



ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ РОССИИ

Главный военно-морской парад 2017



ОСК

ОБЪЕДИНЕННАЯ
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ



СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ

www.aosk.ru

«Морская политика России. Люди. События. Факты»

Официальный печатный орган
Морской коллегии при Правительстве РФ
Специальный выпуск
«Военно-Морской Флот России»
№22 июль 2017

Издает «Морское Информационное Агентство»

При участии:

Секретариата Морской коллегии
при Правительстве РФ;
ФГУП «ЦНИИ «Центр»

Учредитель журнала:

НО «Фонд поддержки
российского флота»

Адрес редакции:

123242, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская,
дом 11, стр. 1,

тел/факс: +7 (499) 254-67-20,

+7 (963) 781-04-36

www.marine.gov.ru

www.morinform.com

e-mail: mor.kol@morinform.com

info@morinform.com

Главный редактор

АНДРЕЙ КАМШУКОВ

Заместитель главного редактора

АННА СМЕХОВА

Шеф-редактор

КИРИЛЛ СКОРОБОГАТОВ

Дизайн-директор

АНДРЕЙ ПАЩЕНКО

Литературный редактор

АЛЕКСАНДР КАМШУКОВ

Материалы и иллюстрации:

Виктор Флусов, Роман Черниговцев,
Андрей Попов, Александр Камшук, Валерий Куличков, Сергей Кукса,
Кирилл Скоробогатов, Алексей Буданов,
Андрей Пащенко, Алексей Сахаров, Алла Шемякина, Мария Мальцева,
Алексей Кравченко, Хаджи-Мурат Валеев,
Алексей Купцов, Анастасия Федотченко,
Владимир Ерегин, Наталья Головки,
Надежда Дзюбина и др.

kremlin.ru, mintrans.ru, oaoosk.ru,
morflot.ru, redstar.ru, portnews.ru,
nwcgroup.ru, rostovport.ru,
rostransnadzor.ru, 1tv.ru, trud.tu,
oborona.gov.ru, wikipedia.org, seaport.ru,
kchf.ru, shipbuilding.ru,
tass.ru, vestifinance.ru, korabli.ee, fb.ru

Свидетельство ПИ № ФС77-50701
от 19 июля 2012 г.
выдано Федеральной службой
по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций
по Москве и Московской области

Отпечатано в типографии: Общество с
ограниченной ответственностью «Микс»,
г. Москва, проезд Энтузиастов, д.7
тел.: +7(812)458-97-76

Тираж 900 экземпляров
Цена договорная

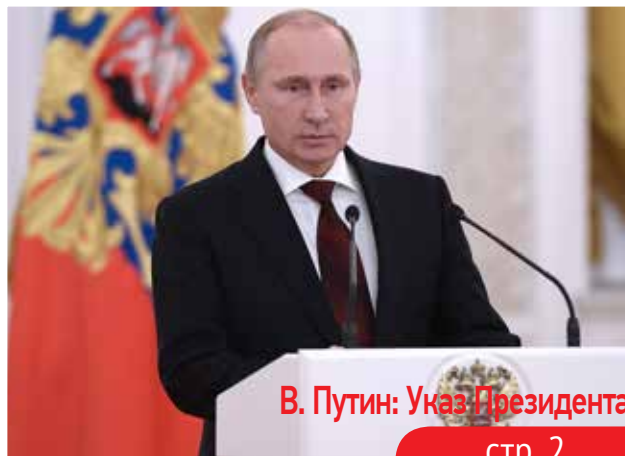
Редакция журнала выражает особую
благодарность за участие в издании лично

Андрею Михайловичу Попову

а также лично:

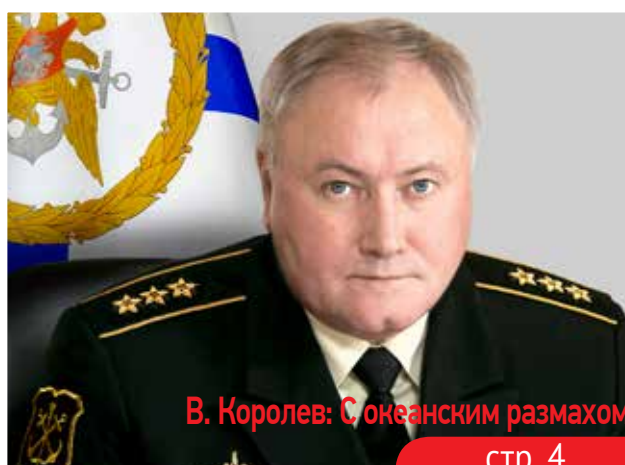
Котенёва М.Б., Грызлова О.И.,
Ерыгина В.В., Лазукина В.С., Сивкову С.Г.,
Буданова А.М., Кравченко А.А., Самарина И.С.,
Старцева Г.В., Житомирского И.М.,
Михайлову Л.Д., Абызова М.Н., Бабенко И.Л.,
Бухарину А.П., Соболевского А.А.,
Солдатенко Б.Б., Крижевского С.Э., Семина А.Г.,
Осокина А.В., Гавриленко А.Н., Шемякина В.Л.,
Бровкина С.В., Виноградову Н.С., Рошина А.А.,
Тихомирова А.Н., Мосягина И.Г., Попова А.М.,
Дыгало И.В.

Позиция редакции может не совпадать
с мнением авторов.



В. Путин: Указ Президента

стр. 2



В. Королев: С океанским размахом

стр. 4



Участники Парада

стр. 16

ОСНОВЫ государственной политики РФ в области военно-морской деятельности на период до 2030 года

Официальные документы

стр. 138

СОДЕРЖАНИЕ:

- 2 Президент Владимир Путин: Указ
- 4 В. Королев: С океанским размахом
- 9 Морские парады России
- 16 Главный военно-морской парад. Участники Парада
- 72 Военно-морская авиация. И. Кожин: крылья над морем
- 82 А. Рахманов: Вооружение кораблей - задача времени, задача качества
- 86 ОСК – 10 лет для ВМФ
- 99 Г. Полтавченко: с днем ВМФ!
- 100 Четверть века на службе Отечеству!
- 104 В. Ясеновенко: мировые рекорды советских атомных подводных лодок
- 110 М. Ковтун: моряки-североморцы – наши защитники и земляки
- 114 В. Домошнин: морской разведчик
- 118 М. Попов: морская поэзия
- 122 Спецсудопроект – военному флоту
- 124 АО «ЛГМ»: инновации для ВМФ
- 128 Х.-М.М. Валеев: наука на службе ВМФ
- 132 Ростов-на-Дону: скоростные катера для ВМФ
- 134 Росфлотсервис: обеспечение ВМФ
- 136 Кира Николаевна Головки: радуйтесь каждому дню жизни...!
- 142 Ночи музеев
- 144 С. Сивкова: живая история военного флота
- 149 А. Гавриленко: судьбу с флотом породненные
- 151 ВУНЦ ВМФ (Военно-морская академия)
- 153 Черноморское высшее военно-морское училище им. П.С. Нахимова
- 155 Тихоокеанское высшее военно-морское училище имени С.О. Макарова
- 157 Основы государственной политики РФ в области военно-морской деятельности на период до 2030 года. Официальный документ.



«...Военно-морская деятельность – это целенаправленная деятельность государства по формированию и поддержанию военными методами благоприятных условий в Мировом океане для устойчивого развития Российской Федерации и реализации основных приоритетов ее национальной безопасности.

Военно-морская деятельность является составной частью (видом) военной деятельности государства, осуществляемой в Мировом океане в целях предотвращения агрессии против Российской Федерации и в целях реализации ее национальных интересов, и относится к категории высших государственных приоритетов.

Российская Федерация по-прежнему сохраняет статус великой морской державы, морской потенциал которой обеспечивает реализацию и защиту ее национальных интересов в любом районе Мирового океана, является важным фактором международной стабильности и стратегического сдерживания и позволяет проводить независимую национальную морскую политику в качестве равноправного участника международной морской деятельности».

Из Основ государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года



УКАЗ

ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Об утверждении Основ государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года

В целях обеспечения реализации государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности постановляю:

1. Утвердить прилагаемые Основы государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года.

2. Правительству Российской Федерации обеспечить реализацию Основ государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года.

3. Признать утратившими силу Основы государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2020 года, утвержденные Президентом Российской Федерации 29 мая 2012 г. № Пр-1459.

4. Настоящий Указ вступает в силу со дня его подписания.



Президент
Российской Федерации В.Путин

Москва, Кремль
20 июля 2017 года
№ 327



Уважаемые товарищи!

30 июля 2017 года Российская Федерация и её Вооружённые Силы торжественно отмечают знаменательный праздник – День Военно-Морского Флота.

По сложившейся традиции в этот день россияне чествуют заслуги военных моряков перед государством, с признательностью и благодарностью вспоминают тех, кто сложил свою голову, защищая Отечество.

Военно-Морской Флот, созданный и мужавший в боях и сражениях, является одним из символов национального характера. Его история – это история не только морской, но и государственной славы России. Она свидетельствует о могучей энергии народа, его многогранном таланте, большой созидательной и нравственной силе.

Во все времена военные моряки с честью и достоинством отстаивали интересы России, одерживали знаменательные победы над неприятелем. В благодарной памяти народа никогда не померкнет слава побед русского флота у Гангута и Чесмы, Тендры, о. Корфу и Синопа.

Отечественный флот за свою историю воспитал много великих флотоводцев. Спиридов, Ушаков, Сенявин, Лазарев, Нахимов, Корнилов, Кузнецов, Горшков – они являются гордостью русской нации, образцом беспримерного служения интересам Отчизны, верности Российскому Военно-Морскому Флоту.

Сегодня наш флот вернулся в океан, корабли и соединения ВМФ решают боевые задачи по защите государственных интересов России. Наиболее наглядно это проявилось в ходе выполнения задач у берегов Сирии, в применении высокоточного морского оружия против мирового терроризма, в создании оборонного комплекса в Арктических районах.

Самоотверженно, с достоинством и честью выполняют поставленные государственные задачи рабочие, служащие, инженерно-технический и научный персонал судостроительных корпораций и судостроительных заводов по проектированию, строительству и обновлению подводных и надводных сил Военно-Морского Флота.

Особые слова благодарности нашим ветеранам. Без учёта вашего опыта, знаний и житейской мудрости невозможно была бы деятельность Главного командования ВМФ по определению приоритетов развития и строительства Флота. Ваши боль, тревога и озабоченность за будущее флота всегда являлись фундаментом и отправной точкой в этой работе.

Мы гордимся и ценим вас! Вы необходимы Флоту, как свидетели и участники его великой и славной истории, без которой нельзя развиваться дальше!

В этот замечательный день поздравляю всех с праздником, с днём Военно-Морского Флота! Желаю вам крепкого здоровья, бодрости духа и оптимизма, счастья и семейного благополучия, плодотворной работы и новых успехов в деле укрепления могущества нашей Родины!

*Главнокомандующий Военно-Морским Флотом
адмирал В.И. Королёв*



С океанским размахом

Масштаб выполняемых задач и темпы развития Военно-морского флота России значительно увеличились

Ракетный подводный крейсер Северного флота проекта 955 «Юрий Долгорукий» недавно произвёл успешный пуск межконтинентальной баллистической ракеты «Булава» из Баренцева моря, успешно поразив заданные цели на полигоне Кура на Камчатке. Пуск выполнен из подводного положения в соответствии с планом боевой подготовки.

Параметры траектории полёта межконтинентальной баллистической ракеты «Булава» отработаны в штатном режиме. По подтверждённым данным объективного контроля, боевые блоки межконтинентальной баллистической ракеты выполнили полный цикл программы полёта и успешно поразили заданные цели на полигоне.

Главнокомандующий ВМФ России адмирал Владимир Королёв, выступая на церемонии выпуска медалистов и отличников учёбы военно-морских образовательных учреждений в Константиновском дворце, остановился на отдельных направлениях развития Военно-морского флота. Говоря о развитии подводной составляющей ВМФ России, он, в част-

ности, сообщил: «Подводные силы получают в свой состав новейшие ракетные подводные крейсера проекта «Борей», которые в ближайшей перспективе составят основу группировки морских стратегических ядерных сил ВМФ. В августе текущего года на северо-двинском предприятии «Севмаш» будет спущен на воду очередной ракетный подводный крейсер стратегического назначения проекта «Борей» «Князь Владимир», который усилит потенциал атомной составляющей подводных сил Военно-морского флота. Наряду с этим уже ведутся работы по созданию атомных подводных лодок пятого поколения».

Главком ВМФ отметил, что 28 июля на «Севмаше» будет заложена и многоце-

левая атомная подводная лодка «Ульяновск», построенная по усовершенствованному проекту «Ясень-М». Кроме того, в июле на предприятии «Адмиралтейские верфи» начнётся строительство серии подводных лодок проекта 636.3 для Тихоокеанского флота. Первые две такие лодки будут носить имена «Петропавловск-Камчатский» и «Волхов». Также принято решение продолжить строительство дизель-электрических подводных лодок типа «Лада» проекта 677. После сдачи Военно-морскому флоту двух подводных лодок этого проекта «Кронштадт» и «Великие Луки» строительство серии будет продолжено.

Говоря об обновлении надводной составляющей российского ВМФ, адми-

рал Владимир Королёв сообщил: «Будет продолжено строительство кораблей класса «фрегат» и «корвет», обладающих улучшенными характеристиками по манёвренности и управляемости, оснащённых комплексами высокоточного ракетного оружия и радиолокационными комплексами нового поколения. Как и было предусмотрено кораблестроительной программой, мы планомерно переходим к строительству боевых кораблей большего водоизмещения. Буквально в ближайшие дни на предприятии «Северная верфь» в Санкт-Петербурге будет спущен на воду новый корвет проекта 20385 «Гремящий», оснащённый комплексом высокоточного оружия и двигателями российского производства».

В состав ВМФ принято два фрегата проекта 11356 («Адмирал Григорович», «Адмирал Эссен»), проходят государственные испытания второго серийного корабля «Адмирал Макаров», который будет представлен на Международном военно-морском салоне в Санкт-Петербурге. Проводятся государственные испытания головного фрегата «Адмирал Горшков» (проект 22350). Ко всем головным кораблям новых проектов Главное командование ВМФ подходит особенно требовательно и щепетильно, и в этом вопросе мы плотно взаимодействуем с промышленностью. В период до 2020 года запланировано строительство серии фрегатов проекта 22350.

Продолжаются заводские ходовые испытания большого десантного корабля

типа «Иван Грен» (проект 11711). Второй большой десантный корабль проекта 11711 «Пётр Моргунов» находится в постройке на стапелях предприятия «Янтарь». На нём сформирован корпус и производится погрузка бортовых систем и оборудования. Планируется, что БДК

который в настоящее время находится на этапе швартовых испытаний у причала завода. В состав ВМФ ледокол войдёт до конца 2017 года после всех этапов испытаний. В поле зрения находится и ход строительства патрульного корабля Арктической зоны «Иван Папанин»,

“

Подводные силы получают в свой состав новейшие ракетные подводные крейсера проекта «Борей», которые в ближайшей перспективе составят основу группировки морских стратегических ядерных сил ВМФ. В августе текущего года на северодвинском предприятии «Севмаш» будет спущен на воду очередной ракетный подводный крейсер стратегического назначения проекта «Борей» «Князь Владимир», который усилит потенциал атомной составляющей подводных сил Военно-морского флота. Наряду с этим уже ведутся работы по созданию атомных подводных лодок пятого поколения.

”

«Пётр Моргунов» будет спущен на воду летом текущего года для последующих достроечных работ.

Главное командование ВМФ держит на постоянном контроле ход достроечных работ на ледоколе «Илья Муромец»,

на котором завершается формирование корпуса. Второй корабль этого проекта «Николай Зубов» будет заложен для ВМФ России на «Адмиралтейских верфях» в 2018 году.

Развёрнуты работы по созданию се-



рии патрульных кораблей типа «Василий Быков» (проект 22160), ведётся строительство двух патрульных кораблей ледового класса (проект 23550). В части создания боевых надводных кораблей ближней морской зоны за последние три

кораблестроения является обеспечение плановой загрузки проектных и производственных мощностей конструкторских и промышленных предприятий, формирование опережающего научно-технического задела в обеспечение соз-

собой кардинальные качественные изменения в системе военного образования и науки. В ВМФ создана уникальная система дополнительного профессионального образования офицеров, которая по своим масштабам уже значительно превзошла систему, существовавшую в советский период истории Военно-морского флота. Речь идёт о 200 группах подготовки, в которых ежегодно обучаются более 1000 офицеров. Быстрые темпы развития ВМФ, рост его потенциала, масштабов выполняемых задач и потребность в специалистах новых направлений и формации привели к стремительному совершенствованию всей системы подготовки офицеров, включая дополнительную профессиональную подготовку.

В 2017 году Военный учебно-научный центр ВМФ вышел на полную ёмкость слушателей и курсантов во всех структурных учебных заведениях. В последние годы проблем с комплектованием первых курсов ни по количественному составу, ни по уровню знаний абитуриентов Военно-морской флот не испытывает. Например, в этом году средний конкурс уже превышает более трёх человек на место и продолжается поступление новых учебных дел. «Это средняя цифра, а по некоторым специальностям мы имеем показатель более 7 человек на место.

“

Будет продолжено строительство кораблей класса «фрегат» и «корвет», обладающих улучшенными характеристиками по манёвренности и управляемости, оснащённых комплексами высокоточного ракетного оружия и радиолокационными комплексами нового поколения.

”

года в состав Военно-морского флота приняты пять малых ракетных кораблей типа «Град Свяжск» (проект 21631), развёрнуто серийное строительство морских тральщиков из композитных материалов проекта 12700 «Александрит». Их планируется построить около 40 единиц.

Адмирал Владимир Королёв подчеркнул, что одним из главных направлений Государственной программы военного

дание перспективных кораблей и их вооружения. Научный прогресс не стоит на месте, и вопросы кораблестроения будут идти с ним в ногу. Стоит задача не только осуществлять масштабное строительство кораблей, но и обеспечить развитие научно-технологической и производственной базы, создать современную инфраструктуру базирования.

Активное обновление и пополнение флота новыми кораблями повлекло за

Это данные по юношам, а по девушкам, которые приняли решение служить в ВМФ России, конкурс в два раза больше – 12 человек на место», – заметил главноком.

«Подчеркну, на вооружение ВМФ поступает всё более наукоёмкая и технологически сложная техника. Это объективно потребовало большую часть корпуса мичманов, как первых помощников офицеров, комплектовать специалистами, имеющими профильное среднее профессиональное образование. Сегодня такое обучение проводится по 21 специальности», – сказал адмирал Королёв.

Придание военному образованию мобильности и увеличение количества обучающихся послужили активному внедрению новых форм обучения. С 1 сентября 2016 года подготовка слушателей и курсантов Военно-морской академии переведена на электронное обучение по электронным учебникам и учебным пособиям.

В течение нескольких лет в ВМФ реализуется практика участия курсантов военно-морских вузов в дальних океанских походах на учебных кораблях ВМФ. Курсанты в процессе учебного похода имеют возможность в полной мере «окунуться» в реальную среду выполнения задач на корабле и приобрести важные профессиональные компетенции. Сегодня практически каждый четвёртый выпускник завершает обучение с отличием, максимально сокращён период их становления в реальных условиях прохождения военной службы, а в отзывах из флотов отмечаются фундаментальность теоретической подготовки и уверенные практические навыки выпускников в выполнении боевых и учебно-боевых задач.

В Военно-морском флоте создана эффективная система военно-научного сопровождения программы кораблестроения и оснащения ВМФ. Учёные и



“
Как и было предусмотрено кораблестроительной программой, мы планомерно переходим к строительству боевых кораблей большего водоизмещения. Буквально в ближайшие дни на предприятии «Северная верфь» в Санкт-Петербурге будет спущен на воду новый корвет проекта 20385 «Гремящий», оснащённый комплексом высокоточного оружия и двигателями российского производства.”

преподавательский состав ВУНЦ ВМФ активно участвуют в процессе планирования вопросов кораблестроения и создания кораблей, а также всего спектра вооружения и технических средств для ВМФ. Деятельность учёных и преподавателей ВУНЦ неразрывно связана с

”
 эксплуатацией ВВТ на протяжении всего жизненного цикла и подготовкой военно-морских специалистов, способных грамотно её использовать и при необходимости применять в боевых условиях.

Андрей ГАВРИЛЕНКО



Морские парады России

Отечественный Военно-морской флот имеет более чем трехвековую историю. На его пути были и выдающиеся победы, и тяжелые утраты. С зарождением флота возникла и традиция торжеств по случаю побед и знаменательных событий.

В России праздник флота отмечали с начала XVIII века. Идея ежегодного торжества принадлежала Петру I. Именно при нём начали проводить воинские праздники, так называемые викториальные дни.

В 1714 году молодой Российский флот одержал первую крупную морскую победу у мыса Гангут. Произошло это в день святого Пантелеймона. Пётр своим указом обязал ежегодно 27 июля (по старо-

му стилю) отмечать этот праздник торжественными богослужениями, морскими парадами, шествиями войск, фейерверками и салютами. Это был первый флотский праздник, первый случай триумфального ввода в город кораблей русского флота после одержанной на море победы. Победа при Гангуте значима не только тем, что Россия укрепила своё положение на Балтийском море и перенесла военные действия на территорию противника, а ещё и тем, что благодаря ей были заложены основы многих традиций в отечественном Военно-морском флоте.

Начиная с 1715 года день победы при Гангуте отмечался ежегодно наряду с годовщинами Полтавского сражения 1709 года – главной победы Русской армии в Северной войне, победы при Лесной в 1708 году и взятия крепости Орешек в 1702 году – первой победы в Северной войне. Впоследствии к ним добавились и морская победа при Гренгаме, одержанная также в день святого Пантелеймона



Российский флот одерживает первую крупную морскую победу у мыса Гангут



Пётр своим указом обязал ежегодно 27 июля (по старому стилю) отмечать этот праздник торжественными богослужениями, морскими парадами, шествиями войск, фейерверками и салютами. Это был первый флотский праздник, первый случай триумфального ввода в город кораблей русского флота после одержанной на море победы.

27 июля 1720 года.

С первых же лет гангутские, а затем гангутско-гренгамские празднества имели целью не только поддерживать воинский дух русских моряков и благотворно воздействовать на самоутверждение русских людей как морской нации. Они укрепляли и международный престиж России как военно-морской державы.

Завершивший великую Северную войну (1700–1721) Ништадтский мирный договор был заключён 30 августа (по старому стилю) 1721 года. По этому случаю в Петербурге гуляли по улицам и катались по воде на баржах и верейках. В Москве же, где празднество происходило в декабре, маскарадная процессия состояла из множества поставленных на полозья судов различной величины и формы. Под предводительством самого Петра, командовавшего флагманским кораблём, процессия с музыкой и пушечной пальбой двигалась по улицам столицы.

В 1723 году во вторую годовщину Ништадтского мира вводится новая традиция. По решению Петра в Санкт-Петербург был привезён «дедушка русского флота», как сам император назвал свой ботик.



Ботик Петра I

«Взять за такую знатную вино по 15 рублей за каждое судно».

Ботик был торжественно встречен 30 мая 1723 года на Неве у стен Александро-Невского монастыря Невским флотом – флотилией частных судов в Петербурге.

По приказу Петра I участие в церемонии встречи ботика было обязательным. Владельцы судов, не явившиеся на встречу, были строго наказаны. Сохранился список этих владельцев, на котором Петр I



Корабли выстроились в линию на Кронштадтском рейде 11 августа 1723 года

написал: «Взять за такую знатную вино по 15 рублей за каждое судно». На следующий день ботик в сопровождении кораблей Невского флота перешёл к Петропавловской крепости, салютовавшей ему 31 выстрелом. На приветствие ботик ответил тремя выстрелами.

Первая встреча ботика с боевыми кораблями Балтийского флота состоялась 11 августа 1723 года накануне второй годовщины Ништадтского мира. В честь этого события корабли выстроились в линию на Кронштадтском рейде. По праздничному расцвеченные сигнальными флагами, они восхищали всех присутствующих. Ведь это и их усилиями чуть более чем за 25 лет был создан мощный морской военный флот. Тишину ясного и тихого дня разорвал гром пушек. Все корабли салютовали идущему вдоль строя ботику. Необычна была команда судна. За рулём был сам Пётр I, принявший на себя в тот раз должность квартирмейстера (должность унтер-офицера корабельной службы в Русском флоте, который ведал хозяйственными делами) и выступавший под именем адмирала Петра Михайлова. За веслами находились вице-адмиралы Петр Иванович Сиверс и Томас Гордон, контр-адмиралы Наум Акимович Сенявин и Томас Сандерс. Вице-адмирал Александр Данилович Меншиков исполнял обязанности лотового. Фейдцехмейстер флота (главный артиллерист) Отто Христиан был канониром. Командовал ботиком 62-летний генерал-адмирал Федор Матвеевич Апраксин, участник Азовского похода, взятия Выборга, Гангутского сражения. На буксире шлюпок с флагманского корабля флота ботик торжественно прошёл вдоль строя 21 линейного корабля и других судов. Более полутора тысяч орудий салютовало ему. Ботик отвечал

«Ботик 30 числа августа для торжествования выводить повсегодно на воду и иметь при Александро-Невском монастыре».

выстрелами из своих пушечек.

Как известно, Пётр I после этого грандиозного морского парада повелел: «Ботик 30 числа августа для торжествования выводить повсегодно на воду и иметь при Александро-Невском монастыре». Однако после кончины императора эта традиция не соблюдалась. Лишь дважды – во времена Елизаветы Петровны в 1744 и 1745 годах – ботик был показан флоту, а практика морских парадов становится нерегулярной и чаще проводится как элемент совместного с сухопутными войсками торжества.

При Екатерине II в 1796 году по слу-

чаю отправки эскадры адмирала Г.А. Спиридова в Средиземное море на войну с Турцией также состоялся морской парад.

В царствование Александра I проводился высочайший смотр эскадры адмирала Д.Н. Сенявина, а также при праздновании столетия со дня основания Петербурга на Неве 16 мая 1803 года «дедушка русского флота» находился на шкафуте 110-пушечного корабля «Гавриил», стоявшего на Неве против Сенатской площади. Почётными стражами ботика были четыре столетних моряка Петровской эпохи. В 1828 году подобный смотр эскадры того же адмирала Д.Н. Сенявина с участием ботика проводил Николай I.



Императрица Екатерина II на Кронштадтском рейде 18 июня 1769 г.



Эскадра адмирала Д.Н. Сенявина



в три линии. И по сигналу императора «Геркулес» с ботиком на палубе прошёл, принимая почести, между линиями кораблей. Стоявшие на рейде расцвеченные флагами иностранные суда при приближении «Геркулеса» также салютовали ему флагами.

Десятилетняя годовщина победы при Гангуте была последней, отмечавшейся при жизни Петра I. После 1724 года традиция Гангутско-Гренгамского флотского праздника в его прежней форме с оружейными залпами, расцвечиванием кораблей флагами постепенно угасла. Этот «викториальный день» отмечали лишь богослужением.

В последний раз ботик был показан флоту на морском параде в 1836 году. Император Николай I распорядился установить его на пароход «Геркулес». Все корабли Балтийского флота были выстроены под флагом 84-летнего адмирала Романа Кроуна на кронштадтском рейде

Петровская традиция возродилась лишь в середине XIX века. В Морском уставе 1853 года появилось предписание в день Гангутской виктории наряду с церковными службами производить салют и расцвечивать корабли флагами. Полагалось производить 21 выстрел с каждого корабля. Закреплён этот церемониал был и в последующих Морских уставах 1885 и 1899 годов. Такой порядок празднования в Российском флоте сохранялся вплоть до 1917 года.

В период правления Александра III и Николая II количество высочайших смотров и морских парадов сократилось. Большие торжества с привлечением Во-



енно-морского флота проводились в 1903 году по случаю 200-летия Санкт-Петербурга. Практиковались построения кораблей и по случаям визитов в Россию заморских высочайших особ. Но о постоянстве таких событий или традиционности говорить не приходилось.

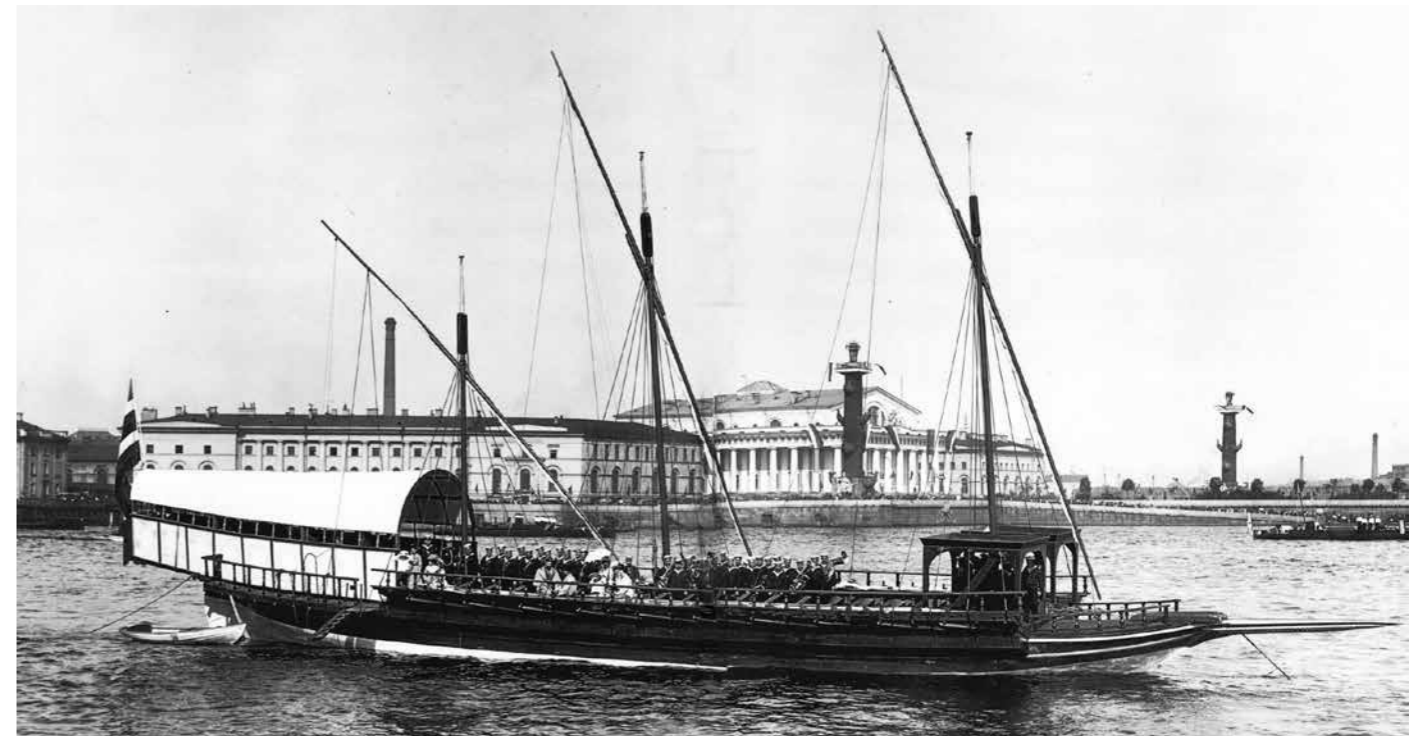
В 1920 году по предложению штаба Морских сил Балтийского моря в ближайший к 18 мая выходной день в Петрограде стали отмечать День Красного флота. Именно в этот день (7 мая по старому стилю) в 1703 году русские воины одержали первую победу на Балтике: в абсордажном бою под общим командованием Петра I были захвачены два шведских военных судна: бот «Гедан» и шнява «Астрильд». В ознаменование первой морской победы над шведами в устье Невы 18 мая (по новому стилю) считается днём основания Балтийского флота и отмечается ежегод-

Петровская традиция возродилась лишь в середине XIX века. В Морском уставе 1853 года появилось предписание в день Гангутской виктории наряду с церковными службами производить салют и расцвечивать корабли флагами. Полагалось производить 21 выстрел с каждого корабля.

но как один из важных флотских праздников.

В 1920-е годы на Неве устраивались парады кораблей Балтийского флота и водноспортивные праздники. Фасады зданий украшали государственной и морской символикой, флагами расцвечивания. Моряки проходили торжественным

маршем под звуки оркестра по площади Урицкого (Дворцовая площадь). Затем на площади устраивали спортивный праздник, и краснофлотцы демонстрировали силу и ловкость. Кульминацией спортивного праздника были состязания по перетягиванию каната. Руководство молодой Советской Республики сделало смотр ко-





В 1920 году по предложению штаба Морских сил Балтийского моря в ближайший к 18 мая выходной день в Петрограде стали отмечать День Красного флота.

раблей регулярным мероприятием революционных праздников 1 Мая и 7 Ноября. Однако День Красного флота отмечался

День Военно-морского флота и традиция проведения военно-морских парадов возникли ещё во времена царствования Петра I. Однако практически во всех современных источниках отмечается, что впервые в нашей стране День ВМФ с проведением военно-морских парадов на всех флотах и флотилиях стали отмечать в 1939 году.

лишь несколько лет подряд и постепенно угас.

Таким образом можно считать, что в Советском Союзе День Военно-морского флота был установлен постановлением Совета Народных Комиссаров СССР и ЦК ВКП(б) от 22 июля 1939 года. В постановлении говорилось: «В целях мобилизации широких масс трудящихся вокруг вопросов строительства Рабоче-Крестьянского Военно-Морского Флота Союза ССР и стоящих перед ним задач

установить День Военно-Морского Флота Союза ССР». Любопытно, что в 1939 году День Военно-морского флота отмечался 24 июля, что совпало с днём рождения народного комиссара ВМФ Николая Герасимовича Кузнецова. Существует версия, что это был своеобразный подарок вождя молодому наркомку и аванс на будущее. Впоследствии День Военно-морского флота стали отмечать в последнее воскресенье июля, поскольку этот день, по данным метеонаблюдений, является самым тёплым на всех флотах нашей страны.

*Игорь ДЫГАЛО,
Андрей ГАВРИЛЕНКО.*



Главный военно-морской парад Военно-Морского Флота России Санкт-Петербург, Кронштадт 2017 год



Тяжелый атомный ракетный крейсер «Петр Великий»

Тяжелый атомный ракетный крейсер (ТАРКР) «Петр Великий» предназначен для поражения крупных надводных целей, защиты морских соединений от атак с воздуха и подводных лодок противника в удаленных районах морей и океанов. Является флагманом Северного флота ВМФ РФ.

В 1952-1954 годах в СССР было принято решение создать новый ракетно-ядерный флот. В 1964 году было начато проектирование отечественного боевого надводного корабля, имеющего практически неограниченную дальность хода. Первоначально планировалось создать 8000-тонный противолодочный корабль с ядерной энергетической установкой. Однако после появления в конце 60-х годов

подводных лодок ВМС США с межконтинентальными ракетами и атомными энергетическими установками было решено для борьбы с ними создать оперативные соединения противолодочных кораблей. Для обеспечения боевой устойчивости корабельных противолодочных групп потребовалось создание более крупного многоцелевого крейсера в отличие от ранее проектируемого. Так родился проект 1144 тяжелого атомного ракетного крейсера.

По проекту 1144 на Балтийском заводе построены четыре тяжелых атомных ракетных крейсера: «Киров» (с 1992 года - «Адмирал Ушаков»), «Фрунзе» (с 1992 года - «Адмирал Лазарев»), «Калинин» (с 1992 года - «Адмирал Нахимов») и «Петр

Великий». Эти суда имеют на вооружении практически все виды боевых и технических средств, созданных для военных надводных кораблей.

К строительству последнего корабля серии - «Петр Великий» (при закладке именовался «Куйбышев», потом - «Юрий Андропов») - завод приступил в 1986 году. Через 10 лет крейсер ушел на ходовые испытания. В соответствии с планом государственных испытаний ходовая программа выполнялась в суровых условиях Заполярья. В 1998 году атомный крейсер был передан флоту.

ТАРКР «Петр Великий» является самым современным ударным ракетным крейсером. В отличие от своих предшественников ТАРКР имеет повышенную



Командир тяжелого атомного ракетного крейсера - капитан 1 ранга Владислав Малаховский

автономность плавания, оснащен более эффективными гидроакустическими средствами, противолодочным оружием и крылатыми ракетами.

Главная энергетическая установка крейсера оснащена двумя реакторами на быстрых нейтронах тепловой мощностью по 300 Мвт и двумя вспомогательными нефтяными паровыми котлами. Сопряжение ядерных реакторов с нефтяными пароперегревателями увеличивает общую мощность установки и тем самым скорость корабля. На корабле также установлены: 8 парогенераторов, 4 электростанции суммарной мощностью 18 тысяч кВт, 2 турбины по 75 тысяч лошадиных сил.

Основу вооружения составляют противокорабельные сверхзвуковые ракеты «Гранит» П-700 (ЗМ-45) («Shipwreck»). На крейсере 20 ПКР «Гранит» установлены под верхней палубой, с углом возвышения 60 градусов.

“
30 июля 2012 года президент России Владимир Путин наградил орденом Нахимова тяжелый атомный ракетный крейсер «Петр Великий», который является одним из самых крупных боевых кораблей в мире
”



Корабельные боевые системы включают: боевой информационный центр; систему радиосвязи; систему спутниковой связи; системы управления огнем ПКР, комплексов РБУ-1000 и «Удав-1»; радиолокационные станции: РЛС обзора, РЛС обнаружения низколетящих и надводных целей, РЛС управления огнем корабельных систем ПВО - две, РЛС управления огнем 30-мм артиллерийских установок - четыре, навигационная РЛС - две; а также активную, пассивную акустические системы и электронную измерительную систему.

Противовоздушное зенитно-ракетное и артиллерийское вооружение «Петра Великого» состоит из ЗРК С-300Ф с 48 ракетами 48Н6, С-300ФМ с 46 ракетами 48Н6Е2, систему ПВО «Кинжал», ЗРК «Кортик» с АК-630 и артиллерийскую АК-130.

На крейсере «Петр Великий» дополнительно установлен носовой комплекс С-300ФМ «Форт-М».

Противолодочное вооружение крейсера укомплектовано ракетными противолодочной системой «Водопад-НК» и противоторпедной «Удав-1», ракетно-бомбовыми установками РБУ-1000 и вер-

толетами Ка-27ПЛ. Противолодочный ракетный комплекс (ПЛРК) «Водопад-НК» имеет 20 противолодочных ракет или торпед. Стрельба ведется с 10 ПУ (ракетно-торпедных аппаратов).

Комплекс «Удав-1» оснащен 40 противолодочными ракетами. Аналогичную систему имеет крейсер «Адмирал Кузнецов».

РБУ-1000 составляют основу системы «Смерч-3», имеющей следующий состав: две шеститрубных дистанционно наводящихся противолодочных ракетных ПУ РБУ-1000 (боекомплект 102 ракеты), заряжающее устройство, глубинные бомбы РГБ-10, систему ПУСБ «Буря» с приставкой «Зуммер», управляющую огнем до четырех РБУ.

Для противолодочной защиты также предназначены три вертолета Ка-27ПЛ или Ка-25РТ.

Ка-27 («Helix») оснащен противолодочным вооружением включая поисковую РЛС, гидроакустические буи, акустическую систему и детекторы магнитных аномалий. Ка-27 также может вооружаться торпедами, бомбами, минами и ПКР.

Тактико-технические характеристики

- | | | | |
|--------------------|---|--|--|
| • Длина - 251 м. | • Стандартное водоизмещение - 24300 тонн т. | • Скорость экономного хода - 18 узлов. | • Автономность плавания - до 60 суток. |
| • Ширина - 28,5 м. | • Полное водоизмещение - 26190 т. | • Дальность плавания на реакторе - не ограничена, на котлах при скорости 18 узлов - 1000 миль. | • Экипаж: 760 человек. |
| • Высота - 59 м. | • Скорость полного хода - 31 узел. | | |
| • Осадка - 10,3 м. | | | |

Вооружение

- | | | |
|--|--|---|
| • 20 сверхзвуковых противокорабельных крылатых ракет комплекса «Гранит». | • 128 зенитных ракет комплекса «Кинжал». | • Двуствольная пушка АК-130 калибр 130 мм (90 выстр./мин.). |
| • 48 зенитных ракет дальнего радиуса действия комплекса «Форт» (аналог С-300). | • 6 зенитных ракетно-артиллерийских комплексов «Кортик». | • 3 противолодочных вертолета Ка-27. |



Корвет «Сообразительный»

Корвет «Сообразительный» проекта 20380 (бортовой номер 531) является вторым в серии из четырех кораблей проекта 20380, построенных ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь» для ВМС России.

Корвет «Сообразительный» был разработан Санкт-Петербургским ЦМКБ «Алмаз» для ВМФ России.

Заложен на стапеле Северной верфи 20 мая 2003 года, спущен на воду 31 марта 2010 года в Санкт-Петербурге.

Корвет «Сообразительный» проекта 20380 является многоцелевым. Такие суда используются для операций в бе-

реговой зоне, включая морскую блокаду, противодействия вражеским подводным лодкам и надводным кораблям, а также для огневой поддержки десантных операций.

Корвет имеет длину 105 м, ширину 13 м и осадку 3,7 метра. В отличие от других противолодочных кораблей, стоящих на вооружении флота России, корвет «Сообразительный» отличают следующие качества: многофункциональность, компактность, малая заметность для радаров, повсеместное применение автоматических систем, модульный принцип, положенный в основу архитектуры. Именно

модульность архитектуры позволяет без труда проводить модернизацию вооружения корвета путем установки более новых систем оружия при снижении производственных затрат. Жизненный цикл такого корабля, рассчитанный на 30 лет, будет характеризоваться постоянным и высоким модернизационным потенциалом.

Корвет «Сообразительный» имеет стальной корпус с гладкой палубой, носовым бульбом и принципиально новыми обводами его подводной части. Комбинация носового бульба (выступающая вперед подводная часть носа корабля) и новых обводов позволила достичь каче-



Командир корвета «Сообразительный» - гвардии капитан 3 ранга Александр Слонов

ственного скачка в вопросе повышения быстроходности судна – на скоростях хода порядка 30 узлов сопротивление воды движению корвета по сравнению с традиционной формой корпуса снижено на четверть. Это позволило, с одной стороны, уменьшить мощность и вес главной энергоустановки корабля, а с другой – высвободить от 15 % до 18 % его водоизмещения для использования под дополнительное боевое оснащение. В корпусе корабля выполнено девять водонепроницаемых помещений. Они имеют комбинированный мостик и командный центр.

Надстройка корвета выполнена из композиционных материалов, представляющих собой многослойные труднотопящие стеклопластики и конструкционные материалы из углеволокна. Их применение является признаком использования в конструкции надстройки так называемой технологии малой заметности для радаров или стелс-технологии.

Обладая способностью поглощать и рассеивать энергию падающего на них электромагнитного излучения радиолокаторов, эти материалы отражают в сторону источника сигнала (радаров) слишком малый сигнал, чтобы он был обнаружен. Поэтому на экране радиолокатора судно внушительных размеров будет давать метку, соответствующую небольшому катеру или даже лодке.

На корме корвета выполнен ангар для противолодочного вертолета Ка-27 и взлетно-посадочная площадка, что является абсолютным новшеством для российских кораблей такого водоизмещения. Экипаж корвета «Сообразительный» включает около 100 человек вместе с командой обслуживания вертолета.

Главная энергоустановка (ГЭУ) состоит из двух дизель-дизельных агрегатов (ДДА), работающих через суммирующие редукторы на два гребных винта. Каждый ДДА состоит из двух дизельных двигателей 16Д49 (один обеспечивает ход вперед, а второй – назад) и реверсивного редукторного агрегата. Экономический ход корвета равен 14 узлам, а полный – 27 узлам. В автономном плавании корвет «Стойкий», фото которого в морском походе показано ниже, может пройти расстояние до 4000 морских миль.

ГЭУ корвета является малозаметной за счет применения технологий, отработанных на атомных подводных лодках. За счет этого корабль стал малозаметным не только для радаров, но и для пассивных сонаров (шумопеленгаторов). Кроме ГЭУ в составе энергооборудования корвета имеются четыре дизель-генератора мощностью по 630 кВА каждый для обеспечения потребностей корабля в электроэнергии.

Вооружение корвета подразделяется по его назначению на: противокорабель-

ное (артиллерийское и ракетное), противозушное, противолодочное.

Все системы оружия корабля функционируют под управлением боевой информационной системы «Сигма». Она собирает информацию от радаров и датчиков и предоставляет ситуационную картину сражения в реальном времени. Она также позволяет кораблю обмениваться разведывательной информацией с другими военно-морскими подразделениями в группировке.

Противокорабельное оружие представлено двумя пусковыми установками (ПУ) ракетного комплекса «Уран-У», каждая из которых содержит боекомплект в составе четырех противокорабельных крылатых ракет Х-35, имеющих дальность стрельбы 260 км. Расположены ПУ «Уран-У» в средней части корпуса корабля.

Артиллерия корабля представлена универсальной корабельной артиллерийской установкой А-190 «Универсал». Калибр ее орудия – 100 мм, скорострельность (максимальная) – 80 выстр./мин., боезапас – 332 выстрела. Дальность стрельбы до 20 км.

ПВО корабля обеспечивается ЗРАК «Кортик-М», установленным на баке, и двумя 6-ствольными 30-мм артиллерийскими АК-630М на корме.

Для ближнего боя на палубе корвета размещены две пулеметные установки калибром 14,5 мм и два гранатомета ДП-64 для отражения десанта.

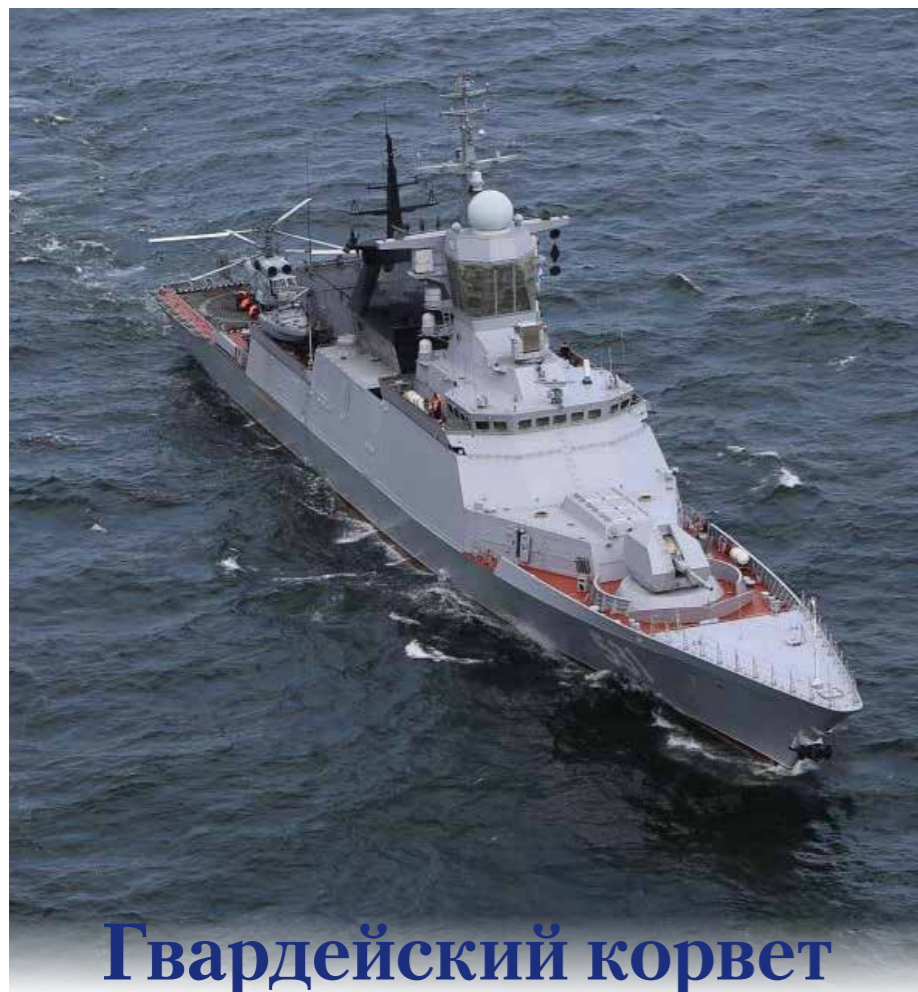
29 июля 2012 года Приказом Главного командующего ВМФ России № 64 от 1 марта 2012 года корвету «Сообразительный» присвоено почетное наименование «гвардейский».

Тактико-технические характеристики

- Длина - 106 м.
- Осадка - 4 м.
- Скорость полного хода - 27 узлов.
- Автономность плавания - до 15 суток.
- Ширина - 13 м.
- Полное водоизмещение - 2300 т.
- Дальность плавания - 3500 морских миль.
- Экипаж: 98 человек.

Вооружение

- Артиллерийское, зенитное ракетное вооружение: 100-мм А-190, 2 30-мм АК-630М, ПЗРК «Игла-С».
- Ракетное вооружение: КРК «Уран».
- Противолодочное вооружение: МТПК «Пакет».
- Радиотехническое вооружение: «Позитив-М».



Гвардейский корвет «Сообразительный» отметил День корабля

15 октября гвардейский корвет «Сообразительный» в походных условиях отметил День корабля – пятую годовщину со дня подъема флага ВМФ России.

Несколько дней назад экипаж корвета «Сообразительный» в одном из морских полигонов Балтийского флота успешно выполнил ракетную стрельбу по морской цели, имитирующей корабль условного противника. Ракетная стрельба корветом «Сообразительный» выполнялась с использованием зенитного ракетного комплекса морского базирования «Редут» по морскому щиту, расположенному на значительном удалении от корабля. Зенитные ракеты успешно поразили назначенную цель, что было подтверждено данными объективного контроля. Стрельба проводилась в условиях специально созданной в учебных целях помеховой обстановки с применением условным противником средств радиоэлектронного противодействия. После выполнения огневой задачи экипаж корабля провёл ряд корабельных учений: по радиоэлектронной борьбе, противовоздушной обороне, связи, а так-

же отработал элементы маневрирования и прохождения кораблём узкости.

По словам командира корабля гвардии капитана 3 ранга Александра Слонова, за свою непродолжительную, но очень насыщенную флотскую службу корвет не раз объявлялся лучшим на Балтийском флоте по различным видам боевой подготовки. За первую пятилетку корабль прошёл порядка 60 000 миль и выполнил с хорошей оценкой более полусотни различных боевых упражнений, в том числе артиллерийские и ракетные стрельбы, принимал участие в испытаниях новой военной техники и вооружения.

В июне 2013 года корвет «Сообразительный» под флагом командира Балтийской военно-морской базы капитана 1 ранга Игоря Осипова посетил немецкий город Киль. Прибытие российского корабля в немецкий порт было приурочено к проведению знаменитой Кильской недели. Корвет принял участие в международном параде кораблей. А по возвращении в базу включился в подготовку к оперативно-стратегическому учению



«Запад-2013». Его итогом стали сентябрьские ракетные стрельбы, которые «Сообразительный» выполнил ракетным комплексом «Уран», оснащённым крылатыми противокорабельными ракетами, способными поражать надводные цели на расстоянии, превышающем 100 километров. Действия экипажа «Сообразительного» на учении «Запад-2013» получили высокую оценку флотского командования: ракетный удар по вероятному противнику – мощное огневое прикрытие сил высадки морского десанта – гвардейцами был выполнен на «отлично».

После завершения учения корвет «Сообразительный» вновь побывал в заграничном походе. На этот раз его курс пролегал к берегам Ирландии. В октябре 2013 года, успешно выполнив поставленную задачу, корабль вернулся в родную гавань и продолжил участвовать в обеспечении заводских испытаний новых экспортных заказов.

Не менее насыщенным выдался для «Сообразительного» и 2014 год. Помимо обеспечения испытаний кораблей-новостроек корвет участвовал в праздновании 150-летия Западного военного округа, в морском параде на Неве, нёс дозор в Балтийском море, а в начале сентября в составе группировки сил высадки морского десанта обеспечил его огневую поддержку, выполнив артиллерийские стрельбы главным калибром.

В 2015 году «Сообразительный» принял участие в состязательных стрельбах на приз главнокомандующего ВМФ. За успешное выполнение артиллерийских и ракетных стрельб корабль был награждён почётными кубками.

В нынешнем году экипаж корвета намерен удержать высокую планку флотской гвардии, вновь приняв участие в призовой стрельбе на кубок главноком ВМФ. Ракетный удар, нанесённый главным корабельным комплексом «Уран», оказался точным и сокрушительным.

Экипажу корвета «Сообразительный» не впервой отмечать годовую праздник вдали от родных берегов. Но впервые это знаменательное событие произойдёт в Северном море, которое, как известно, неласковое в это время года. Но никакая

непогода не в силах отменить флотскую традицию – праздновать День рождения корабля.

По словам заместителя командира корабля по работе с личным составом гвардии старшего лейтенанта Сергея Кожевникова, и в этот раз моряки услышат традиционное поздравление экипажа командиром корабля. Прозвучит и приказ о поощрении отличившихся военнослужащих. Свободные от несения вахты моряки примут участие в праздничном обеде со сладкими пирогами и весёлой развлекательной программой.

А то, что этот день запомнится и самому организатору походного праздника, сомневаться не приходится. Для гвардии старшего лейтенанта Сергея Кожевникова нынешний дальний поход – первый в его службе. Офицер недавно назначен на корвет, чему очень рад, поскольку «всегда хотел ходить в моря».

По мнению гвардии капитана 3 ранга Александра Слонова, главным достижением корвета «Сообразительный» можно считать сформировавшийся здесь сплочённый, всесторонне подготовленный, сплаванный, преданный воинскому долгу и своему кораблю экипаж. Офицер высоко ценит профессионализм офицерского состава корабля во главе со старшим помощником командира гвардии капитан-лейтенантом Владимиром Паули. Профессионалами своего дела являются командир штурманской боевой части гвардии старший лейтенант Вячеслав Шалобанов, командир минно-торпедной боевой части гвардии старший лейтенант Леонид Каракаш, помощник командира корабля по снабжению гвардии капитан-лейтенант Максим Васильев. Гвардии капитан 3 ранга А.Слонов отмечает большой вклад в обеспечение боеготовности корабля командира электромеханической боевой части гвардии капитан-лейтенанта Фариды Касымова. Офицер служит на корабле с момента его постройки. Вместе со старшиной машинной команды

БЧ-5 гвардии мичманом Андреем Скабелиным и техником электромеханической группы гвардии мичманом Максимом Романовым они принимали от промышленности свой корабль, осваивали новую технику, налаживали организацию службы в электромеханической боевой части. Они были первыми и вместе с кораблем росли, набирались опыта, занимались обучением личного состава.

В праздничном приказе командира корабля о поощрении личного состава отмечен ратный труд инженера БЧ-1 гвардии старшего лейтенанта П.Русских, техника ракетно-артиллерийской боевой части гвардии мичмана Г.Веремеенко, механика связи гвардии старшины 1-й статьи контрактной службы М.Рыбакова, электрика электротехнической группы гвардии старшего матроса контрактной службы Н.Перевозчикова, начальника делопроизводства старшего матроса контрактной службы И.Евграфова, электрика ракетно-артиллерийской боевой части гвардии старшего матроса контрактной службы В.Короля и многих других военнослужащих, которые с честью и достоинством несут свою флотскую вахту.

Для экипажа имя корабля и гвардейское звание – не абстрактные понятия. Их корвет унаследовал от корабля, который в годы Великой Отечественной войны доблестно воевал в составе Черноморского флота. Корвет Балтийского флота принял его как боевую эстафету от старших поколений моряков. Эта незримая связь времён продолжается в нелёгких походных милях гвардейского экипажа корвета «Сообразительный», флотская биография которого ещё только начинается.

Татьяна Смирнова, «Страж Балтики»





Фрегат «Адмирал Макаров»

Фрегат «Адмирал Макаров» является одним из шести «сторожевиков», которые, согласно двум контрактам, заключенным Министерством обороны РФ с судостроительным заводом «Янтарь», должны до 2020 года войти в состав и усилить ВМФ нашей страны.

Постройка корабля началась в 2012 году. В 2015 его уже спустили на воду. А в 2017 году, после прохождения гос. испытаний, сторожевой фрегат «Адмирал Макаров» займет свое место среди кораблей военного флота России.

Сторожевой корабль «Адмирал Макаров» назван в честь вице-адмирала Российского императорского флота Степана Осиповича Макарова изобретателя минного транспорта, разработчика теории

непотопляемости, пионера использования ледоколов. В 1895 году разработал русскую семафорную азбуку. Во время русско-турецкой войны одним из первых в мире успешно применил торпедное оружие, потопив турецкое сторожевое судно «Интибах».

Предназначен для боевых действий против надводных кораблей и подводных лодок, отражения атак средств воздушного нападения как самостоятельно, так и в составе соединений.

Благодаря заложенным возможностям фрегат способен выполнять поиск субмарин противника с последующим их уничтожением, в составе эскорта осуществлять эффективную защиту судов не только от подводных и надводных плавсредств противника, но и от воздушного

нападения. Осуществлять огневую поддержку с моря боевых действий, ведущих сухопутными войсками, а также обеспечивать доставку и высадку морского десанта. Вести дозорную службу, патрулирование, а также охрану морских коммуникаций.

«Адмирал Макаров» - фрегат, который оборудован энергетической газотурбинной установкой, состоящей из четырех двигателей: 2-х форсажных и 2-х маршевых, общей мощностью в 56000 л. с. Электрообеспечение корабля осуществляется 4-мя дизель-генераторами суммарной мощностью в 3200 кВт.

Фрегат «Адмирал Макаров» создавался с использованием технологии, обеспечивающей высокую живучесть судна, включая защиту от химического и ядер-

Тактико-технические характеристики

- Длина - 124,8 м.
- Ширина - 15,2 м.
- Осадка - 4,2 м.
- Стандартное водоизмещение - 3620 тонн т.
- Полное водоизмещение - 4035 т.
- Скорость полного хода - 30 узлов.
- Скорость экономного хода - 14 узлов.
- Дальность плавания при скорости 14 узлов - 14 тыс. 850 морских миль.
- Автономность плавания - до 30 суток.
- Экипаж: 180 человек.



ного оружия, кроме того, максимально снижена акустическая заметность корабля.

Корабль обладает универсальным ракетно-артиллерийским вооружением и современными радиотехническими средствами для противолодочной и противовоздушной обороны. Основное ударное вооружение корабля представ-

ляет «Калибр-НК» – комплекс, способный поражать надводные, подводные, а также наземные стационарные и ограниченно подвижные цели с известными координатами расположения, причем в условиях активного направленного огневого и радиоэлектронного подавления. В состав комплекса входят 8 фугасно-проникающих ракет с системой самонаведения.

Для круговой защиты от воздушных нападений, включая массированные авиационные и ракетные атаки, а также совершения ударов по военным объектам противника на воде и на суше, корабль оснащен ЗРК «Штиль-1».

Помимо того, на фрегат установлена одноорудийная артустановка А-190, ка-

либром в 100 мм, способная вести высокоэффективный огонь не только по морским и воздушным, но и по береговым объектам. Установка снабжена системой управления стрельбой, обеспечивающей автоматический поиск и захват цели с дальнейшим ее сопровождением. Скорострельность орудия составляет 80 выстрелов в минуту при дальности стрельбы до 20 км.

Для борьбы с субмаринами корабль оснащен парой торпедных аппаратов калибром 533 мм, а также реактивной установкой бомбометания РБУ-6000.

Для защиты от высокоточного оружия, в том числе и противокорабельных ракет, а также для поражения малогабаритных целей, на фрегат установлен зенитно-ракетный арт. комплекс «Каштан», в котором совмещены зенитные ракеты с системой управления и два автомата с шестью стволами на каждый, калибром 30 мм.

Также в комплекс вооружения фрегата входит вертолет из серии «Ка», для которого на корабле устроена вертолетная площадка с крытым ангаром

Помимо всего, фрегат оборудован системой радиоэлектронной борьбы, включающей в себя установки пуска ложных целей и противоторпедную защиту «Удав».

«Адмирал Макаров» - фрегат, который может успешно вести бой одновременно сразу против нескольких целей. Для сбора и обработки боевой информации специально для него была разработана система «Требование-М», которая способна самостоятельно ставить задачи для всего его вооружения. То есть она, исходя из сложившейся ситуации, определяет необходимое количество пусков ракет и выстрелов, при этом контролируя состояние боевых средств судна и передавая при этом необходимую информацию системам защиты корабля.

Не забыли разработчики фрегата и о повседневном быте экипажа фрегата, обеспечив ему максимально возможный уровень жизнедеятельности и комфорта. Кстати, это первое боевое судно ВМФ, на камбузе которого установлены хлебопечь и гриль.

Вооружение

- 8 вертикальных пусковых установок ракетного комплекса «Калибр-НК».
- Зенитные ракетные и артиллерийские комплексы «Штиль-1», «Палаш» и АК-630М.
- Универсальная артиллерийская установку А-190 (калибра 100 мм).
- Торпедные аппараты калибра 533 мм.
- Реактивная бомбометная установка РБУ-6000.
- Боевая информационно-управляющая система «Требование-М».



Тральщик «Александр Обухов»

Базовый тральщик «Александр Обухов» (заводской № 521) - головной корабль проекта 12700 «Александрит» противоминной обороны предназначенный для поиска и уничтожения мин в акваториях военно-морских баз на безопасной для корабля дистанции.

Тральщик «Александр Обухов» назван в честь Героя Советского Союза, капитана 1 ранга А.А. Обухова (1917-2009). Особо отличился в Моонзундской десантной операции 2-5 октября 1944 года. За первый день высадки десанта на о. Даго (Хийумаа), командуя группой катеров СКА под интенсивным огнем противника звено капитан-лейтенанта Обухова совершило 10 рейсов и доставило на остров 1440 солдат и офицеров

109-го стрелкового корпуса. За боевую кампанию 1944 года капитан-лейтенант Обухов участвовал в 138 боевых операциях по высадке десанта в Выборгском заливе, отражению корабельного десанта в Выборгском заливе, обеспечению боевого траления, проводке кораблей.

Спроектирован Центральным морским конструкторским бюро «Алмаз» для нужд ВМФ России. Заложен 22.09.2011 г. на Средне-Невском судостроительном заводе в Санкт-Петербурге (заводской № 521), спущен на воду 27.06.2014 г. 09 декабря в Кронштадте состоялась торжественная церемония подъема Андреевского флага и включения в состав ВМФ России. В состав соединения кораблей охраны водного района Балтийской военно-морской базы с местом

базирования в Балтийске. 14 мая 2017 года прибыл в порт Балтийск к месту постоянной дислокации в соединении кораблей охраны водного района.

В «Александр Обухов» предусмотрено формирование противоминного контура с применением новейших, высокоэффективных гидроакустических станций, размещаемых как на самом корабле, так и на телеуправляемых и автономных подводных аппаратах, интегрированной мостиковой системы, главного командного пункта-автоматизированной системы управления противоминными действиями. Вместе с тем корабль способен использовать и традиционное тральное вооружение.

Корабль «Александр Обухов» обладает высокой маневренностью за счет

применения эффективного комплекса различных подруливающих устройств.

Важной особенностью при создании этого корабля является то, что он изначально предусматривает создание системы кораблей и судов на основе унифицированного корпуса из стеклопластика. На базе этого корпуса возможно строительство патрульных кораблей и вспомогательных судов различного назначения, как для военных, так и для гражданских заказчиков. Корабль водоизмещением 800 тонн имеет уникальный, самый большой в мире корпус из монолитного стеклопластика, сформированный методом вакуумной инфузии.

Делают такие корабли в Петербурге, на Средне-Невском судостроительном заводе. Это единственный завод в стране и единственный в мире, кто может создавать монолитные корпуса такого размера. Важных достоинств у такого «стеклопластикового» корабля несколько: увеличенная прочность корпуса и на 20% уменьшенная масса (250 тонн без оборудования и надстроек), а также отсутствие металла, на который могут сработать мины. Немагнитный корпус — одно из важнейших качеств для корабля противоминной обороны. Кроме того, срок службы такого корпуса в агрессивной морской воде больше, чем у корпуса из маломагнитной стали, — более 30 лет. Много внимания конструкторы уделили комфорту экипажа — на корабле созданы все условия для эффективного выполнения боевых задач и отдыха.

Основой энергетической установки тральщика является дизельный двигатель мощностью 2500 л.с. Также имеются три дизель-генератора, отвечающие за выработку электроэнергии для работы различных систем. Имеющаяся энергетическая установка дает кораблю возможность развивать скорость до 16,5

узлов. Дальность плавания на экономической скорости 10 узлов достигает 1500 морских миль. Для улучшения маневренности кормовые гребные винты и рули дополняются носовым подруливающим устройством, расположенным в поперечном канале.

Для защиты от возможного нападения на корабле установлено вооружение. Артиллерийская установка АК-306 с 30-мм шестиствольным автоматом. В кормовой части надстройки имеются две тумбовые установки с 14,5-мм пулеметами КПВ. Для отражения воздушного нападения экипаж корабля также может использовать переносные зенитные ракетные комплексы семейства «Игла». До восьми таких систем предлагается перевозить на соответствующем стеллаже в одном из внутренних помещений корабля. Какое-либо ударное вооружение для атаки надводных или подводных объектов отсутствует.

Главной задачей тральщика является поиск вражеских мин и установка собственных заграждений. Для решения последней задачи корабль несет на борту различные мины и минно-торпедные комплексы отечественного производства, такие как УДМ, УДМ-2, МТПК-1, МРПК-1 и т.д. Корабль имеет все необходимое оборудование для постановки заграждений и применения минного вооружения.

При этом основной целью корабля является защита указанных акваторий от мин противника. Для решения такой задачи используется комплекс оборудования, соответствующий концепции «хотота за минами». Эта концепция подразумевает оснащение корабля набором разнообразных средств наблюдения и обнаружения. В сочетании с «традиционными» средствами противоминной обороны новая аппа-

ратура должна обеспечивать большую эффективность работы. Все элементы комплекса специального оборудования объединяются т.н. автоматизированной системой управления противоминными действиями (АСУ ПМД). Состав оборудования для противоминной борьбы сформирован с учетом необходимости своевременного обнаружения и ликвидации угроз на безопасном расстоянии от корабля.

Основными средствами поиска мин являются подкильная гидроакустическая станция и буксируемый гидролокатор. Также в качестве дополнительных систем поиска могут использоваться автономные или телеуправляемые подводные аппараты различных классов и типов, управление которыми осуществляется с борта корабля-носителя. Системы управления подводными аппаратами интегрируются с АСУ ПМД, что позволяет повысить эффективность поисков.

Вместе с новейшим оборудованием, так же используется проверенные временем изделия. Такие как парный контактный трал ПКТ-Б, одинарный универсальный контактный трал ОУКТ-Б, трал-имитатор «Желатин», а также универсальный широкополосный акустический трал ШАТ-У.

Кроме специального оборудования для поиска и обезвреживания минных заграждений противника корабль несет радиоэлектронную, гидроакустическую и другую аппаратуру иного назначения. Так, для навигации используется радиолокационная станция «ПАЛ-Н». Имеются комплекс связи «Рубероид» и гидроакустическая система звукоподводной связи «Структура-35». Для защиты от возможных диверсий имеется дополнительная гидроакустическая станция «Анапа».

Тактико-технические характеристики

- Длина - 68 м.
- Осадка - 2,5 м.
- Скорость полного хода - 16 узлов.
- Автономность плавания - до 10 суток.
- Ширина - 11 м.
- Полное водоизмещение - 980 т.
- Дальность плавания - 1500 морских миль.
- Экипаж: 35 человек.

Вооружение

- Артиллерийское, зенитное ракетное вооружение: 1 30-мм АК-630М, 8 ПЗРК «Игла-С».
- Противоминное: ИСПУМ (ГАС, СПА и БТ); 9 пловцов минеров; тралы: ОУКТБ, ГКТ-2, «Желатин», ШАТ-У.
- Радиотехническое вооружение: Оптико-электронные средства освещения обстановки предоставлены визирной колонкой УВНЦ-450.



Малый ракетный корабль «Серпухов»

Малый ракетный корабль «Серпухов» бортовой номер 603 является пятым серийным кораблем проекта 21631 (шифр «Буян-М»).

Малый ракетный корабль «Серпухов» был заложен 25 января 2013 года. Корабль назван в честь города Серпухов, административного центра Серпуховского района Московской области. Был спущен на воду 3 апреля 2015 года. 18 ноября 2015 года прибыл в пункт базирования Черноморского флота – город Севастополь.

12 декабря 2015 года на корабле был поднят Андреевский флаг, и корабль официально вошел в состав 41-ой бригады ракетных катеров Черноморского флота.

Малый ракетный корабль Серпухов»

разработан Зеленодольским ПКБ для ВМФ России, первым главным конструктором проекта является Овсиенко. Назначение этого малого ракетного корабля – охрана и защита экономической зоны государства. Он является модернизированной версией проекта 21630 «Буян», спроектированного и построенного специально для Каспийской флотилии с учетом малых глубин реки Волга и Каспийского моря.

Их прототипы – малые артиллерийские корабли «Астрахань», «Волгодонск» и «Махачкала» – хорошо зарекомендовали себя и продолжают успешное выполнение задач по предназначению в ходе службы на Каспийской флотилии.

В отличие от своих прототипов малый ракетный корабль «Серпухов» имеет

большее водоизмещение и оборудован современными образцами артиллерийского, ракетного, противодиверсионного, зенитного и радиотехнического вооружения.

На малом ракетном корабле «Серпухов» установлено новейшее ракетное вооружение – универсальный ракетный комплекс большой дальности «Калибр-НК». Главный ракетный комплекс корабля представляет собой вертикальную пусковую установку на восемь сверхзвуковых противокорабельных ракет, предназначенных для поражения надводных кораблей и подводных лодок различных классов и типов, наземных стационарных и ограниченно подвижных целей с заранее известными координатами на расстоянии от 200 до 500 километров.



При строительстве корабля применена так называемая стелс-технология, что затрудняет его обнаружение противником. Архитектурный облик корабля соответствует требованиям по снижению радиолокационной заметности, (наклонные плоские поверхности надстройки, наличие фальшбортов, скрытые в плоскостях надстройки и палубы, двери и люки).

Очертания малого ракетного корабля «Серпухов» в сочетании с его высокой скоростью, водометом и относительно небольшими размерами (74 метра), дают основания рассчитывать на то, что обнаружить его в водах, насыщенных самыми разными судами, будет непросто. На экране радара отличить малый ракетный корабль «Серпухов» от рыболовецкого сейнера или даже крупной яхты трудно. К тому же он, как и все строившиеся в России боевые корабли, снабжен всем комплексом электронного противодействия, способным вывести из строя системы связи и РЛС средств поражения вероятного противника. Поглощающие высокочастотные излучения покрытия и наклонные плоскости силуэта еще более уменьшают вероятность обнаружения этого быстрого и маневренного корабля

с мощным ракетным вооружением.

Главная силовая установка состоит из 2-х дизель-газотурбинных агрегатов (ДГТА) 10Д49 с передачей на винт фиксированного шага вращения при помощи двухскоростного реверсивного редуктора. Частота вращения коленчатого вала 1000 об/мин, диапазон каждого двигателя Ne 3825 кВт (5200 л.с.). Два водомётных винта движимые этими двумя силами по 10 400 л.с. легко создают водоизмещение 950 т. Скоростью высокоманевренного БК 12 или 25 узлов. На малой скорости судно может преодолевать 2500 морских миль. Автономность зависит от запасов провизии, стандартные 10 суток можно увеличить до 30-ти.

Малый ракетный корабль «Серпухов» создавался для ведения ракетного огня по кораблям и береговым базам вероятного противника. Для этого и предназначено его основное вооружение, составляющее в совокупности УКСК (универсальный корабельный стрельбовый комплекс). В корпусе размещены восемь шахт, из которых может осуществляться вертикальный пуск ракет, как дозвуковых (противокорабельных ЗМ54, класса «поверхность – суша» ЗМ14, противолодочных 91РТ), так и сверхзвуко-

вых («Оникс» ЗМ55).

Артиллерийская установка АУ А-190 калибра 100 мм грозит наземным и надводным объектам высокой точностью попадания на расстоянии 21,3 км осколочно-фугасными снарядами. Воздушным целям опасно входить в зону поражения на высоте 15 км, они будут атакованы снарядами с дистанционным взрывателем или радиолокационными снарядами. Система наведения и управления огнём полностью автоматизирована. Боекомплект 320 снарядов, скорострельность 80 выс/мин.

Помимо уже упомянутых 100-мм орудий «Универсал» (А-190М), бортовая артиллерия представлена спаренной установкой «Дуэт» на корме, двумя тумбовыми пулеметными установками МТПУ калибра 14,5 мм и еще тремя скорострельными 7,62-мм стволами

Средствами корабельной ПВО служат две установки «Гибка», в основе которой – распространенные в сухопутных войсках и эффективные зенитно-ракетные комплексы «Игла». Для отражения масштабной воздушной атаки этого оружия может не хватить, оно предназначено для борьбы со штурмовой авиацией и ударными вертолетами.

Тактико-технические характеристики

- Длина - 69 м.
- Осадка - 2,5 м.
- Скорость полного хода - 25 узлов.
- Автономность плавания - до 10 суток.
- Ширина - 10 м.
- Полное водоизмещение - 980 т.
- Дальность плавания - 2500 морских миль.
- Экипаж: 35 человек.

Вооружение

- Артиллерийское, зенитное ракетное вооружение: АУ А-190; АУ АК-630М2, 2хАМС «Гибка».
- Ракетное вооружение: 8ПУ ЗК-14 «Калибр».
- Радиотехническое вооружение: «Позитив-М».



Ракетный крейсер «Маршал Устинов»

Ракетный крейсер «Маршал Устинов» является вторым кораблем проекта 1164 «Атлант».

Ракетный крейсер «Маршал Устинов» был заложен под именем «Адмирал флота Лобов» (строительный номер 2009) 05 октября 1978 года на судостроительном заводе имени 61 коммунара в Николаеве. Спущен на воду 25 февраля 1982 года. 23 марта 1985 года был переименован в «Маршал Устинов». 15 сентября 1986 года введен в строй, а 5 ноября включен в состав Северного флота. Порт приписки Североморск. Имел следующие бортовые номера: 118 (1986 год), 088 (1987 год), 070 (1990 год), 055 (с 1993 года).

Назван в честь Министра обороны СССР Маршала Советского Союза

Дмитрия Фёдоровича Устинова

Ракетный крейсер «Маршал Устинов» предназначен для нанесения ударов по ударным группировкам и крупным кораблям противника, для обеспечения боевой устойчивости противолодочных поисково-ударных групп кораблей, а также выполнения задач коллективной ПВО соединений и конвоев в удаленных районах мирового океана. Вспомогательными задачами кораблей данного класса является огневая поддержка десантов, борьба с подлодками, обстрел побережья, занятого неприятелем.

«Маршал Устинов» - ракетный крейсер с выраженной трехостровной надстройкой. Фок- и грот-мачты выполнены в форме пирамидальных башен. Грамотное разнесение погребов боезапаса,

оборудование их автоматизированными системами пожаротушения и затопления гарантирует плавучесть судна при критическом повреждении любых трех отсеков из четырнадцати (кроме машинных). В кормовой части главной палубы расположены вертолетная площадка и ангар с 30-тонной антенной ЗРК «Форт».

Ракетные агрегаты крейсера «Маршал Устинов», играют важнейшую роль в российских военно-морских силах как в дальней, так и ближней морских зонах. Они способны поражать любые надводные корабли противника, включая авианосцы, используя основное вооружение – ракетные комплексы П-1000 «Вулкан». Также в круг их задач входит обеспечение противовоздушной обороны в составе морских соединений флота. Средства



Командир ракетного крейсера «Маршал Устинов» - капитан 1 ранга Сергей Алантьев

ПВО данных кораблей представлены наиболее тяжелым на сегодняшний день российским корабельным комплексом ПВО «Форт», а также комплексами «Оса-МА» в качестве вспомогательных комплексов ПВО ближней зоны.

Артиллерийское вооружение корабля представлено одной установкой АК-130 в носовой части корабля, а также шестью автоматическими зенитными артиллерийскими комплексами АК-630. В качестве противолодочного вооружения имеется реактивно-бомбовая установка РБУ-6000. Наибольшую ценность этому кораблю придает наличие мощного наступательного противокорабельного комплекса, а также возможность создания (в комплексе с другими, менее оснащенными средствами ПВО кораблями) эшелонированной системы ПВО благодаря наличию ЗРК «Форт» с достаточно большим боезапасом ракет.

Так же ракетный крейсер «Маршал

Устинов» имеет 2 пятитрубных торпедных аппарата, из которых можно выпустить 10 торпед калибром 533 мм. Торпеды 7 м, массой 2 т, несут заряд 400 кг на расстояние 22 км скоростью 55 узлов. Торпедные аппараты могут пускать ракеты типа «Калибр» как по подводным целям, так и по надводным и наземным.

В целях обнаружения и потопления подлодок на дистанции 200 км от корабля используется 1 вертолёт-разведчик К-27ПЛ. Он может нести на себе 2 торпеды, обнаруживать все цели в радиусе 250 км.

Питание осуществляется от 4 двигателей каждый мощностью 22500 л.с., а также от двух двигателей каждый мощностью 7700 л.с. Общая мощность составляет 105000 л.с.

В течение службы крейсер совершил три официальных визита на военно-морские базы Норфолк (Вирджиния, США), Мэйпорт (Флорида, США) и Галифакс (Канада). Дважды принимал участие в качестве флагмана в военно-морских парадах (Санкт-Петербург). Дважды крейсер «Маршал Устинов» выполнял боевые задачи в водах Средиземноморья.

За время боевых походов общей продолжительностью более тысячи суток пройдено более 150 тысяч миль, совершено более 370 учебно-боевых стрельб с применением всего арсенала. С 2008 года оберегал покой российских рыбаков, осуществляя патрулирование вблизи острова Шпицберген в Северном Ледовитом океане. Летом 2011 года крейсер «Маршал Устинов» направился на оборонные верфи ОАО «Звездочка» для проведения капитального ремонта и модернизации.

В ходе модернизации на «Маршале Устинове» были установлены новые радиолокационные станции. Крейсер

получил трехкоординатную РЛС дальнего обнаружения «Подберезовик» и оптимизированную для обнаружения низколетящих целей станцию «Фрегат-М2М» с фазированными антенными решетками. Модернизационные работы коснулись всех основных комплексов радиоэлектронного вооружения крейсера, в том числе и средств РЭБ (радиоэлектронной борьбы), позволяющих сделать корабль невидимым для средств наведения противника.

Корабелы «Звездочки» заменили на «Маршале Устинове» и всю внутреннюю «начинку», начиная от кабелей и заканчивая газотурбинными установками, которые позволяют крейсеру развивать скорость 32 узла.



Тактико-технические характеристики

- | | | | |
|--------------------|------------------------------------|---|------------------------|
| • Длина - 186 м. | • Полное водоизмещение - 11380 т. | • Дальность плавания при скорости 18 узлов - 7500 морских миль. | • Экипаж: 510 человек. |
| • Ширина - 20,8 м. | • Скорость полного хода - 34 узла. | • Автономность плавания - до 30 суток. | |
| • Осадка - 8,5 м. | | | |

Вооружение

- | | | |
|---|---|--|
| • Артиллерия: 1 х 2 АК-130, 6 х 6 ЗАК АК-630. | • Ракетное вооружение: 16 ПКР «Вулкан». | • Ракетное вооружение: 2 х 2 ЗРК «Оса-МА». |
| • Зенитное ракетное вооружение: 1 х «Форт» (С-300Ф), 2 х «Оса-М». | • Противолодочное вооружение: 2 х РБУ-6000, | • Минно-торпедное вооружение: 2 х 5 533 мм ТА. |
| | | • Авиационная группа: 1 х К-25РЦ. |



– Ремонт корабля – это непростой период в жизни и крейсера, и его экипажа, потому что корабли живут именно в море, – считает капитан 1 ранга Сергей Алантьев. – Но этот этап надо обязательно пройти, поскольку без обновления материально-технической части с большими морскими нагрузками не справиться.

Любовь к морю жила в сердце Сергея Алантьева с раннего детства, сколько он себя помнит. Будущий командир крейсера родился и вырос в городе-герое Севастополе в семье офицера флота. Мальчишкой по совету отца поступил в Нахимовское военно-морское училище. После его окончания сразу попасть в военный вуз не получилось. Послужил по призыву и затем подал документы в Черноморское высшее военно-морское училище им. П.С. Нахимова, а окончил уже Калининградское высшее военно-морское училище.

Затем было распределение на Северный флот и 14 лет службы на тяжёлом авианесущем крейсере «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов». Там Сергей Алантьев прошёл все ступени служебной лестницы, начиная от первичной офицерской должности до помощника командира по боевому управлению. Новые перспективы перед офицером открыла Военно-морская академия им. Н.Г. Кузнецова. Приобретённые там знания ему оченьгодились и в руководстве эки-

«Маршал Устинов»: второе дыхание, обновлённый крейсер планово входит в линию

Капитан 1 ранга Сергей Алантьев получил назначение на должность командира ракетного крейсера «Маршал Устинов» вскоре после начала его ремонта и более пяти лет неустанно курировал ход работ.

Выпускник Военно-морской академии им. Н.Г. Кузнецова в 2011 году прибыл на оборонную судостроительную верфь «Центр судоремонта «Звёздочка» в Северодвинск. За плечами офицера уже был весомый опыт службы в соединении ракетных кораблей Северного флота.



пажем численностью почти в полтысячи человек, и в общении с представителями промышленности.

Получив назначение на находящийся в капитальном ремонте ракетный крейсер «Маршал Устинов», молодой командир в Северодвинске сразу приступил к контролю за ходом работ.

А начинался ремонт очень не просто. По словам ответственного сдатчика корабля Дениса Ануфриева, трудности возникли из-за отсутствия на предприятии «Звёздочка» документации на ракетный крейсер, который был построен на Украине. В 1982 году под наименованием «Адмирал флота Лобов» его спустили на воду на Николаевском судостроительном заводе. В состав Северного флота крейсер вошёл 5 ноября 1986 года с новым именем на борту: «Маршал Устинов».

– Нам пришлось по всей России искать документацию на этот корабль, что задержало начало ремонта, – рассказал представитель судостроительной верфи «Центр судоремонта «Звёздочка» Денис Ануфриев. – Потом возникли сложности при отладке нового оборудования, которое надо было не только грамотно смонтировать, но и проверить во взаимодействии с другими механизмами. Заказ был рассчитан на меньший срок, но постепенно вскрылся больший объём работ, которые изначально не были заявлены в смете. Фактически по результатам акта дефектации масштаб ремонта увеличился раза в три. За эти годы наше предприятие получило уникальный опыт: мы впервые ремонтировали крейсер такого класса, заново освоив многие технологии.

Как рассказал командир корабля капитан 1 ранга Сергей Алантьев, за прошедшие пять лет крейсер пережил принципиальное обновление: заменены системы управления вооружением, радиотехнические комплексы и комплексы

связи. Модернизация систем и механизмов значительно улучшила технические характеристики корабля. Изменения произошли в жилых и служебных помещениях, что сделало крейсер намного комфортнее и эргономичнее. Некоторые боевые части и службы обновлены почти на 95 процентов.

В октябре-ноябре 2016 года экипаж корабля успешно выполнил программу приёмно-сдаточных ходовых испытаний. Все отремонтированные и модернизированные системы и комплексы подверглись тщательной проверке. С этой целью корабль находился в море на испытаниях 32 дня, прошёл около 4200 миль, развивал скорость хода более 30 узлов.

– Конечно, без замечаний не обошлось, особенно на завершающем этапе, – вспоминает капитан 1 ранга Сергей Алантьев. – Но надо отдать должное представителям предприятий: во время ходовых и государственных испытаний они устраняли все замечания сразу в

море, не заходя в базу, выполняли даже очень сложные операции. Кораблю фактически подарена вторая жизнь. Теперь перед крейсером стоят большие и важные задачи, которые мы с честью выполним.

Командующий Северным флотом отметил, что экипаж обновлённого крейсера после включения в состав сил постоянной готовности в этом году совершит несколько океанских плаваний.

В составе ВМФ сейчас несут службу ещё два ракетных крейсера проекта 1164: на Черноморском флоте – «Москва», на Тихоокеанском – «Варяг». Первый в этом классе корабль – крейсер «Москва» – в 2018 году северодвинская судостроительная верфь планирует принять в ремонт и применить на деле опыт, полученный в процессе модернизации его собрата «Маршала Устинова».

Ольга ВОРОБЬЁВА, «Красная звезда».





Большой противолодочный корабль «Вице-адмирал Кулаков»

Большой противолодочный корабль «Вице-адмирал Кулаков», (проекта 1155), порт приписки Североморск был заложен 4 ноября 1977 года, строительный номер 626, на судостроительном заводе А. А. Жданова в Ленинграде (ныне «Северная верфь» в Санкт-Петербурге), в соответствии с заказом от 13 июля 1977 года. 16 мая 1980 года корабль был спущен на воду, 9 февраля 1982 года вошел в состав флота. Место базирования – Северный флот.

Наименован в честь вице-адмирала Николая Михайловича Кулакова.

19 марта 1991 корабль встал на ремонт в Североморске, но затем был переведён в Кронштадт. Из-за серьёзных финансовых трудностей его ремонт затягивался и в 1996 году вообще прекратился. Только в 2000 году корабль был переведён на завод «Северная верфь» с Кронштадтского морского завода и начал де-факто ремонтироваться.

В течение 10 лет корабль оснащался

новейшим оборудованием и вооружением. В апреле 2010 года после долгой замены комплексов вооружения и системы жизнеобеспечения ремонт завершился, в сентябре 2010 года корабль покинул Санкт Петербург и прибыл в Балтийск а 7 декабря 2010 корабль прибыл в Североморск и снова вошёл в состав Северного флота ВМФ России.

Так что у этого корабля, несмотря на 35-летний возраст, не такой уж большой «пробег» по морям-океанам. А совре-



менное оснащение и вооружение, которое получил «Кулаков», оставляет его мощным и надежным кораблем.

А вот нынешние основные характеристики «Кулакова» таковы. Водоизмещение 6 840 тонн (полное – 7 480), длина – 163 метра, ширина – 19 метров, осадка – 7,8 метра. Максимальная скорость – 29,5 узла. Дальность плавания – 6 882 морские мили, автономность – 30 суток. Экипаж – 293 человека

Вооружение БПК состоит из двух четырехконтейнерных установок ракет-торпед «Раструб», восьми пусковых установок зенитно-ракетного комплекса «Кинжал», двух 100-миллиметровых артиллерийских установок АК-100,

четырёх шестиствольных пулеметов АК-630М, реактивных бомбометных установок РБУ-6000. На борту корабля располагаются два вертолета Ка-27.

Начиная с 2013 года этот БПК стал редким гостем в родной гавани: будто намереваясь упущенное, он буквально не вылезал из морей. Если на карте провести линии его маршрутов, то испещренным получится едва ли не полмира.

Список стран, в города которых «Кулаков» заходил с официальными визитами, исчисляется десятками. Его присутствие было отмечено в Средиземном и Черном морях, в том числе во время проведения операции российских ВКС в Сирии, которых БПК прикрывал с моря.

Его запомнили в Аденском заливе и Суэцком канале, на Кубе и в Венесуэле, в Атлантическом и Индийском океанах. И, естественно, в Баренцевом море, где отработано большинство учебных задач с практическими стрельбами из всех видов вооружений.

Большому противолодочному кораблю «Вице-адмирал Кулаков» принадлежит и самый длительный поход в новейшей истории флота России. Выйдя 14 апреля 2014 года из Североморска, он вернулся домой спустя 265 дней, 5 января 2015 года, преодолев за это время свыше 34 тысячи морских миль.

Тактико-технические характеристики

- Длина - 163,5 м.
- Ширина - 19,3 м.
- Осадка - 7,5 м.

- Стандартное водоизмещение - 6700 т.
- Полное водоизмещение - 8500 т.

- Скорость полного хода - 29 узлов.
- Дальность плавания при скорости 14 узлов - 7700 морских миль.

- Автономность плавания - до 30 суток.
- Экипаж: 249 человек.

Вооружение

- Ракетно-артиллерийское вооружение: ЗРК для обороны корабля от самолетов и ПКР. Обнаружение воздушных целей осуществляет РЛС. Наведение на цель обеспечивается

системой управления огнем. Старт ЗУР осуществляется из ПУ, находящихся под палубой. Дальность стрельбы 15 км.

- Противолодочное вооружение: Противолодочный РК в составе двух

счетверенных ПУ для выстреливания противолодочных управляемых ракет (ПЛУР).

- Авиационная группа: 2хКа-27.



Дизель-электрическая подводная лодка «Великий Новгород»

Дизель-электрическая подводная лодка «Великий Новгород» Б-268 является пятой в серии из шести подводных лодок проекта 636.3 «Варшавянка», которые строятся для Черноморского флота России. Строительство серии ведется на ОАО «Адмиралтейские верфи», город Санкт-Петербург, Россия, по заказу ВМФ России. Все корабли данной серии будут названы в честь городов, носящих почетное звание «Город воинской славы». Пятая подводная лодка названа в честь города Великий Новгород, Россия.

Дизель-электрическая подводная лодка «Великий Новгород» была заложена 30 октября 2014 года на заводе «Адмиралтейские Верфи» в Санкт-Петербурге под строительным номером 01674.

Спущена на воду 18 марта 2016 года. 26 октября 2016 года в Санкт-Петербурге у заводского пирса АО «Адмиралтейские верфи» состоялась торжественная церемония подъема Андреевского флага.

Дизель-электрическая подводная лодка «Великий Новгород» по праву считается самой малошумной из от-

ественных кораблей. Сливаясь с естественным шумом моря, эта субмарина может обнаружить цель на дистанции в 3-4 раза превышающей ту, на которой она сама может быть обнаружена противником.

За свою сверхскрытность лодки проекта 636 получили среди специалистов НАТО название – «черная дыра в океане». Подводные лодки модифицированного 636 проекта имеют более высокую (по сравнению с предыдущими проектами) боевую эффективность.

Оптимальное сочетание акустиче-



Командир дизель-электрической подводной лодки «Великий Новгород» - капитан 3-го ранга Сергей Рябищенко

ской скрытности и дальности обнаружения целей, новейший инерциальный навигационный комплекс, современная автоматизированная информационно-управляющая система, обеспечивающая решение командирских задач, мощное быстродействующее торпедно-ракетное вооружение обеспечивают мировой приоритет кораблей этого класса в области неатомного подводного кораблестроения.

Дизель-электрическая подводная лодка «Великий Новгород» – многоцелевая дизельная подводная лодка, предназначенная для борьбы с подводными и надводными кораблями, защиты военно-морских баз, побережья и морских коммуникаций. Проект разрабатывался с учетом поставок в страны Варшавского договора, откуда название. Строительство подлодок началось с середины 1990-х годов.



Главное ударное вооружение субмарин модифицированного 636 проекта – крылатые ракеты «Калибр».

Оптимальное сочетание акустической скрытности и дальности обнаружения целей, новейший инерциальный навигационный комплекс, современная автоматизированная информационно-управляющая система, мощное быстродействующее торпедно-ракетное вооружение обеспечивают мировой приоритет кораблей этого класса в области неатомного подводного кораблестроения.

Дизель-электрическая подводная лодка «Великий Новгород» проекта 636 имеют скорость надводного хода более 17 узлов (31,4 км/ч), скорость подводно-

го хода – 20 узлов (37 км/ч), автономность плавания – 45 суток, экипаж – 52 человека. Надводное водоизмещение корабля составляет 2350 т, подводное – 3950 т. Длина лодки – 73,8 м, ширина – 9,9 м, осадка – 6,2 м.

Рабочая глубина погружения субмарин – 240 м, предельная – 300 м.

Помимо комплекса с ракетами «Калибр» на субмаринах проекта 636 имеется 6 торпедных аппаратов калибра 533 мм. Суммарный боезапас такой подлодки – 18 торпед и 24 мины.

Тактико-технические характеристики

- Длина - 85 м.
- Осадка - 7,2 м.
- Скорость полного хода - 16 узлов.
- Автономность плавания - до 40 суток.
- Ширина - 11,5 м.
- Подводное водоизмещение - 2700 т.
- Дальность плавания- 6000 миль.
- Экипаж: 62 человека.

Вооружение

- Торпедно-ракетное вооружение: 6 торпедных аппаратов калибра 533 мм. универсальные торпеды типа УСЭТ. Ракеты комплекса «Калибр».
- Средства связи: комплекс связи «Дистанция-М».
- Штурманское вооружение: комплекс «Андога-М». Ромплекс «Парус». Система «Пирит-М».
- Гидроакустическое вооружение: комплекс «Рубикон-М».
- Средства автоматизации: система «Лама». Система «Палладий-М».



Большой десантный корабль «Александр Шабалин»

Большой десантный корабль «Александр Шабалин» является десятым в серии из 13 кораблей проекта 775/II, которая является второй серии кораблей проекта 775. Строительство серии велось на верфи «Сточни Полночни им. Бохатерев Вестерплати», город Гданьск, Польша.

Большой десантный корабль «Александр Шабалин» был заложен на верфи под строительным номером 775/22 под именем «БДК-60». Спущен на воду 11 июня 1985 года. Вошел в состав Балтий-

ского флота 31 декабря 1985 года. 12 ноября 1986 года был переименован в «Александр Шабалин». С 1990 года имеет бортовой номер 110.

Назван в честь Александра Осиповича Шабалина (4 ноября 1914 – 16 января 1982) – советского флотоводца, контр-адмирала, дважды Героя Советского Союза.

Большой десантный корабль «Александр Шабалин» предназначен для высадки морского десанта на необорудованном побережье и переброски

морем войск и грузов.

Способны транспортировать различные виды бронетехники, включая танки. Корабли этого проекта являются основой российского десантного флота.

Корабль имеет развитую кормовую надстройку. На корме имеется герметичный откидной лацпорт, нужный для погрузки техники с пирса при швартовке кормой. Танковый трюм проходит по всей длине корпуса, соединяя лацпорт и носовую аппарель, позволяющую производить десантирование амфи-



Командир большого десантного корабля «Александр Шабалин» - капитан 3 ранга Александр Шелестов



бийной техники в море при волнении до 4 баллов.

Корабли проекта рассчитаны на перевозку усиленной роты морской пехоты или 225 десантников и 10 танков. Размеры грузового отсека

95×4,5×4,5 м, масса груза – до 480 тонн.

Десант размещается в нескольких кубриках и офицерских 4-местных каютах.

Для обстрела береговых укреплений и уничтожения живой силы противника большой десантный корабль «Александр Шабалин» использует реактивную систему залпового огня (РСЗО) МС-73 «Гроза», способную вести огонь с

интервалом 0,5 секунды и дальностью стрельбы 21 км.

Из артиллерийского вооружения БДК имеют две спаренные 57-мм орудийные установки АК-725 с дистанционным наведением. Управление механизмами наведения осуществляется при помощи приборов управления стрельбой малокалиберной зенитной артиллерии МР-103.

Для усиления огневой мощи и средств ПВО на БДК проекта 775 был установлен артиллерийский комплекс, в состав которого входят одна установка АК-174, две установки АК-630М и одна система управления стрельбой.

Десантный корабль оборудован радиолокационной станцией обнару-

жения воздушных целей МР-302 на расстоянии 100 км и двумя навигационными МР-212/201 на расстоянии до 64 км.

Водоизмещение большого десантного корабля «Александр Шабалин» 4080 тонн. Длина 112,5 метра, ширина 15 метров, осадка 3,7 метра. Скорость хода 18 узлов. Дальность плавания 6000 миль при 12 узлах. Экипаж 77 человек

Энергетическая установка: 2 дизеля, 2 винта, мощность 19200 л.с.

Тактико-технические характеристики

- Длина - 59,3 м.
- Ширина - 11,8 м.
- Осадка - 3,08 м.
- Стандартное водоизмещение - 640 т.
- Полное водоизмещение - 730 т.
- Скорость полного хода - 34 узла.
- Скорость экономного хода - 18 узлов
- Дальность плавания при скорости 18 узлов - 3500 морских миль.
- Автономность плавания - до 10 суток.
- Экипаж: 60 человек.

Вооружение

- Ракетное вооружение: 6 пусковых установок ПКР «Малахит» (6 ракет П-120).
- Зенитно-ракетного комплекс: «Оса-М» (20 ракет).
- 76 мм артиллерийская установка АК-176.
- Шестиствольная 30 мм артиллерийская установка АК-630.
- Радиолокационное вооружение: РЛС «Вымпел».
- Радиоэлектронное вооружение: радиолокационный комплекс «Монолит», 2-4 ПУ ПК-10, 2-4 ПУ ПК-16.



БДК «Александр Шабалин» вернулся из Средиземноморья

Экипаж БДК «Александр Шабалин» вернулся домой из Средиземноморья с чувством выполненного воинского долга и полной уверенности, что ему по плечу любые дальние походы.

Обветренным и просолённым морякам после плавания в тихой гавани вспомнить было о чём. Ведь каждый такой успешный дальний поход — это очередная перевёрнутая страница их славной истории.



Когда завершается поход, наступает время отчётов и проверок. Поэтому на борту корабля можно встретить флагманских офицеров штаба соединения, которые анализируют накопленный походный опыт экипажа. Они на протяжении нескольких месяцев готовили корабль к дальнему плаванию, а сейчас оценивают качество выполнения специальных задач.

Давно известно, что дальний поход боевого корабля — это далеко не туристический круиз. Это концентрированная боевая учёба, лишённая всяких условностей. Только здесь можно точно определить зрелость экипажа и умение командного состава руководить им в реальных условиях отрыва от родных берегов.

На корабле под руководством флагманских специалистов бригады во всех его боевых частях шли слепоходовые осмотры техники и оружия. В том, что за весь период техника работала без поломок, заслуга их работы по организации профессиональной подготовки военных моряков. Тут следует заметить, что организация занятий по специальности моряков едва ли не самая лучшая в соединении.

Мнение о профессиональном уровне моряков радиотехнической службы мы услышали от флагманского специалиста соединения капитана 3 ранга Александра Маркова.

— Занятия по специальной подготовке радиометристов, — рассказал он, — были прежде всего направлены на развитие практических навыков её использования. Постоянные тренировки на материальной части позволили морякам грамотно действовать в сложных условиях похода и точно освещать радиолокационную обстановку вокруг корабля. Это, в свою очередь, обеспечило ходовую вахту главного командного поста достоверной информацией об окружающей навигационной обстановке и выполнении учебных артиллерийских стрельб радиолокационным способом.

Следует отметить, что во время похода экипаж БДК «Александр Шабалин» несколько раз проходил между-



народными проливами с интенсивным режимом судоходства. А пролив Босфор большой десантный корабль неоднократно и успешно форсировал даже в ночное время.

— Поход был довольно сложным, — заявил командир корабля капитан 3 ранга Александр Шелестов. — Волнение моря не опускалось ниже четырёх баллов, а на Атлантическом участке перехода доходило и до шести.

Особенно трудно переносили качку моряки, впервые вышедшие в дальний поход. Опытные военнослужащие делали всё возможное, чтобы те поскорее адаптировались к штормовым условиям. Для уменьшения штормовых нагрузок на технику и людей корабль приходилось вести галсами. Этот поход останется в памяти десантников как самый ходовой. Практически две трети его времени корабль провёл на ходу, крейсируя в акваториях Чёрного и Средиземного морей. Не мудрено, что в таких оперативных условиях немаловажная роль оставалась за навигацией.

Капитан-лейтенант Дмитрий Завгородний командует штурманской боевой частью уже не первый год. И этот поход был не первым в его морской биографии. Но он стал дебютным среди навигаторов соединения, которые осуществили форсирование Босфора в ночное время.

— Нести ходовую вахту вместе с нашим штурманом, — рассказал лучший вахтенный офицер капитан-лейтенант Павел Афанасьев, — было всегда приятно. Его расчёты и рекомендации точны и

рациональны.

За время дальнего похода экипаж корабля получил неоценимый опыт боевой подготовки. Даже в условиях морского полигона такого опыта не получить. А на большом удалении от места базирования сама обстановка требует от каждого полной концентрации всех духовных и физических сил.

Наиболее действенным приёмом в поддержании боевой готовности стали корабельные учения, где отрабатывались наиболее характерные нештатные ситуации.

Борьбу за живучесть корабля на ходу экипаж отработал ещё во время сдачи второй курсовой задачи.

— Во время похода, — продолжал рассказывать капитан 3 ранга Александр Шелестов, — в ходе учений моряки на тренировках закрепляли уже полученные навыки. Как правило, они касались мероприятий по обеспечению безопасности плавания, борьбы за живучесть с пожаром и водой, в случае боевых повреждений. В Средиземном море экипаж фактически отработал организацию покидания корабля в экстренном порядке.

Впрочем, в планы похода входила и огневая подготовка. Артиллерийские стрельбы, стрельбы реактивными комплексами показали, что уровень готовности командиров к ведению морского боя увеличивается пропорционально удалённости от мест базирования.

Командир реактивно-артиллерийской батареи корабля старший лейтенант Дмитрий Бутенко в этом убеждался

не раз. В качестве примера он отметил образцовое содержание боевой техники старшим комендором реактивно-артиллерийской батареи старшим матросом Алексеем Мирошниковым, электриками артиллерийскими матросами Шабазом Гусейновым и Шамсудином Яхьяевым.

Молодой офицер считается самым требовательным командиром в БЧ-2, но даже во время проверок готовности реактивных и артиллерийских комплексов батареи к стрельбам он не мог отыскать ни одного серьёзного замечания.

Стрельбы по морским и воздушным целям большой десантный корабль «Александр Шабалин» выполнял успешно всегда. Но в дальнем походе артиллеристы превзошли сами себя. Стрельбы были на редкость точными.

Надо сказать, что для командира большого десантного корабля капитана 3 ранга Александра Шелестова завершившийся поход тоже имел огромное значение в службе. Ведь он прошёл самостоятельно, без старшего на походе. А участие в выполнении ответственных задач в море — это не только огромное доверие, но и своеобразная оценка командованием подготовленности личного состава, уровня боевой готовности корабля. Поэтому не случайно руководство соединения оказало честь именно капитану 3 ранга Александру Шелестову представлением Балтфлот вдали от родных берегов.

Юрий Шевченко, «Страж Балтики»



Малый противолодочный корабль «Уренгой»

Малый противолодочный корабль «Уренгой» (бывший «МПК-192») является головным в серии из 12 кораблей проекта 1331М, которая была построена на судостроительной верфи Reene-Werft в Вольгасте (ГДР) по заказу ВМФ СССР. Проект 1331 разработан на базе МПК проекта 1124 «Альбатрос» в Германской Демократической Республике (ГДР) с помощью специалистов Зеленодольского судостроительного заво-

да для ВМФ Национальной Народной армии ГДР и стран Организации Варшавского договора, а также для продажи на экспорт.

Корабли проекта 1331М спроектированы в Германской Демократической Республике при технической помощи Зеленодольского ПКБ. От базового проекта (13311) они отличаются составом вооружения. Корабли данного проекта предназначены для несения дозорной службы, охраны во-

дного района и борьбы с подводными лодками.

МПК «Уренгой» был заложен как «МПК-192» 26 февраля 1985 года под строительным номером 373. Спущен на воду 29 августа 1985 года. Построен 19 декабря 1986 года. Вошел в состав Балтийского флота 24 марта 1987 года. Имел следующие бортовые номера: 01 (1986 год), 262 (1987 год), 247 (1990 год), 304 (с 2000 по настоящее время).

Водоизмещение МПК «Уренгой»



935 тонн. Длина 75,2 метра, ширина 9,78 метра, осадка 2,65 метра. Скорость полного хода 24,5 узла. Дальность плавания 2500 миль на 12 узлах. Автономность плавания 10 суток. Экипаж 80 человек, в том числе 9 офицеров.

Силовая установка: 3х4750 л.с., дизели М-504А, 3 ВФШ, 1 ДГ 500 кВт, 2 ДГ по 200 кВт.

В 2005 году шефство над кораблем установила Российская партия жизни.

26 мая 2011 года получил наименование «Уренгой» по ходатайству Администрации Пуровского района Яма-

ло-Ненецкого автономного округа в рамках установившихся шефских связей между администрацией Пуровского района и воинской частью № 22830 Ленинградской военно-морской базы.

26 июля 2015 года принял участие в военно-морском параде в Санкт-Петербурге.

По сообщению от 21 августа в рамках планового учения Балтийского флота экипажи малых противолодочных кораблей «Уренгой» и «Зеленодольск» успешно отработали задачи по отражению ударов средств

воздушного нападения условного противника. По сообщению от 2 октября

корабельная противолодочная ударная группа в составе малых противолодочных кораблей «Зеленодольск» и «Уренгой» вышла в море для отработки контрольные задач по поиску, обнаружению и уничтожению подводной лодки условного противника.

В конце июня 2016 года принял участие в учениях в Финском заливе. 31 июля принял участие в военно-морском параде в Санкт-Петербурге.

Тактико-технические характеристики

- | | | | |
|--------------------|---------------------------------------|--|--|
| • Длина - 75,2 м. | • Стандартное водоизмещение - 865 т. | • Скорость экономного хода - 12 узлов. | • Автономность плавания - до 10 суток. |
| • Ширина - 9,78 м. | • Полное водоизмещение - 935 т. | • Дальность плавания при скорости 12 узлов - 2500 морских миль | • Экипаж: 80 человек. |
| • Осадка - 2,65 м. | • Скорость полного хода - 24,5 узлов. | | |

Вооружение

- | | | |
|--|--|---|
| • Артиллерия: 1х1
76 мм АК-176М - 300 выстрелов - СУ МР-123 «Вымпел». | • Ракетное вооружение: 2х4 ПУ МТУ-4У ЗРК 9К32М «Стрела-2М» (16 ЗУР 9М32М) или 9К34 «Стрела-3» (16 ЗУР 9М36). | • Противолодочное вооружение: ;
2х12 РБУ-6000 «Смерч-2» (96 РГБ-60) - ПУСБ «Буря», 2 бомбосбрасывателя (20 ГБ ББ-1). |
| • Зенитная артиллерия: 1х6 30 мм АК-630М - 3000 выстрелов. | • Минно-торпедное: 2х2 533 мм ТА (4 торпеды). | |



Большой десантный корабль «Минск»

Большой десантный корабль «Минск» является шестым в серии из 13 кораблей проекта 775/II, которая является второй серии кораблей проекта 775. Строительство серии велось на верфи «Сточни Полночни им.Бохатерев Вестерплати», город Гданьск, Польша.

Большой десантный корабль «Минск» был заложен на верфи под строительным номером 775/18 под именем «БДК-43». 30 мая 1983 года вошел в строй. Вошел в состав Бал-

тийского флота. Первоначально имел бортовой номер 135. В 1987 году был присвоен бортовой номер 105, а с 1990 года имеет бортовой номер 127. В 2000 году в честь особых отношений между Россией и Беларусью получил имя «Минск».

Большой десантный корабль «Минск» предназначен для высадки морского десанта на необорудованном побережье и переброски морем войск и грузов.

Способен транспортировать различ-

ные виды бронетехники, включая танки. Корабли этого проекта являются основой российского десантного флота.

Большой десантный корабль «Минск» имеет развитую кормовую надстройку. На корме имеется герметичный откидной лацпорт, нужный для погрузки техники с пирса при швартовке кормой. Танковый трюм проходит по всей длине корпуса, соединяя лацпорт и носовую аппарель, позволяющую производить десантирование амфи-

бийной техники в море при волнении



до 4 баллов.

Корабли проекта рассчитаны на перевозку усиленной роты морской пехоты или 225 десантников и 10 танков. Размеры грузового отсека

95×4,5×4,5 м, масса груза – до 480 тонн.

Десант размещается в нескольких кубриках и офицерских 4-местных каютах.

Для обстрела береговых укреплений и уничтожения живой силы противника

Большой десантный корабль «Минск» использует реактивную систему залпового огня (РСЗО) МС-73 «Гроза», способную вести огонь с интервалом 0,5 секунды и дальностью стрельбы 21 км.

Из артиллерийского вооружения БДК имеют две спаренные 57-мм орудийные установки АК-725 с дистанционным наведением. Управление механизмами наведения осуществляется при помощи приборов управления стрельбой малокалиберной зенитной артиллерии МР-103.

Для усиления огневой мощи и средств ПВО на БДК проекта 775 был установлен артиллерийский комплекс, в состав которого входят одна установка АК-174, две установки АК-630М и одна система управления стрельбой.

Десантный корабль оборудован радиолокационной станцией обнаружения воздушных целей МР-302 на расстоянии 100 км и двумя навигационными МР-212/201 на расстоянии до 64 км.

Тактико-технические характеристики

- Длина - 59,3 м.
- Ширина - 11,8 м.
- Осадка - 3,08 м.
- Стандартное водоизмещение - 640 т.
- Полное водоизмещение - 730 т.
- Скорость полного хода - 34 узла.
- Скорость экономного хода - 18 узлов.
- Дальность плавания при скорости 18 узлов - 3500 морских миль
- Автономность плавания - до 10 суток.
- Экипаж: 60 человек.

Вооружение

- Ракетное вооружение: 6 пусковых установок ПКР «Малахит» (6 ракет П-120).
- Зенитно-ракетный комплекс «Оса-М» (20 ракет).
- 76 мм артиллерийская установка АК-176.
- Шестиствольная 30 мм артиллерийская установка АК-630.
- Радиолокационное вооружение РЛС «Вымпел».
- Радиоэлектронное вооружение Радиолокационный комплекс «Монолит», 2-4 ПУ ПК-10, 2-4 ПУ ПК-16.



Фрегат «Адмирал флота Советского Союза Горшков»

Фрегат «Адмирал флота Советского Союза Горшков» (бортовой номер 417) проекта 22350 (сторожевой корабль дальней морской зоны/фрегат) разработан Северным проектно-конструкторским бюро и утвержден командованием ВМФ России в июне 2003 года. Контракт на строительство головного корабля проекта 22350 был подписан с ССЗ «Северная верфь» 21 октября 2005 года.

Головной фрегат проекта 22350 «Адмирал флота Советского Союза Горшков»

(заводской номер 921) для Северного флота ВМФ России был заложен на ССЗ «Северная верфь» 01 февраля 2006 года. Спуск на воду состоялся 29 октября 2010 года.

Фрегат назван в честь адмирала флота Советского Союза Сергея Георгиевича Горшкова (13.02.1910 - 13.05.1988), занимавшего высшие командные должности в Главкомате ВМФ СССР и внесшего выдающийся вклад в строительство и развитие военно-морского флота страны.

Фрегат является типичным кораблем длиннопалубной конструкции со сплошной надстройкой, выполненной с использованием композитных конструктивных материалов на основе поливинилхлорида и углеродных волокон.

Фрегат «Адмирал флота Советского Союза Горшков» предназначен для работы как в ближней, так и дальней морской зоне, а также для ведения боевых действий в океанических условиях. Фрегат является типичным кораблем длиннопалубной конструкции со сплошной



надстройкой, выполненной с использованием композитных конструктивных материалов на основе поливинилхлорида и углеродных волокон. Водоизмещение - примерно 4500 тонн, наибольшая длина - не менее 130 м, ширина корпуса в самом широком месте - 16 метров. Протяженность хода - более четырех тысяч морских миль, сезон мореходства не ограничен.

«Адмирал Горшков» оснащен самым современным вооружением и технологиями. Этот фрегат имеет палубные надстройки и командирскую рубку, выполненные с применением технологий стелс. Именно поэтому его сразу прозвали «корабль-невидимка» - радары противника просто рассеиваются вокруг корпуса фрегата и не видят его.

Основная группа боевого вооружения представлена на нем комплексом из 16 противокорабельных ракет «Москит»

из семейства крылатых ракет «Калибр-НК». Главная артиллерийская установка фрегата имеет калибр 130 миллиметров (А-192 «Армат») и способна вести огонь со скорострельностью 30 выстрелов в минуту на дальность до 22 километров.

Для защиты от подводных лодок используется ракетный комплекс «Медведка-2», который обеспечивает запуск противокорабельных ракет из вертикальных шахтных пусковых установок. Отслеживание подводной обстановки и обнаружение глубоководных целей обеспечивается гидроакустическим оборудованием «Виньетка - М». Использование модифицированного гидроакустического оборудования позволяет обнаруживать субмарины противника и стартовавшие торпеды на дистанции 60 километров. В качестве противокорабельного вооружения используется и вертолет Ка-27.

Средства ПВО представлены модулями зенитного ракетного комплекса «Редут», каждый из которых включает восемь пусковых ячеек для зенитных ракет (утверждается, что этот комплекс видит чайку на 100 километров). А также две установки ракетно-пушечного комплекса «Палаш», оснащенных гиперскоростными ракетами «Сосна-Р», способными поражать как воздушные (на высоте до 5 километров), так и надводные цели (на дальности до 10 километров).

Силовая установка: дизельная газотурбинная установка, чья мощность составляет порядка 65 000 л.с. Она относится к типу CODAG, сам дизельный двигатель принадлежит к семейству ДГТА-М55МР (все в одном корпусе). Такое конструкторское решение позволило совместить как высокую максимальную мощность, так и наилучшую экономичность при движении малым ходом.

Тактико-технические характеристики

- Длина - 120 м.
- Полное водоизмещение - 5000 т.
- Мореходность обеспечивается в морской и океанской зоне.
- Автономность плавания - до 30 суток.
- Ширина - 14 м.
- Скорость полного хода - 29 узлов.
- Дальность плавания 4000 морских миль.
- Экипаж: от 180 человек.
- Осадка - 4 м.

Вооружение

- Артиллерийское, зенитное ракетное вооружение: 130-мм А-192М, 2 ЗАКБР «Палаш», ЗРС «Полимент-Редут».
- Ракетное вооружение: КРК «Калибр».
- Противолодочное вооружение: МТПК «Пакет».
- Радиотехническое вооружение: РЛС «Монумент», РЛК «Фуркэ».



Тяжёлый атомный ракетный подводный крейсер «Дмитрий Донской»

Тяжёлый атомный ракетный подводный крейсер стратегического назначения ТК-208 «Дмитрий Донской» является головным в серии из шести кораблей проекта 941 «Акула» (SSBN «Турпоп» по кодификации НАТО), построенных для ВМС СССР. Корабли данной серии являются самыми большими в мире атомными подводными лодками (и подводными лодками вообще). Проект разработан в ЦКБМТ «Рубин» (Санкт-Петербург).

ТАРПКСН «Дмитрий Донской» был за-

ложен на ПО «Северное машиностроительное предприятие» (в настоящее время «Севмаш») в городе Северодвинске 17 июня 1976 года (строительный номер 711) под именем ТК-208. Спущен на воду 23 сентября 1980 года. Введен в строй 29 декабря 1981 года. 09 февраля 1982 года включён в состав 18-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота. В декабре 1982 года совершил переход из Северодвинска в Западную Лицу. Бортовой номер 824. В настоящее время порт приписки Западная Лица. В

2002 году была названа «Дмитрий Донской».

Тяжёлый атомный ракетный подводный крейсер «Дмитрий Донской» по конструкции напоминает катамаран - два корпуса, каждый из них имеет диаметр 7,2 метра, расположены параллельно друг другу в горизонтальной плоскости. Герметичный отсек с модулем управления расположен между двумя главными корпусами, в нем находятся пульт управления и радиотехническое вооружение крейсера. Ракетный блок находится в



передней части лодки между корпусами. Переходить из одной части лодки в другую было возможно по трем переходам. Весь корпус лодки состоял из 19 водонепроницаемых отсеков. У тяжёлого атомного ракетного подводного крейсера «Дмитрий Донской» имеются две всплывающие эвакуационные камеры вместимостью на весь действующий экипаж. Отсек, в котором разместились центральный пост, расположен ближе к корме крейсера. Титановая обшивка укрывает два центральных корпуса, центральный пост, торпедные помещения, остальная поверхность зашита сталью, на которую нанесено гидроакустическое покрытие, надёжно скрывающее лодку от систем слежения.

Конструкция подводного крейсера была уникальной. Если обычная подводная лодка имеет один прочный и один наружный легкий корпус, находящиеся друг в друге по подобию матрешки, то в этом проекте их было два основных и три дополнительных. Ракетные шахты располагались впереди ходовой рубки, что также представляло новинку в подводном судостроении. Торпедный отсек

заклучался в отдельный корпус, как и ЦКП, и механический кормовой отсек.

Материал изготовления прочных корпусов - титан, легкие выполнялись из стали. Покрытие особой резиной улучшало ходовые качества и снижало шумы, затрудняя обнаружение подводного крейсера силами противолодочной обороны вероятного противника. Допускаемая

глубина погружения составляла 500 метров. Самая большая подводная лодка в мире обладала соответствующей силовой установкой, - почти два с половиной миллиона лошадей, а это даже трудно себе представить, но позволяло держать ход под водой в 25 узлов. Были и дополнительные двигатели для совершения сложных маневров и аварийного дублирования.

Передние убирающиеся рули горизонтальной конструкции находятся в носовой части лодки. Верхняя рубка усилена и оснащена крышей округлого строения, способной взламывать прочное ледовое покрытие при всплытии в северных широтах.

На тяжёлом атомном ракетном подводном крейсере «Дмитрий Донской» установлена энергетическая установка третьего поколения (их мощность составляла 100.000 л. с.) блочного типа, размещение было разведено на два блока в прочных корпусах, что уменьшило габариты ЯЭУ. При этом эксплуатационные качества были улучшены. Характеристики ГЭУ включали два водо-водяных

ядерных реактора ОК-650 и две турбины парового типа. Все собранное оборудование позволило не только повысить эффективность всей работы подлодки, но существенно снизить вибрацию, а соответственно, улучшить шумоизоляцию корабля. Атомная установка вводилась в действие автоматически при исчезновении электрического питания.

Основное вооружение - твердотопливные баллистические ракеты «Вариант» (вес в корпусе - 90 т., длина - 17,7 м.). Дальность ракеты составляет 8,3 тыс. километров, боевая часть разделяется на 10 боеголовок, каждая из которых имеет мощность в 100 килотонн в тротиловом эквиваленте и индивидуальную систему наведения. Старт всего арсенала боекомплекта подлодки может осуществляться единственным залпом с коротким интервалом старта между единицами ракет. Запуск боекомплекта производится из надводного и подводного положения, максимальная глубина на старте составляет 55 метров. Проектные характеристики предусматривали боекомплект в 24 ракеты, впоследствии уменьшенный до 20 единиц.

Основные характеристики тяжёлого атомного ракетного подводного крейсера «Дмитрий Донской»: водоизмещение надводное 28500 тонн. Водоизмещение подводное 49800 тонн. Длина наибольшая по КВЛ 172 метра, ширина корпуса наибольшая 23,3 метра, средняя осадка по КВЛ 11 метров. Скорость надводная 12 узлов, подводная 27 узлов. Рабочая глубина погружения 320 метров, предельная 400 метров. Автономность плавания 120 суток. Экипаж 165 человек, в том числе 51 офицер.

Тактико-технические характеристики

- Длина - 172 м.
- Ширина - 23,3 м.
- Осадка - 11 м.
- Надводное водоизмещение - 28500 т.
- Подводное водоизмещение - 49800 т.
- Скорость надводного хода - 12 узлов.
- Скорость подводного хода - 27 узлов.
- Глубина погружения рабочая - 3200 м.
- Глубина погружения предельная - 400 м.
- Автономность плавания - до 120 суток.
- Экипаж: 165 человек.

Вооружение

- Торпедно-минное вооружение: 6 ТА калибра 533 мм.
- Торпедно-минное вооружение: 22 торпеды УСЭТ-80.
- Торпедно-минное вооружение: ракетно-торпеды «Водопад».
- Ракетное вооружение: 20 БРПЛ Булава.
- ПВО: 8+8 ПЗРК «Игла».



ПРДК «Грачонок»

Серия противодиверсионных катеров проекта 21980 ПРДК «Грачонок» строится на ОАО «Зеленодольский завод имени А.М. Горького» (предприятие входит в группу компаний ОАО «Холдинговая компания «Ак Барс»), к которой ОАО «Зеленодольский завод имени А.М. Горького» приступило в 2008 году.

ПРДК проекта 21980 шифр «Грачонок» разработан ОАО «Конструкторское бюро «Вымпел» (город Нижний

Новгород) для Военно-морского флота России. Благодаря заложенным в проект высоким тактико-техническим характеристикам, мореходным качествам и применению современного радиоэлектронного и противодиверсионного вооружения катер способен обеспечить выполнение широкого спектра задач.

«Грачонок» представляет собой высокоскоростной маневренный противодиверсионный катер (ПРДК) многоцелевого назначения. Противо-

диверсионные катера проекта 21980 предназначены для борьбы с диверсионно-террористическими силами и средствами в акваториях пунктов базирования флота и ближних подходах к ним, а также для оказания содействия береговой охране ФСБ России при решении задач по охране и защите государственной границы.

Катер «Грачонок» (21980) имеет следующие основные характеристики. При стандартном водоизмещении в 138 т

(длина, ширина, осадка – 31 м, 7,4 м, 1,85 м соответственно) силовая установка из двух дизелей обеспечивает движение полным ходом со скоростью 23 узлов и автономность действий экипажа из 8 человек до 5 суток. На вооружении катера состоит комплекс огневых и радиоэлектронных средств.

В состав первых 4 переносных зенитных ракетных комплекса (ПЗРК) «Игла» (9К38 с ЗУР 9М39), одна 14,5-мм крупнокалиберная морская тумбовая пулеметная установка (МТПУ), а также 55-мм десятиствольный (в составе комплекса ДП-65А) и 45-мм (ДП-64) противодиверсионные гранатометы.

ПЗРК «Игла» (9К310, SA-16, Gimlet) представляет собой высококомбинированный ЗРК ближнего действия, предназначенный для борьбы самолетами, вертолетами, КР и ДПЛА на встречных и догонных курсах в условиях их визуальной видимости, наличия естественных и искусственных тепловых помех. ПЗРК обеспечивает поражение указанных целей, действующих в диапазоне дальностей и высот 1-5,2 км и 0,01-2,5 км со скоростями до 360 м/с.

14,5-мм морская тумбовая пулеметная установка (МТПУ) предназначена для борьбы с надводными, береговыми и воздушными легкобронированными целями. Установленная на палубе «Грачонок» МТПУ обеспечивает поражение надводных и береговых целей на дальностях и высотах до 2000 м и 1500 м соответственно.

Десятиствольный 55-мм гранатомет в составе дистанционно управляемого гранатометного комплекса ДП-65 обеспечивает поражение подводных боевых пловцов и диверсантов фугасными гранатами типа РГ-55М на дальностях 50-500 м, действующих на глубинах до

40 м в радиусе 16 м от точки нахождения гранаты.

Комплекс работает совместно с гидроакустической станцией типа «Анапа», обеспечивающей автоматическое и постоянное наведение гранатомета в точку стрельбы.

Ручной 45-мм противодиверсионный гранатомет ДП-64 предназначен для решения аналогичных задач и при массе не более 10 кг он обеспечивает поражение подводных боевых пловцов и диверсантов фугасными гранатами типа ФГ-45 на дальностях до 400 м и глубинах до 40 м в зоне радиусом 14 м.

Вторая группа объединяет современные радиоэлектронные и радиотехнические средства, а также водолазное оборудование, позволяющее обнаруживать и обследовать подводные объекты – гидроакустический комплекс «Кальмар», навигационная РЛС МР-231 «Пал», оптико-телевизионный комплекс МТ-201.М3 и противодиверсионная ОГАС «Анапа».

Особое значение в решении имеет гидроакустический комплекс «Кальмар» (ОАО «Тетис Про»). Входящие в его состав многолучевые гидролокатор и эхолот, навигационная гидроакустическая станция и телеуправляемый обитаемый подводный аппарат обеспечивают поиск и обнаружение различных подводных объектов (дальность до 500 м), в т.ч. пловцов с дыхательными аппаратами замкнутого цикла, и обследование дна (на глубине до 200 м) при скорости движения катера до 8 узлов и волнении моря до 3 баллов.

Кроме того, «Кальмар» позволяет вести гидролокационное и визуальное обследование обнаруженных объектов

с использованием телеуправляемого обитаемого подводного аппарата, отображение в реальном масштабе времени данных подводной обстановки, их обработку и сохранение, а также решать др. задачи.

Корабельная навигационная РЛС типа «Пал» (ОАО КБ «Аметист») предназначена для кругового радиолокационного обзора и обеспечения безопасного судовождения. Она позволяет обнаруживать надводные цели с отражающей поверхностью 5500 (300) кв. м на дальности до 16 (6) миль. При разрешающей способности 20 м по дальности и 1 градус по азимуту РЛС способна в автоматическом режиме одновременно сопровождать до 50 целей в течение 24 часов непрерывной работы.

Гидроакустическая станция типа «Анапа» (ЗАО «Акварин») предназначена для поиска и обнаружения боевых пловцов на дальности не менее 300 м при одновременном обзоре горизонтального сектора в 360 градусов. При одновременном сопровождении всех обнаруженных целей среднеквадратическая ошибка определения координат каждой из них по дальности и пеленгу не превышает 2% и 2 град. соответственно.

Таким образом, судя по известным данным и характеристикам вооружения и др. технических средств, противодиверсионный катер пр.21980 «Грачонок», несмотря на его скромные размеры, способен решать целый комплекс задач в области обеспечения безопасности.

Тактико-технические характеристики

- Длина - 31 м.
- Осадка - 1.85 м.
- Скорость полного хода - 23 узла.
- Экипаж: 8 человек.
- Ширина - 7.4 м.
- Полное водоизмещение - 138 т.

Вооружение

- Пулеметное оружие: МТПУ 14,5 мм.
- Артиллерия: 1 × гранатомёт 55 мм.
- Радиотехническое вооружение: РЛС МР-231.



Большой десантный корабль «Иван Грен»

Большой десантный корабль «Иван Грен» – является головным в серии БДК проекта 11711 (по классификации НАТО – Ivan Gren), который строится на Калининградском судостроительном заводе «Янтарь» по заказу ВМФ России.

Корабли данного проекта предназначены для высадки десанта, перевозки боевой техники и оборудования.

Большой десантный корабль «Иван Грен» был разработан Невским проектно-конструкторским бюро (Невское ПКБ), город Санкт-Петербург.

Изначально корабль строили в классе малых десантных кораблей, способных переходить из одного моря в другое по внутренним

рекам России. Затем техзадание изменилось, водоизмещение корабля довели до 5000 тонн, чтобы он мог вмещать усиленную роту морской пехоты со всей техникой и оружием, понтоны для выгрузки на берег и два десантно-транспортных вертолета Ка-29.

Всего техзадание менялось три раза, а в процессе строительства внесены 22 изменения в компоновку корпуса, ходовую часть, бортовые системы.

БДК «Иван Грен» был заложен на судостроительном заводе «Янтарь» 24 декабря 2004 года, строительный номер 01301. Спущен на воду 18 мая 2012 года.

Новый корабль получил имя «Иван Грен». Название это было выбрано далеко не про-

сто так, ибо судно названо в честь талантливого артиллериста и ученого. До 1941 года Грен руководил Морским исследовательским институтом. Службу свою он начинал еще до Революции, в Императорском флоте. Он участвовал в испытаниях и полигонных исследованиях практически всех систем, которые разрабатывались в то время. С началом Великой Отечественной войны стал заведовать артиллерией всего Балтийского флота. Показал себя как великолепный стратег и мастер контрбатарейной стрельбы.

В большом десантном корабле «Иван Грен» учтены все требования и реальный опыт всех последних лет. А потому БДК «Иван Грен» с равным успехом может быть ис-



пользован не только для военных, но и для мирных операций. Так, предполагается возможность использования этого класса судов для перевозки крупных объемов груза, в том числе и с заходом в речные фарватеры. БДК «Иван Грен» способен перевозить всю современную боевую технику РФ, так как при его разработке и постройке были учтены не только требования морской пехоты, но и обычных сухопутных войск.

Особое внимание было уделено созданию максимально комфортных условий для жизни и работы экипажа судна. Предусмотрен даже большой тренажерный комплекс, предназначенный для поддержания матросов и офицерского состава в хорошей физической форме. Кроме того, именно в кораблях этой серии будет предусмотрен особый способ высадки десанта. Напомним, что в стандартных БДК производства СССР предусмотрена носовая аппарель, которая позволяла «выпускать» из чрева корабля до трех легких плавающих танков одновременно прямо в море, при условии волнения не более трех баллов.

Для береговой выгрузки использовалась та же самая аппарель. Уклон берега при этом

имеет крайне высокое значение. При нарушении рельефа старые корабли ВМФ могли «высаживать» технику только вплавь. А ведь это касается лишь легких, плавающих танков. Все более тяжелые машины при этом остаются на корабле. Используемый же в этом случае бесконтактный метод предусматривает наведение легкой понтонной переправы: такая технология традиционно используется только сухопутными войсками.

Несколько понтонов, которые выдвигаются вместо аппарели, позволяют быстро создать надежный мост, по которому пройдет даже сравнительно тяжелая бронетехника. Этот метод довольно-таки давно используется в зарубежных армиях, так как позволяет значительно расширить боевые возможности кораблей десанта.

Еще одним важным нововведением является конструктивная возможность перевозки стандартных морских контейнеров (до 20 тонн). Что еще лучше, в силу своего бесконтактного способа десантирования корабль может доставлять эти грузы даже к совершенно непригодному для этого побережью. Обычным транспортным судам такое

и не снилось. Общая масса перевозимого груза – вплоть до 1500 тонн. Чтобы упростить процедуру загрузки/выгрузки, на корабле установлен подъемный кран с грузоподъемностью до 16 тонн.

Основные технические характеристики большого десантного корабля «Иван Грен»: водоизмещение – до пяти тысяч тонн. Длина – 120 метров. Максимальная ширина – 16,5 метра.

Осадка – 3,6 м. Тип силовой установки – дизельная. Максимальная скорость полного хода – 18 узлов. Численность экипажа – около ста человек.

Вооружением большого десантного корабля «Иван Грен»: две установки А-215 «Град-М». Артиллерия. Одна 76-мм автоматическая установка АК-176М и две АК-630М (калибр 30 мм, автоматические). На корабле может базироваться один противолодочный вертолет Ка-29. Вместимость десантных отсеков – до 36 БТР или 13 ОБТ (массой до 60 тонн). На борту также может перевозиться до 300 полностью экипированных и вооруженных десантников.

Тактико-технические характеристики

- Длина - 135 м.

- Ширина - 16,5 м.

- Осадка - 3,8 м.

- Полное водоизмещение - 5900 т.

- Скорость полного хода - 18 узлов.

- Скорость экономного хода - 16 узлов.

- Дальность плавания - 3500 морских миль.

- Автономность плавания - до 30 суток.

- Экипаж: 138 человек.

Вооружение

- Артиллерийское, зенитное ракетное вооружение: АУ АК-630М-2 «Дуэт», АУ АК-630М.

- Десантное вооружение: 21 БТР или 13 средних танков.

- Радиотехническое вооружение: «Позитив-М».



Быстроходный патрульный катер «Раптор»

Главной быстроходный патрульный катер проекта 03160 «Раптор» спроектирован и построен ОАО «Пелла» по заданию ВМФ РФ.

Катер предназначен для выполнения в светлое и темное время суток следующих задач: доставки группы персонала не менее 20 человек с обеспечением максимальной возможной скорости при высадке и посадке группы; несения дежурства в назначенных районах; перехвата и задержания малых целей; спасения людей в районах несения дежурства.

Район плавания – прибрежная зона морей, проливы, устья рек в свободный ото льда навигационный период в светлое и

тёмное время суток с удалением от места убежища до 100 миль.

Корпус катера проекта 03160 выполнен из алюминиевого сплава. В его носовой части устроена аппарель для высадки десанта на берег. Десантники высаживаются по одному, больше не позволяет ширина аппарели. За аппарелью находится проход в десантное отделение, а также рубка катера, в которой оборудованы рабочие места двух членов экипажа «Раптора»; при высадке через носовую аппарель десантники проходят через рубку. Сразу же за рубкой расположено десантное отделение, в стандартном варианте рассчитанное на 20 чел. с личным оружием и снаряжением (десантная или до-

смотровая группа, контртеррористическое подразделение, водолазы и спасатели, медперсонал и пр.). Посадка десантной группы на катер обычно выполняется через задний люк десантного отсека. Таким же образом она может и покидать его. Следует отметить, что в передаче цикла «Военная приемка» командир одного из катеров типа «Раптор», Максим Панин, привел следующую информацию: «Водо- и газонепроницаемая дверь позволяет при затоплении одного из отсеков не пропускать воду в другие отсеки».

Катер типа «Раптор» имеет полное водоизмещение 23 т, наибольшую длину 16,9 м, наибольшую ширину 4,1 м, его фиксированная высота составляет около 3,5 м, а мак-



симальная осадка не превышает 0,9 м (по некоторым данным - 0,85 м). Экипаж катера - 2 чел., численность группы спецперсонала - 20-22 чел. Силовая установка катера в составе двух дизельных двигателей марки Caterpillar C18 ACERT мощностью по 1150 л.с. (847 кВт) при 2300 об./мин каждый имеет суммарную мощность 2300 л.с. (1694 кВт) и позволяет ему развивать максимальную скорость хода до 48-50 узлов, а также совершать на экономическом ходу плавание на дальность до 300 миль. Двигатели - два водомета типа KaMeWa Twin 36A3 производства компании «Ролс-Ройс» (Rolls Royce) или аналогичные им по характеристикам. По другим данным, на катерах типа «Раптор» установлены водометы серии KaMeWa FF. Их отличительной особенностью является способность эффективно работать даже в случае неполного заполнения канала водой - это позволяет катеру выполнять сложные маневры с большим креном. По заявлению разработчиков, «Раптор» «способен двигаться на любых курсовых углах при волнении до 5 баллов включительно на скорости: 28 узлов - при высоте волны 2,5 м, 20 узлов - при высоте волны 4,5 м».

Для максимальной защиты экипажа и

группы десанта на «Рапторе» применено специальное бронирование: помещение персонала (десанта) и рулевая рубка защищены по классу «5» и 5А, а иллюминаторы изготовлены из пулестойкого стекла толщиной 39 мм. Катера проекта 03160 вооружаются уникальным универсальным боевым гиростабилизированным автоматизированным дистанционно-управляемым модулем «Управа-КОРД» (разработки санкт-петербургского ОАО «НПО «Карат» и ковровского ОАО «Завод им. В.А. Дегтярева»), оснащенным 14,5-мм крупнокалиберным пулеметом КПВТ (возможна установка 12,7-мм пулемета «КОРД»). Имеются также два 7,62-мм пулемета 6П41 «Печенег», которые размещаются на вертлюжных установках в кормовой части катера побортно.

Боевой модуль «Управа-КОРД», который устанавливается за рулевой рубкой катера, ведет огонь, получая данные целеуказания по каналам собственного гиростабилизированного оптико-электронного модуля (ГОЭМ). В его состав входят тепловизионный канал, телевизионный канал (широкопольный, цветной с изменяемым фокусным расстоянием) и лазерный подсветчик цели. При этом обеспечивается автоматическая очист-

ка наружных окон ГОЭМ от грязи. В итоге гарантируется уверенное обнаружение цели на дальности до 3000 м и возможность вести прицельный огонь на дальности до 2000 м, включая стрельбу при движении катера-носителя.

Система управления огнем (СУО) модуля «Управа-КОРД» осуществляет поиск и обнаружение целей (в том числе на фоне помех), выработку данных целеуказания по ним, после чего по команде открывает огонь: сначала дает пристрелочную очередь, а затем корректирует огонь до полного поражения цели. Предусмотрен и так называемый «предупредительный» режим - для производства предупредительного огня по судну-нарушителю. СУО самостоятельно вычисляет точку на безопасной дистанции от цели и дает туда предупредительную очередь.

Катер снабжается одним кормовым якорем и синтетическим якорным канатом, предусмотрен электрический якорный шпиль. Швартовное устройство включает кнехты и киповые планки. Швартовка - ручная, предусмотрены кранцы в носовой части катера и подвесные резиновые кранцы. Для подъема катера на палубу корабля-носителя или на берег имеются подъемные рымы.

Тактико-технические характеристики

• Длина - 16,9 м.

• Ширина - 4,1 м.

• Осадка - 0,9 м.

• Полное водоизмещение - 20 т.

• Скорость полного хода - 48 узлов.

• Автономность: 1 день.

• Дальность плавания - 50 морских миль

• Экипаж: 2 человека.

Вооружение

• Пулеметное оружие: БДУМ
Управа-Корд 14,5 мм, МТПУ «Печенег» 7,62 мм.



Малый противолодочный корабль «Зеленодольск»

Малый противолодочный корабль «Зеленодольск» (бывший «МПК-99») является одним из 12 кораблей проекта 1331М, который был построен на судостроительной верфи Reene-Werft в Вольгасте (ГДР) по заказу ВМФ СССР.

Проект 1331 разработан на базе МПК проекта 1124 «Альбатрос» в Германской Демократической Республике (ГДР) с помощью специалистов Зеленодольского судостроительного заво-

да для ВМФ Национальной Народной армии ГДР и стран Организации Варшавского договора, а также для продажи на экспорт.

Корабли проекта 1331М спроектированы в Германской Демократической Республике при технической помощи Зеленодольского ПКБ. От базового проекта (13311) они отличаются составом вооружения. Корабли данного проекта предназначены для несения дозорной службы, охраны во-

дного района и борьбы с подводными лодками.

Малый противолодочный корабль «Зеленодольск» был заложен как «МПК-99» 30 декабря 1985 года под строительным номером 376. Спущен на воду 12 августа 1986 года, вошел в состав флота 19 мая 1988 года под наименованием МПК-99. С 2004 года носит наименование «Зеленодольск». Вошел в состав Балтийского флота 28 декабря 1987 года. Имел следую-



щие бортовые номера: 04 (1987); 255 (1990); 308 (1998 по настоящее время).

28 октября 2004 года получил наименование «Зеленодольск» в честь города Зеленодольск.

Водоизмещение «Зеленодольска» 935 тонн. Длина 75,2 метра, ширина 9,78 метра, осадка 2,65 метра. Скорость полного хода 24,5 узла. Дальность плавания 2500 миль на 12 узлах. Автономность плавания 10 суток. Экипаж 80 человек, в том числе 9 офицеров.

Силовая установка: 3х4750 л.с., дизели М-504А, 3 ВФШ, 1 ДГ 500 кВт, 2 ДГ

по 200 кВт.

Вооружение МПК «Зеленодольск» состоит из: 1х1 76 мм АК-176М - 300 выстрелов - СУ МР-123 «Вымпел»; 1х6 30 мм АК-630М - 3000 выстрелов; 2х2 533 мм ТА (4 торпеды); 2х12 РБУ-6000 «Смерч-2» (96 РГБ-60) - ПУСБ «Буря»; 2х4 ПУ МТУ-4У ЗРК 9К32М «Стрела-2М» (16 ЗУР 9М32М) или 9К34 «Стрела-3» (16 ЗУР 9М36); 2 бомбобрасывателя (20 ГБ ББ-1).

27 июля 2008 года принял участие в военно-морском параде в Санкт-Петербурге по случаю Дня ВМФ. 26 июля 2015 года принял участие в военно-морском параде в Санкт-

Петербурге. По сообщению от 21 августа в рамках планового учения Балтийского флота экипажи малых противолодочных кораблей «Уренгой» и «Зеленодольск» успешно отработали задачи по отражению ударов средств воздушного нападения условного противника. По сообщению от 2 октября корабельная противолодочная ударная группа в составе малых противолодочных кораблей «Зеленодольск» и «Уренгой» вышла в море для отработки контрольных задач по поиску, обнаружению и уничтожению подводной лодки условного противника.

Тактико-технические характеристики

- Длина - 75,2 м.

- Осадка - 2,7 м.

- Скорость полного хода - 24,5 узла.

- Автономность плавания - до 10 суток.

- Ширина - 9,78 м.

- Полное водоизмещение - 935 т.

- Дальность плавания при скорости 12 узлов - 2500 морских миль.

- Экипаж: 80 человек.

Вооружение

- Артиллерия: 1 х 6 АК-630М, 1 х 1 АК-176.

- Зенитное ракетное вооружение: 2 х 4 ПЗКР «Стрела-3».

- Противолодочное вооружение: 1 х РБУ-6000 «Смерч-2».

- Минно-торпедное: 2 х 2 533 мм ТА ДТА-53-124 с прибором АТУ-1.

- Радиотехническое вооружение: РЛС МР-352 «Позитив», НРЛС МР-212 «Вайгач».



Малый противолодочный корабль «Казанец»

Малый противолодочный корабль «Казанец» (бывший «МПК-205») является вторым кораблем в серии из 12 кораблей проекта 1331М, которая была построена на судостроительной верфи Reene-Werft в Вольгасте (ГДР) по заказу ВМФ СССР.

Проект 1331 разработан на базе МПК проекта 1124 «Альбатрос» в Германской Демократической Республике (ГДР) с помощью специалистов Зеленодольского судостроительного завода

для ВМФ Национальной Народной армии ГДР и стран Организации Варшавского договора, а также для продажи на экспорт.

Корабли проекта 1331М спроектированы в Германской Демократической Республике при технической помощи Зеленодольского ПКБ. От базового проекта (13311) они отличаются составом вооружения. Корабли данного проекта предназначены для несения дозорной службы, охраны водного района и

борьбы с подводными лодками.

МПК «Казанец» был заложен как «МПК-205» на судостроительной верфи Reene-Werft в Вольгасте (ГДР) 04 января 1985 года (строительный номер 374). Спущен на воду 28 декабря 1985 года. Вошел в состав Балтийского флота 28 апреля 1986 года. Бортовой номер: 02 (с 1986 года), 223 (с 1990 года), 311(с 1998 года).

В 1998 году «МПК-205» получил наименование «Казанец» в связи с

Тактико-технические характеристики

- Длина - 75,2 м.
- Ширина - 9,78 м.
- Осадка - 2,65 м.
- Стандартное водоизмещение - 865 т.
- Полное водоизмещение - 935 т.
- Скорость полного хода - 24,5 узел.
- Скорость экономного хода - 12 узлов
- Дальность плавания при скорости 12 узлов - 2500 морских миль
- Автономность плавания - до 10 суток.
- Экипаж: 80 человек.



установлением шефства над кораблем Республикой Татарстан.

Неоднократно признавался лучшим кораблем ЛенВМБ. В 1989 году признан лучшим на ДКБФ по морской культуре. 15 мая 2013 года прибыл из Балтийска в город Кронштадт для участия в праздничных мероприятиях, посвященных 310-летию со дня основания БФ. В октябре 2015 года в составе корабельной противолодочной ударной группы Балтийского флота отработал комплекс задач по поиску и обнаружению подводной лодки условного противника. В конце июня 2016 года принял участие в учениях в Финском заливе. 31 июля

принял участие в военно-морском параде в Санкт-Петербурге.

Водоизмещение МПК «Казанец» 935 тонн. Длина 75,2 метра, ширина 9,78 метра, осадка 2,65 метра. Скорость полного хода 24,5 узла. Дальность плавания 2500 миль на 12 узлах. Автономность плавания 10 суток. Экипаж 80 человек, в том числе 9 офицеров.

Силовая установка: 3х4750 л.с., дизели М-504А, 3 ВФШ, 1 ДГ 500 кВт, 2 ДГ по 200 кВт

Водоизмещение МПК «Казанец» стандартное 865 тонн, полное 935 тонн. Длина 75,2 метра, ширина 9,78 метра, осадка 2,65 метра. Скорость полного

хода 24,5 узла. Дальность плавания 2500 миль на 12 узлах. Автономность плавания 10 суток. Экипаж 80 человек, в том числе 9 офицеров.

Вооружение МПК «Казанец»: 2 пусковые установки зенитно-ракетного комплекса «Стрела-3» или «Игла-1»; 16 зенитных управляемых ракет ЗУР 9М32М или 9М313; 76 мм артиллерийская установка АК-176; шестиствольная 30 мм артиллерийская установка АК-630; 2 двухконтейнерных 533 мм торпедных аппарата; 2 реактивные бомбометные установки РБУ-6000 «Смерч-2»; 96 реактивных глубинных бомб РГБ-60; 2 бомбосбрасывателя.

Вооружение

- Артиллерия: 1х1 76 мм АК-176М - 300 выстрелов - СУ МР-123 «Вымпел».
- Зенитная артиллерия: 1х6 30 мм АК-630М - 3000 выстрелов.
- Ракетное вооружение: 2х4 ПУ МТУ-4У ЗРК 9К32М «Стрела-2М» (16 ЗУР 9М32М) или 9К34 «Стрела-3» (16 ЗУР 9М36).
- Минно-торпедное: 2х2 533 мм ТА (4 торпеды).
- Противолодочное вооружение:); 2х12 РБУ-6000 «Смерч-2» (96 РГБ-60) - ПУСБ «Буря», 2 бомбосбрасывателя (20 ГБ ББ-1).



Ракетный катер «Чувашия»

Ракетный катер «Чувашия» (бывший «Р-2») проекта 12411 (шифр «Молния-1», по классификации НАТО – Tarantul-class corvettes) предназначен для уничтожения боевых кораблей, транспортов и десантных средств противника, усиления противовоздушной обороны групп кораблей, транспортов, ракетных и торпедных катеров от низко летящих средств воздушного нападения, прикрытия этих групп от атак легких сил

противника.

Катер под именем «Р-2» был заложен в 1991 году, строительный номер 215, на Средне-Невском ССЗ. Спущен на воду в 1994 году. Вошел в боевой состав Балтийского флота 26 февраля 2000 года. Имеет бортовой номер 870.

Основные характеристики ракетного катера «Чувашия»: Водоизмещение стандартное 436 тонн, полное 493 тонны. Длина 56,1 метра, ширина 10,2 метра, осадка 2,5 метра. Скорость пол-

ного хода 41 узел. Дальность плавания 1600 миль на 14 узлах, 450 миль на 36 узлах. Автономность 10 суток. Экипаж 40 человек, в том числе 5 офицеров.

Силовая установка: 2х4000 л.с. дизели М-510, 2х12000 л.с. ГТУ М-70, 2 ВФШ, 2 ДГ по 200кВт, 1 ДГ 100 кВт

Вооружён ракетного катера «Чувашия» артиллерийской установкой, зенитными артиллерийскими комплексами, четырьмя пусковыми установками противокорабельных ракет



и четырьмя переносными зенитно-ракетными комплексами.

За период нахождения в составе БФ катер выполнил более 40 боевых дежурств в составе корабельной ударной группы флота, более 80 артиллерийских стрельб, представлял Военно-Морской Флот России в портах Дании, Швеции и Финляндии. Кораблем пройдено более 15 тысяч морских миль.

Приказом главнокомандующего

Военно-Морским Флотом адмирала Виктора Чиркова от 02 марта 2015 г. № 201 гвардейскому ракетному катеру «Р-2» проекта 12411 Балтийского флота присвоено наименование Чувашия республике и приказано именовать ракетным катером «Чувашия».

12 июня 2015 года, в День России, в Балтийске Калининградской области прошла торжественная церемония переименования номерного ракетного

катера (Р-2) соединения ракетных кораблей и катеров Балтийской военно-морской базы в ракетный катер «Чувашия», в честь республики Российской Федерации - «Чувашия». Приказ об этом от 2 марта 2015 года № 201 подписал главнокомандующий Военно-Морским Флотом страны.

Тактико-технические характеристики

- Длина - 56,1 м.

- Ширина - 10,2 м.

- Осадка - 2,5 м.

- Стандартное водоизмещение - 436 т.

- Полное водоизмещение - 493 т.

- Скорость полного хода - 41 узел.

- Скорость экономного хода - 14 узлов.

- Дальность плавания при скорости 14 узлов - 1600 морских миль. При скорости 36 узлов - 450 морских миль.

- Автономность плавания - до 10 суток.

- Экипаж: 40 человек.

Вооружение

- Артиллерия: 1х1-76мм АУ АК-176 (152 выстрела).

- Зенитная артиллерия: 2х6-30мм ЗАК АК-630М (6000 выстрелов).

- Ракетное вооружение: 2х2 ПУ ПКР П-120 «Москит».
- Минно-торпедное: 2х2 533 мм ТА (4 торпеды).

- Радиолокационное вооружение РЛС УО МР-123/176 «Вымпел» РЛК «Монолит-Т»



Дизель-электрическая подводная лодка «Колпино»

Дизель-электрическая подводная лодка «Колпино» Б-271 является последней в серии из шести подводных лодок проекта 636.3 «Варшавянка», которые строятся для Черноморского флота России. Строительство серии ведется на ОАО «Адмиралтейские верфи», город Санкт-Петербург, Россия, по заказу ВМФ России. Все корабли данной серии будут названы в честь городов, носящих почетное звание «Город воинской славы». Шестая подводная лодка названа в честь города Колпино, Россия.

Подводная лодка «Колпино» относится к третьему поколению дизель-электрических подводных лодок и является модификацией ПЛ проектов 877 и 877

ЭКМ, известных во всем мире благодаря своим высоким тактико-техническим характеристикам и получившим в НАТО классификацию «Kilo-class». Все лучшее, что было в этих проектах, удачно перекликается с новыми разработками ЦКБ МТ «Рубин».

Дизель-электрическая подводная лодка «Колпино» была заложена 30 октября 2014 года на заводе «Адмиралтейские Верфи» в Санкт-Петербурге под строительным номером 01675.

Спущена на воду 31 мая 2016 года. 24 ноября 2016 года состоялась торжественная церемония подъема Военно-морского флага.

Дизель-электрическая подводная

лодка «Колпино» по праву считается самой малозумной из отечественных кораблей. Сливаясь с естественным шумом моря, эта субмарина может обнаружить цель на дистанции в 3-4 раза превышающей ту, на которой она сама может быть обнаружена противником.

За свою сверхскрытность лодки проекта 636 получили среди специалистов НАТО название – «черная дыра в океане». Подводные лодки модифицированного 636 проекта имеют более высокую (по сравнению с предыдущими проектами) боевую эффективность.

Оптимальное сочетание акустической скрытности и дальности обнаружения целей, новейший инерциальный



навигационный комплекс, современная автоматизированная информационно-управляющая система, обеспечивающая решение командирских задач, мощное быстродействующее торпедно-ракетное вооружение обеспечивают мировой приоритет кораблей этого класса в области неатомного подводного кораблестроения.

Дизель-электрическая подводная лодка «Колпино» – многоцелевая дизельная подводная лодка, предназначенная для борьбы с подводными и надводными кораблями, защиты военно-морских баз, побережья и морских коммуникаций. Проект разрабатывался с учетом поставок в страны Варшавского договора, откуда название. Строи-

тельство подлодок началось с середины 1990-х годов.

Главное ударное вооружение субмарин модифицированного 636 проекта – крылатые ракеты «Калибр».

Оптимальное сочетание акустической скрытности и дальности обнаружения целей, новейший инерциальный навигационный комплекс, современная автоматизированная информационно-управляющая система, мощное быстродействующее торпедно-ракетное вооружение обеспечивают мировой приоритет кораблей этого класса в области неатомного подводного кораблестроения.

Дизель-электрическая подводная лодка «Колпино» проекта 636 име-

ют скорость надводного хода более 17 узлов (31,4 км/ч), скорость подводного хода – 20 узлов (37 км/ч), автономность плавания – 45 суток, экипаж – 52 человека. Надводное водоизмещение корабля составляет 2350 т, подводное – 3950 т. Длина лодки – 73,8 м, ширина – 9,9 м, осадка – 6,2 м.

Рабочая глубина погружения субмарины – 240 м, предельная – 300 м.

Помимо комплекса с ракетами «Калибр» на субмаринах проекта 636 имеется 6 торпедных аппаратов калибра 533 мм. Суммарный боезапас такой подлодки – 18 торпед и 24 мины.

Тактико-технические характеристики

- Длина - 73,8 м.
- Ширина - 9,9 м.
- Осадка - 6,2 м.
- Надводное водоизмещение - 2350 т.
- Подводное водоизмещение - 3950 т.
- Скорость надводного хода - 17 узел.
- Скорость подводного хода - 20 узлов
- Глубина погружения рабочая - 240 м.
- Глубина погружения предельная - 300 м.
- Автономность плавания - до 45 суток.
- Экипаж: 52 человек.

Вооружение

- Ракетное вооружение: 4 x РК «Калибр». ракеты 3М54К, 3М54К1, 3М14К, 91Р1 вместо части торпед.
- Зенитная артиллерия: «ПЗРК «Стрела-3», или «Игла» 8 ракет.
- Минно-торпедное вооружение: 6 × носовых ТА кал. 533 мм, нормально – заряженных, с автоматическим заряданием 18 торпед(6 в ТА) или 24 мины.



Малый ракетный корабль «Гейзер»

Малый ракетный корабль «Гейзер» проекта 12341 (бортовой номер 555). Корабль заложен на Ленинградском Приморском судостроительном заводе 21 декабря 1987 года, спущен на воду 28 августа 1989 года, вошел в состав флота 28 февраля 1990 года.

26 июля 1992 г. на корабле был поднят Андреевский флаг.

Основные характеристики малого ракетного корабля «Гейзер» таковы. Водоизмещение 730 тонн, длина – 59,3 метра, ширина – 11,8 метров, осадка – 3,08 метра. Максимальная скорость – 34 узла.

Дальность плавания – 3500 миль при 18 узлах, автономность – 10 суток. Экипаж – 60 человек. Энергетическая установка 3 дизеля М-507 общей мощностью 30000 л.с., 3 винта.

Основное достоинство корабля – мощное ракетное вооружение. Главный калибр проекта 1234 – шесть ракет П-120 «Малахит» достигают скорости М=1 и имеют предельную дальность до 150 километров, система наведения активной радиолокационная с «подстрahочным» ИК-датчиком. Имея мощную боевую часть (БЧ) и внушительную скорость, эти ракеты способны вывести

из строя достаточно крупные корабли, такие как эсминец (ЭМ) и при нескольких попаданиях даже ракетный крейсер (РКР). Например, в ходе учений «Крым-76» двух ракет оказалось достаточно, чтобы потопить списанный эсминец проекта 30 бис водоизмещением 2300 тонн, тем самым продемонстрировав и отменную точность наведения. Важным достоинством является относительно большой боекомплект, позволяющий производить массированные залпы.

Следующее неоспоримое достоинство малого ракетного корабля «Гейзер» – это его превосходная скорость и



мобильность. Относительно небольшое водоизмещение и мощный двигатель позволяют ему достигать максимальной скорости в 35 узлов наравне с хорошей поворотливостью. В сочетании с относительно большой автономностью плавания (10 суток) это дает МРК преимущества как на оперативном уровне – можно быстро перебрасывать боевые единицы на нужные направления, так и в бою, где хорошая маневренность позво-

ляет, к примеру, уклониться от торпеды или первым занять позицию для пуска ракет. Он может действовать в прибрежной и ближней океанской зоне.

В силу своего мощного вооружения эти корабли способны поддерживать преодоление ПВО крупного корабельного соединения противника, внося значимый вклад пуском шести ракет П-120. Используя свою скорость и мобильность, МРК могут действовать в рамках тактики

«ударил и убежал», производя внезапные атаки на транспортные конвои, десантные суда и эминцы ПЛО и ПРО. И еще – может быть сопровождение и защита собственных конвоев.

Иначе говоря, малый ракетный корабль «Гейзер» – очень надежный и проверенный корабль, гарантированно способный выполнить свои задачи с максимальной эффективностью.

Тактико-технические характеристики

• Длина - 59,3 м.

• Ширина - 11,8 м.

• Осадка - 3,08 м.

• Стандартное водоизмещение - 640 т.

• Полное водоизмещение - 730 т.

• Скорость полного хода - 34 узел.

• Скорость экономного хода - 18 узлов

• Дальность плавания при скорости 18 узлов - 3500 морских миль

• Автономность плавания - до 10 суток.

• Экипаж: 60 человек.

Вооружение

• Ракетное вооружение: 6 пусковых установок ПКР «Малахит» (6 ракет П-120).

• Зенитно-ракетного комплекс «Оса-М» (20 ракет).

• 76 мм артиллерийская установка АК-176

• Шестиствольная 30 мм артиллерийская установка АК-630.

• Радиолокационное вооружение РЛС «Вымпел».

• Радиоэлектронное вооружение Радиолокационный комплекс «Монолит», 2-4 ПУ ПК-10, 2-4 ПУ ПК-16.



Корвет «Стойкий»

Корвет «Стойкий» проекта 20380 является кораблем ВМФ России (с бортовым номером 545) новейшего класса. Он был разработан в ЦМКБ «Алмаз», построен в 2006-2012 гг., а летом 2014 года вошел в состав военного флота РФ.

Корвет «Стойкий» проекта 20380 является многоцелевым. Такие суда используются для операций в береговой зоне, включая морскую блокаду, противодействия вражеским подводным лодкам и надводным кораблям, а также для огневой поддержки десантных операций.

Имя корвета унаследовано от его знаменитого предшественника – эсминца Балтийского флота, защищавшего Ленинград и Таллин во время ВОВ.

Корвет имеет длину 105 м, ширину 13 м и осадку 3,7 метра. В отличие от других противолодочных кораблей, стоящих на вооружении флота России, корвет «Стойкий» отличаются следующие качества: многофункциональность, компактность, малая заметность для радаров, повсеместное применение автоматических систем, модульный принцип, положенный в основу архитектуры. Именно модульность архитектуры позволяет без труда проводить модернизацию вооружения корвета путем установки более новых систем оружия при снижении производственных затрат. Жизненный цикл такого корабля, рассчитанный на 30 лет, будет характеризоваться постоянным и высоким модернизационным потенциалом

Корвет «Стойкий» имеет стальной корпус с гладкой палубой, носовым бульбом и принципиально новыми обводами его подводной части. Комбинация носового бульба (выступающая вперед подводная часть носа корабля) и новых обводов позволила достичь качественного скачка в вопросе повышения быстроходности судна – на скоростях хода порядка 30 узлов сопротивление воды движению корвета по сравнению с традиционной формой корпуса снижено на четверть. Это позволило, с одной стороны, уменьшить мощность и вес главной энергоустановки корабля, а с другой – высвободить от 15 % до 18 % его водоизмещения для использования под дополнительное боевое оснащение. В корпусе корабля выполнено

девять водонепроницаемых помещений. Они имеют комбинированный мостик и командный центр.

Надстройка корвета выполнена из композиционных материалов, представляющих собой многослойные труднотонущие стеклопластики и конструкционные материалы из углеволокна. Их применение является признаком использования в конструкции надстройки так называемой технологии малой заметности для радаров или стелс-технологии. Обладая способностью поглощать и рассеивать энергию падающего на них электромагнитного излучения радиолокаторов, эти материалы отражают в сторону источника сигнала (радаров) слишком малый сигнал, чтобы он был обнаружен. Поэтому на экране радиолокатора судно внушительных размеров будет давать метку, соответствующую небольшому катеру или даже лодке.

На корме корвета выполнен ангар для противолодочного вертолета Ка-27 и взлетно-посадочная площадка, что является абсолютным новшеством для российских кораблей такого водоизмещения. Экипаж корвета «Стойкий» включает около 100 человек вместе с командой обслуживания вертолета.

Главная энергоустановка (ГЭУ) состоит из двух дизель-дизельных агрегатов (ДДА), работающих через суммирующие редукторы на два гребных винта. Каждый ДДА состоит из двух дизельных двигателей 16Д49 (один обеспечивает ход вперед, а второй – назад) и реверсивного ходового редуктора. Экономический ход корвета равен 14 узлам, а полный – 27 узлам. В автономном плавании корвет «Стойкий», фото которого в морском походе показано ниже, может пройти расстояние до 4000 морских миль.

ГЭУ корвета является малошумной за счет применения технологий, отработанных на атомных подводных лодках. За

счет этого корабль стал малозаметным не только для радаров, но и для пассивных сонаров (шумопеленгаторов). Кроме ГЭУ в составе энергооборудования корвета имеются четыре дизель-генератора мощностью по 630 кВА каждый для обеспечения потребностей корабля в электроэнергии.

Вооружение корвета подразделяется по его назначению на: противокорабельное (артиллерийское и ракетное), противозушное, противолодочное.

Все системы оружия корабля функционируют под управлением боевой информационной системы «Сигма». Она собирает информацию от радаров и датчиков и предоставляет ситуационную картину сражения в реальном времени. Она также позволяет кораблю обмениваться разведывательной информацией с другими военно-морскими подразделениями в группировке.

Противокорабельное оружие представлено двумя пусковыми установками (ПУ) ракетного комплекса «Уран-У», каждая из которых содержит боекомплект в составе четырех противокорабельных крылатых ракет Х-35, имеющих дальность стрельбы 260 км. Расположены ПУ «Уран-У» в средней части корпуса корабля.

Артиллерия корабля представлена универсальной корабельной артиллерийской установкой А-190 «Универсал». Калибр ее орудия – 100 мм, скорострельность (максимальная) – 80 выстр./мин., боезапас – 332 выстрела. Дальность стрельбы до 20 км.

ПВО корабля обеспечивается ЗРАК «Кортик-М», установленным на баке, и двумя 6-ствольными 30-мм артиллерийскими установками АК-630М на корме.

Корвет оснащен двумя четырехтрубными торпедными аппаратами для запуска антиторпед «Рубеж», способных уничтожать как вражеские торпеды, так и

подводные лодки.

Для ближнего боя на палубе корвета размещены две пулеметные установки калибром 14,5 мм и два гранатомета ДП-64 для отражения десанта.



Тактико-технические характеристики

• Длина - 104,5 м.	• Стандартное водоизмещение - 1800 т.	• Скорость экономного хода - 14 узлов	• Автономность плавания - до 15 суток.
• Ширина - 13 м.	• Полное водоизмещение - 2200 т.	• Дальность плавания при скорости 14 узлов - 3500 морских миль.	• Экипаж: 99 человек.
• Осадка - 7,95 м.	• Скорость полного хода - 27 узел.		

Вооружение

• Артиллерия: 1х100-мм АУ А-190 (332 выстрела).	• Ракетное вооружение: 2х4 ПКРК «Уран» (8 ПКР Х-35), 1 ЗРАК «Кортик-М» (32 ЗУР, 3000 выстрелов).	• Противолодочное вооружение: 2х4 330-мм ТА Пакет-НК (8 торпед).
• Зенитная артиллерия: 2х6 30-мм АУ АК-630М (6000 выстрелов)..	• Торпедные аппараты калибра 533 мм.	• Авиационная группа: 1 вертолёт Ка-27ПЛ, палубный ангар.



Базовый тральщик «БТ-115»

Базовый тральщик БТ-115, проекта 1265, шифр «Яхонт» (по классификации НАТО – *Sonya class minesweeper*) был построен на ССЗ «Авангард» (город Петрозаводск).

Он был заложен 30 апреля 1991 года под именем «БТ-115», строительный номер 159. Спущен на воду 31 мая 1992 года. Введен в строй 25 августа 1993 года. Вошел в состав Северного флота. Бортовой номер 561.

Предназначен для поиска, траления и уничтожения мин в прибрежных районах и ближней морской зоне. Боевая эффективность тральщика по сравнению с

предыдущими проектами существенно возросла и по праву вывела его в число лучших представителей кораблей этого подкласса во всем мире.

Полное водоизмещение корабля составляет 460 т, а длина – 49 метров. Для корпуса используется сосновая древесина.

На корабле созданы исключительные условия обитаемости для экипажа. В составе вспомогательных механизмов были установлены две холодильные машины МХМ-15С и применена система круглогодичного кондиционирования воздуха жилых, служебных помещений

и боевых постов установкой в системе вентиляции воздухоохладителей и воздухонагревателей (на последние подавался пар от вспомогательного котлоагрегата).

На корабле удалось достичь дальнейшего снижения уровней магнитного, электрического и электромагнитного полей. Для защиты от магнитных мин корпус изготавливался из маломагнитной стали ЮЗ и легких алюминиево-магниевых сплавов (АМГ), а также устанавливалось усовершенствованное размагничивающее устройство. Для снижения акустического поля корабля



проводилась звукоизоляция с помощью амортизаторов, ставились звукоизолирующие гибкие вставки в трубопроводах, системах и местах присоединения к механизмам, а также винты в те насадки, к которым подводился воздух.

На корабле предусмотрены новые виды противоминного вооружения, которые позволяют бороться с минами прямо по курсу корабля. Техническое средство, обеспечивавшее поиск, обнаружение и уничтожение мин, получило название комплексного искателя-уничтожителя донных мин (КИУ). Туда ставились четыре разнообразных варианта использования противоминного вооружения:

контактный трал ГКТ2, сетевой трал ТС-1, неконтактный электромагнитный трал ПЭМТ-4 (или соленоидный СТ-2) и акустический трал АТ-5, а также шнуровые заряды. Корабль оснащен гидроакустическими станциями поиска якорных (МГ-69 «Лань») и донных мин (МГ-79 «Мезень»).

Основные орудия: сдвоенные артиллерийские установки 30-мм АК-230М и 25-мм 2М-3М, 2 × 6 30-мм артиллерийские установки АК-306. Помимо этого 2 × 4 ЗРК 9К34 «Стрела-3» (ракета 9М36).

На корабле дополнительно размещаются комплекты штурманского, радиолокационного вооружения и средств

связи.

Двигатели: 2 дизеля ДРА-210Б, 3 дизельных генератора ДГРА-100/1500, дизельный генератор ДГРА-50/1500. Мощность 2000-2200 л.с. (дизели) и 350 кВт (генераторы).

В 2014 году принимал участие в военно-морском параде на День ВМФ в Санкт-Петербурге. В 2015 году принимал участие в военно-морском параде на День Победы в Санкт-Петербурге. В 2015 году принимал участие в военно-морском параде на День ВМФ в Санкт-Петербурге. В конце июня 2016 принял участие в учениях в Финском заливе.

Тактико-технические характеристики

- | | | | |
|--------------------|--------------------------------------|--|--|
| • Длина - 49 м. | • Стандартное водоизмещение - 427 т. | • Скорость экономного хода - 10 узлов. | • Автономность плавания - до 10 суток. |
| • Ширина - 8,8 м. | • Полное водоизмещение - 460 т. | • Дальность плавания при скорости 10 узлов - 1500 морских миль | • Экипаж: 45 человек. |
| • Осадка - 2,45 м. | • Скорость полного хода - 14 узлов. | | |

Вооружение

- | | | |
|--|---|--|
| • Артиллерия: 2Х 30-мм АК-230М и 25-мм 2М-3М, 2 × 6 30-мм артиллерийские установки АК-306. | • Противоминное вооружение: Глубоководный контактный трал ГКТ-2 | или соленоидный электромагнитный трал СТ-2 |
| • Зенитная артиллерия: 2 × 4 ЗРК 9К34 «Стрела-3» (ракета 9М36). | Акустический трал АТ-6 | или поверхностный сетевой трал ТС-1 |
| | или петлевой электромагнитный трал ПЭМТ-4 | или искатель-уничтожитель КИУ-1 |
| | | или шнуровые заряды 2 × 200 м. |



Большой ракетный катер «Димитровград»

Большой ракетный катер «Димитровград» (бывший «Р-291») проекта 12411 (шифр «Молния-1», по классификации НАТО – Tarantul-class corvettes) предназначен для уничтожения боевых надводных кораблей противника, десантных и транспортных средств и судов в море, пунктах базирования, морских группировок и их прикрытия, а также для прикрытия своих кораблей и судов от надводных и воздушных угроз.

Катер под именем «Р-291» был заложен 25 июля 1989 года, строительный номер 213, на Средне-Невском ССЗ. Спущен на воду 19 октября 1990 года.

Вошел в боевой состав Балтийского флота 30 мая 1991 года. Имеет бортовой номер 825. 02 июля 2005 года ракетный катер был переименован в «Димитровград».

Корпус катера – стальной, гладкопалубный, внутри он разделен водонепроницаемыми переборками на десять отсеков. Надстройка выполнена из алюминий-магниевого сплава. Главная энергетическая установка – комбинированная, состоящая из двух газовых турбин полного хода мощностью по 12 тыс. л. с. и маршевых двигателей. Переход к дизельным двигателям позволил сократить запас топлива с 76 до 56 т без

потери дальности плавания.

Большой ракетный катер «Димитровград» вооружен сверхзвуковыми ПКР ЗМ-80 «Москит» с дальностью стрельбы 120 км. Артиллерийское вооружение включает одну 76-мм автоматическую артустановку АК-176М и два 30-мм автомата АК-630М. В придачу имеется стационарная установка под два блока ПЗРК «Стрела-ЗМ» или «Игла».

Обнаружение целей и выдача целеуказания на большом ракетном катере «Димитровград» осуществляется радиолокационным комплексом (РЛК) «Монолит-Т».

Главный козырь проекта типа «Мол-



ния» – это, конечно же, их ударное оружие, сверхзвуковая противокорабельная крылатая самонаводящаяся ракета «Москит».

Стартующая ракета выполняет «горку», идет снижение на 20-ти метровую маршевую высоту полета. Ракета способна производить уклонение от ракет противозенитных комплексов, маневрирую с перегрузками более 10g. При подлете к цели ракета снижается до 7 метров, и бьет в корпус пробивая его за счет накопленной кинетической энергии, взрыв ракеты происходит во внутреннем пространстве корабля. Может уничтожать корабли как среднего класса, так и крейсера. Дальность пуска 120 км, масса 4 тонны, боевая часть весом 150 кг оснащается как обычной боевой

частью так и ядерной.

Экипаж большой ракетного катера «Димитровград» – 40 человек, в том числе 5 офицеров, включая командира. Командир размещается в двухместной каюте, расположенной на первом ярусе надстройки (под ходовой рубкой) с левого борта. Остальные офицеры размещаются в двух четырехместных каютах побортно. Матросы живут в трёх кубриках, располагающихся под главной палубой в носовой части катера. Носовой кубрик (на семь двухместных коек) расположен в нос от шахты боезапаса артиллерийской установки АК-176, два остальных кубрика, меньшей вместимости чем первый, размещены побортно сзади и вбок от шахты боезапаса АУ АК-176. Столовая личного состава разме-

ром 5×4 метра расположена на главной палубе в районе юта.

Автономность корабля по запасам провизии – 10 суток. Для хранения провизии оборудованы кладовые помещения, расположенные на главной палубе в районе бака в нос от матросских кубриков; под шахтой боезапаса АУ АК-176 находится цистерна пресной воды.

Большой ракетный катер «Димитровград» принял участие в праздничных мероприятиях, посвященных 310-летию со дня основания Балтийского флота. 31 июля 2016 года принял участие в праздничных мероприятиях, посвященных Дню ВМФ России в акватории Невы, Санкт-Петербург.

Тактико-технические характеристики

- Длина - 56,6 м.
- Осадка - 2,5 м.
- Скорость полного хода - 41 узел.
- Автономность плавания - до 10 суток.
- Ширина - 10 м.
- Полное водоизмещение - 490 т.
- Дальность плавания при скорости 12 узлов - 2400 морских миль.
- Экипаж: 40 человек.

Вооружение

- Артиллерия: 2 x 6 АК-630М, 1 x 1 АК-176.
- Ракетное вооружение: 2 x 2 ПКР «Москит».
- Радиотехническое вооружение: РЛС МР-123/176 «Вымпел», РЛК «Монолит-Т», РЛС «Гарпун».
- Зенитная артиллерия: 1 x 4 ПЗРК «Игла».



Дизель-электрическая подводная лодка «Дмитров»

Дизель-электрическая подводная лодка «Дмитров» Б-806 проекта 877ЭКМ (классификация НАТО «Kilo») была построена на заводе «Красное Сормово» в городе Горьком (ныне - Нижний Новгород) для ВМС СССР.

ДЭПЛ проекта 877 были спроектированы Центральным конструкторским бюро морской техники «Рубин».

Подводная лодка была заложена под именем «Б-806», строительный номер 403, (затем Б-806 «Дмитров») 15 октября 1984 года. Спущена на воду 30 апреля 1986 года. Была переведена по внутренним водам из Горького в Кронштадт. 25 сентября 1986 года принята в состав

ВМФ. Вошла в состав Балтийского флота. Порт приписки Кронштадт.

Конструкция подводной лодки «Дмитров» – двухкорпусная. По форме корпус максимально адаптировали к снижению шума и сопротивления.

Прочный корпус выполняется в виде цилиндра, поперечные сечения – круговые. Корпусные концевые конструкции – сферические. Прочные водонепроницаемые переборки разделяют корпус на шесть отсеков:

1-й – носовой, служит для размещения торпедных аппаратов;

2-й – главный командный пост и аккумуляторные батареи;

3-й – двухпалубный, жилой, на верхней палубе камбуз и каюты, на нижней – аккумуляторные батареи;

4-й – дизель-генераторы;

5-й – гребные электродвигатели;

6-й – резервная силовая установка и электромоторы экономического хода.

Для изготовления прочного корпуса использовалась сталь АК-25.

Легкому корпусу придали обтекаемую веретенообразную «альбаковскую» форму. Специальным покрытием поглощается излучение гидроакустических систем противника. Цистерны главного балласта, другие цистерны, а также различное оборудование размещены в



междубортном пространстве. Хотя из-за двухкорпусной конструкции подлодка имеет значительный подводный объем, в аварийных ситуациях это дает возможность повысить живучесть за счет обеспечения непотопляемости при больших затопленных объемах корабля. В крейсерском положении подводная лодка может находиться на плаву даже при затоплении любого отсека и двух прилегающих к нему цистерн главного балласта одного борта.

Главную энергетическую установку спроектировали по схеме полного электродвижения, то есть в надводном и в подводном положении движение обеспечивается гребным электродвигателем.

При движении в подводном положении подлодка развивает максимальную скорость в 17 узлов, в надводном – 10 узлов. Дальность плавания под водой при

скорости 7 узлов в режиме работы дизеля составляет 6000 миль, экономичным ходом при скорости 3 узла в подводном положении лодка может преодолеть 400 миль.

Дизель-электрическая подводная лодка «Дмитров» оснащена спасательным люком, который позволяет покидать затопленную субмарину с глубин до 250 метров (выполнен в кормовой части).

Вооружение подлодки – шесть 533-миллиметровых торпедных аппаратов размещенных в носовой оконечности. Из них два аппарата в верхнем ярусе рассчитаны на стрельбу телеуправляемыми торпедами. Управление и перезарядка (применено устройство быстрой перезарядки «Мурена») – дистанционное с КП. Погрузка торпед осуществлялась при помощи специального погрузочного устройства. Боезапас – 18 торпед, 6 из которых находятся в торпедных аппара-

тах, 12 – на стеллажах. Могут использоваться торпеды 53-56Б, 53-56БА, 53-65К, СЭТ-53М, ТЭСТ-71М, СЭТ-65Э, УСЭТ-80К. Вместо торпед на борт могут приниматься 24 мины ДМ-1: 12 мин в торпедные аппараты (2 на аппарат) и столько же на стеллажах.

Для противовоздушной обороны дизель-электрическая подводная лодка «Дмитров» вооружена выдвижным зенитным ракетным комплексом «Стрела-3» или «Игла-1». Боезапас комплекса – 8 ракет.

Мощный минно-торпедный комплекс вооружения может решать многоцелевые задачи. Им обеспечивается выстреливание боезапаса на любых глубинах погружения и совместно с БИУС позволяет вести не только одиночную, но и залповую стрельбу по 2 целям.

Тактико-технические характеристики

• Длина - 72,6 м.	• Подводное водоизмещение - 3040 т.	• Скорость подводного хода - 17 узлов.	• Глубина погружения предельная - 300 м.
• Ширина - 9,9 м.	• Скорость надводного хода - 10 узлов.	• Глубина погружения рабочая - 240 м.	• Автономность плавания - до 45 суток.
• Осадка - 6,2 м.			• Экипаж: 57 человек.
• Надводное водоизмещение - 2300 т.			

Вооружение

• Ракетное вооружение: Бирюза ЗМ-54Э1.	• Зенитная артиллерия: «Стрела-3М» или «Игла-1».	• Минно-торпедное вооружение: 6 × носовых ТА кал. 533 мм, нормально – заряженных, с автоматическим заряданием 18 торпед(6 в ТА) или 24 мины.
--	--	--



Начальник морской авиации ВМФ, Герой России генерал-майор Игорь Кожин

Крылья над морем

Флотские лётчики сегодня способны выполнять самые сложные задачи во всех широтах Мирового океана.

Лётчики и моряки – представители, пожалуй, самых романтических профессий. А морские лётчики – романтики вдвойне. За последнее время флотским авиаторам России доводилось выполнять немало сложных и ответственных задач. И неизменно их действия получали самые высокие оценки. Впрочем, безукоризненность, чёткость, высокая ответственность особенно характерны для морских авиаторов. Так было всегда. И нынешнее поколение тех, кто сегодня служит во флотской авиации, остается верным традициям, заложенным предшественниками.

История морской авиации началась в сентябре 1910 года, когда над Севастополем впервые в истории Российского флота пролетел аэроплан, пилотируемый лейтенантом Станиславом Дорожинским. Именно в период с 1910 по 1915 год был получен первый опыт использования самолетов для ведения морской разведки, поиска и борьбы с подводными лодками, нанесения бомбовых ударов по кораблям

и береговым объектам противника, обеспечения связи между кораблями. В эти же годы были оборудованы и нашли достойное применение первые авианосные корабли России.

К началу Великой Отечественной войны морская авиация включала боевые самолеты, распределенные между четырьмя флотами, а также Каспийской и иными озерными и речными флотилиями.

Основными задачами, стоящими перед морской авиацией в тот период, были следующие: противовоздушная оборона баз и сил флота на переходе и в бою в пределах радиуса действия истребителей, разведка в интересах ВМФ, нанесение ударов по базам неприятельского флота и его кораблям в открытом море, борьба с подводками противника. В ходе войны морская авиация совершила свыше 375 тысяч боевых вылетов. На

счету ее летчиков 5.509 самолетов противника, в том числе 4.495 уничтоженных в воздушных боях, 10 надводных кораблей основных классов, 3 подлодки, 193 вспомогательных корабля и катера.

Морская авиация дала стране и миру первых Героев Советского Союза. 259 морских авиаторов были удостоены этого звания, пятеро из них – дважды. 25 частей и соединений морской авиации стали гвардейскими, 41 получила почетные наименования городов, 50 были награждены орденом Красного Знамени. Первым дважды Героем Советского Союза в годы Великой Отечественной войны стал морской летчик Б. Сафонов.

Самоотверженно защищали морские и океанские рубежи Родины морские авиаторы в годы «холодной войны» и при оказании интернациональной помощи другим народам. Достоен вклад морских авиаторов в дело освоения космоса и новой авиационной техники, где неуядаемой славой покрыли себя летчики палубной авиации во главе с Героем России легендарным Т. Апакидзе.

После окончания Великой Отечественной морская авиация, как и все советские Вооруженные Силы, стремительно обретает новое лицо. К середине 1950-х годов главной ударной силой морской авиации становятся соединения бомбардировщиков Ту-4, оснащенных противокорабельными ракетами. Эти соединения, ставшие основой МРА – морской ракетноносной авиации, были одной из главных отличительных черт советского флота. В тот период, однако, произошло и существенное ослабление мор-



“

До 2018 года планируется полностью удовлетворить все потребности морской авиации по учебно-тренажёрным комплексам. Флотские лётчики активно приобретают практический опыт в ходе мероприятий боевой подготовки.

Так, за первое полугодие 2017 года было проведено более 20 учений – от уровня эскадрилий до уровня полка и авиабазы. В ходе этих учений отрабатывались и вопросы перебазирования с одного аэродрома на другой с выполнением задач на незнакомых полигонах.

”





ской авиации в целом: в ходе реформ, предпринятых Н.С. Хрущевым, ВМФ лишился собственных истребителей, которые вернулись в его состав только в

до широты Азорских островов), в Средиземном и Красном морях, Персидском заливе и Аравийском море, в северной и западной частях Тихого океана.

“

Главным командованием ВМФ и командованием морской авиации ведётся работа по созданию перспективных многоцелевых вертолётов корабельного и наземного базирования, близится к завершению разработка новых патрульных самолётов, которыми планируется заменить существующие противолодочные самолёты

”

1970–1980-х годах.

На смену Ту-4 уже в конце 1950-х годов пришли реактивные Ту-16, в дальнейшем неоднократно модернизированные, а затем – сверхзвуковые Ту-22М. Основной задачей полков и дивизий стала борьба с крупными боевыми кораблями, прежде всего с авианосцами. Дальность полета ракетноносцев позволяла в случае войны атаковать вражеские корабли в Северной Атлантике (примерно

Помимо бомбардировщиков-ракетоносцев морская авиация располагала многочисленными самолетами-заправщиками, постановщиками помех, дальними разведчиками, которые обеспечивали успех ударных соединений.

Кроме борьбы с надводными кораблями на морскую авиацию по-прежнему возлагались задачи по противодействию подводным лодкам. Для этого флот располагал обширным набором противо-

лодочных летательных аппаратов – от вертолетов палубного базирования до дальних Ту-142, созданных на основе стратегических бомбардировщиков Ту-95. Истребительные авиаполки морской авиации по-прежнему осуществляли задачи ПВО флота и сопровождения ударных самолетов. В 1970-е годы ВМФ СССР получил первые авианесущие корабли с самолетами вертикального взлета Як-38.

Как сообщил начальник морской авиации ВМФ Герой России генерал-майор Игорь Кожин, «в свое второе столетие морская авиация ВМФ вступает, активно обновляя свой состав и боевую выучку. Морские лётчики сегодня способны выполнять самые сложные задачи во всех широтах Мирового океана».

По его словам, которые приводит Департамент информации и массовых коммуникаций Министерства обороны Российской Федерации, в настоящее время в точном соответствии с графиком идёт активное обновление всех составляющих морской авиации, её переоснащение на новые образцы авиационной техники. Такими же темпами, без отставаний осуществляется и процесс модернизации летательных аппаратов, находящихся на вооружении морской авиации ВМФ. Практически за 2 года в состав морской авиации приняты более 20 самолётов Су-30СМ, сформирован новый полк, на вооружении которого стоят



МиГ-29.

60% авиапарка противолодочных самолётов Ил-38 прошли глубокую модернизацию. В соответствии с планом продолжается модернизация самолётов МиГ-31. Модернизировано более 50% парка корабельных противолодочных вертолётов. Проведён большой объём работ по восстановлению готовности и модернизации транспортно-боевых вертолетов Ка-29. В строю уже 20 таких машин и продолжается работа по модернизации всего парка этих вертолётов.

Примером серьёзного внимания к развитию всех составляющих морской авиации является и тот факт, что 50% парка самолётов Су-33 получили новые системы боевого применения по морским и наземным целям. По сути их потенциал повышен до уровня Су-30 СМ. Все самолёты Су-33, состоящие на вооружении морской авиации ВМФ пройдут такую модернизацию. До конца 2017 года 60% лётного авиапарка будет соответствовать современному уровню требований к авиационной технике морской авиации.

Говоря о перспективах развития морской авиации, генерал-майор Игорь Кожин также отметил, что «главным командованием ВМФ и командованием морской авиации ведётся работа по созданию перспективных многоцелевых вертолётов корабельного и наземного базирования, близится к завершению разработка новых патрульных само-

“

В свое второе столетие морская авиация ВМФ вступает, активно обновляя свой состав и боевую выучку. Морские лётчики сегодня способны выполнять самые сложные задачи во всех широтах Мирового океана

”

лётков, которыми планируется заменить существующие противолодочные самолёты».

Традиционно, большое внимание уделяется подготовке лётного и технического состава флотской авиации. До 2018 года планируется полностью удовлетворить все потребности морской авиации по учебно-тренажёрным комплексам. Флотские лётчики активно приобретают практический опыт в ходе мероприятий боевой подготовки. Так, за первое полугодие 2017 года было проведено более 20 учений – от уровня эскадрилий до уровня полка и авиабазы. В ходе этих учений отработывались и вопросы перебазирования с одного аэродрома на дру-

гой с выполнением задач на незнакомых полигонах.

Подготовка морских лётчиков ведётся специализированной кафедрой Военно-Морской Академии им. Н.Г. Кузнецова, а также Центром боевого применения и переучивания лётного состава Морской авиации ВМФ в г. Ейске. В целях повышения эффективности подготовки лётчиков постоянно обновляются и совершенствуются учебные программы и подходы к практическому обучению.

*Капитан 1 ранга
Андрей ГАВРИЛЕНКО,
газета «Красная звезда».*



Вертолет Ка-52К «Катран»

Вертолет Ка-52К является адаптированной к морским условиям и требованиям ВМФ модификацией Ка-52 «Аллигатор». От базовой модели «Аллигатора» «Катран» отличается в первую очередь укороченным складывающимся крылом и лопастями. Это позволяет вертолету компактно располагаться в трюме корабля, при этом для приведения его в полную боеготовность достаточно нескольких минут. Укороченные крылья-пилоны позволяют подвесить на них вооружение массой до тонны. Новейшее оптическое и радиоэлектронное оборудование позволяет вертолету не только «далеко видеть и хорошо слы-

шать», но и делает его очень умным и интерактивным в общении с экипажем.

Место службы вертолета – море. Это повышенная влажность, соль, коррозия и вредное воздействие на все компоненты машины, особенно на электронику. Фирма Камова имеет огромный опыт создания именно морских машин, поэтому у «Катрана» есть защита от вредного воздействия внешней среды на самом высшем уровне. Шторм ему нипочем.

Главное предназначение Ка-52К – патрулирование, огневая поддержка войск при морском десантировании и, если нужно, противодействие кораблям противника в море. Ведь в отличие от

«сухопутного» «морской» вертолет несет на себе две мощные противокорабельные крылатые ракеты Х-31 или Х-35. До этого такие ракеты были в составе вооружения палубных Су-33 и МиГ-29К. Возможность их использования с ударного вертолета существенно расширяет потенциал боевой машины.

Огневая мощь этой машины потрясает, она скорее соответствует возможностям фронтового штурмовика, чем привычному образу палубного вертолета, традиционно решающего задачи

обнаружения подлодок противника, разведки и спасения терпящих бедствие экипажей. Этот «летающий танк» (скорее



эсминец) Ка-52К оснащен бортовым оборонительным комплексом «Витебск», в состав которого входит система управления 30-мм скорострельной пушкой и станции наведения ракет, размещенных под плоскостями, а именно: - ракетами класса «воздух-земля»; - многоцелевыми УР «Вихрь»; - ракетами «Игла» («воздух-воздух»). Этого достаточно, чтобы оказывать эффективную поддержку наступающим десантным подразделениям, подавляя очаги сопротивления и поражая вражескую бронетехнику всех классов.

Палубный вертолет Ка-52К «Катран» обязан своими потрясающими боевыми качествами не только инженерам КБ «Камов», но в значительной степени и

специалистам КРЭТ (Концерна радиоэлектронных технологий), разработавших для него уникальную авионику. Модернизированная бортовая РЛС может работать в сантиметровом диапазоне частот, обеспечивая повышенную дальность локации цели (до двухсот километров, вдвое больше обычного радиуса). Эта машина способна выполнять боевые вылеты практически при нулевых условиях видимости и любой погоде. Система управления вооружениями и распознавания изображения «Охотник», построенная на лазерно-лучевом принципе, осуществляет целеуказание и наведение ракет по команде экипажа и исходя из информации, поступающей от

внешних источников. Другой комплекс, «Арбалет», нивелирует воздействие радиопомех. Все бортовое оборудование Ка-52К произведено в России и не имеет мировых аналогов.

Сейчас Ка-52К становится грозным многофункциональным ударным средством, способным одинаково эффективно уничтожать как морские, так и наземные цели. Впервые вертолет может эффективно атаковать как корабли, так и наземные цели, например объекты портовой инфраструктуры, причем с большого расстояния. Такого в мировой практике морского вертолетостроения еще не было.

Тактико-технические характеристики

- | | | | |
|-------------------------|-------------------------------------|--|-----------------------|
| • Длина - 16 м. | • Скорость крейсерская - 260 км/ч. | • Дальность полета - 460 км. | • Экипаж: 2 человека. |
| • Высота - 5 м. | • Скорость максимальная - 300 км/ч. | • Силовая установка 2 двигателя ВК-2500 со взлетной мощностью по 2500 л.с. | |
| • Размах крыла - 7,3 м. | | | |

Вооружение

- | | | |
|--|---|---|
| • Стрелково-пушечное вооружение: 1Х 30-мм автоматическая пушка 2А42 с боезапасом 500 выстрелов. 2Х23 мм пушки с боезапасом 500 снарядов. | • Ракетное вооружение: ракеты типа Х-31 или Х-35. Ракеты Игла-В. Ракеты Вихрь. ПТУР 9К113У Штурм-ВУ с ракетами семейства Атака. | • Неуправляемой вооружение: НАР типа С-13/С-8. Бомбовые кассеты по 100-500 кг. Свободно падающие бомбы. |
|--|---|---|



Истребитель Су-30СМ

Истребитель Су-30СМ является многоцелевым самолетом. Он способен не только вести воздушный бой и поражать современные и перспективные самолеты противника в рамках операций по завоеванию господства в воздухе, но и наносить удары по наземным мобильным или стационарным целям неприятеля. Су-30СМ способен сопровождать и прикрывать ударные авиационные группировки, противодействовать вражеским системам радиоэлектронной борьбы, давать целеуказание самолетам своей группы. Этот истребитель можно использовать и на морских театрах боевых действий: Су-30СМ способен обнаруживать и уничтожать надводные корабли противника самостоятельно или в составе группы

самолетов.

Су-30СМ – это двухместный тяжелый истребитель, оснащенный двумя двухконтурными двигателями АЛ-31ФП с изменяемым вектором тяги и ПГО – передним горизонтальным оперением. В целом же, размеры и компоновка фюзеляжа полностью повторяют истребители Су-30 и Су-30МКИ. Летчики размещены в кабине тандемом.

Одной из главных достоинств Су-30СМ является его сверхманевренность: самолет неустойчив в продольном канале, поэтому его полет обеспечивается ЭДСУ, управляющая рулями и поворотными соплами двигателей. Высокая степень маневренности самолета достигается за счет ПГО и двигателей с управляемым вектором тяги.

В состав силовой установки самолета входят два двигателя АЛ-31ФП, размещенных под углом 32 градусов друг к другу. Их сопла могут отклоняться в вертикальной плоскости на $\pm 16^\circ$ и до $\pm 15^\circ$ в любом направлении. Это позволяет направлять вектор тяги по рысканью и тангажу. Сопла могут отклоняться вместе с управляющими плоскостями самолета, так и отдельно от них.

Однако главная изюминка – это кабина Су-30СМ. Самолет оснащен бортовой радиоэлектронной станцией с фазированной решеткой, что позволяет ему обнаруживать и вести пятнадцать воздушных объектов и одновременно атаковать четыре из них. В Су-30СМ используется система нацеленного целеуказания, а также индикация на лобовом



стекле. Кроме того, кабины пилотов оснащены многофункциональными жидкокристаллическими экранами. Все это обеспечивает летчикам высочайший уровень осведомленности о воздушной обстановке.

На Су-30СМ могут быть установлены подвесные контейнеры с лазерной и инфракрасной прицельной аппаратурой. Истребитель оснащен инерциальной навигационной системой с приемником спутникового сигнала от системы ГЛОНАСС, это обеспечивает высокую точность следования по маршруту. Су-30СМ может совершать автоматический полет на разных режимах, включая полет на

малых высотах, заход на посадку, а также во время атаки против наземных и надводных целей. Система, обеспечивающая автоматическое управление, связана с навигационной системой.

Су-30СМ является истребителем четвертого поколения, в конструкции которого не использована технология малозаметности. Поэтому защита Су-30СМ основана на подавлении вражеских РЛС с помощью мощной бортовой системы радиоэлектронной борьбы. На самолете установлены комплексы РЭБ «Сорбция» и «Хибины», которые в состоянии подавить не только сравнительно маломощную РЛС истребителей, но и нейтралить

наземные радиолокационные комплексы.

Боевая нагрузка истребителя Су-30СМ составляет 8 тыс. кг. Самолет имеет двенадцать узлов подвески, на которых может быть размещена широкая номенклатура ракетно-бомбового вооружения. Это могут быть шесть управляемых ракет для ведения воздушного боя на средних или коротких дистанциях, неуправляемые авиабомбы массой 500 или 250 кг, контейнеры с НАР. Кроме ракетно-бомбового вооружения, на самолете установлена 30-мм пушка ГШ-30-1.

Тактико-технические характеристики

- Длина – 21,9 м;
- Макс. взлетная масса – 34500 кг;
- Боевой радиус действия – 1500 км.
- Полная боевая нагрузка – 8000 кг.
- Высота – 6,36 м;
- Макс. скорость – 2125 км/ч;
- Экипаж – 2 человека;

Вооружение

- Стрелково-пушечное вооружение: 30-мм пушка ГШ-30-1.
- Ракетное вооружение: ракеты воздух-воздух Р-27Р1(ЭР1). Ракета воздух-воздух Р-27Т1(ЭТ1),РВВ-АЕ,Р-733.Ракеты Х-31АП ,Х-59МЭ.
- Бомбовое вооружение: КАБ-500 КР/ОД, КАБ-1500Кр(Л)



Истребитель МиГ-29КУБ

МиГ-29КУБ – палубный многоцелевой истребитель 4-го поколения, являющийся дальнейшим развитием МиГ-29. Предназначен для решения задач противовоздушной обороны корабельных соединений, завоевания господства в воздухе, поражения надводных и наземных целей управляемым высокоточным оружием днем и ночью в любых погодных условиях.

Корабельные истребители МиГ-29КУБ (двухместный) отличаются улучшенными эксплуатационными характеристиками и повышенной надежностью агрегатов, систем и узлов. Самолет может базироваться на авианесущих кораблях, способных принимать самолеты массой свыше 20 тонн, оборудованных взлетным трамплином и посадочным аэрофинишером, а

также на наземных аэродромах. Самолет вооружен управляемыми ракетами РВВ-АЕ и Р-73Э для воздушного боя, противокорабельными ракетами Х-31А и Х-35, противорадиолокационными ракетами Х-31П и корректируемыми авиабомбами КАБ-500Кр для поражения наземных и надводных целей. Максимальная скорость – 2200 км/ч, практический потолок – 17500 м, дальность полета – 2000 км.

Внешне новый истребитель похож на обычный МиГ-29, но это абсолютно новый самолет с серьезными изменениями в конструкции фюзеляжа, бортового оборудования и используемых при производстве материалах. Около 15% от всей поверхности фюзеляжа составляют композиты, которые в пять раз легче стали и на порядок прочнее.

Применение композитов позволило существенно снизить вес новых машин. Эта экономия пошла на наращивание боевой нагрузки и запаса топлива. Если классический МиГ-29 мог нести 2,5 т подвесок, то корабельный уже 4,5.

Внутренние баки новых МиГов вмещают почти в полтора раза больше топлива.

Кроме того, самолеты получили систему дозаправки в полете, что в совокупности с новыми ракетами класса «воздух – земля» позволит решать задачи, ранее доступные лишь бомбардировщикам.

Серьезно изменена механизация крыла: самолет получил возможность взлетать с укороченным разбегом и садиться с меньшей скоростью.

Появление палубного истребителя



МиГ-29КУБ позволит существенно повысить боевой потенциал авианесущего крейсера «Адмирал Кузнецов», что сделает логичными дальнейшие планы по созданию российского авианосного флота.

На МиГ-29К полностью реализован принцип «стеклянной кабины», все приборы цифровые. Индикация выводится на цветные жидкокристаллические дисплеи. Обычное рулевое управление заменено на электронную систему.

МиГ-29КУБ вооружен пушкой калибра 30 мм (боезапас 150 снарядов), на 8 узлах подвески может нести до 4500 кг полезной нагрузки. Благодаря современной электронике способен применять весь спектр высокоточных ракет и авиабомб, в том числе и новейшие сверхзву-

ковые противокорабельные крылатые ракеты Х-31 и Х-35, авиабомбы с телевизионным наведением.

Существенно повышена выживаемость самолета в бою благодаря внедрению элементов технологии «стелс» и наращиванию возможностей бортового комплекса обороны за счет установки систем обнаружения пусков ракет и лазерного облучения.

Бортовое радиоэлектронное оборудование серийного варианта истребителя включает радиолокационную станцию «Жук-МЭ» (обеспечивает сопровождение до 10 воздушных целей, одновременный обстрел ракетами четырех из них), дополнительную систему навигации «Узел», автоматический комплекс контроля и регистрации «Карат».

На самолете устанавливается бортовая система видеорегистрации, автономная система выработки энергии для наземных проверок оборудования без запуска основных двигателей.

Двигатели РД-33МК – улучшенный вариант РД-33, которые устанавливались на классических МиГ-29. Благодаря доработке моторов их мощность возросла на 8%, была внедрена современная цифровая система управления FADEC.

По мнению летчиков-испытателей МиГ-29КУБ, в самолете с самого начала были заложены высокие маневренные характеристики, безопасность, автоматизация, простота и интуитивность управления для пилота.

Тактико-технические характеристики

- Длина – 17,37 м.

- Мак. взлетная масса – 22400 кг.

- Боевой радиус действия – 1750 км.

- Полная боевая нагрузка – 9470 кг.

- Высота – 5,18 м.

- Макс. скорость – 2200 км/ч;

- Экипаж – 2 человека;

Вооружение

- Стрелково-пушечное вооружение: 30-мм пушка ГШ-30-1.

- Ракетное вооружение: ракеты воздух-воздух РВВ-АЕ, Р-73Э. Ракеты Х-31А и Х-35. Ракеты Х-31АП.

- Бомбовое вооружение: КАБ-500 КР/ОД.



Вооружение кораблей - задача времени, задача качества



Близится к завершению одна госпрограмма вооружения — ГПВ-2020, грядет следующая — ГПВ-2025. Президент Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов о том, как обстоят дела с госзаказом, финансированием и смежниками.

— Каковы приоритеты новой госпрограммы вооружений в части кораблестроения?

— Они были достаточно четко сформулированы и последние пять лет не менялись. Президентом задан курс на оснащение современной техникой, на обновление всех основных элементов ВМФ — от кораблей дальней морской зоны, стратегических сил ядерного сдерживания до всего, что касается ближней морской зоны и защиты наших национальных интересов.

У нас есть и своя «библия» — программа военного кораблестроения до 2050 года. В ней расписаны все основные приоритеты и проекты в привязке к временным диапазонам. К сожалению, программа выполняется не в полном объеме, однако жить без такого документа кораблям было бы сложно.

На совещаниях у президента и у министра обороны мы всегда настаиваем: для судостроения десятилетний срок прогнозирования — слишком короткий. Это связано с тем, что любые прорывные технологии (а от них зависит качество строящихся надводных и подводных кораблей) необходимо рассчитывать на диапазон 20-30 лет, то есть горизонт планирования должен быть сопоставим со средним сроком службы корабля. Прогнозирование должно учитывать и цикличность в работе судостроителей. Так, собственно, ведется прогнозирование в ма-

кроэкономических науках.

Это, пожалуй, самое главное. И я рад, что большинство заделов, о которых мы говорили в рамках реализации предыдущей ГПВ, нашли свое отражение в текущей.

— В любой программе вооружений есть свои «звезды». В нашем флоте это, несомненно, «Лидер» — большой корабль океанской зоны — и ожидаемый авианосец. Что можете сказать об этих проектах?

— Мы продолжаем работу над всеми перспективными проектами. При этом современные тенденции таковы, что оружие становится все более мощным и компактным. Если сопоставить, например, нынешние корабли второго или третьего рангов по уровню вооружения, то видно, что в части элементов вооружения они уже сравнимы.

И здесь министерство обороны должно само решать, каким образом формировать флот исходя из тех задач, которые перед ним ставят Генштаб и руководство страны. Мы можем лишь предлагать набор технических и технологических возможностей в качестве базы для построения конкретного оружия.

Подчеркну, что мы в ОСК создаем, как у нас говорится, носитель, а оружие — это работа смежников. Но это в теории, на практике же, если оружие вдруг не соответствует ожиданиям заказчиков, ответственность нести нам.

Вы спрашиваете, за что нас ругают. За то, что иногда задерживаем сдачу кораблей. Но когда вместе с заказчиком выясняем причины, понимаем, что проектант, к примеру, попался неопытный. Так, к сожалению, работает закон о конкурсных процедурах: он не учитывает реальный опыт и квалификацию исполнителя и не дает возможность проводить предквалификацию. То есть мы имеем ограниченное влияние на выбор подрядчика, хотя за его работу спросят с нас, поскольку мы — головной поставщик готового изделия для Минобороны. Ракета не летает,



Президентом задан курс на оснащение современной техникой, на обновление всех основных элементов ВМФ — от кораблей дальней морской зоны, стратегических сил ядерного сдерживания до всего, что касается ближней морской зоны и защиты наших национальных интересов.

снаряд не стреляет — это снова проблемы корабелов. До тех пор пока все не будет исправно, мы не можем предъявить изделие заказчику. И нам не хватает полномочий, чтобы «воспитывать» поставщиков, ставить им задачи по времени и качеству.

Другая постоянная тема для критики — рост цен. Только вот не растут у нас цены, растут они у наших поставщиков. И когда

начинаешь их с пристрастием допрашивать — почему, они отвечают: не ваше дело. С этим мы тоже сделать ничего не можем. Если они хотят получить миллиард за свою работу, а у нас в бюджете на это есть только 500 миллионов, они просто не подпишут договор. Мы можем долго разбираться, кто неправильно посчитал цену или поставщик пытается получить с нас больше денег. Но проблема-то в том, что по закону о ГОЗ (государственном оборонном заказе) исполнитель — мы, а не поставщик.

Кто в такой ситуации может быть третьей стороной? Мы ходили в Федеральную антимонопольную службу, но и там нет всех ответов. Ведь если речь идет о передовых разработках, которые до этого ни разу не выполнялись, как измерить их реальную стоимость? В общем, вопросов пока больше, чем ответов.

— Тут логично задать вопрос о реформе взаимодействия со смежниками. Как это должно меняться, куда идти — в сторону министерств?

— Было агентство по судостроению, стал департамент в министерстве, до этого было вообще целое министерство. Суть не в названии чиновничьей структуры, которая руководит процессом, а в ее функционале.

Некогда был Госплан, и в те времена не существовало вопроса, кому предлагать покупать корабли. Добывали руду и точно зна-





Акционерное общество «Объединенная судостроительная корпорация» — крупнейшая судостроительная компания России с персоналом свыше 80 тысяч человек. В холдинг входит около 40 проектно-конструкторских бюро и специализированных научно-исследовательских центров, верфей, судоремонтных и машиностроительных предприятий, на базе которых консолидирована большая часть отечественного судостроительного комплекса. Предприятия ОСК работают во всех крупных портово-транспортных узлах Федерации — от Калининграда до Владивостока, от Северодвинска до Астрахани.

ли, куда и как ее везти. Добывали нефть и знали, сколько для нее нужно паровых установок, танкеров, судов снабжения и так далее. Это все могло сразу каскадироваться в экономику.

Сегодня же газовики отдельно, мы отдельно. С развитием отраслей, которые давали бы нам твердое основание не бегать по банкам в поисках кредитов, тоже проблемы. Что получается? Мы просим у банка деньги на проект модернизации одной из наших верфей, а нам отвечают: покажите план загрузки этой верфи. Показываем, а нам на это: кто вам сказал, что ГПВ завтра не поменяется? И действительно — никто. Так что делать?

Мне кажется, государство могло бы

выполнять функцию регулирования экономики для отдельных отраслей, где это жизненно необходимо. Есть программа военного кораблестроения до 2050 года, она должна исполняться. Во-первых, на ней ставил подпись президент, во-вторых, она согласована с Минобороны и судостроителями, причем не только с ОСК. В этом смысле любое отклонение от программы означает, что кто-то «попал на деньги».

— Приходилось слышать, что закон о ГОЗ серьезно критикуют его исполнители. Какие его положения, на ваш взгляд, требуют корректировки?

— Закон о ГОЗ, если по-простому, пока работает так: перебросить деньги с одного проекта на другой (если на од-

ном в данный момент их избыток, а на другом закончился аванс) нельзя. Если денег не хватает, мы вынуждены брать их под коммерческий процент. В это же время «лишние» деньги лежат на других счетах и ничего нам не приносят.

Проблему могло решить создание единой системы казначейства, но Минобороны пока с этим не согласно. В результате я периодически задаю себе вопрос, не сошел ли я с ума. Потому что если у меня нет денег, я не выплачу зарплаты людям. Пойду на уступки требованиям наших основных заказчиков, обнуляя на конец месяца остатки на счетах, и все — на меня откроется уголовное дело.

Резоны Минобороны понятны: оно таким образом хочет приструнить дельцов, которые стараются погреть руки на государственных деньгах. Но важно вместе с водой не выплеснуть и ребенка! Заставьте нас, в конце концов, внедрить детальный раздельный учет. Да, это непростая история, но будет совершенно очевидно, куда и сколько мы платим, кому и как ушли деньги.

— Вернемся к кораблям. Каковы планы и приоритеты по подводной программе? У нас сейчас есть в серии лодки проектов 955, 885, 636, они должны быть сданы в ближайшие пять лет. Что дальше?

— Мы не будем стоять на месте — ни с точки зрения развития российского флота, ни с точки зрения наших внешнеэкономических контрактов. Каждое из наших проектных бюро имеет собственные наработки — и те, которые делаются в индивидуальном порядке, и те, что финансируются возможным заказчиком.

Я не буду называть цифры и проекты, но могу сказать, что в надводном кораблестроении стоит задача сохранения потенциала дальней морской зоны, наращивания могущества оружия, которое базируется на кораблях вне зависимости от их размеров. Ну, а с точки зрения подводного кораблестроения приоритеты не меняются с 1913 года: мы должны быть тише, мощнее, незаметнее и должны уметь прийти ровно в ту точку, где нас не ждут.

При этом важно понимать, что нынешние военные задачи сильно отличаются от задач прошлых войн. Доктрина меняется. Мы это чувствуем по тому, что заказывается. И слава богу! Это значит, что военная наука жива, и все то, что происходит в глобальной политике, точно и своевременно анализируется. Именно по актуальным вводным мы готовим свою армию и флот.

— Как повлияли сирийские события на загрузку судоремонтных заводов?

— Этим событиям два года, но, как я уже говорил, два года для нас не срок.

Это мгновение для стапелей «Севмаша», «Янтаря» или «Северной верфи». Поэтому сказать, что это нас серьезно затронуло, не могу.

Одно дело — воевать в компьютерной игре, а другое — в реальности. В этом смысле мы чувствуем изменения. Раньше, когда формировались технические задания для изделий, речь шла о некоем теоретическом противостоянии врагу, а теперь формулировки становятся куда четче: у нас была такая-то проблема или недоработка, исправьте.

В Сирии было наглядно продемонстрировано, что наша военная и оружейная наука не уступает тактике и технологиям вероятных противников. И, как ни цинично звучит, это для нас — один из главных результатов сирийской кампании.

— Какова судьба остающихся трех фрегатов серии 11356? Известно, что два находятся на стапелях, третий официально не закладывался.

— Вы наверняка знаете, что в присутствии президента России был открыт стенд для испытаний морских газотурбинных агрегатов. Это, конечно, большая радость для нас. Работы, которые взял на себя «Сатурн», идут в графике, и мы надеемся, что в начале 2018 года получим первые образцы турбин российского производства.

Дальше они могут быть установлены на сторожевики и фрегаты следующих поколений. Это касается того, что мы делаем на «Северной верфи» и на «Янтаре». Судьба конкретных корпусов решается.

— Не так давно замминистра обороны Юрий Борисов сказал, что в скором времени флот получит десантные корабли и вертолетоносцы российской постройки, аналогичные



«Мистралю». Имеет ли это отношение к называвшимся ранее проектам «Прибой» и «Лавина»?

Они обязательно будут строиться, в программе вооружений они есть. Мы начали проработку и подготовку к этому: есть задел с точки зрения проектов, есть понимание всех базовых технологий. У нас есть минимум три точки, на которых мы готовы построить такой корабль: «Балтийский завод», «Северная верфь» после модернизации и «Севмаш», который имеет богатый опыт строительства больших надводных кораблей.

Конверсию «Горшкова» в «Викрамидитю» мы сравниваем со строительством большого корабля: разве что корпус тогда не сварил.

— К слову, о крупных кораблях: где,

когда и в каком объеме пройдет ремонт «Адмирала Кузнецова»? И планируется ли модернизация остальных крейсеров?

По «Кузнецову» контракта на ремонт у нас нет, однако мы приблизительно представляем объем работ и готовимся. По «Нахимову» работы идут по плану, в рамках подписанного в 2014 году договора.

— Объем работ по «Кузнецову» сравним с работами по «Викрамидитю» и «Нахимову»?

По «Кузнецову» объем работ более контролируем, поскольку в данном случае совершенствоваться корабль будет по ключевым параметрам. Но очень бы хотелось, чтобы мы в будущем договаривались о контрактах жизненного цикла и по ним жили. У каждой технической системы корабля есть свой срок эксплуатации. Да, его можно продлевать, но это, во-первых, нередко лукавство, а во-вторых, самоограничение в области новых технологий — они-то не стоят на месте.

Нужно когда-то останавливаться и говорить себе: хватит. Несмотря на то что «железо» еще способно какое-то время находиться в морской воде, стоимость ремонта корабля, от которого остался один корпус (а это всего 15 процентов его стоимости), будет равна постройке нового.

Мы стараемся соблюдать баланс между созданием кораблей и их ремонтом. По среднему возрасту корабли, которые стоят на вооружении, пока не сильно молодеют, так что работы для ремонтников хватает. МП

По материалам lenta.ru



ОСК - 10 лет для ВМФ

ОСК создана в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 21 марта 2007 г. № 394 «Об открытом акционерном обществе «Объединенная судостроительная корпорация». Цель создания ОСК – сохранение и развитие научно-производственного потенциала оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации, обеспечение безопасности и обороноспособности государства, концентрация интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов при реализации проектов строительства кораблей и подводных лодок для Военно-Морского Флота, а также развитие гражданского судостроения с целью обеспечения потребностей отечественных и зарубежных заказчиков в высокотехнологичной и конкурентоспособной продукции. 100 % акций корпорации находится в федеральной собственности.

2017 год стал дважды юбилейным для отечественной корабельной отрасли. 10 лет исполнилось с момента создания Объединенной судостроительной корпорации – нынешнего лидера российского судостроения.

Другой, еще более масштабной датой стал юбилей государственного судостроения, берущий свое начало 29 июня 1667 года, когда царем Алексеем Михайловичем, отцом Петра I, был издан указ о создании первого российского фрегата «Орел». 350 лет назад это решение предопределило появление русского флота и превращение России в морскую державу.

В холдинг входит более 40 проектно-конструкторских бюро, специализированных научно-исследовательских центров, верфей, судоремонтных и машиностроительных предприятий, на которые приходится большая часть объема отечественного судостроения. Предприятия ОСК расположены от Калининграда до Владивостока, от Северодвинска до Астрахани, на них трудится более 86 тысяч человек.

Российский рынок – основной для госкорпорации, которая также экспортирует свою продукцию в 20 стран мира. При этом ОСК активно стремится решить крайне актуальную для всего российского судостроения задачу – доказать потенциальным заказчикам, что отечественные суда не уступают иностранным, и мы можем строить лучший не только военный, но и гражданский флот.

ОСК и ее дочерние общества явля-

ются исполнителями до 95% контрактов России на поставку военно-морской техники и оказанию услуг по ее комплексному сервисному обслуживанию для нужд страны и иностранных заказчиков в рамках предоставленного корпорации права субъекта ВТС.

За свое десятилетие ОСК убедительно продемонстрировала, что способна успешно решать приоритетные задачи, поставленные государством, в области, как гражданского судостроения, так и военного кораблестроения.

В ноябре 2013 года корабель «Севмаша» после глубокой модернизации тяжелого авианесущего крейсера «Адмирал Горшков» передала ВМС Индии полноценный авианосец «Викрамадитья».

В течение десятилетия северодвинская верфь Объединенной судостроительной корпорации построили для ВМФ России три ракетных подводных крейсера стратегического назначения проекта 955 «Борей»: «Юрий Долгорукий», «Александр Невский» и «Владимир Мономах». Ракетоносцы «Князь Владимир», «Князь Олег», «Генералиссимус Суворов», «Император Александр III» и «Князь Пожарский» модернизированного проекта 955А находятся в процессе постройки. Северному флоту сдана многоцелевая АПЛ четвертого поколения проекта 885 «Северодвинск». В процессе постройки находятся еще шесть аналогичных кораблей модернизированного проекта.

Адмиралтейские верфи успешно вы-

полнили задачу, построив и передав в состав Черноморского флота серию из шести дизель-электрических подлодок проекта 636.3, которые успели успешно проявить себя в реальных боевых действиях.

В ближайшей перспективе – спуск на воду стратегических и многоцелевых атомных подлодок типов «Борей-А» и «Ясень-М», дизель-электрических подлодок для Тихоокеанского флота, модернизации атомного крейсера «Адмирал Нахимов», по строительству фрегатов типа «Адмирал Горшков», новых корветов, малых ракетных и десантных кораблей. Основные гражданские заказы – это плавучий атомный энергоблок «Академик Ломоносов» и атомные ледоколы типа «Арктика».

Наряду с выполнением Государственным оборонного заказа для ВМФ России и экспортных заказов по линии ВТС Корпорация строит современный флот для работы в море, на шельфе и на внутренних водных путях.

Достижения корабелов позволяют говорить об устойчивом развитии как ОСК, так и всей судостроительной отрасли.

В этом году российская судостроительная отрасль впервые отмечает День кораблестроителя. Нет сомнений, что в перспективе роль судостроения в отечественном машиностроении будет только возрастать и обеспечивать поступательное развитие всей российской промышленности.





Зеленодольское проектно-конструкторское бюро



ОАО «Зеленодольское ПКБ» создано приказом Минсудпрома СССР № 00984 от 18.11.1949 для проектирования «больших охотников» за подводными лодками. В бюро было разработано около 70 проектов кораблей, по которым построено более 800 кораблей и судов.

По проекту Зеленодольского ПКБ построен самый большой в мире корабль на подводных крыльях пр.1141/11451.

27 июля 2014 в Астрахани в День ВМФ состоялась торжественная церемония поднятия Андреевского флага на МРК «Град Свяжск» и «Углич».

В ночь на 7 октября 2015 корабли Каспийской флотилии, построенные по проектам АО «Зеленодольское ПКБ» (РК «Дагестан» и МРК «Град Свяжск», «Углич», «Великий Устюг»), нанесли удары по объектам террористической группировки «Исламское государство» в Сирии.

24 сентября 2013 на ОАО «Зеленодольский завод им. А.М. Горького» состоялась торжественная церемония закладки второй пары фрегатов «Гепард-3.9» пр.11661.

В настоящее время 4 корабля этого проекта несут службу в составе ВМФ России и ВМС Вьетнама. Состав вооружения и технических средств этих кораблей варьируется в широком диапазоне.

Создание этих кораблей подтверждает правильность заложенных технических решений при создании базовой платформы.

23 ноября 2010 на ОАО «Московский ССЗ» состоялась торжественная закладка экскурсионно-прогулочного теплохода «Пилигрим». Новое комфортабельное судно осуществляет обслуживание туристов на Москва-реке. Проект судна с панорамным обзором был разработан специально для того, чтобы проходить под мостами в городах и эксплуатировать его на реках с малыми глубинами.

27 октября 2015 на АО «Восточная верфь» во Владивостоке состоялась закладка головного малого морского танкера пр.03182, который получил имя «Михаил Барсков» в честь вице-адмирала М.К.Барскова, бывшего заместителя Главнокомандующего ВМФ России.



Судоремонтный завод АО «10 СРЗ»



Судоремонтный завод АО «10 СРЗ» расположен в акватории губы Пала Кольского залива Баренцева моря. Общая площадь этой незамерзающей акватории - 1,2 кв. км. Рельеф дна пологий с глубинами до 50 метров. Общая площадь предприятия - 1,5 кв. км.

В семье ОСК с 2011 года. В 2015 году со сменой руководства, приходом Евгения Зудина, завод взял курс на постепенное возрождение, продолжил сервисное обслуживание и ремонт атомных подводных лодок, в том числе и 4-го поколения. В док завода стали приходить и малые надводные корабли Кольской флотилии. На сегодняшний день предприятие работает на Гособоронзаказ, имеет контракты с «РосАтом».

На территории завода открылся цех по ремонту и обслуживанию паротурбинных установок, восстановлена станция испытания баллонов.

В 2016 году, после завершения докового ремонта на АО «10 СРЗ» произведен спуск на воду ДПЛ пр.877 «Калуга». В рамках Гособоронзаказа в 2016 г. выполнены работы по подкреплению главной палубы в обеспечение снятия ограничения по району плавания бмтн «Сергей Осипов».

Завод перешел от предприятия банкротства в новый этап военного и гражданского судоремонта с расширением сферы деятельности и поиском дополнительных возможностей производственной загрузки.





35 СРЗ

Судоремонтный завод «Севморпуть» основан и вступил в строй 11 октября 1938 года. 3 мая 1943 года, передан в систему НК ВМФ СССР и введен в состав Северного Флота ВМФ СССР. В 1950 году передан в состав предприятий Главного Управления судоремонтных заводов ВМФ СССР. В 2007 году Указом Президента России №394 от 21 марта 2007 года реорганизован путем присоединения к АО «ЦС «Звездочка» в качестве филиала.

Филиал «35 СРЗ» АО «ЦС «Звездочка» одно из крупнейших судоремонтных предприятий заполярья, осуществляющее свою деятельность вот уже 80 лет. Производственные мощности предприятия обеспечивают выполнение всех видов производства судоремонтных работ, мо-

дернизации и сервисного обслуживания как военных кораблей, так и судов гражданского назначения.

С момента вхождения завода в структуры АО «ЦС «Звездочка» и АО «ОСК» на предприятии приступили как к освоению новых видов работ, так и к восстановлению ранее утраченных. За период с 2007 по 2017 годы на заводе была разработана и введена в эксплуатацию система электронного документооборота, создана служба промышленной экспертизы, восстановлено производство по ремонту котлов, дизелей, турбомеханизмов, паровых систем кораблей, изготовлению стропов. Серьезно сокращены сроки ремонтов кораблей и судов, улучшено качество выполняемых ремонтных работ,

значительно снижена себестоимость и трудоемкость проводимых работ, системно наращиваются объемы производства. Предприятием осуществлены десятки доковых ремонтов, завершены работы на сотнях объектов сервисного обслуживания, выполнены комплексы работ, обеспечивающих выход в море ТАРКР «Адмирал Кузнецов» и кораблей авианесущей группы.

Филиал включен в федеральную целевую программу по техническому перевооружению докового производства, в результате реализации которой предприятие вступает в активную фазу полного обновления и модернизации основных и производственных фондов.



Завод «Красное Сормово»

ПАО «Завод «Красное Сормово» является одним из крупнейших судостроительных предприятий России.

Основные события завода «Красное Сормово» за 2007–2017 гг.:

2007 г. – строительство серии судов типа «Новая Армада» проекта RST22 с повышенным экологическим классом РС «ЭКО Проект»;

2009 г. – Английское Королевское общество корабельных инженеров включило танкер проекта 19619 «Зангезур» с улучшенными технико-экономическими характеристиками в Список значительных судов года;

2010 г. – спуск головного танкера «Джейхун» дедвейтом 7100 тонн для Государственной службы морского и речного транспорта Туркменистана; Английское Королевское общество корабельных инженеров включило танкер в Список значительных судов года;

В 2012 году завод завершил модернизацию корпусного производства.

2012 г.– начало строительства танкера нового проекта RST27; Английское Королевское общество корабельных инженеров включило головной танкер «ВФ танкер-1» в Список значительных судов года. На данный момент построено 24

судна, строительство серии продолжается.

2014 г. - Завод «Красное Сормово» признан победителем тендера Росморпорта на поставку трех дноуглубительных судов для российских портов.

В 2015 году проведена модернизация механического производства

Все это существенно расширило производственные возможности ПАО «Завод «Красное Сормово» и позволило наладить выпуск судов, которые отвечают самым высоким нормам безопасности и защиты окружающей среды, включая требования международных конвенций.

В 2016 году завод завершил строительство первой в России серии высокотехнологичных дноуглубительных судов проекта TSHD 1000. Построенное нами дноуглубительное судно «Соммерс» данного проекта получило национальную премию в номинации «Лучшее инновационное решение в сфере транспортной техники».

В конце 2016 года подписан трехсторонний контракт на постройку и поставку круизного лайнера проекта PV300 между Заводом «Красное Сормово», компанией «Госзнак-лизинг» и компанией «Водоходъ».

Также в конце 2016 года завод «Красное Сормово» подписал новые контракты на строительство танкеров-химовозов и сухогрузов. Сухогрузные теплоходы проекта RSD59 не имеют аналогов среди судов своего класса и ранее не строились на верфях РФ.

Следует отметить, что за всю свою историю Завод «Красное Сормово» построил более 2000 единиц судов и кораблей различного назначения, в том числе 105 пассажирских судов – пароходов, теплоходов и дизель-электроходов.

Произведенные в последние годы техническое перевооружение и модернизация производства в судостроительном комплексе вывели предприятие на уровень ведущих современных верфей Европы. Введение в действие уникального металлообрабатывающего, прессового оборудования, автоматизированных линий сборки и сварки корпусных конструкций, современного оборудования, технологий и материалов позволяют строить до 12 судов в год водоизмещением до 15 тыс. тонн и обеспечить выполнение работ в сжатые сроки, с высоким качеством, удовлетворяющим всем требованиям, классификационных обществ, органов надзора и потребителей.



Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» (Калининград)



В 2008 году завод вошёл в состав Объединённой судостроительной корпорации.

В 2009 году заказчиком переданы патрульное судно проекта 6457С типа «Спрут» и сторожевой корабль «Ярослав Мудрый» проекта 11540.

В 2011 году руководство ОСК заявило, что ПСЗ «Янтарь» занимает позицию одного из ведущих российских предприятий в строительстве боевых кораблей 2 и 3 ранга. В этом же году начато осуществление проекта технического перевооружения предприятия в рамках федеральной программы развития ОПК. На данный момент существенно обновлён станочный парк двух основных производств.

В 2012 году Минобороны РФ передано головное опытовое судно проекта 11982 «Селигер».

В 2013 году завершено строительство трёх фрегатов проекта 11356 для ВМС Республики Индия. Корабли стали лучшими в своём классе в составе индийского флота. По итогам года завод признан лучшим экспортёром судостроительной отрасли, согласно оценке Минпромторга РФ.

В 2014 году Росморречфлоту передано многофункциональное аварийно-спасательное судно проекта Р-70202 «Балтика», построенное по инновационному проекту в кооперации с финскими судостроителями.

В 2015 году Минобороны РФ передано океанографическое исследовательское судно проекта 22010 «Янтарь», названное в честь завода. Строительство ОИС «Янтарь» заказчик назвал началом возрождения научно-исследовательского флота России. В настоящее время в по-

стройке находится первое серийное судно этого проекта – «Алмаз».

В 2016 году в состав ВМФ России переданы два первых сторожевых корабля проекта 11356 – «Адмирал Григорович» и «Адмирал Эссен». Это первые корабли подобного класса, полученные флотом в новейшей истории России. В этом же году начато строительство трёх траулера-сейнеров проекта СК-3101Р – первый за последние четверть века заказ на суда этого типа, полученный российским предприятием от отечественного заказчика.

В 2017 году к передаче Минобороны РФ запланированы третий СКР проекта 11356 «Адмирал Макаров» и головной БДК проекта 11711 «Иван Грен». Оба корабля – участники Главного военно-морского парада России.



Филиал «Севастопольский морской завод» АО «ЦС «Звездочка»



«Севастопольский морской завод» («Семорзавод») основан в 1783 году и является ровесником Севастополя. Основные направления деятельности предприятия – судостроение, судоремонт, производство судового и общепромыш-

ленного оборудования, машиностроение и изготовление металлоконструкций.

После воссоединения Крыма и Севастополя с Россией было создано Государственное унитарное предприятие «Севастопольский морской завод». Правительством Севастополя совместно с Акционерным обществом «Объединённая судостроительная корпорация» 30 марта 2015 года был заключен меморандум о сотрудничестве с целью возрождения верфи. В конце 2015 г. был подписан договор аренды основных производственных мощностей ГУП «Севастопольский морской завод» Филиалом АО «Центр судоремонта «Звездочка» в г. Севастополе сроком на 49 лет. Кроме того, утверждена «дорожная карта» интеграции «Семорзавода» в ОСК, которая успешно реализуется в настоящее время. В 2016 году верфи вернули историческое название – «Севастопольский морской завод».

С момента создания в Севастополе Филиала «Центра судоремонта «Звездочка» завод в тесной интеграции с про-

фильными и смежными предприятиями выполнил ремонт более 15 кораблей и судов, в т. ч. в интересах Черноморского флота. Выполняются масштабные заказы по изготовлению специальных деталей, стенов, контейнеров, понтонов, других металлоконструкций.

Портфель заказов «Семорзавода» на ближайший и среднесрочный период продолжает пополняться как договорами с гражданскими заказчиками, так и договорами в рамках Государственного оборонного заказа. Для дальнейшего восстановления компетенций Филиала «Севастопольский морской завод» АО «ЦС «Звездочка» в области судостроения, плавкраностроения и судоремонта составлен проект поэтапной реконструкции и модернизации его производственных мощностей. На эти цели планируется выделение более 7 млрд. рублей из различных источников в период до 2020 года.



Северное ПКБ

АО «Северное проектно-конструкторское бюро» – ведущее КБ России по проектированию боевых надводных кораблей различных классов.

В настоящее время в Бюро ведется работа по обеспечению строительства и сдачи флоту серии кораблей проекта 22350. С 2006 по 2013 гг. было заложено 4 корабля – «Адмирал флота Советского Союза Горшков», «Адмирал флота Касатонов», «Адмирал Головкин», «Адмирал флота Советского Союза Исаков». Головной фрегат проходит финальную часть государственных испытаний. Первый серийный фрегат достраивается на «СЗ «Северная верфь».

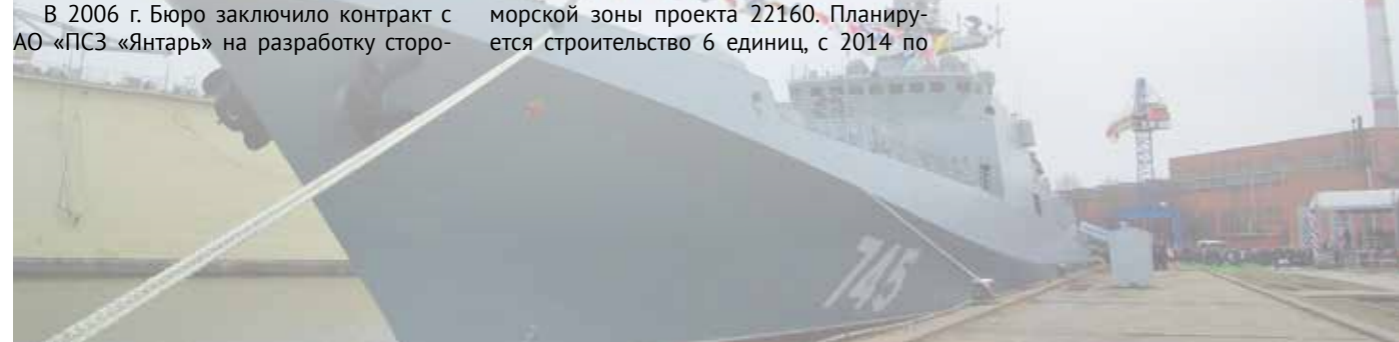
В 2006 г. Бюро заключило контракт с АО «ПСЗ «Янтарь» на разработку сторо-

жевого корабля проекта 11356 для ВМФ РФ. С 2010 по 2013 гг. было заложено 5 кораблей – «Адмирал Григорович», «Адмирал Эссен», «Адмирал Макаров», «Адмирал Бутаков», «Адмирал Истомин». Корабли «Адмирал Григорович» и «Адмирал Эссен» были переданы в состав Черноморского флота России в 2016 г. Оба успешно выполнили боевую задачу в Сирии (2016, 2017гг.). Третий – «Адмирал Макаров» завершает государственные испытания.

Принципиально новый проект, который реализуется для российского ВМФ на АО «Зеленодольский завод имени А.М. Горького» – патрульные корабли дальней морской зоны проекта 22160. Планируется строительство 6 единиц, с 2014 по

2016 гг. было заложено 5 кораблей – «Василий Быков», «Дмитрий Рогачев», «Павел Державин», «Сергей Котов», «Виктор Великий». В настоящее время головной корабль серии находится в стадии достройки.

Кроме этого, Северное ПКБ продолжает работы по ремонту с модернизацией ТАРКР «Адмирал Нахимов», проект 11442М. Планом модернизации предусмотрена замена комплексов ракетного и артиллерийского вооружения, в результате «Адмирал Нахимов» будет обладать совершенно новыми тактико-техническими характеристиками и существенно усилит потенциал ВМФ России.



АО «ПО «Севмаш»



Севмаш – крупнейший судостроительный комплекс России. Основан в 1939 году. Главная задача верфи – реализация государственной программы вооружений в области создания атомного подводного флота ВМФ РФ.

Севмаш передал Военно-морскому флоту 132 атомные подводные лодки по проектам бюро «Рубин» и «Малахит», в том числе уникальные АПЛ, не имеющие аналогов в мире. В числе переданных за последние 10 лет заказчику кораблей – АПЛ 4-го поколения: 3 атомных подводных крейсера проекта «Борей» («Юрий Долгорукий», «Александр Невский», «Владимир Мономах»), головная многоцелевая атомная подводная лодка проекта «Ясень» («Северодвинск»). Сей-

час на предприятии ведется серийное строительство кораблей по проектам «Борей-А» и «Ясень-М».

В части развития гражданского судостроения и создания морской техники на предприятии строились гражданские суда, морские платформы, наплавной энергоблок для приливной электростанции. В числе крупнейших гражданских проектов последнего десятилетия – строительство двух морских полупогружных платформ для иностранной компании, создание первой и единственной в России морской ледостойкой стационарной платформы «Приразломная». Серьезный опыт ремонта кораблей большого водоизмещения Севмаш получил в ходе переоборудования тяжелого авианесущего

крейсера «Адмирал Горшков» в авианосец «Викрамадитья» для ВМС Республики Индия.

За последние 5 лет предприятие значительно улучшило экономические показатели: выручка, объем производства, прибыль ежегодно растут на 15 – 20 %, производительность труда выросла в 1,6 раза, увеличилась численность основных производственных рабочих. На предприятии трудится более 26 тыс. человек. Развивается социальная сфера, строится жилье для корабелов. Коллективный договор, заключенный между администрацией предприятия и профсоюзной организацией, признавался лучшим в Архангельской области.





Средне-Невский судостроительный завод



Средне-Невский судостроительный завод - одно из старейших судостроительных предприятий России, лидер отечественного композитного судостроения, был основан в 1912 году. За более чем столетие своего существования завод построил более 500 кораблей по 43 проектам. Традиционно заказчиками предприятия являлись Военно-морской флот России и инозаказчики.

В 2008 году СНЗ сдал ВМФ РФ морской тральщик нового поколения «Вице-адмирал Захарьин» проекта 02668.

В течение 2009-2011 обеспечена постройка и сдача двух заказов проекта 12418 иностранному заказчику, изготовлены композитные надстройки для корвета проекта 20380.

За это десятилетие на заводе реализованы работы по техническому перевооружению предприятия и внедрению новых технологий с целью реализации инновационного развития и технологического перевооружения. В 2011 году на предприятии впервые в России отработана и внедрена в производство технология вакуумной инфузии. Начато строительство серии кораблей противоминной обороны (ПМО) нового поколения для ВМФ РФ.

В 2013 году заводом впервые в Рос-

сии освоена технология изготовления корпусов из углепластика и создан углепластиковый корпус 150-местного пассажирского катамарана проекта 23290. В этом же году начато строительство серии рейдовых тральщиков проекта 10750Э для инозаказчика, а также серийное строительство буксиров-толкачей пр.81.

В июле 2013 - в соответствии с Распоряжением Президента РФ Путина В.В. от 25.07.2013 года № 278-рп «За большой вклад в развитие отечественной промышленности и достигнутые трудовые успехи» коллектив ОАО «СНЗ» получил Благодарность Президента Российской Федерации.

В сентябре 2015 года за высокие результаты в ходе выполнения заданий Государственного оборонного заказа в 2014 году Средне-Невский судостроительный завод награжден Почетной грамотой Правительства Российской Федерации.

В 2015 году завершены работы по строительству шести буксиров-толкачей пр.81. Летом 2016 года завод спустил на воду перспективный углепластиковый катамаран проекта 23290.

В декабре 2016 года завод передал ВМФ РФ головной корабль ПМО «Александр Обухов». Сегодня на заводе осуществляется строительство серийных ко-

раблей ПМО «Георгий Курбатов», «Иван Антонов», «Владимир Емельянов». До конца года завод заложит следующий в серии корабль.

В июне 2017 года рейдовый тральщик пр.10750Э был принят в ряды Военно-морских сил заказчика.

Сегодня СНЗ продолжает начатое в 2003 году производство трехъярусных стеклопластиковых надстроек для корветов. Построен многоцелевой катер пр.Р1650 «Рондо» с корпусом из стали и надстройкой из стеклопластика, заключен контракт на строительство еще двух судов со сдачей заказчику в 2017 и 2018 годах соответственно. В рамках международного проекта ITER изготавливается полоидальная катушка.

Сегодня СНЗ планомерно расширяет свою деятельность в области изготовления композитных конструкций различного применения. Например, для инженерных войск РФ изготавливаются наблюдательные пункты командного пункта бригады из композитных материалов.

Применение Средне-Невским судостроительным заводом передовых технологий в сочетании с современными материалами позволяют сократить отставание в области ответственного композитного судостроения от ведущих мировых производителей.



Хабаровский судостроительный завод



Акционерное общество «Хабаровский судостроительный завод» - одно из значимых судостроительных предприятий Дальнего Востока.

Дата рождения завода - 29 июня 1953 г. С 1963 г. завод полностью перешел на военное судостроение.

За последние 10 лет завод построил и передал заказчиком: десантный катер на воздушной подушке «Мурена-Э» проекта 12061Э для иностранного заказчика; два речных артиллерийских катера «Огонёк»

проекта 12130 для Амурской военной флотилии; два азимутальных буксира ледового класса проекта 2310 (компания Дамен) для компании «Роснефть» и морской буксир проекта 22030 для ВМФ РФ; плавучий металлический причал проекта ПМ61М и тяжелый металлический плавучий причал проекта 15163, быстроходное пассажирское судно «70 лет Победы» проекта А45-2. В настоящее время на заводе ведется строительство пассажирских судов проекта А45-2, амфибийного судна на воздушной подушке СВП-50 и причалов для МО РФ.

За период с 2007 по 2017 гг. проведена частичная модернизация промышленного и станочного оборудования, а также большого трансбордера.

Производственные мощности завода обеспечивают переработку в год 5000 тонн металла толщиной до 120 мм. Постройка судов осуществляется в двух эллингах. Максимальное водоизмещение судов до 1500 тонн длиной до 90 метров и шириной до 16 метров.

На Хабаровском судостроительном заводе применена технологическая схема постройки судов поточно-позиционным методом, который позволяет строить одновременно:

- 15 судов водоизмещением до 250 тонн со сдачей по 3-5 единиц в год;
- 5 судов водоизмещением до 1500 тонн со сдачей 2 единиц в год.



НИПТБ «Онега»

АО «НИПТБ «Онега» выполняет исследования и разработки в рамках стратегии АО «ОСК», демонстрируя положительную динамику основных показателей при реализации гособоронзаказа, гражданской продукции, инновационной деятельности. Цель деятельности АО «НИПТБ «Онега» – разработка, развитие и реализация в гражданском и военном судостроении наукоемких судостроительных и судоремонтных технологий изготовления и ремонта технических средств, судов, специальных аппаратов и сооружений, кораблей, плавсредств и других видов морской техники и судового комплектующего оборудования.

За последние 10 лет разработана документация в обеспечение ремонта заказов

пр. 06678, 877, 971, 949А, доковых ремонтов АПЛ IV поколения, утилизации АПЛ пр. 09774, 09780, судов АТО пр. 326, атомных ледоколов пр. 1052 гражданского флота России, БАРЗК «Урал» пр. 1941, утилизации и формирования блок-упаковок хранилищ РАО аварийной ПТБ «Лепсе» на СРЗ «Нерпа». АО «НИПТБ «Онега» разработан проект вывода из эксплуатации и утилизации ТАРКр пр. 1144, разработана документация в обеспечение постройки и модернизации СПБУ «Арктическая» пр. 15402М, проектная документация по реконструкции участка сжигания низкоактивных ТРО в АО «ЦС «Звездочка», обеспечено техническое сопровождение изготовления электролизеров 2Б5-370/20МВ. В этот же период разработана



документация на мероприятия по нормализации радиационной обстановки блока сухого хранения ОЯТ в отделении «Губа Андреева» СЗЦ «СевРАО» и реабилитации хранилища ТРО АО «ДВЗ «Звезда». В рамках сотрудничества с Fincantieri Cantieri Navali Italiani S.p.A. разработана документация и оказана техническая поддержка проекта плавдока «Итарус».

С 2008 года по настоящее время АО «НИПТБ «Онега» получены патенты и свидетельства о госрегистрации на 59 объектов интеллектуальной собственности.



Дорогие друзья!

В июле наша страна, наш город отмечают сразу несколько «морских» праздников: День работников морского и речного флота, День рыбака, День Военно-Морского Флота. В эти дни мы чествуем преданных своему призванию сильных и мужественных людей. Их профессия овеяна не только романтикой дальних странствий, но связана с кропотливым, каждодневным, очень нужным государству и обществу трудом.

Санкт-Петербург – город давних морских традиций. Сегодня в научных институтах проектируются и на петербургских верфях строятся современные корабли и суда. Вузы и образовательные учреждения города на Неве готовят высококвалифицированные кадры для флота, судостроительной промышленности.

Моряки, речники, рыбаки, офицеры и матросы – все, кто связал судьбу с водной стихией – бережно хранят и продолжают традиции своих предшественников, отдают все свои силы и знания любимой работе. Их самоотверженным трудом приумножается слава Санкт-Петербурга – морской столицы России.

Поздравляю с праздниками всех, кто верен своему делу, работников и ветеранов морского и речного флота! Пусть вам неизменно сопутствует удача, а на берегу встречают родные и близкие. Желаю вам крепкого здоровья, благополучия, новых свершений во славу Санкт-Петербурга и России!

*Губернатор Санкт-Петербурга
Г.С. Полтавченко*



Четверть века на службе отечеству!

14 июля 2017 года исполняется 50 лет со дня создания 5-ой Средиземноморской эскадры Военно-Морского флота Советского союза. Являясь наследницей и продолжательницей славных, героических традиций русских эскадр в Средиземном море, одержавших здесь в XVII-XIX веках ряд блистательных побед в морских сражениях под руководством русских адмиралов Г.А. Спиридова в Чесменском сражении 1770 г., Ф. Ф. Ушакова в сражении у острова Корфу в 1799 г., Д. Н. Сенявина в Дарданелльском и Афонском сражениях 1807 г., Л. П. Гейдена в Наваринском сражении, 5 ОПЭСК достойно представляла Россию и ее Военно-Морской Флот в Средиземном море во второй половине XX века. В 25 лет, с 1967 по 1992 год, моряки эскадры являли собой пример беззаветного самоотверженного служения Отечеству, проявляли мужество, стойкость и героизм при выполнении своего воинского и гражданского долга.

Средиземное море, находясь на стыке трех континентов Европы, Азии и Африки, всегда занимало важное место во внешней политике России. Необходимость создания постоянно действующего оперативно-тактического

объединения ВМФ РФ на Средиземноморском театре во второй половине XX века было вызвано следующими обстоятельствами:

В послевоенный период, в связи с образованием нового государства Израиль,

агрессивное стремление израильского руководства расширить свои территориальные владения привело к незатухающей конфронтации между Израилем и Арабскими государствами данного региона, и к периодически вспыхивающим



Адмирал Юрий Николаевич Сысуюев, в 1992–1993 гг. – командир 5-й оперативной эскадры (Средиземноморской)

воинам и локальным конфликтам между ними;

открытие большого количества нефтяных запасов на Ближнем Востоке сделало этот регион привлекательным для США и других высокоразвитых стран, развитие экономики которых требовало все большего количества углеводородов;

Силы ВМФ, развернутые в оперативно важных районах Мирового океана, могли прямо или косвенно влиять на социально-политическую обстановку в прибрежных государствах, а при необходимости оказывать поддержку дружественным странам.

К середине 60-х годов в ВМФ СССР сложилась новая форма применения сил, для поддержания их в высшей степени готовности в мирное время, боевая служба. Основное ее содержание: заблаговременным развертыванием части боевых сил ВМФ в оперативно важные районы морей и океанов исключить внезапность

нападения и максимально ослабить эффективность возможных ракетно-ядерных ударов по территории СССР вероятным противником. Эта цель может быть достигнута только, при постоянном слежении за силами противника в готовности к нанесению по ним ударов с началом военных действий или по приказанию в районах их боевого предназначения.

Таким образом, сложившаяся военно-политическая обстановка в Средиземном море предопределила необходимость создания в данном регионе постоянно действующего оперативно-тактического объединения, способного надежно обеспечить национальные интересы и безопасность СССР и стран Варшавского договора. Начавшаяся 5 июля 1967 г. 6-ти дневная арабо-израильская война ускорила этот процесс. 14 июля 1967 года Главнокомандующий ВМФ СССР С. Г. Горшков подписал приказ о создании 5 ОПЭСК ВМФ этот день и стал днем создания эскадры. Первым командиром эскадры был назначен контр-адмирал (впоследствии вице-адмирал) Петров Борис Федорович, обладавший огромным опытом службы, широким кругозором, большой эрудицией. Во многом именно его личные качества предопределили продуманную до мелочей систему использования кораблей эскадры. За 25 лет эскадрой последовательно командовали замечательные адмиралы Советского и Российского флота:

1967–1969 гг. вице-адмирал Петров Борис Федорович;

1969–1971 гг. вице-адмирал Леоненков Владимир Матвеевич;

1977–1981 гг. адмирал Рябинский Николай Иванович;

1981–1985 гг. адмирал Селиванов Валентин Егорович;

1985–1986 гг. вице-адмирал Калабин Владимир Иванович;

1986–1988 гг. адмирал Егоров Владимир Григорьевич;

1988–1989 гг. адмирал Горбунов Александр Васильевич;

1989–1992 гг. вице-адмирал Святашов Петр Григорьевич;

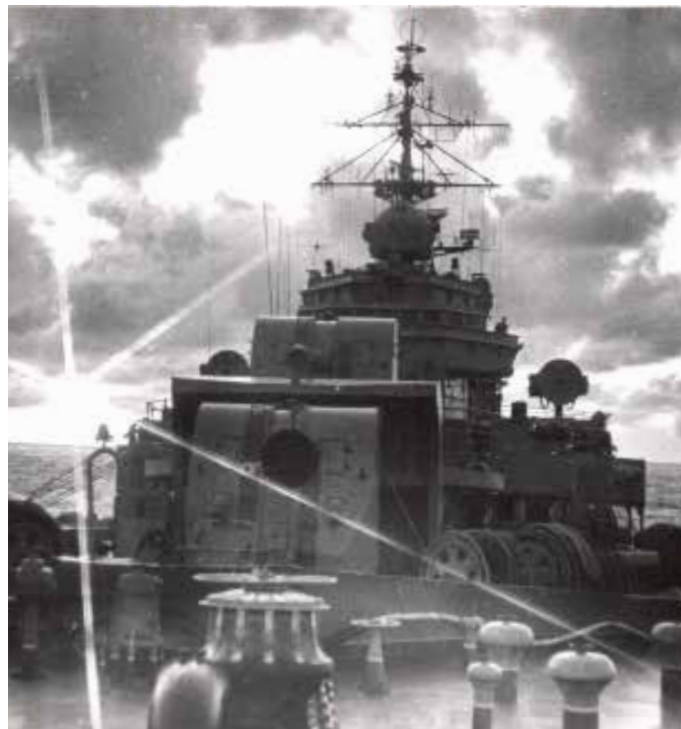
1992–1993 гг. адмирал Сысуюев Юрий Николаевич.



Через командование и штаб эскадры прошло множество офицеров получивших громадный опыт практической деятельности и, в последствии, ставшими крупными руководителями в ВМФ. Каждый из них достойно выполнил свой долг. Основная задача объединения – поиск и обнаружение подводных лодок с баллистическими ракетами, авианосно-ударных группировок и других ударных сил вероятного противника, установление за ними слежения в готовности к их уничтожению с началом военных действий, в целях недопущения или ослабления ракетно-ядерных ударов по территории СССР и стран Варшавского договора.

Действуя в эпицентре войн и военных конфликтов, в непосредственном соприкосновении с силами противника, личный





состав эскадры блестяще справился с возложенными на нее задачами. Присутствие и действия сил эскадры значительно влияло на военно-политическую обстановку в Восточном Средиземноморье, на ее стабилизацию в период войн и конфликтов, на успехи советской дипломатии.

Дипломатические работники говорят, что визит одного корабля в иностранное государство по своему значению равен 10 годам напряженного и кропотливого труда дипломатов. Американские СМИ в тот период писали: «Ввод советских эсминцев и подводных лодок в Средиземное море принесло быстрые успехи советской дипломатии. Главнокомандующий ВМФ С. Г. Горшков в своей книге «Морская мощь государства» отмечал: «... сама природа ВМФ позволяет в наибольшей степени оказывать давление на потенциальных противников без непосредственного применения оружия». История эскадры свидетельствует в правильности этого тезиса.

Весь период присутствия сил эскадры в Средиземном море она была серьезным сдерживающим фактором для агрессоров, особенно в период вооруженных конфликтов 1967–1973 гг. между Изра-

лем и арабскими государствами, вооруженного противостояния на Кипре в 1974 г., в 1983 г. в Ливане, при применении военной силы США в Ливии. Фактически весь период своей деятельности оперативно-тактическое объединение (эскадра) противостояла оперативно-стратегическому объединению (6-й флот США), но решительность целей и действий эскадры требовало от руководства США более взвешенного подхода к оценке обстановки в этом регионе и принятия мер к снижению уровня военного противостояния.

Ярким примером сдерживания агрессивных устремлений США является то, что они решились на вторжение в Ирак в 1992 г. только после вывода эскадры с этого региона, по приказанию высшего военно-политического руководства России того времени, ошибочно считавшего, что у России после смены политического курса врагов не осталось, и угрозы безопасности пропали. Всему миру были попытки продемонстрировать свое миролюбие, во всем следуя указаниям США. Дальнейшее развитие событий на Ближнем Востоке, устроенный США хаос с целью приведения ко власти правительств, которые в своей политике следовали бы интересам

США, привело к гуманитарной катастрофе в этом регионе и к гибели огромного количества людей. В настоящее время в этом регионе продолжается вооруженное противостояние, поддерживаемое рядом стран региона и США. Теперь России для стабилизации обстановки и борьбы с терроризмом потребуется гораздо больших усилий, большого количества средств и, к сожалению, человеческих жертв.

Практический опыт действий 5 ОПЭСК в Средиземном море повлиял и на взгляды по стратегическому применению ВМФ РФ, на развитие его оперативного искусства и тактики. Поисковая противолодочная операция стала считаться высшей формой поисковых действий в мирное время и прочно закрепилась в оперативном искусстве ВМФ. Всего, за период действия эскадры, проведено около 20 поисковых противолодочных операций и 30 краткосрочных поисков с массированным применением разнородных сил. Все они были крупными по размаху, глубине, количеству сил и с отличной результативностью. Проведенная морская десантная операция в районе Латакии (Сирия) в 1969 г., а также высадки десанта для обороны Суэцкого канала в 1968 и 1971 го-



дах, на территории, где вели боевые действия египетские и израильские войска, не только продемонстрировали достоинства и недостатки теории, послужили хорошей школой боевого мастерства, но и оказали существенное влияние на прекращение войны между противоборствующими сторонами. Слежение за авианосно-ударными соединениями стало включать в себя не только непосредственное слежение за надводными кораблями и подводными лодками с торпедным вооружением, но и слежение оружием группы ракетных кораблей и подводных лодок с одновременной готовностью поддержки действий сил 5 ОПЭСК ракетноносной авиацией Черноморского флота и дальней авиацией ВВС СССР.

Разработана и введена в практику концепция маневренного базирования и обеспечения сил. За 25 летний период в составе эскадры несли службу и приобрели бесценный опыт действий, отстаивания национальных интересов России в районах вооруженных конфликтов, в непосредственном соприкосновении с вероятным противником, корабли, подводные лодки, суда обеспечения всех флотов. Ежегодно в Средиземном море несли боевую службу не менее 100 единиц кораблей и судов, при этом средняя продолжительность боевой службы в разное время составляла для атомных подводных лодок до 3-х месяцев, дизельных подводных лодок 6-13 месяцев,

надводных кораблей и судов различного класса от 6 до 8 месяцев. Это требовало огромного напряжения сил ВМФ. Уникальность эскадры также заключалась в том, что при постоянно действующем командовании и штабе эскадры в зоне Средиземного моря, формировались оперативные бригады из кораблей, подводных лодок, специальных и вспомогательных судов различных флотов, осуществлялось их боевое слаживание, организовывалось взаимодействие и управление ими, при решении боевых задач.

История развития международных событий последних лет ярко демонстрирует необходимость и целесообразность наличия таких объединений в составе флота России. Для защиты национальных интересов и сохранения мира в напряженных регионах, борьбы с терроризмом, масштабы которого стали настолько огромны и интернациональны, что усилиями одной страны победить это зло невозможно, необходимы такие объединения, международное взаимодействие и координация действий. Устремления элиты США к господству в мире, абсолютно убежденной в своей исключительности и безнаказанности любых действий для достижения этих целей, из-за наличия системы ПРО, мощных вооруженных сил и выгодного географического положения, не остановить без создания реальной угрозы ее безопасности. Это возможно только при наличии таких объединений в районах, с

которых они способны, в случае необходимости, нанести неприемлемый ущерб.

В современном стремительно меняющемся мире, в громадном потоке информации забываются порой события минувших лет их уроки, заслуги и славные дела целых поколений моряков. Именно такие юбилеи позволяют вспомнить и достойным образом оказать внимание ветеранам и почтить память ушедших из жизни, за самоотверженное служение отечеству, мужество, стойкость и героизм, проявленные ими при выполнении воинского долга. Фактически это событие касается всех флотов России, так как основу эскадры составляли их корабли, суда и личный состав, славу эскадры и нашей страны приносили они своими умелыми действиями в условиях приближенных к боевым.

От всего сердца поздравляем, всех кто выполнял задачи в Средиземном море под управлением 5 ОПЭСК, ветеранов управления и штаба эскадры, с 50-ти летним юбилеем. Каждый из вас в праве сказать: «Честь имею служить России!».





МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ ТИТАНОВЫХ АТОМОХОДОВ



Контр-адмирал Ясеновко Виктор Григорьевич, родился 1 марта 1937 года в селе Копляновка Валуйского района Белгородской области. В 1958 году окончил штурманский факультет Высшего военно-морского училища подводного плавания имени Ленинского Комсомола. В 1964 году окончил классы командиров подводных лодок ВСОЛК ВМФ. В 1975 году окончил командный факультет Военно-морской академии. Закончил Военную академию Генерального штаба Вооруженных Сил СССР в 1978 году. Службу проходил на Северном флоте в подводных силах в должностях командира рулевой группы дизельной подводной лодки 613 проекта, помощника командира атомной ракетной подводной лодки проекта 675, старшего помощника командира АПЛ проекта 661 («Золотая рыбка»), командира АПЛ проекта 670, начальника штаба-заместителя командира 11 противоваианосной дивизии АПЛ, командира 33 противолодочной дивизии Северного флота, заместителя начальника кафедры оперативного искусства Военной академии Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации. В настоящее время на научно-педагогической работе в ВА ГШ ВС РФ и ЦНИИ Минобороны России. Награжден орденами Мужества и За службу Родине в Вооруженных Силах СССР III степени и многими медалями.

История отечественного Военно-Морского Флота богата значимыми событиями и достижениями, многие из которых и по меркам сегодняшнего дня являются беспрецедентными.

В этом ряду особое место занимают, безусловно, мировые рекорды подводной скорости и глубины погружения, достигнутые атомными подводными лодками Военно-Морского Флота и непревзойденные до настоящего времени.

Мировой рекорд подводной скорости. Подводная лодка К-162 «Золотая рыбка»

28 августа 1958 года было принято Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 363 – 170 «О создании новой скоростной подводной лодки, энергетических установок новых типов, проведении научно-исследовательских, опытно-конструкторских и проектных работ для подводных лодок».

Проектирование подводной лодки поручалось ЦКБ-16 (впоследствии ЦПБ «Волна», СПМБМ «Малахит»), главный конструктор Н.Н. Исанин (с 1965 года Н.Ф. Шульженко).

Проектанту запрещалось применять ранее освоенные «традиционные» технические средства, оборудование, системы автоматизации, приборную технику и материалы.

Многие решения имели характеристику «первые в мире». В первую очередь это применение титана в кораблестроении и подводный старт крылатой ракеты.

Титановый сплав – дорогостоящий, особый конструкционный материал с высокой прочностью при малом удельном весе, обладающий высокой коррозионной стойкостью, немагнитностью, «волшебный материал бу-

дущего», по мнению писателей-фантастов.

Чтобы завоевать новые глубины океана, существенно снизить заметность корабля по магнитному полю, в СССР была создана новая отрасль металлургии – металлургия титановых сплавов для корпуса ПЛ и различных видов энергетического оборудования. Таким образом, работы по проектированию подводной лодки явились решающим стимулом становления титанового производства в Советском Союзе.

Практически одновременно были начаты работы по созданию комплекса ударного ракетного оружия подводной лодки. Так, постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 1 апреля 1959 года генеральному конструктору В.Н. Челомею поручалась разработка первой в мире противокорабельной крылатой ракеты с подводным стартом «Аметист».

Строительство подводной лодки велось на Северном машиностроительном предприятии (СМП) (директор завода Е.П. Егоров, главный строитель П.В. Гололобов, ответственный сдатчик К.М. Палкин).

28 декабря 1963 года, спустя пять лет после принятия постановления о создании, состоялась официальная закладка подводной лодки на историческом стапеле цеха № 42 (проект 661, заводской номер 501, тактический номер К-162).

Весной 1965 года был сформирован офицерский состав экипажа. Командиром назначен выпускник командирских классов капитан 2 ранга Юрий Филиппович Голубков, автору посчастливилось быть первым старшим помощником командира.

Это был на редкость молодежный кол-

лектив: командиру 33 года, замполиту 37 лет, остальным 25-28 лет; старших офицеров – 2, (командир и замполит), 7 человек – капитан-лейтенанты, остальные офицеры – старшие лейтенанты и лейтенанты.

Подготовка экипажа осуществлялась в Обнинском учебном центре ВМФ (начальник центра Герой Советского Союза контр-адмирал Леонид Гаврилович Осипенко).

Летом 1967 года по конкурсу на 1-й флотилии АПЛ был набран личный состав срочной службы, который обучали офицеры и сверхсрочнослужащие экипажа.

В апреле 1968 года экипаж завершил длительный и напряженный курс обучения в учебном центре, в конструкторских бюро, на различных проектных, монтажных, промышленных предприятиях и летом 1968 года, за шесть месяцев до спуска корабля на воду, прибыл на СМП.

14 декабря 1968 года подводная лодка была выведена из цеха.

По технической документации не предусматривалась окраска корпуса. Титановый атомоход должен сверкать серебристым отливом! Но в последний момент режимные органы сочли это серьезным демаскирующим признаком и добились решения сделать корпус черным – «как у всех». Покраска заканчивалась уже в процессе вывода подводной лодки их цеха.

21 декабря 1968 года подводная лодка была спущена на воду при технической готовности 90,7%. 13 декабря 1969 года командир Беломорской ВМБ вице-адмирал Филимонов вручил военно-морской флаг и подводная лодка вышла в море на заводские ходовые испытания. Председателем





комиссии был командир 339-й отдельной бригады строящихся и ремонтируемых подводных лодок капитан 1 ранга В.В. Горонцов.

Особенность испытаний состояла в том, что ракетный комплекс «Аметист» на подводной лодке проекта 661 еще не был принят, и основным козырем промышленности оставалась высокая скорость подводной лодки.

По завершении заводских испытаний прибыла комиссия государственной приемки во главе с контр-адмиралом Федором Ивановичем Масловым. Начались государственные испытания, одним из этапов которых было развитие кораблем полного хода и плавание на полной скорости в течение 12 часов, проверка всех механизмов и устройств на полном ходу.

Наконец наступил долгожданный день развития полного хода, подчеркиваю – не установления рекорда. На борту корабля деловая обстановка, никакой суеты и эйфории. Начали поэтапно увеличивать обороты – и вот оба телеграфа переведены на «полный вперед!» Обе линии вала развили спецификационные для полного хода 300 оборотов в минуту при мощности реакторов 80%. Гидродинамический и абсолютный (гидроакустический) лаги застыли на отметке 42,4 узла (78,0 км/час). Это был мировой рекорд скорости плавания боевой подводной лодки. Председатель комиссии по громкому звонку поздравил экипаж с достижением, по отсекам прокатилось флотское «Ура!». До этого подводная лодка проекта

705 достигала скорости лишь 39 узлов. Когда мы превзошли этот показатель, главный конструктор Николай Федосеевич Шульженко прослезился и сказал: «Цель жизни достигнута». Тут же пояснил, что, определяя спецификационную полную скорость в 38 узлов, он закладывал в резерв два узла, а получилось целых четыре. А ведь остался резерв в 20% мощности реакторов. Но развивать обороты турбины выше спецификационных нельзя (при 310 оборотах в минуту сработает аварийная защита по предельным оборотам).

Во время испытаний было обнаружено новое явление в подводном плавании. При скорости более 35 узлов, как записано в отчете, «начинал возрастать внешний гидродинамический шум», создававшийся турбулентными потоками при обтекании корпуса подводной лодки. Этот шум внутри напоминал «гул самолета». А его уровень в центральном посту достигал 100 децибел.

Прошло 12 часов. Выполнив очередной пункт программы, мы всплыли. После всплытия обнаружилось, что во время 12-часового полного хода сорвало входную дверь ограждения рубки (кстати, она была сделана неудачно – открывалась в сторону кормы), три лючка в надстройке и обтекатель аварийно-сигнального бую. Легкий корпус деформировался, на нем выступили ребра набора. Плоская палуба надстройки стала выпуклой.

По представлению председателя государственной комиссии контр-адмирала Федора Ивановича Маслова и командира

339-й отдельной бригады строящихся и ремонтируемых подводных лодок капитана 1 ранга Виктора Васильевича Горонцова, командир подводной лодки капитан 1 ранга Юрий Филиппович Голубков и я, его старший помощник, были допущены командующим Северным флотом к самостоятельному управлению подводной лодкой проекта 661.

Началась двухлетняя опытная эксплуатация подводной лодки. В течение первого, 1970 года, предусматривались доработка и устранение замечаний у стенки завода, а также полномасштабное завершение испытаний. На следующий, 1971 год, планировались отработка полного курса боевой подготовки, ввод в первую линию, испытание подводной лодки в условиях длительной боевой службы в различных климатических условиях.

При доработке большое значение придавалось снижению шумности корабля. Для этого применялись различные оригинальные конструкторские и технические решения. Одним из них было упрочнение легкого корпуса с помощью закрепления на шпильках практически еще одного легкого корпуса. Но заметного снижения шумности достичь не удалось.

Был доработан ракетный комплекс «Аметист-661». Ракета «Аметист» в то время была самой совершенной и не сбиваемой ПКР. Этот первый комплекс с подводным стартом, как и подводную лодку в целом, высоко оценил Главнокомандующий ВМФ адмирал Флота Советского Союза Сергей Георгиевич

Горшков. Он дважды посетил подводную лодку в период постройки и каждый раз приходил в 1-й отсек на пост «Аметист», сел в кресло командира БЧ-2, заслушивал доклады и дискутировал о боевом применении ракетного комплекса.

В ходе дальнейших испытаний под руководством контр-адмирала Федора Ивановича Маслова и был установлен мировой рекорд подводной скорости – 44,7 узла, не превзойденный и ныне.

18 декабря 1970 года по плану испытаний выполнялся пункт программы «плавание полным ходом». Председатель комиссии государственной приемки контр-адмирал Федор Иванович Маслов, главный конструктор Николай Федосеевич Шульженко и ответственный сдатчик Кузьма Михайлович Палкин согласовали маневр – развитие максимального хода. После доработки стало возможным иметь предельные обороты линии вала 310-315 оборотов в минуту. При мощности реакторов 97% была достигнута скорость 44,7 узла (82,78 км/час). Глубина района составляла 200 метров, глубина погружения – 100 метров. Скорость фиксировалась гидродинамическим и гидроакустическим лагами.

Некоторые журналисты повторяют байку о том, что рекорд скорости специально планировался как подарок ВМФ ко дню рождения Л.И. Брежнева. С полной ответственностью заявляю: ничего подобного не было. Ведь иначе экипаж был бы осыпан государственными наградами.

А наш командир Юрий Филиппович Голубков (ныне пенсионер, капитан 1 ранга в отставке), скромнейший человек, свою высшую награду – медаль «За боевые заслуги» – получил еще до назначения командиром подводной лодки.

По завершению испытаний подводная лодка в декабре 1970 года прибыла в боевое соединение – 11-ю противовоздушную дивизию 1-й Краснознаменной флотилии атомных подводных лодок (командир дивизии контр-адмирал Валентин Николаевич Поникарковский). Заместитель командира дивизии капитан 1 ранга Эрнест Генрихович Бульон был назначен председателем комиссии опытной эксплуатации. Экипаж в короткие сроки сдал полный курс задач боевой подготовки, вошел в первую линию.

В феврале 1971 года мы получили приказ выйти на Мотовскую мерную линию и зафиксировать рекордную скорость не только по собственным приборам, а по наблюдению работы гидрографических судов. Причем событие должно было состояться в день и час открытия

XXIV съезда КПСС, в адрес которого следовало отправить донесение с моря. К сожалению, из-за штормовой погоды гидрографические суда не смогли выйти в море, а когда шторм утих, донесение о мировом рекорде скорости в адрес съезда было отменено.

Старший на борту капитан 1 ранга Э.Г. Бульон разрешил «дожать» результат при

100% мощности реакторов. Сделали два галса, достигли скорости 44,85 узла (83,06 км/час). А на третьем галсе не справились с управлением турбинами. Заместитель командира дивизии принял решение прекратить рискованный режим движения. «Давайте останемся в живых», – сказал он. Таким образом, в официальных документах мировой рекорд скорости подводного плавания – 44,7 узла не изменился.

Мировой рекорд подводной скорости до сих пор не превзойден, он остается нашим – советским, российским! Мировой рекорд скорости – это не только успех экипажа, это национальное достижение государства, его науки, техники и экономики.

Высокая скорость подводного хода обеспечила уникальные тактические свойства корабля. Так, считалось, что от атаки стремительной «золотой рыбки» не в состоянии уклониться ни один надводный корабль. В сентябре 1971 года в этом убедился командир американского авианосца «Саратога», который советский атомоход, вышедший из Западной Лицы на свою первую боевую службу, сопровождал от выхода из Средиземного моря до побережья Америки. Обнаружив «Золотую рыбку», авианосец неоднократно пытался оторваться от нее на максимальной для себя скорости 30 узлов (около 55 км/час). Однако не смог этого сделать. Мало того, советский атомоход ни на секунду не потерял выгодной для торпедного залпа позиции.

К сожалению, это выдающееся достижение советских конструкторов, кораблестроителей и подводников длительное время оставалось закрытым.

В Советском Союзе предполагалось построить до десятка атомоходов проекта 661. Но головная подводная лодка «Золотая рыбка» так и осталась в одиночестве из-за высокой стоимости.

Опыт проектирования, строительства и эксплуатации подводной лодки «К-162» был использован при создании кораблей последующих поколений.

Всего в мире построено 13 титановых подводных лодок (по пяти проектам: проекта 661 – 1, проекта 705 – 1, проекта 705К – 6, проекта 685 – 1, проекта 945 – 2, проекта 945А – 2) и все в нашей стране. Титановое кораблестроение освоено на СМП, Ленинградском адмиралтейском объединении и Красном Сормово.

Каждая титановая подводная лодка представляла собой новое слово в подводном судостроении. Так, на проекте 661 выигрыш в весе был вложен в мощность и габариты энергетической установки, за счет чего установлен мировой рекорд скорости – 44,7 узла. На проекте 685 (К-278 «Комсомолец») выигрыш в весе был вложен в толщину прочного корпуса, за счет чего установлен мировой рекорд рабочей глубины погружения – 1027 метров. Проект 705 – первая в мире комплексно-автоматизированная атомарина. Проект 945 обладает наибольшим ударным потенциалом среди многоцелевых

АПЛ.

АБСОЛЮТНЫЙ МИРОВОЙ РЕКОРД ГЛУБИНЫ ПОГРУЖЕНИЯ АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ К-278 «КОМСОМОЛЕЦ»

Абсолютный мировой рекорд глубины погружения был установлен

4 августа 1985 года на атомной подводной лодке 3-го поколения проекта 685 К-278 «Комсомолец». Лодка была спроектирована в ЦКБ «Рубин» (главный конструктор Н.А. Климов, позже Ю.Н. Кормилицин) и построена на Северном машиностроительном предприятии (г. Северодвинск). Тактико-техническое задание на проектирование опытной лодки с повышенной глубиной погружения было выдано ЦКБ-18 в 1966 году. Процесс проектирования закончился только в 1974 году. Применение титана позволило существенно уменьшить массу корпуса. Она составила всего 39% от нормального водоизмещения, что не превышало соответствующий показатель других АПЛ при достижении значительно более высокой прочности. Опыт, полученный при создании этой подводной лодки, предполагалось использовать для создания проекта глубоководных лодок, пригодных для серийной постройки.

Конструктивно лодка была двухкорпусной, одновальной. Из-за повышенной глубины погружения материалом прочного корпуса был выбран титановый сплав. Легкий корпус также был выполнен из титановых сплавов. Снаружи легкий корпус был облицован резиновым покрытием, повышающим скрытность корабля.

По программе опытной эксплуатации лодки проведено глубоководное погружение (командир подводной лодки капитан 1 ранга Ю.А. Зеленский, председатель комиссии опытной эксплуатации, командующий 1-й флотилии Герой Советского Союза вице-адмирал Е.Д. Чернов, на борту находился главный конструктор Ю.Н. Кормилицин).

Подводная лодка погрузилась на рекордную глубину 1027 метров, а при всплытии на глубине 800 метров из торпедных аппаратов были произведены успешные выстрелы болванками. На такой глубине лодка была недостижима для других подводных лодок и остальных противолодочных средств, а также практически не фиксировалась гидроакустическими средствами обнаружения. В 1986 году К-278 успешно выполнила проверку пороховой системы аварийного всплытия с глубины 800 метров.

До настоящего времени 1027 метров является абсолютным мировым рекордом глубины погружения подводной лодки.

Атомная подводная лодка проекта 685 К-278 «Комсомолец» из состава 6-й дивизии 1-й флотилии Северного флота погибла 7 апреля 1989 года при возвращении с третьей боевой службы.

В то же время первенцем подводного титанового кораблестроения является подводная лодка проекта 661 «Золотая рыбка». Этим и определяется ее место в истории Военно-Морского Флота России.



Марина Ковтун, губернатор Мурманской области: «Моряки-североморцы - не только наши защитники, но прежде всего земляки»

От вопросов социального обеспечения до духовного и патриотического воспитания - таков круг вопросов, который требует совместной работы командования Северного флота и правительства Мурманской области

Особые города региона



- В течение 118 дней за вами наблюдали весь флот, страна и мир. Вами пройдено 18 тысяч морских миль, авиагруппой совершено 420 вылетов. Уничтожено 1200 целей международного терроризма в Сирийской Республике, - такими словами в феврале приветствовал возвращение в Североморск корабельной авианосной группы во главе с тяжелым авианесущим крейсером «Адмирал Кузнецов» командующий Северным флотом Николай Евменов.

А губернатор, вручая военнослужащим почетные знаки «За доблестную службу в Заполярье», подчеркнула, что радость возвращения к родным берегам с ними разделяет вся Мурманская область.

- Регион и флот неразделимы. Моряки-североморцы - не только наши защитники, но прежде всего земляки. Поэтому северяне с особым чувством следили за походом, - сказала Марина Ковтун.

Один штрих для понимания того, насколько действительно связаны регион и флот. За время похода авианосной группы к берегам Сирии в семьях его участников появились на свет 42 малыша. Обеспечить их детскими садами - задача региона. К слову, рождаемость в военных городах гораздо выше, чем в гражданских - население молодое. И если в целом по Мурманской области уже все маленькие северяне обеспечены местами в дошкольных учреждениях, то в двух военных гарнизонах очередь в ясли для малышек младше трех лет пока есть. Чтобы решить пробле-

му, сейчас приводят в порядок детсады, передаваемые Министерством обороны, строят новые. Один открылся в городе подводников Гаджиево в канун прошлого Нового года. Его первым воспитанником сейчас можно только позавидовать: оригинальный проект, просторные помещения, теплые (что очень важно для Севера) стены метровой толщины. Новая мебель. Домашний уют. Это сейчас. А еще совсем

недавно из-за нерадивых подрядчиков (их сменилось несколько) объект имел все шансы стать долгостроем.

- Чтобы этого избежать, наши специалисты работали в режиме буквально ежедневного контроля, подталкивания, решения мелких вопросов вместе со строителями, - поделилась после открытия с журналистами глава региона.

Альма-матер для офицеров

спечить хороший.

- Это один из тех объектов, где все идет по графику, без отставания, а где-то

Герой России Тимур Апакидзе, начальник главного штаба ВМФ Андрей Воложинский, начальник военно-морской академии Владимир Касатонов. Что связывает этих и многих других офицеров российского флота? Все они выпускники Нахимовского военно-морского училища. Совсем скоро его филиал откроется в Мурманске. В канун Дня защитника Отечества в юго-восточной части города торжественно установили закладной камень. Теперь внешне корпуса имеют уже вполне законченные очертания. А первые курсанты приступят к занятиям 1 сентября.

- Строительство Нахимовского училища - безусловно, знаменательное событие как в жизни Северного флота, так и в жизни Мурманской области. Мы гордимся тем, что Северный флот базируется в Мурманской области, народ и флот едины, а регион и флот живут одной жизнью, - отметила, посетив стройплощадку, глава региона Марина Ковтун.

Решение об открытии третьего филиала Нахимовки принималось на самом высоком уровне. Темп работ удалось обе-

“ Мы гордимся тем, что Северный флот базируется в Мурманской области, народ и флот едины, а регион и флот живут одной жизнью ”

даже с опережением. Делается добротнo, как для себя. В общем-то я удовлетворен. Это пример для подражания, причем не только для военных. Настоящая жемчужина для Мурманска получится, - остался доволен ходом строительства командующий Северным флотом в ходе последней инспекции.

240 воспитанников приступят к занятиям с началом учебного года. К этому времени должна быть завершена первая очередь объекта. Потом работы продолжатся без ущерба для образовательного процесса. В перспективе комплекс рассчитан на 560 курсантов. Он будет со-

стоять из учебно-административного, спального корпусов, столовой, медпункта, спорткомплекса и займет без малого восемь гектаров. Но учебное заведение - не только здания. Укомплектовать штат училища помогают региональные власти.

- Прежде всего, это касается педагогов, врачей и других структур, которые будут работать здесь в училище. Мы этим занимаемся. Люди в основном уже определены. Я думаю, в ближайшее время начнется прием на работу, - пояснил заместитель губернатора Мурманской области Игорь Бабенко.





Альма-матер для офицеров

Совместной работы, без которой невозможно обеспечение нормальной жизни военных городов и поселков Мурманской области, очень много. Скажем, передача из ведения Минобороны в собственность муниципалитетов объектов, которые перестали работать исключительно или по большей части на военных,

всегда сопряжена с массой проблем. Это объяснимо. Те же котельные создавались в эпоху иных законов и нормативов. Но другое дело, как эти проблемы решаются. Перестань стороны слышать друг друга и договариваться - под угрозой окажется отопительный сезон, благополучие северян, тот самый надежный тыл, в котором

должны быть уверены те, кто посвятил свою жизнь службе Отечеству.

- Мы исходим из принципов сотрудничества и взаимной ответственности по смежным вопросам развития региона. Наши совещания традиционны, а главное, они дают реальные результаты, - отметила Марина Ковтун, открывая одно из последних совещаний в штабе Северного флота, посвященное вопросам взаимодействия правительства Мурманской области и командования Северного флота.

Тем для взаимодействия много: это и общие усилия, направленные на адаптацию военнослужащих, их переподготовку, создание новых рабочих мест, на решение вопросов жизнеобеспечения, транспорта, строительства социально важных объектов.

Еще одна точка пересечения - срочная служба призывников из Мурманской области. Власти региона и руководство Северного Флота создают условия для того, что бы проходить ее молодые северяне могли недалеко от дома. Сейчас более половины новобранцев служат в частях, дислоцированных на Кольском полуострове. Это снимает беспокойство близких, для них организуют специальные родительские дни, во время которых пожелания и предложения от военнослужащих срочной службы и их родственников принимают не только военное командование, но и глава региона.



Всегда рядом

В мае 1937-го из Северной военной флотилии был образован Северный флот. Через год Мурманский округ Ленинградской области и Кандалакшский район Карелии стали новым субъектом нашей страны. События эти отнюдь не параллельные, а во многом увязанные друг с другом. Креп флот - росло население региона, появлялись на его карте новые города и поселки. История ровесников неразрывна. Особо тесно она была переплетена в судьбоносные для всей страны периоды. Например, во время Великой Отечественной войны

И, когда перебои в материально-техническом снабжении флота стали ужасающими, глава Мурманской области обратился с трибуны Совета Федерации с призывом к тем, в ком живы идеи патриотизма, объ-

даже далеких от вооруженных сил профессий. В этом отношении Кольский край - регион особый. Его развитие было связано исключительно с выполнением общегосударственных задач.

“
- Мы - одна команда, - подчеркнула губернатор, обращаясь к землякам в день рождения региона.
- Мурманская область – край приграничный, главная база Северного флота. Укрепление обороноспособности – дело государственной важности. И мы поддерживаем самые партнерские взаимоотношения с командованием Северного флота.”

- Мы - одна команда, - подчеркнула губернатор, обращаясь к землякам в день рождения региона. - Мурманская область – край приграничный, главная база Северного флота. Укрепление обороноспособности – дело государственной важности. И мы поддерживаем самые партнерские взаимоотношения с командованием Северного флота.

первый секретарь областного комитета партии Максим Иванович Старостин был одновременно и членом военсовета Северного флота. А в регионе, по сути, действовала система совместного военного и гражданского руководства, когда представители командования участвовали в управлении областью.

Вторая половина 90-х тоже стала испытанием на крепость для всей страны.

единиться. Так родилась Межрегиональная ассоциация субъектов Российской Федерации и городов, шефствующих над кораблями и частями Северного флота. И если на рубеже веков поддержка требовалась в значительной степени материальная. Сегодня эта работа - символ исторического и культурного единства российских регионов.

Северный флот - гордость северян,

Особое упоминание в общем поздравлении - признание исключительной роли. В шествии «Бессмертного полка» на 9 мая по улицам Мурманска, на трибуне в День ВМФ, 22 июня у «Алеши» (памятника защитникам Советского Заполярья) глава региона и командующий СФ всегда рядом. И это тоже часть совместной работы по сохранению исторической памяти и патриотическому воспитанию.



Морской разведчик



Капитан 1 ранга в отставке Виталий Тимофеевич Домошенко родился в Забайкалье в 1936 году. В 1957 году окончил ТОВВМУ им.С.О.Макарова, в 1972 году – ВМА им.А.А.Гречко. 34 года отдал службе на Тихоокеанском и Черноморском флотах. Сегодня – активный член военно-научного общества Черноморского флота, автор двух биографических очерков и многочисленных публикаций во флотской и городской печати, по которым можно составить портрет целого поколения наших соотечественников, основным делом которых стала флотская служба. Его по праву можно назвать родоначальником флотской династии, поскольку сын Станислав и внук Сергей продолжили семейную традицию служению Отечеству в кадровом составе Военно-Морского Флота.

Фрагменты его литературных опытов мы предлагаем читателю. Из биографического очерка В.Т. Домошенкина «50 лет со «Спутником» (мои воспоминания об охоте). Севастополь. Издательство «Мисте», 2013 г.

Забайкалье. Времена года.

... В целом, Забайкалье отличает суровая, малоснежная, длительная зима и, на редкость, жаркая погода в летнюю пору, до предела насыщенная кровожадными комарами, паутами, мошками и другими им подобными насекомыми.

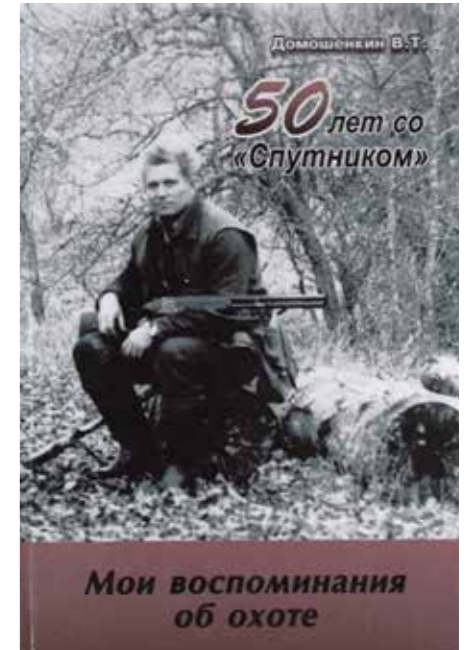
Здесь зима, весна, лето и осень имеют свои ярко выраженные прелести. Зима... Воет ветер в трубе, гудят телеграфные провода да так, что этот вой я до сих пор слышу, как будто, это было вчера. Далеко слышен скрип шагов человека или полозьев саней на снегу. А в лунную морозную ночь так светло, что и впрямь, хоть иголки подбирай. Крепкий мороз любит неприкрытые места щеки, нос, пальцы рук ...

В самые жгучие морозы в воздухе замерзшие частицы влаги парят и на солнце играют, как тысячи звездочек кристаллической формы. Опухший от снега лес стоит и не шелохнется, и лишь нарушают её ночные наброды следов зайцев, лис, а то и более крупных зверей: кабанов, косуль. И не дай бог, бродя по тайге, задеть случайно ветку сразу же получишь шапку сухого холодного снега за воротник. Но стоит начать прибавлять к дню, как появляются первые признаки

приближения весны. Солнце поднимается все выше и выше, ночи становятся короче, днем снег начинает синеть и рыхлеть, а за ночь берется ледяной коркой. Проходит время, и на открытых местах появляются проталины. Пригревает, но как далеко еще до тепла... Больше всего ждут наступления весны, изголодавшие за длинную суровую зиму, звери.

Весна приходит как-то уж очень осторожно, то вдруг завоет, запуржит, то отпустит. И совсем становится веселее, когда подо льдом появляются пузырьки, мелкие журчащие ручейки. Идет необратимый процесс наступает весна, радость жизни, прилетают с юга птицы, цветет багульник, все сопки розовеют, появляются ургуйки (подснежники). И почти всегда в одно и тоже время появляется шум это вскрываются реки. С каким напором и удовольствием они делают это, освобождаясь ото льда безжалостно его круша... Птицы стаями спешат на север, делая лишь вынужденные остановки для отдыха и кормежки. С восходом солнца, на открытых от снега, полянах заливаются жаворонки.

Лето наступает как-то неожиданно вдруг стало очень жарко, хотя по вечерам еще прохладно. Все заняты летними делами домашними работами,



огородами. Что там лето оно пролетает, не успеешь и оглянуться. В работе время летит быстро. Вот и сенокос в разгаре. Нередко под косу попадают перепелки, сидевшие на гнезде, где их в траве и не заметишь. То, вдруг, из болотца вспорхнет крякуха, изображая сильно раненую птицу, якобы её можно догнать и взять рукой. Но не тут-то было это она уводит любого зверя и человека от своего гнезда с яйцами или с уже вылупившимися утятами. Идя на сенокос, сколько раз мне пришлось наблюдать за подобной картиной...



Офицеры 525 омрд ОсНаз разведки ТОФ, 1959 г.



Прерванный разведпоход пл ВМС США «Гаджеон»

Шел 1959 год... Командованию Тихоокеанским флотом стало известно, что американские подводные лодки, базирующиеся в военно-морской базе Йокосука (южная часть японского острова Хонсю), периодически совершают заходы в наши территориальные воды вблизи главной военно-морской базы ТОФ Владивосток для ведения разведки.

Подводные лодки действовали крайне скрытно, и обнаружить их было очень сложно.

Свою скрытность они обеспечивали соблюдением полного радиомолчания, а для подзарядки аккумуляторных батарей они в темное время суток выходили из зоны возможного обнаружения их, как средствами береговых РЛС надводного

Из биографического очерка В.Т.Домошенкина «О разведке много не напишешь... (воспоминания ТОВВМУшника середины 50-х годов)». Севастополь. Издательство «Мисте», 2013 г.

наблюдения, так и средствами радиотехнической разведки береговых пунктов, расположенных на о. Аскольд и м. Поворотный.

В связи с тем, что в пятидесятые годы, американские подводные лодки в данном районе еще не имели возможности определять свое местоположение с помощью радионавигационных систем дальнего действия «Лоран-С», спутниковых навигационных систем «Транзит», они были вынуждены кратковременно использовать бортовую РЛС в режиме секторного обзора, что давало нам шанс ее обнаружить.

Для эффективного решения задачи по обнаружению иностранных подводных лодок, ведущих разведку в районе главной ВМБ флота, была разработана операция. Ее замыслом предусматривалась высадка нештатной подвижной группы радиотехнической разведки на необитаемый островок, расположенный примерно на середине пути между морскими пунктами радиотехнической разведки на о. Аскольд и м. Поворотный.

Скрытная высадка и развертывание поста РТР, целенаправленного только на поиск излучений РЛС американской пл.

В соответствии с принятым решением, в июне 1959 г. в радиотехническом дивизионе ОСНАЗ разведки флота, была сформирована и подготовлена нештатная подвижная группа ОСНАЗ для решения боевой задачи по поиску и обнаружению излучений РЛС иностранной пл, ведущей разведку в районе главной базы ТОФ.

В состав подвижной группы РТР, командиром которой был назначен я, входили первоклассные специалисты (метристы и два связиста с переносной штатной аппаратурой).

Подготовка, сборы и посадка нештатной группы ОСНАЗ на специальный корабль прошли организованно. Переход морем и высадка группы на небольшой скалистый необитаемый островок диаметром 500-600 м, были произведены в темное время суток с соблюдением мер скрытности.

Трудности начались с момента высадки группы на шлюпку на каменистый берег островка, со стороны Японского моря.

На подъем всей техники, блоков питания (аккумуляторных батарей), средств обитания и запасов питания, выбор позиции поста РТР, установку, настройку специальной аппаратуры было затрачено немало труда и ушло значительное время.

При выборе позиций поста было уделено внимание его маскировке, особенно с южной стороны – открытого моря.

Лишь к исходу ночи пост был готов к работе, о чем по каналам закрытой связи был сделан доклад оперативному дежурному дивизиона. Вахта была открыта...

Пост был развернут на высоте около 200 метров над уровнем моря, что обеспечивало значительную дальность обнаружения излучений РЛС в назначенном диапазоне. Кроме того, мы находились на незначительном удалении от предполагаемого района подзарядки аккумуляторных батарей американской пл, поэтому вероятность обнаружения сигнала ее РЛС была достаточно высокой.

Ожидаемая частота следования импульсов бортовой РЛС подводной лодки была в пределах 1500 гц, определялась радиометристами на слух с достаточной точностью для классификации типа РЛС. Приемная аппаратура позволяла определять с определенной точностью направление приходящего сигнала. Дальность до объекта определялась на слух по силе приходящего сигнала с ошибкой не более 10 % от фактической дальности до источника излучения.

Мы хорошо понимали, что американская пл может использовать свою РЛС лишь кратковременно, в течении 10-20 сек, достаточном временем для обзора береговой черты и определения своего местонахождения.

Решающее значение приобретало качество несения вахты – оператор поста каждые 10 секунд должен был производить поиск вращением антенны в заданном секторе.



Помощник начальника разведки 49 кдирч капитан 3 ранга В.Домошенкин, река Уссури, 1968г.

Погода способствовала скрытности ведения разведки: низкая облачность, постоянные заряды мелкого дождя, а также морось. В первые же дни нахождения группы на позиции палатка и вещи промокли и так продолжалось до окончания работы, не было никакой возможности просушиться.

Питание группы было исключительно автономным, чтобы не демаскировать себя, мы даже чай кипятили на другой стороне островка, скрытой от наблюдения со стороны моря. Бытовые трудности незаметно преодолевались.

В напряженном поиске излучений, интересующих нас, прошло три недели. Мы обнаруживали множество излучений РЛС в заданном диапазоне частот, но классифицировать их принадлежность к РЛС «Sj-1» по отдельным признакам и параметрам не могли.

Нарастала усталость. Если в начале радиометристы несли поисковую вахту по два часа, то чтобы не снижать бдительность, смену вахты стал производить через час. И вот ... в 22.00 ночи на двадцать вторые сутки нашего поиска в ожидаемом нами диапазоне был обнаружен кратковременный сигнал с частотой следования импульсов 1500 Гц по пеленгу 160°. Время работы РЛС составило около 15 сек.

Наконец то, впервые совпали все технические параметры излучения, соответствующие РЛС «Sj-1» и характерные признаки ее использования (пеленг - на ожидаемый район, темное время суток и, пожалуй, главное: кратковременность работы РЛС в секторном режиме).

Излучение нами было классифицировано, как принадлежащие к РЛС «Sj-1»,

устанавливаемый на американских дизельных пл класса «ТЭНГ».

Незамедлительно по радиосвязи в адрес оперативного дежурного (ОД) дивизиона РТР было передано донесение: время, пл ВМС США, пеленг, РЛС «Sj-1», технические параметры: несущая частота, частота следования импульсов, обзор секторный, дальность... миль.

Оперативный дежурный дивизиона, приняв донесение, немедленно доложил об обнаружении иностранной пл, находящейся в территориальных водах СССР на ПУ Р Тихоокеанского флота.

Однако на ПУ-Р ТОФ еще сомневались в достоверности полученных данных, поэтому оповещение по флоту дано не было. Возможно, на этом этапе развития событий и могла «умереть» положенная нами информация, флот не был бы поднят по тревоге. Но буквально через 4-5 минут нами было обнаружено повторное излучение из того же района, с теми же параметрами. Получив от нас второе донесение ОД дивизиона немедленно передал его на ПУ-Р флота и настоял на достоверности полученных данных, после чего по флоту была сыграна «боевая тревога» и по нашему пеленгу в район обнаружения американской пл поднялись самолеты противолодочной авиации «Бе-6», направились противолодочные корабли флота.

Всю оставшуюся ночь мы наблюдали по указанному нами пеленгу излучения РЛС самолетов противолодочной авиации и противолодочных кораблей флота, удаляющихся к востоку. Мы продолжали выполнять боевую задачу, понимая, что наше донесение командование флота использовало, и что противолодочные силы действуют в данном районе.

Наступило утро. Поиск излучений РЛС пл ВМС США продолжался нами в прежнем напряженном режиме. Однако обнаружений больше не было.

Ежедневно я делал доклады о ходе выполнения задачи и состоянии группы, однако от командования дивизиона нам не поступало никаких указаний. Мы понимали, что боевая задача выполнена. Однако не знали оценки результатов нашей работы командованием, не было и никакой информации. Проявилось чувство, как будто о нас забыли. Запас продуктов подошел к концу, несмотря на то, что мы их сэкономили.

На девятые сутки, после обнаружения пл ВМС США, я вынужден был дать короткую радиограмму: «кончились последние макароны», и это соответствовало действительности. В ответной радиограмме я получил указание о закрытии поста РТР, свертывании группы и погрузке на корабль в назначенное время.

Свертывание и съёмка нашей группы прошла в светлое время суток. Мы были крайне удивлены тому, как ночью месяц назад нам удалось подняться на крутую скалистую возвышенность тяжелую аппара-

туру, и при этом никто не пострадал. Это большая удача.

Как командир группы ОСНАЗ, я был удовлетворен тем, что в течение месяца не заметил слабости матросов, нитья. Весь личный состав профессионально и ответственно выполнял поставленную боевую задачу, и она была успешно решена.

Сегодня за давностью лет, я не могу назвать фамилии матросов, но у меня сохранились в памяти их образы, их глаза, желание и готовность выполнять боевую задачу, несмотря ни на какие трудности.

Прибыв в дивизион, мы продолжили свою повседневную деятельность, службу.

Как мне в дальнейшем стало известно, по донесению нашей подвижной группы, поднятые по тревоге самолеты противолодочной авиации Бе-6 обнаружили подводную цель в указанном районе и навели на нее две корабельные противолодочные ударные группы флота.

С прибытием в район КПУГ средствами гидроакустики так же обнаружили подводную цель в территориальных водах СССР и начали ее преследование.

После длительного преследования иностранной подводной лодки кораблями КПУГ, выйдя из территориальных вод в нейтральные воды, она всплыла и в радиосети подводных сил США на Тихом океане дала открытую радиограмму, чем подтвердила свое название пл «Гаджеон» (по данному международному позывному) и свою принадлежность к ВМС США.

За успешно проведенную операцию по поиску, обнаружению и преследованию американской пл «Гаджеон» ряд офицеров и матросов противолодочной авиации и противолодочных кораблей флота были награждены.

К сожалению, в этом плане забытым оказался личный состав нашей группы. Вероятно, потому, что разведчиков чаще награждают посмертно.

В Севастополе живут непосредственные участники этих давних событий – капитан 2 ранга Чумаков Юрий Петрович (это он будучи оперативным дежурным дивизиона РТР, получив донесение от нашей группы, настоял на достоверности добытых данных, что послужило объявлению «боевой тревоги» по флоту) и полковник в отставке Коваленко Виктор Константинович (в то время офицер радиоотряда ОСНАЗ, которым была перехвачена РДО с «sos» командира пл ВМС США «Гаджеон»).

Мне еще не раз приходилось командовать нештатными группами РТР, внедренными на боевые корабли и самолеты противолодочной авиации флота, для решения специальных задач, но первый опыт решения такой задачи на маленьком клочке советской земли в далеком 1959 году остается самым ярким...



Флотская династия, присяга внука Сергея. Санкт-Петербург.

Я ж выбрал путь себе иной - В нем Севастополь и Приморье, И славный город над Невою, И русский Север - Беломорье».

Краткая биографическая справка об авторе

Михаил Павлович Попов родился 15 ноября 1938 года в селе Книгино (ныне Октябрьское) Ипатовского района Ставропольского края в крестьянской семье.

В 1956 году после окончания школы поступил на военную службу. В процессе службы закончил Черноморское высшее военно-морское училище им. П. С. Нахимова в городе-герое Севастополе в 1961 году, а позже – Военно-Морскую академию (г. Ленинград) в 1969 году.

Службу проходил на Краснознаменных Тихоокеанском и Северном флотах. В отставку вышел в 1989 году в звании «капитан 1 ранга». По стопам автора пошли младший брат, сыновья и племянники, ставшие офицерами Военно-Морского Флота.

За безупречную службу, испытания и освоение новой боевой (ракетной) техники награжден орденом Красной Звезды и многими медалями.

После увольнения в запас работал на предприятии военно-промышленного комплекса по месту завершения службы.

В 1994 году вернулся на свою малую родину, активно включился в общественную работу. В 1996 году был избран главой г. Ипатово Ставропольского края и на протяжении срока полномочий руководил его администрацией. Впоследствии выполнял обязанности помощника Губернатора Ставропольского края и помощника Депутата Государственной Думы. В настоящее время на общественной работе.

Стихи писать начал еще в школьные годы. В период военной службы писал редко (в основном «в стол») и только после перехода на общественную работу получил возможность изложить пережитое в стихах. Издано 8 сборников стихов, посвященных патриотической, военно-морской и сельской тематике.

об этом и не помышлял, от службы временно свободный, в кругу семейном отдыхал.

На всем домашнем чуть отъевшись и отославшись наперед, пошел я, в форму приодевшись, что называется, «в народ». Случайно в этот самый вечер в толпе среди множества людей у клуба сельского был встречен я одноклассницей своей.

Всего два года миновало с тех пор, как форму я одел, она ж такой красивой стала, что я буквально обомлел. С ней ото всех уединившись, мы проболтали до утра и лишь с зарею, спохватившись,

и повторялись наши встречи потом весь месяц отпускной, в них были пламенные речи, в степи гулянья под луной.

Девушник сельский был растерян: под стрекотание цикад я, как жених, для них потерян, (а я ли в этом виноват?) и что они не конкурентки при всех нарядах и красе моей избраннице - студентке, а ведь надеялись - то все!

Под финиш отпуска нередко я мог озвучить мысль свою, что мы на радость нашим предкам способны завести семью. Но, к сожаленью, очень скоро

к исходу лета вышел срок, я убыл в славный крымский город, она - к туркменам на восток.

Друг другу клятв мы не давали, казалось, разошлись пути, прощаясь, вряд ли представляли, а что же ждёт нас впереди: любви и веры испытанья на протяжении трёх лет, и очень редкие свиданья, и письма, как во тьме просвет. И крики «Горько!», поздравленья на свадьбе близких и друзей, и в срок положенный рожденья двух наших с нею сыновей.

И полдесятка гарнизонов, в которых ей пришлось прожить, мотаясь без нитя и стонов за мной, как за иглою нить, и что совместно нам удастся поставить на - ноги детей, и внуков собственных дожидаться, дожить до старости своей.

Когда же только лишь друг другу себя могли б мы посвятить, болячки вдруг сразят подругу, прервется жизненная нить, и не дожив чуть-чуть со мною до нашей свадьбы золотой, она под мраморной плитой в родном селе найдет покой. Да разве знали мы об этом, могли предвидеть наперед! В то наше памятное лето такой нерадостный исход?

За это клясть судьбу не станем - уж как сложилось, так и быть, ведь если знать ее заранее, ужасно было бы и жить.



Автор в курсантские годы (1959 год)



Фото с сыновьями - курсантами Черноморского высшего военно-морского училища им. П.С. Нахимова, которое автор стихов сам закончил в 1961 году.

СЛУЧАЙНЫЙ РАЗГОВОР

Я ехал вечером в село
Домой автобусом маршрутным,
Пришлось весь пугь (так «повезло»)
Стоять в проходе многолюдном.

Мужчина в возрасте моем
Со мною рядом оказался,
Я был когда-то с ним знаком,
И разговор вдруг завязался.

Он мне с обидой сказал,
Что на колхозной, мол, работе
Свое здоровье подорвал,
Не то, что я, служа на флоте,

Что в слякоть, в стужу, в летний зной,
В порывах шквалистого ветра,
Пешком прошел вслед за овцой
Немало тысяч километров.

А ныне даже полчаса
Стоять в автобусе нет силы,
Не держат ноги, сила вся
Ушла, болезни подкосили.

А ты на внешний вид такой
Хоть призывай на флот вторично,
И по сравнению со мной,
Небось, и с пенсией приличной.

Ему ответил я: «Земляк,
Я труд твой прежний уважаю,
Пока служил я на морях,
Трудился ты на благо края.

Наверно, жизнь не зря прожил,
И даже по большому счету
Своим трудом в стране кормил
Душ двадцать разного народу:

Средь них служивые, как я,

Рабочий класс, пенсионеры,
Ученые, учителя,
Врачи, артисты, инженеры.

Ведь для могущества страны
Специалисты высшей пробы
Во всех профессиях нужны,
И уж, тем паче, хлеборобы.

Но мы учились-то с тобой,
Как помнишь, до седьмого класса,
А дальше - я пошел в восьмой,
Ты ж второгодником остался.

Признайся, ты не утруждал
Себя на поприще учебы,
Учиться вовсе перестал,
Решив податься в хлеборобы.

Не выезжая из села,
За исключением службы срочной
При овцах жизнь твоя прошла
До самой пенсии, уж точно.

А я, хоть вовсе и не мнил
Себя от сверстников смышленной,
С медалью школу завершил -
В ту пору редкостной в районе.

В Пед, Мед, Сельхоз или Политех -
Во вузы центра краевого,
В любой из них бы без помех
С медалью мне была дорога.

Закончив вуз, в селе родном
Я б состоялся,, в чем уверен,
Как врач, учитель, агроном
Иль инженер, по крайней мере.

Я ж выбрал путь себе иной -
В нем Севастополь и Приморье,
И славный город над Невою,
И русский Север - Беломорье.

СУДЬБА

В тот , в последний месяц летний,
вдыхая мест родных тепло,
приехал я, двадцатилетний,
домой к родителям в село.
Родители от счастья млели:
родной сынок, своя душа,
красивше, чем на самом деле,
а форма, ах, как хороша!

Что значит молодость, однако,
в придачу с формою морской?
Да в ней красавцем будет всякий,
тем паче, парень холостой.
Сюжет, как в песне столь известной,
представить я тогда не мог,
что средь девчат в округе местной
создам собой переполох.
Я ж по наивности природной



Обсуждение результатов успешных испытаний новейшей противокорабельной ракеты, 1984 г.

Учился сам, учил других,
В процессе службы, между прочим,
Два вуза военно-морских,
Скажу не хвастаясь, закончил.

Хоть адмиралом и не стал,
Служить по-честному старался,
Свой долг в стране сполна отдал,
А не по тюрьмам ошивался.

Я не в обиде на судьбу,
И свечку б ей зато поставил:
Мальчишек в цинковом гробу
Домой ни разу не отправил.

Ты ж радиации не знал,
А также срочных погружений,
На море шторм не испытал
И прочих флотских потрясений.

И климат тоже не менял,
И местожительство ни разу,
Что значит, вряд ли представлял,
Как жить треть века по приказу.

Я ж через это все прошел,
Хоть рисковал собой нередко,
Коль сохранился хорошо,
«Винить», пожалуй, надо предков.

За то, что с «пупыашка» меня
Таким здоровьем наградили -
Восьмой десяток разменял,
А все ж пока остались силы.

К тому, ж я вовсе не курил,
Не нарушал спортивной формы,
А если изредка и пил,
Куда уж мне до сельской «нормы»!

Так кто ж, выходит, виноват,
Что финиш разным получился?
Незря в народе говорят:
«Кто на кого и как учился!»

Я не кичусь перед тобой,
Теперь мы два пенсионера,

Да только путь и твой, и мой,
Прошли в совсем различных сферах».

Беседа кончилась на том,
Я, уходя, с ним попрощался,
И, жаль, при мнении своем
Мой сверстник все-таки остался.

ВЛАДИВОСТОК

Ну вот и всё, закончилась дорога,
Сквозь всю страну нас поезд приволок.
К урзу бухты Золотого рога
На самый край страны - Владивосток.

Приезжий люд, дорогой утомлённый,
Покинул поезд, в том числе и я,
В ту пору лейтенант совсем зелёный,
Как новеньких тогдашних три рубля.

В отделе кадров, сплошь покрытом глян-
цем,
Куда я прибыл поутру чуть свет,
Я стал по штату тихоокеанцем,
Причём на пять, как оказалось, лет.

Меня по сдужбе «драли», как мальчишку,
Был строгий спрос, и старших был пример-
Из сельского наивного парнишки
Вот так ковался флотский офицер.

Запомнился, наверное, до смерти
В те годы данный старшими совет:
«Сынок, на флоте тяжело, поверь ты,
Всего лишь первых два десятка лет!»

Не раз в быту и в службе было туго,
Но был я и моложе, и сильней,
За эти годы школьная подруга
Мне родила двух чудных сыновей.

Подруги нет сегодня, к сожаленью,
При жизни у неё была мечта
И наше обоюдное стремленье-
Хотя б на сутки съездить в те места.

Туда, где в зиму холод, как в Сибири,
А летом сплошь туманы и дожди,

Зато уж в осень лучше места в мире
По красоте, пожалуй, не найти,

Где бухты изумительно красивы,
Над сопками багряными туман,
И омывает берега России
Отнюдь не тихий Тихий океан,

Где я впервые при заходе в базу,
Увидев сопки с борта корабля,
Вдруг осознал всем сердцем как-то сразу:
Так это ж тоже русская земля.

А люди? В этой жизни быстротечной
Так вышло, что и в радость, и в беде,
Отзывчивей, добрей и человечней
Людей, чем там, не встретилось нигде.

Не потому ли так потом мечталось
Поехать и увидеть тех людей
И гарнизон, что родиною малой
Стал навсегда для наших сыновей.

А если случай подвернулся б, кстати,
Чуть изменить намеченный маршрут
И побывать на острове Путятин,
Где лотосы, как в Африке, растут.

По службе флотской в ходе продвиженья
Я убыл на учёбу в Ленинград,
Теперь порой грызут меня сомненья,
Что не вернулся с запада назад.

Ведь там была заманчивой карьера
(В хорошем смысле, надо понимать),
И как мечта морского офицера,
(Чем чёрт не шутит?) адмиралом стать.

Сложилось всё и здесь не так уж плохо:
С погонами капраза на плечах
Ушёл в запас, но долго грезил ТОФом,
Хоть двадцать лет служил на Северах.

Побыв на ТОФе в шкуре лейтенантской,
И офицером стал, и мужиком,
Коль после школы тихоокеанской
Везде легко служилось мне потом.

Третью часть жизни посвятив я флоту,
И у меня теперь сомнений нет:
Коль сравнивать, то по большому счету
На ТОФе были лучшие пять лет.

Не Крайний Север и не Севастополь
Мне видятся не зря в тревожных снах,
А контуры приморских бухт и сопки
И город Владик на семи ветрах.

Пусть флот живёт размеренно и строго,
И корабли выходят на редан,
И снова бухта Золотого рога
Кого-то провожает в океан.

МАТРОССКАЯ ШИНЕЛЬ

(из воспоминаний послевоенного детства)

Однажды в детстве раннем
в весеннюю капель
наткнулся я в чулане
на старую шинель:
матросские погоны,
на пуговицах в ряд,
от времени зеленых,
виднелись якоря.
Шел год послевоенный,
и нам ли, малышне,
в тогдашней жизни брэнной
не помнить о войне?

Той памятью ведомый,
себе я задал цель:
узнать, откуда в доме
матросская шинель?
Село у нас от моря
за три-девять земель,
кто ж, со стихией споря,
носил в войну шинель?

Об этом первом делом
я бабушку спросил,
она чуть побледнела,
слезинку уронив.
Отец, в глаза мне глядя,
нахмурившись, сказал:
«Ее носил твой дядя,
он без вести пропал.
Неведомо откуда
в военные года
шинель на грани чуда
доставлена сюда.
А где, в котором месте,
мог дядя воевать,
и, коль пропал без вести,
теперь уж не узнать».
Промолвил с огорченьем
и тут же закурил,
дав знать, чтоб я тем рвеньем
всем душу не травил.
Чуть позже, став взрослее,
я много раз потом
шинель, от счастья млея,
примеривал тайком.
Видать, из-за шинели,
когда пришел черед,
друзья мои хотели
попасть служить на флот.
Но все - таки, наверно,
мне больше повезло-
стал флотским офицером,
один на все село.
Пошли по той дороге
мой брат и сыновья.
Так выросла в итоге
династия своя.

И вот совсем недавно,
«обшарив» Интернет,
нашел на сайте главном
пропавший дядин след.
Он был в войну морпехом,

их с ТОФа в сущий ад
послали с первым снегом
пробиться в Ленинград.
В пути и на привалах,
и в слякоть и в метель,
его не раз спасала
та самая шинель.
Хоть «черной смертью» звались
они в устах чужих,
смерть из свинца и стали
не обошла и их.
С названьем Карачаров
обычное село,
но здесь в огне пожаров
шесть тысяч полегло
служивого народа-
морпехов и солдат
за счастье и свободу,
за город Ленинград.
Его друзья - морпехи,
навек прошившись с ним,
нехитрые «доспехи»
отправили родным.
Вот так и появилась
шинель у нас в дому
и бережно хранилась,
как памятник ему.

Всех родственников наших
я извещил, что он
из без вести пропавших
отныне исключен.

Столь важно знать всем близким:
их человек родной
зарыт под обелиском,
не где-то в шар земной.
Теперь могу я летом
то место навещать,
жаль, что отцу об этом
уже не рассказать...

Когда мы были молодые.

Барак у пирса возле сопки
И бухта, скованная льдом,
Два чемодана, три коробки
И все удобства за углом,

Не стол, а ящик из фанеры
И односпалка на двоих ...
Так в жизнь вступали офицеры
И жены юные у них.

На флоте служба - не для слабых
Слюнтяев, трусов и иуд,
Тут - либо панцирь, как у краба,
Иль без него тебя сомнут,

Тут - нервы словно арматура,
Запас здоровья на века,
Характер, знания, культура.
их нет - так нет и моряка!

И, если я на флоте все же
Наград и званий заслужил,
То потому лишь, что надежен
Все годы был семейный тыл.

На море шторм вгоняет в трепет,



Автор в звании капитан-лейтенанта (1966 год).

как струны нервы взведены,
А дома - звонкий детский лепет,
Объятья жаркие жены.

Способны ль все хранить такое,
Тепло домашних очагов,
Когда оттаявший душою
Моряк на подвиги готов?

Надеждой, радостью и горем,
(Уж так идет из тьмы веков)
Проблема «женщина и море»
Всегда волнует моряков.

Всерьез и в шутку рангом старше
Считают звание жены,
Моя не стала адмиральшей,
Но в этом нет ее вины.

Себя и близких не жалея,
Служили не за ордена-
вела высокая идея,
Жила великая страна.

На всех просторах океанских
Преградой недругам любым
Был флот рабочий и крестьянский
Под флагом бело-голубым.

Огонь и водная стихия,
Оркестра воинского медь ...
Тогда мы были молодые
И все могли преодолеть.

Но даже в старости преклонной,
Коль юность хоть на миг вернуть,
С барака, с бухты отдаленной
Я повторил бы прежний путь.

Морское судно тылового обеспечения проекта 23120

Морское судно тылового обеспечения проекта 23120 проектировалось для нужд вспомогательного флота ВМФ России. Конструктивные особенности предполагают различные варианты использования судна. Благодаря буксирной лебёдке с тяговым усилием 120 тонн судно может быть использовано при выполнении буксирных операций с аварийными судами и морскими объектами значительного

затонувших объектов.

Уникальным инженерным достижением конструкторов ЗАО «Спецсудопроект», применённым при создании морского судна тылового обеспечения проекта 23120, является форма носового бульба для судна ледового плавания категории Arc4, имеющего соотношения L/B-4, В/Т-2,6. Это техническое решение явилось следствием требования заказчика одно-

головное судно проекта 23120 «Эльбрус» в июне 2017 года вышло на завершающий этап испытаний, второе судно, «Всеволод Бобров», было спущено на воду в ноябре 2016 года АО «Северная верфь». До 2019 года два судна проекта 23120 будут поставлены ВМФ России.

Специалисты ЗАО «Спецсудопроект» продолжают работы в направлении развития проекта 23120. На базе техниче-



«Спецсудопроект» - военному флоту



«Спецсудопроект» уделяет особое внимание работе над проектами для военно-морских сил России. Основные усилия конструкторского коллектива направлены на поиск и реализацию новых технических решений, которые позволят совершенствовать уже имеющиеся разработки и дадут возможность создавать высокотехнологичные суда. По конструкторской документации ЗАО «Спецсудопроект» в 2010-2016 гг. судостроительными заводами для нужд Минобороны России было поставлено более 50 судов вспомогательного флота (буксиры проекта 90600, танкеры проекта 03180, плавучие краны проекта 02690). В число реализованных проектов вошли буксиры проекта 90600, танкеры проекта 03180, плавучие краны проекта 02690, морские суда тылового обеспечения проекта 23120, средний морской танкер проекта 23130.

Проекты 23120, 02690 и 23130 в настоящее время составляют основное направление деятельности конструкторского бюро. Это современные суда, отвечающие амбициозным требованиям заказчика – Минобороны России. Потенциал, заложенный в этих проектах, значителен – он предполагает развитие каждого из проектов и создание на их базе различных модификаций.



водоизмещения. Также судно проекта 23120 снабжено комплексом средств для спасения людей с воды.

Судно тылового обеспечения проекта 23120 спроектировано в том числе и для погрузки, хранения, транспортировки и передачи сухих грузов на берег, корабли, и суда. Для проведения грузоподъемных операций судно оборудовано двумя кранами грузоподъемностью по 50 тонн каждый. Предусмотрена возможность приёма и передачи грузов при помощи вертолёта методом зависания. Судно проекта 23120 может быть использовано при проведении различных гидрологических исследований, картографировании дна, поиске

временного обеспечения скорости 18 уз и ледопродолжимости при самостоятельном плавании во льдах толщиной до 0,8 м – это подтолкнуло конструкторский коллектив к поискам принципиально новой формы носового бульба, удовлетворительной по гидродинамическим и ледовым качествам. Результаты испытаний показали, что принятая форма корпуса обеспечивает практически чистый канал при ходе во льдах, что позволяет использовать судно при организации проводок других судов. Предложенная ЗАО «Спецсудопроект» форма носового бульба является уникальной технической находкой.

ских решений, применённых в проекте 23120, опыта его постройки, разработан концептуальный проект килекторного судна, способного обеспечивать сложные гидротехнические работы, выполнение ремонтных работ на других судах, транспортировки и передачи сухих грузов на суда в море, морской буксировки судов и плавучих объектов, тушение пожаров на морских объектах. Потенциал судна обширный. В перспективе судно может быть использовано при обслуживании месторождений углеводородов, проведении исследований Мирового океана. Важное место оно займёт и в составе вспомогательного флота ВМФ.

Тактико-технические характеристики

• Длина - 94,8 м.

• Ширина - 22 м.

• Полное водоизмещение - 9504 т.

• Скорость полного хода - 18 узел.

• Дальность плавания - 6500 морских миль

• Автономность плавания по запасам топлива - 30 суток.

• Автономность плавания по запасам провизии - 60 суток.

• Экипаж: 27 человек.



Средний морской танкер проекта 23130

Средний морской танкер проекта 23130 также спроектирован для нужд вспомогательного флота ВМФ России.

Судно предназначено для приёма, хранения и передачи на ходу жидких грузов (дизельное топливо, мазут флотский, керосин авиационный, моторное масло, вода) и сухих грузов (продовольствия, шкиперского и технического имущества). Для выполнения основных задач предусмотрена грузовая система, обеспечива-

ющая закрытый приём груза несудовыми средствами и выдачу груза судовыми погрузными или палубными насосами.

На танкере предусмотрены устройства для передачи грузов на корабли и суда на ходу в море. Устройство для передачи жидких грузов траверзным способом имеет возможность передачи мазута, дизельного топлива, авиационного топлива, масла, пресной воды. Предусмотрен и кильватерный способ передачи жидких

грузов. Есть возможность одновременной передачи грузов с двух бортов. Сухие грузы передаются траверзным способом при помощи устройства грузоподъёмностью до 2 тонн. Для приема грузов с вертолета без посадки на палубу предусмотрена площадка в носовой части судна с посадочным кругом в центре площадки (для ориентации вертолета при зависании над площадкой).

Танкер спроектирован для круглогодичной эксплуатации в соответствии с категорией ледового усиления Arc 4, что позволяет использовать его в арктических морях.

Головное судно проекта 23130 носит имя академика РАН, специалиста в области судостроения Пашина Валентина Михайловича. 26 мая 2016 года на Невском судостроительно-судоремонтном заводе состоялась торжественная церемония спуска на воду среднего морского танкера проекта 23130 «Академик Пашин».

Ведётся работа по созданию модификаций данного судна. На базе проекта 23130 конструкторский коллектив ЗАО «Спецсудопроект» подготовил проект большого морского танкера.

Большой морской танкер»



Тактико-технические характеристики

- Длина между перпендикулярами – 123,20 м
- Наибольшая длина – 130,15 м
- Ширина габаритная – 21,50 м

- Наибольшая ширина – 21,00 м
- Полное водоизмещение – 14 350 т
- Скорость полного хода – 16 узлов.

- Дальность плавания – 8 000 миль
- Автономность плавания по запасам топлива – 60 суток

- Автономность плавания по запасам провизии – 60 суток
- Экипаж – 24 человека



Морской самоходный кран проекта 02690

По проекту КБ «Спецсудопроект» судостроительной фирмой «Алмаз» построено и передано вспомогательному флоту ВМФ России 9 морских самоходных плавучих кранов. Благодаря отличным техническим характеристикам эти суда успешно справляются с поставленными задачами, уже зарекомендовав себя как надёжные

и высокоэффективные инструменты для осуществления различных грузоподъёмных и транспортировочных операций.

Судно проектировалось для выполнения всех видов грузоподъёмных работ, погрузок грузов на корабли и суда, выполнения работ по обтяжке цепей крепления плавучих причалов, установки и

Кран проекта 02690 во время работы по передаче грузов на ТАВКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов», выполняющего миссию у берегов Сирии.



Тактико-технические характеристики

- Длина по грузовую ватерлинию – 50,6 м
- Наибольшая длина – 52,2 м
- Ширина по корпусу – 22,8 м

- Полное водоизмещение – 2 180 т
- Скорость полного хода – 8,5 узлов.

- Дальность плавания – 5 500 миль

- Автономность плавания по запасам пресной воды и провизии – 10 суток
- Экипаж – 22 человека

съёмки рейдового оборудования, перевозки грузов на верхней палубе. Для выполнения поставленных задач на судне предусмотрено размещение электрогидравлического полноповоротного крана грузоподъёмностью 150 тонн на основном гаке и 35 тонн на вспомогательном. Вылет стрелы на основном гаке – 26 метров, на вспомогательном – 41 метров. Высота подъёма – 38 метров.

«Спецсудопроект» разработал несколько проектов плавучих кранов различного назначения. Не так давно конструкторский коллектив предприятия выполнил технико-коммерческий анализ проекта изготовления крана грузоподъёмностью 700 тонн, постройка которого планируется в рамках федеральной целевой программы Минпромторга РФ. В ходе работы над данным проектом были проведены предварительный расчёт и оценка габаритных характеристик объекта. Кран будет предназначен для погрузки и выгрузки секций для спецсудов.

Кран проекта 02690 спроектирован на базе корпуса понтонного типа. Данный тип корпуса лёг в основу ещё одной разработки «Спецсудопроекта» - универсального плавучего комплекса, который может быть использован в том числе и как передвижной корпус берегового базирования. Передвижной комплекс представляет собой морское самоходное судно с корпусом понтонного типа со скосами носовой части. Различные варианты комплекса формируются на базе стандартного набора модулей, унифицированных по размерам и узлам крепления с морскими 20-футовыми контейнерами международного образца. Установка модулей предполагается в два яруса на палубе комплекса. Общее количество модулей – до 40 (при установке в два яруса). Общая максимальная масса модулей, устанавливаемых на судно – ок. 700 тонн.

ЗАО «Спецсудопроект» намерен и далее способствовать развитию отечественного флота, разрабатывая и реализуя проекты современных надёжных судов.



АО «ЛГМ» - инновации для Военно-морского флота России

Российские субмарины пятого поколения будут выстреливать торпеды и подводных роботов потоком воды под огромным давлением. Это обеспечит мгновенную и бесшумную стрельбу на глубинах от «нуля» (когда лодка находится в надводном положении) и до одного километра. По словам экспертов, новые торпедные аппараты делают российские ПЛ бесшумными. Они работают, как глушители на стрелковом оружии, заглушая звук выстрела. Один из разработчиков новых торпедных аппаратов – московское предприятие «Лопастные гидравлические машины» (АО «ЛГМ»).

Истоки становления акционерного общества по производству лопастных гидравлических машин (АО «ЛГМ») уходят вглубь времен столь давних, что уже и не сыскать тех очевидцев, которые первыми, более 150 лет назад, начали выпускать машинострои-

тельную продукцию во имя укрепления производственного потенциала Российской Империи. К слову сказать, своей цели основатели добились – к началу XX века по объемам выпуска завод входил в тройку крупнейших производственных предприятий Москвы.

Затем была национализация, переименование в Завод им. Калинина и новый виток развития уже на базе социалистических стандартов ведения трудовой деятельности. Именно в этот период, где-то на рубеже 30-х годов прошлого столетия, завод впервые начинает выпускать не-

сложные гидравлические машины, предназначенные для перекачивания жидкостей.

Должному развитию данного направления помешала Великая Отечественная война. Во имя Победы завод быстро осваивает выпуск минометных стволов и лафетов, бомб, гранат и снарядов. С этой задачей коллектив завода справляется выше всяких похвал – в подтверждение чего в конце войны получает от Президиума ВС СССР «Орден Трудового Красного Знамени».

В послевоенное время завод возвращается к выпуску гидравлических машин для различных отраслей народного хозяйства. Это время в стране характеризуется «большим строительством»: тепловые, атомные и гидроэлектростанции, предприятия «большой химии», горно-обогатительные и металлургические комбинаты, мелиорация, развитие военного и гражданского флота, в том числе атомного и пр. На многих объектах того времени, в частности на атомоходе «В.И. Ленин», установлены насосы производства Завода им. Калинина. Помимо этого, завод являлся основным поставщиком криогенных насосов для нужд ракетно-космической отрасли и специальной атомной энергетики.

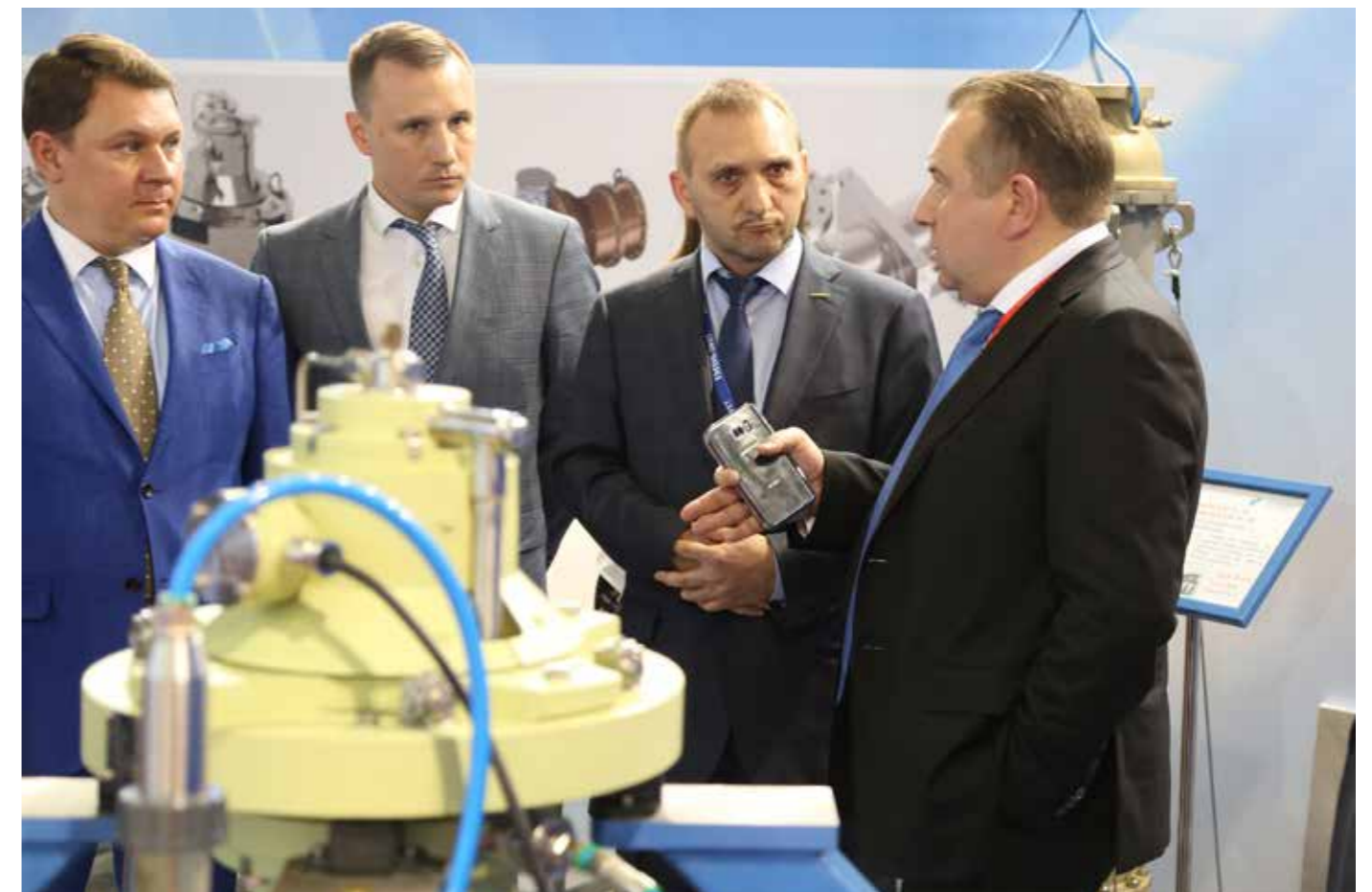
Судовая тематика на предприятии получает активное развитие в 70-80-х годах двадцатого века. Постоянно ужесточающиеся требования, предъявляемые к на-



дежности и вибро-шумовым качествам насосного оборудования для различных судовых систем, диктуют необходимость активной модернизации производственных мощностей на заводе, а также ведения обширного ряда НИОКР в рамках совместной деятельности завода с головным институтом по исследованию гидромашин – ВИГМ (впоследствии ВНИИГидромаш). На заводе внедряются новые, на тот момент даже инновационные, технологии сварки и механообработки, появляется специализированная акустическая

камера, а сам завод приступает к выпуску линейки морских насосов из титановых сплавов, которые по сей день устанавливаются на атомные подводные лодки третьего поколения: 949А-Антей, 971-Барс, 945-Барракуда, 941-Акула.

Современный этап развития предприятия ведет отсчет с 1991-го года, когда вместе со сменой государственного строя, произошло изменение названия и правовой формы завода. С этого момента Московский завод им. Калинина стал акционерным обществом по производству





лопастных гидравлических машин – АО «ЛГМ».

Достоинство пройдя нелегкий период становления новых рыночных взаимоотношений между всеми звеньями, связывающими производителя продукции с ее конечным потребителем, не растеряв основу своего кадрового, производственного и научного потенциала, завод стал одним из ведущих предприятий в стране по производству насосов для гражданского и Военно-морского флота.

Флагманом производственной линейки предприятия являются герметичные насосы типа БЭН, отличающиеся от своих зарубежных аналогов простотой конструкции, малыми габаритами, высокой надежностью и небольшой массой. Данный вид насосов, ввиду отсутствия сальниковых и торцовых уплотнений, полностью исключает возможность утечки перекачиваемой жидкости в окружающую среду. Насосы типа БЭН производятся предприятием в специальном исполнении из сплавов на основе бронзы, титана и нержавеющей стали, что позволяет существенно снизить их вес и одновременно повысить коррозионную стойкость к морской воде. Наличие новой современной акустической лаборатории, оснащенной измерительными приборами электронного типа, позволяет изготавливать такие насосы с низкими виброшумовыми характеристиками, которые соответствуют самому высокому 4-му требованию по акустике.

Другим представителем производственной линейки АО «ЛГМ» являются центробежные морские насосы специального назначения типа НЦВ, предназначенные для работы в балластно-осушительных, пожарных и других общесудовых системах надводных плавсредств всех классов и типов. При не-



обходимости насосы данного типа комплектуются устройством самовсасывания – тип НЦВС. Предприятие также выпускает насосы в погружном исполнении – тип НЦВп.

Перечисленные марки насосов успешно применяются на кораблях всех типов – от быстроходных катеров до крейсеров и подводных лодок, включая боевые многоцелевые фрегаты проекта 22350, сторожевые корабли проектов 20380, 20382 и 11661, авианосец «Адмирал Кузнецов», а также дизельные и многоцелевые атомные подводные лодки четвертого поколения проектов 885 «Ясень» и 955 «Борей», а также боевые корабли, стоящие на вооружении Вьетнама, Индии, Китая и Алжира. Срок службы насосов всех типов рассчитан исходя из срока эксплуатации плавсредства на котором они устанавливаются.

В сфере гражданского судостроения предприятием осуществляются поставки насосного оборудования для многочисленных танкеров, сухогрузов, контейнеровозов, а также портовых и офшорных

по импортозамещению. В рамках этого направления предприятием разработан типоразмерный ряд криогенных насосов типа НСПГ для систем перекачивания сжиженного природного газа (СПГ). Дан-

ная разработка может быть применена во всех проектах по производству, хранению и транспортировке СПГ.

В настоящее время предприятие выпускает до 1 000 наименований насосов в морском исполнении (не считая вариаций по материалам различных узлов), удовлетворя-

ющих всем современным требованиям, предъявляемым со стороны предприятий-проектировщиков судов как гражданского, так и военного направления. Все разработки АО «ЛГМ» призваны составить достойную конкуренцию импортным аналогам не только по техническим характеристикам, простоте эксплуатации и обслуживанию, но и по стоимости.

Флагманом производственной линейки предприятия являются герметичные насосы типа БЭН, отличающиеся от своих зарубежных аналогов простотой конструкции, малыми габаритами, высокой надежностью и небольшой массой. Данный вид насосов, ввиду отсутствия сальниковых и торцовых уплотнений, полностью исключает возможность утечки перекачиваемой жидкости в окружающую среду.

(шельфовых) сооружений. В 2015 году осуществлена поставка партии насосов ЭНС 2000/8 для дифференциальной системы атомного ледокола ЛР-60 «Арктика» проекта 22220. Стоит отметить, что до этого момента в России подобных разработок не велось.

АО «ЛГМ» не остается в стороне при реализации государственных программ

Наука на службе ВМФ

«Будь реалистом – требуй невозможного»
(Жан-Поль Сартр)



Атомные авианосцы, ПЛ, крейсера и корветы, осуществляющие проекцию силы на морских ТВД, имеют стратегический статус, работают на большую политику.

Однако никто не отменял и сетечентрический принцип ведения боевых операций. Он особенно актуален, когда оценивается протяжённость береговых границ.

Необходимость боевого прикрытия не только морских, но и наземных сил, дислоцированных на побережье, кроме того защита биоресурсов и обеспечение возросшего морского пассажиропотока определяет необходимость строительства тактического и рекреационного скоростного флота повышенной мореходности.

Вплоть до сегодняшнего дня, несмотря на множество разработанных Стратегий, Государственных программ и Морской доктрины Российской Федерации в планах и мероприятиях строительства морского флота России не нашлось достойного, внятного по целям и задачам места, для скоростного флота. Причина – ограничения по мореходным качествам на высокой скорости у существующих катеров.

Кстати, не только в России.

Вопрос, что называется, назрел. Его решение удачно увязывается с сентябрьским 2016 г. поручением Президента России об организации сбыта гражданской продукции, созданной по военным технологиям. Потенциал предприятий оборонно-промышленного комплекса, в связи с завершением этапа масштабного перевооружения армии и флота, необходимо

настроить на переход к выпуску продукции гражданского назначения.

Программный инструмент реализации этих масштабных преобразований в судостроительной отрасли существует.

Напомним, что основной целью «Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу» (далее Стратегия) является создание нового конкурентоспособного облика судостроительной промышленности на основе развития научно-технического потенциала.

Особое внимание будет придано постановке и проведению НИОКР по разработке и освоению в производстве промышленных критических технологий в интересах ГПВ, ВТС и для рынка гражданского флота.

Следует отметить, что в основе критерия, отражающего степень решения системной проблемы при реализации Стратегии в части ГПВ, лежит 100% обеспечение потребности российских Вооруженных Сил в кораблях, судах, морском оружии и других видах морской техники, как в количественном, так и в качественном отношении.

Одновременно.

Как и в случае с военным экспортом, экспорт гражданской продукции отрасли определяется фактическими успехами науки и технологий отечественного судостроения и наступательной позицией на мировом рынке, где конкуренция намного более жесткая, чем на рынке военной техники. Здесь максимальные шансы на успех будет иметь продуктовый ряд, своими потребительскими качествами

превосходящий лучшие образцы судостроительного сегмента мирового рынка – это о судах с «Обводами Валеева-Морозова».

Для достижения целей и задач Стратегии принята Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы».

Именно в рамках реализации этой государственной программы в числе первых, в части создания научно-технического задела для развития морской и речной техники гражданского назначения, была выполнена НИР «Слеминг». Учёные ФГУП «Крыловский государственный научный центр» после серии экспериментов в скоростном мореходном, циркуляционном и маневренно-мореходном бассейнах блестяще подтвердили Формулу и обосновали сущность полезной модели Патента № 154728 «Корпус глиссирующего судна с обводами Валеева-Морозова».

Первый робкий шаг в этом направлении мы сделали в далёком 2013 г. Нами, в инициативном порядке, был построен первый катер «New Concept HSC-3DD» с углами килеватости – 18° и нижнего сегмента – 21°.

Одновременно после проведения патентного поиска, мы подали заявку на получение Патента на полезную модель, где минимальный угол нижнего сегмента днища ограничили величиной 25°.

Эксперимент был повторён в 2016 году. АО «КИПЗ», в соответствии с нашей теорией, построил катер с углами килеватости днища 17° и 24°. Достигли положительных экономических и экологических показа-

телей с мореходностью... на уровне этих цифр. Но вспомним теорию. Необходимо безопасную величину вертикальных ускорений в носовой оконечности 2 g при волнении 4 балла на скорости 35 уз можно получить только при значительно более высоких углах. Поэтому было принято решение о строительстве катера «Concept – 5.0» с углом килеватости в нижнем сегменте 45°. НИР «Слеминг» подтвердил правоту этих утверждений.

Вспоминаются слова Д.О. Рогозина о работе над ПАК ФА: «Не только важно придумать самолёт, важно поставить его на крыло – научить его летать». Тогда проблемы возникли с динамической устойчивостью при использовании крыльев с обратной стреловидностью самолета «Беркут».

С такой же проблемой мы столкнулись при экспериментах с «Concept – 5.0»: на скорости выше крейсерской катер отказывался держать курс. На поиск решения мне потребовалось более семи месяцев. Результатом стала заявка ФГУП «КГНЦ» в Роспатент на Полезную модель, в которой принципиально решаются вопросы «повышения курсовой устойчивости движения на волнении судна с дискретно-переменной килеватостью днища, закруглением формы сечения шпангоутов в нижней части корпуса по всей его длине с переходом на форштевень».

В 2015 г., в журнале «Морская политика России. Люди. События. Факты» № 13 была напечатана статья «Обводы V поколения Валеева-Морозова». Она оказалась счастливой – дала идею путёвку в жизнь!

Сегодня, имея за спиной результаты НИР «Слеминг», предлагаю поставить на конкурс в рамках той же госпрограммы, начиная с 2017 г., ОКР «Слеминг», в процессе выполнения которой будут решены два фундаментальных вопроса мореходного скоростного флота:

1) Разработка технологии создания катера с мореходными обводами днища в соответствии с Патентом на полезную модель № 154728 и результатами, полученными в НИР «Слеминг»;

2) Разработка технологии создания водомётного движителя (ВД) с лопастной



системой диагонального типа и регулируемые зазорами между обечайкой и лопастями мощностью до 600 Квт.

Необходимо отметить, что ВД должен работать в условиях высокочастотных знакопеременных нагрузок на волнении до 4 баллов при скорости катера более 35 уз. Рабочим телом вместо невозмущённой плотной массы воды будет выступать разряжённая турбулентная смесь воды и воздуха. Создать в таких условиях рабочий упор – серьёзная научно-техническая задача. Сама по себе эта часть ОКР имеет фундаментальное значение как для науки, так и для технологии создания ВД, включая материаловедение и работы в части электронной компонентной базы. Данная тематика входит в перечень работ по импортозамещению в судостроительной отрасли РФ в соответствии с Приказом по Минпромторгу России от 31 марта 2015 г. № 661, работа откроет новые горизонты разработки и применения ВД как для гражданского применения, так и для решения задач оборонного характера. В России подобной технологии не существует.

Вернёмся к первой части заявляемой ОКР.

Изобретение (полезная модель «Обводы Валеева-Морозова») также носит фундаментальный характер в области гидродинамики и имеет принципиальное значение для обороноспособности, экономики и технологического уклада страны. Оно значительно расширяет горизонты науки, технологии, возможности боевого и гражданского применения судов, использующих динамические принципы движения – глиссирование.

На эскизе главного конструктора Дениса Морозова можно увидеть, какими постами многочисленных экспериментов, как в Ладожском озере, так и в бассейнах ФГУП «КГНЦ» мы видим обводы днища скоростных катеров с высоким уровнем мореходности.

Напомним. Катера, отсживающиеся в тихой гавани при 3–5 баллах волнения это убыточная экономика в одном случае и снижение уровня безопасности жизнедеятельности государства в другом. Выходит Главком может рассчитывать на них только в не предсказуемые месяц-два в году остальное время они становятся обузой, отвлекающая немалые силы и средства на своё содержание.

В свою очередь мы предлагаем дать профессионалам совершенный инструмент, помогающий решать поставленные перед ними задачи практически весь навигационный период, без риска для жизни и здоровья – не превращая работу в подвиг.

Главная новизна идеи, лежащей в основе дискретно-переменной килеватости, не в самом принципе дискретизации углов килеватости днища, а в утверждении существования сил гидродинамического поддержания на углах более 25°–30° и свойстве клина с высокими углами эффективно гасить ускорения перегрузки. Сами же «Обводы Валеева-Морозова» – полезная модель, использующая это свойство на действительно новом принципе построения обводов днища глиссирующего судна: оригинальность дискретизации заключена в уменьшении углов килеватости от ДП к бортам (дискретизация с увеличением углов к борту применяется до-



статочко часто, например, у ирландского катера Stels-barracuda SV-11).

Это важный нюанс. Первым с волной встречается нижний с минимально несущим углом килеватости сегмент днища. Именно ему предназначено, максимально рассеять энергию удара и мягко передать катер на эффективно несущие сегменты. Микширование энергии столкновения с волнами позволяет катеру двигаться в пределах безопасного для экипажа и груза режима (2g в носовой оконечности) с высокой скоростью на волнении в 4 балла.

Необходимо отметить, что сегодня в мире уже существуют разного рода сложные уникальные решения по достижению мореходности на высоких скоростях, но проблема в том, что эксклюзивность и оригинальность конструкций не позволяют связать достигнутую мореходность с массово востребованными потребительскими ожиданиями. Например, узкие суда с аутригерами и эксклюзивные волнопронзающие, концептуально экзотические проекты для большой части эксплуатационников практически бесполезны.

Преимущество «Обводов Валева-Морозова» в универсальности их применения. Эти обводы днища разработаны для стандартных рабочих глиссирующих судов. Любой из эксплуатируемых в ВМФ катеров с классической архитектурой, таких как проект 03160 «Раптор», или те же проекты 12200 «Соболь», 21980 «Грачонок» и 12150 «Мангуст» можно «скрестить» с нашими обводами. Они получают не только недостающие им мореходные качества, но и высокие экономические и экологические показатели. Тот уникальный случай, когда все три взаимно исключаящие качества бесконфликтно работают на одну цель. Это утверждение также применимо к рекреационным судам и скоростному пассажирскому флоту.

Иными словами, речь идёт о многофункциональности и универсальности применения, совершенных в своей простоте обводов днища.



Понравился принцип создания ракеты «Ангара». Три унифицированных типоразмера минимальной, средней и максимальной грузоподъёмности. Тот же принцип предлагаем применить и к катерам от минимально необходимого водоизмещения до максимально возможного. Каждая модификация может иметь бесконечное множество компоновочных решений на конструктивно-унифицированных обводах днища для решения различных как мирных, так и оборонных задач. Теоретически глиссирующий принцип можно применить для судов длиной до 100 м. Этот вопрос ждёт своих исследователей.

Сегодня между коммерческой или иной реализацией новейшей идеи стоит только ОКР «Слеминг» с созданием опытного образца скоростного катера высокой мореходности с высоким уровнем технологической готовности УГТ – 8 «Проверка опытного образца в условиях, максимально приближенным к реальным». Решение по нему было принято в Протоколе заседания НКС № 2 от 30.05.2016 года.

Цели должны быть амбициозными и достижимыми.

Наша цель стать мировыми лидерами в сегменте, имеющем уникальное значение для экономики и безопасности жизнедеятельности государства.

До 2019 года создать опытный образец многофункционального катера – платформу, прототип условных «Раптора» или «Грачонок» с российскими обводами, дизелями, водомётами и другим оборудованием отечественного производства, с лёгкостью преодолевающий 4 бальные

волны на максимальной скорости.

Сегодня, как никогда, эта задача выполнима. Есть коллектив профессионалов – единомышленников. Учёные головного ГНЦ и ряд других организаций готовы принять участие в работе над ОКР. Есть предприятия, при соответствующем решении готовые строить подобные катера или корабли. Осталось за малым – объяснить потенциальным Заказчикам, что именно в таких потребительских качествах они нуждались всё это время:

1. Возможность хода на крейсерской скорости на волнении до 4 баллов;
2. Высокие экологические показатели;
3. Продление периода навигации;
4. Комфортные условия для команды и полезного груза;
5. Предельно высокие показатели импортозамещения;
6. Значительный экспортный потенциал;
7. Простота технических решений, ремонтпригодность и низкие эксплуатационные затраты.

Необходимость работ в этом направлении поддержал заместитель Министра МЧС А.П. Чуприян. Кроме того, есть поддержка от директора ФГУП «СЗ «Море» (Феодосия), АО «СНСЗ» (СПб), положительное Заключение от ФГБ ВНИИ ГОЧС (ФЦ) (Москва).

Высокие результаты, полученные в НИР «Слеминг», подтвердили заявленные в Патент на полезную модель за № 154728 технические характеристики.

Работать с потребителями сложнее, чем придумать новые обводы, однако на нашей стороне отмеченные выше потребительские качества и назревшая необходимость в создании новых инструментов, обусловленных вызовом времени. Мысль, что прогресс не остановить, придаёт силы нам, единомышленникам. **ММ**

*Действительный член ВАН КБ,
Начальник отдела государственных научно-технических программ
АО «Концерн «Океанприбор»
ВАЛЕЕВ Х-М.М.*



ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

ГРУППА КОМПАНИЙ НВК

Группа компаний «НВК» работает в области судоремонта, инжиниринга и технического обслуживания флота более 9 лет. Принцип работы компаний, входящих в группу, основан на комплексном подходе к выполнению заказов путем тесной кооперации.

ООО «НВК-Инжиниринг»
198035, Россия,
г. Санкт-Петербург,
Межевой канал, д.8
тел/ факс: +7 (812) 680 29 88
Сайт: www.nwc-en.ru
nwcgroup@nwcgroup.ru
Филиалы:
г. Балтийск
baltic@nwcgroup.ru
г. Новороссийск
novoros@nwcgroup.ru
г. Нижний Новгород
novgorod@nwcgroup.ru

НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



РЕМОНТ КОРАБЛЕЙ ВМФ И СУДОВ ГРАЖДАНСКОГО ФЛОТА



СУДОСТРОЕНИЕ: СТРОИТЕЛЬСТВО МАЛЫХ СУДОВ



ПОКРАСОЧНЫЕ И ЗАЧИСТНЫЕ РАБОТЫ



СИСТЕМЫ ПОЖАРОТУШЕНИЯ



МОНТАЖ И РЕМОНТ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ



ПРОВЕДЕНИЕ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ И ОПЫТНО-КОНСТРУКТОРСКИХ РАБОТ
В СФЕРАХ: •СУДОСТРОЕНИЕ •МАШИНОСТРОЕНИЕ
•СИСТЕМЫ ПОЖАРОТУШЕНИЯ



КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО



Скоростные катера для ВМФ

Недавно закончился 8-й Международный военно-морской салон (МВМС-2017), который проводился с 28 июня по 2 июля 2017 года в Санкт-Петербурге.

По сообщению заместителя главкома ВМФ Александра Федотенкова, выставку посетили более 100 тысяч человек, а также 57 иностранных делегаций из 52 стран.

В салоне принимали участия более 350 компаний и 51 из иностранных государств: АО «ОСК», ГК «Ростех», АО «Концерн ЦНИИ «Электроприбор», АО «НПО «Аврора», ФГУП «Крыловский государственный научный центр», АО «Центр технологии судостроения и судоремонта», NSI bvba (Бельгия), ODU GmbH & Co. KG (Германия), Neo Power Electronics & Projects, Pvt. Ltd. (Индия), Industrie Cometto S.p.A. (Италия) и др.

И, конечно, не мог оставить без внимания 8-й Международный военно-морской салон и **судостроительно-судоремонтный завод АО «РИФ» Ростова-на-Дону**. Он уже принимал участие в 2015 году, где был награжден медалью Лауреата за «лучший выставочный экспонат» и Дипломами за активное участие в 7-ом Международном военно-морском салоне, на котором были представлены катер «РИФ-75» и катер «РИФ-112».

В этом году на ВМС были представлены две новейшие разработки завода – катера «РИФ-95» и «РИФ-75 «Брат».

«РИФ-95» благодаря уникальным, не имеющим аналогов в

мире обводам корпуса «Валиева (Валеева)-Морозова» сохраняет скорость 35 узлов и способность выходить на глиссирующий режим даже при волнении 4 балла, что значительно облегчает работу спецслужб даже в суровых штормовых условиях.

«РИФ-75 «Брат» специально разработан специалистами завода «Риф» для облегчения транспортировки катера в любую точку России. Катер имеет габариты, которые подходят для его перевозки в евроконтейнере, а также значительно меньший вес по сравнению со стандартным «Риф-75» без ущерба к грузоподъемности и пассажироместимости – катер может перевозить до 20 человек. Корпус «глубокое V» обеспечивает высокие мореходные свойства катера «риф 75 «Брат» для при серьезном волнении 4 балла и выше, а феноменальная скорость до 50 узлов в час была отмечена

Главкомом военно-морского флота России Адмиралом Владимиром Королевым, который принимал парад самой мощной военно-морской техники на борту «РИФ 75 «Брат».

«Мы посмотрим все катера и их технические характеристики. Особенно, конечно, нас интересуют скоростные возможности. Интересует потенциальный объем того груза, который они могут нести...» - сказал Главком военно-морского флота России Адмирал Владимир Королев.

Суперспособности катеров АО «РИФ»



Главная особенность, объединяющая эти два катера – это материал, из которого они сделаны. АО «РИФ» единственный в России завод, который использует полиэтилен высокой плотности. Это уникальный материал! Срок его службы составляет более 30 лет, корпус из этого материала не требует особого ухода, не подвержен коррозии в любых средах, выдерживает температурный режим от -35оС до +80оС. Также этот материал имеет большое значение для экологии. Ежегодно в моря и океаны попадает до 12 млн. тонн нефти, в атмосферу поступает около 20 млн. тонн двуокиси углерода, АЭС образуют порядка 200 000 м3 радиоактивных отходов. Поэтому на сегодняшний день важным фактором в производстве является разработка материалов, которые не будут наносить вред окружающей среде. Именно таким и является полиэтилен высокой плотности, который не содержит токсичных веществ, и, таким образом, не наносит вред окружающей среде.

Но на этом не заканчиваются суперспособности этого материала. Его прочность позволяет катеру производить

швартовочные операции на необорудованных причалах. Также этот материал способен к восстановлению формы после ударов, а в случае возникновения пробоины вода не попадает внутрь и катер может дойти самостоятельно до района дислокации. Ремонт прост и не требует высококвалифицированного персонала или особых инструментов.

«Непотопляемый – это не название...» – как сказала в своем репортаже корреспондент ВГТРК Екатерина Фисенко – это главная суперсила катеров судостроительно-судоремонтного завода АО «РИФ».

Катера серии «РИФ» прошли все необходимые испытания и получили сертификат РРР, положительное заключение Крыловского государственного научного центра по использованию инновационного материала в судостроении, а также от 1-ого НИИ ВМФ о принятии судов из полиэтилена высокой плотности на вооружение и снабжение ВМФ РФ.

Материал подготовлен совместно с М. Мальцевой





ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВОЕННОГО ФЛОТА В НАДЕЖНЫХ РУКАХ



Морская сервисная станция «РОСФЛОТСЕРВИС» город Новороссийск основана в городе-герое Новороссийске с целью оказания Заказчикам полного спектра услуг в области материально-технического снабжения морских судов и кораблей ВМФ России, катеров Пограничного Управления ФСБ России, которые базируются в портах Азово-Черноморского бассейна (Порты Сочи, Туапсе, Геленджик, Новороссийск, Тамань, Кавказ, Крым, Севастополь и другие порты Крымского полуострова), **освидетельство-**

вания, технического обслуживания, наладки и ремонта судового оборудования и механизмов, организации судоремонтных работ, поддержания полной боевой готовности корабля.

С первых дней основания «РОСФЛОТСЕРВИС» активно развивается, улучшает свою материально-техническую базу. Штат компании укомплектован высококвалифицированными сервисными инженерами с большим производственным опытом, которые постоянно повышают свою квалификацию, проходя обучения у ведущих мировых производителей различного судового оборудования.

Знание и опыт, подтвержденные полученными сертификатами, позво-

ляют сервисным инженерам «РОСФЛОТСЕРВИС» выполнять работы по установке и обслуживанию аппаратуры, оборудования и механизмов на торговых судах и кораблях ВМФ России на должном качественном уровне, в соответствии со стандартными гарантийными обязательствами, предоставляемыми изготовителями оборудования и судостроительными заводами в рамках полного жизненного цикла кораблей.

Морская сервисная станция «РОСФЛОТСЕРВИС» единственная на Черноморском побережье получила сертификат нового образца системы менеджмента качества ISO 9001:2015 и прошла сертификацию

в системе «ОБОРОНСЕРТИФИКА» на соответствие стандарту ГОСТ РВ 0015-002-2012 в отношении технического сервисного обслуживания, наладки и ремонта судового (корабельного) оборудования, механизмов и систем на кораблях ВМФ России.

Все виды проводимых предприятием работ на морских торговых судах, прогулочных яхтах и катерах подтверждены полученными сертификатами от ведущих Классификаци-

онных Обществ, членом Международной Ассоциации Классификационных Обществ (МАКО), таких, как ABS, BV, DNV-GL, LR, NKK, RINA, Российской Морской Регистр Судоходства (РМРС) и Российский Речной Регистр (РРР).

«РОСФЛОТСЕРВИС» имеет действующие долгосрочные контракты по сервисному обслуживанию, наладке и ремонту кораблей ВМФ России с ведущими судостроительными заводами. Одним из таких заводов является АО «Зеленодольский завод им. А.М.Горького» с которым на протяжении многих лет «РОСФЛОТСЕРВИС» успешно сотрудничает. За время работы не осталось ни одной невыполненной заявки, все работы по сервисному обслуживанию и поставке необходимого оборудования для кораблей, базирующихся на Черном и Каспийском морях «РОСФЛОТСЕРВИС» выполняет ранее установленными контрактом сроками. После проведенного технического обслуживания корабля, построенные на Зеленодольском заводе, продолжают нести службу в любой точке мира по



Техническое обслуживание судовых (корабельных) средств спасения



Организация любых судоремонтных работ

защите национальных интересов нашей Родины от внешних и внутренних угроз и отбивают охоту у любого агрессора развязать любые военные действия против нашей страны.

Помимо сервисного обслуживания кораблей Военно-Морского Флота России, Пограничного управления Федеральной Службы Безопасности (ФСБ России) морская сервисная станция «РОСФЛОТСЕРВИС» успешно ведет свою де-

ятельность в области сервисного обслуживания, судоремонта, поставки необходимого материально-технического снабжения, продуктов питания как для судов под иностранными флагами, заходящими в порты Азово-Черноморского бассейна, так и для судов портового флота под флагом РФ.

Клиентами «РОСФЛОТСЕРВИС» являются Российские и зарубежные судоходные и бункеровочные компании, такие как «ГАЗПРОМНЕФТЬ ШИППИНГ», «РОСНЕФТЕ-ФЛОТ», «РОСМОРПОРТ», «СМИТ ЛАМНАЛКО», «ОБОРОНЛОГИСТИКА», «КОМПАНИЯ ЛИНТЕР», «ТАМАНЬНЕФТЕГАЗ» и другие судоходные компании, владельцы и капитаны прогулочных яхт и катеров, яхтсмены.

Среди постоянных иностранных клиентов, отмечены такие судоходные компании, как «MAERSK», «CSM», «VSHIPS» и многие другие лидеры судоходного и фрахтового рынка.

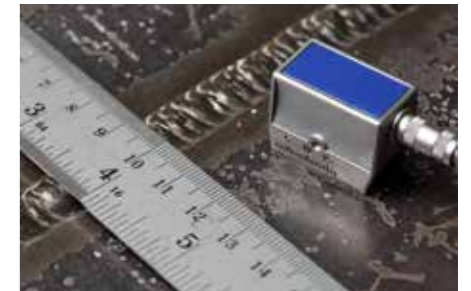
www.ROSFLOTSERVICE.ru



Техническое обслуживание систем судовой автоматики энергетических установок и сепараторов



Агентирование гражданских судов и военных кораблей



Замеры остаточных толщин и деформация корпусных конструкций, обследование аварийных повреждений



Калибровка средств измерения (манометры, термометры, газоанализаторы, диэлектрические средства)



Техническое обслуживание радионавигационного и передающего оборудования



Водолазный осмотр судов, подводный ремонт



Техническое обслуживание и ремонт судовых (корабельных) механизмов и агрегатов



Полный химический анализ судового топлива, масел, пенообразователей, хладагентов, фреонов, воздуха



Техническое обслуживание судового (корабельного) противопожарного оборудования и систем



Поставка технического снабжения, судового оборудования

Радуйтесь каждому дню жизни..!



Кира Николаевна человек редкой судьбы – для Московского Художественного театра актриса Кира Головки остается единственным человеком в труппе, кто про старый МХАТ знает все. Она играла в спектаклях, поставленных Немировичем-Данченко; дружила с Книппер-Чеховой и Андровской; была рядом с Хмелевым в последние часы его жизни; выходила на сцену, когда в зале сидел Сталин; помнит, как хоронили Станиславского...

Кира Николаевна Головки родилась в Ессентуках, в начале тридцатых годов семья переехала в Москву, а с 1938 года Кира Николаевна служит во МХАТе (ныне МХТ имени Чехова). Небольшая квартира актрисы напоминает музей. В кожаных папках собраны газетные рецензии, в альбомах – театральные фотографии с комментариями, в сундуке – костюмы из знаменитых ролей, на балконе лежит старинный чемодан, в который с 1938 года она складывает письма своих друзей и коллег. Ей писали Книппер-Чехова и Андровская, Пилявская и Кторов, Михальский и Станицын, Арнштам и Бондарчук, Лакшин и Берггольц...

Наша сегодняшняя встреча посвящена той части жизни Киры Николаевны, благодаря которой она по праву носит гордое звание Адмиральша. А именно долгим годам семейной жизни с легендарным советским военачальником адмиралом Арсением Григорьевичем Головки.

– Уважаемая Кира Николаевна, позвольте в преддверии нашего главного морского праздника поздравить Вас с Днём Военно-Морского флота! Пожелать крепкого здоровья, всего самого наилучшего и оставаться примером настоящей офицерской жены - боевой подруги, сочетающей в себе очарование прекрасной женщины и надежного друга!

Кира Николаевна, позвольте попросить Вас поделиться воспоминаниями о первой встрече и знакомстве с Арсением Григорьевичем?

– В 1947 году я служила во МХАТе, это было время удивительное, наполненное напряженным творческим трудом и встречами с интереснейшими личностями того времени. Как-то меня встретил театральный администратор Игорь Владимирович Нежный. От радости он закричал на весь переулочек: «Кира, я как раз вспоминаю о тебе!». Весь разговор в последующем был посвящен вопросу о свободе моего сердца, и результатом стало заявление – «Прекрасно, я выдам тебя замуж!» – «Не надо, не надо». И таки выдал!

Он пригласил меня в гости – в квартиру в Глинищевском переулке, где жил гражданским браком с Аннелю Алексеевну Судакевич, художницей по костюмам. Когда я пришла, там уже было двое мужчин, и я все время гадала, за кого из них Нежный меня сватает. Один старательно рассказывал анекдоты, очень понравился и мне не понравился. Тогда я, конечно, и представить не могла, что именно этот человек станет главным в моей жизни. Это был адмирал, начальник Главного штаба ВМФ Арсений Головки. В гостях пробыла недолго, поскольку нужно было торопиться на спектакль. Арсений Григорьевич предложил мне машину, но я отказалась.

В тот вечер шли «Последние дни». Во время поклонов я заметила в зале сидящую голову Арсения Григорьевича, хотя он и говорил мне в гостях, что собирается в другой театр. «Ну, все, – думаю. – Теперь он свой выбор остановил на мне». Смывала грим и боялась, что у выхода меня ждет машина. Подбирала слова, чтобы отказаться. Но когда вышла, никакой машины не было. В результате шла пешком домой и обещала себе, что это знакомство не перерастет в близкие отношения. На следующий день каталась с Юрой Леонидовым на катке и так сильно натерла ногу, что не могла наступать. Вдруг снова появился Арсений и пригласил меня на дачу в Переделкино, а я туфли надеть не могу. Он приехал в мою комнатку, привез теплые носки, какие носят на Северном флоте, и кашне. В общем, окружил меня теплотой: я и опомниться не успела, как оказалась на даче в Переделкино. Он понимал «щекотливость» момента, поэтому для моего же комфорта пригласил Нежного с супругой. Вечером мы вчетвером решили пройтись по переделкинским улицам. Нежный увел Аннелю в одну сторону, а Арсений меня – в другую. И вдруг сам же начал «откровенный разговор». Так завязался наш роман: с чистого листа. Мы просто раскрыли друг перед другом карты. Я была покорена его искренностью и добротой.

– Ваше доверие оправдалось, как Вы и ожидали или не совсем? И какой была реакция окружающих?

– О моем романе в театре мало кто знал. И когда в 30 лет я объявила, что выхожу замуж, помреж Катя Прудкина бегала по всем гримборным, распахивала двери и говорила: «Кирка выходит замуж за адмирала Головки!» Меня, конечно, выставили, я закупила буфет, все пировали... С Арсением мы поженились в январе 1949 года. Его мама тяжело болела, поэтому вскоре мы навестили ее под Нальчиком в станции Прохладной, где она прожила всю жизнь. Кроме мамы там жили три брата и две сестры.

– Арсений Григорьевич был близок к Сталину? Это сказалося как-то на Вашей семейной жизни?

– Когда мы поженились, со всех сторон мне стали говорить, что Арсений – любимец Сталина: «Ну что вы, Кира, Иосиф Виссарионович просто влюблен в Головки». У них и правда были не только деловые отношения: каждую субботу Сталин собирал военачальников на ближней даче, а я оставалась одна. Что там происходило – мы никогда не обсуждали, лишь изредка Арсений рассказывал мне, что Сталин ходит в мягких сапогах, поскольку у него болят ноги. У сапог мягкая кожа, мягкие ступни и сталинские шаги раздаются бесшумно. Я видела, как при этом блестят глаза Арсения, потому что он считал «отца всех народов» и своим собственным отцом. В 1949 году я родила Мишу. Наше счастье невозможно передать. У Арсения появился наследник в ноябре 1949 года. Когда Сталин узнал об этом, то лично пошел в оранжерею – срезал букет кремовых роз, завернул его в плотную бумагу и насыпал несколько горстей грецких орехов (видимо их привозили из Грузии). И Арсений это мне преподнес. А вскоре на каком-то совещании как бы между делом Сталин ему сказал: «Ведь у вас, товарищ Головки, недавно родился сын, думаю, вам необхо-

дима большая квартира». Когда муж рассказал мне об этом, я насторожилась, а проще говоря, у меня возникло ощущение, что дело неладно.

Нам дали квартиру в знаменитом «Доме на набережной» (на углу Берсеневской набережной и улицы Серафимовича), который с конца 1930-х пользовался недоброй славой. В анекдотах, за которые, случалось, и сажали, он звался домом предварительного заключения, что наводило страх и на нас. Сегодня осталось мало свидетелей той эпохи, и дом опознают скорее по Театру эстрады, который находится там же.

Сегодня мне кажется, что я достаточно неплохо прожила те счастливые для меня годы. Любимый муж и сын казались мне таким долго ожидаемым счастьем, что я боялась хоть чем-то его спугнуть. Отчасти поэтому мне не очень хотелось приводить Арсения на артистические вечеринки – я хорошо знала, что театральные мир легко становится завистливым и недобрим. И я старалась очень разборчиво знакомить мужа со мхатовцами. Так же разборчив был и мой муж, знакомя меня с военными.

– Все-таки служба и жизнь в столице давали определённые преимущества? Как это принималось и понималось Вашей семьей?

Дело в том, что для командиров, выигравших войну, кремлевская атмосфера была невыносимым испытанием. Уже после смерти Арсения я нашла в его бумагах черновик так и не отправленного письма. Он обращался к Сталину с униженной просьбой отправить его на Север, где когда-то служил, в любом качестве, только бы не работать в Москве. Сталин эту просьбу удовлетворять не хотел, но в 1952 году над нами сгустились тучи – Арсения несправедливо обвинили в том, что он скрыл результаты неудачного испытания нового эсминца. Сталин просто в бешенство пришел: «Расстреляю», – крикнул он в своем кремлевском кабинете. Арсений Григорьевич встал, пошел к выходу и около двери повернулся и



Арсений Григорьевич Головкин (1906–1962) – советский флотоводец, адмирал (1944). Бессменный командующий Северным флотом во время Великой Отечественной войны. Родился 10 (23 июня) 1906 года в станице Прохладная (ныне город Прохладный, Кабардино-Балкария). Из казаков Терского казачьего войска. Окончил церковно-приходскую школу. С 1922 года учился на рабфаке в Ростове-на-Дону. В 1925 году приехал в Москву, и начал учиться в Тимирязевской сельскохозяйственной академии, но через несколько месяцев, 5 ноября 1925 года, по комсомольскому набору был призван на флот. Образование получил в Военно-морском училище имени Фрунзе (окончил в мае 1928), на Специальных курсах комсостава (1931) и в Военно-морской академии имени К. Е. Ворошилова (1938).

С мая 1928 года – вахтенный командир эсминца «Фрунзе» Морских Сил Чёрного моря. С ноября 1928 года – штурман канонерской лодки «Ленин». С ноября 1929 по май 1930 года – штурман группы канонерских лодок Каспийской флотилии. С мая 1931 года – дивизионный минер 3-го дивизиона эскадренных миноносцев на Балтийском флоте. С ноября 1931 года – преподаватель на специальных курсах командного состава РККФ. С марта 1932 года – флагманский минер бригады траления и заграждения Морских сил Дальнего Востока, с января 1933 – начальник штаба отряда торпедных катеров особого назначения, с декабря 1934 года – командир бригады торпедных катеров Тихоокеанского флота, с мая 1935 года – начальник штаба этой бригады.

В августе 1936 года поступил в Военно-морскую академию. Добровольцем вызвался для участия в Гражданской войне в Испании, где находился в должности советника командира военно-морской базы в порту Картахены. После возвращения в СССР продолжил учёбу в академии.

После её окончания с мая 1938 года – начальник штаба Северного флота, с июня 1938 года – командир дивизиона эсминцев Северного флота, с июля 1938 года – командующий Каспийской флотилией, с июля 1939 года – командующий Краснознамённой Амурской флотилией.

С июля 1940 по апрель 1946 года командовал Северным флотом. 17 июня 1941 под свою ответственность принял решение перевести флот в боевую готовность № 2 из-за участившихся разведывательных вылетов немецкой авиации над базами флота. Бессменно командовал Северным флотом на протяжении всей Великой Отечественной войны. Под его руководством флот участвовал в обороне Мурманска и всего Советского Заполярья, в обеспечении проводки северных морских конвоев союзников и внутренних конвоев, в борьбе на коммуникациях германских войск у Северной Норвегии, в Петсамо-Киркенесской наступательной операции.

С апреля 1946 года – заместитель начальника, с февраля 1947 года – начальник Главного штаба ВМФ – заместитель Главного командующего Военно-Морским флотом СССР. С марта 1950 года – начальник Морского Генерального штаба и первый заместитель военно-морского министра.

С августа 1952 года – командующий 4-м военно-морским флотом на Балтийском море, с января 1956 года – командующий Балтийским флотом.

В ноябре 1956 года назначен первым заместителем Главнокомандующего ВМФ. В результате испытаний ядерного оружия на Новой Земле, умер 17 мая 1962 года. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище (участок № 1).

сказал: «Если подтвердится».

Прошло несколько дней, и Арсений мне сказал: «Мама, собери мне, пожалуйста, узелок. Знаешь, как раньше собирали: пару теплого белья, трусы, бритвенные принадлежности». Полгода мы ждали... Полгода лежал узелок, я все время меняла чистое белье, пока не позвонил Поскребышев. Он сказал, что обвинение не подтвердилось. Но все-таки под зад коленом поддали: Арсений еще куда-то ездил – разяснял обстоятельства дела.

Гроза миновала, но пришел конец сталинской любви. Мужа лишили московской должности и отправили командовать флотом на Балтику. Недолго думая я, беременная, решила ехать вместе с ним.

- Балтийский период жизни стал особенным для Вашей семьи?

- В Балтийск мы приехали в конце 1952 года. Жить нам предстояло в старинном двухэтажном доме на Русской набережной, а на работу я ездила в Калининградский областной театр драмы. Это в пятидесяти километрах от дома.

В начале 1953 года Арсений отвез меня в Москву – в роддом на улице Веснина, недалеко от Арбата, где четыре года назад я рожала Мишу. Роды прошли для меня нелегко. Пока я с Наташей была в Москве, Арсений продолжал службу в Балтийске. Там его и застала смерть Сталина 5 марта 1953 года. Мне позвонили адъютанты и сказали, что Арсений поехал на машине в поле, вылез из нее и надолго ушел так далеко, что не было видно. Конечно, он там плакал. Со слезами из него выходила любовь и преданность. Он был выкормыш Сталина, но кончал жизнь полным разочарованием в нем. Я помню, как после XX съезда КПСС, когда Хрущев разоблачил культ личности, Арсений вернулся домой в полной растерянности. Невозможно описать ту гамму эмоций, которую выражало его лицо. Это и стыд, и удивление, и грусть, и много чего еще. Он повторял: «Тем документам, которые представил Хрущев, невозможно не верить, а я дурак, что раньше ничего не подозревал».

Он был очень сдержанным человеком, и у него всегда глубоко что-то спрятано было. Он унес с собою даже свои человеческие тайны, например, многого я не знаю о его детстве и молодости. Он рассказывал только то, что вызывало уважение. Откуда это шло? Не знаю. Причем и трагедии он переживал гораздо труднее, чем мы, артисты, переживаем провалы ролей, когда думаешь: «Ай, самоубийством придется кончать, тебя не принимают». Арсений все эмоции держал в глубине души и, наоборот, недаром ушел так рано из жизни. Он сожрал себя изнутри, несмотря на то, что он получил самое им желанное – детей.

- Можно ли сказать, что и вам, и адмиралу Головкину были не чужды простые человеческие черты характера?

- С первых дней знакомства Арсений обратил внимание на одну неискоренимую чер-



ту моего характера – его пугала моя искренность и готовность к доверительному общению. «Кира, выбирай, с кем общаться», – часто повторял он мне. Или если компания ему не нравилась, тихонько мог сказать: «Кира, нам пора». Он боялся, что я сболтну лишнее. В общем, учил меня уму-разуму, хотя и сам был грешен по части слов. Первый выговор на флоте у него был за то, что много матерился. И про него говорили: «Сенька наш хороший парень, но матерщинник». А мне он говорил: «Ты понимаешь, скажешь матросам отдать швартовку, так обязательно уронят концы в воду. А если с матом, то всегда точно выполнят». Я лично лишь один раз слышала, как он выражается. Дело было году в 1955-м. У Арсения выдался свободный вечер в Балтийске, и мы пошли собирать янтарь. С нами маленький Мишка (Наташу оставили дома с няней). И Арсений на свой китель накинул шинель – так, что со стороны не признаешь в нем командующего флотом. Мы бродили по берегу и подошли почти к границе...

В это время начальник пограничной заставы играл в волейбол. И его команда проигрывала, когда ему доложили, что какие-то люди ходят по берегу. «Пошлите арестовать», – мгновенно распорядился он. К нам прибежал солдат с ружьем. И стал кричать что-то об аресте. Я чувствовала, как Арсений напрягся. Нас засунули в машину и повезли по песку на пограничный пост. Уже в машине солдат узнал Арсения (все-таки командующего флота знали тогда все военные), и у него из рук выпало ружье со штыком, поранив мне правую бровь. Хлынула кровь. Я приложила платок и говорила: «Все в порядке, не беспокойтесь». Потому что очень не хотела скандала. Но скандал был...

Когда Арсений вышел из машины, я поняла, за что ему в молодости влепили выговор. Я затыкала Мишке уши, чтобы он не набрался матерных слов... Но Арсений хорошенько там всех припечатал, потому что начальник заставы вышел к нему навстречу в одних трусах, да еще и с недовольным видом, что его оторвали от волейбола. Когда он понял, что перед ним Головкин – струхнул, конечно. Стал виноватиться.

Потом, когда Ульянов в «Председателе» ругался матом, я думала: с Арсением не сравнить.

- В статусе адмиральши Вам приходилось принимать высокопоставленных военачальников, можете ли поделиться воспоминаниями?

- В 1956 году наш дом в Балтийске посетил Георгий Константинович Жуков. Для Арсения эта встреча была не самой приятной в жизни. Не стану вдаваться в исторические подробности, но их разговор касался дальнейшей судьбы флота. Жуков, который в ту пору занимал пост Министра обороны СССР, ездил по флотам и устанавливал новые порядки. После его визита Балтийский флот серьезно потерял в финансировании, Арсений не знал, как спасти положение, потому что в результате жуковских «реформ» многие могли потерять работу, не говоря уже о полярных надбавках, которые полагались за службу на севере. Сегодня в учебниках истории Георгия Константиновича стараются представить, как доблестного полководца, сыгравшего важнейшую роль в победе над фашизмом. Не стану принижать его военных заслуг, но при всем героизме Жукова мозгом армии были другие. Как военачальник, он был очень сложный, поскольку не слышал собеседников. Арсений говорил, как это тяжело, когда объясняешь, опираешься на важные документы, а тебе в ответ: «Оставьте эти бумаги, вы поступите так-то». И вспоминать об этом неприятно. Куда более положительным на этом фоне выглядел Рокоссовский, с которым у Арсения были совсем иные отношения. Они могли часами беседовать как друзья. К тому же Рокоссовский был гибким человеком. Любил и с детьми общаться: «Ну-ка, покажи, как вы тут стреляете...» – говорил он нашему Мише, который бегал в саду с мальчишками. Сад был огромный. Летом много цветов, особенно я любила розы выращивать. А под ореховым деревом у Мишки был вырыт окоп. Точнее говоря, окоп образовался сам собой, когда саперы разминировали наш сад и откапывали там не-



мецкие кресты, автоматы, взрывчатку. Два ржавых автомата Дегтярева они оставили, и Миша с мальчишками играл в войну.

О том, что Жуков придет в наш дом, я узнала буквально накануне. Обычно Георгий Константинович не ходил по гостям, предпочитая общаться на нейтральной территории. Но тут вдруг оказалось, что завтра у Арсения с ним официальная встреча, после чего они приедут обедать к нам. Возможно, полководец хотел познакомиться поближе с семьей Арсения или побывать в нашем доме (ходили слухи, будто адмирал живет в роскошном доме).

Дом был не то что бы роскошный, но на фоне других построек в Балтийске действительно выделялся. Мне очень нравился этот старинный дом в двух этажах, выходящий фасадом на набережную. Говорили, что до революции в нем жил директор судостроительного завода. Часть былой обстановки сохранилась. В просторных комнатах были камин, облицованные плиткой с изразцами на разный манер. Огромная веранда. Но как только Георгий Константинович переступил порог, дом мне показался не таким уж просторным. Полководец буквально подавлял и своим голосом, и напористой манерой общаться. Первым делом обратился к Мише:

– Назови мое полное имя.

– Георгий Константинович Жуков, – пролетал сын.

– Не правильно. Нужно говорить: четырежды герой Советского Союза, маршал Советского Союза, министр обороны СССР, кавалер двух орденов «Победа»...

Мишку повело, потому что семилетнему мальчику запомнить это невозможно. Арсений стоял белый и растерянный (часом ранее у них прошли переговоры и неприятный разговор о судьбе Балтийского флота уже состоялся). Вокруг Жукова толпились всевозможные военачальники, адъютанты. Обстановку разрядила Наташа. Она протиснулась между ними, вылезла из-под ног и сказала:

– А Мишка у нас старшина второй статьи. Все засмеялись. Оставили сына в покое и пошли к столу. Кстати, Наташа была недалеко от истины: у Миши действительно была форма старшего матроса, пошита на детский манер, но показывать ее было некогда: нянечки быстро увели детей спать, чтобы те не мешали принимать гостей ...

За столом Арсений сидел подавленный. Старался улыбаться, но я видела его глаза. А Жуков говорил только о себе.

...Шесть лет спустя, когда Арсения не стало, Жуков не пришел на похороны, хотя там были первые лица.

– После Балтийского флота было назначение в Москву?

– За несколько лет жизни на Балтике мы с Арсением соскучились по столице. Кроме того, подрастали дети и хотелось дать им разностороннее образование, поэтому в Москву ехали с большими надеждами. Да и в отличие от Полярного, где мой муж командовал Северным флотом с 1940 по 1946 год, Балтийск ему нравился меньше; он не раз повторял: «Понимаешь, в Полярном меня любили, а здесь только бояться». Я чувствовала, что Арсений не то чтобы устал от службы, а скорее переживал крушение своих иллюзий. Масла в огонь подливала смерть Сталина и последующее за ней разоблачение культа личности, из-за чего игра в политическом театре стала совсем запутанной и трудно было понять, в чью пользу она идет. Он теперь уже с меньшей охотой ездил в Генеральный штаб, как будто чувствовал неладное. Арсений был замом у Горшкова – очень сложного человека.

– Вне служебной деятельности у Вашего



мужа было много друзей? Ваш дом был гостеприимным?

– Летом отдыхали на казенной даче в Переделкино. У Арсения были вестовые, которые не только сторожили дом, но и выполняли всякую хозяйственную работу. Например, слева от калитки построили для нас замечательные качели с большими досками, на которых можно было стоя качаться. И все, кто у нас бывал, с удовольствием шли на эти качели. А еще был один забавный вестовой, которого Арсений удачно пародировал. В самый неподходящий момент, когда, например, семья садилась пить чай или Арсений хотел, наконец, отдохнуть, вестовой подходил: «Товарищ адмирал, разрешите обратиться». И рассказывал, какая погода ожидается летом и когда что лучше сажать.

Конечно, нет смысла описывать, сколько замечательных людей обитали в ту пору в знаменитом дачном поселке.

С Арсением многие дружили. Кто только к нему ни ходил! Леонид Леонов, Константин Симонов, Иракий Андроников, Борис Пильняк, Николай Погодин. Арсения постоянно кто-то уводил. Часами любил с ним гулять Сергей Михалков, он постоянно приводил с собой мальчишек и просил, чтобы Арсений устроил их в Нахимовское училище. А потом приходил снова и просил вернуть назад. А еще к нам приходил Александр Фадеев. Мне кажется, что сегодня Фадеева помнят только как советского писателя, но мало кто знает о его, выражаясь учительским языком, «гражданских заслугах». Ведь именно он спас десятки писательских судеб. К нему обращались родственники тех, кого сажали в тюрьмы, отправляли в лагерь, истязали на Лубянке...



ли на Лубянке...

– История жизни и службы адмирала Головки – это пример преданности Родине и самоотверженности в исполнении воинского долга. Если возможно, поделитесь, пожалуйста, Вашим мнением о тех, как оказалось, роковых днях 61 года...

– О своих военных делах Арсений рассказывал мне только в том случае, если я приставала к нему с расспросами. Уже потом, после его смерти, я многое узнавала из книжек или рассказов сослуживцев. Например, я долго не знала, что Арсения назначили Главнокомандующим Флота. Правда, что-то не срослось, и ровно через сутки адмирал Сергей Горшков добился через Полянского отставки Арсения Григорьевича. Это был единственный случай, когда Политбюро переголосовало по чьим-то хлопотам. И главным назначили Горшкова, а Арсения его первым замом. До конца жизни у них были плохие отношения. Почему? Я думаю, нужно посвятить этому отдельное исследование: причин было много. Но главная: Арсений не любил лгать...

Хрущев моему мужу тоже не нравился. Он говорил о нем, как о слабом политике, забавно пародировал, запоминал для меня неграмотные фразы Никиты Сергеевича. И кто бы знал, что по иронии судьбы Арсений станет жертвой жестокой политики Хрущева. Я, наверное, самая последняя из окружения Арсения узнала, что 30 октября 1961 года мой муж участвовал в испытаниях термоядерной «Царь-бомбы» на острове Новая Земля. Он должен был находиться там, как командующий флотом. Причем, отправляясь в плавание, мне Арсений ничего не сказал.

Мощность взрыва составила 57 мегатонн. Это теперь уже знают, чем опасна радиация, а в 1960-е годы взрывы ассоциировались с газовой атакой Первой мировой войны. Поэтому, когда этот гриб поднялся над Новой Землей, все вышли из укрытий – смотреть.

А у меня даже предчувствия не было, что с Арсением может случиться что-то страшное. Я прозвала этот момент и по сей день простить себе не могу. После возвращения из плавания,

у мужа начались боли в сердце, весной 1962 года к ним добавились приступы удушья. При этом Арсений в больницу ехать не хотел, но я сама настояла на госпитализации. Каждый день, он просил: «Мам, заведи меня домой». А как я заберею? Дома ведь нет аппаратов дыхания. В больницу я вошла, разумеется, каждый день. 8 марта я вошла в палату и ужаснулась от бледности и проступившей седины Арсения. Впечатление было, что из организма ушла кровь. Теперь любой врач скажет, что это явный признак лучевой болезни. Но в ту пору ему лечили сердце. И когда он умер, мне сказали: «Перенес три инфаркта». А как он мог перенести три инфаркта, когда первых двух не было?

Каждое утро, до репетиции, я ехала в больницу, потом в театр. Днем снова возвращалась к Арсению. И вечером, если был спектакль, уезжала его играть. Однажды привела детей, и какая-то женщина в больничном коридоре сказала: «Арсений Григорьевич, какие у вас чудные внуки!» В тот же день он шепотом попросил не приводить больше детей. Я его прекрасно понимала: в свои 54 года он на глазах превращался в старика.

17 мая в 8.30 я переступила порог больничной палаты. Арсений при мне позавтракал. Но был бледен. Как обычно, поцеловался со мной. И несколько раз сказал: «Мам, возьми меня домой». Потом к 9.30 я поехала в Школу-студию (в ту пору я была помощницей на курсе Виктора Манюкова). Едва подошла к театру, на пороге увидела самого Манюкова. «Кира, возвращайся, Арсения больше нет», – сказал он. В театр позвонили из больницы, пока я была в дороге.

Я приехала в больницу, и он лежал еще в палате. В коридорах был переполох. Помню, как плакала главный врач сердечно-сосудистого отделения Ольга Николаевна. А я почему-то не плакала, хотя слезы у меня всегда очень легко шли. Я словно омертвела и не могла поверить, что Арсений покинул меня.

Гроб с телом поставили не в Театре Советской армии, а рядом – во дворце. Пришло все политбюро, кроме Хрущева. Но Брежнев был: подходил поцеловать мне руку. Потом я шла за гробом, потом было кладбище, панихида и

огромный стол на поминках, но детали не запомнились. Арсению не было и 55 лет...

– Уважаемая Кира Николаевна, мы преклоняемся перед памятью советского флотоводца, адмирала Арсения Григорьевича Головки, перед Вашим подвигом жены, матери и боевой подруги. В беде, в радости, в походах и служебных делах Вы были опорой и другом мужа. Просим Вас в преддверии главного морского праздника обратиться к сегодняшним офицерским семьям, женам военных моряков и поделиться советами, жизненной истиной от Адмиралши нашего советского флота.

– Поздравляю с нашими профессиональными праздниками, с Днем Военно-Морского флота! Столь важный день непременно нужно отметить достойно. За Вас, дорогие военные моряки, нужно поднять бокалы. Именно вы, мы выражаем признание и восхищение. Пожалуйста, будьте готовы к любым жизненным поворотам, чтобы судьба могла пожать, насколько стойкими людьми вы оказывались. Радуйтесь каждому дню жизни и подумайте победы. Пусть служба всегда проходит мирно, а на суше рядом оказываются близкие люди, которые смогут сослуживать и окажут при любых жизненных и служебных ситуациях настоящую поддержку.

Дорогие жёны наших военных моряков, как говоривалось – краснофлотцев! Желаю сил душевных, мудрого женского терпения и материнского счастья! Чтобы не произошло в судьбе вашего муженька – и подъёма, и падения, полижите – вы жёны офицеров, изобразивших одну из самых опасных и мужественных профессий – защищать Отечество в далёких морских океанских просторах и в их глубинах, и именно там вы и есть их спасительница – и жизнь! Дорожите ими и гордитесь своими отцами, мужьями и сыновьями! Принимайте сокровенные поздравления с праздниками!



Подготовлено к публикации совместно с Натальей Арсеньевой Головки по материалам Виктора Борзенко.



«Ночи музеев» в Петербурге

Центральный Военно-Морской музей в Санкт-Петербурге при поддержке Главного командования ВМФ России подготовил принципиально новую программу «Ночи музеев-2017», в ходе которой посетители ознакомились с уникальными артефактами истории Российского флота.



По местному морскому времени мероприятия нынешней «Ночи музеев» начались в ЦВММ в Международный день музеев 18 мая, которому вся акция, собственно, и посвящалась. В профессиональный праздник музейных работников, в залах Центрального военно-морского музея открылись сразу две выставки: «Из дальних странствий возвратись...» (из собрания ЦВММ) и «Аристократы морей», представляющая работы мастеров Морского фотографического собрания - участников походов на современных российских учебных парусных судах «Мир», «Крузенштерн», «Седов», «Херсонес», «Надежда» и «Паллада».

По словам начальника Центрального Военно-Морского Музея Руслана Нехая, особенной стала и выставка «Из дальних странствий возвратись...», посвященная научным открытиям, океанографическим, гидрографическим исследованиям и кругосветным путешествиям российских военных моряков XIX века. В ее экспозиции гости музея смогли увидеть уникальные предметы, привезенными в Россию экспедициями Крузенштерна, Лисянского, Беллинсгаузена и Лазарева. В том числе были представлены образцы оружия той

эпохи, привезенные из стран Азиатско-Тихоокеанского региона российскими мореплавателями. Выставка «Аристократы морей», позволила посетителям увидеть масштабные фото работы мастеров Морского фотографического собрания - участников походов на современных российских учебных парусных судах «Мир», «Крузенштерн», «Седов», «Херсонес», «Надежда» и «Паллада».



российских учебных парусных судах «Мир», «Крузенштерн», «Седов», «Херсонес», «Надежда» и «Паллада». Посетители смогли детально ознакомиться с этими фотоотчетами, которые были сделаны в море с использованием уникальной фотоаппаратуры и самой современной техники фотосъемки.

«Одновременное открытие этих двух выставок представляет собой уникальный выставочный проект, объединяющий разные эпохи в истории парусного флота России и позволяющий посетителю ощутить себя первооткрывателем, окунуться во времена, когда Российский флот под парусами и Андреевским флагом покорял просторы Мирового океана», - подчеркнул Руслан Нехай.

На открытой площадке у ЦВММ 20 мая развернулось увлекательное действо «Адмиралтейская весна», в котором приняли участие специально приглашенные на праздник творческие коллективы Ансамблей песни и пляски всех флотов ВМФ России, лучшие детские хореографические и музыкальные коллективы Санкт-Петербурга, известные исполнители. Выступления на основных площадках сопровождалось световым шоу.

«Экспозиция музея, которую увидели жители и гости Морской столицы России, великолепные модели исторических кораблей, редчайшие образцы оружия и техники, артефакты и реликвии Военно-Морского Флота – все это еще раз напомнило о славной, более чем 300-летней истории Российского Флота, сердце которого находится в Санкт-Петербурге. Увлекательное путешествие по площадкам музея, стилизованные музыкально-сценические проекты, выступления реконструкторов, детские мастер-классы, объединенные главным – морской темой, - позволили каждому посетителю почувствовать себя военным моряком», - сообщил в свою очередь помощник Главкома ВМФ по работе с личным составом капитан 1 ранга Сергей Павлов.



Дорогие друзья!

30 июля - день Военно-Морского Флота Российской Федерации. В этот день свой профессиональный праздник отмечают все те, кто защищает нашу страну на её морских рубежах.

Флот в истории России всегда был чем-то значительно большим, чем просто видом Вооруженных Сил. Флот – это географические открытия и исследования новых земель, это воплощение самых современных технологий и, конечно, замечательные традиции.

Мы гордимся тем, что коллекции нашего музея украшают предметы и экспонаты, связанные с историей отечественного военного флота.

С праздником вас, дорогие военные моряки! Здоровья, счастья, благополучия вам и вашим терпеливым близким. Успехов во всех ваших делах, попутного ветра и семь футов под килем!

*Генеральный директор Музея Мирового океана
С.Г. Сивкова*



Живая история военного флота

Калининград – один из крупных морских портов России, и именно здесь, на Набережной исторического флота Музея Мирового океана, сформирована уникальная флотилия музейных судов, каждое из которых хранит память о прошлых достижениях и победах страны, рассказывает посетителям музея об истории мореплавания, изучения и освоения Океана. В составе этого «объединения» научно-исследовательское судно-музей – НИС «Витязь», подводная лодка «Б-413», гидросамолет Бе-12, судно космической связи, имеющее музейную экспозицию – НИС «Космонавт Виктор Пацаев», рыболовецкое судно «СРТ-129», плавучий маяк «Ирбенский». Набережная исторического флота протянулась до Санкт-Петербурга, где ошвартован старейший в мире ледокол «Красин», являющийся филиалом нашего музея. Сегодня, в канун дня Военно-Морского Флота России, наш рассказ о некоторых судах музейной флотилии, представляющих историю ВМФ нашей страны.

Калининград – один из крупных морских портов России, и именно здесь, на Набережной исторического флота Музея Мирового океана, сформирована уникальная флотилия музейных судов, каждое из которых хранит память о прошлых достижениях и победах страны, рассказывает посетителям музея об истории мореплавания, изучения и освоения Океана. В составе этого «объединения» научно-исследовательское судно-музей – НИС «Витязь», подводная лодка «Б-413», гидросамолет Бе-12, судно космической связи, имеющее музейную экспозицию – НИС «Космонавт

Виктор Пацаев», рыболовецкое судно «СРТ-129», плавучий маяк «Ирбенский». Набережная исторического флота протянулась до Санкт-Петербурга, где ошвартован старейший в мире ледокол «Красин», являющийся филиалом нашего музея. Сегодня, в канун дня Военно-Морского Флота России, наш рассказ о некоторых судах музейной флотилии, представляющих историю ВМФ нашей страны.

Одним из самых интересных и посещаемых объектов Музея Мирового океана вот уже многие годы является подводная лодка Б-413 проекта 641 (Foxtrot - по классификации НАТО) - уникальное

музейное судно. Это одна из немногих в нашей стране и в мире подлодок, относящихся к доатомному периоду подводного флота. Примечательно, что Б-413 находится на плаву, в составе ее экипажа сотрудники музея – ветераны подводного флота России. Уникальность лодки состоит в том, что она сохранена в первоначальном виде. Прочный и легкий корпус, надстройка, все главные и вспомогательные механизмы, приборы и оружие предстают перед посетителями в том же виде, что и в день вывода корабля из состава Военно-Морского Флота России.

Подводные лодки этого проекта стро-

ились в СССР с 1957 по 1978 годы и сыграли немаловажную роль в обеспечении безопасности страны в период «холодной войны». Корабли 641 проекта были предназначены для боевых операций на дальних коммуникациях, минных постановок, разведки, противолодочных действий. Лодки, подобные Б-413 совершали океанские походы, в том числе, к берегам Кубы, в Средиземное море, где они охраняли советские морские караваны, несли патрульную службу.

Подводная лодка Б-413 была спущена на воду 7 октября 1968 года. 24 декабря того же года на корабле был поднят Военно-морской флаг СССР. В январе 1969 года подлодка зачислена в состав соединения подводных лодок Северного флота с базированием на порт Полярный.

На Севере Б-413 проходила службу до 1990 года. За этот период подлодка совершила десятки дальних походов, девять раз ее экипажи выполняли задачи боевой службы. Находясь в составе Северного флота, лодка была удостоена звания «Отличный корабль», награждена призом Главнокомандующего Военно-Морским Флотом СССР «За отличную торпедную стрельбу».

С 1990 по 1999 годы подводная лодка Б-413 входила в состав соединения подводных лодок Балтийского флота.

На Балтике корабль базировался на порты Лиепая и Кронштадт. В 1999 году Б-413 совершила переход в Балтийск, затем прибыла в Калининград на Прибалтийский Судостроительный Завод «Янтарь», где был произведен ее ремонт.

В 2002 году Россия вступила в Ассоциацию исторических морских кораблей, в которую входят 90 кораблей-музеев из девяти стран мира. Нашу страну в этой необычной флотилии представляют крейсер «Аврора», ледокол «Красин» и подводная лодка «Б-413».



СПРАВКА

Когда разрабатывался проект № 852, использование плавучих маяков как класса средств навигационного оснащения в ведущих морских державах постепенно завершалось. Поэтому в «Ирбенский» и подобный ему «Астраханский приемный» инженеры вложили весь накопленный к тому времени опыт строительства и эксплуатации светящихся судов.

Над центральной частью судна возвышается мачта светового маяка, выполненная в виде полой металлической трубы, внутри которой находится трап для доступа в фонарное сооружение.

Высота огня над уровнем моря составляла 17,5 м, дальность видимости – 12 морских миль.

Помимо основного, белого маячного огня, плавучий маяк нес красный огонь, зажигаемый во время движения и при нештатных ситуациях, чтобы не дезориентировать судоводителей, наблюдающих это светящее судно.

Кроме светового маяка «Ирбенский» был оборудован наутофоном (звукосигнальной установкой) и радиомаяком, включаемыми в условиях тумана.

Это небольшой рассказ лишь о некоторых объектах и экспонатах нашего музея, которые мы предлагаем посетить сегодня и завтра тем, кто знает или хочет знать историю Российского военного флота. Приглашаем вас в Музей Мирового океана!

Сергей Кукса

Заведующий информационно-коммуникативным отделом Музея Мирового океана, капитан 1 ранга запаса



Совсем недавно в состав музейной флотилии вошло еще одно уникальное судно – плавучий маяк «Ирбенский» – последний в мире специально построенный обитаемый плавучий маяк, единственное сохранившееся в России судно подобного типа.

Новый этап в истории музея и самого судна начался, когда «Ирбенский» ошвартовался у Набережной исторического флота Музея Мирового океана в Калининграде. Здесь, у музейного причала, он будет продолжать нести свою службу, рассказывая посетителям музея увлекательные истории об освоении путей, развитии картографии, навигации, маячного дела.

Впрочем, ещё десять лет назад казалось, что судьба уникального судна печальна, и его ждёт утилизация.

Однако в октябре 2010 года в Санкт-Петербурге прошла Первая Международная научно-практическая конференция «Проблемы изучения и сохранения морского наследия России», на которой обсуждались вопросы сохранения исторических судов и маяков как культурно-исторических объектов. В том числе был поднят вопрос о сохранении плавмаяка «Ирбенский». На конференции было предложено сохранить маяк как памятный объект Военно-Морского Флота России и установить его в акватории Кронштадта. Идея была поддержана ветеранами ВМФ, общественностью города. Ведь появился шанс сохранить маяк как памятник истории науки и техники, разместить на нем экспозицию по истории маяков России, проводить занятия по морской практике для воспитанников Кронштадтского кадетского корпуса и клуба «Юный моряк».

Увы, но к 2015 году вопрос ремонта и швартовки судна так и не был решён. Все, кто раньше готов был принять маяк, так и не решились реализовать этот проект. И тогда к Морской коллегии при Правительстве России обратился Музей Мирового океана с предложением передать ему «Ирбенский». Ведь за годы своей работы команда музея во главе с его основателем и директором Светланой Сивковой вернула к жизни три судна и подводную лодку.

Такой большой опыт в сохранении и музеефикации исторических судов сыграл решающую роль в том, что именно единственному в России комплексному морскому музею – Музею Мирового океана доверили заботу о будущем плавмаяка «Ирбенский».

В 2016 году Министерство культуры РФ выделило средства на докование судна, что позволило провести ремонтные работы корпуса и его покраску.

Первоначально планировалось ошвартовать «Ирбенский» рядом с филиалом музея в Северной столице – ледоколом «Красин». Но по гидротехническим при-



чинам от этой идеи пришлось отказаться. В итоге было принято решение буксировать судно в Калининград.

В проведении сложной операции по перегону судна из Кронштадта в столицу Янтарного края помогли Министерство культуры Российской Федерации и благотворительный фонд «ЛУКОЙЛ». Перед своим последним плаванием «Ирбенский» прошёл конвертацию. На судне задраили все люки и иллюминаторы, двери и даже самые маленькие отверстия, через которые вовнутрь могла бы попасть вода. Только после этого Речной Регистр выдал разрешение на буксировку.

23 июня плавмаяк вышел из Кронштадта. Неполных семь дней понадобилось «Ирбенскому», чтобы в сопровождении буксира преодолеть 500 морских миль. Самый сложный участок пути пролегал именно в Ирбенском проливе, где в своё время судно несло сою службу. Но, как и более 20-ти лет назад, «старичок» выдержал все шторма и непогоду и бла-

гополучно прибыл к своему новому причалу. Отныне его новый дом – Музей Мирового океана.

Яркий цвет и необычная конструкция судна уже сегодня привлекают к нему горожан и туристов. И пусть пока на его палубы нельзя подняться, зато можно прикоснуться к живой легенде – судну, известному каждому моряку, который хоть раз прошёл по Балтике.

Впереди у «Ирбенского» новая жизнь. Его музейная служба только начинается. Через некоторое время на его борту появятся экспозиции о навигационном оборудовании морей, гостевые каюты начнут принимать первых посетителей, а в кают-компаниях вновь будут собираться моряки, чтобы пообщаться и вспомнить те годы, когда плавмаяк был ориентиром и указывал правильный путь. И вполне возможно, для калининградцев фраза «встретимся у маяка» станет такой же привычной, как для москвичей «встретимся у метро».



Судьбою с флотом породнённые...



Предлагаем вашему вниманию поэтическую подборку нашего постоянного автора, военного журналиста, капитана 1 ранга Андрея Николаевича Гавриленко. Он родился 21 июля 1971 года в семье флотского офицера. Детство провёл в Североморске.

Службу начинал во Владивостоке в газете Тихоокеанского флота «Боевая вахта». С 1995 года трудится в центральной газете Министерства обороны РФ «Красная звезда». Участник ряда дальних океанских походов, автор поэтических сборников, лауреат различных литературных и журналистских конкурсов.

Экипаж

Покинув берег, выйдя в море,
С волнами в долгий спор вступаю,
Мы равно делим радость, горе –
Себя в единство воплощая.
От офицера до матроса –
У каждого своя задача.
Но в этом океанском кроссе
Не сделаешь свой путь короче.
Одним сплочённым экипажем –
Одной мы все достигнем цели:
Приобретенье иль пролажу,
Высоты новые иль мели...

Дорог морских уж пройдено немало,
Знакомы и Ла-Манш нам, и Босфор,
И огоньки ночного Гибралтара,

Бывало, радовали взор.
Но среди событий жизни корабельной,
Важнейшее, не властное годам,
Что так волнует неизменно –
К родным путь берегам!

Хозяева широт подводных,
Океанских глубин покорители,
В чревах субмарин дородных
Спокойствие страны храните вы.
Беспечности в подлодках места нет.
В уютности кают - суровость быта.
В готовности мощнейший дать ответ,
В походах от противников вы скрыты.
Сильна Россия тем, что у неё
Есть грозные, надёжные подлодки,
Способные разительным огнём,
От неприятеля оставить лишь ошметки

Твой крейсер

Снегами покрыта далёкая бухта,
В лазурях прозрачных небесная высь.
Твой крейсер сейчас
в океане безлюдном,
На палубе ветра играющий свист.
Твой крейсер идёт среди
бушующих штормов,
К борьбе за живучесть навеки готов.
Стальное дыханье уставших моторов
В последних порывах тяжёлых ходов.
Уж скоро вернётся к причалу родному
Твой крейсер, покрытый солями
морей.
А в дальнем походе так хочется к дому
- Увидеть жену и детей поскорей!

Моя звезда

Что разрушено, что позабыто,
Что любовью живёт во мне,
Всё, чему мое сердце открыто,
Я обязан своей звезде.
Средь холодной, тёмной пустыни
Согревая своим теплом,
Она дарит незримые силы,
За моим улыбаясь окном.
Когда трудно бывает порою,
Когда боль вдруг врывается в дом,
Жду ночами я встречи с звездой,
Под её забываясь лучом.
Средь огромной небесной бездны
Ярко светит моя звезда.
Это вера моя и надежда,
Это сказка и тайна моя.

Надёжные защитники страны

Я с детства восхищаюсь кораблями,
Их силой, мощью и стальной красой.
Мне моряки казались королями,
Властителями бездны роковой.
Мой пыл строптивый годы укрощают,
На что-то по другому я смотрю,
Но корабли всё также восхищают,
И командир подобен королю.
На флоте служат сильные мужчины,
Надёжные защитники страны.
И не сломать каким-либо кручинам
Дух повелителей
крутой морской волны.

Мои причалы

Пушистые тучки в небесном сиянии
Печально плывут
над холодной землёй.
А волны морские,
как в древнем сказании,
Забрали лазурные тайны с собой.
И в розовых тенях вершины заката
Уснул горизонт - весь в
прозрачной пыли.
И в нежных оттенках
счастливого злата
Фонарики-звёзды улыбки зажгли.
Я этой красой люблю наслаждаться,
И где бы я ни был, со мною всегда
Родные края и родные причалы -
Вера, любовь и надежда моя.

Океанская красotka

В автономном плавании подлодка,
Все задачи будут решены.
Наша океанская красotka
Держит ход в объёмах глубины.
Не боимся мы суровых будней.
К трудностям готовы. Не слабы!
Сил не будем тратить безрассудно,
И о спорах стоило б забыть.
Прочь сомненья. Перед экипажем -
Чётко обозначенная цель.
Разгильдяйство, откровенно скажем,
Не отыщет на подлодке щель.
Сделаем мы всё, что в наших силах,

И вернёмся, гордые, домой!
Кровь подводническая, друг мой,
в наших жилах!
В океане трудимся с тобой!

Запал мальчишеский остался

Нет службы лучше, чем на флоте -
Я с детства это уже знал,
Когда в мальчишеском вельботе
Просторы моря покорял.
Гораздо шире те просторы
Теперь, когда взрослее стал,
Но с тем же пылом и задором
Я к флоту отношусь. Запал
Мальчишеский остался,
И восхищенье не прошло,
И червь сомнений не закрался -
Нет службы лучше. Это то
Что делает ребят сильнее,
Что интереснее в сто крат
Другой работы и затеи.
Нет лучше флота! Так – то, брат!

При Корфу хотя бы мичманом
Мечтал быть когда-то Суворов.
Моряцкая служба - отличная,
Понятно и без разговоров.

Уходят в море корабли...
Мы шепчем вслед им: «До свиданья!»
Пусть вас хранит тепло земли.
Пусть кратким будет расставанье».
Мы ждем ушедших в океан,
Тех, кто несёт сегодня вахты,
Ветрам не поддаваясь и штормам,
Тех, кто силён, и кто не знает страха...

Корабль – дом родной для моряка.
Красивый дом, удобный и любимый.
В нём времени немало проводя,
В своей душе тепло его храним мы.
Мы бережём прекрасный этот дом,
Чтоб был готов он выполнить задачу
Стать победителем
в сражении морском,
В бою сил тратя с полной отдачей.

Железом можно восхищаться,
Если смотреть на корабли.
Они порою так прекрасны
Очарованием своим!
Красой могучею и статной
Они способны поражать,
Тех, кто их в первый раз увидел,
Любовью к флоту заряжать.

Ветер России

Белый снег ложится на поля.
Вдоль дороги - тополя густые.
Ветер бродит, радостью пьяня,
По просторам матушки России.
Ветер бродит по земле родной,
По местам знакомым и любимым.

В тёмном небе - сладостный покой,
Стражниками-звездами хранимый...
Силу притяжения земли
На себе испытываю снова,
Сила счастья, веры и любви -
Жизни изначальная основа.

Этих уз сильнее нет!

Судьбою с флотом породнённые,
Расстоянья измеряем милями.
Моря, штормами возмущённые,
Преодолеть всегда готовы мы!
Играют на пространствах времени,
То мощь усиливая, то, слабея вдруг,
Ветра. Но в нашем флотском племени
Каждый моряк - верный товарищ, друг.
И этих уз сильнее нет. Мне кажется,
Что даже годы многие спустя,
Закалка корабельная не смажется,
Верна традициям моряцкая семья!

Романтика

Всё так же остаюсь романтиком
Средь ураганов, ветров и штормов.
Быть может - это скрытая семантика
Моих туманных внутренних миров?
Порою удивляюсь просто листьям
На дереве, что за моим окном.
И кажется, что в них немало смысла...
Порою удивляет даже гром...
Готовность удивляться внешнему,
Всему тому, что окружает нас –
Меня не покидает, и по-прежнему
Романтика – мой символ,
мой Парнас...

Не требуя ни славы, ни наград,
Работая над каждым словом,
Мы строчки выставляем в ряд
В едином журналистском хоре.
Заметки, репортажи, интервью,
Корреспонденции, стихи поэтов,
Страны истории и личные ревью -
Из этого и состоит газета.

Якоря поднимаем – и в путь!
Покидаем мы берег родимый.
Победит океанскую круть –
Наш корабль всеми нами любимый.
Экипаж – как большая семья.
Тяжело если будет, поможем
Мы друг другу. Уверен, друзья,
Службы флотской забыть мы не сможем

Маяки освещают дорогу
Возвращающимся кораблям.
Остаётся совсем немного
В дальнем плавании быть морякам.
Вот и лето уже наступает,
А в поход уходили зимой.
После долгой разлуки встречает
Берег этот знакомый, родной...



Военный учебно-научный центр Военно-Морского Флота «Военно- морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова»



Свою историю ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» ведёт со времени учреждения Высочайшим Указом Петра Великого в Москве 14 (25) января 1701 года Навигацкой школы. Академия является старейшим не только военным, но и светским высшим учебным заведением в России.

С создания 28 января по старому стилю (10 февраля по-новому) 1827 года Офицерского класса при Морском ка-

детском корпусе в Петербурге (император Николай I утвердил представленные адмиралом И.Ф. Крузенштерном списки учителей и учебную программу) своё начало берёт академическое военно-морское образование в России.

В 1910 г. академия стала самостоятельным образовательным и научным учреждением, введена должность начальника Николаевской морской академии в ранге вице-адмирала с непосредственным подчинением Морскому министру. В 1910 г. императором Николаем II были утверждены новые Устав и Положение о Морской академии.

В 1931 году Военно-морской академии присвоено имя Климента Ефремовича Ворошилова.

В 1945 году на основе гидрографического, артиллерийского, минно-торпедного, кораблестроительного, связи и других технических факультетов Военно-морской ордена Ленина академии

имени К.Е. Ворошилова создана Военно-морская академия кораблестроения и вооружения (ВМАКВ), которая размещалась в здании на набережной Большой Невки. В этом же году ей было присвоено имя академика А.Н. Крылова.

Постановлением Совета Министров СССР от 24 августа 1990 года №852 академии присвоено имя Николая Герасимовича Кузнецова. Наименование согласно постановлению - «Военно-морская орденов Ленина, Октябрьской Революции и Ушакова академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова».

В соответствии с поручением Президента Российской Федерации о формировании перспективной сети высших военно-учебных заведений и распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2008 №1951-р создано и с 15 июля 2009 года осуществляет свою деятельность федеральное

государственное (казённое - в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 сентября 2011 года №1639-р) военное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Военный учебно-научный центр Военно-Морского Флота «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова».

Каждое из структурных подразделений ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» внесло свой весомый вклад в укрепление обороноспособности страны, имеет свою уникальную историю и хранит собственные традиции.

Научно-исследовательские и образовательные организации Военно-Морского Флота выступают важнейшим элементом воплощения морской мощи государства наряду с сосредоточенными в г. Санкт-Петербург Главным командованием ВМФ, предприятиями и организа-

циями оборонной отрасли, кораблями и частями Балтийского флота. Все важнейшие вопросы деятельности Военно-Морского Флота сегодня и в перспективе решаются только с участием научно-педагогического состава ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия».

Среди наиболее значимых результатов научно-исследовательской деятель-

военной техники ВМФ, а также всех видов обеспечения.

Специалисты ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» обеспечили военное сопровождение работ по созданию всех новых подводных лодок, в том числе типа «Борей» и «Ясень», надводных кораблей, перспективных комплексов оружия и вооружения, в том числе «Булава», «Калибр» и других, а также образцов вооружения и военной техники межвидового значения. Эта многогранная деятельность ведётся при тесном взаимодействии с сотнями предприятий и организаций оборонно-промышленного комплекса, Российской академии наук и другими.

Представители ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» на постоянной основе принимают участие во всех основных мероприятиях стратегической, оперативной и боевой подготовки Вооружённых Сил Российской Федерации (Военно-Морского Флота).

“
Специалисты ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» обеспечили военное сопровождение работ по созданию всех новых подводных лодок, в том числе типа «Борей» и «Ясень», надводных кораблей, перспективных комплексов оружия и вооружения, в том числе «Булава», «Калибр» и других, а также образцов вооружения и военной техники межвидового значения.
”

ности – проекты программно-уставных и других руководящих документов, теоретические основы применения сил и средств (в том числе, высокоточного оружия) в составе межвидовых группировок сил (войск), научное обоснование основ развития отдельных видов вооружения и





Черноморское высшее военно-морское училище имени П.С.Нахимова



Начальник училища контр-адмирал Гринкевич Александр Петрович

Первый набор в училище был проведен в училище в конце июля – начале августа 1937 г. Среди курсантов 1 набора, большинство были

комсомольцы, прибывшие в училище по призыву ЦК ВЛКСМ: «Молодежь – в военные училища!» Строительство училища началось в июле 1937 г. военными строителями Черноморского флота при непосредственном участии курсантов первых наборов. Первоначально возводили два одноэтажных жилых корпуса. Одновременно велись работы по закладке фундамента первой очереди учебного корпуса, строительству котельной и бани. Жить курсантам первого набора пришлось в палатках, разбитых на берегу моря, недалеко от береговой батареи. Занятия проводились под открытым небом и в недостроенных помещениях. Одновременно с обучением, используя каждую минуту свободного времени, курсанты работали на строительстве училищных объектов. Зимой курсантов разместили на пароходе «Очаков», который был поставлен в бухте Стрелецкой. Были построены учебный корпус, котельная, прачечная, овощехранилище, два жилых двухэтажных корпуса, санитарная часть.

Для строительства нового училища выделялась территория более 50 га

между бухтами Стрелецкой и Песочной. Это был настоящий пустырь. Никаких строений на отведенной территории не было, если не считать учебной береговой артиллерийской батареей казематного типа, построенной перед 1-й мировой войной.

С началом Великой Отечественной войны в училище состоялись досрочные выпуски. Воспитанники ЧВВМУ своими мужеством, отвагой, высоким профессионализмом и безграничной любовью к Родине вписали гордое имя родного училища в боевую летопись флота на различных морских театрах военных действий. 1794 выпускника училища в боях с немецко-фашистскими захватчиками с честью прошли через горнило войны, вместе со всем народом приближали долгожданную победу. Тринадцать выпускников стали Героями Советского Союза, а двое были удостоены этого звания уже в мирное послевоенное время. Среди его воспитанников – Герой Социалистического Труда и пять Героев Российской Федерации.

После окончания Великой Отечественной войны 4 апреля 1946 года

было принято решение о восстановлении Черноморского военно-морского училища для подготовки командиров малых кораблей со временем обучения два года.

30 апреля 1947 года в соответствии с Постановлением Президиума Верховного Совета СССР от 27 января 1947 года училищу было вручено Боевое Знамя части, под которым ЧВВМУ впервые после войны принимало участие в параде войск Севастопольского гарнизона 1 мая 1947 года.

3 апреля 1975 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за большие заслуги в подготовке офицерских кадров для Вооруженных Сил и в связи с 30-летием Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. ЧВВМУ им. П.С. Нахимова было награждено орденом Красной Звезды. В июне 1983 года в честь 200-летия Черноморского флота и города-героя Севастополя был сооружен памятник Выпускникам училища с

установленной на нем первой крылатой ракетой «П-15».

С 1937-го по 1992 год училище подготовило более 16000 офицеров, из которых 76 выпускников стали адмиралами

“
С 1937-го по 1992 год училище подготовило более 16 000 офицеров, из которых 76 выпускников стали адмиралами и генералами, некоторые стали командующими флотов, начальниками управлений министерств России.
”

и генералами, некоторые стали командующими флотов, начальниками управлений министерств России. В ЧВВМУ имени П.С. Нахимова готовили корабельных специалистов по штурманской, артиллерийской, минно-торпедной, ракетной, противолодочной специальности.

После проведения референдума о провозглашении независимости Республики Крым с последующим воссоединением Крыма и Севастополя с Российской Федерацией 20 марта 2014 года Президент РФ Владимир Путин по предложению МО РФ Сергея Шойгу подписал

Распоряжение о возрождении Черноморского высшего военно-морского ордена Красной Звезды училища имени П.С. Нахимова.

13 мая 2014 года, в День Черноморского флота, училище имени П.С. Нахимова вручено Боевое знамя нового образца.

В настоящее время ЧВВМУ обеспечивает полную военно-специальную подготовку офицеров и старшин по 7 специальностям. Обучение проводится в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами третьего поколения. Формирование у курсантов необходимых военно-профессиональных компетенций обеспечивается строгим соблюдением квалификационных требований к военно-профессиональной подготовке выпускников, утвержденных главнокомандующим ВМФ.

Подготовка проводится по программам как высшего, так и среднего профессионального образования.





Тихоокеанское высшее военно-морское училище имени С. О. Макарова



Начальник училища капитан 1 ранга Шевченко Александр Петрович

С 18 октября 1937 года на основании Постановления Совета Народных Комиссаров о расширении сети военно-морских учебных заведений была издана Директива о формировании 3-го Военно-морского училища РККА. К концу января 1938 года были подготовлены к приему курсантов три этажа южной части учебного корпуса, вступили в строй столовая, санчасть, типография, телефонный коммутатор, сформирована кадровая команда. Командно-преподавательский состав был набран из наиболее подготовленных командиров ТОФ.

Первые годы истории ТОВВМУ тесно связаны с личностью Николая Герасимовича Кузнецова – Адмирала Флота Советского Союза, Героя Советского Союза, который был одним из инициаторов создания военно-морского училища во Владивостоке. 5 мая 1939 года 3-е ВМУ переименовано в Тихоокеанское военно-морское училище.

Первый выпуск обучавшихся на курсах ускоренной подготовки командного

состава состоялся в марте 1940 года, когда на флот убыло 97 лейтенантов, младших лейтенантов и воентехников.

В годы Великой Отечественной войны ТОВВМУ выполняло особую роль в подготовке кадров для Военно-Морского Флота, как единственное военно-морское училище, не оказавшееся в зоне боевых действий. 1 мая 1944 года, училищу, как символ воинской доблести и мужества было вручено Знамя части.

21 апреля 1954 года указом Президиума Верховного Совета СССР, в связи с пятидесятилетием со дня гибели выдающегося русского флотоводца и талантливого ученого вице-адмирала Степана Осиповича Макарова, Тихоокеанскому высшему военно-морскому училищу было присвоено его имя. Первоначально в училище были созданы три факультета – штурманский, артиллерийский и минно-торпедный. Артиллерийский факультет в 1959 году был упразднен.

В 1998 году, согласно Закону Российской Федерации о высшем и послевузовском образовании, все ВУЗы

Министерства обороны Российской Федерации получили новый статус и ТОВВМУ было преобразовано в Тихоокеанский военно-морской институт имени С.О.Макарова. С сентября 2003 года в Тихоокеанском военно-морском институте производится подготовка мичманов и прапорщиков для Военно-Морского Флота страны. В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации Постановлением Правительства Российской Федерации с 08 августа 2014 года училищу возвращено историческое название – Тихоокеанское высшее военно-морское училище имени С.О. Макарова.

9 мая 2015 года, впервые в истории ТОВВМУ имени С.О.Макарова, курсанты училища приняли участие в военном параде, посвященном 70-годовщине Победы в Великой Отечественной войне, в городе Москве. В настоящее время в училище действуют факультеты: кораблеводства и минно-торпедного вооружения; средней военно-специальной подготовки; профессиональной переподготовки и повышения квалификации.

За историю училища было произведено 73 выпуска. 14 июня 2014 года состо-

“
За историю училища было произведено 73 выпуска. 14 июня 2014 года состоялся единственный в истории училища выпуск военнослужащих-женщин. В стенах прославленного учебного заведения подготовлено более 18 тысяч офицеров, из которых более 240 стали адмиралами. 16 выпускников и сотрудников училища получили звания Героя Советского Союза и России.

”
ялся единственный в истории училища выпуск военнослужащих-женщин. В стенах прославленного учебного заведения подготовлено более 18 тысяч офицеров, из которых более 240 стали адмиралами. 16 выпускников и сотрудников училища получили звания Героя Советского Союза и России.

С 1970-х годов наши выпускники занимают важнейшие командные должности на Флоте. Трое из них стали Главнокомандующими ВМФ России (Адмирал Флота Громов Феликс Николаевич (1992-1997), Адмирал Флота Куроедов

Владимир Иванович (1997-2005), Адмирал Чирков Виктор Викторович (2012-2016).

В настоящее время ТОВВМУ имени С.О.Макарова – одна из основных баз военно-морского образования, обеспечивающая кадрами флот России, известная высоким качеством военной и профессиональной подготовки, подготовившая тысячи морских офицеров, одно из лучших военно-морских вузов России.



УТВЕРЖДЕНЫ
Указом Президента
Российской Федерации
от 20 июля 2017 г. № 327

ОСНОВЫ
государственной политики Российской Федерации в области
военно-морской деятельности на период до 2030 года

I. Общие положения

1. Настоящими Основами определяются цели, задачи, приоритетные направления и механизмы реализации государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года, а также роль и место Военно-Морского Флота, сил и средств органов федеральной службы безопасности в военной составляющей морского потенциала Российской Федерации.

2. Государственная политика Российской Федерации в области военно-морской деятельности (далее - государственная политика в области военно-морской деятельности) является совокупностью объединенных общим замыслом мер, направленных на обеспечение и реализацию национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане.

3. Нормативно-правовую базу настоящих Основ составляют Конституция Российской Федерации, общепризнанные принципы и нормы международного права, международные договоры Российской Федерации, федеральные конституционные законы, федеральные законы, нормативные правовые акты Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации.

4. Настоящие Основы являются документом стратегического планирования Российской Федерации.

5. Настоящими Основами конкретизируются отдельные положения Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, Военной доктрины Российской Федерации, Морской доктрины Российской Федерации и других документов

стратегического планирования Российской Федерации в военной сфере, а также Концепции внешней политики Российской Федерации.

6. Военно-морская деятельность - это целенаправленная деятельность государства по формированию и поддержанию военными методами благоприятных условий в Мировом океане для устойчивого развития Российской Федерации и реализации основных приоритетов ее национальной безопасности.

7. Военно-морская деятельность является составной частью (видом) военной деятельности государства, осуществляемой в Мировом океане в целях предотвращения агрессии против Российской Федерации и в целях реализации ее национальных интересов, и относится к категории высших государственных приоритетов.

8. Российская Федерация по-прежнему сохраняет статус великой морской державы, морской потенциал которой обеспечивает реализацию и защиту ее национальных интересов в любом районе Мирового океана, является важным фактором международной стабильности и стратегического сдерживания и позволяет проводить независимую национальную морскую политику в качестве равноправного участника международной морской деятельности.

9. Военно-морскую деятельность осуществляют Военно-Морской Флот и органы федеральной службы безопасности.

10. В осуществлении военно-морской деятельности участвует Министерство иностранных дел Российской Федерации, которое определяет основные направления внешней политики в части, касающейся обеспечения военно-морского присутствия Российской Федерации и демонстрации флага Российской Федерации в Мировом океане, а также координирует военное сотрудничество с иностранными партнерами в соответствии с внешнеполитическими приоритетами Российской Федерации и международной обстановкой.

11. В осуществлении военно-морской деятельности также принимают участие другие федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в пределах их полномочий.

12. Военно-Морской Флот как вид Вооруженных Сил Российской Федерации предназначен для обеспечения защиты национальных интересов Российской Федерации и ее союзников в Мировом океане военными методами, поддержания военно-политической стабильности на глобальном и региональном уровнях,

отражения агрессии против Российской Федерации с океанских и морских направлений.

13. Военно-Морской Флот создает и поддерживает условия, необходимые для обеспечения безопасности морской деятельности Российской Федерации, обеспечивает ее военно-морское присутствие, демонстрацию флага Российской Федерации и военной силы государства в Мировом океане, принимает участие в борьбе с пиратством, в осуществляемых мировым сообществом военных, миротворческих и гуманитарных акциях, отвечающих интересам Российской Федерации, осуществляет заходы военных кораблей (судов) Российской Федерации в порты иностранных государств, защиту государственной границы Российской Федерации в подводной среде, в том числе противолодочную, противоподводно-диверсионную оборону в интересах безопасности Российской Федерации.

14. Органы федеральной службы безопасности выполняют основные задачи в сфере пограничной политики Российской Федерации, обеспечивают защиту и охрану государственной границы Российской Федерации, экономических и иных законных интересов Российской Федерации в пределах приграничной территории, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации, осуществляют меры по государственному контролю в сфере охраны морских биологических ресурсов в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

15. Органы федеральной службы безопасности участвуют в выполнении международных договоров Российской Федерации в области обеспечения национальной безопасности в пограничной сфере, координируют деятельность федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих охрану внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны, континентального шельфа Российской Федерации и их природных ресурсов.

16. Состав сил и средств органов федеральной службы безопасности оптимизируется в соответствии с угрозами безопасности Российской Федерации в пограничной сфере.

17. Военно-Морской Флот и органы федеральной службы безопасности взаимодействуют между собой в целях решения поставленных перед ними задач.

II. Россия и Мировой океан. Военные опасности и угрозы национальной безопасности Российской Федерации

18. Значение Мирового океана для всего мира и Российской Федерации в долгосрочной перспективе будет неуклонно расти в связи с истощением природных ресурсов суши, воздействием хозяйственной и иной деятельности человека на окружающую среду, изменением климата, миграцией населения и другими процессами.

19. Современный этап развития человечества характеризуется расширением экономической и научной деятельности на континентальном шельфе и дне Мирового океана, вовлечением их ресурсного потенциала в промышленное производство.

20. В последнее время обострилась конкуренция между странами за доступ к природным ресурсам Мирового океана, усилилось стремление ряда государств к получению контроля над стратегически важными морскими транспортными коммуникациями. В условиях повышения интенсивности использования Мирового океана в экономических и военных целях политическая значимость указанных факторов приобретает глобальный характер.

21. Ведущие мировые державы, обладающие значительным военно-морским потенциалом и развитой системой базирования, продолжают наращивать свое военно-морское присутствие в основных районах Мирового океана, в том числе в акваториях, непосредственно прилегающих к территории Российской Федерации.

22. Для обеспечения влияния на военно-политическую обстановку в мире и защиты своих интересов Российская Федерация реализует бесспорное право на военно-морское присутствие в Мировом океане, руководствуясь принципами и нормами международного права.

23. В период до 2030 года в мире прогнозируется нестабильная военно-политическая обстановка, характеризующаяся усилением глобальной конкуренции, соперничеством мировых центров силы, неустойчивостью политических и экономических процессов, происходящих на фоне осложнения международных отношений и активизации транснациональных террористических группировок.

24. Сохраняются существующие и появляются новые опасности и угрозы национальной безопасности Российской Федерации в Мировом океане, основными из которых являются:

а) стремление ряда государств, прежде всего Соединенных Штатов Америки (США) и их союзников, к доминированию в Мировом океане, в том числе в Арктике, а также к достижению подавляющего превосходства своих военно-морских сил;

б) наличие территориальных претензий иностранных государств к Российской Федерации в отношении приморских территорий и прилегающих к ним акваторий;

в) увеличение количества государств, обладающих боеспособными, мощными военно-морскими силами;

г) распространение оружия массового поражения и ракетных технологий;

д) стремление ряда государств ограничить доступ Российской Федерации к ресурсам Мирового океана и ее выход на жизненно важные морские транспортные коммуникации;

е) экономическое, политическое, международно-правовое и военное давление на Российскую Федерацию в целях снижения эффективности ее морской деятельности в Мировом океане, ослабления ее контроля над Северным морским путем - исторически сложившейся национальной транспортной коммуникацией Российской Федерации;

ж) увеличение масштабов международного терроризма, пиратства, браконьерства, незаконных перевозок морским транспортом оружия, наркотических средств, психотропных веществ, а также химических веществ и радиоактивных материалов;

з) наличие очагов и эскалация вооруженных конфликтов на территориях, имеющих стратегическое значение для Российской Федерации и ее союзников, а также на территориях государств, имеющих выход к Мировому океану.

25. С учетом негативных изменений международной обстановки в Мировом океане могут возникнуть непосредственные военные угрозы национальной безопасности Российской Федерации, такие как:

а) резкое обострение военно-политической обстановки (межгосударственных отношений) и создание условий

для применения военной силы в районах Мирового океана, имеющих стратегическое значение для обеспечения национальных интересов Российской Федерации;

б) развертывание (наращивание) иностранными государствами в прилегающих к территории Российской Федерации акваториях морей и океанов стратегических неядерных систем высокоточного оружия морского базирования, а также систем противоракетной обороны морского базирования;

в) применение рядом государств военной силы в нарушение Устава Организации Объединенных Наций и других норм международного права, угрожающее национальным интересам Российской Федерации.

26. В целях обеспечения своих национальных интересов и в соответствии с международными обязательствами Российская Федерация определяет стратегически важные и другие районы Мирового океана, в которых ее военно-морское присутствие осуществляется на постоянной или периодической основе.

27. Необходимость военно-морского присутствия Российской Федерации в стратегически важных и других районах Мирового океана определяется также исходя из следующих опасностей:

а) усиливающееся стремление ряда государств к обладанию источниками углеводородных ресурсов на Ближнем Востоке, в Арктике и в бассейне Каспийского моря;

б) негативное воздействие на международную обстановку ситуации в Сирийской Арабской Республике, Республике Ирак, Исламской Республике Афганистан, конфликтов на Ближнем и Среднем Востоке, в ряде стран Южной Азии и Африки;

в) возможность обострения существующих и возникновения новых межгосударственных конфликтов в любом районе Мирового океана;

г) рост пиратской активности в Гвинейском заливе, а также в акваториях Индийского и Тихого океанов;

д) возможность оказания иностранными государствами противодействия осуществлению Российской Федерацией экономической деятельности и проведению научных исследований в Мировом океане.

III. Цели, задачи и приоритетные направления государственной политики в области военно-морской деятельности

28. Основными целями государственной политики в области военно-морской деятельности являются:

а) поддержание военно-морского потенциала на уровне, обеспечивающем гарантированное сдерживание агрессии против Российской Федерации с океанских и морских направлений и возможность нанесения неприемлемого ущерба любому потенциальному противнику;

б) поддержание стратегической стабильности и международного правопорядка в Мировом океане, в том числе путем эффективного использования Военно-Морского Флота в качестве одного из основных инструментов внешнеполитической деятельности Российской Федерации;

в) обеспечение благоприятных условий для освоения и рационального использования природных ресурсов Мирового океана в интересах социально-экономического развития страны.

29. Основными задачами государственной политики в области военно-морской деятельности являются:

а) в сфере обороны и национальной безопасности:

обеспечение постоянной готовности Военно-Морского Флота к сдерживанию и предотвращению военных конфликтов, к вооруженной защите Российской Федерации и ее союзников в соответствии с нормами международного права;

развитие системы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации в Мировом океане путем разработки и реализации комплекса взаимосвязанных политических, дипломатических, правовых, военных, экономических, информационных и иных мер по предупреждению и снижению уровня угрозы агрессии против Российской Федерации в Мировом океане;

обеспечение контроля за функционированием морских транспортных коммуникаций в Мировом океане;

повышение эффективности защиты и охраны государственной границы Российской Федерации на море, в том числе в подводной среде, обеспечения суверенных прав и юрисдикции Российской

Федерации в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации;

проведение эффективной военно-технической политики, развитие военной инфраструктуры, совершенствование системы управления военно-морской деятельностью в Мировом океане;

развитие системообразующих интегрированных структур оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации, деятельность которых направлена на обеспечение Военно-Морского Флота и органов федеральной службы безопасности современными видами вооружения, военной и специальной техники, включая их разработку, производство, сервисное обслуживание, модернизацию, ремонт и утилизацию, а также на внедрение новых технологий и разработок в области военного кораблестроения и вооружения;

совершенствование организационно-штатной структуры и системы базирования сил (войск) Военно-Морского Флота, сил и средств органов федеральной службы безопасности;

совершенствование форм и способов применения сил (войск) Военно-Морского Флота, сил и средств органов федеральной службы безопасности, в том числе совместно с другими видами (родами) войск Вооруженных Сил Российской Федерации, другими войсками, воинскими формированиями и органами в составе межвидовых и межведомственных группировок сил (войск);

доработка основополагающих нормативных правовых, программных и плановых документов, регламентирующих деятельность федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также учреждений, предприятий, организаций и других субъектов морской деятельности независимо от формы собственности в целях обеспечения мобилизационной подготовки и мобилизационной готовности сил (войск) Военно-Морского Флота, сил и средств органов федеральной службы безопасности;

поддержание научно-технического, технологического, промышленного и кадрового потенциалов на уровне, обеспечивающем эффективное осуществление военно-морской деятельности;

развитие системы военно-патриотического воспитания граждан Российской Федерации в соответствии с российскими морскими

традициями и морским наследием, реализация комплекса мер по повышению престижа военной службы в Военно-Морском Флоте;

совершенствование международно-правового обеспечения военно-морской деятельности в Мировом океане, в том числе путем заключения соглашений о предупреждении инцидентов с военно-морскими силами иностранных государств;

организация взаимодействия с иностранными государствами (проведение совместных учений, маневров, походов и других мероприятий);

создание при организующей роли Российской Федерации международных советов (комитетов) по вопросам военно-морской деятельности;

продвижение национальных интересов Российской Федерации в области военно-морской деятельности на различных международных площадках (симпозиумах, конференциях, форумах, семинарах);

освещение на постоянной основе в средствах массовой информации военно-морской деятельности Российской Федерации, в том числе военно-морского присутствия сил (войск) Военно-Морского Флота в стратегически важных районах Мирового океана (заходы и визиты военных кораблей в порты иностранных государств, мероприятия международного военно-морского сотрудничества);

б) в сфере государственной и общественной безопасности:

поддержание в соответствии с международными договорами Российской Федерации правовых режимов на государственной границе Российской Федерации, приграничной территории, в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации, а также в акваториях Каспийского и Азовского морей;

обеспечение безопасности в морском пограничном пространстве путем развертывания высокотехнологичных многофункциональных пограничных комплексов и систем, повышение эффективности пограничной деятельности, совершенствование межведомственного взаимодействия и межгосударственного пограничного сотрудничества;

привлечение на основании решений Президента Российской Федерации сил (войск) Военно-Морского Флота к деятельности по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций

природного и техногенного характера в Мировом океане и на прилегающих к нему территориях;

совершенствование мер по выявлению, предупреждению и пресечению террористических актов, проявлений религиозного радикализма, сепаратизма, иных форм экстремизма и других преступных посягательств на права и свободы человека и гражданина, а также противоправных действий в отношении граждан Российской Федерации и их собственности в Мировом океане, расширение международного сотрудничества в данной сфере;

формирование механизма регулирования торгового мореплавания и контроля за ним в целях противодействия международному терроризму, пиратству, нелегальной миграции, перевозкам морским транспортом наркотических средств, психотропных веществ, химических веществ и радиоактивных материалов, оружия;

в) в экономической сфере:

обеспечение в соответствии с принципами и нормами международного права гарантированного доступа Российской Федерации к пространствам Мирового океана, его водным, топливно-энергетическим, биологическим ресурсам, недопущения дискриминационных действий со стороны отдельных государств или военно-политических блоков в отношении Российской Федерации и ее союзников;

привлечение сил (войск) Военно-Морского Флота, сил и средств органов федеральной службы безопасности к обеспечению безопасности экономической деятельности Российской Федерации в Мировом океане;

полный перевод цикла разработки и производства ключевых элементов вооружения и военной техники в интересах Военно-Морского Флота на российскую научно-промышленную базу;

развитие кораблестроительного комплекса в целях модернизации промышленного производства и обновления производственно-технологической базы Российской Федерации;

расширение использования инструментов государственно-частного партнерства для решения стратегических задач развития экономики и формирования базовой транспортной, энергетической, информационной, военной инфраструктур в районах базирования Военно-Морского Флота в Мировом океане;

создание в удаленных районах Арктического и Дальневосточного регионов Российской Федерации объектов инфраструктуры двойного назначения в целях обеспечения базирования гражданских судов, кораблей и судов Военно-Морского Флота и органов федеральной службы безопасности;

г) в сфере внешнеполитической деятельности:

обеспечение достаточного военно-морского присутствия Российской Федерации в стратегически важных районах Мирового океана, демонстрации флага Российской Федерации и военной силы;

расширение географии визитов и деловых заходов кораблей и судов Военно-Морского Флота в порты иностранных государств;

д) в сфере науки, технологий и образования:

развитие фундаментальных и прикладных отраслей науки и технологий, системы образования и подготовки специалистов в сфере оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации, в военной и иных сферах в целях достижения необходимого боевого потенциала сил (войск) Военно-Морского Флота, сил и средств органов федеральной службы безопасности;

проведение научных исследований Мирового океана, оценки военно-политических и иных аспектов его использования в целях устойчивого развития морской деятельности;

проведение научных исследований, направленных на обоснование и научно-методическое обеспечение приоритетных направлений строительства и развития Военно-Морского Флота, программ вооружения Военно-Морского Флота и органов федеральной службы безопасности, на реализацию федеральных целевых и иных программ в области военно-морской деятельности;

развитие государственных научных и научно-производственных организаций в целях обеспечения эффективной военно-морской деятельности;

развитие национальной инновационной системы, освоение новых ресурсных источников, модернизация приоритетных секторов экономики за счет стимулирования и развития рынка инноваций, в том числе с применением технологий общего, двойного и специального назначения, связанных с созданием, производством и базированием морского вооружения и техники;

совершенствование системы образования, обеспечивающей подготовку специалистов для Военно-Морского Флота, а также

повышение квалификации и профессиональную переподготовку научных работников и профессорско-преподавательского состава научных и образовательных организаций морского профиля;

е) в сфере экологической безопасности и рационального природопользования:

создание условий для поиска перспективных экологически чистых возобновляемых источников энергии для боевых кораблей, судов, вооружения, военной и специальной техники с последующим использованием таких источников энергии в гражданских отраслях экономики;

обеспечение экологической безопасности и рационального использования природных ресурсов при эксплуатации в мирное время кораблей и судов, оружия и объектов инфраструктуры, обеспечивающих военно-морскую деятельность;

ж) в сфере стратегической стабильности:

привлечение иностранных государств к совместным действиям по обеспечению безопасности и стратегической стабильности в Мировом океане;

развитие пунктов материально-технического обеспечения Военно-Морского Флота за пределами Российской Федерации;

формирование группировок специальных кораблей и судов для всестороннего обеспечения деятельности сил (войск) Военно-Морского Флота в Мировом океане;

выполнение международных договоров Российской Федерации в области ограничения и сокращения стратегических вооружений, участие Российской Федерации в разработке и заключении новых соглашений, отвечающих ее национальным интересам;

содействие укреплению региональной стабильности, разработка и применение мер доверия в области военно-морской деятельности;

участие сил (войск) Военно-Морского Флота в операциях по поддержанию (восстановлению) международного мира и безопасности, принятие мер для предотвращения (устранения) угрозы миру, подавление актов агрессии (нарушения мира) на основании решений Совета Безопасности Организации Объединенных Наций или иных органов, уполномоченных принимать такие решения в соответствии с нормами международного права;

подготовка в образовательных организациях морского профиля руководящих кадров и специалистов для военно-морских сил иностранных государств;

расширение сферы практического сотрудничества органов федеральной службы безопасности с пограничными органами иностранных государств;

з) в сфере социального обеспечения и комплектования Военно-Морского Флота и органов федеральной службы безопасности:

обеспечение социальных гарантий военнослужащим и членам их семей, гражданскому персоналу Военно-Морского Флота и органов федеральной службы безопасности;

развитие системы медицинского обеспечения военнослужащих и членов их семей, гражданского персонала Военно-Морского Флота и органов федеральной службы безопасности;

совершенствование системы комплектования Военно-Морского Флота и органов федеральной службы безопасности военнослужащими, проходящими военную службу по контракту.

30. Приоритетными направлениями государственной политики в области военно-морской деятельности являются:

а) поддержание оперативных и боевых возможностей Военно-Морского Флота на уровне, обеспечивающем ему одну из лидирующих позиций в мире;

б) развитие и поддержание способности Военно-Морского Флота к поражению наземных объектов потенциального противника как обычным, так и ядерным оружием;

в) сбалансированное развитие Военно-Морского Флота в целях недопущения исключительного превосходства над ним военно-морских сил США и других ведущих морских держав;

г) обеспечение возможности длительного присутствия сил (войск) Военно-Морского Флота в стратегически важных районах Мирового океана;

д) создание современной системы безопасности Российской Федерации в пограничной сфере, обеспечивающей формирование благоприятной обстановки в морском пространстве и за его пределами.

IV. Военно-Морской Флот как эффективный инструмент стратегического сдерживания

31. В XXI веке значительно возрастает роль вооруженных сил в борьбе государств за лидерство на океанских и морских направлениях. Флоты мировых держав своими действиями с моря способны изменить ход вооруженной борьбы и исход войны в целом. Подтверждением этого является разработанная США концепция "глобального удара", которая представляет собой новый вызов международной безопасности и напрямую угрожает военной безопасности Российской Федерации. Важное значение в реализации этой концепции отводится военно-морским силам.

32. Военно-Морской Флот является одним из наиболее эффективных инструментов стратегического (ядерного и неядерного) сдерживания, в том числе предотвращения "глобального удара". Это обусловлено наличием в составе Военно-Морского Флота морских стратегических ядерных сил и морских сил общего назначения, возможностью реализации его боевого потенциала практически в любом районе Мирового океана, способностью к развертыванию в короткие сроки группировок сил (войск) Военно-Морского Флота в районах возникновения конфликтных ситуаций и длительному нахождению в этих районах без нарушения суверенитета других государств, а также высокой степенью готовности к действиям, в том числе к нанесению ударов по критически важным объектам противника.

33. С развитием высокоточного оружия перед Военно-Морским Флотом стоит качественно новая задача - уничтожение военно-экономического потенциала противника путем поражения его жизненно важных объектов с моря.

34. Наличие достаточного количества высокоточного оружия и возможность его применения разными способами позволят обеспечить сдерживание широкомасштабных военных действий против Российской Федерации.

35. Основными элементами системы стратегического сдерживания являются ядерное и неядерное сдерживание.

36. Важное место в решении задач стратегического сдерживания занимают морские силы общего назначения.

37. В условиях эскалации военного конфликта демонстрация готовности и решимости применения силы с использованием нестратегического ядерного оружия является действенным сдерживающим фактором.

38. Основными задачами военно-морской деятельности по предотвращению военных конфликтов и стратегическому сдерживанию являются:

а) непрерывная оценка и прогнозирование военно-политической обстановки в Мировом океане на глобальном и региональном уровнях;

б) поддержание стратегической стабильности в Мировом океане;

в) поддержание готовности сил (войск) Военно-Морского Флота к действиям в стратегически важных районах Мирового океана;

г) обеспечение возможности применения кораблями Военно-Морского Флота оружия, в том числе высокоточного оружия большой дальности, в отношении любого потенциального противника;

д) выполнение межтеатровых маневров, а также регулярных подледных плаваний атомных подводных лодок Военно-Морского Флота;

е) повышение оперативных и боевых возможностей Черноморского флота за счет развития на территории Крымского полуострова межвидовой группировки сил (войск);

ж) обеспечение постоянного военно-морского присутствия Российской Федерации в Средиземном море и других стратегически важных районах Мирового океана, в том числе в районах прохождения основных морских транспортных коммуникаций;

з) создание и обеспечение функционирования единой государственной системы освещения подводной и надводной обстановки;

и) усиление взаимодействия с иностранными государствами в области международной безопасности в Мировом океане и развитие военного сотрудничества с ними на основе общих интересов в сфере укрепления международной безопасности в соответствии с нормами международного права;

к) заключение и реализация международных договоров Российской Федерации, направленных на укрепление взаимного доверия в области военно-морской деятельности;

л) участие в составе Вооруженных Сил Российской Федерации в международной миротворческой деятельности, в том числе под эгидой Организации Объединенных Наций и в рамках взаимодействия с международными организациями.

V. Стратегические требования к Военно-Морскому Флоту, задачи и приоритеты в области его строительства и развития

39. Российская Федерация не допустит существенного превосходства военно-морских сил других государств над Военно-Морским Флотом и будет стремиться к его закреплению на втором месте в мире по боевым возможностям.

40. Военно-Морской Флот должен соответствовать следующим основным стратегическим требованиям:

а) в мирное время и в период непосредственной угрозы агрессии:

недопущение силового давления и агрессии в отношении Российской Федерации и ее союзников с океанских и морских направлений;

способность оперативно и скрытно разворачивать силы (войска) в удаленных районах Мирового океана;

включение в единый контур управления взаимосвязанных и унифицированных систем военно-морских вооружений, кораблей (судов), подводных лодок, самолетов морской авиации и береговых комплексов Военно-Морского Флота нового поколения;

соответствие структуры и боевого состава Военно-Морского Флота внешним и внутренним социально-экономическим и военно-техническим условиям развития оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации и экономическим возможностям государства;

обеспечение устойчивого, скрытного и непрерывного управления силами (войсками) в реальном масштабе времени при их нахождении в любых районах Мирового океана;

б) в военное время:

способность нанесения неприемлемого ущерба противнику в целях его принуждения к прекращению военных действий на условиях гарантированного обеспечения национальных интересов Российской Федерации;

способность к успешному противоборству с противником, обладающим высокотехнологичным военно-морским потенциалом (в том числе имеющим на вооружении высокоточное оружие), с группировками его военно-морских сил в ближних, дальних морских зонах и океанских районах;

наличие оборонительных возможностей высокого уровня в области противоракетной, противовоздушной, противолодочной и противоминной обороны;

способность к долговременной автономной деятельности, в том числе к самостоятельному пополнению запасов материально-технических средств и оружия в удаленных районах Мирового океана с судов тылового обеспечения новых проектов;

соответствие структуры и оперативных (боевых) возможностей сил (войск) современным формам и способам ведения военных действий, их адаптация к новым оперативным концепциям применения Вооруженных Сил Российской Федерации, учитывающим весь спектр угроз военной безопасности Российской Федерации.

41. Основными задачами в области строительства и развития Военно-Морского Флота являются:

а) формирование сбалансированного по составу Военно-Морского Флота;

б) поддержание на высоком уровне боевого потенциала морских стратегических ядерных сил;

в) создание качественно нового облика морских сил общего назначения, оснащенных новым и модернизированным вооружением, новой и модернизированной военной и специальной техникой.

42. Приоритетами в области строительства и развития Военно-Морского Флота в среднесрочной и долгосрочной перспективе являются:

а) совершенствование и поддержание на высоком уровне морских стратегических ядерных сил в составе группировок ракетных подводных лодок стратегического назначения;

б) развитие группировок морских сил общего назначения в целях наделяния их функциями по стратегическому неядерному сдерживанию;

в) формирование боевого состава группировок сил (войск) на различных стратегических направлениях исходя из самых неблагоприятных прогнозов начала военных действий против Российской Федерации;

г) наращивание боевого потенциала Военно-Морского Флота путем строительства и модернизации многоцелевых атомных и неатомных подводных лодок, многоцелевых кораблей, предназначенных для выполнения задач в ближних, дальних морских зонах и океанских районах, самолетов морской авиации, строительства экранопланов различного назначения, а также создания вооружения, военной и специальной техники для оснащения береговых войск.

43. Основу вооружения подводных и надводных сил и береговых войск Военно-Морского Флота на период до 2025 года составят высокоточные крылатые ракеты большой дальности.

44. После 2025 года на вооружение подводных и надводных сил и береговых войск Военно-Морского Флота будут поступать гиперзвуковые ракеты и роботизированные средства различного назначения, в том числе автономные обитаемые подводные аппараты.

45. Планируется создание морского авианесущего комплекса, перспективных боевых надводных кораблей и подводных лодок (боевых платформ), глубоководных морских систем нового поколения, развертывание морских роботизированных систем для выполнения большого комплекса боевых и обеспечивающих задач.

46. К 2030 году Российская Федерация должна обладать на всех стратегических направлениях мощными сбалансированными флотами, состоящими из кораблей, предназначенных для выполнения задач в ближних, дальних морских зонах и океанских районах, а также из морской авиации и береговых войск, оснащенных эффективным ударным высокоточным оружием, имеющих развитую систему базирования и обеспечения.

VI. Механизмы реализации государственной политики в области военно-морской деятельности и показатели состояния национальной безопасности Российской Федерации

47. Государственная политика в области военно-морской деятельности реализуется посредством осуществления федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации (при координирующей роли Министерства обороны Российской Федерации) комплекса скоординированных и целенаправленных мер организационного, нормативно-правового, внешнеполитического, военного, экономического, финансового и информационного характера.

48. Ресурсное обеспечение мероприятий по реализации военно-морской деятельности осуществляется за счет средств федерального бюджета, предусматриваемых Вооруженным Силам Российской Федерации, Федеральной службе безопасности Российской Федерации, Министерству иностранных дел Российской Федерации и другим заинтересованным федеральным органам исполнительной власти, средств бюджетов субъектов Российской Федерации, а в отдельных случаях - за счет собственных средств организаций.

49. Основными мероприятиями по реализации настоящих Основ являются:

а) разработка и издание нормативных правовых актов, регламентирующих порядок планирования и обеспечения мероприятий по осуществлению военно-морской деятельности;

б) разработка и реализация федеральных и иных целевых программ в области морской и военно-морской деятельности, пограничной деятельности, государственной программы вооружения, программы кораблестроения и государственного оборонного заказа на плановый период;

в) организация системного мониторинга и анализа реализации государственной политики в области военно-морской деятельности;

г) совершенствование международной нормативно-правовой базы, обеспечивающей благоприятные условия для защиты национальных интересов Российской Федерации и ее союзников в Мировом океане;

д) развитие системообразующих структур оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации, специализированных отраслей науки и технологий;

е) организация и проведение научных исследований в области военно-морской деятельности.

50. Основными показателями состояния национальной безопасности в области военно-морской деятельности являются состав, состояние и возможности Военно-Морского Флота, обеспечивающие военную безопасность Российской Федерации с океанских и морских направлений, а также защиту национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане.

51. Показателями эффективности мер по реализации государственной политики в области военно-морской деятельности являются:

а) уровень оснащенности Военно-Морского Флота современными вооружением, военной и специальной техникой, обеспечивающий ему второе место в мире по боевым возможностям;

б) способность Военно-Морского Флота нанести ущерб флоту противника на уровне не ниже критического с применением нестратегического ядерного оружия;

в) способность Военно-Морского Флота применить в любой обстановке морские стратегические ядерные силы;

г) способность Военно-Морского Флота наращивать военно-морскую группировку на опасном стратегическом направлении за счет межтеатрового маневра силами флотов;

д) способность органов федеральной службы безопасности оперативно реагировать на изменения обстановки в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации.

VII. Заключение

52. Российская Федерация, являясь великой морской и сухопутной державой, должна учитывать все аспекты геополитических процессов, происходящих в Мировом океане, на приморских территориях и в прилегающих акваториях.

53. Тенденции развития современной геополитической обстановки в мире убедительно подтверждают, что только наличие

«Морская коллегия при Правительстве
Российской Федерации.

История, деятельность, документы»

Издание в 3 томах, часть 1

сильного Военно-Морского Флота обеспечит Российской Федерации лидирующие позиции в многополярном мире в XXI веке, позволит ей эффективно реализовывать и защищать свои национальные интересы.

54. Настоящие Основы реализуются федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в соответствии с функциями и полномочиями, возложенными на них Президентом Российской Федерации и Правительством Российской Федерации.

55. Настоящие Основы могут уточняться в связи с изменением военно-политической обстановки в Мировом океане, а также социально-экономической ситуации в Российской Федерации.

Книга является первой частью трехтомного издания истории Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. На страницах издания нашли отражение краткая история, этапы деятельности, нормативные документы и информация о мероприятиях Морской коллегии.

В книге 9 глав и более 20 разделов, собрано порядка 30 основных официальных документов, определяющих морскую деятельность Российской Федерации. Представляем основные из них:

- О деятельности Морской Коллегии в 2001–2016 гг.;
- Работа Морской коллегии по формированию системы стратегического планирования, нормативно-правового обеспечения, оценке состояния национальной безопасности морской деятельности;
- Морская коллегия и судостроение;
- О президиуме Морской коллегии;
- О секретариате Морской коллегии;
- О Научно-экспертном совете Морской коллегии;
- О морских советах в приморских субъектах Российской Федерации и другие.

Работа над изданием трёхтомника ведётся редакционной группой: Котеневым М.Б., Москоленко М.В., Лазукиным В.С., Скоробогатовым К.В., Камшуковым А.В., Абызовым М.Н., Федоренко Н.М.

Общая редакция материалов кандидата экономических наук, заместителя председателя НЭС Морской коллегии, вице-адмирала А.Л. Балыбердина.

Издается Морским Информационным Агентством по инициативе и при участии секретариата Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, секретариата Научно-экспертного совета Морской коллегии.



Издание осуществляется при поддержке Объединенной судостроительной корпорации.

Издательство благодарит за участие в создании книги: ФГУП «ЦНИИ «Центр», ФГУП «Росморпорт», Некоммерческий фонд «Государственный клуб», АО «Ростовский порт» и лично председателя Совета директоров Грызлова Олега Игоревича.





НАМ 5 ЛЕТ!

ЮБИЛЕЙ РЕДАКЦИИ

Официальное печатное издание Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации – информационно-аналитический журнал «МОРСКАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ. Люди. События. Факты» специализируется на получении и публикации информации, связанной с ходом реализации положений Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года и Стратегий развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года.

Журнал является рабочим документом на заседаниях, совещаниях и других мероприятиях Морской коллегии (конференции, форумы, выставки).

Основная задача журнала: создание единого информационного пространства, которое эффективно, качественно и своевременно отображает деятельность Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации; формирование значимой информационной площадки для установления тесного сотрудничества между членами Морской коллегии и читательской аудиторией всех уровней, а также обмена мнениями на его страницах в области совершенствования работы, научно-технической и инновационной деятельности, подготовке кадров и других вопросов морской отрасли.

Основные разделы журнала: Государственная политика; Национальные морские интересы; Военно-Морской Флот; Морские порты; Российское и зарубежное судостроение; Новые технологии в морской отрасли; Морская безопасность; События отрасли; Морское образование и кадровая политика; Традиции и история Российского флота.

Целевая аудитория журнала: Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Руководство и структурные подразделения ВМФ, представители органов законодательной и исполнительной власти Российской Федерации, руководство и профильные департаменты регионов Российской Федерации, руководители российских предприятий и компаний отрасли, банков, страховых и других компаний, связанных с морской деятельностью.

Редакция: 123242, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д.11, т./факс: +7 (499) 254-67-20, www.morinform.com, info@morinform.com



Федеральное государственное унитарное предприятие
«Центральный научно-исследовательский институт судостроительной промышленности

«Центр»

ФГУП

«ЦНИИ «Центр»



ВСЕГДА

В ЦЕНТРЕ

СОБЫТИЙ

ФГУП «ЦНИИ «Центр»

123242, а/я 1, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 11, стр. 1

тел./факс +7(499)254-50-56

www.cniicentr.ru



Морская политика РОССИИ

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ СЕТАН МОРСКОЙ КОЛЛЕКТИВ ПРЯ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ