспитательных мероприятий, в организации дополнительных занятий с отстающими курсантами. Вошло в практику заслушивание неуспевающих на заседаниях предметно-методических комиссий. Под руководством преподавателей активисты подразделений ведут большую индивидуальную работу с курсантами, разъясняют им требования КПСС, Министра обороны СССР к офицерским кадрам, воспитывают у каждого личную ответственность за овладение марксистско-ленинской теорией, глубокое изучение общественных наук, сознательное отношение к выполнению воинского долга.

В одном из подразделений была низкой успеваемость по научному коммунизму. Отдельные курсанты на первых семинарах получили неудовлетворительные оценки. Партийное бюро курса рассмотрело этот вопрос на своем заседании. В результате к отстающим повысили требовательность, они получили соответствующую помощь.

Таким образом, активизация познавательной деятельности будущих офицеров в изучении марксистско-ленинской теории достигается совместными усилиями всего училищного коллектива. Непосредственным результатом этой работы является повышение качества знаний курсантов в области общественных наук, что необходимо для формирования научного мировоззрения и активной жизненной позиции командирских кадров Военно-Морского Флота.

Можно привести немало примеров успешной службы наших выпускников.

Капитан-лейтенант С. Очеретин — один из передовых офицеров соединения. Он настойчиво добивается повышения боевой выучки подчиненных, предметно, со знанием дела руководит социалистическим соревнованием. Лучшие качества требовательного, подготовленного офицера хорошо сочетаются с заботливым отношением к людям, умением правильно строить работу по идейно-политическому и воинскому воспитанию личного состава. Характерно то, что на политических занятиях с подчиненными он стремится использовать те же наиболее эффективные методические приемы, с помощью которых преподаватели общественных наук обучали его в стенах училища: изложение материала по проблемам, использование технических средств обучения, различные приемы активизации внимания воинов и др.

Капитан-лейтенант В. Климов окончил училище несколько лет назад. Жажда знаний, стремление не останавливаться на достигнутом, добиваться большего побуждали офицера снова сесть за учебники, поступить в вечерний университет марксизма-ленинизма. Впоследствии Климов, штурман по специальности, стал политработником. Он любит работу с людьми, отдает ей все свои силы и знания. Вместе с тем не забывает и штурманское дело. В океанских походах, если в том есть необходимость, несет походную вахту наряду с другими штурманами.

Неплохо служат недавние выпускники училища М. Абрамов, Ю. Войтов, М. Шешуков, А. Елисеев, А. Рососский. Все они уже прошли трудный путь становления, самостоятельно командуют подразделениями. Приобретенные еще в училище знания и навыки молодые офицеры настойчиво пополняют, совершенствуют в практической работе с подчиненными.

Капитан 1 ранга Ю. ФЕДОТОВ,
кандидат исторических наук,
доцент

Встреча в ЦК КПСС с ветеранами партии, выступление Ю. В. Андропова вызвали у военных моряков новый прилив сил. Они заверяют партию, советский народ, что флотское молодое поколение будет твердо и неуклонно следовать традициям дедов и отцов. Свои слова войны подкрепляют достойными делами.



ГОВОРIT ОКЕАН

ВЫШЛИ ПОБЕДИТЕЛЯМИ ИЗ ПОЕДИНКА с низколетящей скоростной целью ракетчики корабля, где командиром зенитно-ракетной батареи лейтенант Ю. Сичинский. Много зависело в этом учебном бою от подчиненных группы управления ракетным оружием А. Филиппочева. В дальнем походе передовой офицер приложил немало сил, чтобы добиться от всех операторов грамотных действий на боевых постах. Цель была взята на сопровождение на предельной дальности, и когда она оказалась в зоне поражения, командир батареи нажал на кнопку «Пуск». Удар был точен. При подведении итогов командир корабля особо отметил старшину команды мичмана Ф. Вежнавца и его подчиненных.

ВНОВЬ ОТЛИЧИЛИСЬ НА УЧЕНИИ ВЕРТОЛЕТЧИКИ БПК «Адмирал Нахимов» под руководством лейтенанта В. Дегтярева. В

сложных метеоусловиях на предельной дальности они обнаружили подводную цель и оперативно передали ее координаты на корабль. Уверенно действовал штурман лейтенант И. Мельченко, которому приходится одновременно выполнять роль не только навигатора, но и оператора. Каждый успешно заверченный полет на поиск «противника» приближает к заветной цели — завоеванию звания отличного экипажа.

СВОЕВРЕМЕННО ОБНАРУЖИЛ И УНИЧТОЖИЛ ВОЗДУШНУЮ ЦЕЛЬ экипаж корабля Н. Это произошло во время перехода в заданный район моря. Четко действовали радиометристы под руководством старшего лейтенанта М. Шумихина. Высокое профессиональное мастерство и организованность проявили комендоры батареи, которой командует старший лейтенант А. Колесниченко.

КРАСНОЗНАМЕННЫЙ СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ

НА СБОРЕ СЕКРЕТАРЕЙ ПЕРВИЧНЫХ ПАРТИЙНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ штабов соединений выступил член военного совета — начальник политуправления флота. Докладчик, выступавшие обсудили задачи партийных организаций по выполнению решений июньского (1983 г.) Пленума ЦК КПСС, усилению партийного влияния на совершенствование организации боевой и политической подготовки.

ОТЛИЧНУЮ ОГНЕВУЮ ПОДГОТОВКУ И ТАКТИЧЕСКУЮ ЗРЕЛОСТЬ ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ экипаж крейсера «Киров». Высокая натренированность корабельного боевого расчета, безотказная работа техники, возросшее мастерство личного состава помогли командиру принять правильное решение на атаку. Четко выполняли свои обязанности, своевременно

обеспечивали качественную подготовку оружия к залпу капитан 3 ранга В. Козловцев, старший лейтенант А. Шахрай, мичман А. Герасимов. Хорошую подготовку показали штурманы под руководством капитан-лейтенанта С. Федорова. Удар был точен.

ЛИДЕРОМ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ В ЧАСТИ стал экипаж подводной лодки, где служит капитан 2 ранга М. Моцак. Здесь с отличной оценкой выполнены задачи длительного плавания. Личный состав прочно удерживает звание «Лучший корабль по поиску и атаке подводной лодки «противника». 80% боевых частей и служб являются отличными, а подразделения, где командирами капитан-лейтенант В. Яковлев, капитан 2 ранга А. Стадник, старший лейтенант А. Книпст,

объявлены лучшими в части. Командование корабля совместно с партийным бюро (секретарь коммунист П. Николайчик), используя высокий политический подъем личного состава, вызванный решениями июньского

(1983 г.) Пленума ЦК КПСС, восьмой сессии Верховного Совета СССР, настойчиво добиваются качественного роста показателей соревнования и повышения его влияния на решение учебно-боевых задач.

КРАСНОЗНАМЕННЫЙ ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ

С ВЫСОКОЙ ТОЧНОСТЬЮ ВЫПОЛНИЛ РАКЕТНУЮ СТРЕЛЬБУ экипаж атомной подводной лодки, которой командует капитан 1 ранга А. Самохвалов. Это еще один вклад инициатора соревнования в ВМФ в повышение боевой готовности флота. Подводники продолжают удерживать место лидера в боевой учебе. Успехи достигнуты благодаря тому, что партийные и комсомольские активисты стали уделять больше внимания повышению организации и эффективности соревнования. Каждый выход в море тщательно готовится в базе. С высоким коэффициентом полезного действия используется учебный центр, регулярно проводятся групповые упражнения, тактические летучки.

ПЕРЕХОДЯЩЕЕ КРАСНОЕ ЗНАМЯ ЦК ВЛКСМ ВРУЧЕНО передовому авиационному полку. Этой чести он удостоен за большую работу по выполнению решений XXVI съезда КПСС и XIX съезда ВЛКСМ, за успехи в коммунистическом воспитании молодых авиаторов. Уже в течение пяти лет часть носит звание отличной и из года в год занимает ведущее место в социалистическом соревновании. Правовланговыми являются коммунисты и комсомольцы А. Гарнов, А. Бикбулатов, А. Якименко, А. Кочмар и другие.

УСПЕШНО РЕШИЛ ВСЕ ЗАДАЧИ по обеспечению кораблей в море коллектив большого морского танкера «Владимир Колечицкий». Поддержав подводников-тихоокеанцев, он выступил инициатором социалистического соревнования среди судов обеспечения флота, подтвердил высокое звание «Экипаж коммунистического труда», 10 человек заслужили почетное звание лучшего по профессии, более половины достигли взаимозаменяемости на заведованиях и судовых постах. За добросовестный труд главнокомандующий ВМФ награждал грамотами капитана судна В. Колесникова, старшего механика Н. Спирина, донкермана А. Нагорного.

ПРОШЕЛ СБОР командиров кораблей, капитанов вспомогательных судов и штурманов. С докладом выступил капитан 1 ранга А. Еренков. Он дал детальный анализ предпосылок к морским происшествиям, высказал предложения по повышению уровня подготовки сигнальщиков. Здесь был обобщен опыт мореплавания, определены пути предотвращения нарушений правовых норм в море. В обсуждении доклада приняли участие офицеры А. Ростов, М. Савруев, Ю. Голованов, А. Гидзюра, В. Якунин.

ДВАЖДЫ КРАСНОЗНАМЕННЫЙ БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

ПЕРВОЙ РАКЕТОЙ ПОРАЗИЛ ЦЕЛЬ на учении МРК «Шторм». Успеху способствовали слаженные действия всего экипажа. Искусно выполнял маневры командир корабля. Он уверенно выбрал боевой курс, своевременно занял огневую позицию. Отлично действовал оператор поиска. В сложной обстановке он на предельной дистанции обнаружил скоростную цель и выдал необходимые данные. Грамотно управлял командир батареи лейтенант О. Шевченко. Его мастерство и уверенность положительно влияли на подчиненных. В унисон с ракетчиками работали и другие специалисты корабля.

ХОРОШУЮ ВЫУЧКУ ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ НА УЧЕНИИ и экипаж БДК «Донецкий шахтер». Готовясь к нему, личный состав непрерывно совершенствовал боевое мастерство, морскую выучку. Изучался и внедрялся опыт учений «Братство по оружию-80» и «Запад-81», в которых непосредственное участие принимал

корабль. В ходе подготовки к КШУ проводилась непрерывная партийно-политическая работа. Перед личным составом выступили ветераны корабля. Во время погрузки и при высадке десанта пример показали коммунисты помощник командира капитан-лейтенант В. Иванов, руководивший постом высадки, командир БЧ-5 капитан-лейтенант-инженер Ю. Андреев и другие.

СОСТОЯЛСЯ ВЫПУСК МИЧМАНОВ И ПРАПОРЩИКОВ. Первыми получили дипломы и кортики отличники учебы мичманы Ю. Кириченко, Н. Гаврильчик, прапорщики Р. Сукарявичус, А. Крутоголов, Г. Толстокрый, А. Шалавин и С. Молотков. За время пребывания в стенах школы выпускники постигли азы воспитательной работы, научились методике проведения занятий, организации социалистического соревнования, изучили технику и оружие. Свой богатый опыт курсантам передали передовые командиры подразделений и преподаватели — офицеры С. Шевцов, В. Калачев, В. Иши-

мов, А. Самохин, служащий И. Селивохин.

УСПЕШНО РЕШИЛ ВСЕ ЗАДАЧИ ДЛИТЕЛЬНОГО ОКЕАНСКОГО ПЛАВАНИЯ экипаж БПК «Образцовый», где командиром капитан 3 ранга А. Татаринов. На заключительном этапе показали мастерст-

во военные моряки отличной ракетно-артиллерийской боевой части, которой командует старший лейтенант Н. Качан. Они выполнили внезапную стрельбу по низколетящей малоразмерной цели, уничтожив ее первой ракетой.

КРАСНОЗНАМЕННЫЙ ЧЕРНОМОРСКОЙ ФЛОТ

МАСТЕРСКИ ВЫПОЛНИЛ СТРЕЛЬБУ ракетный крейсер «Грозный» под флагом главнокомандующего ВМФ. Сложный тактический фон, быстроменяющаяся обстановка потребовали от моряков грамотных и решительных действий. Инициаторы соревнования на флоте выдержали серьезный экзамен на зрелость. Высокую специальную и тактическую выучку продемонстрировали офицеры А. Новиков, В. Топчаев, мичманы В. Зверев, В. Мисочкин и М. Барциц.

ПОЛУЧИЛ ВЫСОКУЮ ОЦЕНКУ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ УЧЕБНО-БОЕВЫХ ЗАДАЧ в море экипаж ракетного катера. В этом немалая заслуга воинов электромеханической боевой части, возглавляемой старшим лейтенантом-инженером А. Кондрашовым.

ПРИСВОЕНО ЗВАНИЕ «ОДЕССКИЙ КОМСОМОЛЕЦ» передовому малому противолодочному кораблю. Из города-героя Одессы к воинам-черноморцам прибыла делегация шэфов во главе с первым секретарем Одесского обкома ЛКСМУ В. Давыдовым. Он вручил экипажу Памятное знамя ЦК ЛКСМУ, подарки комсомола области: цветной телевизор, библиотечку художественной литературы, сувениры. На торжественном митинге выступил представитель политуправления капитан 1 ранга П. Скудаев. От имени личного состава офицер М. Шур и мичман С. Тихонюк заверили шэфов и командование, что моряки будут и впредь с честью выполнять свой долг перед Родиной, добьются в году 80-летия Второго съезда РСДРП новых успехов в боевой и политической подготовке.

КРАСНОЗНАМЕННАЯ КАСПИЙСКАЯ ФЛОТИЛИЯ

ПООЩРЕНА КОМАНДОВАНИЕМ большая группа специалистов радиотехнической службы флотилии в ознаменование 40-летия РТС ВМФ. Среди них офицеры В. Калугин, А. Хомич, Н. Рудас, А. Молчанов, мичманы Н. Кривошеин, Г. Рыжов, А. Лебедев, В. Мельников, А. Титов. Под их руководством на кораблях освоены многие образцы радиотехнических средств. Своим богатым опытом они щедро делятся с подчиненными, вносят заметный вклад в изобретательскую и рационализаторскую работу.

НА ТЕМАТИЧЕСКОМ ВЕЧЕРЕ «Ты при-

шел служить на Краснознаменную Каспийскую...» в подразделении, где служит офицер В. Чиджавадзе, выступили офицеры В. Зуев, В. Рябуха, С. Старостенко. Они поделились с молодыми воинами своим опытом службы, рассказали о романтике флотской службы, дали добрые советы. С большим вниманием слушали воины яркое выступление участника войны, ветерана флотилии капитана 1 ранга в отставке Г. Овчаренко. В заключение был организован просмотр документальных фильмов «Краснознаменная Каспийская флотилия» и «Жить и учиться по уставам».

КРАСНОЗНАМЕННАЯ ЛЕНИНГРАДСКАЯ ВОЕННО-МОРСКАЯ БАЗА

ЮБИЛЕЙНЫЙ 60-Й ВЫПУСК в училище имени М. В. Фрунзе. В историческом зале Революции гордые, счастливые, взволнованные молодые лейтенанты. Среди них представители многих национальностей нашей Родины: русский А. Сушков, украинец С. Луганский, белорус Ю. Полищук, татарин Л. Гайнутдинов, казах Б. Бельбаев, грузин В. Кастравшили, армянин А. Саркисов. С отличием окончили училище И. Малышев, В. Остапенко, В. Лаврушко, М. Балакирев, В. Глушко и другие.

СОЗДАНА АГИТБРИГАДА в политотделе базы и ВМУЗ. Ее цель — активизация изучения, пропаганда и претворение в жизнь июньского (1983 г.) Пленума ЦК

КПСС. В ее состав вошли начальник кафедры марксизма-ленинизма училища имени Ленинского комсомола капитан 1 ранга М. Тихонов, преподаватель кафедры истории КПСС и партийно-политической работы училища имени Ф. Э. Дзержинского капитан 2 ранга И. Кузинец, начальник университета марксизма-ленинизма капитан 2 ранга А. Арсентьев, корреспондент газеты «Советский моряк» и вокально-инструментальный ансамбль «Волна». Агитбригада уже посетила ряд отдаленных гарнизонов. Воинам были прочитаны лекции, проведены встречи за «круглым столом», индивидуальные и групповые беседы, даны концерты.

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ИТАЛИИ И ГЕРМАНИИ НА СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ В ПЕРИОД ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ



Контр-адмирал А. ПУШКИН,
кандидат военно-морских наук

10 июня 1940 г. Италия, будучи слабо подготовленной, вступила в войну, развязанную Германией. Муссолини, считая ее почти выигранной, торопился к дележу «добычи». Он мечтал о воссоздании на Средиземном море подобия Римской империи. Но на пути к осуществлению его далеко идущих планов стояли Англия и Франция, для которых морские сообщения в этом районе играли важную роль ¹.

Активные военные действия на Средиземном море начались в сентябре 1940 г., когда итальянское командование предприняло наступление вдоль побережья Северной Африки силами двух армий, решив овладеть Египтом и прочно закрепиться на Ближнем Востоке.

Перед военно-морским флотом Италии (8 линейных кораблей, 20 крейсеров, 53 эсминца, 68 миноносцев и 111 подводных лодок) стояла задача — ослабить морскую мощь Великобритании, США и Франции в Средиземном море путем внезапных налетов, атак кораблей в море подводными лодками и в базах подводно-диверсионными силами и средствами, избегая боевых столкновений с превосходящими силами противника ².

Главной задачей итальянских подводных лодок являлась борьба на морских коммуникациях Великобритании и США. Кроме того, на подводных лодках доставлялись к средиземноморским базам и портам противника сверхмалые подводные лодки и подводные диверсанты, которые использовались против стоявших там крупных боевых кораблей и транспортов, а также перебрасывались в порты Ливии вооружение, боеприпасы, горючее, продовольствие и другое снабжение для итальянских и германских войск, действовавших в Северной Африке.

Несмотря на то что развитию подводных сил в Италии уделялось значительное внимание и к началу второй мировой войны они составляли 15% суммарного водоизмещения военных кораблей (выше, чем во флотах других капиталистических стран), их тактико-технические данные были невысокие. Они имели низкие маневренные качества из-за большого радиуса циркуляции — 500 м (у немецких — 300 м), повышенную шумность, небольшую скорость погружения — 75 с (немецкие — 30—40 с), короткие перископы. Это снижало скрытность и позволяло быстро обнаруживать их с воздуха в прозрачных водах Средиземного моря. Не было у итальянских подводников бесследных торпед, что облегчало уклонение кораблей противника от их атак в светлое время суток ³.

Из 115 лодок в боевых действиях могли участвовать только 88 (7 были устаревшими, а 20 использовались лишь для учебных целей) ⁴. Они сводились во флотилии. Управление лодками осуществлял командующий военно-морским флотом, ко-

¹ В 1939 г. более половины тоннажа (54%), прошедшего через Суэцкий канал, принадлежало Великобритании.

² Типпельскирх К. История второй мировой войны. Пер. с нем. — М.: Изд-во иностр. лит-ры, 1956, с. 97. (В других источниках обоснованно названы 115 подводных лодок. Еремеев Л., Шергин А. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне. — Воениздат, 1962, с. 285; Нимиц Ч., Поттер Э. Война на море 1939—1945. Сокр. пер. с англ. — Воениздат, 1965, с. 72).

³ Типпельскирх К. История второй мировой войны, с. 98.

⁴ Белли В. и др. Блокада и контрблокада. — М.: Наука, 1967, с. 124.

торый планировал боевые походы, определял позиции и районы их действий, ставил задачи.

Следует отметить, что хорошо развитая система базирования (в западной части Средиземного моря — Неаполь, Специя, Кальяри; в центральной части — Сиранузы, Палермо; в восточной части — Таранто, о. Ларос, Тобрук; в Красном море — Массауа) способствовала решению главной задачи — борьбе на коммуникациях союзников.

С началом войны в различных районах Средиземного моря было развернуто на позициях 55 подводных лодок (две из них посланы в Атлантику через интенсивно патрулируемый Гибралтарский пролив без конкретно поставленной задачи)⁵, которые должны были действовать самостоятельно против судоходства, воинских перевозок и вести разведку. Однако через три дня половина из них по ряду причин возвратилась с боевого патрулирования, и в море постоянно находилось не более 25—30 лодок. Поэтому в тот период подводники добились скромных успехов, уничтожив несколько транспортов, и только подводной лодке «Баналини» удалось 12 июня 1940 г. потопить к югу от о. Крит английский крейсер «Калипсо».

С первых дней войны подводный флот Италии стал объектом согласованных атак кораблей, авиации и подводных лодок Великобритании. Итальянские лодки оказались очень уязвимыми из-за низких тактико-технических данных и слабой подготовленности экипажей. Командиры могли выходить в торпедные атаки под перископом только в светлое время суток. Не случайно только за июнь 1940 г. было потеряно 10 единиц⁶.

Высшее итальянское командование занимало пассивную позицию в отношении использования флота. Оно стремилось не допускать встреч в море своих надводных кораблей с кораблями противника для проведения сражения (боя). Это отразилось и на боевом применении подводных лодок. В конце концов у итальянцев сложилось мнение — кораблями лучше не рисковать⁷.

На морских коммуникациях подводные лодки вели одиночные систематические боевые действия методом крейсерства в назначенном районе, а на подходах к портам и базам ожидали появления противника в назначенных позициях. Основным их оружием на протяжении всей войны была торпеда. В течение 1940—1941 гг. тактика оставалась неизменной, успешность их действий была более чем в 10 раз ниже немецких лодок⁸. Сказались отсутствие натренированности итальянских подводников в поддержании установленного контакта с противником, слабая отработка оповещения о нем других лодок. Не практиковались обгон тихоходного противника и ночные его атаки.

Успешными были лишь атаки одиночных целей. Попытки атаковать конвой заканчивались чаще всего гибелью лодок от воздействия сил охранения. Это объясняется прежде всего тем, что для обеспечения перехода английских конвоев проводились специальные операции с участием многочисленных разнородных сил флота и авиации. Так, например, конвой, следовавший на о. Мальту в январе 1941 г. в составе 14 судов, сопровождали 2 авианосца, 4 линкора, 9 крейсеров, 23 эскадренных миноносца, 4 корвета, 3 подводные лодки. Противолодочная оборона таких соединений для итальянцев оказалась непреодолимой.

Летом и осенью 1940 г. итальянское командование пыталось организовать блокаду Тунисского пролива. Действия подводных лодок, принимавших в ней участие, оказались безрезультатными, и прежде всего потому, что воздушная разведка в их интересах не велась. Отсутствовало взаимодействие авиации с флотом, так как командование ВВС придерживалось концепции независимой войны в воздухе. Неудачными были и попытки использовать подводные лодки для скрытной доставки чело-
векоуправляемых торпед в районы стоянки крупных кораблей и транспортов противника. Первый такой поход закончился 27 августа 1940 г. гибелью подводной лодки (носителя) «Ириде».

Ведение разведки возлагалось на все подводные лодки, находившиеся в море.

⁵ Compton-Hall R. The Underwater War 1939—1945. Blandford Press, Poole Dorset, 1982, p. 75.

⁶ Там же, p. 76.

⁷ Там же.

⁸ Хиянен Л. Развитие зарубежных подводных лодок и их тактики. — Воениздат, 1979, с. 52.

Кроме того, на подходах к о. Мальта, Гибралтару и Александрии ее постоянно вели одиночные лодки.

К 15 сентября 1940 г. 47 итальянских подводных лодок совершили 55 боевых походов и провели 12 атак, в результате которых были потоплены греческий крейсер «Элли», французская подводная лодка «Морс» и 5 судов⁹.

Для усиления защиты о. Мальта сюда в октябре 1940 г. были направлены два крейсера и два эсминца, которые составили оперативную группу «К». Успешные действия этой группы и других сил, базировавшихся на острова, а также потеря Киренаики (восточная провинция Ливии) заставили немецкое верховное командование пересмотреть положение на Средиземноморском театре.

В декабре 1940 г., когда Гитлер отменил операцию вторжения в Англию «Морской лев», он вынужден был послать часть сил в Северную Африку и Грецию, чтобы помочь итальянским войскам и укрепить свои позиции. Он преследовал цель захватить Суэцкий канал, пройти через Египет и Иран к Индии. С устранением британского влияния в Египте «присоединение его к державам оси не явилось бы проблемой»¹⁰. Так планировалось создать плацдарм на Ближнем Востоке, чтобы с него кратчайшим путем начать движение к Индийскому океану.

Летом 1941 г. обе воюющие стороны в Северной Африке наращивали свои силы. Немцы, закрепив свои успехи в Греции, на Крите и в Киренаике, максимально использовали морские коммуникации для перевозки войск и предметов снабжения в Северную Африку. В наиболее опасные районы, примыкавшие к линии фронта, особо важные грузы доставлялись на итальянских подводных лодках, которые в конце 1941 г. активизировали свои действия в восточной части Средиземного моря, где осуществлялись оживленные перевозки между Грецией и Египтом. Здесь им удалось потопить 10 судов, из них 5 танкеров.

Силы английского флота, базировавшиеся на Мальту, постоянно угрожали итальянским коммуникациям между метрополией и колониями. В отдельные периоды англичанам удавалось уничтожить около 50% немецких и итальянских судов, следовавших в Северную Африку. Когда же ударных сил и средств на острове было недостаточно, более 95% судов достигали пунктов назначения благополучно.

Для обеспечения снабжения Мальты английское командование направляло туда хорошо охраняемые конвои (приблизительно по одному в месяц). На пути, как правило, находилось одновременно два конвоя: из Гибралтара и из Александрии. Оперативная группа сопровождала гибралтарские конвои до Тунисского пролива, а средиземноморская эскадра александрийские конвои до Мальты.

Угроза лишиться снабжения вынудила германское командование экстренно перебросить сюда часть подводных и воздушных сил из других районов.

По приказу Гитлера первая группа (6 единиц) вышла из баз Бискайского залива в сентябре 1941 г. Переход каждой лодкой осуществлялся самостоятельно. Движение в надводном положении производилось только в темное время суток. Гибралтарский пролив они прошли без потерь, прижимаясь к африканскому берегу. Вторая и третья группы (6 и 8 единиц соответственно) вышли 9 ноября 1941 г. из Сан-Назера и Лориана. Этот переход оказался менее удачным: три лодки были потоплены, а две вернулись в Лориан с серьезными повреждениями¹¹.

Из всех немецких подводных лодок, направленных в 1941 г. в Средиземное море, Гибралтарский пролив прошли 25.

Сосредоточением в Средиземном море подводных лодок, минных заградителей и торпедных катеров германское командование ставило задачу: «Добиться господства на море и в воздухе между Южной Италией и Северной Африкой». Директивой № 36 от 2 декабря 1941 г. предписывалось: «Парализовать коммуникации противника и приостановить поступление английских грузов в Тобрук и на Мальту: это должно быть достигнуто посредством тесного взаимодействия немецких и итальянских военно-морских сил»¹².

В итальянском главном морском штабе была учреждена должность командую-

⁹ Еремеев Л., Шергин А. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне, с. 299.

¹⁰ Kesselring A. Der Krieg im Mittelmeerraum. Hamburg, 1953, S. 68.

¹¹ Белли В., Пензин К. Боевые действия в Атлантике и на Средиземном море 1938—1945 гг. — Воениздат, 1967, с. 221.

¹² Kesselring A. Der Krieg im Mittelmeerraum, S. 74.

щего морскими силами Германии, действовавшими на Средиземном море. Назначенный на этот пост вице-адмирал Вейхольд быстро добился активизации их боевой деятельности.

Результаты не замедлили сказаться. 19 декабря 1941 г. итальянская подводная лодка «Шире», подойдя к Александрии, выпустила три человеко-торпеды. Заряды этих торпед серьезно повредили английские линейные корабли «Куин Элизабет» и «Вэлиант».

Для упорядочения борьбы против английских морских сообщений итало-германское командование разграничило районы действий: лодкам отвели западную и восточную части Средиземного моря, а авиации и надводным кораблям — центральную часть моря.

До 1942 г. немецкие подводные лодки, как и итальянские, действовали одиночно методом крейсерства в назначенном районе и патрулирования на позиции. С 1942 г. их число увеличилось до 18—20. Лодки были сведены в две флотилии, из которых одна действовала в восточной части моря и базировалась на Саламис (Греция), а другая — в западной, главная база — Специя и вспомогательные — Палермо и Маддалена. В систему базирования позже вошли военно-морские базы Тулон и Пола.

Управление немецкими подводными лодками осуществлялось централизованно командующим подводными силами из штаба, который до февраля 1943 г. находился в Париже и Лориане. Оперативный отдел штаба был укомплектован командирами подводных лодок, имевших боевой опыт действий против конвоев союзников в Северной Атлантике.

В 1942 г. в связи с увеличением общей численности подводных лодок действующие флотилии были сведены в группы. Одна из них «Зюйд» состояла из четырех флотилий, в которые входили все лодки Средиземного моря. Штаб командира группы, осуществлявшего децентрализованное управление, размещался в Риме, а после высадки и подхода войск союзников к столице Италии был переведен в Софию.

Управление подводными лодками в море осуществлялось следующим образом: командир группы флотилии сообщал обстановку командирам лодок, наводил их на противника до начала атаки, после чего каждый из них действовал самостоятельно.

Наибольших успехов добились немецкие подводные лодки U-81, U-331, U-557, U-565, U-205. С ноября 1941 г. по июнь 1942 г. они потопили авианосец «Арк Ройял», линкор «Бархэм», крейсера «Галатея», «Найяд», «Хармайони». Были торпедированы линкор «Малайя», плавбаза подводных лодок «Мидуэй», 5 эсминцев, 12 транспортов и танкеров. С потерей «Мидуэя» подводные лодки Великобритании лишились возможности проводить послепоходовые восстановительные ремонты.

Сложившаяся обстановка и чрезвычайная важность сохранения позиций на Средиземном море вынудила немцев в 1942 г. перейти здесь, как и в Северной Атлантике, к массированному использованию подводных лодок.

К групповым атакам стали привлекать итальянские подводные лодки, для чего в Германии была организована специальная подготовка их командиров. Кроме того, итальянские командиры участвовали в боевых походах на немецких подводных лодках.

Массирование подводных лодок в определенных районах, где было наиболее оживленное движение конвоев, в конечном итоге позволило немцам перейти к системе специальных операций, подготавливаемых и проводимых на основе предварительного замысла, и организации оперативного взаимодействия между группировками сил.

Иногда в борьбе против ВМС союзников подводные лодки принимали участие в операциях совместно с другими родами сил флота и авиации.

В качестве примера можно назвать противоконвойную операцию разнородных сил на коммуникации Гибралтар—Мальта. Подводные лодки в завесах были развернуты в августе 1942 г. против конвоя, состоявшего из 14 судов, охраняемых 2 линейными кораблями, 4 авианосцами, 7 крейсерами и 25 эскадренными миноносцами. Кроме того, из Порт-Саида вышел «отвлекающий конвой» в охранении крейсеров и эсминцев. Восемь английских подводных лодок были развернуты в районах итальянских баз и в завесе к северу от пути следования конвоя (операция проводки английского конвоя получила название «Пьедестал») ¹³.

¹³ Роскилл С. Флот и война. Т. II. Сокр. пер. с англ. — Воениздат, 1970, с. 291.

Замысел итало-германского командования заключался в следующем. Первая за- веса из 7 немецких лодок развертывалась между Балеарскими о-вами и Алжиром с задачей обнаружить конвой и торпедными атаками ослабить его охранение, вторая из 6 итальянских лодок — между о. Сицилия и Тунисом с задачей уничтожать транспор- ты. Планировалось также последовательно наносить удары авиацией, проводить атаки эсминцами и торпедными катерами с целью окончательного разгрома конвоя.

5 августа итало-германское командование по данным радиоперехвата установило о готовящемся выходе конвоя. 9 августа с итальянского самолета «Кондор» посту- пило сообщение о движении крупного конвоя, за которым было установлено непре- рывное наблюдение. По данным разведки на него навели завесы подводных лодок. Лодкам первой завесы предстояло вывести из строя авианосцы, чтобы облегчить по- следующие атаки лодок и авиации. 11 августа итальянская подводная лодка обна- ружила конвой, с которым сблизились немецкая U-73, и потопила авианосец «Игл».

По данным, полученным от лодок, германская авиация нанесла ряд ударов по конвою. В результате авианосцы «Индомитебл» и «Викториес» были повреждены, транспорт и эскадренный миноносец потоплены. В последующих атаках лодки, а за- тем эсминцы и торпедные катера потопили еще 2 крейсера и 8 судов. В итоге на Мальту прибыло только 5 транспортов.

Как видим, успех в разгроме конвоя достигнут благодаря оперативному взаимодей- ствию подводных лодок с авиацией и надводными кораблями.

После высадки союзников в Северной Африке и перехода англичан в наступле- ние в Ливии резко возросли их морские перевозки для снабжения сухопутных войск. Поэтому с ноября 1942 г. заметно активизировались действия немецких и итальян- ских лодок на коммуникациях. До конца года они уничтожили шесть транспортов общим водоизмещением 66 тыс. рег. т и четыре эсминца¹⁴.

11 декабря 1942 г. итальянская подводная лодка «Амбра», преодолев сете- вое заграждение, проникла в Алжирскую бухту, выпустила 3 управляемые человеко- торпеды и 10 пловцов, снабженных присасывающимися зарядами. Им удалось повре- дить вспомогательный крейсер и три больших судна. «Амбра» благополучно возвра- тилась в Специю.

Период активных действий немецких и итальянских подводных лодок продол- жался до сентября 1943 г., т. е. до выхода из войны Италии.

Несмотря на небольшое число, немецкие подводные лодки создали серьезную угрозу судоходству союзников в Средиземном море. В 1943 г. они потопили 60 судов общим водоизмещением 241 714 рег. т¹⁵, что составляет 75% общего числа уничто- женных за год судов и 61% потеряннного тоннажа.

В июне 1943 г. Италия еще имела 45 боеспособных подводных лодок. До сен- тября 1943 г. они не потопили ни одного судна, в то время как сами продолжали нести большие потери, прежде всего из-за низкой скрытности. Итальянские лодки не были оборудованы «шноркелем», хотя его прототип успешно прошел испытания на подводной лодке H-4 еще в 1926 г.

После капитуляции Италии союзники захватили 29 подводных лодок, еще 10 попали в руки немцев, из которых шесть боеспособных те использовали на своей стороне¹⁶.

На 1 января 1944 г. на Средиземном море все еще находилось 13 немецких подводных лодок, действовавших из Тулона, Саламиса или Полы. В январе—марте девять немецких подводных лодок пытались прорваться в Средиземное море через Гибралтарский пролив, и шести это удалось.

В январе при высадке союзниками морского десанта в Анцио (45 км южнее Рима) несколько подводных лодок добились успеха в боевых действиях против судов снаб- жения, доставлявших военное снаряжение на завоеванный союзниками плацдарм. Они потопили легкий крейсер «Пинелопи», два танкодесантных корабля типа LST.

Немцы потеряли две подводные лодки в Тирренском море, одну — при нанесе-

¹⁴ Compton-Hall R. The Underwater War 1939—1945, p. 78.

¹⁵ Роскилл С. Флот и война. Том III. Сокр. пер. с англ. — Воениздат, 1974, с. 171; Еремеев Л., Шергин А. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне, с. 76.

¹⁶ Мировая война 1939—1945 гг. Сборник статей. — М.: Изд-во иностр. лит-ры, 1957, с. 367.

нии бомбового удара союзниками по Тулону и четыре — в результате контратак надводных кораблей, применявших тактику совместных действий.

К 1 июня 1944 г. на Средиземном море осталось только 11 немецких подводных лодок, которые за полугодие уничтожили 13 судов суммарным тоннажем 76 963 рег. т. К концу года с ними было покончено.

Следует отметить, что не все немецкие подводные лодки, действовавшие в Средиземном море, были оборудованы «шноркелем». Только в мае 1944 г. командование подводных сил отдало приказ о дооборудовании им всех лодок, что значительно увеличивало их скрытность. Так, U-596, имевшая «шноркель», сумела дважды пройти через пролив Отранто, патрулировала на маршруте Мальта—Бенгази и возвратилась в базу Саламис¹⁷ необнаруженной.

В августе 1944 г. союзники начали операцию по вторжению на юг Франции (операция «Драгун»). Немцы для отражения десанта доставили в Сен-Ремо 31 человеко-торпеду. В ночь на 5 сентября пять из них пытались атаковать корабли артиллерийской поддержки, но безуспешно — четыре были потоплены. 10 сентября немцы еще раз применили человеко-торпеды — и снова неудачно. Не добились успеха и действовавшие в этом районе подводные лодки-малютки с экипажем из одного человека¹⁸.

19 сентября 1944 г. после продолжительного преследования была потоплена U-407, а пять дней спустя американские бомбардировщики уничтожили U-596 в Саламисе, т. е. последнюю оставшуюся лодку.

В результате действий итало-германских сил на коммуникациях противника в Средиземном море союзники потеряли 413 судов общим тоннажем 1 740 250 рег. т (80% потерь приходится на период с начала войны до капитуляции Италии). Основными силами в борьбе с морскими перевозками англо-американцев были подводные лодки и авиация, которые уничтожили суда общим тоннажем 1,5 млн. рег. т. Причем на подводные лодки приходится 776 тыс. рег. т.

В период всей средиземноморской кампании немцы потеряли 62 подводные лодки (9 из них во время воздушных налетов на базы), присланные в разное время на этот театр¹⁹, но им удалось потопить 24 крупных английских военных корабля (включая авианосцы «Арк Ройял» и «Игл», линейный корабль «Бархэм», 4 крейсера, 12 эскадренных миноносцев и 95 судов суммарным тоннажем 449 206 рег. т).

Присутствие немецких лодок на Средиземном море заставило союзников держать здесь значительные противолодочные силы. Угроза была настолько велика, что вплоть до сентября 1944 г. суда следовали только в составе конвоев.

Италия потеряла на Средиземном море 63 подводные лодки, которые потопили 52 судна суммарным тоннажем около 327 тыс. рег. т.²⁰ Кроме того, в результате использования диверсионных сил и средств, доставлявшихся подводными лодками в районы стоянки кораблей и судов, были потоплены и повреждены 4 боевых корабля и 26 торговых судов общим тоннажем 75 690 рег. т и 176 662²¹ рег. т соответственно.

Таковы итоги боевых действий подводных лодок Германии и Италии на Средиземном море. Их нельзя рассматривать в отрыве от боевых действий сухопутных войск на Европейском континенте.

Сосредоточение основных усилий фашистского блока на советско-германском фронте облегчило ведение военных действий на других театрах, так как резко ограничилось возмощности агрессоров в реализации их планов в различных регионах мира. Это прежде всего отразилось на событиях в Средиземном море.

«Основные усилия по захвату стратегических позиций в Северной Африке и на Средиземном море фашистское командование рассчитывало сосредоточить после выполнения плана «Барбаросса»²². Поэтому характер боевой деятельности в этом регионе всецело зависел от хода вооруженной борьбы на советско-германском фронте. Следует

¹⁷ Роскилл С. Флот и война, т. III, с. 389.

¹⁸ Там же.

¹⁹ Там же, с. 409.

²⁰ Общие результаты боевых действий итальянских подводных лодок на морских коммуникациях в Атлантике и Средиземном море за время с 10 июня 1940 г. по 8 сентября 1943 г. определяются приблизительно в 1 млн. рег. т.

²¹ U.S. Naval Institute Proceedings, 1956, № 2.

²² История второй мировой войны 1939—1945. Т. 12. — Воениздат, 1982, с. 226.

также отметить, что военные действия на Североафриканском ТВД во многом зависели от завоевания господства на Средиземном море, так как снабжение войск обеих сторон осуществлялось морским путем.

Опыт борьбы на коммуникациях в Средиземном море показал, что наиболее эффективными действиями военно-морских сил против перевозок были в периоды, когда широко использовались разнородные силы флота (подводные лодки, авиация, надводные корабли).

После окончания второй мировой войны прошло более 38 лет. Ее опыт обобщен, всесторонне изучен, сделаны определенные выводы, которые послужили базой для формирования военно-технической политики в послевоенные годы.

Возрастание ударной мощи современного оружия, расширение возможностей всех видов вооруженных сил привели к переоценке приоритета задач в вооруженной борьбе на море. В ряде стран Запада первоочередными стали действия флота против берега, уничтожение ударных группировок противника отодвинулось на второй план, борьба на коммуникациях стала играть третью роль.

Тем не менее развитию систем подводного оружия для борьбы с надводными целями и защиты от него за рубежом уделяется неослабное внимание.

Больше половины проводимых в послевоенный период учений НАТО имели своей целью отработку способов защиты морских сообщений.

Характер проводимых учений показывает, что наряду с наступательными действиями (удары ракетно-ядерным оружием по базам подводных лодок, массированные постановки мин на выходах из районов базирования, систематические действия авианосных противолодочных ударных групп и др.) большое место отводится отработке непосредственного конвоирования, которое хотя и является в известной мере пассивным, но все же считается эффективным методом защиты сообщений.

Иначе говоря, на случай новой мировой войны командование НАТО собирается применить весь арсенал средств и методов защиты морских сообщений, накопленный в годы второй мировой войны.

Однако, по мнению специалистов США и НАТО, он еще недостаточно эффективен.

Поэтому противолодочную оборону трансокеанских и морских коммуникаций руководство ВМС США планирует строить по зонально-объектному принципу, сочетающему оборону района и объекта. Для ПЛО одиночных транспортов исследуется возможность использования вертолетов контейнерного базирования.

Потенциал современных атомных подводных лодок в срыве перевозок неизмеримо возрос. В качестве контрмеры командование ВМС США, писала западная пресса, предусматривает организовать защиту коммуникаций также по принципу «зональной обороны» трансатлантического «коридора» шириной около 250 миль²³. Он поделен на секторы протяженностью по 350 миль. В каждом из них 4 фарватера, отстоящие друг от друга на 50 миль. Площадь сектора относительно невелика, и противолодочные корабли (например, с динамическими принципами поддержания), обладающие большой скоростью, будут, как считают, в состоянии организовать эффективное патрулирование.

С целью обнаружения подводных лодок на подходах к границам сектора предполагается постановка поля якорных радиогидроакустических буев, состоящего из 6 рядов по 8 буюв (средний радиус действия каждого приблизительно 20—25 миль). При обнаружении шумов в район нахождения лодки будут направляться вертолет с одного из противолодочных кораблей и вызываться корабли поддержки.

Все силы системы обороны коммуникаций планируется использовать в тесном взаимодействии со стационарной системой дальнего гидроакустического наблюдения.

Несмотря на разработку различных противолодочных сил и средств, а также методов борьбы с подводными лодками, военно-политическое руководство НАТО считает, что проблемы борьбы с атомными подводными лодками еще далеки от решения.

²³ Морской сборник, 1978, № 5, с. 100.

Всю нашу идеологическую, воспитательную, пропагандистскую работу необходимо решительно под-
нять на уровень тех больших и сложных задач, ко-
торые решает партия в процессе совершенствова-
ния развитого социализма.

Ю. В. АНДРОПОВ



МОРАЛЬНЫЕ НОРМЫ КОЛЛЕКТИВА И ЛИЧНОСТИ

Капитан 1 ранга Б. ДУБИНИН

В СЛУЖБЕ НАШЕЙ, хотя и очень редко, все еще случаются весьма огорчитель-
ные факты. Скажем, в дружной флотской семье, где гордо и неизбежно живет
почитание легендарного матросского братства, вдруг, неожиданно возникает порой
отвратительная и подленькая по сути своей, чуждая нашей морали, всему нашему
социальному укладу попытка одних использовать труд других, понудить, например,
сделать за себя приборку, якобы шутки ради, оказать знаки внимания. Порядочный
человек, понимающий, что это — паразитирование за чужой счет, со стыда сгорит
от одной лишь мысли поступить подобным образом. Однако кое-кто не только не
сгорает, но считает такое поведение естественным правом, чуть ли не личной доб-
лестью. Иные же искренне верят, будто поддерживают порядок, следуют каким-то
неписанным флотским традициям.

Матрос И. Шевцов вдруг посчитал зазорным стелить для себя постель и попы-
тался заставить сделать это младшего по сроку службы товарища. Кое-кто из нахо-
дившихся в кубрике промолчал. В дело вмешался секретарь комитета комсомола
корабля старшина 2-й статьи Ю. Мащенко. Он решительно пресек негодную попытку.
В экипаже к данному факту подошли с должной принципиальностью. Но матрос
И. Шевцов не скоро понял свою вину. И у него нашлись сочувствующие.

Сразу и решительно оговоримся: не это исключение из правил характеризует
общее положение дел. «...Советский воин предстает перед миром как бескорыстный и
мужественный патриот, интернационалист, готовый преодолевать любые трудности»¹.
Можно ли не радоваться такой высокой оценке, не гордиться ею? Да и объективно,
в общественном, социальном плане нет у нас никакой почвы для взращивания нрав-
ственного чертополоха. Можно привести десятки и десятки примеров, назвать многие
экипажи, подразделения, соединения, где высокие моральные качества коллектива и
личности постоянно приносят стабильные и благодатные результаты в главном нашем
деле — поддержании высокой боевой готовности.

Соединение подводных лодок Северного флота, где служат офицеры В. Гурлев и
Н. Якубовский, приказом главнокомандующего ВМФ занесено на Доску почета Военно-
Морского Флота. Авиационный полк Балтийского флота, где служит офицер М. Епи-
фанов, награжден Вымпелом Министра обороны СССР за мужество и воинскую доб-
лесть. Прочным авторитетом правофлангового пользуется инициатор социалистическо-
го соревнования в ВМФ экипаж подводной лодки Тихоокеанского флота, который
командует капитан 1 ранга А. Самохвалов. Немало добрых дел и на счету экипажа
морского тральщика Черноморского флота, где командиром капитан-лейтенант В. Ки-
щин.

¹ Материалы XXVI съезда КПСС. — М.: Политиздат, 1982, с. 66.

Но диалектика жизни такова, что нельзя безнаказанно убаюкиваться достигнутым общим благополучием. Более того: чем сложнее и масштабнее задачи, чем выше мы поднялись сегодня и в своем моральном совершенствовании, тем огорчительнее и обиднее, тем неприемлемее и нетерпимее любые искривления. Даже редкие. Потому так и тревожат они. Думается, именно об этих исключениях стоит поговорить в полный голос.

Конечно, в принципе известны и причины — объективные и субъективные — случающихся досадных вылесков чуждой морали, негативного поведения. Одни из них на виду, о них охотно и много говорят. Ну хотя бы о пережитках прошлого. Другие вроде и не за семью печатями, а все же сокрыты от поверхностного взгляда особенно малоискушенных в мастерстве формирования личности. Скажем, та же подсознательная, но довольно часто проявляющаяся, практически наивная, но стихийно живучая надежда и без основательной подготовки добиться успехов в воспитании. О третьих же, кажется, и все известно, а кое-кто, словно в молчаливом сговоре, обрекает их на забвение ради сиюминутной прагматической выгоды или просто делает вид, будто не ведает, что творит. Вспомним не такое уж редкое стремление любыми путями, каким-то универсальным сверхсредством, а иногда и крайними, даже сомнительными мерами «быстро навести порядок».

Не в том ли кроется одна из причин издержек, что в коллективах, где они случаются, нет прочно сложившейся, четко выверенной системы воспитания; что периодически там переносят акценты то на повышение требовательности, то на индивидуальный подход, то на воспитание воспитателей, то на создание соответствующего психологического климата, объявляя главным сегодня — одно, а завтра — другое. Да еще проявляют крайнее нетерпение в достижении скорых результатов. Не напоминает ли это потуги алхимиков отыскать философский камень? Не потому ли иной командир шарахается из стороны в сторону, иногда закручивает гайки так, что резьба срывается, а иногда опускает руки и ждет как манны небесной, что кто-то придет, кто-то поможет ему навести порядок.

В последние годы теоретически достаточно полно и глубоко разработаны аспекты комплексного подхода к воспитанию. И там, где им умело и постоянно руководствуются, успехи налицо.

Но, к сожалению, встречаются еще воспитатели, особенно среди молодых, которые сводят комплексный подход порой к механической совокупности мероприятий, хотя и охотно произносят формулу о единстве идейно-политического, трудового, воинского и нравственного воспитания. Произносят, не осознав до конца ее объективной, научно обоснованной закономерности, нарушение которой обязательно чревато издержками. В повседневности подчас забывается необходимость соблюдения еще и единства одновременного воздействия на все компоненты сознания: идеологические, общественно-психологические, этические. Бывает, легко нарушается иногда и единство целей и средств. И тогда на поверхность всплывают даже недозволенные методы.

Возможно, сказывается здесь привычка всегда выделять главное звено. Только в данном случае не там его ищут. Оно не в абсолютизации одного какого-то средства, метода, приема, какими бы эффектными и эффективными они ни казались сегодня. Оно — в сосредоточении всех совместных, совокупных, комплексных усилий на нравственном воспитании.

Доподлинно известно: в поведении человека большую роль играют его личностные качества. Выступая на III съезде РКМ, В. И. Ленин прямо говорил: «Надо, чтобы все дело воспитания, образования и учения современной молодежи было воспитанием в ней коммунистической морали»².

Подчеркивая сердцевинное значение воспитания коммунистической морали, В. И. Ленин вовсе не умалял роли политики, других компонентов. Он лишь исходил из особенностей морали как непосредственной пружины человеческого поведения. Ведь в конечном счете результаты всего комплекса воспитательного воздействия — идеологии, политики, права, искусства... — непосредственно и конкретно проявляются в плане морали.

Эти положения, казалось бы, известны каждому офицеру, мичману и старшине.

² Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 41, с. 309.

Но вот что ответили однажды воспитатели различного ранга на вопрос: «Как вы осуществляете нравственное воспитание подчиненных?»

Мичман, старшина команды: «А что матросы — невесты на выданье? Тут не до нравственности. С нас за дисциплину спрашивают».

Старший лейтенант, командир группы: «Это компетенция замполита. Он может рассказать более обстоятельно».

Капитан 3 ранга, командир боевой части: «Всеми формами идеологической, политико-массовой работы, всем укладом жизни экипажа».

— Тогда ответьте, пожалуйста, — попросили его, — как вписывается в эту систему ваше сегодняшнее выступление перед мичманами, и в частности такие слова: «Мне все равно, где вы возьмете краску, кисти и ветошь. Но к приходу адмирала боевые посты должны сверкать и блестеть. И вообще не задавайте пустых вопросов».

Капитан 3 ранга, старательно скрывая досаду, ответил: «Какое это имеет отношение к системе? Я же не на политзанятиях выступал с лекцией. Боевые-то посты теперь действительно сверкают. Даже адмирал отметил порядок». — «Вам, конечно, известно, как поспорили два матроса из-за того, что один, выполняя приказание мичмана «проявить флотскую смекалку» и где угодно «достать» наждачную шкурку, потихоньку «позаимствовал» ее у другого». — «Да, известно. И я их примерно наказал. Чтобы не повадно было другим. С ними еще и на комсомольском бюро побеседуют».

Вот такие ответы.

Между тем именно в наше время значение нравственного воспитания постоянно возрастает. В силу ряда объективных причин. Все более весомой становится роль человека, воина, а следовательно, и значимость его личностных качеств. Задачей нравственного воспитания является формирование активной жизненной позиции, коммунистического отношения к долгу, единства слова и дела. Проблемы этики стали ареной наиболее ожесточенной идеологической борьбы. Наконец, известно, насколько возросла роль морального фактора в современной войне.

В. И. Ленин ставил рядом понятия морали и нравственности, подчеркивая тем самым единство сознания и поведения, отвечающих интересам и требованиям коллектива, общества, класса. В процессе совместной деятельности, общения, нравственных отношений формируется моральное сознание и осуществляется моральная практика, регулируемые нравственными нормами, вырабатываются определенные критерии этих норм.

Очень важно настоятельно подчеркнуть органическую взаимосвязь и взаимообусловленность морального сознания и общественной психологии. Общественная психология, являясь непосредственной областью реализации нравственных норм, в то же время служит своеобразным источником, психологической питательной средой для развития компонентов морали, принципов поведения. Сама же общественная психология как основной элемент бытового сознания первично отражает нижний уровень деятельности — непосредственно и ежечасно наблюдаемые и переживаемые условия жизни, повседневно складывающиеся ситуации, конкретные реальности общественного бытия и выступает как совокупность представлений, оценок, чувств, настроений, переживаний, привычек, иллюзий...

Значит, и моральное сознание и общественная психология формируются непосредственно под влиянием повседневных условий существования людей в данной группе, в данном коллективе. Это — объективная закономерность. С ней нельзя не считаться, ее невозможно игнорировать. Именно в силу ее объективной непреложности в различных экипажах, подразделениях, правда, с разной степенью отчетливости складываются понимание достойного и недостойного, свои взгляды на дозволенное и недозволенное, порою значительно отличающиеся от общественных.

На июньском (1983 г.) Пленуме ЦК КПСС Генеральный секретарь ЦК КПСС Ю. В. Андропов сказал: «Исключительно важно добиться, чтобы слова никогда не расходились с делом, а суть дела не подменялась формой». Непогрешимая истинность и высокая значимость этих слов каждодневно подтверждаются самой жизнью.

Думается, это потому так настойчиво следует заострить, что в повседневной практике данное обстоятельство отдельные воспитатели чаще всего недооценивают, не учитывают в должной мере. Даже довольно опытные.

Вспомним рассуждения командира боевой части, о котором говорилось выше. Он ведь правильно, хотя и в слишком общих чертах, определил, как осуществлять нравственное воспитание воинов. А дальше? А практически? «Я же не на политзанятиях выступал с лекцией», — сказал капитан 3 ранга, наивно полагая, будто это оправдывает его делячество, бестактность. Выходит, официально, с трибуны он может провозглашать одни идеалы и нормы, а в обыденности для него удобнее совсем иные мерки? А не в этом ли таится самая глубинная, самая живучая причина многих издержек? Ведь именно такая двойственность, такой разрыв между словом и делом у части слабо подготовленных или безответственных воспитателей порождают приспособленчество, лицемерие, цинизм, демагогию, всеядность. Ведь именно эта трещина, этот разрыв порой воспроизводят рецидивы чуждой нам морали, тех пережитков прошлого, на живучесть которых кое-кто порой слишком охотно ссылается, чтобы хоть как-то затушевать собственные промахи. И в погоне за сиюминутными выгодами переступает объективные законы морали, еще больше расширяя и углубляя трещину между должным и сущим. А потом те же люди удивляются: откуда берутся неприятности?

В береговой части силами личного состава старое убогое строение превратили в просторные, светлые классы. Но при этом кое-какие материальные средства прилипли к кое-каким нечистым рукам. Разобраться в случившемся приехал старший начальник и доподлинно установил: лично командир части никакой корысти не имел. Однако он закрывал глаза на некоторые отступления от дозволенного, иначе, как утверждалось, классов было не построить. Старший начальник объявил командиру выговор.

Конечно, классы действуют, приносят пользу. Их видно, их можно потрогать руками. Ну а моральный ущерб, причиненный свидетелям и участникам этого? Он невидим, физически неощутим, неосязаем, он проявляется не сразу и будто бы безо всякой связи с причиной. Но ведь он есть, он существует. Он тоже действует: исподволь и неумолимо наносит вред нравственным устоям личностей, у некоторых даже возвращает в сознании искривленные понятия о нравственных нормах, создает ложное представление о моральных ценностях. И порождает новые неблагоприятные поступки.

Безусловно, подобное происходит вовсе не потому, что собрались где-то заведомые злоумышленники и сознательно искривляют направо и налево принципы нашей морали.

Если строго оценивать существующее положение вещей, придется признать: не все воспитатели, особенно молодые, особенно в первичных звеньях — старшины, мичманы, младшие офицеры, достаточно глубоко и прочно владеют такими науками, как этика, психология, педагогика. Более всего не везет, пожалуй, этике. Ее меньше знают, ее чаще недооценивают. Тут ведь в чем еще парадокс? Вряд ли кто, не имеющий специального образования и достаточного опыта, возьмется, скажем, сделать операцию аппендикита или отремонтировать телевизор. А вот воспитывать берутся. Опять-таки потому, что издержки сразу не видны. Видна лишь кажущаяся легкость, вседоступность: приказал, прикрикнул, приглубил, упросил...

Генеральный секретарь ЦК КПСС Ю. В. Андропов на июньском (1983 г.) Плenumsе ЦК КПСС поставил вопрос о специально подготовленных кадрах, способных умело организовать идеологическую работу с различными группами населения. Определен и критерий оценки их деятельности: уровень политического сознания и трудовой активности масс. Эти слова в полной мере относятся и к военным людям. Отсюда очевидна и необходимость поднять на еще более высокий качественный уровень воспитательную подготовку воспитателей, добиться безусловного и глубокого знания ими воинской этики, военной педагогики и военной психологии. Конечно, в определенном, но достаточном объеме для каждой категории. Вероятно, было бы оправданно организовать более глубокое и системное освоение старшинами и мичманами основ этих наук со сдачей соответствующих зачетов. Возможно, есть смысл расширить изучение этих предметов в училищах, а для офицеров в возрастающем объеме включить в систему командирской подготовки и — как обязательные — в сдачу зачетов на самостоятельное управление подразделением, кораблем, частью. Социологи научно установили, что для успешного выполнения функциональных обязанностей техническим специалистам необходимо полностью обновлять знания через каждые

пять лет, гуманитарным — через семь. В связи с этим в общегосударственном масштабе поставлен и решается вопрос о непрерывном образовании. Думается, на каждом корабле, в части обязательно должна стабильно функционировать и совершенствоваться постоянная система непрерывного образования и в плане педагогическом. Это прямо вытекает и из роли Вооруженных Сил как школы воспитания.

Конечно, знание предмета еще не гарантирует от ошибок. Но незнание его и даже приблизительное знание непременно гарантирует ошибки. Однако очевидно и другое: особенно сложно не только дать необходимую сумму знаний по искусству воспитания, но и научить применять их, а главное — создать те условия, ту атмосферу, тот микроклимат и образ жизни в коллективе, в которых эти знания и опыт осуществлялись бы наиболее успешно, а идейные, моральные и психологические качества воспитывались наиболее эффективно.

И тут еще раз хочется вспомнить о воинских уставах. В них в конкретном и четко регламентированном виде учтены и сконцентрированы все основные положения военной педагогики, психологии и этики, все элементы комплексного подхода к воспитанию. Именно уставная и только строго уставная организация всей жизни и службы воинского коллектива обеспечивает в полной мере благоприятные условия для воспитания коммунистической морали, дальнейшего повышения боевой готовности.

Всякий раз при анализе причин тех немногих случаев неприятностей в отдельных подразделениях, проявлений элементов чуждой нам морали у некоторых воинов обязательно обнаруживаются и отступление от уставного порядка, и нарушение уставных взаимоотношений, и пренебрежение требованиями руководящих документов. Вероятно, и достоинства командира любого ранга, его компетентность надо оценивать не только по количеству различных мероприятий, не только по цифровым показателям дисциплинарной практики и успехов в соревновании, но в первую очередь и главным образом по тому, насколько весь уклад жизни вверенного ему коллектива отвечает уставным требованиям, насколько боевая и политическая подготовка соответствует в каждом своем звене узаконенным правилам. Об этом много уже говорилось, но не раз и забывалось.

Что же касается личностных качеств командира, стиля его работы, то ведь он действует не в абсолютном вакууме. И единоначалие осуществляется у нас на партийной основе. А это чрезвычайно важно. Абсолютное большинство командиров умело опираются на партийные и комсомольские организации, чутко прислушиваются к их мнению, советам, замечаниям. И это во многом предопределяет успех.

Нарушения же, отступления от моральных норм происходят там, где партийная организация, политорган, старший начальник проявляют беспринципность, попустительство.

На ноябрьском (1982 г.) Пленуме ЦК КПСС отмечалось: «...Плохая работа, бездеятельность, безответственность должны самым непосредственным образом сказываться и на материальном вознаграждении, и на служебном положении, и на моральном авторитете работников... Следует решительно повести борьбу против любых нарушений партийной, государственной и трудовой дисциплины»³.

А это значит, что прямой долг, первейшая обязанность командиров, политорганов, партийных организаций — решительно повысить требовательность к воспитателям всех категорий. Это значит, что нельзя позволять выдавать невыполненное упражнение за выполненное, скрывать поломку механизма, ставить незаслуженную оценку, наводить порядок окриками, угрозами или заискиванием и задариванием. Нельзя радоваться даже новым учебным классам, если при их строительстве использовались недозволенные приемы. Любое нарушение моральных принципов, государственных и воинских законов, уставных требований непременно и строго должно сказываться на положении тех, кто их легко допускает. Обстановка высокой партийной принципиальности, строго уставной уклад службы, стремление в любом случае руководствоваться только интересами дела, нормами коммунистической морали — вот что обеспечит успех, поможет изжить и те редкие случаи досадных неприятностей, которые сегодня доставляют порой немалые огорчения.

³ Правда, 1982, 23 ноября.

ВОСПИТАТЕЛЬНАЯ РОЛЬ ЛИЧНОГО ПРИМЕРА

Капитан 1 ранга И. КОСИКОВ

СТАТЬЯ капитана 1 ранга А. Бабенко «Что порождает недисциплинированность?»¹ не может не затронуть читателя. Нельзя не согласиться с автором, утверждающим, что поведение подчиненных нередко является отражением поведения их командиров.

Но откуда берутся воспитатели, способные на негативный поступок? Откуда исходит их недисциплинированность?

Думается, правильным будет «заглянуть» в то время, когда начинается формирование командирских качеств у того или иного будущего офицера, т. е. в его курсантские годы. Правда, основы дисциплинированности закладываются значительно раньше, еще в семье, школе. Вот почему важен профессионально-психологический отбор кандидатов для зачисления в училища. Он позволяет уменьшить процент случайных или непригодных для трудного и очень важного дела молодых людей, а также выявить положительные и отрицательные привычки прошедших предварительную проверку.

Известно, какое большое значение выработке хороших привычек придавал В. И. Ленин. Исследуя проблемы нового коммунистического общества, он отмечал, что и при социалистическом строе люди только со временем привыкнут к соблюдению элементарных правил общежития «без насилия, без принуждения, без подчинения»². А выдающийся советский педагог А. Макаренко, говоря об этом, подчеркивал: «Наша задача не только воспитывать в себе правильное, разумное отношение к вопросам поведения, но еще и воспитывать правильные привычки, когда мы поступали бы правильно вовсе не только потому, что сели и подумали,

а потому, что иначе мы не можем, потому что так привыкли»³.

Задача воспитания не только в привитии и укреплении положительных качеств. Нужно помогать человеку избавляться от всего того, что мешает ему в дальнейшем совершенствовании. Порой даже один, но ярко проявляющийся, негативный штрих может если не свести на нет, то значительно снизить положительное воздействие личного примера. Вот почему о каждом поступающем в училище нужно знать различные подробности: условия, в которых рос, что внушили и чем вооружили его родители, т. е. какими привычками он обладает, как относится к товарищам, общепринятым нормам. Словом, из большого числа желающих стать курсантами необходимо отобрать самых достойных, имеющих не только определенные знания и крепкое здоровье, но и высокие моральные качества, для которых сам принцип дисциплины, будь то школьная, спортивная, комсомольская и др., — незыблемый закон. Глубоко продуманный и качественный подбор будущих воспитателей флотской молодежи, несомненно, является одним из конкретных путей снижения причин, порождающих недисциплинированность отдельных офицеров.

Не менее важен и такой вопрос. О нем, правда, вскользь тоже упоминает капитан 1 ранга Бабенко.

Как правило, сыновья потомственных моряков с честью продолжают давние семейные и флотские традиции.

Так повелось издревле. Династии Бутаковых, Поленовых, Авраамовых и многих других дали русскому и советскому флоту несколько поколений доблестных моряков-воспитателей. Конечно, сейчас

¹ Морской сборник, 1982, № 8.
² Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 33, с. 86.

³ Макаренко А. С. Соч., т. 5. — М., 1958, с. 445.

и время другое, и нравы другие. Но значит ли это, что наши юноши не должны усвоить понятие «фамильная честь», обязывающее каждого из них твердо помнить, чей он сын или внук? Четкое ощущение «своих корней», несомненно, будет служить мощным побудителем благородных поступков и правильных действий, а также, в особо трудных условиях, сдерживающим центром, предотвращающим неблагоприятный поступок.

Может ли стать недисциплинированным человек, глубоко усвоивший все это? Наверяд ли. В своей статье капитан 1 ранга Бабенко приводит пример, как сын потомственного моряка, воспитанный на лучших флотских семейных традициях, попал в подчинение к лейтенанту, который не только не отличался воспитанностью, но и мог в присутствии подчиненных обсуждать распоряжения старших начальников. Молодой матрос, помня наказания отца, следуя его примеру, проявил выдержку. Сработал чудодейственный механизм родительского влияния и авторитета.

Уместно в подтверждение этого вывода привести следующий пример.

Пять лет назад Е. Кожемякин, успешно сдав вступительные экзамены, стал курсантом. От его родителей, обрадованных таким известием, получена телеграмма. «Гордимся твоими успехами, — общалось в ней. — Служи честно. Пусть экипаж будет для тебя — семья, океан — земля. Доблестной тебе службы!» Поздравления с зачислением в училище пришли в адрес и других первокурсников. Но были среди одобрительных и напутственных строк и другие, вопросительные: нельзя ли оставшиеся до начала занятий несколько дней побыть дома? В телеграмме же родителей Кожемякина звучало напутствие как можно скорее влиться в курсантскую семью, настойчиво готовить себя к будущей офицерской службе.

Нужно сказать, что Кожемякин с честью выполнил родительский наказ. Все годы он добросовестно учился и исполнял старшинские обязанности. Думается, что и погоны флотского офицера будет носить с честью.

Опыт показывает, что на молодого человека, впервые попавшего в воинский коллектив, отрицательно влияет низкая организация, отсутствие требовательности и поучительного примера старших. Так, первокурсник, за редким исключе-

нием, ведет себя очень сдержанно на первых порах, внимательно присматриваясь ко всему и запоминая, что «можно» и что «нельзя». Даже люди, склонные к не дисциплинированности, попадая в новую для них обстановку, некоторое время не проявляют своих плохих привычек. И если коллектив стоит незыблемо на требованиях воинских уставов, если здесь соблюдается строгий порядок, исходящий в первую очередь от командира, то это в конце концов может привести и к окончательному подавлению негативных явлений. Таким образом, не менее важным элементом, снижающим уровень недисциплинированности, является образцовый воинский порядок.

Сильнейшее средство воздействия командира на подчиненных — уставная требовательность, ибо в ней сосредоточены принципиальность, честность, ответственность за воспитание подчиненных. Без постоянно осуществляемой требовательности не может быть воздействия личного примера. Воспитывать — это значит требовать. И полного эффекта добиваются лишь тогда, когда, строго спрашивая, не допускают грубости, оскорблений и унижения достоинства, когда, беспокаясь о высокой примерности и исполнительности подчиненных, начальники сами служат образцом во всем.

Бывают случаи, когда грубое слово командира при наложении взыскания рождает у подчиненного ответное чувство протеста, и, скажем, курсант в состоянии сильного возбуждения подает рапорт об отчислении из училища.

Неуставная требовательность, отсутствие отеческой заботы о подчиненных, инертность и недоброжелательность со стороны капитана 2 ранга Уварова привели к тому, что в коллективе, который и так был недостаточно сплоченным, возникли негативные явления. Подразделение оказалось на последнем месте в училище, а некоторых курсантов пришлось исключить. Кто знает, возможно, их судьба сложилась бы совсем по-иному, будь рядом с ними хороший и вдумчивый, примерный в служебных делах командир.

Грубость — признак того, что у командира не хватает способностей педагогически правильно руководить подчиненными. Оберегая же достоинство подчиненных, он всегда может создать лучшие условия для укрепления дисциплины. «Воспитание молодого человека начина-

ется с уважения к нему, — говорит об этом академик П. Александров, — и если он не чувствует его, то сможет произойти самое страшное: у него пропадет уважение к самому себе... Ибо с потерей уважения к самому себе начинается психология распада. Когда же есть это великое чувство, оно обязывает, из него рождается и настоящая, подлинная дисциплина и серьезное отношение к своим обязанностям»⁴.

Таким образом, воспитание уважения к будущему воспитателю вырабатывает в нем важные элементы боевой готовности — дисциплинированность и ответственность.

Об ответственности следует сказать особо. В связи с этим снова сошлюсь на статью «Что порождает недисциплинированность?», точнее, на то место в ней, где речь идет о грубых и безответственных действиях молодого мичмана, дежурного по КПП. Случается, что подобные объяснения, которые он имел с матросом, возможны не только вследствие грубого характера молодого мичмана или офицера, но и по причине боязни получить взыскание за проступок подчиненного от старшего начальника. Младший командир, не задумываясь над тем, что совершает грубую воспитательную ошибку, что подрывает свой авторитет, необ-

думаным «поучением» на повышенных тонах как бы реагирует заранее на возможный выговор начальника. Он словно «оберегает» себя от гнева старшего. Какая уж тут ответственность за состояние дел? Какой уж тут пример командира?

Хотелось бы остановиться еще на прохождении курсантами практики и стажировки. Тут уж многое зависит в формировании их будущих командирских качеств от корабельных и штабных офицеров. «Уже одно упоминание о том, что в ту или иную часть, на тот или иной корабль прибыл представитель штаба, — метко подмечает вице-адмирал В. Кругляков, принявший участие в обсуждении статьи капитана 1 ранга А. Бабенко, — заставляет других, особенно тех, кто помоложе, быть более собранными и подтянутыми. Они с повышенным вниманием присматриваются к нему...»⁵. Не ошибусь, что такая пристальность характерна в первую очередь для курсантов. Уж они-то смотрят во все глаза на «просоленного флотоводца», каким им представляется офицер штаба, перенимают многие его привычки, зачастую стараются подражать во всем. И как ущербно для их будущей командирской деятельности, если пример для подражания выбран неудачно.

⁴ Наука и жизнь, 1967, № 7, с. 11.

⁵ Морской сборник, 1983, № 3.

НУЖНО БЫТЬ И ДУШЕВНЫМ

Капитан 3 ранга А. ТИМОШЕНКО

ОЧЕНЬ ВАЖНЫЙ и острый вопрос поставлен капитаном 1 ранга А. Бабенко в статье «Что порождает недисциплинированность?»¹. Трудно возразить, конечно, автору в том, что авторитет и пример командира играют большую роль в воспитании подчиненных. Более того, несдержанность, бестактность со стороны того или иного офицера во взаимоотношениях с подчиненным, о чем свидетельствуют примеры, приведенные в статье, совершенно недопустимы. Их проявление боль-

но ранит души людей, наносит всему коллективу непоправимый моральный ущерб.

В чем причина недисциплинированности как отдельных воспитателей, так и воспитуемых?

Вопрос этот, естественно, волнует командиров, политработников, партийных и комсомольских активистов. Вот и у нас в академических аудиториях его не раз обсуждали. Всем слушателям ВПА имени В. И. Ленина предоставлялась благоприятная возможность услышать мнения политработников «разных широт и разных фло-

¹ Морской сборник, 1982, № 8.

тов», сопоставить и сверить их с данными науки, педагогическими умозрениями преподавателей, общение с которыми дает очень много ценного.

Но возвращусь к статье капитана 1 ранга Бабенко. Не могу полностью согласиться с такой его трактовкой: дисциплинированность подчиненного всецело зависит от примерности командира. Конечно, он говорит об этом не столь уж прямо, делая оговорки о разных исключениях и всевозможных других аспектах в воспитательной работе. И все же подобная мысль явственно выступает на первый план, подобный вывод, пронизывая все рассуждения автора, приобретает стержневую роль, однозначность, звучит как вполне определенный ответ на поставленный вопрос: «Что порождает недисциплинированность?» Нельзя, думаю, недисциплинированность подчиненных сводить только к плохому примеру командира. Каждая часть, корабль имеют свои особенности, свои традиции, я бы сказал, свое лицо. И это совсем не значит, что «коллективный облик» толь в толь повторяет «командирскую индивидуальность». Также мало кто решится сказать: «Вот на этом корабле есть недисциплинированные матросы и старшины, значит, отсутствует пример командира». В таком случае можно было бы предложить простой выход — поставить во главе этого экипажа примерного командира, и все решится само собой. Но в жизни и службе так не бывает. Подчиненный находится в целой системе причинно-следственных связей. Иногда пример командира не имеет даже прямого выхода на него.

Случается и так, когда у передового офицера в подчинении находится отсталый воин. Вот почему не могу согласиться с категоричностью прапорщика Н. Рябушкина, принявшего участие в обсуждении статьи капитана 1 ранга А. Бабенко и утверждающего, что «у настоящего командира плохих бойцов не бывает...»². Бывает, я в этом убеждался. Иное дело, что каждая недисциплинированность имеет свои первопричины, в которых нужно тщательно разобраться.

Вспоминаю такой эпизод из жизни экипажа подводной лодки, где мне раньше довелось служить. У командира группы лейтенанта С. Долгушева часто возникали неприятности, связанные с поведением матроса В. Крутова. Тот был, что называется, ершистым. Ему бы взять пример с лей-

тенанта, трудолюбивого и исполнительного офицера, сумевшего в короткий срок освоить специальность, свое заведование, не боявшегося никакой работы. Так ведь нет, не брал. Допускал всевозможные проступки и даже, казалось, исправляться не желал.

Стали внимательнее разбираться в поведении Крутова, докапываясь до истоков его «ершистости». И вот что выяснилось.

В самом начале службы произошел с ним такой случай, к которому, кстати, Долгушев отношения не имел. Во время одной из работ Крутов проявил усердие, но получил при этом травму. Легкую, правда, но в госпитале полежать довелось. И за все время лечения его никто не проведаль, чтобы сказать теплое слово, ободрить. Вот так и затаилась обида. Командир-то сменился, а обида не прошла. Она и послужила причиной срывов в поведении матроса.

Что и говорить, очень важна для начальников и подчиненных духовная близость. М. Фрунзе считал, что командиры и политработники должны уметь создавать товарищескую спайку и взаимное понимание армейских верхов и низов, которые «являются главным залогом физической и духовной мощи Красной Армии»³.

Иной раз приходилось убеждаться, что отдельные неприглядные поступки вызваны искусственной дистанцией, установленной недальновидным начальником между ним и подчиненным. Какие уж тут могут быть душевные разговоры, доверительность, забота, взаимопонимание? А без них-то и служба не служба.

Врезался в память эпизод кинофильма «Дорогой мой человек». Уходит в запас адмирал. В последний раз обходит он строй военных моряков. Многих из них знает лично. С одним поговорил, второму положил руку на плечо, обменявшись с ним многозначительным взглядом, третьему подарил авторучку... Вспомнил я этот эпизод для того, чтобы еще раз подчеркнуть: убежденный сединой адмирал видел в матросах своих боевых товарищей, был близок к ним. А еще, чтобы подчеркнуть более четко контрастность противоположного поведения. Разве нет такого, нет, даже не адмирала, а младшего офицера, который по доброй воле и в кубрик к подчиненным не зайдет. Так что черствость, а порой и надменность некоторых команди-

² Морской сборник, 1983, № 3, с. 29.

³ Фрунзе М. В. Избранные произведения. — Воениздат, 1940, с. 35.

ров тоже порождают «неуставные взаимоотношения».

Взял последние два слова в кавычки, откровенно говоря, потому, что отношусь к ним с некоторым предубеждением. Обтекаемые они какие-то. За ними могут скрываться и грубость, и пьянство, и другие нарушения, противоречащие требованиям воинских уставов, нашей морали.

Хотелось бы затронуть еще один вопрос. Немало за свою в общем-то недолгую службу пришлось мне пережить различных проверок. Они, безусловно, нужны. Любая из них учила каждого из офицеров чему-то новому, необходимому, давала пищу для размышлений, помогала видеть недостатки. Но вот что хочу подчеркнуть. Не все проверяющие находили «контакт» с проверяемыми. Кому неведомо волнение в ожидании инспекторской группы. И вот появляется начальник в окружении пяти-шести, а то и более человек. Они-то, сопровождающие, и проводят всю проверку, к сожалению, нередко в основном «бумажную». Их зачастую больше интересует составление и выполнение различных планов. Поэтому, затратив на исследование документов все положенное время, им некогда поговорить с людьми, узнать их мнения, затруднения, сокровенные мысли. Словом, как говорится, беседы по душам не состоялись. Это рядовые члены инспекторской группы. А уж ее руководитель подавно не дойдет не только до матросов, старшин, мичманов, но и большинства офицеров. Он занят, как правило, разговором с командованием части.

И вот разбор завершен. Все вздыхают облегченно. Большое дело вроде сделано. А удовлетворения нет... Хочу, чтобы правильно поняли меня. Конечно, нельзя свести все к душевным беседам, чуткости, внимательности, заботе. Но отсутствие

таких важных элементов — тревожный сигнал. Оно порождает и организационные неурядицы, и конфликтные ситуации, и недисциплинированность, и, естественно, невыполнение намеченных планов, заданий, социалистических обязательств. По этому поводу на ноябрьском (1982 г.) Пленуме ЦК КПСС было сказано коротко и однозначно: «Здесь не надо доказывать, насколько важно заботиться о нуждах работников, об условиях их труда и быта»⁴.

Все мы учимся жить и трудиться у В. И. Ленина. И те, кто знал Владимира Ильича, отмечали его умение расположить людей к себе своим поведением, манерой, характером общения, неизменным вниманием к условиям их жизни и деятельности, стремлением улучшить эти условия. Бумажное дело никогда не заслоняло от него живой работы. Более того, подобный метод «работы с людьми» он всегда осуждал и искоренял.

Коммунистическая партия и Советское правительство, следуя ленинскому наказу, проявляют большую заботу о жизни и быте воинов. Мы это ощущаем постоянно. Но все ли и везде делается так, чтобы то, что дается воину, было использовано правильно и эффективно, помогало в службе? Очевидно, нет. Сломанная сушилка, отсутствие горячей воды для стирки, несвоевременная выдача обмундирования — не здесь ли тоже кроется бездушность того или иного начальника по отношению к подчиненным? Не это ли вызывает порой недисциплинированность отдельных воинов?

Но всегда нужно помнить, что в коллективах, где поведение каждого военнослужащего определяется убеждением: устав, приказ — это закон, который обязаны выполнять все без исключения, — дисциплина будет на уровне современных требований.

⁴ Правда, 1982, 23 ноября.

★ ★

ВАЖНЕЙШИМИ ОБЯЗАННОСТЯМИ КОМАНДИРОВ И ПОЛИТИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ ЯВЛЯЮТСЯ ПОСТОЯННОЕ ОБЩЕНИЕ С ЛИЧНЫМ СОСТАВОМ, ВОСПИТАНИЕ У ВОЕННОСЛУЖАЩИХ ВЫСОКИХ МОРАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКИХ, БОЕВЫХ И ПСИХОЛОГИЧЕСКИХ КАЧЕСТВ, ЛЮБВИ К МОРЮ, СТРЕМЛЕНИЯ В СОВЕРШЕНСТВЕ ЗНАТЬ ВВЕРЕННОЕ ОРУЖИЕ И БОЕВУЮ ТЕХНИКУ И ВЛАДЕТЬ ИМИ.

Корабельный устав Военно-Морского Флота
СССР, ст. 84

★ ★

НЕКОТОРЫЙ ОПЫТ ПОДГОТОВКИ МИЧМАНОВ



Контр-адмирал В. МАЛЯРЧУК

ПРЕКРАСНЫЕ КОРАБЛИ находятся в боевом строю флота. Это заметно со всей очевидностью тем, чья служба не одно десятилетие проходила на них. Возьмем подводные лодки. Сегодня намного превзойдены казавшиеся в свое время невозможными скорости, глубины погружения, автономность.

Такие качественные изменения самым тесным образом связаны с постоянным обновлением и совершенствованием корабельной техники и вооружения, воплотивших в себе самые передовые достижения отечественной науки. Сложная материальная часть и решаемые задачи предъявляют повышенные требования к профессиональной подготовке всех категорий личного состава, в том числе и мичманов — первых помощников офицеров.

Мичман на флоте всегда считался знатоком своего дела, умелым воспитателем матросов и старшин срочной службы. С благодарностью вспоминаю уроки мичмана Виктора Ивановича Нетахаты, старшины команды рулевых-сигнальщиков с Краснознаменной лодки, на которой мне посчастливилось начинать офицерскую службу более трех десятков лет назад. Участник нескольких боевых походов, кавалер многих наград, Виктор Иванович отличался не только всесторонним знанием своей специальности, но и большой преданностью флоту, родному кораблю. Некоторые системы и механизмы лодки-ветерана были довольно изношенными, требовали от старшины команды и его подчиненных тщательного ухода, заставляли постоянно заниматься различными ремонтными работами. Как-то старший начальник предложил старшине перейти на другую, более новую лодку.

— Негоже моряку бегать по кораблям в поисках легкой службы, — ответил тогда мичман-ветеран и остался на лодке.

Кроме всего прочего, Виктор Иванович обладал большим тактом, житейской мудростью. Сколько раз заметив, что у меня, начинающего командира группы, что-то не получалось с изучением материальной части или не было правильного тона при разговоре с провинившимся матросом, Нетахата всегда вроде бы случайно оказывался рядом, давал нужный совет или двумя-тремя фразами разряжал обстановку.

Не скрою, не только приятно было служить с таким человеком, но и полезно. И в первых моих успехах по службе немалая и его заслуга.

Позже, встречаясь с другими мичманами, я всегда вольно или невольно сравнивал их отношение к делу со служебным рвением моего первого старшины команды.

Конечно, за прошедшие годы многое изменилось на флоте. Расширился и диапазон обязанностей старшины команды современного подводного корабля.

Кроме отличного знания своей специальности, каждому мичману важно владеть определенными сведениями по тактике морского боя применительно к своему кораблю. По сути дела, он должен обладать навыками в организации борьбы за живучесть техники на боевых постах на уровне офицера, уметь руководить отсечной аварийной партией. Борьба за сохранение важнейшего тактического качества подводной лодки — скрытности также требует самого активного участия каждого мичмана. Да и воспитывать матросов сейчас, пожалуй, еще труднее, чем это было в пятидесятые годы. Сегодня на флот приходит служить молодежь со средним, а нередко и с высшим образованием, которая, как правило, хорошо осведомлена об электронике и кибернетике, педагогике и психологии, всесторонне усвоила свои права, но порой с трудом запоминает обязанности... Все это требует от воспитателя быть во всех отношениях



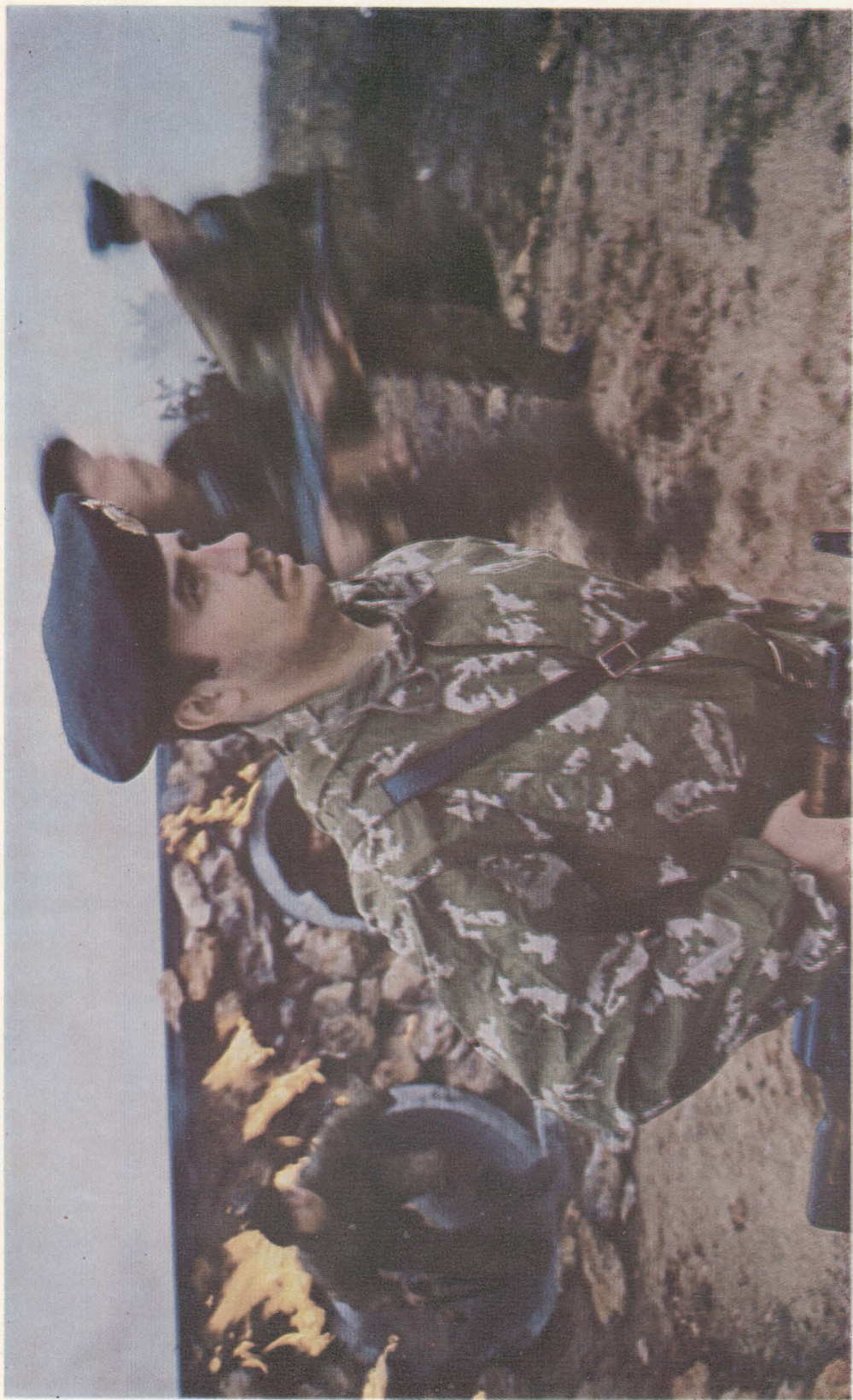
ПРОТИВОЛОДОЧНЫЙ КРЕЙСЕР «КИЕВ» В ШТОРМОВОМ ПОХОДЕ

С картины худ. В. Печатина



● НА ЗАДАНИЕ

● ЛУЧШИЙ ВАХТЕННЫЙ ОФИЦЕР КОРАБЛЯ КОММУНИСТ СТАРШИЙ ЛЕЙТЕНАНТ
Г. КРИВЦУН И ОТЛИЧНИК БОЕВОЙ И ПОЛИТИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ СТАРШИНА
2-й СТАТЬИ Т. КАСЫМОВ В ХОДОВОМ ПОСТУ



СТРЕМИТЕЛЬНО ПРЕОДОЛЕВАЮТ ПРЕПЯТСТВИЯ МОРСКИЕ ПЕХОТИНЦЫ, КОТОРЫМИ КОМАНДУЕТ СТАРШИЙ ЛЕЙТЕНАНТ
А. МУРАШОВ

Фото Ю. Пахомова



ПРОРЫВ БРОНЕКАТЕРОВ К ПРИСТАНИ ГОРОДА ФУЦЗИНЬ

С акварели худ. Г. Сотскова

на голову выше своего подчиненного. Таким, на мой взгляд, должен быть мичман на современном корабле.

Уверенно выполнять свои ответственные обязанности молодым мичманам непросто. И помочь им в этом должны в первую очередь школы техников, где они приобщаются к флотской службе и получают среднетехническое образование.

Большую работу в подготовке молодых людей, пожелавших стать мичманами, проводит школа техников Краснознаменного учебного отряда подводного плавания имени С. М. Кирова, где за сравнительно короткий срок они не только овладевают военной специальностью, но и становятся командирами, воспитателями и, наконец, моряками, как по выучке, так и по характеру.

Успешное формирование всех этих качеств возможно лишь при комплексном подходе ко всему процессу обучения и воспитания будущих первых помощников офицеров.

Командование, политический отдел, все звенья преподавательского состава, партийные и комсомольские организации настойчиво борются за то, чтобы любое занятие или партийно-политическое мероприятие в учебном отряде способствовало воспитанию у курсантов любви к морю, к избранной специальности, стремления к службе на подводной лодке. Здесь регулярно организуются встречи с ветеранами флота, проводятся беседы о жизни и службе Героев Советского Союза — воспитанников учебного отряда, о тех мичманах, которые в мирное время за успехи в боевой и политической подготовке награждены орденами и медалями. О таких подводниках и их славных делах нередко заходит речь не только в беседах на общеполитические темы, но и на занятиях по специальности.

Требования к мичманам, их знаниям и практическим навыкам постоянно растут. Поэтому важно настойчиво повышать интенсивность каждого занятия, эффективно использовать учебное время, чтобы в сжатые сроки дать курсантам максимум знаний, навыков и умений. Квалифицированное решение столь сложной задачи возможно лишь на основе широкого внедрения в учебный процесс наиболее современных методов, приемов и технических средств обучения. В этом плане у нас накоплен некоторый опыт.

Так, в 1978 г., послушав выступление кандидата психологических наук, доцента кафедры психологии труда и инженерной психологии Ярославского государственного университета Е. Григорьева, обучающий состав начал подготовку радиотелеграфистов по методике словесного выражения кода Морзе. Экспериментальная проверка приме-

НА ЦВЕТНОЙ ВКЛЕЙКЕ

На 1-й странице помещена репродукция с картины за служенного художника РСФСР В. Печатина (род. в 1920 г.) «Противолодочный крейсер «Киев» в штормовом походе».

Автор этого полотна окончил в 1951 г. институт живописи, скульптуры и архитектуры имени И. Е. Репина. С 1952 г. работал в Студии военных художников имени М. Б. Грекова, а с 1963 г. — руководитель группы художников-маринистов при Центральном военно-морском музее в Ленинграде. Его произведения находятся в экспозициях многих музеев страны, демонстрируются на выставках...

На 4-й странице — репро-

дукция с акварели московского художника Г. Сотскова (род. в 1925 г.) «Прорыв бронекатеров к пристани города Фуцзинь» из авторской серии рисунков «Тихоокеанский флот и Краснознаменная Амурская флотилия в разгроме империалистической Японии».

...10 августа 1945 г. советским командованием была поставлена задача частям 15-й армии и 1-й бригаде речных кораблей Краснознаменной Амурской флотилии овладеть сильно укрепленным опорным пунктом Фуцзинь. Командир бригады капитан 2 ранга В. Кринов решил создать два отряда кораблей: дозорно-разведывательный отряд (монитор «Сун Ят-сен», три бронекатера и группа катеров-тральщиков) и отряд прикрытия

(мониторы «Ленин», «Красный Восток» и три бронекатера). Впереди сухопутных войск выдвинули таиковую бригаду для движения вдоль правого берега Сунгари на Фуцзинь.

В течение двух дней вплоть до захвата города дозорно-разведывательный отряд непрерывно вел разведку реки и берега. Он прорвался на Фуцзиньский рейд и, вызвав на себя огонь противника, вскрыл систему огневых точек и уничтожил их. В то же время с бронекатеров высадился десант, который прочно закрепился. Через некоторое время в Фуцзинь стремительно ворвались наши танки. 11 августа город был освобожден, а на следующий день пал и весь укрепленный район...

нения новой методики, в которой непосредственное участие приняли офицеры В. Десятов, В. Карачевцев, мичман П. Семенов, показала, что система может успешно применяться в учебных отрядах и школах ВМФ. У нас начиная с 1979 г. радиотелеграфисты, а с 1980 г. и все гидроакустики разучивают азбуку Морзе только этим методом. В результате его применения успеваемость курсантов значительно повысилась. Например, в прошлом году каждый четвертый выпускник выполнил по приему на слух и передаче ключом норматив 2-го класса и каждый восьмой — 1-го класса.

Большое значение мы придаем техническим средствам обучения (ТСО), к которым относятся различного вида электрифицированные установки, например диапроекторы («ЛЭТИ», «Протон», «Лектор» и др.), фильмоскопы (имеются в каждом кабинете и классе), эпидиаскопы, видеоманитофоны и т. д. В учебном процессе для контроля знаний и обучения используются машины такого типа, как «КИСИ-5» или «Универсал-22». Они хороши также для самостоятельной подготовки курсантов, способствуют более быстрому запоминанию изучаемого материала, а также дают возможность самому обучаемому контролировать свои знания. Применение таких машин в кабинете для контроля целой группы курсантов позволяет быстро определять знания каждого воина, безошибочно выбрать направление индивидуальной работы с ними.

Особенно продуктивна машина «КИСИ-5» в легководолазной подготовке и борьбе за живучесть. При ее помощи капитан 2 ранга Н. Клименко, капитаны 3 ранга-инженеры В. Кавка, В. Марченко на каждом уроке добиваются твердых знаний курсантов. Кроме того, в процессе обучения применяются киноустановки «Украина-5», «КПШ-4», кинопроекторы «Русь».

Широкое внедрение ТСО позволяет повышать наглядность обучения, полнее и точнее информировать об изучаемом явлении или предмете, расширяет возможности преподавателя по передаче знаний.

Эффективно применяют ТСО при подготовке по электромеханической, штурманской и торпедной специальностям капитан 2 ранга В. Гриценко, капитан 2 ранга-инженер В. Сенченко и другие передовые офицеры.

Многие наши кабинеты оснащены материальной частью, а также измерительной аппаратурой, инструментами, необходимыми для проведения ППО и ППР. Причем эти механизмы и системы, как правило, установлены и смонтированы так, как они размещены в отсеках подводной лодки.

Однако самая совершенная учебная база мало даст пользы, если постоянно не заботиться о педагогической и методической подготовке преподавательского и инструкторского состава. Подавляющее большинство наших офицеров имеют опыт службы на флоте, океанских плаваний, перешли на преподавательскую работу по призванию. К сожалению, нет-нет да и встречаются на этих должностях люди, прямо скажем, случайные, которые имеют слабые практические навыки в том деле, которому учат других. Так, до недавнего времени у нас был один офицер, который ни дня не служил на кораблях, а на занятиях вел речь об устройстве подводной лодки. Естественно, авторитет его среди курсантов оказался невысоким. А ведь преподаватель — это первый, по сути дела, офицер-моряк, которого встречает в своей жизни завтрашний мичман. Естественно, качество профессиональной подготовки курсанта находится в прямой зависимости от уровня знаний и методического мастерства преподавателя.

Большую помощь в овладении мастерством преподавания оказывают молодому педагогу методические разработки по тому или иному предмету. Интересное пособие, например, недавно подготовил капитан-лейтенант С. Максак. В нем подробно рассматриваются вопросы организации и проведения лекционных, практических и лабораторных занятий по некоторым вопросам защиты от оружия массового поражения, даются указания и конкретные советы по организации самостоятельных занятий обучаемых, текущему контролю успеваемости и т. д.

Важное значение в совершенствовании педагогического мастерства приобретает изучение опыта других преподавателей. Для этого мы рекомендуем посещать занятия своих коллег, особенно старших, более подготовленных товарищей. В конце такого занятия опытный методист находит время, чтобы ответить на вопросы молодого преподавателя, объяснить, почему применялись те или иные приемы обучения, дать конкретные советы на будущее. Широко используются также коллективные и взаимные



Водолазные работы выполнены! Слева направо: кавалер ордена Красной Звезды мичман С. Бабичев, старшина 1-й статьи Н. Понамарчук и капитан 3 ранга В. Вишневский

Фото П. Юрьева

посещения уроков преподавателями, шефство старших над младшими. Регулярно проводятся методические конференции, семинары, на которых наиболее подготовленные офицеры и мичманы обмениваются опытом работы, вырабатывают рекомендации по дальнейшему улучшению учебного процесса.

Большую роль в подготовке преподавателя играет самостоятельная учеба по личному плану, направленная на закрепление и углубление получаемых знаний и совершенствования навыков учебно-воспитательной работы.

В деятельности каждого мичмана в условиях корабля большую роль играют его умение увлечь, мобилизовать, убедить своих подчиненных в необходимости отлично знать специальность, служить с полной отдачей сил. В этом плане трудно переоценить значение социалистического соревнования и его правильной организации. Остро такой вопрос возникает перед курсантами при прохождении морской практики. Чтобы дать первые практические навыки в этом деле, в некоторых подразделениях в последнее время стали подведение итогов, например, поручать поочередно каждому курсанту. Этого правила придерживаются и при подготовке и проведении комсомольских собраний, других общественных мероприятий. Воспитатели стремятся, чтобы каждый курсант за время учебы хотя бы раз проанализировал дисциплинарную практику в отделении, работал в каком-либо общественном органе, побывал в роли председателя собрания и т. д.

Серьезной проверкой готовности курсанта к службе на корабле является стажировка на флоте, на которой завтрашние мичманы практически впервые по-настоящему знакомятся с морем, корабельной службой. И очень хорошо, если это знакомство с будущей флотской профессией окажется ярким, увлекательным, если курсант сможет побывать в походе, пусть даже и кратковременном.

К сожалению, не все корабельные офицеры это понимают, используя курсантов учебного отряда в различных нарядах или на авральных работах. Именно так и получилось с одной из групп наших стажеров в минувшем году на Черноморском флоте. Каждый третий день курсанты находились в наряде. Естественно, нужных знаний и навыков будущие мичманы получить не смогли. Это не лучшим образом сказалось не только на их общей успеваемости, но и позже — на первых порах самостоятельной службы.

Один из важнейших путей повышения интенсификации учебного процесса мы

видим в том, чтобы как можно теснее увязывать теорию с практикой. К сожалению, не все здесь получается так, как бы хотелось. Есть тому причины, зависящие от нас, есть и такие, для устранения которых нужна помощь. О некоторых из них хотелось бы сказать буквально конспективно. Думается, следует усовершенствовать систему снабжения учебного отряда аварийно-спасательным имуществом и инструментом, образцами последней документации (имеются в виду различные типовые бланки, акты, заявки и т. д.), с которыми имеет дело каждый старшина команды на подводной лодке.

Значительная часть наших курсантов впервые побывала на «живом» корабле лишь во время стажировки на флоте. Кстати, до войны в учебном отряде было несколько кораблей. В последнее время на разных уровнях поднимался вопрос о том, что старшему учебному заведению, готовящему кадры для подводных лодок флота, просто необходим корабль, где бы завтрашние мичманы постоянно, а не от случая к случаю приобретали практические навыки работы на материальной части.

Необходимо более четко организовать и обмен опытом работы учебных отрядов. В этом большую помощь мог бы, на мой взгляд, оказать журнал «Морской сборник», публикуя на своих страницах не от случая к случаю, а примерно три-четыре раза в год материалы, раскрывающие все лучшее, передовое, что накоплено в том или другом учебном подразделении.

По моему личному мнению, не совсем верно решается и кадровая политика относительно офицеров учебных отрядов. Наиболее опытные, подготовленные из них должны, на мой взгляд, быть своего рода резервом для выдвижения на педагогическую работу в высшие военные учебные заведения. Однако такой преемственности что-то не наблюдается. Служебная перспектива роста преподавателей отрядов и школ затруднена.

...Флот наш стал океанским. Ежегодно из учебных отрядов и школ мичманов на корабли приходит пополнение. Каким оно будет, насколько грамотным в морском отношении и профессионально подготовленным окажутся первые помощники офицеров, во многом зависит боевая готовность поста, подразделения, корабля и в конечном итоге всего флота. Поэтому для их подготовки должны быть созданы самые оптимальные условия. Конечно, учеба, становление молодых мичманов будут продолжаться, получат дальнейшую шлифовку непосредственно на боевых кораблях, в нелегких океанских буднях. Но фундамент знаний, многие навыки первых помощников офицеров закладываются в учебном отряде. И от того, какими окажутся они, во многом зависит вся дальнейшая служба человека.

УРОКИ НЕУДАЧНОЙ СТРЕЛЬБЫ

Капитан 2 ранга Н. ГАВРИЛЕНКО

НЕУДАЧНЫЙ ракетный пуск. Событие исключительное, крайне редкое в жизни флота. Особенно если соизмерять его с требованиями современного боя. Но такое, к сожалению, случается, и закрывать на это глаза никак нельзя. Ведь в любой ошибке, просчете при вдумчивом анализе заключен большой урок. Только чтобы он пошел впрок, не надо ссылаться на какие-то объективные причины, а честно и откровенно признать ошибку, уяснить,

понять причину допущенного промаха, чтобы в дальнейшем не повторилось ничего подобного. Не только в данном экипаже, но и на других кораблях. Именно такую цель и ставил автор, готовя, образно говоря, послесловие к не совсем удачному пуску.

...Стрельба для экипажа корабля не была внезапной. Капитан-лейтенант С. Грачев и его подчиненные готовились к ней заблаговременно. Накануне у матросов и

старшин, которым предстояло непосредственно участвовать в выполнении огневого упражнения, тщательно проверялось знание книжки Боевой номер. Все моряки получили отличные и хорошие оценки.

Напряженно трудились офицер и старшина команды. Для командира батареи это был не первый пуск. Все предыдущие он выполнил с высокими оценками. Еще более богатый практический опыт стрельб имел мичман В. Налимов. Он, как и капитан-лейтенант С. Грачев, являлся специалистом 1-го класса.

За несколько часов до начала стрельбы ракетчики произвели необходимые замеры, проверили работу схем и приборов. Все было в пределах нормы. Казалось, успех батарее, а вернее, экипажу, был гарантирован.

Но одна ракета в цель не попала. Главными виновниками неудачи и на корабле, и в штабе части считали Грачева и Налимова, которые в самый, что называется, последний момент растерялись, допустили оплошность. Это полностью безоговорочно подтверждает сам командир батареи в объяснительной записке, аккуратно приложенной к соответствующему акту комиссии, которая расследовала причины неудачи. Несколько необычно ее заключение: офицера и его подчиненного подвели нервы, слабая психологическая закалка.

Бой на море во все времена предъявлял жесткие, бескомпромиссные требования к морально-боевым качествам его участников. Адмирал С. О. Макаров в своей широко известной нескольким поколениям флотских людей книге «Рассуждения по вопросам морской тактики» называет нервы человека его «крепостью». Способность военного человека владеть собой в любой обстановке по достоинству ценилась всегда. Особенно же большое нервное напряжение создает современный бой. Он требует от личного состава, и в первую очередь от командиров, умения длительное время сохранять хладнокровие, выдержку, повышенную готовность к немедленной реакции на внезапно меняющуюся обстановку, способность к самоконтролю.

Колоссальное напряжение морского сражения оказывает под силу лишь тому, кто отдает себе ясный отчет, во имя какой цели он воюет, ради чего должен нести различные лишения. Несомненно, что только офицеры, обладающие передовым мировоззрением, необходимым профессио-

нальным мастерством, разносторонними волевыми качествами, в состоянии выйти и выйдут победителями из жестоких испытаний.

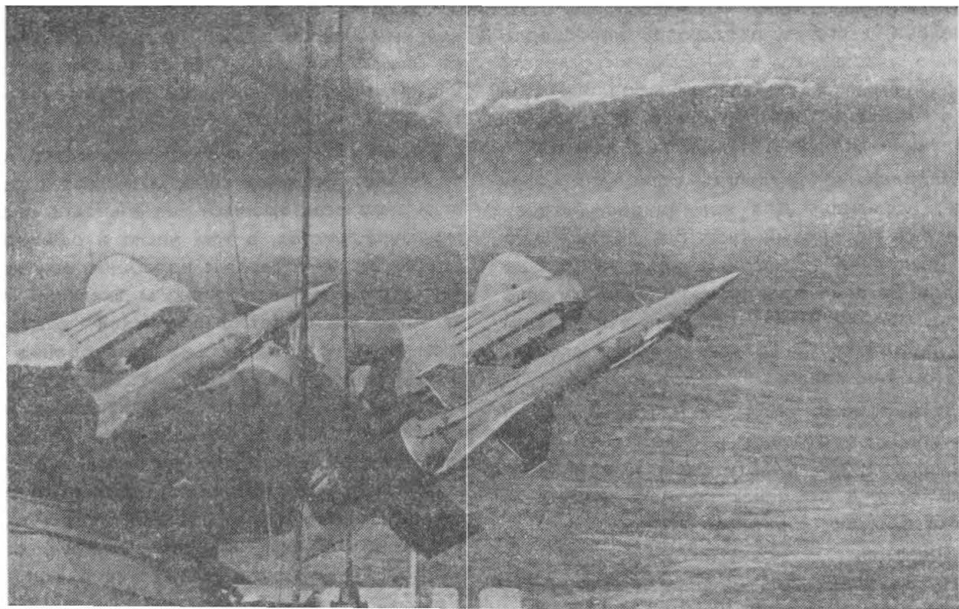
Высокие морально-боевые качества не возникают сами по себе, а являются результатом всесторонней деятельности многих специалистов, в том числе и офицера штаба. Он не управляет кораблем, ему непосредственно не подчинены экипажи. Но от того, как ведет флагманский специалист дело, как влияет на претворение в жизнь требований уставов, наставлений, инструкций, какую проявляет заботу о росте профессионального мастерства «своих» специалистов, насколько объективно и самокритично умеет оценить, проанализировать их действия, во многом зависит морально-боевой дух личного состава, его настрой на победу в любых условиях.

Ракета — оружие коллективное. Его эффективное использование достигается не автономными усилиями отдельных воинов, а строго последовательными, слаженными действиями всего боевого расчета, и в первую очередь офицера, мичмана. Именно такой слаженности и не показали С. Грачев и В. Налимов при выполнении этого огневого упражнения.

По мнению флагманского специалиста офицера В. Бенко, профессиональная обученность командира батареи и его старшины, несмотря на фундаментальность специальных знаний, страдала недостатком быстроты и гибкости мышления. Это и привело к ошибкам в острой ситуации. Эту же мысль подтвердил и командир корабля.

— Сбавили прежний темп в учебе наши ракетчики, — сказал капитан 2 ранга. — В дальнейшем будем так организовывать тренировки, чтобы они постоянно чувствовали дыхание учебного боя, тогда и нервы у людей будут крепче, и личная ответственность повысится.

Трудно на первый взгляд что-либо возразить против таких слов командира. Нет предела совершенствованию боевого мастерства военных моряков. И надо только приветствовать, всячески поощрять требования командира корабля, которые он намерен в дальнейшем предъявлять к учебе ракетчиков. Но невольно возникает вопрос. Если раньше сидели в экипаже, что капитан-лейтенант С. Грачев и его подчиненные учатся без должного накала, то почему на это обратили внимание лишь после неудачной стрельбы? Ведь до-



По воздушному «противнику»

Фото П. Скуратова

сих пор, судя по итогам социалистического соревнования, подразделение считалось одним из лидеров. Никаких претензий ни к командиру батареи, ни к мичману Налимову не было. Более того, старшину команды не раз ставили в пример как отличного специалиста, умелого воспитателя и т. д.

— И сейчас я считаю Налимова одним из лучших ракетчиков части, — замечает флагманский специалист. — Ведь он выполнил полтора десятка практических пусков. И все успешно, кроме последнего случая с этой ракетой.

Почему же сплоховал мичман во время данной стрельбы? Вместо ответа офицер штаба показывает акт комиссии, объяснительную записку командира батареи. Дескать, там все написано: «...из-за растерянности и поспешности действий командира ЗРБ...»

Но как же появилась эта растерянность, поспешность? Флагманский специалист говорит о том, что в тот день капитан-лейтенант С. Грачев неважно себя чувствовал, у него было подавленное настроение и т. п. Однако рассказ офицера звучит как-то нелогично, необидительно... Грачев к врачу накануне стрельбы не обращался. А если, допустим, кто-то из старших товарищей видел, что командир батареи болен, но скрывает это, то почему не принял необходимых в таком случае мер?

Учеба в море, тем более практическая стрельба, — самая серьезная подготовка к действительному бою. В этой связи хочется напомнить строки из романа К. Симонова «Солдатами не рождаются»: «...на войне не бывает репетиций, когда можно сыграть сперва для пробы — не так, а потом так, как надо. Здесь, на войне, нет черновиков, которые можно изорвать и переписать набело. Здесь все пишут кровью, все, от начала до конца, от аза и до последней точки...»

Это закон, суровый закон войны. И забывать его никак нельзя.

Сам капитан-лейтенант утверждает, что при подготовке пуска он был вполне здоров. Это уже после выполнения задачи офицер зашел к врачу, пожаловался на утомляемость, общую слабость.

Видимо, сказалось общее возбуждение. Успокоившись, отдохнув, Грачев на второй день выполнял свои обязанности. Зачем же при анализе причин этой стрельбы главное внимание акцентировать на состоянии здоровья, неуравновешенности характера командира батареи?

Некоторую ясность внес командир БЧ-2 капитан 3 ранга В. Борисов, с которым автор встретился на борту корабля, далеко от родных берегов. Беседа наша в тот вечер затянулась.

— Оправдывать ракетчиков я не буду, — после продолжительного молчания сказал

офицер. — Первокласные специалисты обязаны в любой обстановке работать четко, грамотно, управлять своим поведением. Но нельзя и опекать командира батареи, его старшину, не доверять их докладам. Зачем было взвинчивать нервы людей непосредственно перед пуском? Отсюда и растерянность, и ошибки...

Командир боевой части заметно волнуется. Чувствуется, говорит он о том, о чем долго думал, переживал... Офицер рассказал о том, что непосредственно в день стрельбы все ракетчики трудились на своих заведованиях, пунктуально выполняя требования руководящих документов. Все это время в рубке находились капитан 3 ранга В. Борисов и капитан-лейтенант С. Грачев. Они контролировали работу подчиненных, давали советы, рекомендации. Напряженная работа принесла общее удовлетворение: циклограмма дала положительный результат, и командиру корабля было доложено о готовности батареи к ракетной стрельбе. По предварительным данным до пуска оставалось примерно около часа, в течение которого ракетчики намеревались все привести в исходное положение, после напряженной работы у аппаратуры перевести дыхание, а вернее, сосредоточиться, подготовить себя к предстоящему учебному бою.

Но ничего этого командир батареи и его подчиненные сделать не успели. В рубку спустился флагманский специалист офицер В. Бенко. Он решил еще раз лично проверить одну из цепей (линии прохождения команд). Опять начались осмотры, замеры, разбирательство, доклады, которые продолжались буквально до поступления команды: «Учебная тревога... для выполнения стрельбы...» Так неожиданно ракетчики попали в цейтнот. Нужно было в считанные минуты привести в исходное положение блоки, аппаратуру. В общей спешке, в состоянии нервозности мичман В. Налимов при установке одного из блоков нарушил последовательность выполнения пунктов инструкции. Ошибку старшины команды обязан был заметить и устранить командир батареи. Но офицер под влиянием аврала, возбуждения проконтролировал работу подчиненного не в полном объеме. По этой же причине командир дивизиона не проверил прибор согласования пусковой установки с антенным постом. Не проявили должной внимательности и требовательности в данной ситуации контролер,

сам офицер В. Бенко, некоторые другие старшие товарищи, наблюдавшие за действиями расчета. В рубке ракетчиков в предстартовые минуты царила совсем не та обстановка, когда можно было сосредоточиться, проявить инициативу, разумную самостоятельность... Командир батареи растерялся и преждевременно произвел пуск.

Но об этом почему-то ни словом не обмолвились в акте, да и флагманский специалист ничего не сказал. Вроде и не было второй, дополнительной проверки. А ведь если рассматривать ошибки офицера С. Грачева и мичмана В. Налимова через призму нервной обстановки, созданной приказанием флагманского специалиста, то оценка им будет, на мой взгляд, несколько иная, чем та, которую дал офицер штаба. И тогда, наверное, пришлось бы привлекать к ответственности и некоторых других товарищей.

Конечно, искусство анализа какого-то просчета, тем более не совсем удачного пуска, — дело совсем непростое. В такой обстановке особенно необходим честный, глубокий разбор всего случившегося. Это надо не столько для поиска виновных, сколько для анализа, для других, кто служит рядом на одном корабле, в одной части, чтобы они сделали правильные выводы и в дальнейшем не допустили ничего подобного. К сожалению, если судить по содержанию акта, обстоятельного подхода к случившемуся не было. Правда, в радиограмме в штаб флагманский специалист сообщал о случившемся на кормовой пусковой установке. Но почему, по чьей вине это произошло, трудно было понять. Документ был составлен так, что опытные специалисты пришли к выводу: подвела материальная часть.

Спустя несколько недель представитель вышестоящего штаба встретился с офицером В. Бенко и упрекнул его, что подобная недоговоренность в сообщениях, а вернее, сокрытие истинных причин не совсем удачной стрельбы не делает чести флагманскому специалисту. Тот начал оправдываться: дескать, сообщение составлялось вскоре после пуска, не все было ясно. Но и через месяц, когда, казалось, можно было всесторонне изучить случившееся, дать ему правильную оценку, другой телеграммы, объясняющей содержание первой, не поступило. А ведь это говорит не только о плохом стиле ра-

боты специалиста штаба, но и о его честности, искренности.

У офицера Бенко хватило твердости, решимости дать команду на дополнительную проверку, но почему-то не проявил он такие качества характера тогда, когда потребовалось объективно проанализировать неудачный ракетный пуск. Что за этим: случайность или преднамеренное сокрытие истины?..

«Флагманский специалист вместе с командиром несет ответственность за обученность матросов и офицеров. В его власти запретить выполнение задачи, стрельбы, если он видит, что личный состав не готов фактически использовать оружие и технику. Флагманский специалист должен всегда помнить, что в соединении ему отведена роль не инспектора, а начальника, отвечающего за состояние специальной подготовки экипажей кораблей»¹, — указывает главнокомандующий ВМФ Адмирал Флота Советского Союза С. Горшков.

Умение старшего товарища правильно оценить выучку подчиненных раскрывает перед ними перспективу роста, умножает и силу, и энергию в учебе. И наоборот, необъективность, в чем-то недоговоренность, умолчание неприятных для самого офицера штаба некоторых деталей порождает у личного состава чувство обиды, сковывает его творческие силы.

...Зачем же все-таки понадобилась дополнительная проверка линии прохождения команд? Такой вопрос задавался многим офицерам экипажа, специалистам штаба части. Большинство категорически отрицало необходимость данной операции. Однако сам В. Бенко считает, что благодаря этому повышалась гарантия успешной стрельбы и, кроме того, у ракетчиков росла уверенность в технике. Ниспровергать авторитетное мнение трудно. Запомнился ответ по этому поводу командира БЧ-2 капитана 3 ранга В. Борисова:

— Эта дополнительная проверка, а потом — спешка, нервозность, неудачная стрельба породили у некоторых специалистов недоверие к материальной части, профессиональной компетентности командиров. Боясь сделать что-то не так, ракетчики по несколько раз перепроверяют только что выполненную операцию, нервничают, допускают промахи, как говорится, на чистом месте. От этого «неисправ-

ности» обнаруживаются даже там, где они никогда раньше не возникали..

Аналогичную мысль высказал и командир корабля.

— Уже прошел месяц после того неудачного пуска. Старший начальник разрешил нам выполнить очередное огневое упражнение. Но воспользоваться этим мы пока не можем, так как из батареи капитан-лейтенанта Грачева каждый день поступает один и тот же доклад: «Некоторые матросы расчета работают не совсем уверенно». Такого с ними никогда не было.

Конечно, это временный спад мастерства, и вскоре он будет преодолен. Ракетчики пока прекратили выполнение некоторых вводных на быстроту. Сейчас они добиваются того, чтобы каждую операцию выполнять четко, осознанно. Много работает с подчиненными командир боевой части. Почти ежедневно в рубке ракетчиков можно встретить флагманского специалиста. Совместными усилиями они ищут радикальные пути улучшения морально-психологической закалки моряков, и это, естественно, не проходит бесследно. По мнению представителя Главного штаба ВМФ, недавно побывавшего на корабле, с каждым днем крепнет уверенность моряков в своих силах, в надежности материальной части. И нет сомнения, что впереди у ракетчиков новые успешные пуски, новые победы. Но и тот единственный не совсем удачный пуск Грачев и его подчиненные запомнят надолго. Запомнит каждый по-своему.

...Увидеть собственную ошибку, признать ее, найти верный способ ее преодоления — немалое мужество. Ведь в основе поступков того или иного офицера лежат определенные убеждения, взгляды. Не так то легко смириться с мыслью, что шаг, который ты вчера считал правильным, был ошибочным. В жизни порой приходится встречать людей, которые при всем желании окружающих помочь им исправиться не могли выйти из привычной колеи своих убеждений. Их критикуют, им подают советы, протягивают руку помощи, а они только неприязненно хмурятся и продолжают стоять на своем.

Надеемся, в данном случае ничего подобного не произойдет. Именно такого откровенного, по-партийному принципиального отношения к оценке своей работы, выполнению служебных обязанностей требует от каждого из нас июньский (1983 г.) Пленум ЦК КПСС.

¹ Морской сборник, 1979, № 1.

ОПЫТ МЕЖДУНАРОДНОГО РАДИООБМЕНА В ДАЛЬНЕМ ПОХОДЕ

Капитан 1 ранга Ю. ГОЛОВАНОВ

НЕОБХОДИМОСТЬ РАДИОСВЯЗИ с иностранными судами или береговыми службами для взаимного согласования действий, получения навигационной информации возникает при плавании в международных проливах, в районах интенсивного судоходства и при подходах к портам. Опыт показывает, что этому должна предшествовать предварительная подготовка: выписка радиоданных (позывных, частот, времени работы радиостанций) для осуществления радиосвязи, приема метеорологических и навигационных сообщений, факсимильных карт погоды, корректура специальных справочников и пособий, проведение занятий и тренировок с радиооператорами и вахтенными офицерами по международному радиообмену. Порядок международного радиообмена определяется несколькими документами, знать которые должны не только радиооператоры, но и офицеры корабля. Это в первую очередь документы по использованию УКВ связи на море, которые разработаны Подкомитетом по безопасности мореплавания Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО), одобрены и рекомендованы для распространения и применения на море XXXIX сессией Комитета по безопасности на море ИМКО 13 октября 1978 г. В них изложены общие положения связи на УКВ, определены процедура вызова (calling), порядок радиообмена (exchange of messages), даны примеры стандартных сообщений. Хотелось бы привести некоторые выражения из международного радиотелефонного обмена, не вошедшие в данные пособия, которые могут оказать помощь командиру и вахтенному офицеру при переговорах.

Как, например, сокращенное название радиотелефонной станции, вошедшее в международный радиотелефонный обмен у лоцманов и судоводителей, — V, H, F (ви, эйч, эф), равнозначное русскому УКВ.

Вместо типового выражения «Go ahead» (Передавайте ваше сообщение) можно услышать фразы «You are welcome» или «Come in, please», смысл которых тот же.

«Stand by... minutes» (Ждите... минут).

Рекомендуется вслед за этим дать объяснение задержки с ответом: «I call commanding officer (captain, interpreter)» (Вызываю командира (капитана, переводчика)).

Выражение «stand by» может еще означать — «следите», т. е. оставайтесь на связи. Обычно в таком случае указывается канал радиотелефонной станции, на котором надо оставаться. Например: «Stand by channel 12». Номер канала может быть передан как числительное «twelve» или раздельно каждая цифра «one, two».

При вызове часто используется не предусмотренное правилами выражение «How do you read me?» (Как вы меня принимаете?). Обычно на вопрос «Is it correct?» или просто «Correct?» следует ответить «That is correct» (Правильно).

Иногда сообщение может быть принято, но не понято из-за одного-двух слов, которые по какой-либо причине трудно перевести. Тогда применяется выражение «Not understood» (Не понял). Далее передается фраза «Say with other words, please» (Скажите другими словами, пожалуйста), или «Please, spell word...» (Пожалуйста, произнесите по буквам слово...). Затем произносится непонятное слово так, как оно воспринято. В этих случаях рекомендуется использовать магнитофон.

При произнесении по буквам слов, названия корабля или бортового номера, международных радиопозывных, номера точки якорной стоянки и т. д. используется международная фонетическая таблица¹. Например: «Your anchorage is charley four» (Ваша якорная стоянка С-4).

Когда сообщение понято и принято к исполнению, часто используются слова «Roger» (Понял вас. Приказание принято) или «Roger and over» (Вас понял, перехожу на прием. Согласен).

Указанные выше выражения, а также другие, часто применяемые капитанами и

¹ Международный Свод Сигналов. Изд. ГУ МО СССР, 1969, с. 28.

вахтенными помощниками иностранных судов, рекомендуется внести в документы по использованию УКВ связи на море.

Сообщения на УКВ целесообразно принимать при проходе многих международных проливов. Так, например, служба навигационной информации пролива Ла-Манш (CNIS) ведет регулярные передачи по УКВ на английском (10-й канал) и французском языках (11-й канал). Надо иметь в виду, что в передачах не сообщается о многочисленных паромках, пересекающих систему разделения движения². Срочные передачи ведутся в любое время на 16-м канале. Здесь же объявляются каналы, на которых будет передан прогноз погоды или какая-либо другая срочная информация. Радиостанция Скагена (Дания), постоянно работающая на 16-м канале, периодически информирует мореплавателей о навигационной обстановке в Балтийских проливах и о погоде на других каналах.

Для передачи друг другу срочных сообщений, сведений о курсе, скорости, их изменении и согласовании взаимных действий судоводители вызывают друг друга на 16-м канале и, если условия позволяют, по взаимной договоренности переходят на другой.

Информация, касающаяся всех судов, начинается словами «All ships», повторяемыми 2—3 раза. Так же вызывается на связь судно, название которого неизвестно. При этом следует указать его и свое место, лучше всего относительно каких-либо ориентиров — буя, маяка, мыса или взаимные пеленги и дистанции с элементами движения. Например: «All ships, all ships. This is soviet ship «Gals». «Gals» calling ship, crossing westbound traffic lane from port Dover. I am passing lighthouse South Goodwin, over». (Всем судам, всем судам. Я — советское судно «Галс». «Галс» вызывает судно, пересекающее полосу западного движения от порта Дувр. Я прохожу плавмаяк Саут Гудвин, прием).

Часто можно услышать: «I am altering my course to starboard (to port)». (Я изменяю свой курс вправо (влево). Иногда при этом называется курс в градусах, на который судно ложится; «Request ships keep clear» (Просьба судам держаться в стороне); «Request pass astern (from my port-

side» (Просьба проходить у меня по корме (по моему левому борту)).

Если суда идут навстречу друг другу: «Propose pass each other from port-side» (Предлагаю разойтись левыми бортами).

Надо быть особенно внимательными при расхождении разными бортами. Можно употребить в этом случае такую фразу: «Propose pass each other, my port-side to your starboard-side» (Предлагаю разойтись моим левым бортом к вашему правому борту).

Таким образом, исключается возможность противоположного толкования. Если полученная информация содержит указания или совет, в соответствии с которыми следует действовать, то необходимо повторить ее суть и указать, какие меры будут предприняты. Например, на предложение разойтись левыми бортами надо ответить: «I will pass your port-side from my port-side».

Можно изготовить табличку наиболее употребимых фраз и выражений на английском языке, применяемых при расхождении судов и согласовании взаимных действий.

Использование 16-го канала УКВ оказывает большую помощь в разборе флажных сигналов. На некоторых ракурсах иностранных кораблей различить поднятые на фалах флаги не представляется возможным. В этом случае применяется такое сообщение в адрес иностранного корабля: «I cannot distinguish your signals, transmit your signals by radiotelephone on channel 16, please» (Я не различаю ваших сигналов, передайте ваш сигнал по радиотелефону на 16-м канале, пожалуйста).

Надо быть готовым к тому, что ответ будет дан на 16-м канале побуквенно с использованием международной фонетической таблицы. На этом же канале заявляется протест при нарушении МППСС-72 и «Соглашения между правительством СССР и правительством США о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним».

Типовые фразы обращений к иностранным кораблям в подобных случаях приведены в специальных разговорниках и пособиях.

Дуплексные (двусторонние) каналы (22, 25 26-й и т. д.) радиостанций УКВ могут быть использованы для выхода на береговые телефоны. Порядок заказа обыч-

² Порядок передачи информации изложен в дополнении № 2 к Логии пролива Ла-Манш, № 1216, с. 18.

но такой: на 16-м канале (если не установлен для этой цели другой) вызывается портовая радиостанция, указывается международный позывной своей радиостанции (Call sign) и номер телефона на берегу, по которому необходимо позвонить. Радиостанция порта предлагает перейти на дуплексный канал связи и набирает номер абонента. Оплата включается в соответствующую графу портовых сборов. При стоянке на рейде такой радиотелефонный разговор, например с агентирующей фирмой, очень удобен. Названия таких фирм в разных портах и странах мира, их телеграфный адрес, номера телефонов можно выбрать из справочника «Tramp and liner agents for soviet shipping companies and v/o SOVFRANT», с откорректированным экземпляром которого можно ознакомиться в управлении любого торгового порта СССР. В некоторых портах для удобства работы фирмы имеют свои радиостанции УКВ. Например: «Natship» (Аден) несет дежурный прием на 16-м канале, «Swapa» (Порт-Саид) — на 74-м канале.

Однако для быстрого получения пресной воды, продуктов, денег экипажу, особенно при ограниченной по времени стоянке в иностранном порту, очень важно свой заказ оформить заранее радиогаммой в адрес агентирующей фирмы, передавая ее в телеграфном режиме на коротких или средних волнах. При оформлении радиогаммы надо иметь в виду, что копии с них не делаются, и, например, уведомления о прибытии (Notice), направляемые портовым властям, посольству СССР и старшему морскому начальнику, передаются как отдельные каждому адресату.

Радиогамму в адрес агентирующей фирмы следует передавать сразу же после радиогаммы — уведомления о прибытии.

Пример. «NATSHIP ADEN Request deliver cash (указывается сумма в местной валюте) on arrival. Requirements fresh water ...tons provisions...

Commanding officer (Captain)»

(НАТШИП АДЕН)

Просьба доставить денежную сумму...

Наличными по прибытии судна. Заказ пресной воды

...тонн продовольствия...

Командир (Капитан)

Желательно указать основные виды требуемого продовольствия, так как это ускоряет выполнение заказа,

Международный радиотелефонный обмен подчиняется определенным правилам, которые корабельный радиооператор обязан строго соблюдать. Он должен знать Правила радиосвязи морской подвижной службы, основные положения регламента радиосвязи, переговорный радиотелеграфный код и уметь пользоваться международными справочниками и пособиями по вопросам организации радиосвязи³. Для оперативного обмена с береговыми станциями радиооператору необходимо знать назначение и правила использования частот, выделенных морской подвижной службе, особенно в коротковолновом диапазоне. Рекомендуется иметь выписки радиоданных портов захода из первого тома Адмиралтейских списков радиосигналов (The Admiralty List of call signs) или из перечня береговых радиостанций (List of coast stations). Их можно сделать в управлении связи любого морского пароходства. Особое внимание следует обратить на особенности использования частот вызова и работы корабельной радиостанции при международном радиообмене.

Пример. Из первого тома Адмиралтейских списков позывных радиосигналов выписаны данные по порту Коломбо (Шри-Ланка).

1. Hours of service H-24

(часы обслуживания — круглосуточно)

Transmits (передает) 485; 500; 12925,5 КГц.

Receives (принимает) 500 КГц; 12 МГц.

Корабельный радиооператор настраивает радиоприемник на частоту 12925,5 КГц, радиопередатчик — на одну из вызывных частот в диапазоне 12 МГц, которая выбирается из «Руководства по радиосвязи морской подвижной службы» (§ 29 или Приложение 15). Допустим, радиооператор выбрал частоту 12541,5 КГц. На этой частоте вызов корреспондента ведется до получения ответа, после чего дается кодовое сочетание «QSS»... (я буду пользоваться рабочей частотой.....КГц). Рабочая частота выбирается радиооператором в диапазоне 12 МГц, в пределах которого работает радиостанция Коломбо. Диапазоны рабочих частот приведены в § 39 и 42 Руководства. Береговая радиостанция отвечает предложенную частоту и, как правило, дает кодовое сокращение «UP» (Пе-

³ Руководство по радиосвязи морской подвижной службы. Изд. ММФ, 1971; Правила радиосвязи морской подвижной службы СССР. — М., Морфлот, 1980.

рехожу, перестраиваюсь на предложенную частоту).

Оформление международных радиogramм производится в соответствии с Телеграфным регламентом (Женева, 1958 г.). Порядок действий изложен в «Правилах радиосвязи морской подвижной службы СССР» (§ 13) и в «Руководстве по радиосвязи морской подвижной службы» (часть С, пункт 2).

После приема радиogramмы корреспондент береговой радиостанции иногда делает запрос кодовым сочетанием «QRC?» (какой государственной администрацией ведутся расчеты по сборам по вашей станции?), на что корабельный радиооператор должен ответить: «QRC SOVFRANT» (всесоюзное объединение, производящее расчеты с зарубежными фирмами, адрес: Москва, 103759, улица Жданова, 1/4).

В случае вынужденного захода в иностранный порт радиоданные можно выбрать из «Расписания передач навигационных и гидрометеорологических сообщений для мореплавателей радиостанциями Тихого и Индийского океанов» (№ 3006 ГУНиО МО) и такого же расписания по Северному Ледовитому и Атлантическому океанам (№ 3005 ГУНиО МО).

Таким образом, выяснив частоту работы радиостанции порта на передачу, мы в этом же диапазоне и ведем радиообмен, как ранее было изложено.

Пример. Нам нужны радиоданные порта Хошимин (СРВ). Из пособия № 3006 вы-

бираем позывной «XVSB», частота передачи 8590 КГц. Следовательно, вызов радиостанции Хошимина корабельный радиооператор производит в диапазоне вызывных частот 8 МГц, т. е. выбирает любую из диапазона 8356—8374 КГц.

При отсутствии каких-либо данных о пункте захода, кроме радиопозывного, вызов порта производится на частоте 500 КГц, после чего предлагается рабочая частота. Далее радиообмен осуществляется обычным порядком.

Полезно завести на корабле рабочую тетрадь по международному радиообмену, в которую заносить сведения о береговых радиостанциях, типовые тексты радиogramм, особые случаи ведения международного радиообмена. Это необходимо не только радиоспециалистам, но и командирам кораблей, капитанам судов обеспечения ВМФ.

Большинство боевых кораблей и вспомогательных судов ВМФ в настоящее время оборудованы радиостанциями УКВ, с помощью которых можно вести переговоры непосредственно с ходового мостика. Это уменьшает возможность искажения информации, но в то же время требует от командиров (капитанов) и вахтенных офицеров знания правил международного радиообмена и типовых выражений.

Следует помнить, что грамотное ведение международного радиообмена — показатель высокой морской культуры.

ЛЕТНОЕ ДОЛГОЛЕТИЕ

Герой Советского Союза полковник Р. ДЕМИДОВ,
доктор военных наук, профессор
Полковник медицинской службы Н. ЩЕМЕЛЕВ,
кандидат медицинских наук, заслуженный врач РСФСР

Если СПРОСИТЬ молодого офицера, от чего зависит летное долголетие, он, бесспорно, ответит: «От состояния здоровья». Если же задать такой вопрос опытному командиру, тот, видимо, назовет еще ряд условий.

Конечно, состояние здоровья летчика имеет первостепенное значение. Но продолжительность профессионального долголетия определяет не только оно. Есть другие факторы, часть из которых мы рассмотрим.

Труд авиаторов относится к одному из

наиболее сложных видов деятельности человека, характеризуется предельно высоким психофизиологическим напряжением, темпом действий, выполняемых при остром дефиците времени, множественном прочих параметров.

Специфика работы корабельных летчиков, решающих задачи над морями и океанами, дополнительно обусловлена факторами обитаемости, чувством опасности за свою жизнь в случае вынужденной посадки на воду, особенностью выполняемых упражнений. Все это, ес-

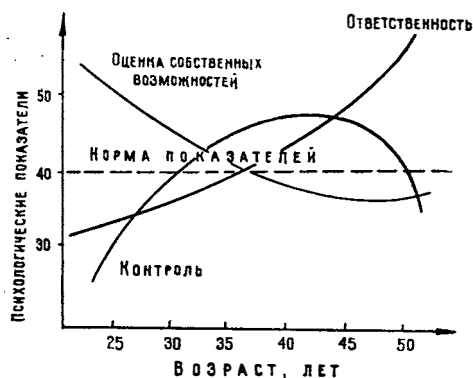


Рис. 1

тественно, сказывается на состоянии авиаторов флота, предъявляет к ним повышенные требования.

Подготовка летчика (штурмана) связана со значительными затратами материальных средств и времени. Даже при самой четкой организации обучения, широком применении тренажеров, интенсивной учебе профессиональной зрелости он достигает к 28—30 годам. Затем наступает период наиболее эффективного труда.

Какова же продолжительность данного этапа, от чего он зависит, как его продлить? Эти вопросы имеют прямое отношение к жизни и деятельности воинских коллективов, ибо они влияют на боеготовность, боеспособность, безаварийность полетов, достижения личного состава части, подразделения.

Не секрет, что отдельные офицеры уходят на наземную работу преждевременно. Причем порой практически здоровыми: обычно выраженные сердечно-сосудистые и нервные болезни возникают у человека к 50 годам. Как правило, до этого большинство членов экипажей допускается к полетам без ограничений. Нет у них и особых изменений в психофизиологических показателях, влияющих на эффективность труда¹ (рис. 1).

Как видно из рисунка, в среднем (после выпуска из училища) офицер может летать 25—30 лет, т. е. до 46—50-летнего возраста.

Конечно, важную роль играют его ин-

дивидуальные личностные характеристики, психофизиологические особенности. Например, генерал-полковники авиации А. Мироненко, С. Гуляев, В. Воронов, генерал-майор авиации А. Писаренко, полковники А. Пятков, Г. Складаров, А. Львовский пролетали почти по 40 лет (из них более 25 лет — на реактивных самолетах), сохраняя высокую профессиональную форму. Очевидно, это стало возможным благодаря большой любви к избранной специальности, соблюдению режима труда и отдыха, умению следить за здоровьем, укреплять его.

Люди устают не от того, что много работают, а от того, что плохо (неумело) работают, отмечал профессор Н. Введенский, занимавшийся вопросами профессионального долголетия. Действительно, рациональные организация труда, нормирование нагрузки помогают сохранить трудоспособность, предупредить переутомление и в конечном итоге продлить период активной творческой жизни.

С этой точки зрения в системе общих профилактических мероприятий большую роль играет предупреждение сердечно-сосудистых болезней, возникающих на почве атеросклероза. Указанному заболеванию нередко подвергаются и авиаторы, так как их деятельность отличается высоким нервно-эмоциональным напряжением. Сказывается и недостаточность физической активности, особенно в длительных полетах, что способствует появлению избыточного веса, изменениям сосудов сердца.

Профилактика болезней должна быть комплексной. Важным является отказ от вредных привычек, регулярное занятие физподготовкой и спортом, санаторно-курортное лечение, организованный отдых, рациональное питание, соблюдение предполетного режима.

Снижение заболеваемости атеросклерозом не только медицинская, но и социальная проблема. От ее успешного решения зависит сохранение офицерских кадров. Вспоминается случай. Перед членами медкомиссии сидел молодой капитан, специалист 1-го класса. Волнуясь, он говорил:

— Немного покалывало под левой лопаткой, и этого оказалось достаточно, чтобы меня списали с летной работы...

Выглядел авиатор прекрасно. Но врачи-то знали, что впечатление это обман-

¹ Экспериментальное исследование зависимости психофизиологических показателей летного состава МГА от возраста выполнено на кафедре инженерной психологии ЛГУ имени А. Жданова и в Академии гражданской авиации. В опытах участвовало около 800 испытуемых.

чиво. У него было серьезное сердечно-сосудистое заболевание. Капитан рассказывал тогда, что при поступлении в училище каких-либо претензий к его состоянию здоровья не предъявлялось. Да и потом он долгое время все медкомиссии и осмотры проходил без замечаний. Что же произошло?

Недуг обрушился на офицера не внезапно, подкрадывался исподволь. Полагая, что физических сил ему отпущено надолго, он почти не заботился об их сохранении. Постепенно перестал заниматься физкультурой и спортом, иногда нарушал предполетный режим, часто был неумерен в еде. Все это привело к увеличению веса, а потом и к болезни. Финал закономерен: капитан был переведен на наземную работу.

К сожалению, с подобными примерами еще приходится встречаться. Дело в том, что отдельные офицеры поздно начинают заботиться о своем профессиональном долголетии, в частности нарушают предполетный режим. Соблюдение его — не формальность, как думают некоторые. Это во многом обуславливает и успешность, и безопасность конкретного полета, всей летной деятельности.

Значение полноценного отдыха для людей общеизвестно. Однако для авиаторов он играет особую роль. И не только потому, что недостаточный отдых влияет на физическое состояние человека. Ухудшаются его операторские возможности, уменьшается скорость реакции, объем внимания. Он медленнее обрабатывает поступающую информацию, принимает решения, хуже переносит перегрузки, ориентируется в обстановке. Иначе говоря, нарушение предполетного режима влияет на весь учебный процесс, достижения обучаемого и, следовательно, на его профессиональное долголетие.

Летное долголетие во многом зависит от микроклимата коллектива, тонуса, активности человека, от того, как он организует быт, использует свободное время, строит взаимоотношения с товарищами и старшими, реагирует на неудачи, возникшие трудности.

После окончания училища лейтенант прибыл в одну из частей авиации ВМФ. Его хорошо приняли, разместили в благоустроенном общежитии, помогли в становлении. Новичок быстро вошел в строй, стал набирать силу. Вскоре получил очередное звание: командование на-

правило его на учебу, которую он успешно завершил. Однако возможности повысить летчика по службе в тот период не оказалось. Старшего лейтенанта это очень расстроило. Он замкнулся, несколько охладил к полетам, стал хуже готовиться к ним. В результате появились грубые ошибки в технике пилотирования. Постепенно офицер отошел от спорта, которым ранее увлекался, что повлияло на состояние здоровья. А когда открылась вакансия командира корабля, его (из-за перечисленных обстоятельств) на эту должность уже не назначили.

Старший лейтенант совсем опустил руки. И только после серьезного разговора на методическом совете изменил отношение к обязанностям. Через некоторое время получил 2-й класс и был повышен по службе.

Данный пример еще раз говорит о том, что период становления молодых авиаторов требует особого внимания. Думается, если бы после окончания учебы со старшим лейтенантом провели должную беседу, поддержали его морально, он все бы воспринял иначе.

Или взять такой случай. На почве семейного разлада у одного из штурманов произошли нарушения нервной системы, и он был переведен на наземную работу. Несмотря на то что отношения с женой в последующем наладились, здоровье офицера не улучшилось. Так 37-летний человек с высокой подготовкой, огромным желанием летать вынужден был распрощаться с небом.

Как видим, на профессиональное долголетие влияет и микроклимат семьи. Если дома все хорошо, авиатор трудится с подъемом, отлично исполняет служебные обязанности. И здесь бы нам хотелось подчеркнуть роль его жены — хранительницы очага.

Заслуженный военный летчик СССР полковник М. Егоров пролетал около 40 лет. Помогло этому и то, что в семье был хороший микроклимат. Так, жена Ранса Ивановна, провожая его на полеты или встречая с аэродрома, всегда находила теплые слова, умела создать условия для полноценного отдыха. А ведь порой сделать это было нелегко. Егоровы (у них трое детей) долгое время жили в коммунальной квартире. Кстати, два сына пошли по стопам отца, стали морскими летчиками. И теперь, когда

основные трудности, связанные с воспитанием потомства, позади, Раиса Ивановна и Михаил Иванович передают свой богатый жизненный опыт молодым семьям.

Итак, на профессиональное долголетие влияют состояние здоровья, индивидуальные психофизиологические особенности человека, режим труда и отдыха, микроклимат воинского коллектива, семьи. Однако это еще не все. Необходимы желание, стремление летать, заинтересованность в работе, т. е. ее положительная мотивация. Обеспечивается она системой мероприятий, основными составляющими которой являются воспитательная работа, организация службы, моральное и материальное стимулирование труда, социально-бытовые условия (рис. 2). Недостатки в том или ином ее звене приводят к искажению мотивации и в конечном итоге к постепенной потере заинтересованности в работе.

Основы положительной мотивации закладываются в училище. Здесь и воспитание гордости за принадлежность к племени крылатых, и романтика полетов над морями и океанами. В этот период курсантам передаются славные боевые традиции морских летчиков, формируются взгляды на прохождение службы.

Ошибки же в воспитании могут привести к нежелательным последствиям, сказаться на становлении молодежи. Так, у некоторых офицеров сложилось неверное мнение о том, что если они к

30 годам не стали командирами отрядов, эскадрилий, то это связано с недостатками их профессиональной выучки или личных качеств. Такие люди считают себя неудачниками, постепенно теряют интерес к тренировкам, полетам, повышению мастерства и в конечном итоге уходят на наземную работу. Ресурс их эффективного труда уменьшается на 10—12 лет.

Но возможности продвижения по службе имеют не все. Большинство авиаторов находится на должности командира (штурмана) корабля до предельного возраста. Если данное условие не будет выполнено, то неизбежна большая текучесть кадров, их неоправданное омоложение и как следствие низкий уровень боеготовности и боеспособности экипажей. Боевая часть станет учебной, возникнет постоянная необходимость ввода в строй новичков.

Кроме того, начальников всегда меньше, чем подчиненных. Такова диалектика жизни. Однако это положение уравнивает не всех. Появляются обиженные судьбой, которые под различными предлогами списываются с летной службы. Но ведь не место красит человека, а человек место. Напоминать об этом авиаторам, особенно молодым, желательно почаще.

Причиной отрицательной мотивации бывают и упущения в организации деятельности летного состава: несоблюдение распорядка дня, формализм в проведении различных мероприятий, назем-

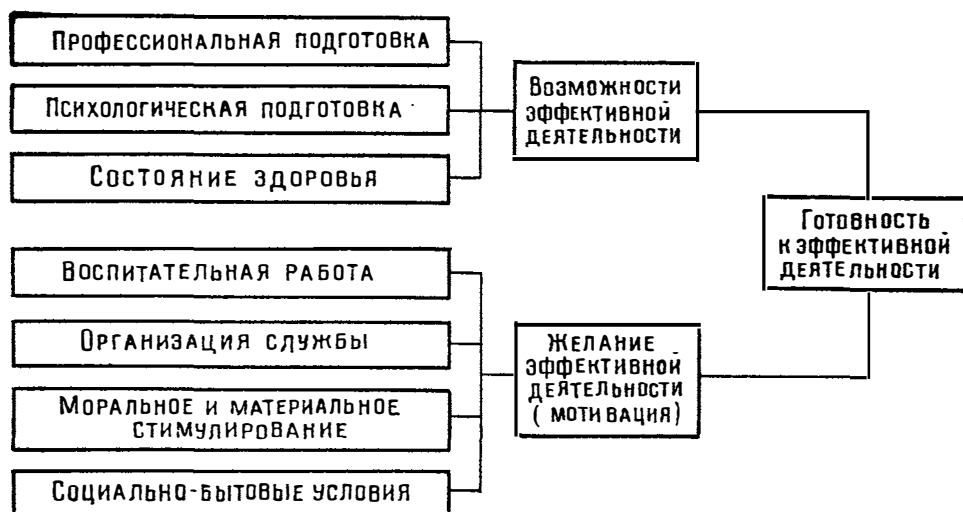


Рис. 2

ной учебы и т. д. Здесь многое зависит от уровня подготовки руководящего состава частей и подразделений. Отсутствие жизненного опыта, недостаточные организаторские и методические способности некоторых молодых командиров приводят порой к необдуманным, скоропалительным решениям, волюнтаризму и, следовательно, к перечисленным выше упущениям.

Отдельные авиаторы переходят на наземную работу из-за социально-бытовых условий. Продолжительная служба в отдаленных гарнизонах, в одной и той же должности, сложности трудоустройства членов семьи, обучения детей постепенно приводят к изменению мотивации и сокращению сроков эффективной деятельности офицеров.

Злейшим врагом летного долголетия является алкоголь. Джек Лондон писал, что алкоголизм — это порождение варварства — мертвой хваткой держит человечество со времен седой и дикой старины и собирает с него чудовищную дань, пожирая молодость, подрывая силы, подавляя энергию.

Действительно, систематическое употребление спиртного приводит к преждевременному разрушению организма, возникновению и развитию болезней, подчас очень тяжелых. Особенно много бед это приносит людям, чей труд требует постоянного большого напряжения, предельной ясности мышления, сосредоточенности, мгновенной реакции, способности при усложнении обстановки принять и воплотить в жизнь единственно правильное решение. Вот почему можно сказать, что алкоголь и летная работа несовместимы.

И тем не менее среди авиаторов, хотя и очень редко, встречаются любители выпить. При этом кое-кто считает, что прием небольших доз спиртного не только не вреден для здоровья, а, наоборот, оказывает определенное стимулирующее действие.

Ошибочность подобной точки зрения сомнений не вызывает. Алкоголь в первую очередь влияет на центральную нервную систему и в любых дозах приносит вред. Применительно к летной работе его отрицательное воздействие проявляется в сильном возбуждении или в общей заторможенности деятельности организма. Ухудшается восприятие приборной информации, снижается точность

и координация движений, увеличивается вероятность возникновения ошибок, иллюзий. Все это отрицательно влияет на технику пилотирования, что особенно опасно при полетах в сложных метеоусловиях, вблизи земли, водной поверхности, при решении учебно-боевых задач корабельными авиаторами.

Основной путь борьбы с этим — профилактическая работа, дальнейшее повышение культурного уровня. Ведь одной из характерных черт разносторонне образованного человека считается умение организовать свой досуг. Это является той движущей силой, которая помогает широко использовать потенциальные возможности каждого, понять красоту жизни, продлить профессиональное долголетие. Надо настойчиво воспитывать у авиаторов правильное отношение к активному отдыху, любовь к родной природе, посещению выставок и концертов, чтению научно-популярной и художественной литературы, чувство гордости за свой народ, его успехи в строительстве коммунизма.

На наш взгляд, главное в решении проблемы летного долголетия — применение комплексного, системного подхода к организации службы и боевой подготовки. Необходимо высокая степень организованности всей деятельности, целенаправленная профессиональная учеба воинов в сочетании с их воспитанием и психологической подготовкой к боевым действиям, широкое применение мер морального и материального стимулирования. Недостатки хотя бы в одном из этих элементов системы могут привести к снижению ее эффективности в целом.

Думается, что летчикам следует изменить взгляды на прохождение службы. Основное в этом — повышение авторитета командиров и штурманов кораблей, от уровня выучки которых в значительной степени зависит боеготовность и боеспособность части, подразделения.

Видимо, нужны меры по совершенствованию труда офицеров, большая их дифференциация в зависимости от стажа работы в той или иной должности. Надлежит настойчиво добиваться того, чтобы они стремились постоянно совершенствовать мастерство, с желанием трудились до предельного возраста. И здесь многое зависит от профессио-

нального отбора обучаемых, особенно руководящего летного состава. Так, изменение системы психологических тестов позволяет более объективно оценивать уровень выучки, психофизиологические и другие качества офицеров, избежать грубых просчетов при отборе кандидатов для замещения вакантных должностей.

Очевидно, есть смысл подумать об упорядочении функций командного состава частей и подразделений, увеличении удельного веса их летной работы, оперативно-тактической и методической подготовки за счет снижения объема административных и хозяйственных обязанностей.

Молодому офицеру

ПОЛЕТЫ С ПАЛУБЫ КОРАБЛЯ

П. СЛАВИН

ПРИ ЗАХОДЕ на палубу корабля летчик решает ту же точностную задачу, что и при полетах с обычной взлетно-посадочной площадки (ВППл) ограниченных размеров. Ее конечная цель — плавно приземлиться в назначенном месте. В условиях стационарного воздушного потока, при неподвижной ВППл этот элемент особой сложности не представляет. В случае же «беспорядочного», непрогнозируемого движения ВППл и неустановившегося воздушного потока решить указанную задачу труднее. Возрастают амплитуда, угловые и линейные скорости перемещения площадки, изменяется их период, увеличивается турбулентность воздуха. Все это усложняет выполнение задания, ведет к ограничениям в пилотировании и эксплуатации вертолета. Есть и другие особенности полетов с палубы корабля.

Рассмотрим данные вопросы подробнее.

Предельные возможности летчика в решении точностных задач. Определяя параметры движения вертолета в пространстве (вперед-назад, вверх-вниз, влево-вправо), командир экипажа допускает ошибки. Над сушей в поле его зрения постоянно находятся ориентиры, относительно которых

Все это даст возможность еще лучше организовать деятельность воинских коллективов, продуктивнее использовать время, выделенное на наземную подготовку, ритмичнее, целенаправленнее, интенсивнее проводить боевую учебу, будет способствовать благоприятному микроклимату, стимулировать стремление людей плодотворно трудиться в течение десятков лет.

Борьба за летное долголетие не самоцель, она помогает сберечь немалые государственные средства, идущие на обучение авиаторов, и, что самое главное, повысить боеготовность и боеспособность частей и подразделений, безопасность полетов.

он уточняет положение летательного аппарата и место посадки. При этом величина погрешностей измерений зависит в основном от опыта обучаемого, освещенности ВППл и наличия опорных ориентиров (разметки площадки).

При посадке на корабль в поле зрения командира экипажа — движущаяся подстилающая поверхность моря и качающиеся надстройки, которые дезинформируют его. Да и сама задача для летчика видоизменяется. Все свои действия он вынужден соизмерять с колебаниями ВППл. Надо своевременно обнаружить направление ее перемещения, оценить линейные и угловые скорости, спрогнозировать конечное взаимоположение ВППл и машины, осуществить соответствующие движения органами управления. Для выполнения каждого из названных элементов, устранения обнаруженных ошибок необходимо какое-то время. И если оно по значению близко к располагаемому, мы говорим, что обучаемый работает на пределе своих возможностей.

Это время зависит как от объективных, так и от субъективных условий решения задачи. В первую очередь — от уровня выучки летчика. Высокоподготовленный спе-

циалист раньше замечает возникающие погрешности, точнее определяет их значения, дозирует величину отклонения рулей. Опытный авиатор делает все это четче, быстрее, чем новичок. Его внимание распределяется более рационально, он менее напряжен, своевременно обнаруживает перемещения ВППл, умело прогнозирует их и т. д. Вот почему предельные возможности летчика в решении точностных задач во многом зависят от его мастерства, степени подготовленности.

Отметим: посадка на палубу днем проще, чем ночью. В поле зрения обучаемого — естественная линия горизонта, поверхность моря, что помогает оценить обстановку, предугадать вероятное направление движения палубы, подготовиться к этому. Располагаемое время для осуществления указанных операций здесь больше.

Ночью летчик действует в иных условиях. Время, нужное для оценки обстановки и выполнения намеренных манипуляций, возрастает. Увеличивается его общая напряженность — растет количество контролируемых параметров. В итоге время, которым располагает обучаемый для анализа ситуации и принятия решения, уменьшается. Все это ведет к определенным ограничениям при полетах ночью с палубы корабля.

Предельные возможности вертолета. Чтобы при посадке на ВППл удержаться в «строю» с нею, маневренные характеристики вертолета должны обеспечивать его перемещения со скоростями, несколько большими, чем движется палуба. Летчик замечает ее отклонения с некоторым запаздыванием. Кроме того, в связи со значительными турбулентностью воздуха, вертикальными скоростями ВППл корабельному вертолету надо обладать повышенными запасами мощности и приемистостью двигателей, а также «расхода» органов управления.

Одним из важных показателей эффективности управления является время перестройки конуса вращения несущего винта. Осуществляется перестройка путем изменения угла его наклона, для чего лопастями надо сделать хотя бы один полный оборот.

Чтобы вертолет набрал нужную скорость, необходимо преодолеть момент инерции, создать ускорение, на что также тратится определенное время. Объективным критерием, влияющим на пилотирование маши-

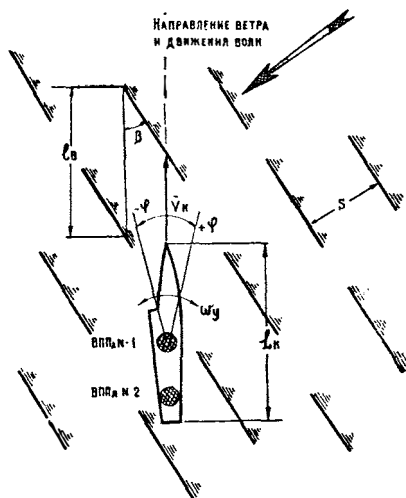


Рис. 1

ны, считается и период срабатывания всех исполнительных механизмов.

Следовательно, обеспечивая потребную скорость, летчик вынужден действовать рулями энергично, отклоняя их на большую величину. И если при посадке на палубу «расход» органов управления достигает значений свыше 85%, принято говорить, что вертолет работает за пределами возможностей — запас менее 15% не обеспечивает безопасности полета.

Совместная килевая и бортовая качка. Когда корабль движется к фронту волны под углом 90° , параметры качки (амплитуда, период) в какой-то степени стабилизируются. Изменяются они по закону, близкому к синусоидальному. Данный процесс поддается прогнозированию, и летчик может заранее подготовиться к решению задачи в конкретных условиях с учетом силы, направления ветра и других факторов. При этом в зависимости от высоты волны, соотношения длины корабля L_k и расстояния между двумя гребнями S возникает в основном килевая качка. Если S менее $0,5 L_k$, она незначительная.

Когда величина S более $0,5 L_k$, амплитуда качки значительнее. Корабль как бы переваливается через гребень волны. Здесь бортовая качка возникает не всегда.

Движение корабля вдоль волны сопровождается бортовой качкой. Амплитуда ее непостоянна, что влияет на параметры скорости, угловых и линейных перемещений палубы. Ее крен в подветренную сторону обычно на $2-4^\circ$ больше, чем в наветренную. Крутая волна энергично «заваливает» корабль по ветру. Несмотря на неравно-

мерность амплитуд кренов, период качки довольно стабилен. Днем летчик может прогнозировать интенсивность и направление движения ВППл. Килевая качка в подобной ситуации носит эпизодический характер. Она невелика, но прогнозированию не поддается. А это отражается на качестве взлета и посадки.

Наиболее неблагоприятные условия для полетов с ВППл создаются тогда, когда корабль движется под углом к волне (рис. 1). И если расстояние l_v , на котором он встречает очередную волну, более $0,5 L_k$, характер перемещений палубы довольно сложен. Когда фронт волны проходит чуть дальше центра тяжести корабля, его носовая часть начинает опускаться, возникает угловая скорость ω_z . Плавучий аэродром как бы соскальзывает по пологой тыльной части волны, разворачиваясь в сторону ее склона на угол рыскания $\pm\psi$. Появляются угловые скорости ω_x и ω_y .

Далее фронт проходит за корму, опускает ее. Носовая часть встречает более крутой склон очередной волны (рис. 2). Корабль начинает энергично крениться в противоположную сторону и разворачиваться на угол $-\psi$. Крен и дифферент будут увеличиваться до тех пор, пока фронт волны не окажется за центром тяжести корабля. Затем процесс повторится.

Килевая качка характеризуется здесь сравнительно постоянными значениями амплитуд и угловой скорости ω_z . Величина вертикального перемещения в центре тяжести (ВППл № 1) определяется в основном высотой волны. Смещение других точек корабля (например, ВППл № 2) больше. Зависит от их удаления относительно центра тяжести. Это значение можно вычислить по формуле

$$A = A_0 + r \sin \theta^{\circ},$$

где A_0 — путь точки (ВППл) корабля за счет перемещения центра тяжести;

r — удаление точки (ВППл) от центра тяжести;

θ° — угловая величина килевой качки.

В рассматриваемой ситуации бортовая качка по своей силе не одинакова. В сторону ветра и фронта волны корабль кренится не так интенсивно, как в противоположную ей.

Некоторые особенности аэродинамики авианесущих кораблей. Зная курс и скорость плавучего аэродрома, направление и силу ветра, несложно определить составляющие результирующего воздушного потока. Однако при заходе на посадку польза от такой информации для авиаторов невелика: над ВППл и в непосредственной близости от нее воздушный поток совершенно иной. Его характер зависит не только от качки, но и от аэродинамических форм надстроек.

В этой связи экипажу желательно знать следующее: за высокими надстройками, не имеющими плавных обводов (ходовая рубка, ангар и т. п.), возникают обширные турбулентные зоны с подветренной стороны на расстоянии до 10 м; в пространствах между надстройками образуются мощные воздушные струи, скорость которых превышает скорость результирующего потока. Получается своеобразное аэродинамическое сопло, разгоняющее потоки. Их сила и направление непостоянны, что усложняет пилотирование вертолета, особенно при рыскании корабля по курсу (рис. 3); наличие высоких надстроек вблизи ВППл (ближе 20 м от ее центра) небезопасно при килевой качке — чем они меньше, тем благоприятнее условия в зоне подхода к площадке и непосредст-

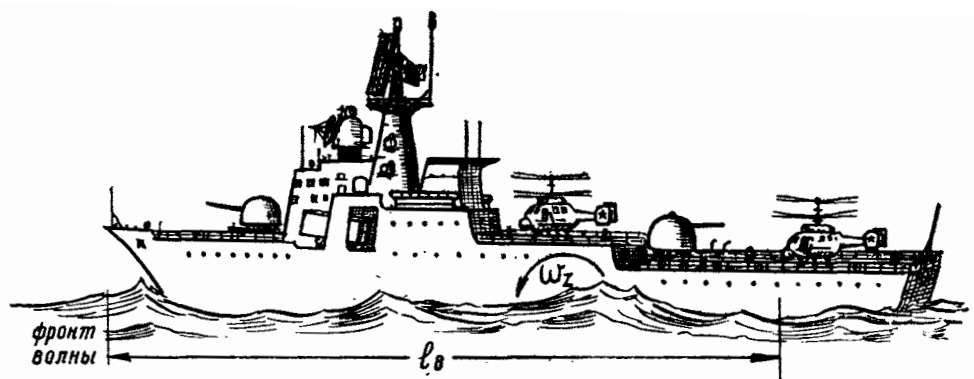


Рис. 2

венно над ней; место ВППл сказывается на качестве взлета и посадки при качке — высокорасположенные площадки перемещаются с большими амплитудами и скоростями, а разнесенные относительно центра тяжести корабля имеют одинаковые амплитуды колебаний в горизонтальной и вертикальной плоскостях.

Полеты с палубы при качке. Взлет с ВППл в условиях совместного воздействия бортовой и килевой качки больших сложностей не представляет. Однако, когда период бортовой качки менее 10 с, он имеет некоторые особенности.

Например, приемистость двигателей корабельных вертолетов — 9—11 с. Вот почему скорость перемещения рычага общего шага должна быть в таких же пределах. При взлете с корабля в штиль летчик увеличивает мощность двигателей до максимальной в течение 12—15 с, что обеспечивает нормальную работу силовой установки и плавный отрыв машины. При решении задач с качающейся палубы такой темп непригоден. В данном случае рекомендуется следующая методика: при любой фазе бортовой качки отклонить рычаг общего шага до 4—6°; ручку управления переместить в сторону, противоположную крену корабля; общий шаг начинать увеличивать тогда, когда крен палубы достигнет максимального значения (контроль — по авиагоризонту), и так, чтобы отделение от ВППл произошло в момент ее прихода в положение, близкое к горизонтальному; после этого необходимо на высоте 2—3 м выполнить висение, оценить работу силовой установки, систем машины и т. д.

Посадка вертолета на ВППл, перемещающуюся в пространстве относительно трех осей, значительно сложнее, чем взлет. Командиру экипажа надлежит проинформировать ее точно в заданном месте, с вертикальной скоростью, допускаемой инструкцией. После зависания над центром площадки он сближается с ней на расстоянии 1,5—2 м, выдерживая место в «строю» с кораблем. Сам по себе такой полет довольно труден. Успешность его во многом зависит от действий руководителя полетов и командира авианесущего корабля, которые информируют летчика об обстановке, создают для него наиболее благоприятные условия.

Посадка ночью выполняется аналогично, но требует повышенного внимания обучаемого, лучшего взаимодействия

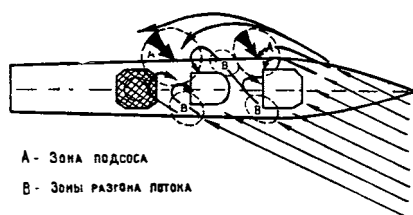


Рис. 3

всех элементов системы «вертолет — плавучий аэродром».

Подчеркнем, что летать в «строю» с кораблем на дистанциях и интервалах выше 10 м при качке не рекомендуется. Летчику труднее оценивать обстановку, реагировать на ее изменения. Такой полет возможен только после зависания над центром ВППл, при точном выдерживании своего места над ним.

Висение над качающейся палубой быстро утомляет. Поэтому, уделяя основное внимание выдерживанию места над центром площадки, надо непрерывно сближаться с ней, гася скорость по мере сокращения расстояния между палубой и шасси. Приземление можно производить при любой фазе качки.

При касании палубы одним колесом необходимо уменьшение общего шага винта прекратить, стараться сохранить свое место в «строю» и, не отрываясь от площадки, немного выждать. Подчиняясь законам механики, корабль сам подведет ВППл в нужное положение, и машина коснется ее вторым колесом. После этого летчик энергично опускает рычаг общего шага и с помощью ручки управления отслеживает крен корабля, отклоняя ручку в сторону, противоположную крену.

Итак, полеты на вертолете с палубы при качке являются непростым делом, требующим специальных знаний, хорошей практики, психофизиологической подготовки, повышенного внимания. Думается, учет особенностей решения задач, рассмотренных в статье, данные в ней рекомендации помогут молодым офицерам еще успешнее осваивать технику пилотирования винтокрылых машины в дальних плаваниях, все учебно-боевые задания выполнять только с высокими оценками.

БОЕВАЯ ПОДГОТОВКА ТРАЛЬНЫХ СИЛ БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА НАКАНУНЕ ВОЙНЫ

Капитан 3 ранга В. ЯОЛТУХОВСКИЙ,
кандидат исторических наук

НА БАЛТИЙСКОМ морском театре противоминная оборона всегда играла большую роль. Соответственно требования к ее организации и уровню боевой подготовки предъявлялись повышенные. В предвоенное время для решения задач противоминной обороны (ПМО) привлекались все находившиеся в море надводные корабли и подводные лодки, а также посты СНиС, береговой обороны, рейдовой службы. Широко использовалась и авиация. Но главная задача — уничтожение выставленных заграждений — возлагалась на тральщики.

Как и на других флотах, при проведении боевой подготовки тральные силы БФ руководствовались приказами Народного комиссара ВМФ, командующего флотом и циркулярами начальника штаба флота. Штаб флота достаточно четко и конкретно определил основные направления и методику решения задач и активно внедрял их в жизнь. В 1940 г. балтийцы начали обучение в условиях советско-финляндского конфликта. В связи с этим оно проводилось в сокращенные сроки для всех категорий личного состава.

Основной тематикой при подготовке офицеров в зимний период 1939/40 г. было изучение минной обстановки на театре, тактики применения минного оружия в ходе второй мировой войны и приемов ПМО. Главными формами обучения оставались самостоятельная подготовка, доклады, лекции, многодневные сборы в масштабах ВМБ и флота. Однако мало практиковалось тактических игр и групповых упражнений. Недостатком также следует считать малочисленные и некачественные занятия с офицерами соединений и частей, взаимодействовавших с тральщиками. Капитаны гражданских судов и транспортов почти не привлекались к проводке за трами.

Матросы и старшины тщательно изучали материальную часть и отрабатывали функциональные обязанности. Как правило, занятия проводились не-

посредственно на боевых постах, в ходе ремонта кораблей или при устранении боевых повреждений. Личный состав надежно закрепил теоретические знания, стал лучше знать устройство, принцип действия механизмов, узлов.

При выполнении боевых упражнений большое внимание уделялось подготовке тральщиков к выходу в море, постановке и выборке тралов, тралению якорных мин в любое время суток одиночным кораблем и в составе групп или дивизиона, маневрированию при постановке дымзавес. Было известно об использовании воюющими сторонами донных мин, но средства борьбы с ними на флоте еще отсутствовали.

С наступлением весны 1940 г. боевая подготовка активизировалась. Корабли стали проводить боевое траление мин, выставленных в период советско-финляндского конфликта. Так как тральщиков не хватало, то часть курсовых задач отрабатывалась в ходе ликвидации минной опасности. Главное — экипажи получили ценный опыт уничтожения мин различных типов. Так, 2-й дивизион базовых тральщиков ОВР Главной базы БФ (командир — капитан-лейтенант Г. Свирса, военком — батальонный комиссар М. Поспешин), осуществляя траление в темное и светлое время суток в различных районах и в сложных погодных условиях, получили практику в совместном плавании и смогли выполнить 57% учебных задач по использованию тралов, глубинных бомб и мин. Большинство задач было зачтено с хорошими оценками.

К тралению был готов и 1-й дивизион базовых тральщиков Кронштадтской ВМБ (командир — капитан-лейтенант П. Резванцев, военком — старший политрук В. Кульков). В его состав входили корабли постройки 1937—1938 гг. с хорошо подготовленным офицерским, старшинским и рядовым составом.

Однако уровень готовности других кораблей был несколько ниже. Некоторые из них находились в строю еще с первой мировой войны, имели уста-

ревшую и изношенную материальную часть. А часть тральщиков, привлеченная к действию только во второй половине 1939 г., имела низкие тактико-технические данные и комплектовалась личным составом, как правило, призванным из запаса. По этим причинам тихоходные тральщики типа «Москва», «Ижорец» могли использовать глубинные бомбы, а тралением заниматься лишь в светлое время. Уровень подготовки катеров типа «КЛТ» был подобный. Экипажи катеров-тральщиков типа «Р» освоили траление катерным и облегченным тралом Шульца в простых условиях, а также подрыв и расстрел плавающих мин¹.

Заключительным этапом боевой подготовки в 1940 г. явилось общештатское учение. Оно проходило в сложных условиях с полным составом сил флота и впервые в практике нашего ВМФ охватило основные районы морского театра. Проверялись разработанные штабами оперативные и тактические документы. Действия тральных сил получили положительную оценку командования. Однако учебные проводки подводных лодок, боевых кораблей и транспортов за тралами осуществлялись без учета противодействия противника. Пробелом являлось слабое знание нового минного оружия вероятного противника. А отсюда недостаточная подготовленность к борьбе с новыми минами.

В целом на БФ план боевой подготовки по тралению в 1940 г. был выполнен с общей оценкой «хорошо». Тральщики уничтожили 743 боевые мины. По оценке командования, флот вышел на первое место в ВМФ по использованию параван-охранителей для индивидуальной защиты кораблей от подрыва на минах, особенно в темное время суток².

С учетом минной обстановки, состава тральных сил, поставленных задач планировалась боевая подготовка на новый учебный год. Она определялась директивой Народного комиссара ВМФ по задачам боевой и политической подготовки на 1941 г., в которой, в частности, требовалось усилить внимание к тральной подготовке, проводя специальные операции днем и ночью³, а также руководящими документами по БП ТЩ.

Основным звеном командирской подготовки в первом квартале была тактическая. Изучались новые руководящие документы, отрабатывались взаимодействия тральщиков, а также совместные действия с обеспечивающими силами. С офицерами 2-го дивизиона базовых тральщиков за указанный период проведено 16 занятий, на которых изучались театр, вопросы траления одиночным кораблем и в составе дивизиона, обороны одиночного тральщика на переходе морем, вероятный противник. По решению военного совета БФ был проведен зачет. Офицеры показали хорошие знания⁴.

Учеба старшин и краснофлотцев была нацелена на освоение материальной части. Ставилась задача: увеличить количество практических занятий и отработать функциональные обязанности до автоматизма.

В частности, на 1-м дивизионе базовых тральщиков Либавской ВМБ со старшинами к 20 апреля было организовано 8 общих занятий в масштабе дивизиона и 30 на кораблях. Одновременно шла отработка экипажей. К 24 апреля они сдали 16 курсовых задач, из них 77% — с хорошими и отличными оценками и лишь 23% — с удовлетворительными⁵.

В результате проведенных мероприятий тральщики были подготовлены к тралению якорных мин в любых условиях одиночно и в составе соединений. Тихоходные тральщики и катера-тральщики могли тралить мины в простых условиях, в светлое время суток.

Штабы соединений выполнили поставленные задачи и получили практику в боевом управлении. Однако новые оперативно-тактические документы были отработаны не в полном объеме.

С очищением Рижского и Финского заливов ото льда все находившиеся в строю тральщики приступили к повторному тралению заливов и подходов к портам и военно-морским базам. По плану траления Балтийского моря с 11 по 22 мая 1-й и 2-й дивизионы провели проверку фарватеров на подходах к Палдиски, Ханко, Таллину. Затем они перешли в Кронштадт для уничтожения мин на фарватерах восточной части Финского залива. Опыт показал, что корабли всех дивизионов, кроме 3-го, к

¹ ЦГА ВМФ, ф. Р-92, оп. 5, д. 121, лл. 81, 82, 100.

² ЦВМА, ф. 2, оп. 6, д. 1004, лл. 84, 86, 158.

³ ЦВМА, ф. 2, оп. 6, д. 1340, л. 139.

⁴ ЦВМА, ф. 161, оп. 6, д. 53, л. 13.

⁵ Там же, л. 147.

началу войны были готовы к уничтожению контактных мин днем без противодействия противника. Тихоходные тральщики 3-го дивизиона успели сдать лишь часть курсовых задач⁶.

С началом войны основная тяжесть в борьбе с минным оружием на Балтике легла на базовые тральщики. Тихоходные производили траление лишь на отдельных небольших участках, к тому же, как показали события, не всегда качественно. Так, корабли 4-го и 8-го дивизионов с 6 по 30 июля 1941 г. очищали фарватеры средней части Финского залива, после чего здесь подорвался транспорт (в этом районе, по послевоенным данным, противник не ставил большие минные заграждения).

Базовые тральщики испытывали очень высокую нагрузку при организации проводки кораблей и судов за тралями. Во второй половине 1941 г. все БТЩ прошли около 33 400 миль, а тральщики других типов — около 18 700 миль⁷.

Обеспечению качественной боевой подготовки способствовала повседневная, целенаправленная работа штабов флота, соединений, политических органов, партийных и комсомольских организаций. Все усилия были направлены на воспитание у моряков высокой дисциплины и морально-политических качеств.

Готовность к противоминной обороне во многом зависела от количества кораблей ПМО. К июню 1941 г. тральные силы БФ насчитывали 47 единиц, однако лишь 17 базовых тральщиков являлись современными кораблями и могли решать практически все задачи уничтожения минных заграждений из контактных мин.

Эффективность использования сил снижалась из-за распыления их по военно-морским базам. Децентрализация не позволяла организовать надежное, оперативное и непрерывное управление ими. К сожалению, эти недостатки вскрылись только в первые недели Великой Отечественной войны.

Долгое время в ходе отработки задач траления одиночным кораблем и в составе соединений не уделялось долж-

ного внимания взаимодействию тральщиков с силами охранения и кораблями артиллерийской поддержки, а также с силами воздушного прикрытия. Эти важные вопросы отрабатывались уже в ходе боевых действий, что эпизодически приводило к неоправданной гибели или повреждению наших кораблей, а порой к невысокому качеству траления.

К тому же из-за отсутствия на отдельных кораблях нужных средств связи затруднялась организация управления и взаимодействия. Поскольку не все они были оснащены точными навигационными средствами, для перекрытия вероятных ошибок в определении своего места приходилось увеличивать площадь траления, что повышало и без того высокое напряжение сил. Нехватка в ряде случаев сетевых тралов не позволила своевременно всем тральщикам отработать вопросы траления плавающих мин, что вызвало в 1941 г. гибель нескольких кораблей и судов.

Производство контактных тралов новых образцов еще не было налажено. В связи с этим тральщики не могли отработать в полном объеме ряд задач.

Недостатком являлась низкая готовность тральных сил к борьбе с неконтактными минами. Создание средств борьбы с ними в предвоенные годы велось недостаточно. Неконтактные тралы поступили на вооружение флота уже в ходе войны.

Несмотря на все сложности, тральные силы Краснознаменного Балтийского флота в течение войны уничтожили 6107 мин и минных защитников противника и в целом выполнили свою задачу.

Опыт двух мировых войн показал, что роль минного оружия и масштабы его применения непрерывно возрастают. Если в первую мировую войну было выставлено свыше 308 тысяч мин, то во вторую мировую — уже 640 тысяч. В значительных масштабах они использовались США и их союзниками в локальных войнах.

Несмотря на значительное совершенствование минного и противоминного оружия, опыт его применения в прошлых войнах не потерял своей ценности. Чтобы успешно противостоять агрессору, необходимо мастерство, которое постигается повседневной, качественной и целеустремленной учебой в мирное время.

⁶ Накануне войны тихоходными считались тральщики со скоростью хода без тралов до 8 уз, с тралями — до 4. БТЩ развивали ход без тралов 18—19 уз, с тралями — 14—16.

⁷ ЦВМА, ф. 2, оп. 6, д. 1056, л. 115; ф. 345, оп. 29, д. 2, л. 17.

НАУЧНЫЙ ЦЕНТР ФЛОТСКОЙ МЕДИЦИНЫ



Общий вид госпиталя

Центральный военно-морской госпиталь. Этот научный и методический центр флотской медицины хорошо известен личному составу ВМФ, его ветеранам.

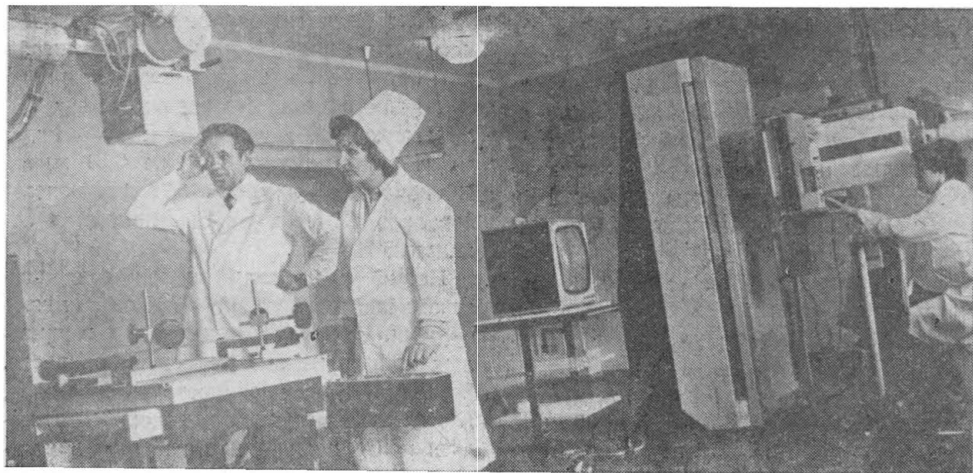
Просторные, удобные палаты, лечебные и диагностические кабинеты, оснащенные современным оборудованием и аппаратурой, создают все условия для

обследования и лечения пациентов с различными заболеваниями. Девиз коллектива военных медиков — «Защитникам Родины — своевременную, квалифицированную и чуткую медицинскую помощь!». При этом врачи, медицинские сестры в своем повседневном труде показывают глубокие профессиональные

знания, следуют высоким нравственным принципам.

Одно из основных диагностических отделений госпиталя — рентгенологическое. Техническое оснащение позволяет проводить всестороннее профилактическое обследование личного состава не только в рентгенкабинетах, но и в операционных палатах. Для

Рентгенкабинет. Начальник рентгенкабинета полковник медицинской службы Ю. Павельев, рентгенолаборант Г. Куракина и врач-рентгенолог И. Лапудева за работой



этого сотрудники успешно осваивают современные методики исследования. Отличных успехов в работе добились полковник медицинской службы Ю. Павельев, врач-рентгенолог И. Лапудева и рентгенолаборант Г. Куракина.

Своего рода сердцем госпиталя является операционное отделение. Его заведующий — высококвалифицированный специалист подполковник медицинской службы М. Радюк.

Заслуженным авторитетом и уважением у больных и товарищей по работе пользуется врач В. Мельникова, которая работает в клинической лаборатории.

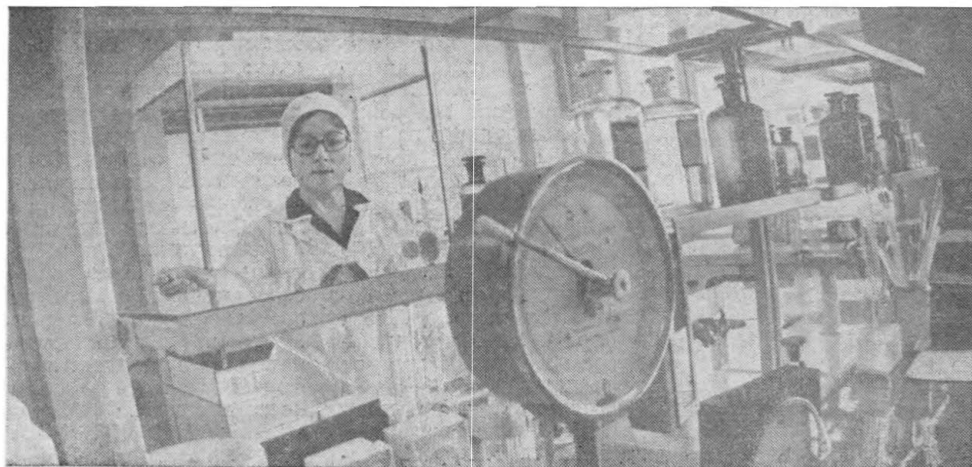
С огромным воодушевлением коллектив Центрального военно-морского госпиталя воспринял решения июньского (1983 г.) Пленума ЦК КПСС и восьмой сессии Верховного Совета СССР. Врачи, обслуживающий персонал глубоко и всесторонне обсудили свои задачи и наметили новые рубежи дальнейшего совершенствования медицинского обеспечения военных моряков.

**Полковник
медицинской службы
Н. МОРОЗОВ**

Операционная. Начальник операционного отделения подполковник медицинской службы М. Радюк

Лаборатория. Врач В. Мельникова проводит исследования

Фото Ю. ПАХОМОВА





1943-й, СЕНТЯБРЬ

В жестоких сражениях Красная Армия освободила от фашистских захватчиков Краматорск, Донецк, Сумы, Брянск, Полтаву, Смоленск, Кременчуг и другие города. Был форсирован Днепр. Началось освобождение Белоруссии. Советский Военно-Морской Флот высадкой десантов в тыл и фланги отступавшего врага, действиями разнородных сил на его морских коммуникациях активно помогал нашим войскам в наступательных операциях.

ЧЕРНОМОРСКИИ ФЛОТ 9—16 сентября взаимодействовал с частями Северо-Кавказского фронта в боях по освобождению Новоросска¹. Затем корабли, авиация и морская пехота, участвовавшие в Новороссийско-Таманской операции, содействовали стрелковым дивизиям,

¹ Подробнее см. статью М. Еськова «Катера идут в атаку» в этом номере журнала.



А. Фокин

продвигавшимся в направлении Керченского пролива. 24—27 сентября в свежую погоду, через заминированные воды, под артиллерийским огнем были высажены десанты в тыл врага, чтобы перерезать пути его отхода. В районе озера Соленое героически сражалась с численно превосходящим противником 83-я Краснознаменная бригада морской пехоты (командир подполковник Ф. Овчинников). На помощь ей корабли перебросили свыше 5 тыс. бойцов с оружием и боеприпасами. Десантники помогли 9-й и 56-й армиям разгромить узлы сопротивления противника.

В связи с наступлением наших войск на юге страны, гитлеровское командование резко усилило перевозки войск и боевой техники морем. В районах наиболее оживленного движения транспортов заняли позиции советские подводные лодки (командир бригады капитан 1 ранга А. Крестовский). Их действия на подходах к Босфору вынудили фашистское командование временно прекратить сообщение между проливом и черноморскими портами.

Мощные удары по вражеским портам и коммуникациям наносила авиация ЧФ. В налетах участвовало одновременно до 40—50 самолетов. Так, в конце сентября бомбардировщики, которые вел Герой Советского Союза майор И. Корзунов, и две группы торпедоносцев под командованием Героя Советского Союза полковника Н. Токарева и полковника В. Канарева ата-

ковали суда в Севастопольском порту. Прорвав зону ураганного зенитного огня, они уничтожили или повредили до 40 судов и плавсредств, разрушили оборудование порта для погрузочно-разгрузочных работ. Через два дня торпедоносцы, ведомые капитаном А. Фокиным, совершили дневной налет на порт Констанца, потопили транспорт и несколько плавсредств. Истребительная авиация надежно прикрывала ВМБ и корабли флота. Только летчики 11-го гвардейского авиаполка сбили в сентябре 27 фашистских самолетов, из них 2 уничтожил командир полка подполковник И. Любимов.

АЗОВСКАЯ ВОЕННАЯ ФЛОТИЛИЯ, пополнявшаяся прибывшими с Волги кораблями, приказом Ставки Верховного Главнокомандования 2 сентября была передана в оперативное подчинение Южного фронта, а 19 сентября — Северо-Кавказского фронта. Ее боевая деятельность характеризовалась исключительно быстрым развертыванием сил и высокой активностью. В сентябре корабли флотилии потопили более десятка судов с войсками, оружием и боеприпасами. Они обстреливали базы противника, скопления его живой силы. Флотилия высаживала тактические десанты, сыгравшие важную роль в освобождении Мариуполя, Осипенко, Темрюка. Мужество и отвага азовцев были отмечены в приказе Верховного Главнокомандующего.

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ силами торпедонос-



Ю. Бунимович

ной авиации продолжал наносить удары по вражеским перевозкам в Балтийском море. Урон был нанесен танкерному флоту противника, доставлявшему горючее для войск 18-й и 16-й немецких армий. Несколько крупных транспортов потопили майор И. Пономаренко, старшие лейтенанты Ю. Бунимович, П. Колесник и В. Чванов, капитан А. Разгонин, лейтенант Н. Иванов.

Ударные группы штурмовой авиации перехватывали конвои противника в западной части Финского залива. Пример отваги и умелого использования оружия показал помощник командира авиаполка

Герой Советского Союза капитан М. Клименко.

Предстояло наступление войск Ленинградского фронта вдоль южного берега Финского залива. Флот, готовясь к огневой поддержке приморского фланга армии, приступил к разведывательному тралению фарватеров на Восточном Гогландском плесе в направлении Нарвского залива. Для этой цели на о. Лавенсари сосредоточились 4 дивизиона катеров-тральщиков, 2 дивизиона сторожевых катеров, 4 базовых тральщика и другие корабли под общим командованием капитана 1 ранга Ф. Юрковского.

4 сентября 12 катеров-тральщиков под командованием капитана 3 ранга В. Кимаева начали минную разведку. Заграждения оказались большой плотности. Корабли были обстреляны с о-вов Гогланд и Большой Тютерс. Но экипажи продолжали выполнять задачу, устраняя повреждения, вызванные осколками снарядов. 9 сентября морякам помогли летчики: бомбардировщики, ведомые командиром авиаэскадрильи Героем Советского Союза майором В. Раковым, уничтожили артиллерийскую батарею на о. Большой Тютерс. 19 сентября по катерам-тральщикам открыли огонь 4 враже-



Н. Иванов

ских сторожевых корабля. Базировавшиеся на о. Лавенсари истребители нанесли по ним штурмовой удар. Несмотря на яростное противодействие фашистов, разведывательное траление было произведено в установленный срок.

Малые охотники продолжали отражать попытки противника атаковать наши конвои на переходе Кронштадт — Лавенсари. 7 сентября МО-207 и МО-124 под общим командованием старшего лейтенанта И. Чернышева, вступив в бой с группой торпедных катеров, один повредили, других заставили отойти.

СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ добился новых успехов в напряженной борьбе на вражеских коммуникациях. Разведывательная информация о движении фашистских конвоев стала более оперативной и достоверной. Она обеспечивала своевременное нанесение ударов разнородными силами флота. Так, днем 14 сентября подводная лодка Щ-404 (командир капитан-лейтенант Г. Макаренков) по данным разведки уже через час вышла на конвой и, прорвав сильное охранение, потопила транспорт. Вскоре в воздух поднялось свыше 30 штурмовиков и истребителей, ведомых капитаном Г. Павловым. Несмотря на сильный зенитный огонь, они



Черноморский флот. Перед выходом в боевой поход

Фото военных лет

прорвались к конвою, уничтожили 2 танкера и повредили 2 корабля охранения, в воздушном бою было сбито 13 вражеских самолетов. Через некоторое время, по данным авиаразведки, конвой атаковали торпедные катера, потопив танкер и транспорт.

ВВС СФ стали чаще взаимодействовать с авиацией Карельского фронта. 27 сентября 90 самолетов морской авиации и 7-й воздушной армии произвели налет на аэродром Луостари, на котором базировались фашистские истребители, осуществлявшие прикрытие конвоев. Было уничтожено до 20 самолетов, взорван склад боеприпасов, разрушены наземные сооружения.

Надводные корабли флота конвоировали транспорта. Самоотверженно выполняли боевые задания экипажи эсминцев «Громкий» (командир капитан 3 ранга А. Сей), «Грозный» (командир капитан 3 ранга А. Андреев), «Куйбышев» (командир капитан 3 ранга П. Гончар) и другие.

БЕЛОМОРСКАЯ ВОЕННАЯ ФЛОТИЯ

ЛИЯ обеспечивала арктическую навигацию, вела поиск и преследование фашистских подводных лодок в Карском море и проводила траление фарватеров от магнитно-акустических мин, поставленных подводными лодками. Успехов добились экипажи тральщиков Т-109 (командир старший лейтенант Я. Величко) и Т-110, которым командовал старший лейтенант В. Михайлин (ныне адмирал). За три дня корабли уничтожили у восточного входа в пролив Югорский Шар 5 акустических и 5 магнитных мин. В конце месяца Т-110 совместно с Т-108 (командир старший лейтенант И. Пилицин) начали траление на подходах к порту Диксон. За короткий срок здесь были ликвидированы более 30 неконтактных мин.

ОНЕЖСКАЯ ВОЕННАЯ ФЛОТИЛИЯ наносила удары по скоплениям живой силы и техники врага. Успешно действовали катера, вооруженные «катюшами». 14 сентября они уничтожили вражеское судно, а в конце месяца артиллерийскую и минометные батареи.

ЛАДОЖСКАЯ ВОЕННАЯ ФЛОТИЛИЯ продолжала обеспечивать перевозку военных и народнохозяйственных грузов для Ленинграда. Корабли нанесли удары по военным объектам врага. Высаженная 11 сентября на один из островов группа разведчиков 13 суток передавала в штаб ценные сведения о противнике.

Отряд советских кораблей на озере Ильмень активно оборонял побережье в своей операционной зоне, действовал на вражеских коммуникациях. Созданные на катерах специальные abordажные группы захватили 3 парусных шхуны и получили от пленных важные данные о системе обороны врага, которые были использованы штабом Северо-Западного фронта при подготовке наступательной операции.

КАСПИЙСКАЯ ВОЕННАЯ ФЛОТИЛИЯ обеспечивала перевозки нефтепродуктов из Баку, осуществляла противовоздушную оборону караванов судов и проводила траление фарватеров.

9 октября 1983 г. исполняется 40 лет завершения битвы за Кавказ, включавшей оборонительные (с 25 июля по 31 декабря 1942 г.) и наступательные (с 1 января по 9 октября 1943 г.) операции Великой Отечественной войны, проведенные советскими войсками с целью обороны Кавказа и разгрома вторгшихся в его пределы немецко-фашистских войск. В битве за Кавказ участвовали войска Южного, Северо-Кавказского и Закавказского фронтов, Черноморский флот, Азовская и Каспийская военные флотилии.

В публикуемой ниже статье коротко рассказывается о некоторых боевых эпизодах, связанных с деятельностью черноморских катерников в ходе Новороссийско-Таманской наступательной операции 1943 г.

КАТЕРА ИДУТ В АТАКУ

М. ЕСЬКОВ

ПОСЛЕ сокрушительных поражений немецко-фашистских войск под Сталинградом и в Курской битве гитлеровское командование вынуждено было признать возросшую силу

Красной Армии и задуматься о стратегической обороне. В короткие сроки фашисты возвели мощные укрепления на высокому берегу Днепра и на Таманском п-ове. На этих рубе-

жах главари рейха надеялись остановить победоносное шествие советских войск.

Основным узлом вражеской линии на Таманском п-ове был Новороссийск,



А. Райкунов

Освобождение его вело к взламыванию обороны противника и создавало угрозу уничтожения его группировки в этом районе.

Командование 18-й армии предложило освободить город и порт комбинированными ударами с суши и моря. На суше войска наступали с востока из района цементных заводов и с запада — с Малой земли. С моря высаживался десант непосредственно в порт. Наступающих поддерживали артиллерия и авиация.

Для перевозки и высадки первого эшелона десанта создавались три отряда высадки, а также отряды обеспечения и санитарных катеров. Командование отрядом обеспечения высадки десанта, куда вошли катера 1-й и 2-й бригад (всего 32 единицы), поручалось командиру 2-й бригады капитану 2 ранга В. Проценко. На отряд возлагался подрыв боносетевого заграждения для освобождения входа в порт. Эту задачу выполняла группа разграждения под командованием старшего лейтенанта А. Куракина. Торпедный удар по молам осуществляла группа катеров капитана 2 ранга В. Проценко, по берегам бухты — группа начальника штаба 1-й бригады капитана 3 ранга Г. Дьяченко и командира дивизиона той же бригады капитана 3 ранга В. Довгая. Огневые точки и укрепления врага непосредственно в порту

уничтожали торпедные катера командира дивизиона 2-й бригады капитан-лейтенанта А. Африканова.

Своими действиями катера открывали путь десантным отрядам, высаживавшим бойцов 255-й Краснознаменной морской стрелковой бригады (командир — полковник А. Потапов), 393-го отдельного батальона морской пехоты (командир — капитан - лейтенант В. Ботылев) и 1339-го стрелкового полка (командир — полковник С. Каданчик) 318-й стрелковой дивизии. Начало операции назначалось на 2 ч 10 сентября 1943 г.

...Ночь. Над бухтой тихо. Но тишина обманчива. Сотни стволов обращены в сторону моря. Артиллерийские, минометные батареи врага, пулеметы, тысячи фашистских солдат в бетонных дотах, траншеях. Пока они молчат. Но в любую минуту занятый гитлеровцами берег может обрушиться на маленькие корабли шквал огня. Это знают моряки - катерники. Невыносимо трудно ждать, когда все готово к удару. Но скорость десантных отрядов на переходе из-за плохой погоды была ниже установленной, и командир высадки контр - адмирал Г. Холостяков перенес время начала штурма на 45 мин.

А пока... Пока шла перестрелка на Малой земле и у цементных заводов. Ночные бомбардировщики вели обычную обработку позиций противника с воздуха.

В 2 ч 30 мин на западе взметнулось пламя. Это наши летчики бомбили ближние тылы противника за Малой землей, в районе Кирилловки.

В 2 ч 44 мин «заговорила» артиллерия: 800 полевых и морских береговых орудий нанесли удар по линиям обороны противника в Новороссийске.

После первых же залпов порт заволочло дымом и пылью. Чтобы не потерять ориентировку, В Проценко не стал дожидаться установленного времени и отдал приказ атаковать намеченные объекты. Его группа выпустила торпеды по

молам, а катера капитанов 3 ранга Г. Дьяченко и В. Довгая — по укреплениям противника на западном и восточном берегах Цемесской бухты.

ТКА-33 из 1-й бригады (командир — старший лейтенант А. Канадзе) подорвал большой дот на корне Восточного мола. Катера К. Кочиеза и Г. Рогачевского успешно торпедировали огневые точки и береговые укрепления гитлеровцев. Экипаж А. Кудерского уничтожил дот и прожекторную установку у мыса Любви.

Идя в атаку, командир ТКА-93 старший лейтенант А. Черцов увидел, что эскадра А. Куракина, которой поручалось подорвать боносетовое заграждение у входа в порт, безжизненно качается на волнах. Ожившие огневые точки гитлеровцев вывели на ней из строя мотор. Черцов имел задание атаковать мол. Но обстановка поставила перед ним еще два дополнительных: выполнить задачу Куракина и спасти товарищей. Огонь врага усиливался. Тут поистине «мгновение решает все». И старший лейтенант Черцов выпускает торпеду по молу, другую по бочкам с подвешенными сетями. Затем под ураганным огнем подходит к поврежденному катеру и берет его на буксир.

Увидев мачту катера КМ за оконечностью Восточно-



Д. Глухов

го мола, капитан 2 ранга В. Проценко подает сигнал «Вход свободен». В Новороссийский порт врываются торпедные катера капитан - лейтенанта А. Африканова и наносят удар по укреплениям противника на берегу. За ними следуют десантные отряды П. Державина, Д. Глухова, Н. Масалкина, Н. Сипягина, Г. Гнатенко, И. Михайлова и А. Склера. Начинается штурм Новороссийска...

Катер Черцова привел поврежденную казку в Кабардинку. Но отдыхать некогда. Высаженные на Каботажной пристани бойцы 255-й отдельной морской стрелковой бригады попросили подкрепления и мин. И девяносто третий, приняв на борт десантников и ящики с боеприпасами, выходит в море.

В бухте на катер обрушивается шквал огня. В результате возникает пожар, выходит из строя двигатель. Ранены многие члены экипажа, в том числе тяжело А. Черцов, старшина группы мотористов Н. Ченчик, электрик А. Петрунин. Воспитанник экипажа юнга В. Лялин хорошо знал материальную часть. Он сумел заделать пробину в бензотопливной магистрали. Мотор вновь ожил. Самоотверженными действиями моряков пожар был ликвидирован. Командир уверенно повел катер к берегу...

Задача выполнена: пополнение и боеприпасы доставлены. Но враг не дает спокойно выйти из бухты. Его огонь не ослабевает. Катер получает новые повреждения. Вторично ранен командир. Обливаясь кровью, он стремится вывести корабль из зоны огня. Катер в опасности, он может затонуть. Место потерявшего сознание А. Черцова у штурвала занимает юнга Лялин...

Поврежден и катер старшего лейтенанта Г. Петрова. Прорываясь к берегу у водной станции «Динамо», он попал под сильный обстрел, но задачу выполнил. В этом бою погиб находившийся на нем командир отряда старший лейтенант М. Гурин.

В светлое время суток в порт стало не-

возможно. Помощь десанникам, героически сражавшимся на берегу, моряки могли оказать только с наступлением темноты.

Вечером семь катеров 1-й бригады под командованием капитан - лейтенанта Л. Ткаченко приняли в районе девятого километра Новороссийского шоссе около 200 десантников и взяли курс на порт. В 21 ч 50 мин катера капитан - лейтенантов Н. Саблина и Н. Тарасова и старших лейтенантов С. Ковтуна (на его катере находился командир группы капитан - лейтенант Л. Ткаченко), Н. Опушнева и В. Лозицкого на малом ходу скрытно подошли к Восточному молу. Дождавшись, когда погаснут осветительные снаряды, на большом ходу в кильватерном строю они ворвались в порт. Вслед за ними так же прорвались катера старших лейтенантов Г. Рогачевского и Л. Келина.

Противник обнаружил наши корабли только на подходе к месту высадки — Элеваторной пристани и причалу № 5. Шквальный огонь, открытый фашистами, запоздал.

Катера успешно высадили десантников и, маневрируя под огнем противника, начали выходить из порта. Это оказалось значительно сложнее, чем пройти «ворота смерти» (так называли во время десантной операции вход в Новороссийский порт). Враг видел катера и вел прицельную стрельбу. Уже за молом загорелся и затонул катер В. Лозицкого. Моряков спасла шхуна «Кибальчич». На ТКА-91 погиб командир старший лейтенант С. Ковтун. Его место занял капитан - лейтенант Л. Ткаченко. Но поврежденному кораблю не удалось дойти до базы: взорвались пары бензина. Главного старшину И. Самолетова взрывом сбросило в море. Придя в сознание, он увидел невдалеке чело- века и узнал в нем моториста Д. Ноздрина. Три часа Самолетов помогал сильно обожженному и потерявшему силы товарищу держаться на воде, пока обоих не подобрал мо-

тобот, возвращавшийся в Геленджик.

ТКА-31 старшего лейтенанта Н. Опушнева проскочил ворота, но вражеским снарядом на нем разбило моторы. На помощь пришли катерники Л. Келина. Они на ходу взяли на буксир потерявший ход корабль и привели его в базу.

Поврежденным вернулся и катер старшего лейтенанта Г. Рогачевского, высадивший в порту минометчиков.

Бесстрашно действовали в битве за Новороссийск экипажи катеров Я. Лесова, В. Сухорукова.

16 сентября 1943 г. Новороссийск был освобожден от немецко - фашистских захватчиков. В приказе Верховного Главнокомандующего отмечались героические действия черноморских катерников. 2-й бригаде торпедных катеров присваивалось почетное наименование «Новороссийская». В тот же день Указом Президиума Верховного Совета СССР большая группа воинов была удостоена высших наград. Командир батальона морской пехоты В. Ботылев, командир роты этого батальона А. Райкунов, занявший железнодорожный вокзал и водрузивший на нем советский флаг, катерники Н. Сипягин и А. Африканов стали Героями Советского Союза. Д. Глухов был награжден орденом Ленина, а В. Проценко — орденом Суворова II степени.

В дальнейшем советским войскам предстояло очистить от врага Таманский п-ов. 20 сентября ударами с суши и с моря была освобождена Анапа. Десантников высадили катера старших лейтенантов А. Кананадзе и Г. Петрова. Враг держал бухту под непрерывным обстрелом. Поэтому корабли могли войти в нее только ночью. На подходе к Анапскому порту из воды поднимались мачты и рубки затопленного транспорта. Чтобы в темноте не наскочить на судно, необходимо было зажечь на нем предупредительный огонь. Это важное задание успешно выполнил экипаж

торпедного катера А. Кананадзе.

Для скорейшего разгрома врага на полуострове и срыва эвакуации его войск в Крым командование флотом приняло решение высадить 24 сентября десант в районе станицы Благовещенская и озера Соленое. Штаб высадки действовал в том же составе, что и при освобождении Новороссийска. Костяк десанта составляла 83-я Краснознаменная Новороссийская морская стрелковая бригада.

С моря десант прикрывали торпедные катера. Однако из-за непогоды удалось высадить лишь 820 человек. На следующий день обстановка еще более осложнилась — разыгрался сильный шторм. Только 26 сентября погода несколько улучшилась. Требовалось срочно доставить подкрепление. Но прежде предстояло высадить гидрографов, которые должны были установить для кораблей сигнальные огни. Выполнить эту задачу вызвались все командиры катеров. Но выбор комбрига капитана 2 ранга В. Проценко выпал на командира ТКА-33 старшего лейтенанта А. Кананадзе.

Торпедные и сторожевые катера, малые охотники, мотоботы и шхуны приняли морских пехотинцев и в 18 ч 35 мин отошли от причала. Опасность подстерегала на каждом шагу. Один из МО с мотоботом на буксире подорвался на mine. Вблизи места высадки торпедные катера перестроились, а тридцать третий устремился к берегу. Всего несколько минут понадобилось его командиру, чтобы разведать обстановку и высадить гидрографов. Вскоре загорелись огни, указывавшие путь десанту.

Высадка всех групп десантников отрядами Д. Глухова, Н. Сипягина и П. Державина прошла успешно. На переходе им пытались помешать катера противника, но их отогнал отряд И. Шенгура из 2-й бригады торпедных катеров. В ту же ночь катерники высадили еще один батальон морских пехотинцев. Бой на

берегу разгорался все сильнее. Требовалось постоянно наращивать силы.

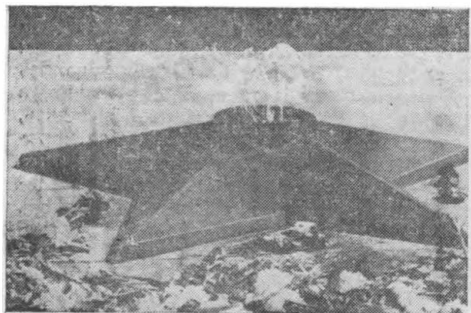
Днем командир высадки вновь приказал отряду обеспечения доставить на захваченный плацдарм группу десантников. Горючего на катерах осталось очень мало. Собрав все, что имелось, заправили ТКА-33 старшего лейтенанта А. Кананадзе, ТКА-75 старшего лейтенанта Н. Казакова и ТКА-115 старшего лейтенанта В. Степаненко. Они приняли на борт примерно 150 человек и, учитывая штилевую обстановку, перегруженные вышли в море. На семьдесят пятом находился капитан 2 ранга В. Проценко. До места высадки дошли благополучно, но здесь противник открыл сильный артиллерийский огонь. Когда десантники сошли на берег, катер Н. Казакова не смог отойти: он зацепился днищем за камни. Вражеские снаряды ложились все ближе к неподвижному кораблю. Моряки принимали отчаянные попытки спасти его, но ничего не получалось. На выручку пришел ТКА-33. Он прикрыв товарищей и себя дымовой завесой и стянул аварийный катер с камней.

29 октября воздушная разведка доложила, что в Феодосийском заливе находится много вражеских судов. Бои на Таманском п-ове близились к завершению, и поэтому командование отдало приказ нанести удар по плавсредствам противника силами торпедных катеров. С наступлением темноты катера старших лейтенантов А. Кананадзе и М. Соседко под командованием командира отряда капитан-лейтенанта Н. Тарасова вышли из Анапы и взяли курс в Феодосийский залив. Видимость была плохой. Приняв четыре больших торпедных катера противника за десантные баржи, оба наших катера вышли в атаку. Фашисты открыли ураганный огонь. Старший лейтенант Соседко выпустил торпеду, но вражескому кораблю удалось уклониться. Силы были неравные, и советские моряки легли на курс отхода. И тут с противопо-

ложной стороны на них обрушился огонь с двух других гитлеровских катеров. Нашим кораблям удалось вырваться из окружения, а фашисты, не разобравшись, в чем дело, открыли стрельбу друг в друга. Поняв свою ошибку, они бросились в погоню за ТКА-33. Выручая друзей, старший лейтенант М. Соседко развернулся и, ведя пулеметный огонь, устремился на врага. Один неприятельский катер загорелся. Подошедшая к месту боя новая группа вражеских кораблей набросилась на катер Соседко. Теперь в атаку ринулся Кананадзе. Катер его товарища потерял ход, в корпусе было много пробоин. Командир отряда Н. Тарасов и старшина Макуха ранены. Осколком снаряда сразило старшего лейтенанта М. Соседко.

Не ожидавший такой решительности со стороны наших катерников, враг дрогнул и прекратил преследование, на этот раз окончательно. Значительное численное превосходство не принесло ему успеха. Победителям в нелегком бою вышли советские моряки, продемонстрировавшие стойкость, отвагу и братскую взаимопомощь...

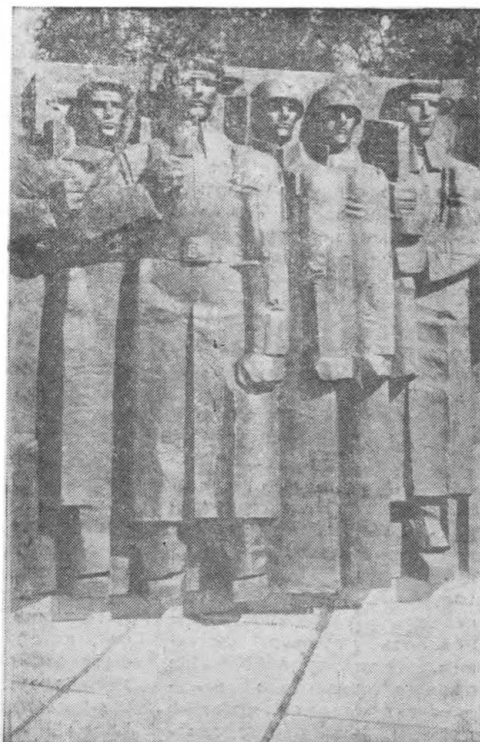
Бои на Тамани завершились 9 октября 1943 г. Разгромив противника в Новороссийске и на Таманском п-ове, советские войска во взаимодействии с Черноморским флотом и Азовской военной флотилией закончили героическую битву за Кавказ, которая продолжалась около 15 месяцев и вошла яркой страницей в летопись Великой Отечественной войны.



ПРИЧАЛ ПАМЯТИ

...Корабельно-Набережная улица Владивостока. Для тихоокеанцев она стала местом священной памяти. Здесь по решению Приморского краевого комитета КПСС и военного совета ТОФ в ознаменование 50-летия Тихоокеанского флота и его боевых заслуг в Великой Отечественной войне сооружен уникальный мемориальный комплекс «Боевая слава Тихоокеанского флота».

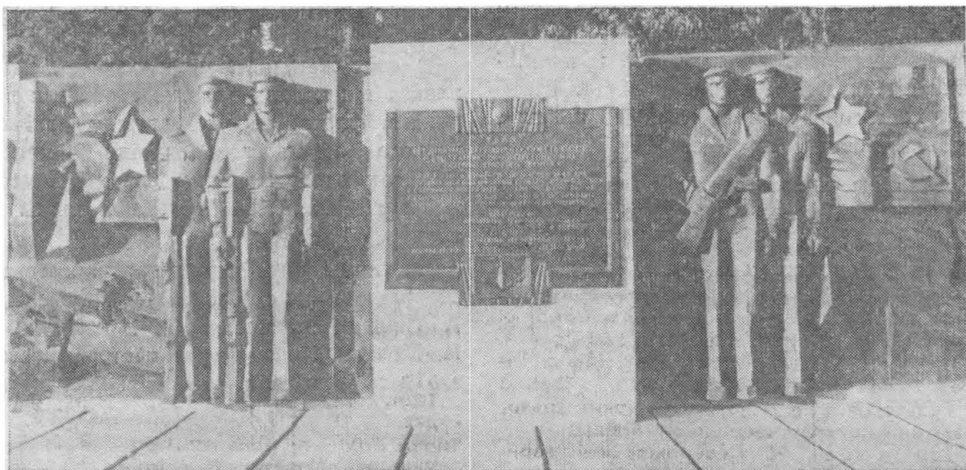
История Краснознаменного Тихоокеанского флота неразрывно связана со славной историей Советских Вооруженных Сил, с развитием нашего Дальнего Востока. Строить новый флот приходилось в трудное для Страны Советов время. Свыше 10 тыс. коммунистов, моряков-добровольцев с Балтийского и Черноморского флотов, комсомольцы, молодые призывники со всех концов



страны приехали в далекие края обживать берега безлюдных бухт и заливов, строить аэродромы, осваивать новые корабли, укреплять наши восточные границы.

Стоит сейчас на вечном якоре дальневосточная «Аврора» — первый боевой корабль Тихоокеанского флота «Красный вымпел». 24 января 1923 г. взвился на его мачте советский Военно-морской флаг, а в мае корабль получил свое гордое имя. Его экипаж боролся за установление и упрочение Советской власти на Дальнем Востоке. Заметный вклад внес он и в победу над империалистической Японией в сорок пятом. Часть своих питомцев «Красный вымпел» направил в десанты, а сам, установив новое артиллерийское вооружение, превратился в боееспособную единицу. Он доставлял пополнение в северокорейский порт Сейсин, где велись жестокие бои, снабжал десантников боеприпасами, а возвращаясь к родным берегам, перевозил раненых. Не менее важное боевое задание выполнил легендарный корабль при разминировании фарватеров к портам Северной Кореи. Разгадать секрет коварных мин, найти способ их траления было опасной миссией. Но моряки «Красного вымпела»





успешно справились с поставленной задачей. 23 члена экипажа отмечены высокими правительственными наградами, а весь личный состав удостоился благодарности командующего флотом.

28 июля 1958 г. за революционные и боевые заслуги перед Советским государством военный совет ТОФ объявил «Красный выпел» кораблем-музеем. После капитального ремонта и создания новой экспозиции 13 июля 1982 г. корабль стал частью мемориала.

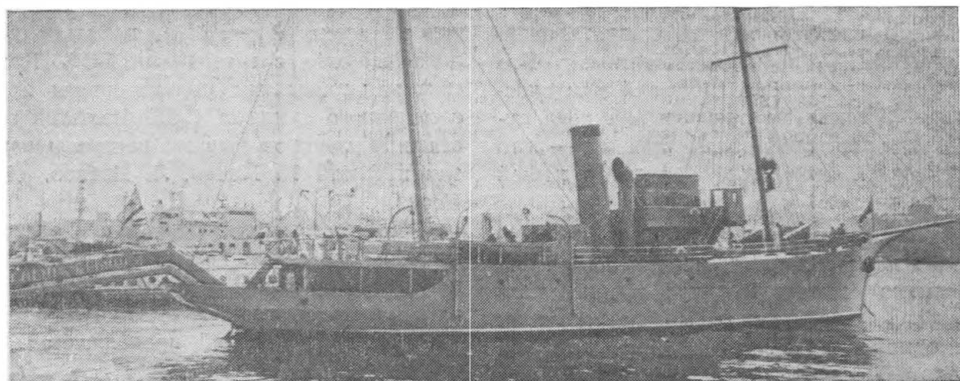
...Рядом с «Красным выпелом» поднялась на пьедестал Вечной славы и гвардейская Краснознаменная С-56. О ней, о ее беспримерном переходе с Тихого океана в Заполярье и боевой деятельности рассказано и написано немало.

После Великой Отечественной войны корабль вернулся на Дальний Восток, первым в мире из подводных кораблей совершив «кругосветку».

...Высится на мраморном пьедестале башня с БКА № 304. Под командова-

нием главного старшины И. Федорова этот бронекатер штурмовал в мае сорок пятого Берлин. Рядом — орудие, снятое с Краснознаменного эскадренного миноносца «Войков», участвовавшего в разгроме японских милитаристов.

В день открытия мемориала к пирсу ошвартовался гвардейский ракетный катер «Амурский комсомолец» — один из передовых кораблей своей части. Он доставил сюда металлические капсулы со священной, политой кровью лучших сынов народа землей городов-героев Москвы, Ленинграда, Киева, Волгограда, Минска, Одессы, Севастополя, Тулы, Керчи, Новороссийска. Отличный корабль спустил с борта факел с Вечным огнем. Священные реликвии легли в ниши центральной площадки, а пламя огня памяти, зажженного в бронзовой звезде Героем Советского Союза М. Бабиковым, ветераном Великой Отечественной, бывшим командиром взвода 140-го разведывательного отряда ТОФ, стало неотъемлемой частью комплекса.



Яркий свет его привлекает сюда и убежденных сединой воинов и совсем юных патриотов — пионеров и школьников. Каждый пришедший к нему склоняет голову перед памятью павших, кто защищал светлое сегодня.

153 тыс. тихоокеанцев ушли на фронты Великой Отечественной войны. Они покрыли себя неувядаемой славой. 30 тыс. моряков удостоились боевых наград за подвиги в войне против империалистической Японии. Из 192 тихоокеанцев — Героев Советского Союза 52 воина заслужили это звание в борьбе с японскими милитаристами. Имена славных сынов Родины, названия соединений, частей и кораблей, награжденных орденами и удостоенных гвардейских званий и почетных наименований за массовый героизм во время войны с Японией, отлиты на бронзовых плитах мемориала.

...Скульптурно-горельефная группа. Бетон и камень увековечили порыв, мужество и отвагу моряков-тихоокеанцев. Рядом — плита с изображением ордена Красного Знамени, которым отмечен флот за вклад в победу в прошедшей войне.

Каждый квадратный метр мемориала посвящен памяти, чтобы настоящее не забывало прошлого. Но есть в комплексе место, где настоящее обращается к будущему. Это письмо личного состава Краснознаменного Тихоокеанского флота морякам-дальневосточникам 2032 г. Оно адресовано тем, кто будет нести ратную вахту в 100-летний юбилей флота.

«Мы, — говорится в письме, — потомки отважных русских матросов «Варяга» и «Стерегущего», военморов «Красного выпела» и героев гвардейской подводной лодки С-56, свято и неуклонно следуем завету нашего вождя и учителя — великого Ленина: «Кто забудет о постоянно грозящей нам опасности, которая не прекратится, пока существует мировой империализм, — кто забудет об этом, тот забудет о нашей республике».

...Мы свято чтим память тех, кто создавал и строил флот, мы равняемся на тех, кто отстоял Родину в жестокой битве с фашизмом, мы — патриоты и интернационалисты — не жалеем ни сил, ни энергии, чтобы умело владеть

грозным оружием, что вручил нам советский народ».

В сооружении мемориального комплекса принимали участие строители города и флота, рабочие дважды орденоносного «Дальзавода» имени 50-летия СССР и судоремонтного завода, комсомольцы и молодежь, ветераны войны и труда.

Частицу горячей души вложили в свое детище авторы проекта — архитектор А. Сандок, скульпторы В. Ненаживин и Н. Монтач. Подлинными мастерами своего дела показали себя военные строители, которыми руководил лучший и опытейший из них — старший прораб служащий Советской Армии И. Морозов.

Большую работу ведут сегодня сотрудники музея ТОФ, используя мемориальный комплекс. Экскурсоводы рассказывают о том, что за короткое время, с 9 августа по 2 сентября 1945 г., Советская Армия, взаимодействуя с Тихоокеанским флотом, Краснознаменной Амурской флотилией, блестяще провела Маньчжурскую стратегическую, Южно-Сахалинскую наступательную и Курильскую десантную операции. Об этом повествуют бронзовые страницы мемориала, где запечатлены героические вехи моряков-тихоокеанцев.

Победа Советских Вооруженных Сил на Дальнем Востоке помогла народам Китая, Кореи и других стран Азии в их борьбе за свободу и национальную независимость. Наша Родина вновь обрела исконно русские земли — Южный Сахалин и Курильские острова, а с ними свободный выход в Тихий океан.

Выполняя постановление ЦК КПСС «Об улучшении идейно-воспитательной работы музеев», научные сотрудники и экскурсоводы наметили ряд интересных и полезных мероприятий для воинов-тихоокеанцев. В этом им помогает деловая дружба с ветеранами ТОФ. Приезжают, присылают письма члены прославленного экипажа С-56. Частыми гостями у моряков бывают ветераны партии и флота Н. Матов, Л. Иванов, И. Исаев.

У мемориала регулярно проводятся митинги молодежи города и края, воины армии и флота принимают присягу на верность Отчизне.

Эстафета поколений продолжается.

Капитан 2 ранга-инженер М. ЕГОРОВ

НЕ СТАРЕЮТ ДУШОЙ ВЕТЕРАНЫ...

БОЛЬШУЮ РАБОТУ среди флотской и гражданской молодежи проводит совет ветеранов-подводников военно-научного общества при Центральном ордена Красной Звезды военно-морском музее. Он был создан в начале 60-х годов группой участников Великой Отечественной войны, в которую входили капитаны 1 ранга Е. Юнаков, Н. Зиновьев, А. Матиясевич, В. Полищук, А. Фомичев, капитан 1 ранга-инженер А. Васильев, капитан 2 ранга Я. Ошерович, мичман И. Рубченко и другие.

Задачи совета — активное участие ветеранов-подводников в работе военно-научного общества при ЦВММ, встречи с молодежью, пропаганда и анализ опыта Великой Отечественной войны в печати, поиск и увековечение памяти моряков, отдавших свою жизнь в суровые военные годы. Одновременно ведется учет бывших воинов, проживающих не только в Ленинграде, но и в других городах. В прошлом матрос-подводник, а ныне заместитель главного конструктора Ленинградского адмиралтейского объединения В. Федечкин организовал группу ветеранов-судостроителей.

В 1968 г. совет утвердил нагрудный знак «Ветеран-подводник» (автор эскиза — быв-

ший старшина 1-й статьи Краснознаменной подводной лодки Щ-307 БФ В. Чернышев).

Стало традицией ежегодно проводить сборы ветеранов в Кронштадте у памятника Славы морякам-подводникам, защищавшим в дни войны колыбель Октября. Он сооружен по инициативе совета ветеранов и открыт к 20-летию Победы.

За последние годы круг задач, решаемых советом, естественно, расширился, а деятельность его членов стала более целенаправленной.

Героико-воспитательной работой руководит опытный политработник капитан 1 ранга в отставке С. Казаков. Активно участвуют в этом благородном деле контр-адмиралы запаса З. Арванов и Ю. Руссин, капитаны 1 ранга запаса М. Кабанов, М. Солдатов, П. Сидоренко, Герой Советского Союза капитан 1 ранга в отставке С. Лисин, капитаны 1 ранга-инженеры в отставке М. Вайнштейн, В. Корж.

Встречи участников Великой Отечественной войны с молодыми воинами Краснознаменной Ленинградской военно-морской базы, курсантами высших военно-морских учебных заведений и учебных отрядов, с личным составом кораблей, частей и соединений ВМФ превращаются в яркую демонстрацию преемственности поколений, флотского братства, верности идеям Коммунистической партии и заветам великого Ленина — защищать Отечество и завоевания Октября.

В мае 1981 г., например, в Лиенае ветераны встретились с экипажами кораблей и офицерским составом подразделений, присутствовали на открытии памятника героям-подводникам Балтики. Везде почетных гостей принимали как добрых наставников, как опытных боевых товарищей.

Часто в подобных встречах участвуют бывшие экипажи подводных лодок — Краснознаменной С-13, гвардейской Л-3, Краснознаменной «Лембит», Краснознаменной К-21, подводных лодок Д-2 и С-101. Многолетняя дружба моряков этих кораблей служит образцом товарищества для флотской и допризывной молодежи. Их рассказы и воспоминания пользуются большой популярностью на предприятиях и в учреждениях, в профессионально-технических училищах и школах.

Значительным дополнением в военно-



Мемориал на братской могиле экипажа Щ-323. Открыт на острове Декабристов в Ленинграде в мае 1983 г.

патриотической и пропагандистской работе на флотах и в военных округах является передвижная выставка «Подводный флот нашей Родины», с которой постоянно выезжают члены совета, сотрудники ЦВММ капитаны 1 ранга запаса Н. Шацкий и Ф. Константинов.

Ветераны-подводники регулярно выступают перед военными моряками, курсантами, допризывниками. За достигнутые успехи в героико-воспитательной работе в 1982 г. совет был награжден настольной медалью Советского комитета ветеранов войны.

Не менее важной работой занимается историко-литературная группа, возглавляемая вице-адмиралом запаса П. Парамошкиным. Ее задача — сохранение материалов для будущих поколений о революционном и боевом прошлом советских подводных сил. Деятельность группы не замыкается только на сборах воспоминаний участников событий. Опытные товарищи оказывают помощь в работе над литературными записями, совместно с Центральной военно-морской библиотекой, а также с библиотеками военно-морских училищ и учебных отрядов проводят читательские конференции. За последнее время на заседаниях группы заслушаны сообщения об опыте боевого использования подводных лодок-заградителей в годы войны, о партийно-политической работе в боевых походах подводных лодок и др.

Книги ветеранов-подводников — В. Коржа «Запас прочности», А. Матиясевича «По морским дорогам», Л. Емельянова «Советские подводные лодки в Великой Отечественной войне», В. Таммана «В черной пасти фиорда», а также несколько сборников воспоминаний участников боевых походов — с интересом встречены флотским читателем. Кроме того, в фонды ЦВММ подготовлены и сданы 78 рукописей — воспоминаний ветеранов. Актив группы постоянно сотрудничает во флотских, областных, городских и районных газетах.

Под руководством школьной комиссии Ленинградской секции ветеранов войны при совете создана группа (А. Донченко, Д. Кладов, А. Елюшкин, А. Новаков, В. Громов, В. Федечкин, Я. Коваленко, С. Шахов, М. Лежнев, А. Славинский, С. Смирнов и другие) по работе в школах и ПТУ. Руководит ею контр-адмирал запаса Ю. Руссин. Коллектив систематически проводит героико-патриотическую работу среди учащихся и помогает им создавать музеи боевой и трудовой славы. Недавно в одной из школ

состоялся торжественный сбор подводников — участников Великой Отечественной войны, посвященный 40-летию присвоения гвардейских званий подводным лодкам Краснознаменного Балтийского флота, где присутствовали члены экипажа прославленных Л-3, Ц-303, Ц-309...

Большую работу по увековечению памяти подводников, погибших в схватках с врагом, ведет группа, руководимая капитаном 1 ранга запаса Г. Гавриленко. Начало этой деятельности положили бывший в дни войны офицером штаба бригады подводных лодок БФ Н. Алексеев и капитан 1 ранга в отставке М. Леонов. Собранные ими документы и материалы были обработаны и проверены на основе архивных данных. Многие из них послужили основанием для ходатайств об увековечении памяти героев войны. Их славные имена присваиваются улицам в городах и поселках, школам и пионерским дружинам. Им посвящены экспозиции краеведческих музеев. За последние 8 лет на 180 объектах увековечены имена тех, кто погиб, защищая честь и независимость Родины. Например, на братской могиле в Риге создан мемориал, на котором начертаны имена героев-подводников С-11, в Таллине — членов экипажа М-81. Здесь же, неподалеку от устанавливаемой на вечную стоянку Краснознаменной подводной лодки «Лембит», поднимется памятник личному составу подводной лодки «Калев». По ходатайству совета принято решение на Мемориале памяти моряков Краснознаменного Балтийского флота, который создается в городе Сосновый Бор под Ленинградом, увековечить имена матросов, старшин и офицеров подводных лодок, погибших в боях в районе островов Финского залива.

Работа по выявлению захоронений и мест гибели моряков-подводников продолжается. В ней принимает участие большое количество ветеранов. Но особо хотелось бы отметить капитанов 1 ранга в отставке М. Даневича, С. Казакова, капитана 3 ранга И. Рожкова, мичмана В. Громова. «Никто не забыт и ничто не забыто» — девиз плодотворной деятельности не только этой группы энтузиастов, но и всего совета ветеранов-подводников.

Необходимо сказать и об организационной работе совета. Этими вопросами занимаются товарищи во главе с контр-адмиралом запаса З. Арвановым. Они составляют общий годовой план мероприятий и обеспечивают их выполнение. Члены этой группы работают с многочисленной кор-

респондентией ветеранов. Письма, поступающие сюда, носят различный характер. В одних — просьба помочь установить номер части, в которой служил ветеран, в других — узнать адрес боевого товарища, в третьих — разобраться в жилищных или пенсионных неурядицах. И каждое письмо, каждая просьба не остается без ответа. Причем не только дают совет, но и оказывают реальную помощь. О своей работе группа отчитывается перед объединенным советом ветеранов Военно-Морского Флота.

На сегодняшний день совет имеет сведения о 2975 ветеранах-подводниках. На каждого из них заведена специальная карточка, где указаны подробные анкетные данные. По ним ведется строгий учет так называемых «круглых» дат. И когда бывший подводник получает поздравление с 60-

или 70-летием, он, без сомнения, испытывает теплое чувство, что соратники и боевые друзья помнят о нем...

Недавно совет провел очередное отчетно-выборное собрание, на котором были подведены итоги последних лет. И они поистине радуют. Сотни благодарственных писем приходят в наш адрес. Анализируя деятельность совета за его более чем 20-летнюю историю, можно с уверенностью сказать, что ветераны-подводники внесли и вносят весомый вклад в патриотическое воспитание молодежи и воинов славного Военно-Морского Флота, увековечение тех, кто героически сражался с врагом, защищая нашу социалистическую Родину.

**Вице-адмирал в отставке
Л. КУРНИКОВ,
председатель совета ветеранов-
подводников**

К ПЕРВОМУ ВСПЛЫТИЮ НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ

29 сентября 1963 г. впервые в истории советская атомная подводная лодка, совершая годичное плавание в высоких широтах Арктики, всплыла непосредственно в географической точке Северного полюса.

Вот как писал об этом знаменательном событии Герой Советского Союза Ю. Сысоев, бывший командир лодки (ныне вице-адмирал): «Перед самым полюсом приборы обнаружили затянутую льдом небольшую полынью... в расчетную точку встречи с ней приближаемся без хода, по инерции. И вот наконец она, полынья!.. Приледнение проходит спокойно, неощутимо, без толчка. Лишь в центральном посту слышен шелест продавливаемого боевой рубкой тонкого льда, которым была затянута полынья».

В вахтенный журнал подводной лодки были занесены данные первых гидрометеорологических замеров: температура воздуха — 16°C, атмосферное давление 750 мм, температура воды 1,5°C, под килем 4250 м. Время всплытия — 6 ч 45 мин, московское.

В память о пребывании на полюсе водрузили Государственный и Военно-мор-

ской флаги СССР, а в пенал, закрепленный на флагштоке, вложили записку: «Очередное посещение Северного полюса подводной лодкой Военно-Морского Флота Союза Советских Социалистических Республик 29 сентября 1963 г.».

Это было второе плавание советских атомных подводных лодок в районе Северного полюса — первое совершила подводная лодка «Ленинский комсомол» в июле 1962 г. Но тогда наши подводники только начинали изучать возможности длительных походов под сплошными льдами в высоких широтах Арктики, и всплытие было осуществлено неподалеку от полюса.

Прошло 20 лет. Подледные плавания советских атомных лодок в район Северного полюса после этого стали возможны в любое время года.

Но каждый раз, готовясь к этим походам, подводники с благодарностью вспоминают о людях, которые были первыми, рисковали, преодолевали немало трудностей, осваивая эти суровые и неизведанные районы.

ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УСТАНОВОК КОРАБЛЕЙ



Капитан 1 ранга-инженер В. СВИСТУНОВ

В СВЯЗИ с возросшей энерговооруженностью современных кораблей, естественно, увеличился расход материальных средств на их содержание, эксплуатацию и ремонт. Это обязывает офицеров, и в первую очередь инженеров-механиков, творчески, по-деловому подходить к выполнению требований Корабельного устава ВМФ использовать технические средства как при стоянке, так и при выходах в море на режимах, обеспечивающих их надежность, экономичность и эффективность действия. Рациональность использования энергетических установок (ЭУ) — важный качественный показатель, определяющий уровень боевого мастерства личного состава и технической боеготовности корабля.

Основными показателями грамотного использования энергетических установок являются коэффициенты эффективности эксплуатации — относительный расход ресурса, топлива на пройденную милю, за ходовой час, за сутки плавания или стоянки корабля в базе. Сравнение достигнутых результатов за месяц, квартал, год, за каждый поход с оптимальными статистическими численными значениями, полученными на основе передового опыта, позволяет сделать вывод о качестве (в том числе и экономичности) эксплуатации ЭУ, выявить причины возможного перерасхода ресурса и горюче-смазочных материалов и принять меры по устранению выявленных недостатков.

У современных кораблей широкий диапазон возможностей экономичного использования энергетических установок как на ходу, так и на стоянке. Это достигается применением парциальных (частичных) режимов работы главных двигателей и других механизмов, правильным выбором состава действующих механизмов с учетом выполняемых кораблем задач. Как показывает практика, грамотное и экономичное использование ЭУ, а в конечном итоге и эффективность материальных затрат на решение учебно-боевых задач зависит от знания командиром корабля и командиром БЧ-5 технических возможностей ЭУ.

Общеизвестно также, что работа при малых нагрузках и на холостом ходу ухудшает условия эксплуатации технических средств, приводит к повышенному их износу и преждевременному ремонту. Поэтому очень важно регулярно оценивать с помощью соответствующих показателей (коэффициентов) рациональность применения техники, грамотность использования ЭУ на спецификационных режимах, действительную необходимость включения тех или иных механизмов, особенно на стоянке. Ведь не секрет, что некоторые командиры кораблей и инженеры-механики, чтобы не утруждать себя заботами, стараются иметь в действии как можно больше технических средств, исходя из псевдопринципа «как бы чего не вышло». Безусловно, в любом деле предусмотрительность необходима. Для этого, собственно, и существует дублирование технических средств. Но оно предназначено не для перестраховки, а для повышения надежности материальной части. В любой ситуации нужен разумный подход к вопросам эксплуатации техники, основанный на глубоком знании ее характеристик и возможностей.

Порой на однотипных кораблях в одних и тех же условиях плавания удельный расход топлива различен, иногда существенно. Причины этого кроются, как правило, в нерациональном выборе командиром корабля и командиром БЧ-5 состава действующих технических средств, обеспечивающих заданную скорость хода, а подчас и самой скорости.

О том, какой эффект можно получить при грамотной эксплуатации техники, свидетельствует опыт, накопленный в части, где служит офицер А. Коваленко. Здесь в последние годы на каждый ходовой час стало затрачиваться ресурса главных двигателей в 1,4 раза меньше, чем раньше, удельный расход топлива на милю плавания снизился на 6%, коэффициент использования дизель-генераторов на стоянке уменьшился более чем в 2 раза, а на ходу — в 1,4 раза. Анализ показателей эксплуатации технических средств каждого корабля производится ежемесячно. Его результаты заместитель командира части по ЗМЧ доводит до сведения командиров кораблей и БЧ-5 при подведении итогов боевой и политической подготовки. Это позволяет оперативно оценивать эффективность эксплуатации техники и делать объективные выводы не только о показателях боевой подготовки, но и о цене их достижения. Такой подход к использованию материальной части способствует, несомненно, и повышению культуры эксплуатации техники и кораблей в целом.

Большую роль в достижении экономного расходования ресурса и топлива играет детально продуманное планирование штабами применения сил ВМФ. О качестве его можно судить, в частности, по такому показателю, как отношение числа ходовых часов к числу выходов в море, т. е. по средней продолжительности каждого плавания корабля. Низкие показатели свидетельствуют, как правило, о нерациональном использовании технических средств. Ведь только в условиях достаточно длительного плавания командиры кораблей и БЧ-5 имеют реальные возможности достичь высоких экономических результатов их работы. Об этом нельзя забывать при планировании штабами выходов кораблей в море для отработки задач боевой подготовки. Активную помощь командирам и штабам частей в создании благоприятных условий для рационального использования техники должны оказывать специалисты электромеханической службы. Именно так поступают офицеры Е. Чебаков, А. Лейшис, Б. Цыпнятов, Е. Гейко, М. Рутберг и другие.

Немалые резервы рачительного расходования ресурса технических средств имеют корабли и при стоянке в базе. От четкой организации ежедневных проворачиваний оружия и технических средств, выполнения регламентных работ зависит, например, наработка генераторов, холодильных машин и другого вспомогательного энергетического оборудования. Порой, к сожалению, бывает и так, что на однотипных кораблях одной и той же части, при одних и тех же условиях базирования наработка вспомогательных механизмов на стоянке различна. Так, в части, где служит офицер В. Зайцев, среднемесячная наработка генераторов отдельных кораблей за год в базе различается в 2,3 раза. Никаких объективных причин этому нет. Все дело в недостаточно высокой организации службы, в отсутствии должного контроля.

В достижение высоких показателей эффективности эксплуатации энергетических установок весомый вклад вносят флотские изобретатели и рационализаторы. На многих кораблях путем внесения небольших по объему, но существенно влияющих на эксплуатацию конструктивных изменений корабельных систем добиваются улучшения условий работы турбо- и дизель-генераторов, холодильных машин. Это способствует снижению расхода их ресурса, обеспечению устойчивого энергоснабжения потребителей меньшим числом работающих механизмов.

В заключение необходимо, видимо, подчеркнуть, что использование коэффициентов для оценки эффективности эксплуатации кораблей и техники не является самоцелью. Они должны рассматриваться как средство достижения высокоэкономичной и эффективной эксплуатации технических средств. Коэффициенты в то же время служат хорошей основой организации социалистического соревнования между кораблями, частями, для сравнительного анализа достигнутых показателей в боевой учебе. Их применение способствует созданию обстановки состязательности по конкретным показателям, имеющим важное значение в современных условиях, когда борьба за экономию и бережливость стала в наших Вооруженных Силах задачей государственной важности.

КОРАБЕЛЬНАЯ МАЛОГАБАРИТНАЯ НАВИГАЦИОННАЯ ЭЛЕКТРОННАЯ КЛАВИШНАЯ ВЫЧИСЛИТЕЛЬНАЯ МАШИНА «СПИКА»

Контр-адмирал Ю. ЖЕГЛОВ
Капитан 1 ранга М. КУРАЖЕВ
Капитан 2 ранга В. БЕГУНОВ

Деятельность корабельного штурмана постоянно связана с обработкой результатов измерений, т. е. с различными вычислениями. Применение для этих целей таблиц, линеек, номограмм несколько облегчает производство расчетов, но не освобождает от чисто механической счетной работы. В длительном плавании в сложных гидрометеорологических условиях даже несложные вычисления требуют больших затрат умственной и нервной энергии. Поэтому и вероятность появления ошибок достаточно велика.

Для решения ряда навигационных и других задач целесообразно иметь на кораблях простые в обслуживании и эксплуатации специализированные вычислительные устройства. Такими устройствами являются малогабаритные электронные клавишные вычислительные машины (ЭКВМ), представляющие собой самостоятельный класс вычислительных машин, находящийся между малыми ЭВМ и калькуляторами. В данной статье рассматривается первая отечественная навигационная переносная ЭКВМ «Спика», выполненная без автоматических связей с источниками внешней информации. Она предназначена для оснащения всех классов кораблей и судов

ВМФ, в первую очередь тех, которые не имеют средств автоматизации для производства штурманских расчетов, а также для штабов и учреждений.

Ввод данных в ЭКВМ производится вручную с помощью клавиш на языке общематематических и специальных символов, принятых в кораблевождении. Вводимые величины и результаты решения задач высвечиваются на табло знаковой индикации. Процесс вычислений идет по жестко закомутированным программам.

Кроме указанных в таблице специальных (навигационных) задач в ЭКВМ «Спика» предусмотрено два режима решения математических задач.

Первый — простого калькулятора — предусматривает: выполнение арифметических действий, вычисление прямых и обратных тригонометрических функций, вычисление натуральных логарифмов, вычисление показательной функции (e — в степени), перевод угловых величин в радианные и обратно, запоминание результатов вычислений в четырех регистрах.

Переключение ЭКВМ «Спика» на работу в режиме простого калькулятора в процессе решения навигационных задач не приводит к стиранию исходных данных, введенных в ОЗУ ранее.

Второй — программируемого калькулятора — предусматривает вычисление сложных математических выражений, составленных из элементарных функций $\sqrt{x}$; e^x ; $\ln x$; $\sin x$; $\cos x$; $\arcsin x$; $\arccos x$ и арифметических действий в цикле с заданным шагом для одной или двух переменных.

Скорость вычислений зависит по существу от быстроты ввода исходных данных. Так, например, на обработку результатов наблюдений при определении координат с оценкой точности места по четырем высотным линиям положения на ЭКВМ «Спика» затрачивается 4—5 мин при гарантированной точности и надежности вычислений.

ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЭКВМ «СПИКА»

Быстродействие (коротких опер/с)	25 000
Объем постоянного запоминающего устройства (ПЗУ)	8192
Объем оперативного запоминающего устройства (ОЗУ)	256
Разрядность слова, двоичных разрядов ¹	16
Габариты, мм	560×450×210
Масса, кг	24
Время приготовления к работе, мин	1
Среднее время наработки на отказ, ч	2000
Потребляемая мощность, Вт	160
Питание (от сети однофазного переменного тока 50 Гц)	127 или 220 в

¹ Предусмотрена возможность вычислений с удвоенной разрядностью.

НАВИГАЦИОННЫЕ ЗАДАЧИ, РЕШАЕМЫЕ ЭКВМ «Списка»

Но- мер (при- знак) зада- чи	Наименование задачи	Исходные данные для ре- шения задачи (вводятся в ЭКВМ оператором)	Результаты решения зада- чи, высвечиваемые на таб- ло знаковой индикации
1	2	3	4
I группа задач. Вычисление обсервованных координат и точности места			
	Вычисление элементов линий положения (лп):	Для всех видов лп вводятся счислимые координаты, но- мер лп, величина измерен- ного и исправленного по- правками навигационного параметра и его средняя квадратическая погрешность (для высотной лп величина видимой высоты светила, температура воздуха и ат- мосферное давление)	
1	гиперболической для всех РНС	Координаты станций РНС, характеристики цепочки (скорость распространения радиоволн, кодовые за- держки, признаки лп)	Величина и направление переноса линии положения
2	гиперболической для других РНС	То же	То же
3	азимутальной;	Координаты опорных пунк- тов (маяков, знаков, радио- маяков, радиолокационных и др. ориентиров)	»
4	стадиометрической;	То же	»
5	высотной, с ручным вводом эфемерид све- тил;	Эфемериды светил, выбран- ные из МАЕ на момент астро- номических наблюдений	Величина и направление переноса линии положения
6	высотной, по Солнцу и звездам с автомати- ческим вычислением эфемерид;	Дата и гринвичское вре- мя астрономических наблю- дений, номер светила по МАЕ	То же
7	высотной, по Луне и планетам с полуавто- матическим вычисле- нием эфемерид;	Гринвичское время астро- номических наблюдений, эфемериды из МАЕ на час до и после момента наблю- дений	»
8	вычисление обсерво- ванных координат и точности места по ком- бинации любых двух, трех и четырех линий положения (разновре- менных или разновре- менных, разнородных или однородных);	Номера принятых штурма- ном для совместной обра- ботки лп, вычисленных ма- шиной в задачах 1—7. (Дан- ные лп хранятся в памяти машины)	Обсервованные координаты, радиальная средняя квад- ратическая погрешность, элементы эллипса погреш- ностей обсервованного ме- ста (величины большой, ма- лой полуосей и направле- ние большой оси относи- тельно меридиана), вычис- ленные с учетом априор- ных значений средних квадратических погреш- ностей лп, введенных в за- дачах 1—7
9	вычисление невязки и точности места по от- клонениям линий по- ложения от обсерво- ванных координат, по- лученных в задаче 8;	То же, что и в задаче 8, и счислимые координаты на моменты получения навига- ционного параметра послед- ней линии положения, при- нятой в расчет для вычисле- ния обсервованных коор- динат	Величина и направление невязки и точность обсер- вованного места в тех же параметрах, что и в зада- че 8, вычисленные по от- клонениям лп от обсерво- ванных координат
10	ввод элементов любо- го числа любых линий положения;	Величина, направление пе- реноса и средняя квадра- тическая погрешность линии положения	Порядковый номер введен- ной линии положения (чис- ло введенных линий поло- жения)
11	вычисление обсерво- ванных координат и точности места (ана- логично задаче 8) по элементам любого чис- ла линий положения, введенных в задаче 10	Номера введенных линий положения	То же, что в задаче 8

1	2	3	4
II группа. Обратная и прямая геодезические задачи			
12	Обратная геодезическая задача	Геодезические координаты двух точек	Направление и длина геодезической линии между двумя точками
13	Прямая геодезическая задача	Геодезические координаты исходной точки, направление и расстояние до расчетной точки	Геодезические координаты расчетной точки
14	Вычисление курса (направления) и расстояния для выхода в заданную точку по локсодромии	Координаты исходной и заданной точек, снятые с карты меркаторской проекции	Направление и расстояние между двумя точками на карте меркаторской проекции
15	Вычисление координат точки по курсу и пройденному расстоянию по локсодромии	Координаты исходной точки, направление и расстояние до расчетной точки, снятые с карты меркаторской проекции	Координаты расчетной точки на карте меркаторской проекции
III группа. Вычисление счислимых высоты и азимута светила			
16	Вычисление счислимых высоты и азимута: светила с ручным вводом эфемерид;	Координаты места наблюдателя, гринвичский часовой угол и склонение светила, выбранные из МАЕ на заданный момент времени	Счислимые высота и азимут
17	Солнца или звезды с автоматическим вычислением эфемерид;	Координаты места наблюдателя, дата, гринвичское время и номер светила по МАЕ	Счислимые высота и азимут
18	Луны или планеты с полуавтоматическим вычислением эфемерид	Координаты места наблюдателя, гринвичское время, гринвичский часовой угол и склонение на целый час до и после момента наблюдений	То же
19	Опознавание звезд	Координаты места наблюдателя, гринвичское время, измеренные высота и азимут звезды	Если звезда не опознана, то ее эфемериды — гринвичский часовой угол и склонение, если опознана — номер звезды по МАЕ
IV группа. Вычисление счислимых отсчетов приемоиндикаторов РНС			
20	Вычисление счислимых отсчетов приемоиндикаторов РНС	Координаты места корабля, координаты ведущей и ведомых станций, характеристика цепочки РНС	Отсчеты корабельных приемоиндикаторов РНС, соответствующие месту корабля
21	То же, для других РНС	То же	То же
V группа. Статистическая обработка данных			
22	Осреднение данных с оценкой точности	Отсчеты навигационных параметров (любые измеренные значения как угловых, так и линейных величин)	Среднее значение величины, средняя квадратическая погрешность отдельного измерения и среднего значения величины.
23	Линейное сглаживание данных с оценкой точности	Отсчеты навигационных параметров и соответствующие им моменты наблюдений (измерений)	Сглаженное значение параметра (на момент последнего измерения), средняя квадратическая погрешность отдельного измерения и сглаженного значения. Текущее сглаженное значение скорости измерения параметра (углового коэффициента сглаживающей прямой) и ее средняя квадратическая погрешность
24	Вычисление вектора скорости корабля по серии обсерваций	Обсервованные координаты в географической или прямоугольной системе координат и соответствующие им моменты обсерваций	Текущее сглаженное значение координат, путевого угла и путевой скорости корабля

Экспериментальная проверка опытного образца и проведенные испытания показали, что применение ЭКВМ «Спика» уменьшает, а в ряде случаев и вообще исключает непроизводительные ручные расчеты, значительно повышает точность наблюдений.

Штурман может работать с минимальным количеством таблиц и только с пу-

тевой картой, исключив переход на нее с астрономических бланков и радионавигационных карт.

Для использования машины специального обучения не требуется. В комплекте документации имеется инструкция, с помощью которой можно быстро освоить правила ее эксплуатации и производства расчетов.

УСТРОЙСТВО ДЛЯ ПОСТАНОВКИ КОРАБЛЯ НА ЯКОРЬ В ШТОРМОВЫХ УСЛОВИЯХ

Корабли часто швартуются к причальной стенке кормой с подачей швартовных концов на берег и отдачей якорей. Однако не все пункты базирования являются надежным местом укрытия в штормовую погоду. С усилением ветра кораблям иногда приходится выходить на рейд, чтобы избежать навала на стенку. Это, конечно, не лучший способ обеспечения навигационной безопасности их стоянки, особенно в осенне-зимний период. При ураганной силе ветра не исключены дрейф из-за слабой держащей силы якорей или потеря их. Предупредить предпосылки к аварийным навигационным происшествиям такого рода и обеспечить надежную стоянку у причала можно с помощью устройства для постановки на якорь в штормовых условиях, разработанного автором статьи и защищенного авторским свидетельством как изобретение.

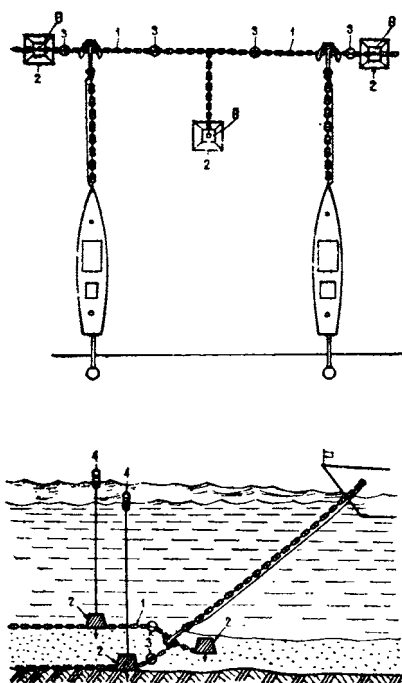


Рис. 1

Принцип действия устройства заключается в том, что лапы якоря захватывают не грунт, а якорную цепь, выложенную на дне бухты параллельно причальной стенке. Как показывают расчеты, держащая сила якоря увеличивается в 100 раз. Однако, чтобы применить данное устройство, корабль необходимо оборудовать устройством для выкладки чужой якорь-цепи из лап якоря¹.

Устройство для постановки на якорь в штормовых условиях состоит из следующих элементов (рис. 1): стационарных якорных цепей 1, мертвых якорей 2, ограничителей 3 и буйков 4 — указателей мест нахождения мертвых якорей. Якорные цепи соединены с мертвыми якорями скобами. Трос буйка крепится к рыму мертвого якоря. Ограничители (круглые шары) предназначены для предотвращения скольжения якорей корабля по стационарной якорной цепи.

При швартовке к стенке причала кор-

¹ Подробно об устройстве выкладки чужой якорь-цепи из лап якоря см. Морской сборник, 1976, № 10, с. 73, 74.

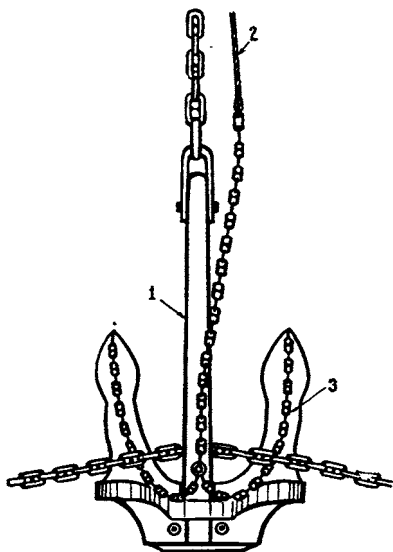


Рис. 2

мой с применением данного устройства корабль надежно держится при любой погоде.

Съемка с якоря производится с помощью устройства для выкладки чужой якорь-цепи (рис. 2). После того как якорь 1 оторвется от грунта на 1,5—2 м, стопорится шпиль, выбирается на кнехт слабина троса 2, соединенного с цепью сброса 3. Затем якорь-цепь потравливается на 1,5 м. Цепь сброса при этом натягивается и легко выкладывает стационарную якорную цепь из лап якоря.

Мичман Д. ЗОЗУЛЯ,
заслуженный рационализатор СССР

ПРОРЫВАТЕЛИ МИННЫХ ЗАГРАЖДЕНИЙ

Капитан 3 ранга В. ОВСЯНИКОВ

И МИННОЕ ОРУЖИЕ, и средства борьбы с ним постоянно совершенствуются. Однако поиск и уничтожение мин связан с риском и ощутимым уроном. Так, в английском флоте во время второй мировой войны погибло 263 тральщика, в немецком — около 400¹. Наибольшие потери тральные силы понесли в первые годы вооруженной борьбы, когда характеристики применявшихся мин были недостаточно изучены. В тот период довольно широко использовались специальные корабли — прорыватели минных заграждений и трал-баржи.

Позже на Западе вновь вспомнили об этих забытых противоминных средствах, так как высокочувствительные многоканальные мины, считают зарубежные специалисты, представляют серьезную опасность не только для сил флота, но и для тралящих кораблей, а возможности существующих тралов, искателей мин и вертолетов-тральщиков ограничены².

Что же представляют из себя прорыватели минных заграждений?

Идея их создания впервые зародилась в русском флоте и была осуществлена в 1905 г. во Владивостоке по проекту лейтенанта С. Данильченко. Однако в ходе русско-японской войны из-за косности мышления руководства царским флотом практического применения прорыватели не нашли. Их боевое «крещение» состоялось в первую мировую войну. Ценой повреждений или даже гибели они проделывали проходы в минных заграждениях.

Под прорыватели, предназначенные для борьбы с якорными контактными минами, использовались торговые суда водоизмещением 1—8 тыс. т с возможно большей осадкой. На них дополнительно устанавливали прочные водонепроницаемые переборки, форпик полностью заполняли деревом, загрузкой песочного балласта увеличивали осадку. В дальнейшем стали применять балластировку из слоев песка, бревен и закупоренных бочек. Это обеспечивало лучшую сопротивляемость воздействию

¹ Морской сборник, 1948, № 4, с. 21—31.

² Морской сборник, 1981, № 2, с. 61—64; Скорухов Ю. В., Хохлов П. М. Корабли противоминной обороны. — Воениздат, 1967, с. 31, 84—89, 280.

взрывов, увеличивало запас плавучести корабля и повышало его пожаробезопасность.

Глубина траления определялась осадкой прорывателя, а ширина протральной полосы — поперечным размером его корпуса. Применением специальных охранителей она увеличивалась на 15—20 м от каждого борта, а с внедрением на флотах тросовых параванных охранителей — до 110 м при глубине траления до 15 м. Чтобы ее величина была еще большей, прорыватели ходили строем уступа. Опыт боевого применения их показал высокую эффективность в борьбе с якорными контактными минами.

Создание донных неконтактных мин открыло новый этап в развитии этого класса кораблей. Первые прорыватели, предназначенные для уничтожения неконтактных мин, появились в начале 30-х годов. Наибольшее внимание им уделялось в германском флоте. О масштабах применения немцами прорывателей можно судить по следующим цифрам: германский флот за войну потерял 108 единиц, а к моменту капитуляции в различных портах Германии находилось еще 25.

Они использовались при разведывательном поиске мин в районах, в которых ожидалось активное противодействие противника, для траления в свежую погоду, когда тральщики не могли выйти в море, для контроля протральных участков фарватеров и противоминного обеспечения выходов кораблей и судов из пунктов базирования. Кроме того, нередко в прибрежной зоне прорыватели применялись и как ложные цели: следуя во главе конвоя, принимали на себя удары неприятеля.

Под прорыватели немцы переоборудовали транспорта (обычно четырехтрумные) водоизмещением 1—12 тыс. т, имевшие скорость хода 8—15 уз. Чтобы усилить магнитное поле, в носовом трюме размещали рельсы или пачки железных листов общей массой 200—900 т, а снаружи корпуса укладывали и обшивали 75—125-мм досками витки кабеля сечением 0,03—0,04 м², составлявшие тральную обмотку. Напряженность магнитного поля корабля достигала 1,6—4,0 А/м на удалении 40—60 м от борта и 70—80 м от форштевня.

Акустическое поле усиливалось акустическими тралами, размещенными в носовой части корпуса. Для повышения живучести трюмы заполняли несколькими десятками тысяч запаянных жестяных банок, устанавливали дополнительные водонепроницаемые переборки, системы водоотлива и пожаротушения. При подрыве на mine прорыватель обычно оставался на плаву и после ремонта мог продолжать траление.

В первые годы после войны они использовались при ликвидации минных заграждений. С окончанием послевоенного траления средства борьбы с минами в капиталистических странах стали уделять меньше внимания, так как на передний план выступило ракетно-ядерное оружие. Однако война в Корее показала, что рано сбрасывать со счетов мины. Они и здесь проявили себя грозным оружием. Руководство ВМС США, исследовав ее опыт, вновь возобновило работы по созданию прорывателей минных заграждений. В экспериментальных целях с 1954 г. под них начали переоборудовать пять транспортов типа «Либерти»³. На этих судах отбрасывались средства защиты личного состава от взрывов, амортизационная защита механизмов и оборудования, дистанционное управление механизмами. На бывшем транспорте «Джон Ф. Салливан» в процессе переоборудования движители и вспомогательные механизмы вынесли на верхнюю палубу. В качестве движителей использовались четыре турбовинтовых двигателя мощностью 4400 кВт каждый. Они устанавливались на поворотных тумбах 40-мм зенитных автоматов и могли вращаться в горизонтальной плоскости на 360°, что повышало маневренные качества корабля. Носовые винты работали как тянущие, кормовые — как толкающие. Экипаж корабля состоял из 20 человек.

На основании данных экспериментов и проектно-исследовательских работ, проведенных в 60-х годах, специалисты ВМС США разработали новый проект взрывостойкого корабля MSS-1⁴. Под прорыватель в 1971 г. переоборудовали транспорт типа «Либерти» — «Гарри

³ Скореход Ю. В., Хохлов П. М. Корабли противоминной обороны, с. 3, 84—89.

⁴ Там же.

Блехман». В ходе модернизации с него демонтировали все надстройки, механизмы и устройства. Корпусные конструкции усилили продольными и поперечными переборками. Под вторую палубу закачали пенопласт «Эвтороз-1», который распределился в межпалубном пространстве по всей длине корабля. Все объемы ниже третьей палубы были забалластрированы водой.

Энергетическая установка MSS-1 состояла из пяти дизелей, каждый из которых работал на свой винт. Двигатели располагались выше ватерлинии. Все механизмы и аппаратура имели специальную амортизационную защиту. Управление кораблем осуществлялось из амортизированной ходовой рубки. В составе команды было всего лишь девять человек.

Для усиления магнитного поля корабля на верхней палубе разместили электромагнитную обмотку с автономными источниками питания. Акустический трал установили в днищевом отсеке. После переоборудования водоизмещение корабля составило около 15 тыс. т, скорость хода 10 уз. По оценке американских специалистов, прорыватель такого типа практически непотопляем.

В середине 60-х годов в ВМС США разработали конструкцию самоходного минного прорывателя, необходимый запас плавучести которого обеспечивается специальной системой понтонов. Корпус выполнен в основном из набора полых металлических труб с обшивкой из эластичного материала. Трубчатые элементы набора заполнены жидкостью, что повышает взрывостойкость. Посты управления и помещения для команды, энергетическая установка, рулевое и якорное устройства размещены в кормовой части. Размеры корпуса могут изменяться в зависимости от характера выполняемых задач. Такая конструкция обеспечивает высокую живучесть и допускает посекционную замену при повреждениях.

Начиная с 60-х годов специалисты ряда иностранных флотов обратились к идее использования для траления мин телеуправляемых кораблей⁵. Американцы впервые применили подобные катера-прорыватели, получившие условное

обозначение MSD, при боевом тралении на реках Южного Вьетнама. MSD имеет корпус из стеклопластика длиной 7 м и шириной 2,4 м. Механическая установка — бензиновый 8-цилиндровый двигатель типа V-8 мощностью 184 кВт, позволяющий развивать скорость до 30 уз. При тралении катер управляется по радио. Он буксирует магнитно-акустический трал. Боевое применение MSD во Вьетнаме, сообщалось в западной прессе, показало их высокую эффективность.

В годы второй мировой войны и при послевоенном тралении прорыватели минных заграждений показали высокую надежность и производительность траления, возможность траления мин с многоканальным неконтактным взрывателем и в условиях волнения моря, большую автономность и хорошую маневренность, способность выполнять траление в ледовой обстановке, высокую готовность к выполнению задач, живучесть и безопасность личного состава при тралении.

Они успешно решали задачи разведывательного поиска мин, противоминного обеспечения выхода кораблей из пунктов базирования и входа в них, уничтожения мин с комбинированными неконтактными взрывателями, борьбы с минами во льдах, при большом волнении, а также в районах, стесненных в навигационном отношении.

Достижения науки и техники в последние годы, внедрение в минное оружие электроники и автоматики привели к созданию в ВМС НАТО неконтактных взрывателей с высокой противотральной стойкостью, способных различать особенности физических полей кораблей и тралов⁶. Это выдвигает, считают западные специалисты, серьезную проблему борьбы с ними. Сейчас в капиталистических странах отмечается возросший интерес к различным системам прорывателей. На симпозиуме, проведенном в ФРГ в 1978 г. на тему «Морские системы противоминной обороны», например, отмечалось, что в связи с новыми тенденциями в развитии минного оружия, направленными на повышение его эффективности, необходимо вернуться лицом к проблематике прорывателей минных заграждений⁷.

⁵ Морской сборник, 1977, № 10, с. 82—85.

⁶ Wehr und Wirtschaft, 1971, № 5.

⁷ Przegląd Morski, 1979, № 2, с. 52—56.

ПОРОШКОВАЯ МЕТАЛЛУРГИЯ

М. МОЖАЕВА,
методист павильона «Химия» АН СССР

РЕАЛИЗАЦИЯ крупномасштабных народнохозяйственных программ, намеченных XXVI съездом КПСС на 11-ю пятилетку, требует значительных материальных затрат, большого расхода энергетических ресурсов, металла и сырья. Рациональное и бережное их расходование на современном этапе развития нашего общества стало важной задачей.

Бесомый вклад в это общенародное дело вносит порошковая металлургия (ПМ). Она превратилась сейчас в самостоятельное научно-производственное направление. Советские ученые создали оригинальные технологические процессы, которые уже реализованы промышленностью.

Методы изготовления изделий сложных форм из порошка значительно эффективней традиционных — механической обработки отливок, проката иковки. Технология ПМ практически безотходная, позволяет экономить электроэнергию, снижать трудоемкость изготовления и улучшать качество изделий, высвобождать станочный парк и рабочую силу.

Коэффициент использования металла достигает 0,98, в то время как при механической обработке он в среднем равен 50%. Детали, изготовленные методами ПМ, как правило, не нуждаются в дополнительной механической обработке, вследствие чего производительность труда возрастает почти в два раза. Статистические данные свидетельствуют, что внедрение каждой тысячи тонн спеченных из металлического порошка изделий сохраняет 1500—2000 т металла, обеспечивает высвобождение 70 рабочих, 50 единиц металлорежущего оборудования, снижает трудоемкость работ на 120 тыс. нормо-часов и расход электроэнергии почти в 1,5 раза, дает экономический эффект 0,3—0,5 млн. рублей.

Кроме того, использование порошков для нанесения защитных покрытий существенно увеличивает срок службы деталей машин и механизмов. Одна тонна порошка, израсходованная на жаростойкие и износостойкие покрытия, сохраняет до 40 — 50 т стали, чугуна и цветных металлов, обеспечивает экономию около 100 тыс. рублей.

Сейчас почти нет таких отраслей промышленности, где бы не применялись изделия и материалы, полученные с помощью методов ПМ. Учитывая ее важную роль в народном хозяйстве, в СССР разработана целевая комплексная программа развития промышленности порошковой металлургии. О ходе выполнения этой программы, а также научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ рассказывается на развернутой в павильоне «Химия» выставке «Развитие порошковой металлургии в регионах страны».

Тематика содержания экспозиции различна: порошки и волокна металлов, сплавов и соединений; продукция порошковой металлургии; покрытия и т. д.

Диапазон применения представленных на выставке порошков весьма широк, а разнообразные и высокие физико-химические свойства определяют их потребление во многих областях промышленности. Порошки тугоплавких соединений обладают высокой температурой плавления и большой твердостью, коррозионной стойкостью и другими ценными специфическими качествами. Они широко используются для получения абразивов, изготовления режущего инструмента, резисторов, а также в качестве материалов новой ядерной техники. В электронной технике сейчас внедряются бориды редкоземельных металлов. Они имеют высокую температуру плавления

(2600—2800°C) и хорошие электрические характеристики. Порошки нержавеющих сталей, полученных распылением расплавов воздухом и водой, используются для покрытия всевозможных изделий из металла.

Один из наиболее распространенных видов продукции ПМ — фрикционные и антифрикционные детали, спеченные из разных компонентов. Они успешно заменяют шестерни, втулки, подшипники и другие детали, изготовленные из стали, чугуна, различных металлов и сплавов. Подшипники из спеченных материалов, изготавливаемые на одном из заводов, применяются, например, на судах морского флота.

Эти высококачественные изделия обладают рядом свойств, которые трудно получить в обычных фрикционных материалах (металлических, органических, на асбестовой основе и др.). Они могут длительное время работать, не подвергаясь коррозии, выдерживать температуру на поверхности трения в несколько сот градусов, их ресурс больше почти в 10 раз.

Антифрикционные материалы позволяют изготавливать подшипники скольжения и уплотнения, которые хорошо работают в воде с абразивом и в высокоагрессивных средах при температуре до 600°C. В насосо- и газотурбостроении, например, внедрены коррозионностойкие антифрикционные материалы на основе нержавеющих сталей. На судах высокоэффективными зарекомендовали себя торцовые уплотнения насосов из антифрикционных материалов марок ЖНГрЗМ15 и ЖНБМ.

Для надбандажных радиальных уплотнений проточной части паровых турбин рекомендуется использовать новый уплотнительный материал, состоящий из порошка нержавеющей стали и 8% CaF_2 . В нем удачно сочетаются хорошие прочностные, антифрикционные и коррозионно-эрозионные свойства при длительной работе в перегретом паре и горячем конденсате (T — до +570°C, P — до 240 кгс/см², время — до 30 тыс. ч). Он обладает стабильностью химического состава, структуры и механических качеств.

В экспозиции представлены также изделия, применяемые в амортизаторах, и демпфирующие материалы. Так, материал ЖАХ-80-МП предназначен для изготовления деталей с повышенной долговечностью и сниженным уровнем шумности. Его коэффициент потери энергии

(при напряжениях 2—4 кгс/мм²) равен 45—50%.

В настоящее время организовано производство порошковых материалов и разработана технология плазменного и газопламенного напыления покрытий для придания поверхностям теплозащитных, электронизоляционных, жаростойких и других свойств. Работоспособность защищенных различными способами поверхностей увеличивается в 5—10 и более раз, снижаются затраты металла, увеличивается срок службы оборудования и его надежность.

Экспозиция знакомит, например, с разработанной в научно-производственном объединении «Тулачермет» технологией плазменного нанесения керамических материалов и композиционных покрытий на их основе. Поверхность деталей предварительно обрабатывают чугуной крошкой или другими твердыми порошковыми материалами и напыляют подслои. Керамика наносится с помощью азотной или аргонной плазмы с добавкой аммиака. Покрытия на основе окиси алюминия, модифицированной окислами титана или хрома, обладают высокой износостойкостью: $\text{Al}_2\text{O}_3\text{TiO}_2$ имеет твердость около 2040 кг/мм², а $\text{Al}_2\text{O}_3\text{Cr}_2\text{O}_3$ (рубин) еще большую. Они наносятся на подслои ПН85Ю15 или ПН55Т45.

Покрытия позволяют также реставрировать изношенные детали. Для этой цели применяют газопламенное напыление, электродуговую металлизацию, пластическое формообразование рабочих элементов совместно с порошковой смесью в режиме тепловой деформации и другие методы. Восстановление старых деталей повышает их износостойкость, обеспечивает многократное использование дорогостоящих и трудоемких в изготовлении деталей — валов, втулок и т. п., значительно улучшает чистоту рабочей поверхности, позволяет применять детали без дополнительной механической обработки. Время же восстановления — незначительное: на обработку цилиндра двигателя, например, тратится около 15—20 мин.

Выставка наглядно демонстрирует, что за порошковой металлургией — будущее, ее развитие способствует более быстрой интенсификации производства во всех отраслях народного хозяйства, решению задач, поставленных XXVI съездом КПСС.

С апреля по сентябрь 1983 г. в павильоне «Народное образование» была открыта тематическая выставка «Интенсификация учебного процесса в высшей и специальной средней школе». Материалы экспозиции рассказывали о пре-творении в жизнь постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 29 июня 1979 г. «О дальнейшем развитии высшей школы и повышении каче-ства подготовки специалистов».

Высшее военно-морское училище радиоэлектроники имени А. С. Попова представило на выставку две методические разработки. С одной из них — «Активизация познавательной деятельности на основе системы управления са-мостоятельной работой курсантов» читателей журнала знакомит предлагаемый ниже материал.

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТОЙ КУРСАНТОВ

А. СОРОКИН, профессор

САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ РАБОТА является важным элементом любого учебного процесса. Однако она не всегда дает должную отдачу, что отрицательно сказывается на уровне знаний. К сожалению, время, отводимое на самостоятельную ра-боту, нерационально расходуется. Исследо-вания, проведенные профессорско-препо-давательским составом нашей кафедры, показали, что причины этого кроются не только в недостаточно четкой ее организа-ции и организованности отдельных курсан-тов, но в значительной степени и в самой системе преподавания той или иной учеб-ной дисциплины. Мы пришли к выводу о необходимости разработки и внедрения в учебный процесс такой системы управле-ния самостоятельными занятиями, которая способствовала бы активизации познава-тельной деятельности обучаемых.

Итогом наших поисков явилось создание научно обоснованной структурно-логиче-ской схемы (СЛС) системы изучения учеб-ной дисциплины. СЛС позволила более объективно определить содержание про-граммы учебного курса, цели и задачи обучения по ней курсантов, необходимый объем знаний и навыков с учетом требо-ваний профилирующих кафедр.

Важный элемент системы управления са-мостоятельной работой курсантов — алго-ритм изучения ими научной дисциплины, которым определяются учебные цели, со-держание и последовательность действий преподавателей, обучаемых и лаборантов.

Лекции также превращены в средство

управления самостоятельной работой. В них теперь даются не только теоретиче-ские основы темы, но и методика ее са-мостоятельного изучения. В начале заня-тия демонстрируется СЛС и показывается, какое место в ней занимает данная лек-ция. Внимание курсантов обращается на связь темы с другими дисциплинами. Это обычно вызывает «эффект удивления», а с него, собственно, и начинается процесс активного познания.

При объявлении плана лекции указы-вается, что надо освоить самостоятельно, выдаются одна-две задачи с индивидуаль-ными условиями, которые можно решить, только проработав нужную часть темы. Выполненные задания сдаются преподава-телю перед началом следующей лекции. Чтобы вовлечь всех обучаемых в актив-ный познавательный процесс, в конце каж-дой лекции проводят программированный контроль знаний, результаты которого со-общаются в тот же день. Это помогает правильно организовать последующее са-мостоятельное изучение темы.

При традиционном методе обучения курсанты не всегда своевременно обра-щаются за консультацией. Программиро-ванный же контроль стимулирует более тесное и частое общение преподавателей и обучаемых. После консультации целесо-образно дополнительно провести его, что-бы убедиться, усвоен материал или нет. Если результаты положительные, курсант может приступить к самостоятельному изучению.

Таблица 2

Классы	Оценки $\left(\frac{\text{число}}{\text{проценты}}\right)$			
	отлично	хорошо	удов.- летворит.- тельно	неудов.- летворит.- тельно
Экспериментальные	18 23,37	25 32,48	26 33,76	8 10,39
Контрольные	2 3,03	15 22,73	30 45,45	19 28,79

В целях создания благоприятных условий для самостоятельных занятий разработано специальное учебное пособие. Материал в нем изложен в виде, удобном для легкого восприятия. После каждого раздела помещена задача, полное решение которой приведено на другой странице книги. В конце каждой темы даны карта программированного контроля и таблица правильных ответов, что позволяет курсантам самостоятельно проверить свои знания.

Для того чтобы быстрее научить первокурсников правильно вести конспекты, кафедра разработала типовой конспект лекций по двум темам.

Комплекс специализированных тренажеров дает возможность обучаемым контролировать свои знания по всем разделам учебного материала.

Активизации познавательной деятельности способствуют и практические занятия, которые начинаются с программированного контроля готовности курсантов к ним. Так как в подобных случаях проверка подвергаются одновременно все обучаемые, то появляется, естественно, дух соревновательности. Это мобилизует курсантов на глубокое изучение материала в ходе самостоятельной работы, вырабатывает у каждого определенную систему подготовки к практическим занятиям. Оценки выставляются сразу же и показываются на световом табло. Предварительный контроль знаний помогает быстрее войти в ритм практического занятия, переключить на него внимание и мышление.

Для оценки эффективности нового метода была выполнена научно-исследова-

тельная работа. В экспериментальных классах познавательная деятельность курсантов активизировалась путем использования в учебно-воспитательном процессе системы управления их самостоятельной работой, в контрольной группе обучение проводилось традиционным методом. Итоги экспериментального экзамена показаны в табл. 1. Из нее видно, что применение описанной системы управления повышает успеваемость.

Чтобы проверить прочность полученных знаний, через полгода (без выделения времени на дополнительную подготовку) провели повторный экзамен. Его результаты приведены в табл. 2.

Из сравнения таблиц видно, что прочность знаний в экспериментальных классах была намного выше, чем в контрольных. Следовательно, комплекс педагогических мероприятий, входящих в систему управления самостоятельной работой, весьма эффективен. Он активизирует познавательную деятельность обучаемых, помогает легче и быстрее усваивать материал. Регулярный контроль знаний позволяет преподавателям своевременно выявлять пробелы в изучении курсантами проходимого материала и принимать меры по устранению недостатков. Кроме того, в процессе самоподготовки формируются такие важные качества, как трудолюбие, внимание, сосредоточенность, настойчивость, исполнительность.

Система управления самостоятельной работой нашла признание не только в нашем училище, но и во многих вузах страны. Ее с успехом можно использовать и в самостоятельной подготовке офицеров кораблей и частей.

Таблица 1

Классы	Оценки $\left(\frac{\text{число}}{\text{проценты}}\right)$			
	отлично	хорошо	удов.- летворит.- тельно	неудов.- летворит.- тельно
Экспериментальные	30 38,96	28 36,36	19 24,68	0 0
Контрольные	16 24,25	24 36,36	23 43,85	3 4,54

ОСТРОВА МИКРОНЕЗИИ И ИХ ВОЕННО-СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ



Капитан 1 ранга запаса М. СОЛОВЬЕВ

МИЛИТАРИСТСКАЯ АКТИВНОСТЬ США на Тихом океане показывает, что экспансионистские замыслы об установлении безраздельного контроля над огромным регионом, где находятся десятки государств и живут миллионы людей, были и остаются одной из постоянных составных частей американской внешней политики.

По взглядам военного руководства США, господство в той или иной части океана прежде всего зависит от наличия там военно-морских баз, аэродромов, портов, пунктов материально-технического снабжения.

В ходе осуществления их агрессивных планов большое значение придается обеспечению вероятного применения стратегических сил, трансокеанским переброскам резервов, расширению возможностей базирования и последующего боевого применения других сил и средств ведения войны, созданию условий для испытаний нового оружия, совершенствованию систем управления и связи. Отсюда и вытекает растущая роль островов Микронезии. Это огромное пространство суши и океана в 7,5 млн. км², которое простирается более чем на 2 тыс. км с севера на юг и на 4 тыс. км с запада на восток между Филиппинами и Гавайскими о-вами.

В течение второй мировой войны Микронезия была районом крупных сражений. О-ва Кваджелейн, Эниветок, Сайпан, Гуам, Палау, Трук, Яп, Понапе, Рота и др. после захвата их американцами являлись важными опорными пунктами США. С о-вов Сайпан, Тиниан, Гуам совершались боевые вылеты бомбардировщиков В-29. На о-вах Сайпан и Гуам находились базы подводных лодок. С аэродрома на о. Тиниан (Марианские о-ва) наносились атомные удары по Хиросиме и Нагасаки.

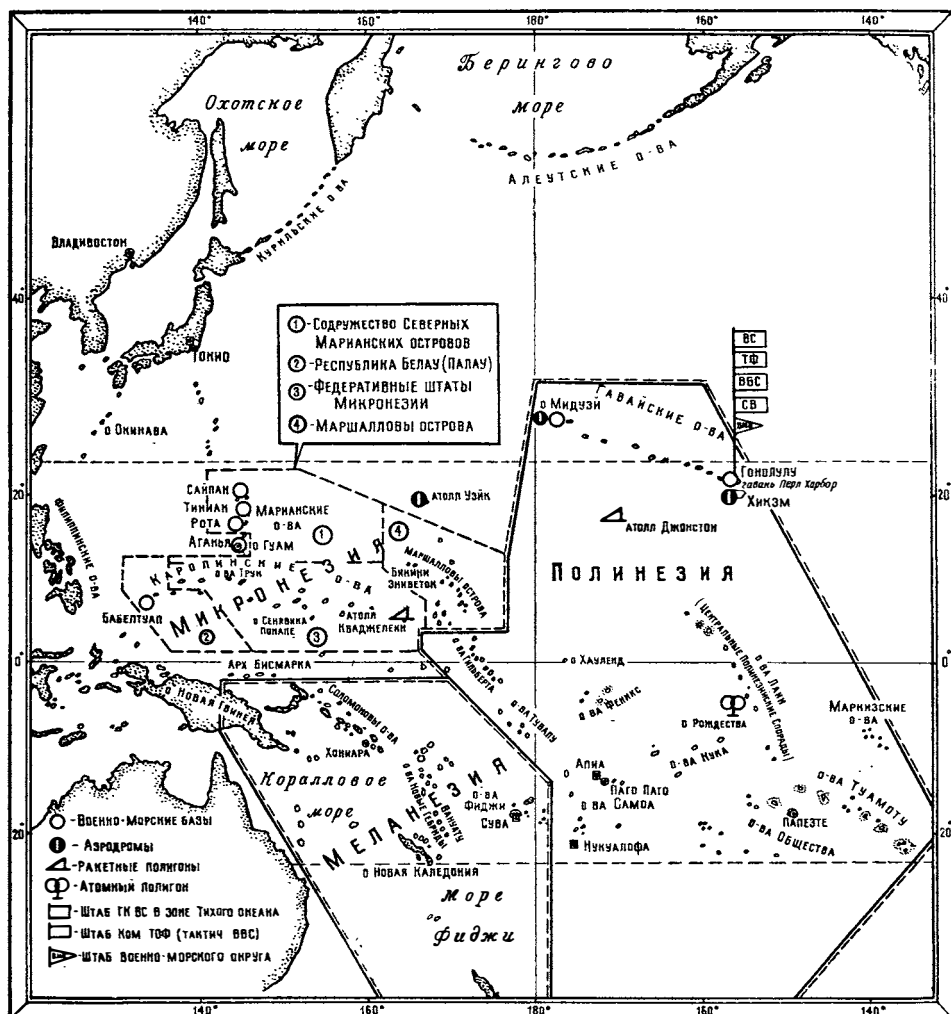
После второй мировой войны США используют атоллы Бикини и Эниветок как полигоны для испытаний атомного и водородного оружия. Между 1948 и 1958 гг. в районе подопечных территорий было произведено 96 ядерных взрывов, в том числе водородной бомбы. Кваджелейн используется для испытаний ранет, запускаемых в лагуну острова с военных баз в Калифорнии. Сюда же предполагается запуск ракеты «МХ». О-ва Палау превращены в базы для тренировок морской пехоты США.

Увеличение дальности действия авиации, широкое развитие ракетно-ядерного оружия привели к пересмотру ценности стратегических позиций, однако географическое положение этих островов и до настоящего времени считается в США чрезвычайно важным для базирования их вооруженных сил.

При оценке Микронезии в Пентагоне прежде всего принимается во внимание географическая особенность этой части Тихого океана, где суши мало, а морская акватория огромна. Земельные участки здесь имеют большую ценность не столько для местного населения, сколько для США, заинтересованных во владении ими. Ведь острова Микронезии сравнительно близки к азиатским государствам, они связывают США с их военной базой на Гуаме, с аналогичными плацдармами в Японии, Австралии, Южной Корее и на Филиппинах. Установление Вашингтоном постоянного контроля над Микронезией практически равносильно приближению их вооруженных сил на десяток тысяч километров к Азиатскому континенту.

Некоторые американские специалисты доказывают целесообразность базирования на островах военно-морских систем стратегического назначения — ракетных

По материалам зарубежной печати.



подводных лодок, а также многоцелевых авианосцев. Приводится аргумент, что США должны обладать «запасными позициями», так как у них будто бы нет опорных баз в районе Тихого океана между Гуамом и Гавайями. Учитывается при этом, что многие острова Микронезии пригодны для дислокации на них современной авиации. Среди них Сайпан, Тиниан, Бабелтуап, Палау и Гуам. Ряд островов имеет хорошие, удобные для базирования ВМС естественные гавани (Палау, Трук, Кваджелейн, Маджуро, Улити, Эниветок и Гуам).

При совершенствовании баз на Марианских о-вах прежде всего обращают внимание на Сайпан, Тиниан, Палау и Гуам.

На о. Сайпан в бухте Танапаг намечено построить еще одну базу ВВС и ВМС для авианосцев и подводных лодок; площадь военного порта и гавани в бухте значительно расширена; атолл Фаральон-де-Мединилья целиком отведен под полигон для бомбометания. На о. Тиниан в середине 70-х годов развернулось строительство базы для авиации ВВС и ВМС, складов, хранилища для ядерных боезарядов. В Пентагоне полагают, что осуществление этого плана поможет обеспечить американские интервенционистские интересы в районах, близких к Азии. Тиниан станет местом дислокации стратегических бомбардировщиков и кораблей 7-го флота США. Две трети территории острова уже используется исключительно в военных целях.

Большое значение Пентагон придает архипелагу Палау. Находящиеся в непосредственной близости от Филиппин и Индонезии, его острова расположены восточнее морского пути, по которому супертанкеры с нефтью следуют из Персидского за-

лива в Японию. Здесь образуется и естественный перекресток в западной части Тихого океана, куда сходятся пути из Филиппин, Южной Кореи, Японии, Китая, Тайваня, Гонконга и Юго-Восточной Азии. Пентагон намерен на значительной части территории Палау создать полигон, военно-морскую базу, аэродромы, гигантский топливный склад и нефтеперерабатывающие предприятия. На Бабелтуапе предполагалось построить порт, способный принимать танкеры водоизмещением до 500 тыс. т. Командование ВМС США планирует здесь строительство военно-морских объектов для обслуживания атомных подводных лодок с ракетами «Трайидент». Большой интерес к острову Палау проявляет и Япония, намеревающаяся построить на нем нефтяной комплекс и топливные резервные хранилища страны.

На о. Гуам расположено несколько аэродромов: Аганья, принадлежащий ВМС (ВПП — 3000 м), Норт-Вест Гуам — база ВВС (ВПП — 2591 м) и крупнейшая авиабаза Андерсон, также принадлежащая ВВС (ВПП — 3400 м). Сюда во время войны во Вьетнаме был перебазирован штаб 8-й воздушной армии и бомбардировщики В-52. В бухте Апра находился передовой пункт базирования 15-й эскадры атомных ракетных подводных лодок. На Гуаме размещен штаб соединения противолодочных сил. Через остров проходит ряд важных морских и воздушных линий коммуникаций.

Интерес США к Микронезии в настоящее время как к району базирования в западной части Тихого океана усиливается в связи с тем, что права на базы на иностранных территориях, и прежде всего на Окинаве, в Японии, Филиппинах, Тайване и Таиланде, могут быть по различным причинам утрачены.

Важнейшее потенциальное богатство Микронезии — океан. Конгресс Микронезии принял статус архипелага островов, вокруг которых установлена 200-мильная экономическая зона.

Значение Микронезии для международных транзитных морских перевозок возросло по мере активизации торговли между странами — экспортерами сырья в бассейне Тихого океана (Австралией, Новой Зеландией, Индонезией и Новой Гвинеей) и странами — потребителями сырья (Японией, Тайванем, Гонконгом и Сингапуром). Особую важность для Японии всегда представляла нефть, поступающая через Малаккский пролив из Персидского залива. Под предлогом обеспечения безопасности коммуникаций США склоняют в последнее время Японию к усилению состава ее флота и даже созданию объединенных военно-морских и авиационных сил с базированием на о. Гуам и, возможно, на Микронезию. По отношению к последней США, как это становится все более очевидным, руководствуются не только военно-стратегическими интересами. Все большее значение для них приобретают и экономические соображения. Потенциальные богатства, которые таятся в глубинах водного пространства: залежи марганца, кобальта, никеля, меди и нефти, — являются для монополий США весьма привлекательными.

Проводя политику расчленения территорий архипелага, американцы провели секретные переговоры с представителями Северных Марианских о-вов (одного из семи округов территории) об их политическом будущем и связях с США.

17 июня 1975 г. был назначен плебисцит, на который выносился «договор-ковенант» об образовании «Содружества Северных Марианских островов» в рамках политического союза. Вашингтон приложил немало усилий, чтобы этот договор одобрило местное население. Было выделено 19 млн. долларов на оплату сдачи земли в аренду для военных нужд. В 1976 г. «договор» утвердил американский конгресс. Комитет начальников штабов, намечая создание новых военных баз на Северных Марианских о-вах, обосновывает свои планы «национальной необходимостью». Предполагалось закрепить за Пентагоном право использовать земли Марианских о-вов для военных баз в течение 50 лет с последующим продлением срока еще на полстолетия. В марте 1976 г. американский президент отдельным декретом подтвердил создание «Содружества Марианских островов» в политическом союзе с США. Это была незаконная акция отделения островов от подопечной территории, осужденная в ООН.

Правящие круги США предприняли немало усилий, в том числе и «финансовую помощь», чтобы прибрать к рукам и два других архипелага подопечной территории Микронезии — Каролинские и Маршалловы о-ва. В июне 1976 г. было парафировано соглашение о предоставлении этой части Микронезии статуса «свободной ассоциа-

ции» с США. Вопросы обороны и внешней политики по этому соглашению, как и на Марианских о-вах, американцы оставляют за собой. Внутренние дела пока остаются в компетенции местных органов власти. Такой порядок направлен на то, чтобы увековечить, в сущности, колониальное положение островов. На Маршалловых о-вах и о-ве Палау с этой целью были проведены «референдумы» в пользу их отделения от Микронезии, созданы так называемые комиссии для ведения сепаратных переговоров об отдельном статусе указанных островов. В июле 1978 г. в результате референдума население округов Яп, Трук, Понапе и Косрае высказалось за создание Федеративных Штатов Микронезии, а население округов Палау и Маршалловых о-вов — за отделение от остальных островов. Таким образом на западе была образована Республика Белау (Палау), на востоке — Маршалловы о-ва. Между ними находятся Федеративные Штаты Микронезии (см. схему). США вместо того, чтобы вести дело к деколонизации подопечной территории, на самом деле превращают ее в свое колониальное владение. Грубо нарушая единство и территориальную целостность архипелага Микронезии, они добиваются установления разного статуса для ее составных частей, копируют решения ООН.

В июне 1981 г. в штаб-квартире ООН закончила свою работу очередная сессия Совета ООН по опеке, на которой рассматривался вопрос о положении тихоокеанских островов Микронезии. Особое беспокойство многих участников дискуссии вызвал ставший достоянием факт самовольного присвоения Вашингтоном права использовать ряд районов Микронезии для размещения, хранения и испытаний ядерного оружия и отравляющих химических веществ. О том, к чему это может привести, свидетельствует трагическая судьба атоллов Бикини, Эниветок, которые были превращены в полигоны для испытаний ядерного оружия. Ни одно из положений Устава ООН, как и соглашение об опеке, не дает «опекунам» права превращать подопечную территорию в ядерный полигон. Население Палау (как и остальных частей Микронезии) все активнее выступает против планов американской военщины. Прошедший здесь еще в 1979 г. референдум одобрил проект конституции, в котором предполагалось запретить на островах «хранение, перевозку, использование ядерного оружия». Народный комитет ратифицировал его результаты. Однако верховный суд США по подопечным территориям отменил этот проект как якобы незаконный. Американцы подготовили свой проект конституции, но большинство населения снова проголосовало за первый вариант. До сих пор США продолжают вести переговоры, которые будто бы уже близятся к завершению. В Вашингтоне спешат поскорее предоставить Микронезии «независимость» в выгодном для Пентагона варианте. Такие попытки были осуждены и на сессии Совета ООН по опеке в июне 1983 г.

Навязываемая Пентагоном идея о «стратегической важности» Микронезии для США с полной очевидностью подтверждает экспансивность их намерения утвердить свое господство в западной части Тихого океана и в прилегающих районах Мирового океана и континентов. США предпринимают все меры к тому, чтобы в случае потери баз на Окинаве, в Японии, на Филиппинах, Тайване и в Таиланде они бы возмещались соответствующими опорными пунктами на островах Микронезии. Военное руководство США считает, что во всех отношениях предпочтительней содержать базы на «своей территории» (таковой они считают Микронезию), чем на территории даже самых близких союзников. В Пентагоне придерживаются взглядов, что выгодное географическое положение Микронезии позволяет их вооруженным силам держать под контролем практически любую точку на Тихом океане. Этим объясняется, почему подопечная территория, на которой хозяйничают американцы, обрывает военными базами и полигонами. Она превращается в важный военно-политический плацдарм, опираясь на который Соединенные Штаты обеспечивают своим вооруженным силам благоприятный стратегический режим на Дальнем Востоке, в Юго-Восточной Азии, в Индийском океане вплоть до Персидского залива и Среднего Востока.

Как указывается в заявлении ТАСС от 13 августа 1983 г., «незаконные и антиуставные действия США в отношении Микронезии представляют прямой вызов ООН и не могут не вызывать возмущения и протеста мировой общественности».

КУРСОМ ПЕРВООТКРЫВАТЕЛЕЙ АНТАРКТИДЫ

Вице-адмирал В. АКИМОВ
Капитан 1 ранга Б. РОДИОНОВ

ЕСЛИ ВООБРАЗИТЬ, что наша планета — однородный магнит, то силовые линии его поля сойдутся на геомагнитных полюсах, подобно тому как на географических полюсах сходятся земные меридианы. Географический и геомагнитный полюса не совпадают. Северный геомагнитный расположился на северо-западном берегу Гренландии, а Южный — на востоке Антарктиды, там, где многие годы успешно работает советская станция «Восток», получившая свое имя в честь флагманского корабля первой антарктической экспедиции русского военного флота. Ее называют «форточкой в космос» — сущим раем для геофизиков, наблюдающих космическую картину, не искаженную магнитным полем.

Другое дело — мореплаватели, авиаторы, иные специалисты, связанные со старейшим «прибором» землян — магнитной стрелкой. Ведь строение магнитного поля у поверхности нашей планеты, по которому, скажем, ориентируется картушка корабельного компаса, отнюдь не однородно. Различные породы земной коры содержат массу магнитных элементов.

Взаимодействуя с токами вихревого характера на границе ядро — оболочка Земли, они создают магнитные аномалии неодинакового масштаба: от мирового до местного. Поэтому стрелка компаса направлена на так называемый магнитный полюс, который отстоит от геомагнитного на многие сотни километров. Но это еще, как говорят, полбеда. Дело в том, что в силу многих физических процессов, наукой до определенной ясности пока не изученных, магнитный полюс мигрирует по планете со скоростью чуть более десяти километров в год. И чтобы знать величину его дрейфа, определяются значения составляющих магнитного поля.

До недавнего времени считалось, что определениями местоположения Южного магнитного полюса занимались француз Дюмон Д'Юрвиль, американец Чарлз Уилкс и англичанин Джеймс Росс. При этом в иностранной, да, к сожалению, и в отечественной литературе совершенно не упоминается славное имя нашего соотечественника Фаддея Беллинсгаузена, хотя со всей очевидностью доказано его непосредственное участие в этом деле задолго до своих иноземных коллег. Обратимся к фактам. В феврале 1840 г. адмирал в отставке И. Крузенштерн обратился к своему ученику и другу адмиралу Ф. Беллинсгаузену с письмом: «Известный геттингенский профессор Гаусс предлагал теорию, она основана на законах, извлеченных из магнетических наблюдений. По сей его теории Ваше превосходительство во время плавания в южно-полярных морях находился весьма близко от местоположения сего полюса и поэтому ему весьма желательно иметь экземпляр Вашего путешествия. Если бы Вы изволили найти в своем путевом журнале такие наблюдения касательно сего предмета, которые не вошли в состав Вами изданного путешествия, то профессор принял бы их с особой признательностью».

Советскому исследователю доктору исторических наук Белову¹ удалось разыскать через архив немецкого ученого ответ Беллинсгаузена Крузенштерну, а по существу Карлу Гауссу: «Я посылаю Вам подготовленные мною для профессора Гаусса некоторые результаты моего путешествия 1819 — 21 гг. в высоких южных широтах. Так как я имел уже сведения о магнитном полюсе, то я не дал каких-либо особенных наблюдений склонения. Большие массы льда, которые угрожали кораблю, не позволили ему выйти в более высокие южные широты. Поэтому я посылаю те широты и долготы, где я был. Вы их можете использовать. Мне кажется, что этот полюс на-

Окончание. Начало см. Морской сборник, 1983, № 3, 4, 5, 7, 8.

¹ Белов М. Славу первого точного вычисления местоположения южного магнитного полюса англичанин Росс должен разделить с Беллинсгаузеном (Наука и жизнь, 1966, № 8, с. 21).



Безукоризненно работала радионавигационная техника, вверенная мастеру своего дела старшему мичману В. Безушко

Фото В. Родинки

ходится на 76° ю. ш. и $142^{\circ} 1/2$ долготы, но точное его определение оставлено на следующие годы. Это все, что я могу сообщить господину Гауссу, при этом я желаю, чтобы это небольшое он мог использовать с пользой для себя». К письму прилагалась таблица магнитных склонений. И если в книге Беллинсгаузена «Двукратные изыскания...», изданной в 1831 г., упоминается всего 52 склонения, то в таблице имеется их 203. Для сравнения — вторая английская кругосветная экспедиция Джеймса Кука за все трехлетнее плавание 1772—1775 гг. провела не более 107 измерений склонений компаса.

Но если у русских были чисто научные цели («сия экспедиция, кроме главной ее цели — изведать страны Южного полюса, должна особенно

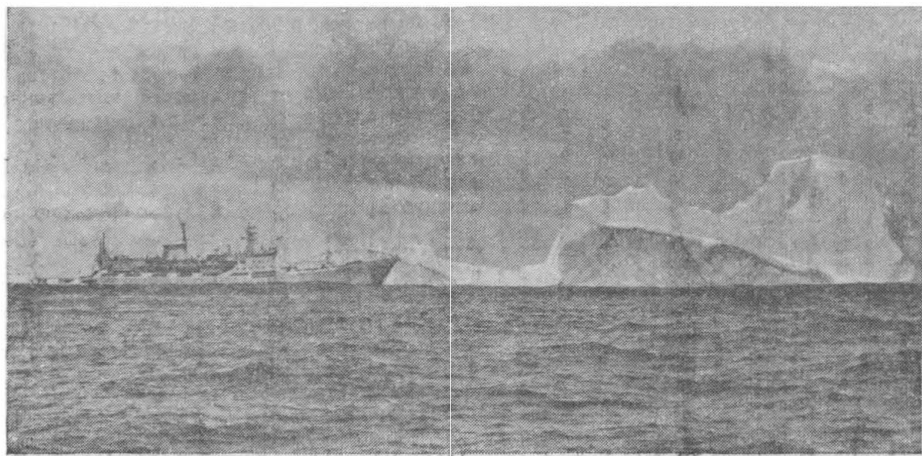
иметь в предмете поверить все неверное в Южной половине Великого океана и пополнить все находящиеся в оной недостатки»), то иные цели ставили перед собой французы.

В 1837 г. на корветах «Астролябия» и «Зеле» в район Антарктиды вышла французская экспедиция капитана Дюмона Д'Юрвиля — известного гидрографа и ученого. Перед ним стояли куда более обширные задачи. «Королевская забота об интересах французской торговли и о развитии инициативы наших судовладельцев, — говорилось в инструкции морского министра, — заставляет с более широкой точки зрения подойти к экспедиции и к ожидаемым от нее результатам». Ей предстояло посетить множество пунктов, изучение которых чрезвычайно важно для определения ресурсов, какие могут быть использованы китобойными судами. Нужно было заходить в гавани стран, с которыми устанавливались отношения и где «появление военного корабля может оказать благотворное действие».

18 января 1840 г. корабли достигли 64° ю. ш. и встретились с огромными айсбергами. Через сутки моряки увидели ледовое плоскогорье, получившее название Земля Адели. Яркое солнце щедро дарило тепло, с покрытого снегом возвышенного берега низвергались водопады. По мере продвижения к западу айсбергов встречалось все больше и крепчал восточный ветер, береговой припай увеличивался в размерах. Налетевший в конце дня 23 января снежный шквал с востока чуть не погубил корабли и заставил их повернуть на север.

Обнаруженному высокому ледяному барьеру на меридиане 130° в. д. было дано название Берега Клари. Здесь французы и провели определение местонахождения Южного магнитного полюса, по результатам которого он должен был находиться на $75^{\circ} 20'$ ю. ш. и $132^{\circ} 30'$ в. д.

Англичане после Кука Антарктическим континентом почти не занимались. Плавание китобоев Уэдделла, Биско и Баллени носили чисто инициативный характер. Однако, видя несомненный интерес к нему со стороны Франции, а затем и североамериканских штатов, британцы в стороне оставаться не захотели. 29 сентября 1839 г. спе-



Среди айсбергов

Фото В. Родинки

Впервые за всю богатую событиями 135-летнюю историю «Морского сборника» читательская конференция по журналу проводилась в Антарктике. Выступает лейтенант-инженер А. Павлов [справа]



циально приспособленные для плавания во льдах парусные суда «Эребус» и «Террор» под командованием Джеймса Росса вышли в море.

Росс посетил о. Кергелен, где произвел магнитные наблюдения. Заметим, что в этой части он был известным специалистом и еще раньше определил местонахождение Северного магнитного полюса.

11 января перед взором англичан открылся высокий берег с пиками горных вершин, покрытых снегом. Горную цепь назвали хребтом Адмиралтейства, берег — Землей Виктории. По расчетам Росса, Южный магнитный полюс должен был находиться на параллели 76° ю. ш., и он начал обходить берег моря, названный впоследствии его именем, но магнитного полюса так и не достиг.

Однако на основании многих наблюдений Росс правильно рассчитал, что этот полюс должен находиться в 300 км от открытого им берега Земли Виктории.

В начале нашего века [в 1909 г.] с определенной достоверностью положение Южного магнитного полюса Земли удалось определить экспедиции английского полярного исследователя лейтенанта Э. Шеклтона, в составе которой находился молодой австралийский геолог и геофизик Д. Моусон.

Разумеется, верные своему традиционному политическому курсу англичане использовали и это событие в классовых целях. Вот строки из дневника руководителя северной партии экспедиции профессора Дэвида: «...мы прошли еще пять миль по направлению к магнитному полюсу, чтобы попасть в точку, которая по вычислениям Моусона являлась его средним положением, именно — $72^{\circ}25'$ ю. ш. $155^{\circ}16'$ в. д. Вместе с Маккеем укрепили флагшток... В 15 ч 30 м... подняли английский флаг. Согласно инструкции, данной мне Шеклтоном, я громко произнес: «Эта область, охватывающая магнитный полюс, принимается мною во владение Британской империи»²...

За прошедшие после этого годы Южный магнитный полюс сместился в море Д'Юрвиля.

Методика нахождения его места, примененная нашей экспедицией, естественно, отличалась от той, которой пользовались раньше: иные времена, другие допуски к точности. Кроме того, мы были, по существу, первыми, кто определял его местоположение в море.

Первое и непереносимое условие выполнения этой задачи — безукоризненная работа штурманских приборов: магнитных и гирокомпасов, многочисленных в наше время технических средств определения места корабля в море. Второе и, пожалуй, главное — квалификация людей, участвующих в работе.

Корабельный штурман капитан 3 ранга Анатолий Николаевич Стетуха в этой должности со дня рождения судна. Поэтому каждый прибор ему известен до винтика: сам принимал, доводил, лелеял. И в том, что их обслуживают вполне подготовленные, грамотные специалисты, тоже немалая заслуга штурмана.

Безраздельная любовь к морю — качество у него наследственное.

² Шеклтон Э. Поход к Южному магнитному полюсу. Из дневника профессора Дэвида. — М.: Госгеографиздат, 1957, с. 381, 382.

За восемь лет плавания на кораблях (шесть дальних походов!) штурману пришлось решать сотни самых разных задач. Но такую, как сегодня, впервые.

Наступил как раз тот случай, когда и умудренные опытом контр-адмирал Л. Митин со своими ближайшими помощниками Л. Рудем, Ю. Логачевым и Г. Михальчуком сели за расчеты.

Работы уйма: нужно учесть такие детали, как чувствительность магнитных приборов, точность избранного метода определения, влияния различных помех (суточные вариации склонения, аномалии, магнитные бури, волнение моря).

Корабли действовали в паре. На ОИС «Фаддей Беллинсгаузен» ту же задачу выполняли капитан 2 ранга А. Парахин, штурманы лейтенанты Е. Кудряшов и А. Саркисов, инженер В. Яновский, капитан-лейтенант А. Федоренко.

В двадцати одной точке определялись склонения и их «вес» с учетом места, качки, точности определения, величины суточной вариации. Затем по карте гониометрических линий равных склонений — изогон — методом переноса определяли направление на полюс.

О трудоемкости процесса свидетельствует тот факт, что для успешного решения поставленной задачи потребовалась неделя работы двух экипажей, 63 определения магнитного склонения, 676 перемен курса, 3620 пройденных миль. Заметим, что поиск полюса не самоцель. Определение магнитных составляющих поля Земли — это скромный вклад нашей экспедиции в изучение очень важного для науки физического поля нашей планеты.

2 февраля вышли в Тихий океан — третий по счету за время плавания. От Севастополя 15 772 мили, температура воды и воздуха около 2°C.

К вечеру ветер усилился до 22 м/с. И почему в Антарктиде до сих пор не используют его неистощимую энергию?

Ночью получена тревожная телеграмма от начальника 28 САЭ Н. Корнилова с просьбой эвакуировать больных со станции Ленинградская и доставить их в Веллингтон. Заканчивать работу по определению магнитного поля нам придется на пути к станции, ОИС «Фаддей Беллинсгаузен» займется этим непосредственно на месте. Отданы соответствующие приказания.

Штабом всесторонне оценена обстановка. В районе Ленинградской вплоть до о-вов Баллени — сплошной лед и айсберги. При ветрах юго-восточного направления подходить к берегу целесообразнее с северо-востока, где, по данным ледовой разведки, чистая вода. Учитывается и тот факт, что обстановка изменчива: в апреле 1973 г. дизель-электроход «Обь» в том же месте был затерт льдами и несколько месяцев дрейфовал. Данные вертикального зондирования (влажность воздуха около



Американская антарктическая станция Мак-Мердо

Фото В. Родинки

90%, высота облачности около 450 м, температура — 1,5°C) говорят о том, что вертолету грозит обледенение. Учитывается и это обстоятельство.

Итак, обстановка всесторонне изучена, произведен анализ, решение принято, состоялось на 90% исключить риск на практике.

5 февраля. Ночью в третий раз пересекли Южный полярный круг, а к утру вышли на исходную позицию для подъема вертолета. Увы!

Море — зыбь до 6 баллов, сильный ветер. В ожидании погоды будем производить гидрологические и магнитные исследования.

Группа обработки научных данных выдала пресс-анализ местонахождения Южного магнитного полюса. Он «подвинулся» относительно карты в северном направлении на 62 мили. Но это предварительный итог.

Пока мы шли к Ленинградской, наш сподвижник «Фаддей Беллинсгаузен» прошел прямо к точке нахождения магнитного полюса и, проведя измерения склонения и модуля полного вектора магнитного поля, выставил там буй. На нем слова: «Южный магнитный полюс, ВМФ СССР, февраль 1983 год». Это знак-символ вклада советских моряков в науку о море. В отличие от западных предшественников он символизирует бескорыстие нашего народа в освоении Мирового океана.

6 февраля. Ветер пока не стихает, пуржит. Маневрируя в районе, обнаружили, что о-ва Терра-Нова, обозначенные на всех морских картах, фактически отсутствуют, над этим местом — глубины более 700 м.

Жизнь на корабле идет в обычном темпе. Проведены занятия по изучению навигационных характеристик подходов к Новой Зеландии, в столицу которой — порт Веллингтон планируется деловой заход кораблей нашего отряда.

Заместитель начальника экспедиции по политчасти капитан 2 ранга Н. Антонюк умело организует культурно-массовую работу. Днем провели викторину «Советский образ жизни», вечером радистам с большим трудом удалось записать на магнитофон передачу «Для тех, кто в море» и «Голоса родных». Выступали и жены наших моряков Митина, Никулина, Шестакова. Настроение улучшилось не только у конкретно названных членов экспедиции.

В полярных районах магнитное поле Земли всегда находится в возмущенном состоянии, «солнечный ветер» усиливает и без того надоевшие магнитные бури. Поэтому радиосвязь южнее полярного круга весьма неустойчива. Здесь нужно отдать должное боевой части связи. Возглавляющий ее капитан 3 ранга В. Батюх, выпускник Ломоносовского мореходного училища ВМФ, молчаливый по натуре человек, больше проявляется в конкретных делах. Валерий Юрьевич — сын фронтовика. О море мечтал давно, хотя никогда его вблизи Изяслава, что в Хмельницкой области, и не видел. Еще школьником посылал письма в Кронштадт с просьбой принять юнгой — куда-нибудь, на любой корабль. Служил срочную. И вот уже двадцать лет плавает. Под стать ему и подчиненные, получившие закалку и прошедшие службу в военно-морском флоте: Шалаев, Марчук, Рубель, Ерохин, Смыкунов. В общем, специалисты делают все возможное, да и невозможное, но связь не прерывается ни на секунду.

7 февраля. Как это уже не раз случалось в Антарктиде, погода быстро успокоилась. Подготовленный заранее к полету вертолет тут же взмыл в воздух. Эвакуацию больных экипаж майора В. Лебеда провел блестяще. Встретили их на корабле как принято у моряков. Полярники рассказали, что на днях в район станции приходил американский ледокол «Полар-Стар» и на двух вертолетах «Сикорский» к ним прилетели гости — 12 американцев. Вели себя, как обычно, бесцеремонно.

8 февраля. Пришла телеграмма от начальника 28 САЭ: «От имени полярников сердечно благодарю экипаж ОИС «Адмирал Владимирский» за выполнение операции в сложных гидрометеорологических условиях, это пример настоящей взаимовыручки, свойственной советским морякам... Корнилов». Приятная оценка!

9 февраля. 18 тыс. миль от Севастополя. На подходе к американской станции Мак-Мердо разошлись на контркурсах со шведским теплоходом. Это первое иностранное судно в антарктических водах, которое мы встретили.

После непродолжительного плавания в море Росса ОИС «Адмирал Владимирский» направился в Новую Зеландию. Вскоре к нему присоединился и «Фаддей Беллинсгаузен».

В ПОМОЩЬ СПЕЦИАЛИСТАМ-ГИДРОАКУСТИКАМ ФЛОТА



ГИДРОАКУСТИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА занимают доминирующее положение в ряду современных физических средств, обеспечивающих изучение и освоение Мирового океана. Из года в год увеличивается количество публикаций, отражающих прогресс в развитии и применении гидроакустики. В этой области популярностью у военных моряков пользуются книги, выпущенные издательством «Судостроение». Они служат полезным пособием для специалистов и расширяют кругозор флотского читателя.

В 1976 г. издательство начало выпускать серию «Библиотека инженера-гидроакустика». Открыла ее книга В. Матвиенко и Ю. Тарасюка «Дальность действия гидроакустических средств» (Л.: Судостроение, 1976). Авторы рассмотрели в ней влияние основных факторов среды на дальность действия гидроакустических средств, а также приемы учета характеристик водных масс, поверхности и дна моря при ее определении. Даны практические советы по использованию монограмм, планшетов и приведены формулы для определения ожидаемой дальности действия гидроакустических станций.

В книге Э. Лаврентьева и О. Кузина «Взрывы в море» (Л.: Судостроение, 1977) обобщены опубликованные в отечественной и зарубежной печати результаты исследований подводного взрыва.

Рассмотрено использование взрывов в море для решения практических задач навигации, связи, гидролокации, а также для строительства гидротехнических сооружений, углубления фарватеров.

В книге В. Жукова «Расчет гидроакустических антенн по диаграмме направленности» (Л.: Судостроение, 1977) описаны гидроакустические антенны различных типов, приведены результаты решения задачи синтеза антенны с учетом погрешностей измерения диаграммы направленности. Приведены примеры решения прикладных задач.

В книге А. Голубкова «Гидролокатор дельфина» (Л.: Судостроение, 1977) даны основные параметры гидролокационного аппарата дельфина, его технические модели. Показаны возможности использования локационной способности дельфина для совершенствования технических систем. Рассмотрены и другие биологические объекты.

Несколько лет назад вышла также книга А. Простакова «Электронный ключ к океану. Гидроакустическая техника сегодня» (Л.: Судостроение, 1978). Здесь впервые обобщен материал, отражающий состояние и перспективы развития гидроакустической техники, описываются принципы действия, характеристики и параметры гидроакустических средств наблюдения, связи, телеуправления и телеметрии, аппаратуры звуковидения и голографии, средств обеспечения кораблевождения, аппаратуры для картографирования морского дна, морской геологии и других океанографических исследований.

Методам обработки на судовых ЦВМ гидроакустической информации посвящен труд С. Рокотова и М. Титова «Обработка гидроакустической информации на судовых ЦВМ» (Л.: Судостроение, 1979). В нем рассмотрены организация ввода гидроакустических сигналов в ЦВМ, вопросы формирования признаков описаний сигналов, алгоритмы анализа гидролокационной инфэр-

мации и моделирования гидроакустических сигналов, приемного тракта и канала связи. Изложение иллюстрировано примерами задач на ЭЦВМ. Приведены результаты исследований по распознаванию морских объектов, обнаружению сигналов на фоне помех и изучению свойств морской реверберации.

В. Покровский и Г. Щеглов в книге «Эксплуатация судовых гидроакустических станций» (Л.: Судостроение, 1980) раскрыли выходные характеристики гидроакустических станций (дальность действия, разрешающая способность, точность определения координат), их взаимосвязь с техническими характеристиками (мощностью излучения, шириной полосы пропускания, коэффициентами концентрации излучающей и приемной антенн и др.). Изложили анализ факторов, влияющих на выходные характеристики гидроакустических станций, и предложили методику оценки эффективности их эксплуатации. Дали описание измерительной аппаратуры, используемой при обслуживании гидроакустических станций. Особое внимание уделили методикам комплексной проверки гидроакустических станций, в том числе методике поиска и устранения неисправностей в отдельных блоках и узлах гидроакустических станций, а также вопросу их технического обслуживания.

В книге В. Жукова и Д. Островского «Параметрическая надежность гидроакустических антенн» (Л.: Судостроение, 1980) характеристики гидроакустических антенн определены при наличии отказов элементов и изменения параметров среды, элементов и трактов обработки сигнала. Показано влияние ошибок и отказов на направленность антенны, определена вероятность безотказности ее работы, приведен ряд примеров расчета надежности антенн, которые могут быть использованы при проектировании и прогнозировании их работы.

А. Евтютов и В. Митько в работе «Примеры инженерных расчетов в гидроакустике» (Л.: Судостроение, 1981) рассмотрели вопросы теории направленного действия судовых гидроакустических антенн, помехоустойчивость и оптимальные структуры трактов обработки гидроакустической информации, эффективность действия гидроакустических средств и распространения акустических сигналов в океанах. Дали теоретические соотношения, задачи, расчеты, справочные таблицы и номограммы для оценки ряда практических вопросов, а также ссылки на расчетные методики и программы, нашедшие широкое применение в практике.

Б. Новиковым, О. Руденко и В. Тимошенко в книге «Нелинейная гидроакустика» (Л.: Судостроение, 1981) обобщены результаты разработок нелинейных параметрических приемных и излучающих антенн, а также гидроакустических приборов, в которых используются эти антенны. Изложены также особенности конструирования отечественных и зарубежных параметрических приборов, приведены их основные характеристики.

Вышло второе издание книги В. Матвиенко и Ю. Тарасюка «Дальность действия гидроакустических средств» (Л.: Судостроение, 1981), дополненное новой информацией, опубликованной в трудах и периодических изданиях за прошедшие пять лет. Важные современные научные данные взяты из 10-томной серии «Океанология». Отмечены особенности влияния на дальность действия ГАС явления тонкой структуры акустического поля.

В работе В. Бородина, Г. Смирнова, Н. Толстяковой и Г. Яковлева «Гидроакустические навигационные средства» (Л.: Судостроение, 1983) изложены вопросы проектирования и использования доплеровских лагов и навигационных систем с гидроакустическими маяками. Рассмотрены теоретические основы построения структуры, примеры схемных решений, конструктивные особенности, а также области их применения. Изложены вопросы комплексирования гидроакустических средств с другими навигационными средствами, а также использование цифровой вычислительной техники. Приведено описание промышленных образцов. Обобщены исследования, опубликованные в последние годы в зарубежной и отечественной литературе.

В труде А. Яковлева и Г. Каблова «Гидролокатор ближнего действия» (Л.: Судостроение, 1983) раскрыты принципы построения и приведены практические разработки основных устройств гидролокационных систем обнаружения и сопровождения быстро движущихся целей, а также малоразмерных предметов, находящихся на грунте.

В книге В. Митько, А. Евтютова и С. Гущенко «Гидроакустические средства связи и наблюдения» (Л.: Судостроение, 1982) изложены теоретические основы подхода к разработке оптимальных структур станций с учетом специфики применяемых сигналов, вида помех и гидроакустического канала передачи информации. Затронуты вопросы комплектования, унификации и автоматизации корабельных ГАС различного назначения и сделан краткий обзор средств обучения и тренировки гидроакустиков.

В 1982 г. впервые в нашей стране издательством «Судостроение» выпущен «Справочник по гидроакустике» (научный редактор профессор А. Колесников), который содержит сведения по всем вопросам технической гидроакустики. Читатель-специалист найдет в этом издании отправную информацию практически по любому из них либо точно узнает, к какой книге из серии «Библиотека инженера-гидроакустика» ему следует обратиться за более подробным разъяснением.

Во всесоюзном масштабе справочник занимает видное место. Он органически дополняет и развивает материалы ранее изданных пособий по гидроакустике.

Редакционная коллегия серии «Библиотека инженера-гидроакустика» уделяет внимание также и зарубежным изданиям в области гидроакустики. Так, пять лет назад выпущена книга Урика Роберта Дж. «Основы гидроакустики» (Л.: Судостроение, 1978). В ней освещены теоретические вопросы гидролокации, вопросы распространения гидроакустических сигналов в глубоком и мелком море, отражение и рассеивание этих сигналов в среде и от ее границ, источники и характеристики шумов и помех. Даны характеристики гидроакустических антенн. Приведены рекомендации по проектированию гидролокаторов и прогнозированию их характеристик. Несомненно, одним из основных достоинств книги является удачное сочетание строгой научности с популярным изложением, математический аппарат ее сведен к необходимому минимуму.

Книга Глен Уэйда «Системы акустического изображения» (Л.: Судостроение, 1981) посвящена новым методам и средствам получения акустических изображений различных по своей природе объектов.

Таков перечень, краткое содержание и основное направление книг, выпущенных в помощь специалистам-гидроакустикам.

Следует отметить, что тиражи выпускаемых издательством книг из серии «Библиотека инженера-гидроакустика» пока небольшие и назрела необходимость их увеличить.

Капитан 3 ранга-инженер В. МАРТЫНЮК

ВСЕГДА ВПЕРЕДИ...

ПАРТИЙНО-ПОЛИТИЧЕСКОЙ работе в частях и на кораблях Тихоокеанского флота в годы его становления и тяжелых испытаний, в послевоенный период и в наши дни посвятил свою книгу «Вперед атакующих» В. Воробьев — журналист, политработник, участник Великой Отечественной войны¹.

Автор, опираясь на архивные источники, показывает работу командиров, политработников, партийных и комсомольских организаций по мобилизации тихоокеанцев на разгром врага во время боевых действий, на достижение новых

успехов в повышении боеготовности кораблей и частей в мирные дни. В книге красной нитью проходит мысль о том, что руководство Коммунистической партии — основа боеготовности Краснознаменного Тихоокеанского флота, являющегося боевым отрядом Советских Вооруженных Сил. Наша партия создала флот на берегах Дальнего Востока и взрастила его.

Книга состоит из девяти глав, каждая из которых убедительно и ярко раскрывает многие исторические события на флоте.

В. Воробьев, используя документы, рассказывает о первой серьезной проверке молодого флота в период событий у

¹ Воробьев В. П. Вперед атакующих. — М.: Политиздат, 1983. 168 с. Тираж 100 000 экз. Ц. 25 коп.

озера Хасан и в районе реки Халхин-Гол в 1938—1939 гг.

«Тихоокеанцы оказали большую помощь сухопутным войскам в разгроме милитаристов, — пишет автор. — Подводные лодки и торпедные катера охраняли морские коммуникации, а надводные корабли обеспечивали снабжение действующих сухопутных частей боеприпасами, вооружением, продовольствием, эвакуировали раненых. В боевых действиях по отражению японской агрессии участвовали артиллерийский противотанковый дивизион, дивизион тральщиков, сторожевой корабль «Метель», корабли 7-й бригады эсминцев, другие подразделения и корабли. В боях активно участвовали морские летчики» (с. 14).

Главы, посвященные участию тихоокеанцев в Великой Отечественной войне, интересуют читателя не только информационными сведениями о боевых действиях, но и многочисленными примерами из опыта партийно-политической работы в боевых условиях. Особо широко это отражено в разделе, посвященном разгрому милитаристской Японии.

«Наиболее характерными для боевых действий флота были высадки десантов, — говорится в книге. — В 1945 году за короткий срок Тихоокеанский флот и Краснознаменная Амурская флотилия высадили 21 десант. Для этого использовались 260 боевых кораблей и большое количество транспортных и высадочных средств... Учитывая, что для развертывания партийно-политической работы в частях десанта время было ограничено, из состава офицеров полит-

управления в эти части направились наиболее опытные политработники...» (с. 26).

Автор убедительно, на конкретных примерах разбирает организаторскую и политическую работу по обеспечению Сейсинской десантной операции, которую провел политотдел 13-й бригады морской пехоты, знакомит с деятельностью политорганов в других соединениях, частях и подразделениях ТОФ в ходе боевых действий. Вызывают интерес приведенные на страницах книги тексты «Памятки десантнику» и листовок.

Анализируя опыт партийно-политической работы, В. Воробьев рассматривает ее на всех уровнях, начиная с выполнения политорганами, партийными организациями указаний Центрального Комитета партии до непосредственной работы политработников, партийных активистов с воинами-тихоокеанцами.

В последних главах автор рассказывает о наследниках боевой славы — сегодняшних моряках-тихоокеанцах. Они достойно продолжают эстафету старших поколений, с честью выполняют свой воинский долг. В книге показываются достижения в боевой и политической подготовке, в социалистическом соревновании нынешних защитников Отечества. И как в грозные военные годы, коммунисты ТОФ впереди атакующих...

Книга, безусловно, будет полезна как для командиров и политработников, так и для молодежи, получающей закалку на флоте.

Капитан 3 ранга А. КУТЯЕВ

ПОБЕДА ФЛОТСКИХ СПОРТСМЕНОВ

Абсолютным чемпионом VIII Спартакиады народов СССР по подводному ориентированию стал представитель Ленинградской военно-морской базы мичман Г. Глухарев. К этой победе флотский спортсмен шел девять лет, настойчиво занимаясь подводным спортом. Он был неоднократным призером чемпионатов страны, Вооруженных Сил. На финальном соревновании Г.

Глухарев вначале выиграл упражнение «зоны», показав результат 5 мин 17,2 с. На второе упражнение «ориентир» (плавание с поиском пяти буев-ориентиров, расставленных на 650-метровой трассе) он затратил 6 мин 27 с и по сумме результатов в двоеборье вышел на первое место.

«Золото» абсолютной чемпионки Спартакиады среди женщин также досталось аквалангистке

спортклуба ЛенВМБ Е. Малайновой. Первое упражнение она выполнила за 5 мин 54,5 с, второе — за 6 мин 47,2 с.

Вместе с флотскими спортсменами в соревновании участвовало более 170 пловцов из союзных республик, Москвы и Ленинграда. Тем более дорого и почетно золотые медали мичмана Г. Глухарева и его одноклубницы.

НОВЫЕ КНИГИ

Военный энциклопедический словарь. — Воениздат, 1983. 863 с. Тираж 300 000 экз. Цена 13 р. 60 к.

Колтунов Г. А., Соловьев Б. Г. **Курская битва.** — Воениздат, 1983. 128 с. Тираж 100 000 экз. Цена 35 коп.

Военно-исторический очерк посвящен Курской битве, ставшей одним из важнейших этапов на пути к победе Советского Союза над фашистскими захватчиками.

На земле, в небесах и на море. Сборник 5-й. Серия «Рассказывают фронтовики. 1941—1945». — Воениздат, 1983. 366 с. Тираж 75 000 экз. Цена 1 р. 90 к.

Рассказывается о наиболее ярких эпизодах Великой Отечественной войны.

Шинкарев Н. **Североморский вариант.** Повесть об адмирале А. Головки. — Нальчик: Эльбрус, 1983. 206 с. Тираж 10 000 экз. Цена 55 коп.

Мочалов В. А. **Герой Балтики.** Страницы жизни В. С. Мясникова. — Саратов: Приволжское кн. изд-во, 1983. 79 с. Тираж 10 000 экз. Цена 10 коп.

Книга о члене КПСС с 1917 г., командовавшем отрядом матросов во время штурма Зимнего.

Фетисов А. П. **Разбуженные просторы.** Страницы истории Охотского побережья. — Хабаровск: Кн. изд-во, 1982. 224 с. Тираж 15 000 экз. Цена 30 коп.

Книга посвящена 60-летию освобождения Дальнего Востока.

Марчук Г. И., Каган Б. А. **Дина-**

мика океанских приливов. — Л.: Гидрометеиздат, 1983. 359 с. Тираж 1300 экз. Цена 3 р. 90 к.

Рассматриваются география приливов в Мировом океане и методы их анализа.

Найденов Е. В. **Контроль посадки и остойчивости судна.** Серия «Библиотечка судоводителя». — М.: Транспорт, 1983. 141 с. Тираж 10 000 экз. Цена 35 коп.

Рассматриваются инструментальные и автоматизированные способы оценки посадки и остойчивости судов, применяемые в эксплуатационных условиях.

Попков В. И., Мышинский Э. Л., Попков О. И. **Виброакустическая диагностика в судостроении.** — Л.: Судостроение, 1983. 253 с. Тираж 1900 экз. Цена 1 руб.

Технология электромонтажных работ на судах. — Л.: Судостроение, 1983. 240 с. Тираж 4700 экз. Цена 80 коп.

Учебное пособие для вузов.

Орлов Б. **Гранитный Север.** Серия «Старт». — Воениздат, 1983. 30 с. Тираж 10 000 экз. Цена 10 коп.

В своих стихах молодой флотский поэт проникновенно пишет о нелегкой морской службе.

Пикун В. **Над бездной: Богатство.** Реквием каравану PQ-17. Романы. Париж на три часа. Повесть. — Владивосток: Дальневосточное кн. изд-во, 1983. 552 с. Тираж 60 000 экз. Цена 2 р. 40 к.

Черкашин Н. **Море многопалубное.** Походный дневник, повесть, рассказ. Серия «Библиотечка журнала «Молодая гвардия». — М.: Молодая гвардия, 1983. 128 с. Тираж 75 000 экз. Цена 45 коп.

На 3-й странице обложки изображен корвет «Новик». Построен в Петербурге в 1856 г. (строитель поручик Иващенко). Водоизмещение 885 т, длина 53,5 м, ширина около 10,5 м, мощность паросиловой установки 200 л. с.

В сентябре 1857 г. в составе отряда из 6 винтовых кораблей корвет под командованием капитан-лейтенанта Ф. Стаала отправился из Кронштадта на Дальний Восток вокруг Африки. Через год прибыл в Николаевск-на-Амуре и поступил в распоряжение начальника Сибирской флотилии.

В обратный путь «Новик» вышел вместе с корветом «Рында» и клипером «Плостун» в октябре 1859 г., на этот раз через Магелланов пролив. Во второй половине августа 1860 г. «Новик» и «Рында» возвратились в Кронштадт («Плостун» же погиб от взрыва в пороховом погребе в Балтийском море после выхода из Копенгагена).

В 1861 г. корвет вновь взял курс к берегам Амура, уже под командованием капитан-лейтенанта К. Скрыплева. Как и первое, это плавание проходило мимо мыса Доброй Надежды. Весь путь занял чуть меньше года. Во

время пребывания на Дальнем Востоке экипаж проводил гидрографические работы в Японском море, выполнял различные задания командования.

В сентябре 1863 г. «Новик» вышел на родину. Но плавание оказалось для него трагическим. У берегов Северной Америки, в районе Сан-Франциско, в туман он напоролся на подводные камни и затонул. Команда была спасена и в дальнейшем распределена по другим кораблям русской эскадры на Тихом океане.

В честь погибшего корвета названы банка в заливе Чихачева и бухта в заливе Петра Великого (Японское море), а именем его командира К. Скрыплева — остров в проливе Босфор-Восточный. Название «Новик» стало передаваться по традиции другим кораблям отечественного флота. Его носили крейсер, участвовавший в русско-японской войне, а затем головной корабль из многочисленной серии быстроходных миноносцев.

На 4-й странице обложки помещена фотография памятника защитникам России — участникам войны с

империалистической Японией в Петропавловске-Камчатском (фото В. Реданского). Особо отличились советские воины при освобождении Курильских островов. Японцы создали здесь мощный плацдарм для нападения на СССР. Наиболее укреплены были острова Шумшу и Парамушир, где располагались также их военно-морские базы. В августе 1945 г. по решению советского командования силами Камчатского оборонительного района и Петропавловской военно-морской базы была проведена Курильская десантная операция. На переходе и при высадке экипажи кораблей продемонстрировали высокую боевую выучку. В результате решительных действий десантников — воинов 101-й стрелковой дивизии и морских пехотинцев были освобождены острова Шумшу, Парамушир, Итуруп, Кунашир, Шикотан и другие. Японские гарнизоны капитулировали.

На одной из граней стелы написано: «Вечная слава героям, павшим в боях за честь и победу нашей Родины. Память о вас, вернувшихся Родине Курильские острова, переживет века. Август 1945 года».

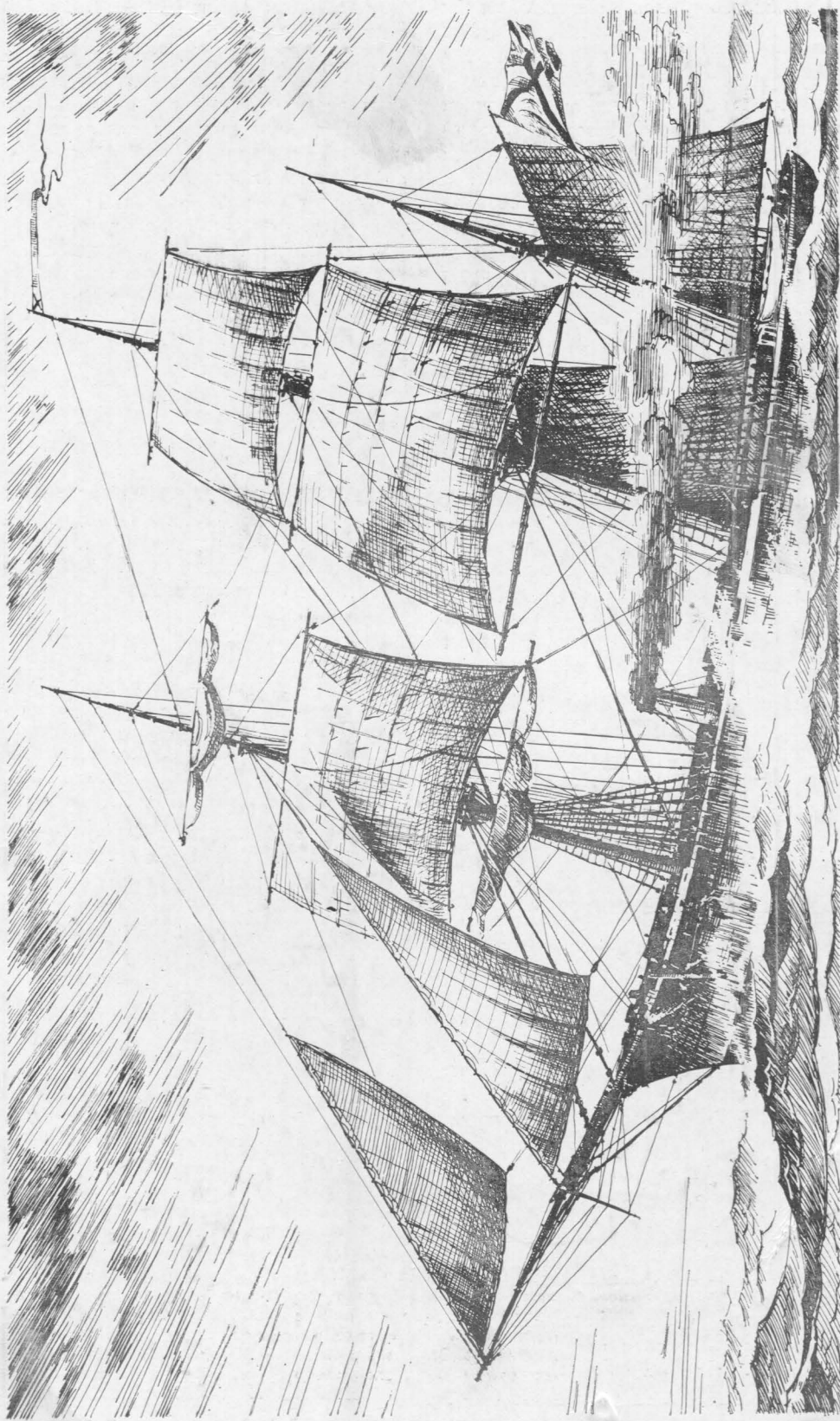


Рис. А. Карелова

Корвет «Новик»

