

МД

**МОРСЬКА
ДЕРЖАВА**

№1, січень/лютий, 2016



У ФЛОТ
У КРАЇНИ



ПЕРЕДПЛАТНИЙ
ІНДЕКС — 30575





**ГРОМАДСЬКО-ПОЛІТИЧНИЙ,
НАУКОВИЙ, ЛІТЕРАТУРНО-ХУДОЖНІЙ
ЖУРНАЛ**



**Засновник – редакція
газети “Флот України”**

**Видається з січня 2003 року
Видання нагороджене відзнакою
Державного комітету
телебачення
і радіомовлення України
“За заслуги в розвитку
інформаційної сфери” I ступеня**

**ТВО головного редактора
Леонід МАТЮХІН
Заступник головного редактора
Геннадій ХАЛАШ**

ПЕРЕДПЛАТНИЙ ІНДЕКС 01636

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

Володимир БЕЗКОРОВАЙНИЙ
віце-адмірал, кандидат
військових наук, радник міністра
оборони України

Дмитро ЗАВТОНОВ
редактор відділу новин
та кореспондентської мережі

Олександр ЗАВТОНОВ
редактор відділу
підготовки військ
та реформування ЗС України

Наталія ЗАДВЕРНЯК
заступник відповідального
секретаря

Оксана КАРПЕНКО
технічний редактор

Борис КОЖИН
віце-адмірал

Віталій КОСТРИЧЕНКО
історик

Ігор ЛОСЄВ,
науковий редактор, кандидат

філософських наук, доцент
Києво-Могилянської академії

Анатолій ОДАЙНИК,
історик

Віталій ПАНЧИШИН
редактор відділу
соціальної політики

Григорій ПЕРЕПЕЛИЦЯ
доктор політичних наук

Олексій ПОКОТИЛО
генерал-майор,
кандидат історичних наук

Володимир СЕРГІЙЧУК
доктор історичних наук

Євген СИЛКІН
відповідальний секретар

Юрій ЧЕРНІХОВ
доцент Дніпропетровського
Державного інституту
післядипломної освіти

Журнал зареєстрований Державним комітетом інформаційної політики України
Свідоцтво про реєстрацію: серія КВ №6335 від 10 липня 2002 року
Адреса редакції: 65014, м. Одеса, провул. Штабний, 1-6, <http://fleet.sebastopol.ua/morskaderzhava>. E-mail: md-flot@i.ua

Передрукування матеріалів допустиме тільки за узгодженням з редакцією “Морської держави”. Посилання на “Морську державу” обов’язкове.

Рукописи не повертаються та не рецензуються.

Редакція залишає за собою право скорочення та літературного редагування матеріалів.
За достовірність наукових матеріалів, професійних формулювань, права на публікацію фотоматеріалів, а також за розголошення фактів, які не підлягають опублікуванню, відповідальність несуть автори.

Думки авторів публікацій не завжди збігаються з позицією редакції.



У НОМЕРІ

<i>З сумлінним ставленням до ратної справи</i>	<i>с. 4</i>
<i>З динамітом крізь крижану переешкоду</i>	<i>с. 6</i>
<i>Несподівані подарунки від обласного голови</i>	<i>с. 8</i>
<i>Флотські артилеристи діяли впевнено</i>	<i>с. 10</i>
<i>Чим оновлятиметься арсенал ВМС України?</i>	<i>с. 12</i>
<i>Для спеців немає неможливого!</i>	<i>с. 14</i>
<i>Беззаперечні переваги військової освіти</i>	<i>с. 18</i>
<i>Служити в морській піхоті почесно та відповідально</i>	<i>с. 20</i>
<i>Актуальні питання чорноморської безпеки</i>	<i>с. 22</i>
<i>Молодь обирає контрактну службу</i>	<i>с. 28</i>
<i>Морська слава України</i>	<i>с. 30</i>
<i>Стан, можливості і перспективи розвитку ВМС Туреччини</i>	<i>с. 36</i>
<i>Гибель теплохода “Моздок”</i>	<i>с. 42</i>
<i>Рідкісне фото</i>	<i>с. 47</i>
<i>Пронепалубні крейсери типу “Кайзер Франц Йосиф I”</i>	<i>с. 50</i>
<i>Удивительный американец Роберт Фултон</i>	<i>с. 56</i>
<i>Речные ворота страны в Европу</i>	<i>с. 62</i>
<i>Старейший аквариум Черного моря</i>	<i>с. 64</i>



З СУМЛІННИМ СТАВЛЕННЯМ ДО РАТНОЇ СПРАВИ

Традиційно у Збройних Силах України, у перших числах січня, розпочався новий навчальний рік. З цього приводу в частинах та на кораблях ВМС ЗС України відбулись короткі мітинги, урочистий підйом Державних Прапорів, стягів ВМС та прапорів розцвічування.



Та незважаючи на святковий настрій, всі військовослужбовці усвідомлювали важливість тих подій, які відбуваються в державі, адже частина територій України залишається окупованими, на сході країни продовжуються бойові дії, і тому попереду нові важкі та важливі завдання.

Перед офіцерами, мічманами, старшинами та матросами на причальній стінці у Західній військово-морській базі виступив командувач ВМС ЗС України віце-адмірал Сергій Гайдук. У своїй промові він привітав присутніх з початком нового навчального року, коротко під-



не дивлячись на складнощі у державі, корабельні з'єднання взяли участь у міжнародних навчаннях серії "Сі Бриз", наплаваність кораблів склала 500 діб, що від загальної наплаваності ВМС ЗС України складає 65 відсотків. Водозаходи українського флоту провели під водою близько 800 годин, що на 100 годин більше ніж у 2014 році. Окрім цього, в минулому році було проведено багато заходів в рамках міжнародних навчань типу "PASSEX" та "Морський щит".

— 2016 рік повинен для нас стати роком подальшого вдосконалення розвитку та підвищення рівня морського вишколу особового складу флоту, — зазначив віце-адмірал Сергій Гай-

Бриз-2016", які будуть спрямовані на відпрацювання питань за даним напрямком. Також ми будемо продовжувати спільні тренування в морі типу "PASSEX" із кораблями флотів НАТО, а фрегат "Гетьман Сагайдачний" із вертольотом Ка-27 на борту пройде самоцінку другого рівня.

Командувач ВМС ЗС України віце-адмірал Сергій Гайдук наголосив, що це лише перші кроки на шляху до високих стандартів НАТО у всіх сферах діяльності флоту. Він додав, що буде продовжено роботу щодо підвищення знання особовим складом англійської мови, взаємосумісності підготовки військових моряків, а також озброєння та військової техніки.

Важливим напрямком у досягненні цих високих стандартів є й вдосконалення навчально-матеріальної бази у місцях дислокації підрозділів, кораблів та з'єднань українського флоту. Так, у Західній ВМБ розпочато будівництво всесезонного спортивного майданчику та тренажерного залу.

По завершенні мітингу командувач українського флоту вручив нагороди військовослужбовцям, які відзначилися в ході виконання завдань у зоні проведення АТО.

Євген САЗАНСЬКИЙ



бив підсумки року, що минув, та визначив пріоритетні напрямки діяльності флоту.

— Новий навчальний рік дуже не простий, ми продовжуємо виконувати завдання в умовах особливого періоду, — зазначив командувач українського флоту. — Сьогодні, угруповання ВМС ЗС України продовжує виконувати завдання в зоні проведення антитерористичної операції, і не дивлячись на постійні обстріли та напружену ситуацію — отримує безцінний бойовий досвід.

Також командувач ВМС ЗС України підкреслив, що протягом 2015 року,

Головними напрямками діяльності у цьому році стане підготовка органів управління, особливо Західної військово-морської бази (майбутнього морського району) як органу управління оперативно-тактичного рівня, а також кораблів та суден в рамках досягнення взаємосумісності з органами управління флотів країн НАТО. Для цього ми проведемо навчання "Сі





З ДИНАМІТОМ КРІЗЬ К

Один із важливих елементів під час злагодження підрозділів — подолання водної перешкоди. Влітку чи восени для українських військовослужбовців це звичайна справа. Однак, зовсім інша річ — організувати переправу взимку, коли товщина криги місцями сягає понад тридцять сантиметрів.

Навчання з організації переправи проводились із особовим складом одного з підрозділів понтонно-мостового полку Головного управління оперативного забезпечення Збройних Сил України, який дислокується в місті Білгород-Дністровський, спільно із інженерами Центру оперативного (бо-

йового) забезпечення та підрозділами військ берегової оборони Військово-Морських Сил Збройних Сил України на полігоні “Широкий лан”.

Провівши розвідку місцевості, оцінивши товщину криги, наявні засоби, кількість техніки, яку потрібно переправляти, військові понтонери дійш-

ли висновку, що лід не витримає навантаження. Тим паче, під час навчань зберігалася плюсова температура повітря. Тому, було прийнято рішення підривати кригу. Водночас, на суходолі військовослужбовцями підрозділу було організовано та налагоджено роботу комендантської служби пере-




прави, а також облаштовано місце обігріву особового складу.

— Ми вперше зіткнулися з такими важкими умовами, наразі сапери підривають кригу, а військові понтонери облаштовують шляхи підходу техніки та розчищають місце від великих уламків криги, щоб річкові ланки понтонної переправи могли розкритися, — відмітив командир понтонної роти старший лейтенант Олександр Буйніцький. — Для переправи ми використовуємо ПМП (понтонно-мостовий парк) з однією береговою та річковими ланками, а транспортування буде здійснюватися за допомогою плаваючого транспортера.

Варто додати, що флотські сапери заклали заряди впродовж п'ятнадцяти метрів. Після підриву у водоймищі утворюється достатньо просто-

ру, щоб транспортер без перешкод міг пересуватися між берегами. Однак, щоб закласти заряди, саперам потрібно не менше години, а всього необхідно звільнити від криги 360 метрів.

Важливо, що особливості цього навчання продиктовані сьогоденням. Тож, насамперед, у ході тренувань враховується досвід, набутий в зоні проведення антитерористичної операції, а також створюються умови виконання навчальних завдань, максимально наближені до бойових, адже невідомо, які саме умови для організації переправи будуть під час реальних бойових дій. Тому військові понтонери повинні вміти виконувати поставлені завдання навіть за таких складних погодних умов. 

Олександр ЗАВТОНОВ



ПРИЖАНУ ПЕРЕШКОДУ



НЕСПОДІВАНІ ПОДАРУНКИ ВІД ОБЛАСНОГО ГОЛОВИ

Хтось зустрічає новий рік у сімейному колі, хтось з друзями, а хтось, відповідно до статків, на модних курортах. І лише ті, хто дійсно вболіває за свій народ та його захисників, готові провести новорічну ніч далеко від дому разом з військовими.



Саме у бліндажі, на лінії безпосереднього зіткнення неподалік Станиці Луганської, разом з бійцями 28-ї окремої механізованої бригади, що вільні від несення служби, Новий – 2016 рік зустрів голова Одеської обласної державної адміністрації Міхейл Саакашвілі.

— Свій останній Новий рік на посаді Президента Грузії я зустрічав в



Афганістані з грузинськими солдатами на передовій, в глибинці провінції Гільменд, — пригадав Міхеїл Саакашвілі. — Ми полетіли туди на американському вертольоті, який був обстріляний талібами при посадці. Тоді практично всю ніч тривав обстріл. Але цю новорічну ніч я зустрів вже з українськими офіцерами і бійцями. Українські та грузинські військові дуже схожі по духу і не можуть не викли-


кати захоплення. Російська агресія проти України обов'язково завершиться перемогою справжніх чоловіків і великих патріотів України.

Голова Одеської обласної державної адміністрації спільно з представниками військового капеланства привітав захисників з Новорічними та Різдвяними святами, побажав здоров'я воїнам, їх рідним та близьким, висловив сподівання миру і злаго-



ди, світлого майбутнього українського народу.

У цей святковий день гості завітали до військових не з порожніми руками. Від небайдужих одеситів вони передали захисникам України тепловізори, спеціалізовані планшети та військові мобільні телефони, військові однострої, комплекти супутникового телебачення, новорічні подарункові набори.

За доброю традицією закінчилися свята спільним фотографуванням з бійцями механізованої роти. 

Євген СИЛКІН

ФЛОТСЬКІ АРТИЛЕРИСТИ ДІЯЛИ ВПЕВНЕНО



**Під час Другої світової війни фельдмаршал
Бернард Мантгомері, спираючись на досвід бойових
дій, в яких брав безпосередню участь, сказав
приблизно так: “Чим важчі бої, чим довше йде війна,
тим більше армія покладається на артилерію”.**

Трагічні події останніх майже двох років в Україні довели, що і сьогодні це твердження є надто актуальним, щоб його заперечувати.

Є багато версій і переконань, що майбутнє безпеки за космічними військами, гелікоптерами, авіацією, танками чи чимось іншим. Та насправді і сьогодні, як 70 років тому, знову ж можна зробити висновки, що артиле-

рія зовсім не втратила своєї важливості та доцільності.

Військовослужбовці підрозділів, що повертаються із зони проведення антитерористичної операції не сидять склавши руки, почиваючи на лаврах героїв. Навпаки, офіцери, сержанти, солдати та матроси добре розуміють, що надалі потрібно якомога більше навчатися. Не є виключенням і під-

розділи ВМС ЗС України. Днями, на одному з військових полігонів відбулися навчальні стрільби 406-ї окремої берегової артилерійської бригади ВМС ЗС України. На полігоні працювали екіпажі реактивних систем залпового вогню БМ-21 “Град”, артилерійських протитанкових гармат “Рапіра” та 152-міліметрових гаубиць “Гіацинт”.

Здійснивши багатокілометровий марш з місця постійної дислокації до вказаного району, артилеристи підготувалися до бойової роботи. Головна мета флотських “богів війни” — відбиття нападу умовного морського десанту з моря.

Вітер, який не вщухав весь день, не дуже додавав складності у роботі бойових розрахунків і всі цілі були уражені. Відпрацьовували завдання із застосування артилерійського озброєння по умовному ворогу не лише бійці, які вже набули досвіду під час виконання завдань в зоні АТО, але й ті флотські артилеристи, що нещодавно підписали свій перший контракт.

Підсумовуючи результати навчально-бойових стрільб, командування ВМС ЗС України відзначило високий рівень бойового вишколу бійців, злагодженість підрозділів, здатність виконати поставлені завдання з ураження вогнем противника, що дозволяє підтримувати високий рівень бойової готовності та є достатнім для того, щоб захистити рубежі держави вздовж її південної берегової лінії і на площі всієї акваторії територіальних вод України.



Павло ПАРФЕНЮК

Командир гармати артилерійської батареї молодший сержант Олексій Шевченко:

“Сьогодні перед нами стояло завдання стріляти на пів прямим наведенням. Розрахунок впорався на оцінку “відмінно”, всі цілі вражено. Це велика снайперська гармата, і вона дійсно має право так називатися, бо, скажімо, на відстані 25000 метрів ми кладемо снаряд, як кажуть, у “копійочку”. Практично всі пройшли АТО, колектив просто чудовий, та й з командуванням, зізнаюся, дуже поцістило”.



Старший офіцер батареї лейтенант Максим Табачук:

“Після проведення маршу і прибувши на полігон, флотські артилеристи підготували вогневі позиції та чекали команди на відкриття вогню. Отримали координати і за визначеними установками провели стрільбу по цілях.

Особовий склад давно готовий до виконання бойових завдань в усіх можливих погодних умовах. Тому особисто я не сумнівався, що все пройде на високому рівні. Ті, хто пройшли АТО, знають, що не мають права недопрацювати, недочити, спрацювати на пів сили”.

Топогеодезист 32-го реактивно-артилерійського полку старший сержант Дмитро Зайцев:

“Наше завдання було зовсім не складним. При виході батареї займаємо вогневу позицію, отримуємо від командира основний напрямок стрільби, а я орієнтую батарею на місцевості. В основному потрібно бути уважним і чітко виконувати команди командирів. Тонкоців вистачає, але головне мати бажання. Всі БМ-21 “Град”, якщо не нові, то відремонтовані, і в дуже доброму стані. Загалом запитань до технічного стану озброєння та військової техніки немає. Дуже допомагають нам нові гаджети: планшети, метеостанції тощо. Одним словом, у війську є все для того, щоб надійно боронити Україну, головне, щоб були справжні, вмотивовані захисники Батьківщини. Я мобілізований 6-ї хвили часткової мобілізації і добре знаю, хто має бажання, знайде тисячу можливостей, а хто ні, той тисячу причин. Воювати нам є чим, погано, що є проти кого, але така є реальність. Особисто мені хочеться не просто звільнитися з війська і повернутися додому. Я хочу бути на сто відсотків впевнений у тому, хто мене змінить”.



ЧИМ ОНОВЛЯТИМЕТЬСЯ АРСЕНАЛ ВМС УКРАЇНИ?

За ініціати́ви командування Військово-Морських Сил Збройних Сил України на борту фрегата “Гетьман Сагайдачний” пройшов круглий стіл з питань перспектив розвитку озброєння і військової техніки національного флоту.



У заході взяли участь командувач ВМС ЗС України віце-адмірал Сергій Гайдук, військові експерти Центру досліджень армії, конверсії та озброєння, начальники профільних управлінь командування флоту.

Під час вступного слова командувач українського флоту віце-адмірал Сергій Гайдук, висловив переконання, що будівництво нових кораблів сьогодні є вкрай необхідною і невідкладною справою, бо Україна має бути сильною морською державою, а не країною біля моря. Також він додав, що останні більш ніж двадцять років фінансування українських ВМС здійснювалось на рівні 10-15 відсотків від реальних потреб.

Більшість кораблів майже відпрацювали свій технічний ресурс, і круглий стіл саме у такому форматі має на меті привернути уваги суспільства та керівництва держави до нагальних проблем ВМС ЗС України. У свою чергу, директор Центру досліджень армії, конверсії та озброєння Валентин Бадрак пообіцяв вивчити та надати експертне обґрунтування проблемним питанням розвитку ВМС ЗС України, висловити експертні пропозиції щодо альтернативних можливостей реалізації пріоритетів переозброєння українського флоту.

— Важливо, що сьогодні ми маємо можливість підключити до процесу вирішення проблем ВМС ЗС України небайдужих людей, — сказав Вален-





тин Бадрак. — Зокрема, це стосується як представників влади та промисловців, так і експертного середовища. Інформація, яку ми отримали, безумовно вплинула на нашу позицію. Командування ВМС ЗС України має чіткі наміри щодо розбудови флоту не тільки у плані захисту, а й у питаннях розвитку потенціалу на ураження противника та бачення загальної картини майбутнього ВМС.

Як зазначив Валентин Бадрак, без повномасштабного розвитку Військово-Морських Сил завдання захисту країни, перемоги у протистоянні з агресором виконати буде надзвичайно складно, або навіть неможливо, тому розбудова національних ВМС має стати для української держави одним із головних пріоритетів. На його думку, державі необхідно зробити технологічний стрибок і перейти на сучасні реалії.


— Звичайно, для цього необхідні значні кошти, і ми розуміємо, що для держави це дуже складно, особливо у такий період, коли фактично триває війна, — додав військовий експерт. — Я маю на увазі, що зробити пріоритетним розвиток ВМС ЗС України буде дуже складно, але ми вважаємо, що детальне вивчення питання флоту у тому числі за допомогою фахівців ВМС дозволить нам лобювати найважливіші напрямки. Якщо говорити про конкретні проблеми, то я би, безумовно, виділив питання: “Чи стане будівництво нових кораблів пріоритетом для української держави?”. Ми сьогодні наполягаємо на тому, що це має бути пріоритетом, разом із тим



щоб будувати нове ракетне озброєння, що також може суттєво вплинути на загальний розвиток Військово-Морських Сил у майбутньому.

Валентин Бадрак переконаний, що має бути тектонічне зрушення у свідомості вищого військово-політичного керівництва держави у бік того, що Україна не може відмовитися від будівництва нових кораблів.

— Україна є суднобудівною і морською державою, — підкреслив військовий експерт головний редактор журналу “Defense express” Сергій Згурець. — Поєднати ці дві складові якраз можна на прикладі роз-

будови сучасних Військово-Морських Сил. Цей симбіоз має бути підкріплений багатьма факторами. Зокрема, позицією держави та командування ВМС ЗС України, і, власне, експертним середовищем. Все це, насправді, дозволить нам зробити значні кроки вперед. Враховуючи зовнішню агресію, розбудова сучасного українського флоту є запорукою нашої безпеки, адже не лише Сухопутні війська та Повітряні Сили, а так само захист наших інтересів на морі є суттєвою складовою нашої життєдіяльності. 

Дмитро ЗАВТОНОВ



ДЛЯ СПЕЦІВ НЕМА

Від спецпризначенців командири ніколи не почують відповідь: “Це неможливо”. Скоріше, вони скажуть: “Це неможливо, але ми спробуємо”. Про подвиги, які здійснили ці хлопці більшість з нас, можливо, ніколи і не дізнається. Багато з спецпризначенців не завжди зможуть навіть розповісти, за що отримали ордени та медалі, бо “працюють”, як правило, у відриві від основних сил, виконують таємні завдання і можуть сподіватись тільки на себе.



Є НЕМОЖЛИВОГО!

Так, дійсно, для таких хлопців немає завдань, які вони не можуть виконати, але, щоб слова підтверджувалися справою, практично весь вільний час вони використовують для підготовки, а також тренувань на полігонах, де навчаються спеціальним дисциплінам.

Обличчя цих воїнів невідомі більшості українців, то ж і я цього разу мав можливість фотографувати їх тільки з прикритим лицем. Один з моїх знайомих ще добряче прикультував, бо повернувся до строю після шпиталю. Звісно, він міг би і надалі “відпочивати” після поранення, але це не про спецназ.

— Заживе під час тренувань, — сказав він і вирушив на вогневий рубіж.

Цього разу розвідники спецназу вдосконалювали майстерність під час

комплексних тренувань з вогневої і тактичної підготовки.

За словами командира підрозділу, заняття проводилися за новою методикою, яка розроблена за власним досвідом отриманим під час ведення бойових дій. Також хлопці намагаються втілювати якомога більше світових тенденцій з вогневої підготовки, які також випробовували в бою.

— Ми поступово відходимо від старої радянської школи, в якій була стрільба автоматичним вогнем на 300 – 400 метрів. Переходимо на більш сучасні стандарти, а саме до швидких контактів, які вимагають раптового відкриття вогню на коротких дистанціях. Як показує досвід, в нашій роботі це важливо. Також дуже велика увага приділяється культурі ставлення особового складу до зброї. Кожен військовослужбовець повинен добре


вивчити свою штатну зброю і знати, на що вона здатна, — розповів офіцер.

Розвідники у повній амуніції виконували базові вправи з ведення вогню переважно з нестійких положень: стоячи, з коліна, лежачи, в ході раптових вогневих контактів з лівого та правого флангів тощо. Також спецпризначенці відпрацьовували елементи тактичної групової підготовки, де шліфувалася взаємодія між військовослужбовцями: стрільба парами, а також у складі четвірок з різних положень і у різних можливих ситуаціях, наприклад, поранення товариша чи щось інше. Такі навички вже неодноразово допомагали хлопцям успішно виконувати завдання та зберегти життя. Звісно, командир не назвав точні місця, де брав участь даний підрозділ, але сказав, що були присутні скрізь, де було найгарячіше.





Трьохточковий ремінь, шок на прикладі, прилад для безшумної стрільби теж не стандартний, а виготовлений саме під цей автомат. Такий «апгрейд» зроблено з практичних висновків, наприклад дульне гальмо-компенсатор гасить полум'я, дає слабшу віддачу і розсіює так звук, що противник не може зорієнтуватися, звідки саме йде стрільба. Зброя дуже хороша, але я переконаний, що її характеристики можна розширювати і далі, — сказав Олександр.

Хтозна, які випробування ще чекають на хлопців. Хочеться лише побажати, щоб з усіх завдань вони поверталися живими. 

Леонід МАТЮХІН

— Звісно, за час бойових дій проведено надзвичайно великий обсяг роботи. Ми вдосконалюємось, якісь методики, що вважалися раніше правильними, не виправдали себе в реальному житті і все більше в програму своєї підготовки ми привносимо з особистого досвіду, — сказав командир підрозділу.

Тут дійсно все відрізнялося від того, що можна побачити на навчаннях інших підрозділів. Незвичним було те, як кожен воїн у однострої з напівслова розумів товариша чи командира. Крім того, навкруги лежав сніг, ще й дощ розпочався, на який військові не звернули жодної уваги і просто продовжили тренування. Після коротких команд вони змінювали тактику, стріляли чергами чи одиночними, з пістолетів, кулеметів та гранатометів різних типів. Робота велась не одну годину, а групи змінювали навчальні місця лише після того, як командир був задоволений проведеною роботою. На прохання дозволити постріляти з їхніх автоматів ми, звісно ж, не отримали «добро». Та ніхто не образився, бо пістолет чи автомат спецпризначенця — це надто особиста річ. Кожен ставиться до неї з надзвичайною любов'ю і цілком зрозуміло, чому. Пізніше один з офіцерів розповів про свій автомат.

— Це автомат Калашникова модернізований складний. Раніше це був звичайний автомат, тільки з складним прикладом. На даний момент тут змінено обвіс газової трубки, ствольної накладки, дульне гальмо-компенсатор, стоїть коліматорний приціл, інша кришка ствольної коробки з планкою пікатіні. Приклад теж замінений на легший та зручніший, а пістолетна рукоятка дозволяє зручніше утримувати автомат у будь-яку погоду. Так само модернізовано запобіжник з додатковим важелем. Додаткова ручка для того, щоб тримати не за магазин.



БЕЗЗАПЕРЕЧНІ ПЕРЕВАГИ ВІЙСЬКОВОЇ ОСВІТИ

З кожним роком професія військового стає дедалі популярнішою серед української молоді. Кожного року збільшується кількість охочих пов'язати своє життя з цією важкою та водночас почесною справою.

Так, у 59-му Будинку офіцерів курсанти вищих військових навчальних закладів Одещини розповіли про перспективи професії військового та переваги навчання у військових вишах. Зокрема, про здобуття військової освіти розповідали курсанти факультету Військово-Морських Сил Національного університету “Одеська морська академія” та Військової академії (м. Оде-

са), а також старший офіцер відділу комплектування та призову Одеського обласного військового комісаріату майор Олексій Панов, який зупинився на особливостях цьогорічної вступної кампанії. За словами офіцера, до вищих військових навчальних закладів мають право вступати громадяни України віком від 17 до 21 року, у тому числі й ті кому 17 років виповнюється у рік всту-



пу. Окрім цього, спробувати отримати освіту можуть військовослужбовці та військовозовоб'язані віком до 23 років.

Важливо, що окрім зовнішнього незалежного оцінювання абітурієнти складатимуть випробування з фізичної підготовки, пройдуть медичне обстеження та психологічне тестування.

— Разом із традиційними пільгами для військовослужбовців в поточному році міністерством оборони спільно з міністерством освіти та науки позитивно вирішено питання щодо надання можливості вступу до ВВНЗ на денну форму навчання військовослужбовцям контрактної служби за результатами вступних екзаменів, а не зовнішнього незалежного оцінювання, — зазначив майор Олексій Панов. — Окрім цього, Верховною Радою України прийнято Закон України “Про внесення змін до статті

13 Закону України “Про соціальний і правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей”, яким передбачено, що діти загиблих або зниклих безвісти військовослужбовців та члени їхніх сімей протягом трьох років після за-

кінчення школи зараховуються поза конкурсом до вищих та професійно-технічних навчальних закладів України. Таким самим правом користуються й діти військовослужбовців, які мають вислугу 20 років і більше, а також діти військовослужбовців звільнених за віком, за станом здоров'я чи у зв'язку із скороченням штатів.

Також майор Олексій Панов перерахував усі вищі в і й с ь к о в о - н а в ч а л ь н і заклади України та додав, що термін подачі документів спливає 10 червня року вступу. Всього ж з Одещини планується відібрати більше 200 жителів.

Про сьогоднішня факультету ВМС Національного університету “Одеська морська академія” розповів курсант 4-го курсу Олександр Красюк. У своїй промові він зупинився на питанні відродження флот-

ського вишу, окреслив перспективи саме флотської професії та побажав майбутнім абітурієнтам не вагатися та обирати професію військового.

— На факультеті ВМС проводиться навчання за 4 спеціальностями та 9 спеціалізаціями, — сказав Олександр Красюк. — І наскільки мені відомо наступного року у нас з'являться ще дві спеціалізації. Наш факультет також має багато переваг серед інших навчальних закладів. Сюди сміливо можна віднести стажування та навчання за кордоном, постійна морська практика з фактичним виходом в море на кораблях українського флоту, інше. Наразі курсанти факультету проходять навчання в Англії та Італії. Вважаю, що я зробив правильне рішення, коли ступив до флотського вишу. За чотири роки я зрозумів — бути військовим не просто, тому поступати до військового навчального закладу мають вмотивовані люди, адже ця професія відважних та сильних духом людей.

Свої розповіді про навчання у стінах ВНЗ продовжили вихованці Військової академії старший сержант Владислав Врублевський, курсанти Єгор Лобанов і Анастасія Бугальчук. Курсанти поділились власними мотивами щодо вибору професії, враженнями від навчального процесу та перспективами подальшої служби.

Віталій ПАНЧИШИН





СЛУЖИТИ В МОРСЬКІЙ ПІХОТІ ПОЧЕСНО ТА ВІДПОВІДАЛЬНО

Проходити службу у підрозділах морської піхоти Військово-Морських Сил Збройних Сил України завжди було важкою та водночас почесною справою. Тому, для дванадцятьох новоспечених контрактників, які склали присягу на вірність народу України, цей день залишиться у пам'яті на все життя.




Так, підрозділ морської піхоти, що дислокується на Одещині, прийняв до своїх лав нових військовослужбовців. Привітати морпхів із цією визначною подією прибули представники командування Військово-Морських Сил Збройних Сил України, ветерани морської піхоти, духовенства, рідні та близькі. Після завершення ритуалу складання Військової присяги, особовий склад підрозділу пройшов урочистим маршем.

— З дитинства я мріяв бути військовим, особливо хотів служити в такому елітному підрозділі як морська піхота. В подальшому хочу поступити до Національної академії Сухопутних військ та стати офіцером. Вважаю, що служба в морській піхоті допоможе мені отримати знання та навички необхідні для кар'єрного зросту, — розповів військовослужбовець контрактної служби Олексій Ящук.

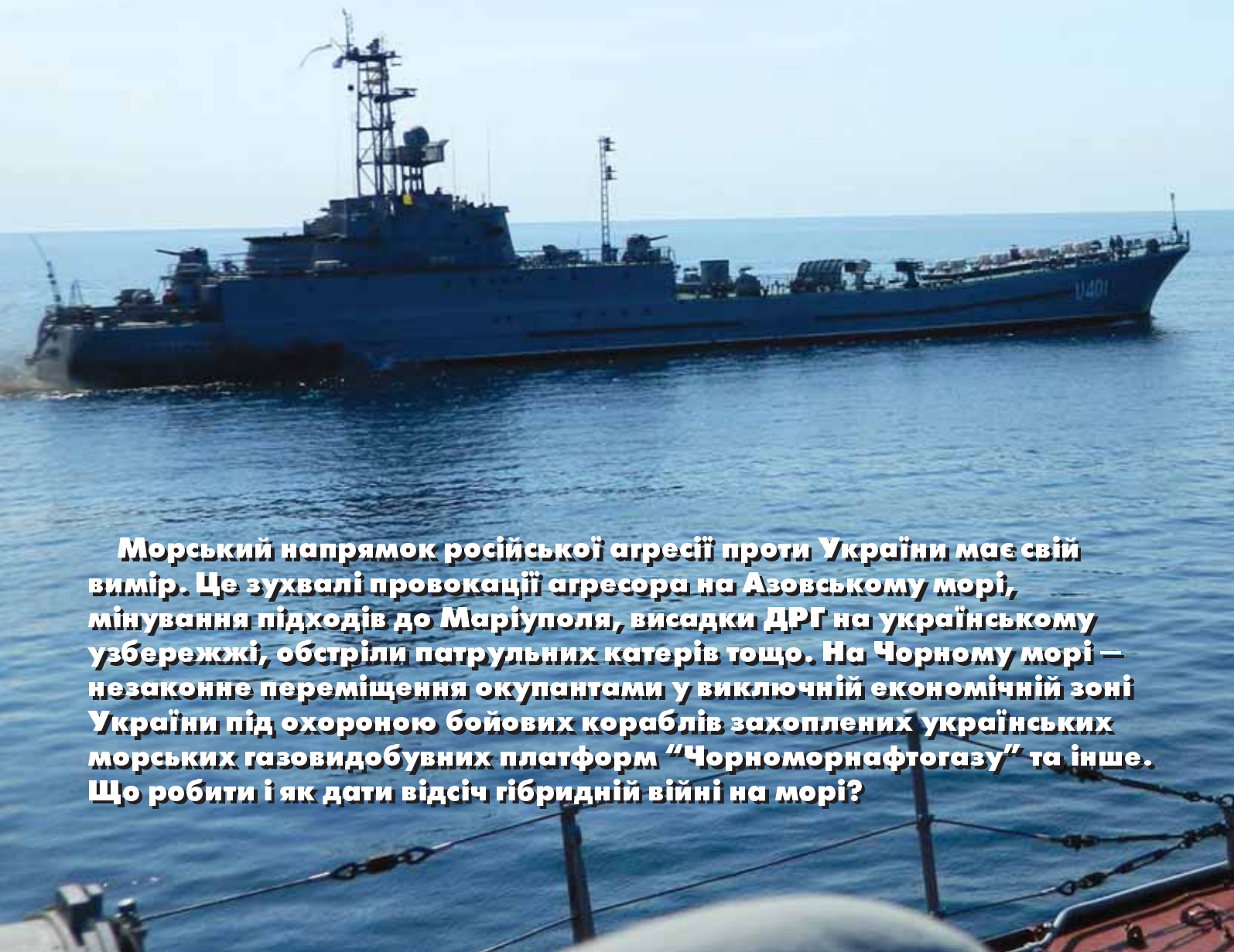
Варто додати, що серед контрактників, які склали присягу є й три жінки військовослужбовці. Як зазначають у командуванні підрозділу, одна з них планується на посаду снайпера, адже продемонструвала високі результати під час курсу підготовки. Також частина військовослужбовців одразу після церемонії вирушила на полігон у складі протитанкового дивізіону для проведення бойового злагодження.



— Особовий склад до складання присяги пройшов курс первинної військової підготовки, тому до проходження служби вони готові, — сказав заступник командира підрозділу по роботі з особовим складом підполковник Геннадій Шеремет. — Бажаю військовослужбовцям, щоб їм завжди щастило, щоб біди та негаразди їх обходили стороною, і щоб служба в морській піхоті їм пішла тільки на користь. 

Анатолій ОДАЙНИК

АКТУАЛЬНІ ЧОРНО



Морський напрямок російської агресії проти України має свій вимір. Це зухвалі провокації агресора на Азовському морі, мінування підходів до Маріуполя, висадки ДРГ на українському узбережжі, обстріли патрульних катерів тощо. На Чорному морі — незаконне переміщення окупантами у виключній економічній зоні України під охороною бойових кораблів захоплених українських морських газовидобувних платформ “Чорноморнафтогазу” та інше. Що робити і як дати відсіч гібридній війні на морі?

На початку січня в Одесі відбулася робоча зустріч експертів Defense Express з провідними фахівцями ВМС ЗС України на чолі з командувачем флоту віце-адміралом Сергієм Гайдуком.

Користуючись нагодою, він погодився відповісти на питання щодо актуального стану, проблемних питань та перспектив розвитку ВМС ЗС України.

— Як нині визначається роль і місце ВМС ЗС України в контексті нової Воєнної доктрини України, де головним противником визнано Російську Федерацію, і що слід робити для захисту національних інтересів держави на морі?

— Україна є європейською морською державою. За протяжністю морських кордонів (2782 км) та площею виключної морської (економічної)

зони (72 658 кв. км) вона є 12-ю в Європі. Близько 28% національного ВВП (до анексії Криму) створювалося за рахунок приморських областей. До 30% зовнішніх транспортних перевезень також здійснюється морем.

Це все потрібно захищати шляхом реалізації комплексу дипломатичних, економічних, інформаційних та, в останню чергу, військових заходів з відповідним набором інструментів. До

ПИТАННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ



останніх належать Військово-Морські Сили Збройних Сил України, на які покладається відсіч збройній агресії з морського напрямку та захист національних інтересів держави на морі.

ВМС ЗС України здійснюють постійний моніторинг торговельного судноплавства та контроль за режимом плавання у Чорному та Азовському морях, у тому числі й порушення законодавства України щодо заборони

заходів до анексованого Криму. Крім цього, одним із шляхів стримування агресора розглядається участь у системах колективної безпеки.

Воєнною доктриною України визначено шляхи формування національних оборонних спроможностей, серед яких — відродження військово-морського потенціалу держави, розвиток ВМС ЗС України, які мають бути здатними обороняти берегову лінію

Чорного та Азовського морів, виключно (морську) економічну зону, а також залучатися до міжнародних операцій НАТО і ЄС.

Для виконання цих завдань ВМС ЗС України повинні організаційно складатися з надводних та підводних сил, морської авіації, берегових ракетно-артилерійських частин та морської піхоти. Ми ні в якому разі не намагаємося зрівнятися за потенціалом з Росією. Це і недоцільно, і економічно неможливо. Проте, Україна повинна мати комплект сил, я підкреслюю, для стримування агресивних намірів РФ з морських напрямків.

Головним стримуючим агресора фактором повинна стати наявність у ВМС ЗС України ударної зброї морського, берегового та повітряного базування та мінної зброї. У цій важливій справі нам слід розраховувати, перш за все, на власні сили, вітчизняні розробки та вітчизняний промисловий потенціал.

— **Якою є Ваша оцінка сучасного стану ВМС ЗС України (корабельний склад, морська авіація, берегова артилерія та морська піхота) та потреб у новому озброєнні?**

— Як відомо, ВМС ЗС України створювалися шляхом розподілу ЧФ колишнього СРСР і, на відміну від інших видів ЗС України, створених на базі колишніх армій і округів, з самого початку не були достатніми та збалансованими. До того ж, за наслідками розподілу колишнього ЧФ ми отримали далеко не найкращі кораблі, озброєння та інфраструктуру. Переважна більшість отриманого корабельного складу вже тоді була застарілою морально і фізично. До того ж, за наказом командування ЧФ з бойових кораблів, що підлягали передачі Україні, демонтувалося або ж виводилося з ладу цінне обладнання, озброєння, пристрої та механізми, навіть кабельні траси. Тому відновлення боєздатності таких кораблів вимагало проведення досить коштовних ремонтів.

На жаль, усі роки незалежності України розвитку національних ВМС не приділялося належної уваги, поповнення корабельним складом здійснювалося повільно, а фінансування — за залишковим принципом. Так, для ВМС ЗС України спромоглися добувати лише 5 нових різнотипних бойових кораблів, що залишалися на різних заводах з часів колишнього СРСР. Проте, процес списання застарілих кораблів значно перевищував поповнення, тому бойовий склад ВМС ЗС України постійно зменшувався.

До того ж, частину кораблів було захоплено росіянами в Криму.

До речі, в акваторії Азовського моря, де немає визначеного державного кордону з РФ, взагалі не вважалося за доцільне мати комплект сил флоту. Наслідки цього ми відчуваємо сьогодні.

Єдиним виходом із ситуації, що склалася, є оновлення корабельного складу, авіаційної техніки, озброєння і техніки родів сил ВМС ЗС України.

— Як відновлюється боєздатність ВМС ЗС України та як вони будуть розвиватися у середньостроковій перспективі?

— Відновлення боєздатності ВМС ЗС України — процес поетапний. З урахуванням обстановки, на першому етапі у 2014-2015 рр. основні зусилля було зосереджено на розбудові морської піхоти та берегових артилерійських частин. Зокрема, сформовано бригади морської піхоти та берегової артилерії, триває реформування сил морського спецназу, які відзначилися в зоні АТО проведенням низки успішних операцій.

Дуже актуальним залишається питання оновлення корабельного складу ВМС ЗС України. Нашою метою є досягнення необхідної якості національного флоту за рахунок оснащення його високотехнологічним озброєнням (протикорабельними ракетними комплексами морського, берегового та повітряного базування, зда-

тими уражати берегові і морські цілі на дистанціях понад 250 км; засобами управління, розвідки і спостереження тощо), створення відповідної структури і необхідних для виконання завдань родів сил.

У 2015 р. ми визначилися щодо нашого бачення майбутнього складу ВМС ЗС України, можливостей проєктних та промислових підприємств щодо забезпечення створення відповідних зразків ОВТ та оснащення ними частин і підрозділів.

До 2020 р. за рахунок будівництва біля 30 нових кораблів, допоміжних суден та катерів має бути створене ядро національного флоту у складі вже 66 бойових та допоміжних одиниць, спроможних вирішувати бойові завдання із захисту інтересів держави на морі. Але остаточно вигляд ВМС ЗС України буде сформований, за сприятливих умов, лише у 2035 р.

Основу флоту мають становити нові корвети проєкту 58250, ракетні катери типу “Лань”, малі броньовані артилерійські катери типу “Тюрза-М” (два перші катери вже проходять державні випробування), десантно-штурмові катери типу “Кентавр” (початок будівництва запланований у 2016 р.) та інші.

Зокрема, Державною цільовою оборонною програмою розвитку військової техніки до 2020 р. передбачається будівництво до 3 корветів, до 3 ракетних катерів, до 18 артилерійських катерів, до 8 десантно-штурмових кате-





рів та 20 — 25 допоміжних суден. Ми також працюємо над питанням придбання кораблів, які ніколи не будувалися в Україні — протимінних та десантних.

Хочу особливо відзначити ключову роль у відродженні бойового потенціалу ВМС ЗС України, яку має відіграти завершення будівництва головного корвета 58250 “Володимир Великий”. Це перспективний бойовий корабель, який за своїми ТТХ не поступатиметься закордонним аналогам, здатний вирішувати цілу низку бойових завдань, притаманних навіть легким фрегатам. Новий корвет є єдиною реальною альтернативою на заміну фрегату “Гетьман Сагайдачний”, якому у 2018 р. виповниться 25 р. і який потребує модернізації. Лише наявність нових корветів дозволить ВМС ЗС України виконувати завдання за межами територіальних вод. Треба розуміти, що ракетні катери не можуть замінити корвети, вони мають різні можливості і різне призначення.

— **А в якому стані знаходиться питання завершення будівництва головного корвета сьогодні?**

— Загальна технічна готовність корвета “Володимир Великий” становить 32%. Проте, вже третій рік, як будівництво корвета в рамках державної програми (!) призупинено через брак фінансування. Більш того, у жовтні 2015 р. було прийнято протокольне рішення міжвідомчої наради, яким запропоновано опрацювати питання щодо припинення фінансування корвета, а “отриманий набуток використати для модернізації наявного корабельного складу ВМС ЗС України”. З чим ми не згодні! Виконання цього рішення може призвести до низки негативних наслідків, починаючи від руйнації національної системи кораблебудування, дискредитації країни як надійного партнера серед іноземних постачальників унікально-

го обладнання, аж до втрати бойового потенціалу ВМС ЗС України, наслідком чого буде панування ворожого флоту біля наших берегів, видобуток вуглеводної сировини в нашій виключній економічній зоні та інші виклики національним інтересам України на морі. На наш погляд, необхідна для добудови корвета значна сума коштів все ж таки не є критичною для держави. Більш того, вважаю, що проблема корвета, за великим рахунком, полягає не в коштах, а в площині комунікації політиків, акціонерів та суспільства. Отже, треба шукати шляхи вирішення цього питання, залучення коштів іноземних партнерів (як варіант, військово-технічна допомога країн-членів НАТО), приватних підприємств, громад тощо. Адже вирішення важливого питання національного виміру неможливе без участі суспільства.





Я оптиміст і вважаю, що активізація робіт з будівництва нового корвета у 2016 р. дозволить до кінця 2018 р. отримати готовий корабель. Тоді можна буде говорити і про модернізацію “Гетьмана Сагайдачного”.

На державному рівні також потрібна структура для популяризації флоту у суспільстві, військово-патріотичного виховання, подолання континентального способу мислення еліт, а головне — сприяння пошуку джерел фінансування розбудови сучасного флоту. Розуміння цього, як ми переконалися протягом 2015 р., існує на усіх рівнях, то ж треба діяти. Причому діяти вже сьогодні, бо створення нових кораблів — це тривалий та коштовний процес.

Інакше в силу об’єктивних обставин ВМС ЗС України після 2018 р. можуть просто втратити останні нечисельні кораблі і катери, які остаточно застаріють і будуть виключені зі складу флоту.

— **А що можна сказати про морську авіацію?**

— Ми маємо подібні проблеми і з морською авіацією, матеріальна частина якої дісталася нам також у спадщину від колишнього ЧФ СРСР.

Протягом багатьох років парк літальних апаратів майже не оновлювався, а техніка морально і фізично застаріла. Хотів би зазначити, що кораблі, літаки і взагалі техніка радянського виробництва, яку ми змушені використовувати зараз, нас вже не влаштовують.

Парк застарілих літаків Бе-12 плануємо замінити на універсальні патрульні літаки виробництва ДП “Антонов”, які вперше отримають ракетне озброєння. Також ВМС ЗС України отримають ударні вертольоти, здатні виконувати вогневу підтримку як сил флоту, так і наземних підрозділів на приморському напрямку з використанням некерованої ракетної зброї. У 2017 р. до складу морської авіаційної бригади планується включити ланку безпілотних літальних апаратів, здатних цілодобово здійснювати трансляцію даних в режимі он-лайн. Ми маємо також замінити застарілі аналогові системи зв’язку на сучасні цифрові, за стандартами НАТО, більш захищені і ефективні.



— Чи варто для прискорення поповнення корабельного складу ВМС ЗС України погодитися на пропозиції деяких країн НАТО, які пропонують нам кораблі, що вже були у користуванні, за прикладом Польщі, Румунії та Болгарії?

— Однозначної відповіді на це питання бути не може, до нього треба підходити зважено. Питання передачі таких кораблів потребує вивчення у кожному окремому випадку, особливо, коли це може бути єдиним шляхом вирішення проблеми. Але не завжди така практика має позитивний досвід з огляду на вік кораблів, озброєння та витрати на їх подальше утримання.

— Останнім часом активно дискутується питання щодо відродження українського підводного флоту. Чи це реально?

— Так, дійсно, це цілком реально і нашими планами передбачається до 2020 р. відродити у складі ВМС ЗС України підводні сили у складі 2 – 4 підводних човнів. Підводні сили мають стати елітою флоту та важливим бойовим, морально-психологічним і стримуючим фактором в регіоні. Враховуючи особливості гідрології та гли-



бини Чорного моря, це можуть бути надмалі, малі або навіть середні підводні човни. Для підводних сил пропонується створити нову інфраструктуру.

— З огляду на важливість захисту Приазов'я, чи планується створення на Азовському морі окремої зони відповідальності ВМС ЗС України?

— Так, планується. На сьогодні значна частина підрозділів морської піхоти, берегової артилерії та спецназу ВМС ЗС України бере участь в АТО. В подальшому заплановано нарощування комплекту сил для дій в Азовській морській операційній зоні, у т.ч. і шляхом формування з'єднань кораблів охорони і забезпечення.

— Як ви оцінюєте роль міжнародного співробітництва, насамперед, з країнами НАТО, участь у спільних маневрах з точки зору укріплення бойового потенціалу ВМС ЗС України та сумісності з кораблями західних країн. Наскільки ця діяльність на сьогодні є важливою для України?

— Сьогодні система глобальної безпеки, зокрема, у Чорноморському регіоні, докорінно

змінилася. Тільки об'єднуючись, можливо побудувати новий формат гарантування безпеки та стримати агресора. НАТО, як система колективної безпеки, вважається наріжним каменем у забезпеченні захисту національного суверенітету. Тому командуванням Військово-Морських Сил ЗС України ведеться активна робота з флотами країн-партнерів, в першу чергу США і Туреччини щодо об'єднання зусиль у забезпеченні безпеки в Чорноморському регіоні. В цьому контексті, як зазначено в основоположних доктринальних документах держави, має бути забезпечене максимальне наближення до стандартів НАТО, досягнення оперативної і технічної сумісності зі збройними силами країн-членів Альянсу. До цієї роботи також активно залучаються наші партнери, насамперед командування 6-го флоту США та Морське командування НАТО.

— Які перспективи повернення Україні кораблів та майна ВМС ЗС України, що були захоплені агресором в Криму у березні 2014 р., чи варто на це розраховувати?

— Так, у Криму досі залишаються кораблі та допоміжні судна ВМС ЗС України, здебільшого морально застарілі, деякі з них мають пошкодження. Досвід передачі кораблів та суден від Чорноморського флоту РФ свідчить про необхідність мати значний фінансовий ресурс на відновлення їхньої технічної готовності при тому, що вони мають ракетне обладнання та двигуни російського виробництва. Проте, питання повернення цих кораблів відноситься до компетенції МЗС України, можливо, Гаазького суду.

Володимир ЗАБЛОЦЬКИЙ





МОЛОДЬ ОБИРАЄ КОНТРАКТНУ СЛУЖБУ

Керівництво держави та оборонного відомства робить все для того, щоб професія військового була привабливою для більшості громадян України.



Так, з метою всебічного інформування громадськості щодо перспектив проходження військової служби за контрактом у Збройних Силах України в приміщенні Одеського обласного військового комісаріату відбувся брифінг. Його учасниками були не тільки представники військкомату, а й військовослужбовці — контрактники, які проходять службу у частинах Одеського гарнізону. Тому присутні на заході журналісти могли дізнатися із перших вуст про те, як сьогодні живеться контрактникам.

Зокрема, заступник обласного військового комісара по роботі з особовим складом підполковник Владислав

Мусейко повідомив, що з початку цього року підписати контракт виявили бажання 150 жителів Одещини, однак зараховано до лав вітчизняного війська 100 із них.

Тут треба сказати, що відтепер до кандидатів діють більш жорсткі критерії відбору, адже завдяки цьому планується підвищити якісний показник головного ядра армії. Насамперед, щоб потрапити до війська людина має бути вмотивованою, також перевага надається тим, хто вже має довід військової служби, особливо у зоні АТО.

Впливає на збільшення бажаних проходити службу і нещодавнє підвищення грошового забезпечення. Це дасть можливість залучити до війська справжніх професіоналів, патріотів України, які готові до важких умов проходження служби.

— З першого січня 2016 року грошове забезпечення військовослужбовців значно підвищено за рахунок премії, — повідомив начальник від-



ділу фінансового забезпечення Одеського ОВК підполковник Олег Голота. — Зазначу, що найбільше підвищення торкнулося стройових військових частин, які також виконують завдання у зоні проведення антитерористичної операції, адже їм нараховується максимальна премія у розмірі 450 відсотків.

Не обійшли стороною на брифінгу і питання соціального та правового захисту військовослужбовців та членів їхніх сімей. Так, помічник Одеського обласного військового комісара з пра-



вової роботи підполковник Олег Обухов зазначив, що в Україні немає більш соціально-забезпеченої категорії громадян, ніж військовослужбовці Збройних Сил України. Офіцер детально розповів, про головні аспекти соціального захисту контрактників.

У свою чергу учасник АТО головний старшина 28-ї окремої механізованої бригади старший прапорщик Олександр Бірюк розповів, що підвищення грошового забезпечення не єдине позитивне зрушення в українському війську. Також це стосується речового, харчового та інших видів забезпечення. Тому, він порадив не боятися підписувати контракт та сміливо йти до війська.

— Вважаю, що за воїнами-професіоналами — майбутнє нашого війська. Але служити мають лише ті, хто готовий до важких армійських випробувань, захисту нашої країни зі зброєю в руках, — поділився думками старший прапорщик Олександр Бірюк.

Володимир ЗАВАДСЬКИЙ

МОРСЬКА СЛАВА УКРАЇНИ

У військово-морській площині протистояння колишньої імперії та її сюзерена ми спостерігаємо протягом 25 років новітньої історії незалежної України.

Відновлення української державності в кінці 20 сторіччя не оминуло і спеціальні історичні дисципліни, до яких, зокрема, відноситься й фалеристика. Не претендуючи на загальне висвітлення проблеми, яка може стати темою окремого наукового дослідження, автор статті висвітлює лише два приклади з “медальної війни”, що розпочала сучасна Росія, узурпуючи на свою користь частину спільної російсько-української військової історії по опануванню морською стихією та підводною безоднею.

Російську медаль “100 лет подводному флоту” мені було вручено, як і іншим сивочолим підводникам, на Приморському бульварі біля пам’ятника Дюку де Рішельє на День Військово-Морського Флоту. З протиріччям у почуттях я прийняв нагороду. З однієї сторони, достойно відзначена моя 15-річна служба у міцному корпусі, що почалася з курсантської автономки на тихоокеанському підводному човні “С-392” 613 проекту влітку 1976 року. З іншої сторони, поза часовими рамками сторічного ювілею залишилися першопрохідці підводних глибин, починаючи з запорізьких козаків Федора Полоуса, які успішно оволоділи турецькою фортецею Синоп у 1595 році з використанням своїх “утаємничених підводних кораблів”, і закінчуючи тихоокеанським загоном підводних міноносців капітана 2 рангу М.М. Беклемішева у 1905 році, котрий примусив японського адмірала Того відмовитися від взяття Владивостока. Одним розчерком пера на імператорському указі від 19 березня 1906 року були кинуті в небуття 310 років не тільки зароджен-

ня й освоєння підводної безодні нашими славними пращурами, а й бойового застосування підводних човнів!

Не виправило помилку й столичне товариство ветеранів-підводників України. Сліпо повторюючи росіян, вони також випустили свою українську медаль, присвячену 100-річчю підводного флоту. В кільватер по хибному курсу прослідували й одеські ветерани-підводники...

У 1996 році російська медаль “300 років Російському флоту” поставила “поза законом” морську доблесть наших пращурів. Народжений в Миколаєві – славному місті корабелів в родині моряка-фронтівика, у 1969 році 15-річним хлопчиськом я поєднав свою долю з флотом в місті на Неві. Морські глибини Тихого та Індійського океанів були підкорені під час служби в радянському підводному флоті. Три океани та 36 морів залишилися за кормою під час морських рейсів на підпрапорних судах. Нарешті я кинув свій життєвий якір у чорноморській перлині, яка по праву гордо носить, однією з перших, почесне ім’я “місто-герой”. Тому я сприймаю як особистий виклик діяння “безпам’ятних іванів”, які ігнорують більш ніж 1700-річну славу морську історію наших пращурів. Але залишимо емоції в стороні та звернемося до фактів.



Медаль “300 років Російському флоту”, 1996 р.

Римська імперія, 269 рік

Ось як полемізує з опонентами адмірал флоту Радянського Союзу С.Г.Горшков, який протягом 25 років очолював далеко не самий останній у світі радянський військово-морський ядерний флот. У своїй монографії він наводить наступне: “... Історією доказано, що вже в ті часи древньослов’янські племена здійснювали грандіозні морські походи, які дозволяють зробити припущення, що мореплавання у предків слов’ян Північного Причорномор’я, Придніпров’я та інших районів Східної Європи було розвинуто ще у більш давні часи. Те, що у 269 році ці племена здійснили похід потужного флоту й розгромили Афіни, Коринф, Спарту, досягли Криту та Кіпру вочевидь доказує, що для стародавніх слов’янських племен, які населяли південні райони нашої країни, мореплавання та обізнаність в морських шляхах Чорного, Мармурового, Егейського, та Середземного морів було вже далеко не новою справою... (український переклад мій – О.К.)” [1, 103].

Візантійська імперія

Літописи зберегли облогу слов’янами фортеці Солунь у 610 році та Константинополя у 626 році. Київські князі Аскольд, Олег, Ігор, Святослав, Володимир ввели свої бойові флотилії по Чорному та Каспійському морям, Дунаю, Дністру-Тирасу, Дніпру-Борисфену, Дону-Танаїсу, Волзі-Іттіль. Стратегічною перемогою над Візантією увінчалася атака на фортечні стіни Царгорода 2000 лодій наших пращурів сухоходом під вітрилами у 907 році, що дозволило у 911 році укласти вигідний для Київської Русі договір про торгове мореплавання, відновивши давні привілеї, що були завойовані ще

КРАЇНИ

князем Аскольдом. Великий поет в захопленні від подвигу воїнів князя Олега, увічнив його у своєму вірші “Олегів щит” [2]:

*“...Тогда во славу Руси ратной,
Строптиву греку в стыд и страх,
Ты пригвоздил свой щит*

булатный

На Цареградских воротах!...”

У 986 році київський князь Володимир взяв в облогу древньословянське місто Корсунь, що попало в руки греків та змінив назву на Херсонес Таврійський. Успішною висадкою морського десанту на пристань Корсунь було звільнено, а князь Володимир прийняв там своє хрещення.

Османська імперія

Міжусобна княжа ворожнеча привела до втрати контролю над Чорним морем і, відповідно, до загибелі Київської Русі. Але морська слава пращурів не тільки не вмерла, але навпаки розквітла новими гранями звитяги, про що свідчать стародавні літописи.

У 1415 році з королівського порту Коцюбіїв, назва якого з часом трансформувалась в Кальчибей — Хаджибей — Гаджибей і нарешті в Одесу, у Константинополь на допомогу християнським єдиновірцям, що потерпали в османській облозі від нестачі їжі, було відправлено кілька суден з дорогоцінним вантажем — зерном... [3].

Згодом славу захисників Вітчизни прийняли на себе українські козаки, чий перший морський бій у 1492 році завершився перемогою. Не пройшло й 100 років, як про українських козаків заговорила вся Європа, а її емісари проторили стежки до Січі. Розквіт козацької морської слави припав на часи гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного.

Відоме захоплення неприступної морської фортеці Дюнкерк у 1646 році — лише один з чисельних прикладів морської доблесті наших славетних предків. Недарма у 1648-1649 роках османський султан вимушений був

укласти з козацькою державою Богдана Хмельницького угоду про вільне мореплавство на Чорному та Білому морях.

Останнім морським трофеєм українських козаків стало полонення екіпажу пароходо-фрегата “Тигр” 30 квітня 1854 року в акваторії Одеської затоки [4].

Російська імперія

Складним був шлях українського народу у своїй визвольній боротьбі за незалежність. З усіх російсько-турецьких війн тільки під час Кримської (Східної) війни відбулось повстання “Київська козаччина” за право українців воювати під козацькими знаменами. Тому й наслідки цієї війни стали для Російської імперії розгромними. Через 50 років українські матроси Вакулечук та Матюшенко очолили революційне повстання на новітньому броненосці імперії “Князь Потьомкін-Таврійський”.

Як казав більшовицький класик, броненосець залишився нескореним



Проект пам'ятної медалі.

тереном революції, хоча більшовиків там напрочуд взагалі не було! Святий Пантелеймон, на ім'я якого було перейменовано броненосець, не допоміг Російській імперії зупинити потяг українських моряків до волі! Крейсер “Світлана” на Балтиці вперше у 1917 році підняв синьо-жовтий український прапор. Його приклад на Чорному морі наслідував міноносець “Завидний”, а з підняттям українського прапору на новітньому дредноуті “Воля”, українізація Чорноморського флоту стала незворотньою! 29 квітня 1918 року на щоглах усіх кораблів Чорноморського флоту замайорили українські прапори з синьо-жовтими барвами.

Двічі за 20 сторіччя Чорномор-

ський флот піддавався розподілу. “Касатонівські” кораблі та літаки артилерійським вогнем, небезпечним маневруванням, імітацією торпедної атаки не змогли перешкодити СКР-112 у липні 1992 року відродити морську славу української нації. Ця слава закріпилась у походах в Атлантичному та Індійському океанах флагмана ВМС ЗС України фрегата “Гетьман Сагайдачний”. І навіть підступна російська агресія 2014 року, що пов'язана з окупацією Криму, проявила доблесть екіпажу морського тральщика “Черкаси”, морських льотчиків Сакської морської авіаційної бригади. Героїчно загинули в обороні східних рубежів України “морські котики” з Очакова та представники інших підрозділів берегової оборони та корабельного складу національного військового флоту.

269 — 2019 роки

1750 років, протягом яких, чотирьом імперіям у водах Великого Середземномор'я наші пращури, діди, батьки, сини й онуки викладали й продовжують викладати “уроки мужності” на славу нашої морехідної нації. Невже це варте забуття?

Першою спробою втілити вищенаведені “уроки мужності” в медалі був проект пам'ятної медалі, розроблений автором влітку 2006 року [6].

За основу була взята медаль Ушакова, яка користувалась повагою серед моряків на радянському флоті.

На срібному тлі зручно розмістився морський білий хрест з золотистим тризубом на тлі синього кружляка. На трьох кінцівках хреста викарбовані роки, пов'язані з видатними подіями українського флоту супроти Римської, Візантійської та Османської імперій. На четвертій кінцівці викарбовано 1994 рік, коли вперше флагман ВМС ЗС України фрегат “Гетьман Сагайдачний” вийшов в океан!

Але українські очільники заснували свого часу ювілейні медалі на честь відповідних річниць Збройних Сил України, знехтувавши ратною доблестю чотирьох Українських фронтів та Української Повстанської Армії в роки Другої Світової війни.



Відзнаки "Хрест Бойової Заслуги" УПА.

Знехтувана пам'ять про селянську армію Нестора Махна, січових стрільців Симона Петлюри, червоних козаків Думенка, Пархоменка та Щорса братовбивчої Громадянської війни та чин Героїв Крут! Знехтувана пам'ять про воїнів-українців, що полягли на полях Першої Світової війни, воюючи в Українському легіоні січових стрільців австро-угорської армії та українізованих частинах російської армії. Нарешті знехтувана пам'ять й про українських козаків та княжих дружинників.

У сучасній відомчій військовій фалеристиці України (див. мал.3) історичним подіям не відведено належного місця, а робилося й робиться все "з нуля", ніби то й не було славетних

попередників! Підтвердження можна знайти, уважно переглянувши наведені приклади відзнак Міністерства оборони України, зокрема (зліва направо): медаль "10 років сумлінної служби", медаль "15 років сумлінної служби", медаль "20 років сумлінної служби", медаль "Ветеран служби", медаль "За сприяння Збройним Силам України", медаль "За розвиток військового співробітництва", медаль "За зміцнення обороноздатності", нагрудний знак "За зразкову службу", нагрудний знак "Знак пошани", нагрудний знак "За військову доблесть" (мал.3) [7],[8].

Як виключення з правила, окреме місце займає медаль "Захиснику України", яка, на відміну від президентської медалі "Захиснику Вітчизни",

врахувала і міфологічну історію, і сучасність (мал.4)!

Альтернативний історичний підхід до створення відзнак військово-морської звитяги продемонстровано в проектах "Зірка Командора" (2006 р. — мал.5) та "Морська слава України" (2007 р. — мал.6-7). У першому з них в одному ордені поєднані елементи радянської морської гвардії (1941-1945 рр.), й вищій відзнаки стратегічного партнера України – США (Пурпурне серце), а також дві чотирирохпроменеві зірки кольорів НАТО (синього) та СРСР (червоного). Шістнадцять якірних лап знаменують шістнадцять справжніх морських портів України (без портпунктів), які здійснюють зовнішньоекономічну ді-



Сучасні відзнаки Міністерства оборони України.

яльність, об'єктивно сприяють економічній незалежності України. Символи дельфін та морський коник поєднують два види ВМС (підводні човни та морські диверсанти), представники яких мають право на цю нагороду. Королівська лілія вказує на патронат цієї нагороди в особі Ореста Кареліна-Романишина (Ореста Першого), який свого часу



Медаль МОУ "Захиснику України"

був коронований на трон Русі-України. І, нарешті, золотистий тризуб Володимира Великого династично легітимізує "Зірку Командора" в історичному часі. Ця, обмежена у кількості (1 + 33 – дядько Чорномор і 33 лицарі підводної стихії), нагорода має свій статут та була розповсюджена серед представників чотирьох країн: України, США, Польщі та Росії, представники яких об'єктивно сприяли зародженню, становленню та розвитку української морської підводної справи протягом 400 років (1595-1995 рр.) і знайшла свою пристань або в родинях кавалерів "Зірки Командора", або в музеях та інших суспільних установах[9, 72-82, 85], [10].

Наступний проект "Морська слава України" (див. мал. 6-7), був запроваджений "Братством моряків України" (президент — контр-адмірал Микола Костров) та виконаний у двохсторонньому варіанті (аверс та реверс) поки що у трьох ступенях, що дало змогу поєднати визначні переможні історичні дати минулого над трьома імперіями (Римською, Візантійською, Османською) прадавніх українських флотів (Античного, Княжого, Козацького) з славними звитягами відроджених Військово-Морських Сил ЗС України, а саме океанськими походами фрегата "Гетьман Сагайдачний", проривом СКР-112, попри збройну протидію "касонівських" кораблів, плаванням сучасної козацької чайки "Пресвята Покрова" протягом 15 кампаній у навколишніх європейських морях та безпосередньо в Атлантичному океані. Нагорода також має статут [11, 206-207, 313-315],[12].

На черзі вшанування й Республіканського флоту України, відлік якого почався у період визвольних змагань на початку 20 століття у запеклій борні з Російською імперією у всіх її прояхах. Незабаром виповнюється 100 років від славного чину українізованих екіпажів балтійського крейсера "Світлана", чорноморського міноносця "Завидний" та дредноута "Воля" й, нарешті, ескадреним чином від 29 квітня 1918 р.! На зв'язок з сучасністю майбутньої медалі 4-го ступеня претендують і героїчний спротив беззбройного екіпажу морського тральщика "Черкаси" (2014 р.),



Орден "Зірка Командора"

проект "Морська слава України", на думку автора, найкраще підходить на роль відзнаки виду Збройних Сил України, якою є її Військово-Морські Сили, поєднуючи звитязну українсь-



Медалі "Захисник Вітчизни" та "Морська слава України".

і поява в лавах ВМС ЗС України малих броньованих катерів "Гюрза-М" (2015 р.), і майбутній довгоочікуваний корвет "Володимир Великий" (орієнтовно 2018-2019 р.).

З огляду на вищевикладене, саме

ку морську історію з сьогоднішнім, таким чином сприяючи національно-патріотичному вихованню українських моряків!

Олександр КАЛІНІЧЕНКО

Література

1. Горшков С.Г. Морская мощь государства. Изд. 2-е, доп. — М.: Воениздат, 1979. — 416 с., ил.
2. Пушкин А.С. Олегов цит. // Альманах "Северные цветы на 1830 год". — СПб., 1829. — С. 53 — 54.
3. Dlugossus I. Historiae Polonicae libri XII. — Francofurti et Lipsiae, 1711. — Vol.1 — P.367.
4. Калініченко Олександр. Остання морська звитяга українських козаків (до 600-ї річниці Одеси). // Військово-історичний меридіан. Електронний науковий фаховий журнал. - Випуск №3(9) / Національний музей історії України у Другій світовій війні. Меморіальний комплекс, Ін-т історії НАН України. — К., 2015. — 176 с. — С.117 — 129.
5. Калініченко Олександр. Забуті перемоги. // Чорноморські новини №76 (20178) від 16 жовтня 2003 р. — Одеса, 2003.
6. Калініченко Олександр. Точка отчета. // Моряк України №30 (443) от 2 августа 2006. — Одесса. — С.4.
7. Про відомчі заохочувальні відзнаки Міністерства оборони України // Наказ №165 від 11.03.2013 зі змінами та доповненнями від 20.07.2015 №345, від 09.12.2015 №705.
8. Про відомчі заохочувальні знаки. // Указ Президента України від 30.05.2012 №365.
9. Калініченко О.О. Козорта або роль українського чинника в зародженні, становленні та розвитку підводної військової справи (1595 — 1995). Видання друге, перероблене та доповнене. — Одеса: КП ОМД, 2010. — 160 с. з іл.
10. Державний архів Одеської області — Ф.Р-8240 — Оп.1 — Спр.64 (Документи міжнародного проекту "Зірка Командора" присвяченому 400-річчю українського підводного флоту). — 59 арк.
11. Калініченко О.О. Океанамі Арєя. — Одеса: КП ОМД, 2015. — 324 с. з іл.
12. Державний архів Одеської області — Ф.Р-8240 — Оп.1 — Спр.65 (Документи всеукраїнського проекту "Морська слава України"). — 16 арк.

СПІЛЬНІ НАВЧАННЯ ПОЛІЦЕЙСЬКИХ ТА ВІЙСЬКОВИХ

Військовослужбовці 92-ї окремої механізованої бригади Збройних Сил України ознайомили співробітників Національної поліції з сучасними формами і методами ведення операцій з протидії диверсійних груп противника, а також правилами надання медичної допомоги в умовах ведення бойових дій.

Цього ж дня, на стрілецькому полігоні бригади, військовослужбовці разом із поліцейськими провели спільні навчання з вогневої та тактичної підготовки.

Зведені підрозділи відпрацьовували спільні дії по веденню спеціальних операцій, відбиттю атак супротивника та перехід у швидку контратаку.

Злагожденість дій поліцейських і військовослужбовців сприяють підвищенню ефективності боротьби з диверсійно-розвідувальними групами та проведенню спеціальних операцій.

СИЛА УКРАЇНИ – В ЄДНОСТІ НАРОДУ!

22 січня є однією з визначальних дат в нашій історії. Майже століття тому, в 1919 році, було ухвалено Акт злуки Української Народної Республіки та Західноукраїнської Народної Республіки.

Традиційно, в Одесі, відбувся урочистий ритуал покладання квітів до пам'ятника Тарасу Шевченку. У заході взяли участь перший заступник командувача ВМС ЗС України, начальник Одеського гарнізону контр-адмірал Ігор Тимчук, перший заступник голови Одеської обласної державної адміністрації Володимир Жмак, голова Одеської обласної ради Анатолій Урбанський, міський голова Одеси Геннадій Труханов, представники дипломатичного корпусу, ветерани та представники громадськості.

Урочистим маршем пройшла рота почесної варті під супровід оркестру Центру військово-музичного мистецтва ВМС ЗС України. Також в Одеському національному академічному театрі опери та балету відбулося святкове зібрання, присвячене Дню Соборності України. Окрім цього, голова ОДА вручив державні нагороди та почесні грамоти вчителям, волонтерам, воїнам АТО.

В УМОВАХ ПІДВИЩЕНОЇ БОЙОВОЇ ГОТОВНОСТІ...

ВМС ЗС України спільно з Одеським загonom морської охорони Державної прикордонної служби України провели навчання з метою забезпечення охорони морського кордону у разі ускладнення обстановки навколо острова Зміїний, який адміністративно входить до складу Килійського району Одеської області.

У практичних діях взяли участь корабельно-катерний склад, морська авіація ВМС ЗС України та сили і засоби прикордонного загону морської охорони.

Під час тренувань у морі, в умовах підвищеної бойової готовності, підрозділи відпрацьовували злагодженість дій при маневрах, провели перевірку озброєння, якості зв'язку, а також висадку десанту. Окрім оборони острова Зміїний з моря, українські військові моряки та прикордонники виконали елементи захисту від атак з повітря, протидіяли висадці ворожого десанту, провели бойові стрільби по морській та повітряній цілях.



ВІДНОВЛЕНІ ПРИМІЩЕННЯ ТА РОБОТА В РЕЖИМІ ОНЛАЙН

У Військово-медичному клінічному центрі Південного регіону після завершення ремонтно-відновлювальних робіт відкрився відділення хірургічної інфекції та термічних пошкоджень.

За рахунок залучення приватних інвестицій, допомоги волонтерів та бюджетних коштів, у Центрі практично оновили всі приміщення і обладнання.

У військово-медичній установі відремонтовано 4 палати, де замінили підлогу, відреставрували стіни та стелю, з'явилися нова сантехніка та електрика. Крім того, були оновлені 2 операційні, 2 перев'язувальні та коридор. Добігає кінця ремонт ординаторської та маніпуляційної.

Найближчим часом в цьому відділенні розпочнуться роботи щодо установки спеціального ліфта, який допоможе перевозити пацієнтів.

Також травматологічне відділення Військово-медичного клінічного центру Південного регіону приєдналося до вже існуючої телемедичної мережі Артемівськ - Харків - Київ - Ірпінь - Львів, що дає змогу провідним фахівцям клінік працювати в режимі онлайн.

СТАН, МОЖЛИВОСТІ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВМС ТУРЕЧЧИНИ

Сучасний стан ВМС Туреччини

Військово-морські сили Туреччини (тур. Trk Deniz Kuvvetleri) — один з видів збройних сил Турецької Республіки.

Включають в себе військово-морський флот, військово-морську авіацію, морську піхоту, частини та підрозділи спеціального призначення.

Військово-морські сили Туреччини організаційно включають чотири оперативних командування:

Командування військово-морського флоту;

Командування Північної військово-морської зони;

Командування Південної військово-морської зони;

Навчальне командування.

Головний штаб ВМС розміщується в столиці країни — місті Анкара, штаб командувача флотом у ВМБ Ізмір, штаб Південного морського району розташований у місті Анталія. Основні військово-морські бази на середземноморському узбережжі та в районі проток: Гельджюк (планується переведення ВМБ в Аксаз), Бююкдере, Чанаккале, Ердек, Фоча, Искендерун, Карамюрсель і Мерсин. На Чорному морі використовуються ВМБ Синоп і Самсун [8]. Також в оперативному підпорядкуванні командувачу військово-морськими силами Туреччини знаходиться командування берегової охорони, яке в мирний час адміністративно підпорядковане міністерству внутрішніх справ [9].

У мирний час ВМС перебувають у підпорядкуванні національного командування. При оголошенні підвищеної готовності ВМС у повному складі переходять у підпорядкування командування ОВМС НАТО на Південно-Європейському ТВД; Командуючий ВМС Туреччини автоматично стає командуючим ОВМС НАТО в північно-східному районі Середземного моря, що включає прибережні води Середземного і Егейського морів, Мармурове і Чорне моря.

За планами турецького військового командування і військового керівництва НАТО, головним завданням

Продовження. Початок у №6, 2015 р.





ВМС Туреччини до 1991 року була оборона зони Чорноморських проток з метою недопущення виходу підводних човнів та кораблів країн колишнього Варшавського договору в Середземне море.

В даний час це завдання зберігається, але у відношенні країн СНД. Для вирішення цього завдання передбачається спільне використання ВМС, сухопутних військ і ВПС Туреччини, що будуть взаємодіяти з частинами і підрозділами ОВС НАТО.

На ВМС покладаються також завдання по відбиттю морських десантів, забезпеченню десантних операцій на узбережжя противника, надання підтримки приморському флангу сухопутних військ, захисту морських комунікацій, проволу конвоїв з організацією ПЛО і ППО, забезпеченню протимінної і протичовнової оборони ВМБ і портів, веденню розвідки на морі і порушенню морських комунікацій противника.

Військово-морський флот є основним бойовим ядром ВМС і призначений для вирішення завдань, що стоять перед ними. Загальне керівництво флотом покладається на командування. У мирний час на командування ВМС покладаються завдання по організації бойової і оперативної підготовки частин і підрозділів ВМС.

У воєнний час (з моменту оголошення простої тривоги) командування ВМС відповідно до оперативного плану передає частину корабельного складу флоту в підпорядкування командувачів оперативних з'єднань і груп. Командуючий флотом очолює Північне оперативне з'єднання.

У мирний час основний корабель-



ний склад флоту базується в ГВМБ Гельджюк, в інших ВМБ і ПБ кораблі знаходяться при виконанні бойового чергування і у період навчань.

Завданнями ВМС Туреччини можуть бути:

- участь у повітряних наступальних операціях;
- завоювання панування в центра-

льний і північно-західній частині Чорного моря;

— порушення морських комунікацій;

— висадка морських десантів;

— оборона своїх ПБ і комунікацій та ін.

Всього у складі ВМС: особового складу — 54 тис. чоловік; бойових



кораблів — 108 у тому числі: підводних човнів — 14, фрегатів КРЗ — 22, сторожових кораблів — 8, танкодесантних кораблів — 8, десантних кораблів типу “ЛСТ” — 34, тральщиків — 22; бойових катерів — 104 у тому числі: ракетних — 21, десантних “ЛСМ” — 24, сторожових — 11. Крім того: допоміжних суден — 32; допоміжних катерів — 8; бригада морської піхоти — 1 (3100 чол.); батальйонів морської піхоти — 6 (3600чол.); загонів бойових плавців — 2 (480 чол.); батарей ПРК “Гарпун” — 2 (4ПУ); батарей ПРК “Пінгвін” — 2 (8 ПУ); дивізіонів берегової артилерії — 9 (318); зенітно-артилерійських дивізіонів — 4. В авіації ВМС: літаків базової патрульної авіації (учбових) ТВ-20 — 6; протичовнових вертольотів — 25 (АВ-204 — 3, АВ-212 — 14, S-70В — 8).

ВМС оснащені в основному кораблями, побудованими західними державами і переданими Туреччині в рамках програм військової допомоги.

Підводні сили

Підводні сили Туреччини є найчисельнішими серед країн регіону. В

період з 1971 по 1974 роки з ВМС США до ВМС Туреччини було поставлено 10 підводних човнів військової побудови, які були модернізовані як “GUPPY class” та отримали наступні бортові номери: S-335, S-341, S-345, S-346, зберігаючи традицію турецького підводного флоту по успадковуванню назв своїх попередників. А один з них, колишній USS CORPORAL, у турецькому флоті в третій раз було названо TCG II.Inonu і вдруге присвоєно тактичний номер S-333.

Станом на сьогодні усі підводні човни американської побудови, що були отримані до 1974 року включно, у списках турецьких підводних сил вже не значаться. Лише два підводних човни американської побудови TCG “Pirireis” S-343 (ex.USS Tang 18.04.1949 в ВМС Туреччини з 21.03.1980) та TCG “Hizirreis” S-342 (ex.USS Gudgeon 20.05.1950 в ВМС Туреччини з 16.12.1983) використовувались турецькими підводниками вочевидь для відпрацювання по ним своїх протичовнових сил, бо ті були схожі по усім параметрам на радянські дизель-електричні великі підводні човни проекту 641.

З другої половини 1970-х років Туреччина припинила орієнтацію на придбання американських підводних човнів повоєнної побудови і стала співпрацювати з Німеччиною в освоєнні найсучасніших на той час дизель-електричних підводних човнів класу “209/1200”, які стали сучасним турецьким класом “AY”. Перші три субмарини були побудовані у Німеччині (HDW Concern): TCG “Атілай/Atilay” S-347 (12.03.1976), TCG “Салдірай/Saldiray” S-348 (15.01.1977), TCG “Батірай/Batiray” S-349 (07.11.1978), а три останні — у Туреччині в 1980-х роках по німецькій ліцензії на Submarine Facility (Golcuk Navy Shipyard HQ): TCG “Улдірай/Yildiray” S-350 (20.06.1981), TCG “Доганай/Doganay” S-351 (16.11.1984), TCG “Долунай/Dolunay” S-352 (21.07.1989).

У 1990-х роках Туреччина суттєво поліпшила свої підводні сили, побудувавши на своїх заводах за німецькою ліцензією серію з чотирьох підводних човнів більшої водотонажності класу “209/1400 т.1”, які стали сучасним турецьким класом “Prevese Class”: TCG “Превезе/Prevese” S-353 (28.07.1994),





TCG “Сакар’я/Sakarya” S-354 (23.05.1997), TCG “18 березня/18 mart” S-355 (24.07.1998), TCG “Анафарталар/Anafartalar” S-356 (22.07.1999).

Нове тисячоліття у турецькому підводному флоті ознаменувалось введенням у стрій нової німецької серії дизель-електричних підводних човнів з протикорабельними крилатими ракетами “Гарпун” та сучасними німецькими торпедами (замість англійських “Тайгерфіш”) класу “209/1400 т.2” (“Gur Class”) власної побудови: TCG “Гюр/Gur” S-357 (24.07.2003), TCG “Чанаккале/Canakkale” S-358 (26.07.2005), TCG “Буракreis/Burakreis” S-359 (15.02.2006), TCG “Бірінджи Інєню/I.Inonu” S-360 (22.07.2007).

Таким чином, на сучасному етапі розвитку, підводні сили ВМС Туреччини складають флотилію у складі 14 підводних човнів проекту 209

в трьох модифікаціях “AY”, “Prevese”, “Gur”, які зведені у три дивізії і займають домінуюче положення на Чорноморському ТВД [10]. У найближчій перспективі, починаючи з 2015 року турецький підводний флот буде поповнюватись шістьма підводними човнами з повітряно-незалежною енергетичною установкою на базі електрохімічних генераторів за німецьким проектом 214. Одночасно з вводом кожної нової субмарини цього проекту, турецькі підводні сили планують виводити зі свого складу підводні човни “209/1200” (турецький клас “AY”) за принципом “один за один” [9].

Надводні сили

Надводні сили флоту розвивались менш динамічно. Довгий час поповнення корабельного складу турецьких ВМС робилося за рахунок придбання або будівництва бойових кораблів у США і ФРН. Після тривалі залежності від США в питанні

ронної промисловості були зроблені влітку 1996 р., коли командування ВМС заявило про свої наміри побудувати в Туреччині шість фрегатів.

Дана програма схвалена міністерством фінансів і на будівництво шести кораблів уже виділено 2,5 млрд доларів США. Пріоритетними кораблями вважаються універсальні багатоцільові фрегати із широкими можливостями ППО. Іноземні військові оглядачі акцентують увагу на двох особливостях цього проекту.

По-перше, мається на увазі, що даний проект повинен бути турецьким, що дає можливість турецьким суднобудівникам готувати відповідно до його вимог пропозиції, робити операції по продажу, а також будувати кораблі для інших країн.

По-друге, визначається об’єм запропонованих технологій (ноу-хау), що, на думку турецьких владних структур, повинний забезпечити турецьким під-



нях постачань есмінців, що уже використовувалися американськими ВМС, на початку 70-х років була почата реалізація трьох основних програм поповнення корабельного складу. Дані програми містять у собі будівництво фрегатів типу “Явуз”, ракетних катерів типу “Доган” і підводних човнів проекту 209, що складають на сьогоднішній день основу турецького флоту. Паралельно з цим усі допоміжні судна для потреб ВМС були спроектовані і побудовані на військово-морських верфях у Гельджук і Ташкизаке.

Перші конкретні офіційні кроки по посиленню і розширенню можливостей ВМС у рамках розвитку його обо-

приємствам достатній рівень компетентності для самостійного виконання поставлених завдань.

Головні фрегати нового типу будувались на державній суднобудівній верфі в Гельджук, а інші – з використанням виробничих потужностей приватних турецьких заводів (або одного заводу) у відповідності зі стандартами НАТО. Завершення програми відбулося у 2008 році. У вимогах визначається термін експлуатації кораблів 40 років.

Два фрегати (із шести запланованих) передбачається використовувати як флагманські кораблі з’єднань, тому вони оснащені додатковими засобами управління і зв’язку.



При сприянні Німеччини на національних верфях побудовані чотири фрегати КРЗ типу МЕКО-200 і два модернізованого МЕКО-200, вісім ракетних катерів типу “Доган”. Продовжується будівництво двох фрегатів КРЗ типу “Барбарос” (модернізований МЕКО-200), а також закладені десантний корабель, танкер-заправник, два ракетних катери типу “Доган” і два патрульних катери.

Значну допомогу Туреччині надають США. Так, у ході 1993-1995 рр. вони передали їй 8 фрегатів типу “Ноке”, які замінюють виведені з бойового складу есмінці, що виробили свій ресурс. У рамках програми поси-

року стали надходити на озброєння ВМС Туреччини, а також протичовновий комплекс “ASROC” і ЗРК “Тартар”.

На сьогоднішній день сукупний ракетний залп турецьких ВМС складає 464 КР, із них: 376 КР “Гарпун” (“Пінгвін”), 88 ПЛ КР “АСРОК”, 192 ЗР “Сі Спарроу” (“Стандарт”).

Сукупний торпедний залп – 296 торпед.

Сукупний артилерійський залп – 29786 пострілів, у тому числі: 127 мм – 32 АУ (48 стволів) – 1408, 100 мм – 4 АУ (4 стволів) – 220, 76 мм – 25 АУ (33 стволів) – 1798, 60 мм – 241 АУ (338 стволів) – 26450.



лення південного флангу НАТО американський конгрес ратифікував прийняте раніше рішення про передачу Туреччині трьох фрегатів типу “Оливер Х. Перрі”: FFG 20 “Ентрім” (нова назва “Газіантеп”, бортовий номер F-490), FFG 21 “Флетлі” (“Гіресун”, F-491), FFG 16 “Кліфтон Спраг” (“Геліболу”, F-492). Два з них передані по програмі військової допомоги, а третій здається в оренду на 5 років за 130 млн. доларів. Турецьке командування веде переговори про додаткове постачання ще одного фрегата цього типу.

У 1995 році завершена програма будівництва серії з 6 фрегатів типу МЕКО-200. Передбачається також будівництво в цілому 10-12 ракетних катерів, оснащених двома зчетвереними ПУ контейнерного типу для ПКР “Гарпун”, ЗР “Тартар” і “НАТО Сі Спарроу”. Так відповідно до програми модернізації есмінців типу “Грінг” на них будуть встановлені ПКРК “Гарпун”, що відповідно до рішення міністерства оборони США із серпня 1997

Морська піхота

Морська піхота Туреччини представлена однією бригадою (близько 4000 осіб), пункт базування м. Ізмір. Бригада морської піхоти має в своєму складі штабну роту, три батальйони морської піхоти, артилерійський дивізіон, підрозділи забезпечення.

Крім того, ВМС Туреччини має в своєму складі морський спецназ SAT (Su Alti Taaruz — бойові плавці). Його завдання — проникнення на територію противника, збір розвідувальних даних, здійснення диверсій.

Десантні загони, що формуються при оголошенні у ВМС Туреччини стану “Проста тривога”, забезпечують перекидання 14700 чоловік (у т.ч. до 4000 — морської піхоти) [11].

Радіоелектронна боротьба

Радіоелектронну боротьбу військово-політичне керівництво НАТО розглядає як один із найважливіших видів оперативного забезпечення.

Збройні сили Туреччини можуть

розгорнути на Середземноморському театрі військових дій 190-265 постів радіо- і радіотехнічної розвідки і до 50 постів радіоелектронного придушення.

Засоби берегової радіоелектронної розвідки, розгорнуті на ТВД, дозволяють вести:

- перехоплення випромінювань і радіопеленгування працюючих радіостанцій органів управління стратегічної ланки в КХ діапазоні до рубежу Калінінград — Москва — Уральськ, а органів управління і зв'язку оперативно — тактичної ланки — до рубежу Львів — Харків — Волгоград — Баку;

- перехоплення і пеленгування в УКХ діапазоні корабельних засобів зв'язку до 50-70 км, літакових — до 400 км;

- перехоплення і пеленгування випромінювань радіолокаційних засобів: корабельних – до 200 км, літакових – до 500 км.

Засоби радіоелектронного придушення берегових підрозділів РЕБ, призначені для придушення каналів управління в КХ діапазоні, можуть створювати ефективні перешкоди на дистанціях до 500-2000 км.

Апаратура, встановлена на кораблях і судах НАТО забезпечує ведення радіо- і радіотехнічної роз-





відки і здійснення радіоелектронного придушення в діапазоні 0,1-40 000 МГц.

Тактична авіація

Тактична авіація Туреччини нараховує до 600 літаків, з них: бойових – 308 од.; учбово-бойових — 114 од.; літаків-розвідників — 38 од.; літаків резерву — 140 од. Тактичний радіус

літаків сягає до 1900 км. Для виконання завдань в інтересах флоту можливо застосування до 15 — 20% літаків від їх загальної чисельності. Таким нарядом сил авіація ВПС Туреччини спроможна наносити масовані і групові удари по кораблях, пунктах базування, берегових об'єктах флоту противника, ефективно здійснювати винищувально-авіаційне прикриття сил свого флоту.

Бойові можливості турецького флоту суттєво перевищують можливості ВМС інших країн

регіону. Значна кількість ПКР на різноманітних носіях, торпедного озброєння, протичовнових керованих ракет “АСРОК”, наявність великої кількості різноманітних боеготових кораблів та катерів створюють умови для успішного ведення операцій і бойових дій. Боротьба з корабельними угрупованнями і підводними човнами противника є одним із головних завдань ВМС Туреччини. Для його виконання в сучасних умовах при виникненні кризової ситуації ВМС Туреччини спроможні створити потужне ударне угруповання, а з початком війни вести довготривалі дії, за підтримки літаків ВПС наносити потужні удари по кораблях, об'єктах інфраструктури, здійснити постановку до 2800 мін та в найбільш сприятливих умовах знищити до 125 кораблів класу “фрегат”, “корвет” (катерів), завоювати та утримувати протягом значного часу панування на морі, здійснити блокаду портів, районів морського узбережжя [6].

Отже, Турецьке командування реально оцінює можливості своїх ВМС як достатні для участі в сучасних діях на морі. Планами удосконалювання ВМС передбачається значне нарощування їхніх бойових можливостей за рахунок будівництва нових кораблів на національних і іноземних підприємствах, закупівель або одержання військової допомоги по лінії НАТО, а також модернізації наявних кораблів, літаків і вертольотів авіації ВМС.

Ігор ПІДОПРИГОРА



Література

1. В. Шевченко. Порівняльний аналіз ВМС збройних сил чорноморських держав. Аналітична записка. Регіональний філіал Національного інституту стратегічних досліджень у м.Одесі. Режим доступу — <http://od.niss.gov.ua/articles/425/>.
2. Електронний ресурс. Режим доступу — <http://vkaspruk.livejournal.com/>.
3. Електронний ресурс. Режим доступу — http://pavlozayets.blogspot.com/2014/03/blog-post_1939.html
4. Електронний ресурс. Режим доступу — <http://mortal.org.ua/>.
5. Електронний ресурс. Режим доступу — http://pavlozayets.blogspot.com/2014/03/blog-post_1939.html.
6. Воєнно-географічні умови застосування сил (військ) Військово-Морських Сил : навч. посіб. / Колектив авторів; під заг. ред. С. В. Яким'яка. — К.: НУОУ ім. Івана Черняхівського, 2013. — 164 с.
7. Електронний ресурс. Режим доступу — <file:///Utm.html>.
8. Електронний ресурс. Режим доступу — <http://znaimo.com.ua>.
9. Віктор Каспрук. Бойовий потенціал турецького військово-морського флоту і Україна, 23-11-2009. Електронний ресурс. Режим доступу — <http://vkaspruk.livejournal.com/>.
10. Десять найбільших підводних флотів світу. Електронний ресурс. Режим доступу - <http://cikavosti.com/10-naubilshih-pidvodnih-flotiv-u-sviti>.
11. Порадник морського піхотинця. Севастополь, 2010. — 283 стор.
12. Український мілітарний портал. Електронний ресурс. Режим доступу — www.mil.in.ua.
13. Електронний ресурс. Режим доступу - [http://news.meta.ua/archive/22.07.08/cluster:9772843-Turechchina-kupit-nimetski-pidvodni-chovni-za-\\$4-mlrd/](http://news.meta.ua/archive/22.07.08/cluster:9772843-Turechchina-kupit-nimetski-pidvodni-chovni-za-$4-mlrd/).
14. Зарубежное военное обозрение — №12, 2013 г.



ГИБЕЛЬ

13 января 1972 года под Одессой, в районе пляжной зоны, на траверзе пляжей "Дельфин" и "Отрада", потерпел крушение и затонул теплоход "Моздок", направляющийся с грузом помощи воюющему Вьетнаму.

Груз, в том числе и 1000 тонн пестицидов, по тем временам удобрений для сельского хозяйства, вместе с судном ушел под воду на глубину 23 метра.



Был обычный январский школьный день 1972 года. Мне оставался год до окончания средней школы.

Около 12 часов дня мы в классе услышали отдаленный громкий взрыв. В классе зазвенели стекла. Но паники

не было, ибо понятно было, что это далеко и нам ничто не угрожает. По прямой от школы до места катастрофы было приблизительно 15 — 20 км.

Только на второй день из слухов мы узнали, что на траверзе, между пляжами Дельфин и Отрада, произо-

шло столкновение двух судов, болгарского танкера "Лом" и теплохода "Моздок" Черноморского морского пароходства, оба судна затонули. При взрыве в близстоящих домах на берегу были выбиты стекла, из-за взорванных недегазированных танков та-

нкера “Лом”.

Рано утром, 13 января 1972 года, температура воздуха в Одессе упала с +15 до -20 градусов. От такого перепада море “закипело” густым-густым туманом. Лоцман “Пантак” пошел выводить теплоход “Моздок” из порта в рейс Одесса-Хайфон (Вьетнам). Судно было готово еще в 3 часа ночи, но капитан в такую погоду отказался выходить из порта, он шел в свой первый рейс капитаном и не хотел рисковать. Резкое похолодание вызвало сильное парение моря. Из моря встала высокая густая стена тумана высотой 30-50 метров, и даже сильный ветер не в силах был разрушить ее и разогнать. Видимости – никакой. Или, как говорят, видимость – 0. Утром к Одессе подошел танкер “Лом” и запросил службу порта на вход в порт. Ему ответили: “Фарватер занят, из порта вышел сухогруз “Моздок”.

На танкере не работал локатор, сби-



Гибель танкера “Лом”. Снято с рядом тонущим теплоходом “Моздок”, со шлюпки теплохода “Зоринск”.

ТЕПЛОХОДА “МОЗДОК”



Танкер “Лом” погружается в море вместе с теплоходом “Моздок”.

вшись с курса, пользовались эхолотом, но обратили внимание что глубины уменьшаются, танкер шел прямо в сторону пляжной зоны. По команде капитана танкер развернули на 180 градусов в открытое море, в это время к месту трагедии уже подходил “Моз-

док”. В связи с нулевой видимостью, суда пользовались приборами, в частности локатором, но избежать столкновения не удалось. В 11 часов 18 минут, танкер “Лом” своим форштевнем ударил теплоход “Моздок” в правый борт. Во время столкновения, от

сильного удара сдетонировали недегазированные танки “Лома”. Корабли сцепились и начали тонуть.

В штормовое море вышли суда и спасатели. Первым из всех оказался у места аварии дунайский буксир “Оперативный”. Благо все это случилось недалеко от порта – всего в 4,5 милях от Воронцовского маяка.

На “Моздоке” появился крен, который постоянно увеличивался: 7,12,15 градусов. “Оперативный” подошел и снял с теплохода 34 человека. Остальные, кроме одного, выпрыгнувшего за борт при столкновении, оставались на судне. После взрыва танкер начал гореть, экипажу удалось спустить шлюпку и 12 человек покинули его. Всего там находилось 42 человека. Вскоре подошли буксиры: “Ударник”, “Труд”, “Рекорд”, “Березань”, катер “Бодрый” и теплоходы: “Зоринск”, “Брацлав”, а также ледокол “Сибиряков”.

С теплохода “Зоринск” спустили спасательную шлюпку под командованием старпома, в которую село 10 человек. На “Моздоке” осталось 5 человек: капитан, старший механик, второй механик, электромеханик, матрос. В машину поступала вода, и крен увеличивался. Через 2 часа крен достиг 15 градусов, затушили котел. Капитан старался все время

держат связь с буксирами и судами.

К гибнущему судну подошел спасатель “Атлант”; шлюпку с “Зоринска” принял буксир “Ударник” и пересадил людей к себе. Буксир “Бережань” снял с “Моздока” оставшихся последних 5 человек. Оба судна стали погружаться. Носовая часть танкера затонула, крен на “Моздоке” дошел до 40 градусов и затем перестал увеличиваться. В 17.00 судно погрузилось носовой частью и, видимо, достало грунта. Над водой остались маты “Моздока” и кормовая часть танкера “Лом”.

Оба судна затонули... В эти трагические минуты воздух разорвали тяжелые, протяжные гудки собравшихся судов – этим они выражали свое прощание с погибшими судами.

В результате этой трагедии с “Моздока” погиб один человек, моторист Бессараб, который проявив панику, спустил надувной плотик и его утянуло течением. Найти его сразу не смогли и обнаружили только через полтора месяца у берегов Румынии без признаков жизни. На танкере “Лом”, из-за взрывов танков, в центральной надстройке сразу погибло девять человек, в основном штурманский состав и радисты.

Ближайшие дни район аварии сковал лед. Все работы отложили на весну. Весной, летом и осенью проводились различные работы и мероприя-

тия по подъему теплохода “Моздок”.

Два года водолазы таскали из трюмов затонувшего теплохода мешки с дустом — это был основной генеральный груз “Моздока”. В отдельные дни на грунте находились и работали до ста водолазов одновременно.

Уже в августе 1974 г. “Моздок” был поднят и отведен в Одесский порт под командованием старшего лоцмана порта Кима Беленковича на разгрузку и утилизацию. Примечателен один эпизод – единственный, видимо, случай в мире, когда лоцман вел поднятое из морской пучины судно, находясь верхом на его дымовой трубе, на которой был оборудован пост наблюдения за подъемом.

Это был краткий экскурс в уже давно забытую историю. А теперь обратимся к словам и цифрам официальных документов.

Комбинированный способ подъема затонувших судов

Судоподъемные работы, ставящие своей целью спасение груза или судна для последующего восстановления или другого полезного использования, расчистку водных путей от помех, создаваемых затонувшими судами, всегда требовали и требуют в настоящее время больших затрат умственного и физического труда и значительных средств. Разнотипность морских судов и перевозимых ими грузов, различные

обстоятельства их гибели, разнообразие районов и гидрометеоусловий в районах затопления превращают судоподъемную операцию в уникальную, непохожую одна на другую.

Рост водоизмещения современных судов вынуждает специалистов судоподъемников неустанно совершенствовать методы и способы проведения судоподъемных работ, создавать принципиально новую технику и технологию их проведения.

К новым средствам судоподъема относится вспенивающийся полистирол, впервые в отечественной практике успешно примененный при подъеме теплохода “Моздок”.

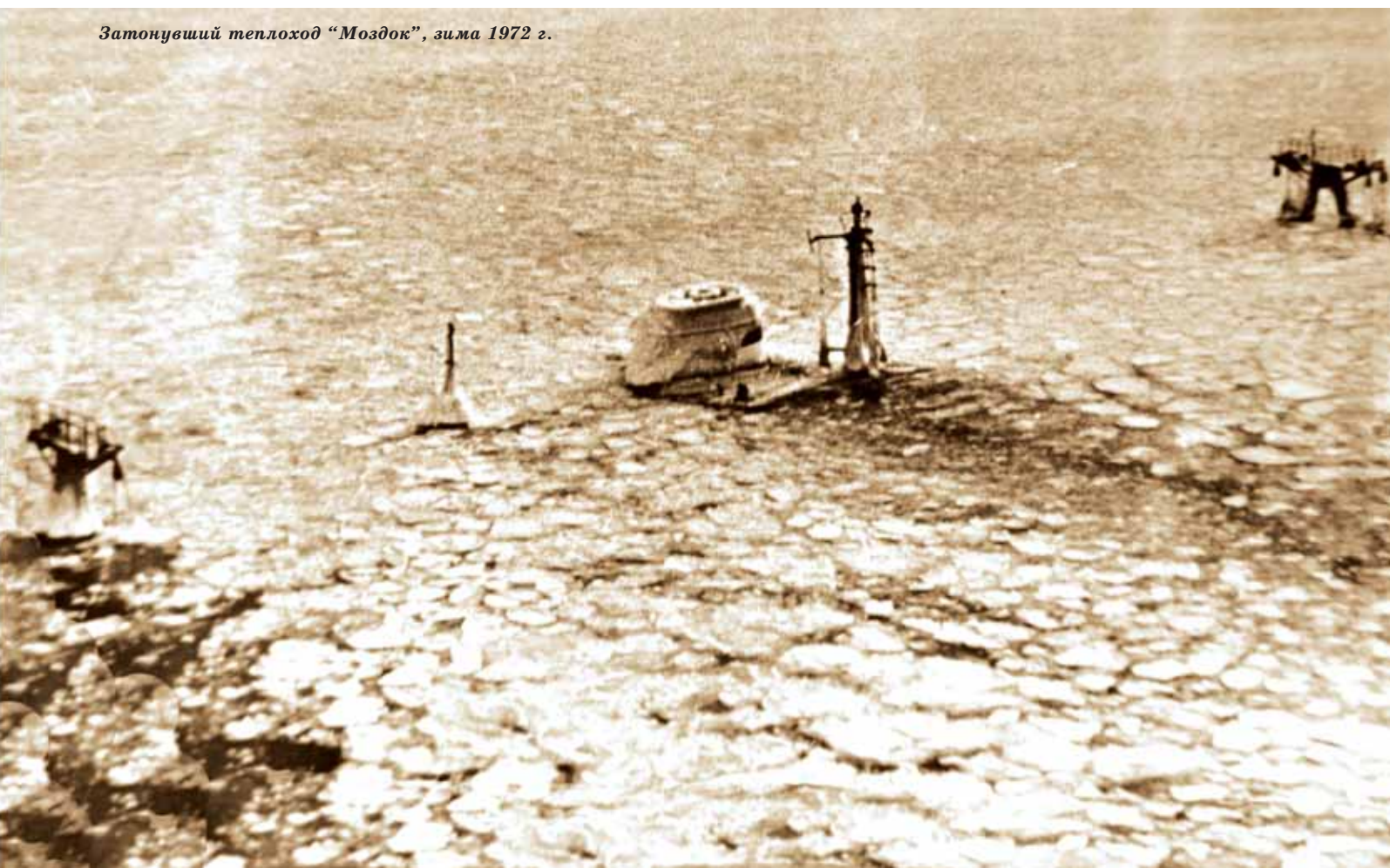
Катастрофа, приведшая к затоплению теплохода “Моздок”

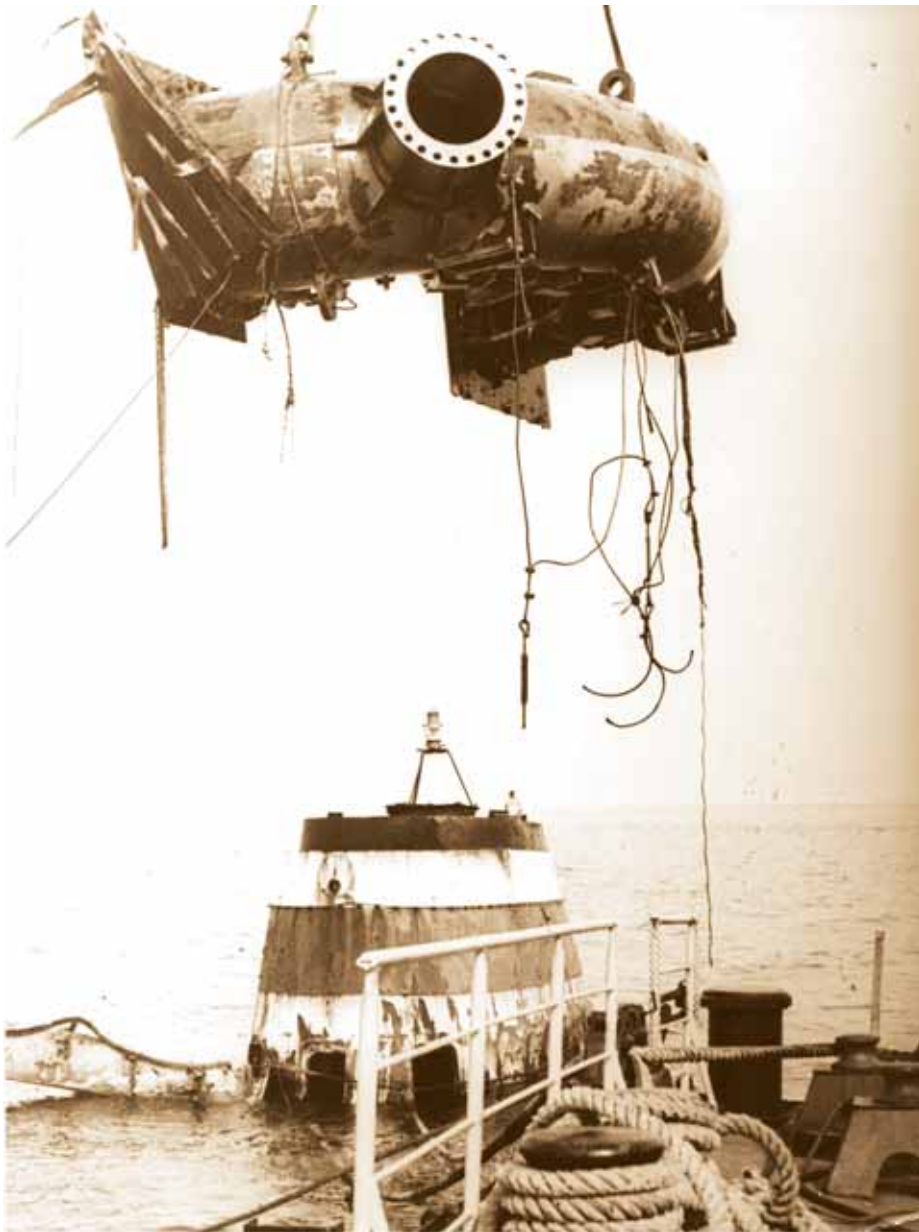
Произошла в Одесском заливе 13 января 1972 года.

В результате удара танкером “Лом” под углом, в районе 3 и 4 трюмов “Моздока”, образовалась пробоина с разрывом наружной обшивки на 575 метров вместе с набором корпуса судна. Твиндечная палуба “Моздока” в районе удара была сгофрирована внутрь на расстояние 1,5 метра от плоскости борта с обрывом от него на длине свыше 6 метров. О силе удара могут свидетельствовать различные факты.

Форштевень танкера “Лом”, перерезанный верхней палубой “Моздока”, налез вместе с полубаком на верхнюю

Затонувший теплоход “Моздок”, зима 1972 г.





Разгрузка теплохода “Моздок” от лишнего груза на палубах.

палубу до комингса грузового люка, то есть на 5 метров от борта. В момент удара на танкере “Лом” взорвались танки и вспыхнул пожар, взрывами были разрушены верхняя палуба и надводный борт в районе танков. Танкер надломился в двух местах и средняя часть его легла на грунт. Носовая часть танкера, заклинившись в корпусе теплохода “Моздок” всем своим весом в значительной степени способствовала быстрому возрастанию крена теплохода на правый борт, усугубившемуся значительным поступлением воды через пробойну одновременно в два трюма.

Попытка спасательных судов сдвинуть с места столкнувшиеся суда, а также разъединить их, чтобы отвести “Моздок” на мелководье, успеха не имела, поскольку суда, как якорем,

удерживались затонувшей средней частью танкера.

Теплоход “Моздок” затонул на глубине 23 метров, на расстоянии 2,5 мили от берега и 4,5 мили от Воронцовского маяка Одесского порта.

Лед, покрывший район затопления, не позволил до марта месяца работать на затонувшем судне. При подвижке льдов, мачты были завалены. На момент затопления вес “Моздока” составлял 18 тыс. тонн, в том числе 10 тыс. тонн груза и свыше 1600 тонн нефтепродуктов, топлива и масла.

Судно затонуло в районе интенсивного судоходства, непосредственно на рекомендованном курсе подхода к Одесскому порту, чем создало серьезную угрозу безопасности мореплавания, поскольку надстройки судов находились на глубине 1,5 метра от по-

верхности моря, а труба теплохода “Моздок” возвышалась над ней более трех метров.

В январе 1974 года, несмотря на принятые меры по ограждению затопления, на надстройку “Моздока” натолкнулось греческое судно “Мангана” и повредило себе днище. Оно было спасено силами отряда СПТР ЧМП.

Угроза безопасности мореплавания и возможность разлива нефтепродуктов определили необходимость подъема теплохода “Моздок” в целом виде, без разделки на месте. Непосредственно после гибели судна, специалисты экспедиционного отряда АСПТР ЧМП приступили к проработке вариантов подъема теплохода “Моздок”. Было проработано три варианта по способам подъема и девять вариантов размещения подъемных усилий. Способы подъема заключались в следующем.

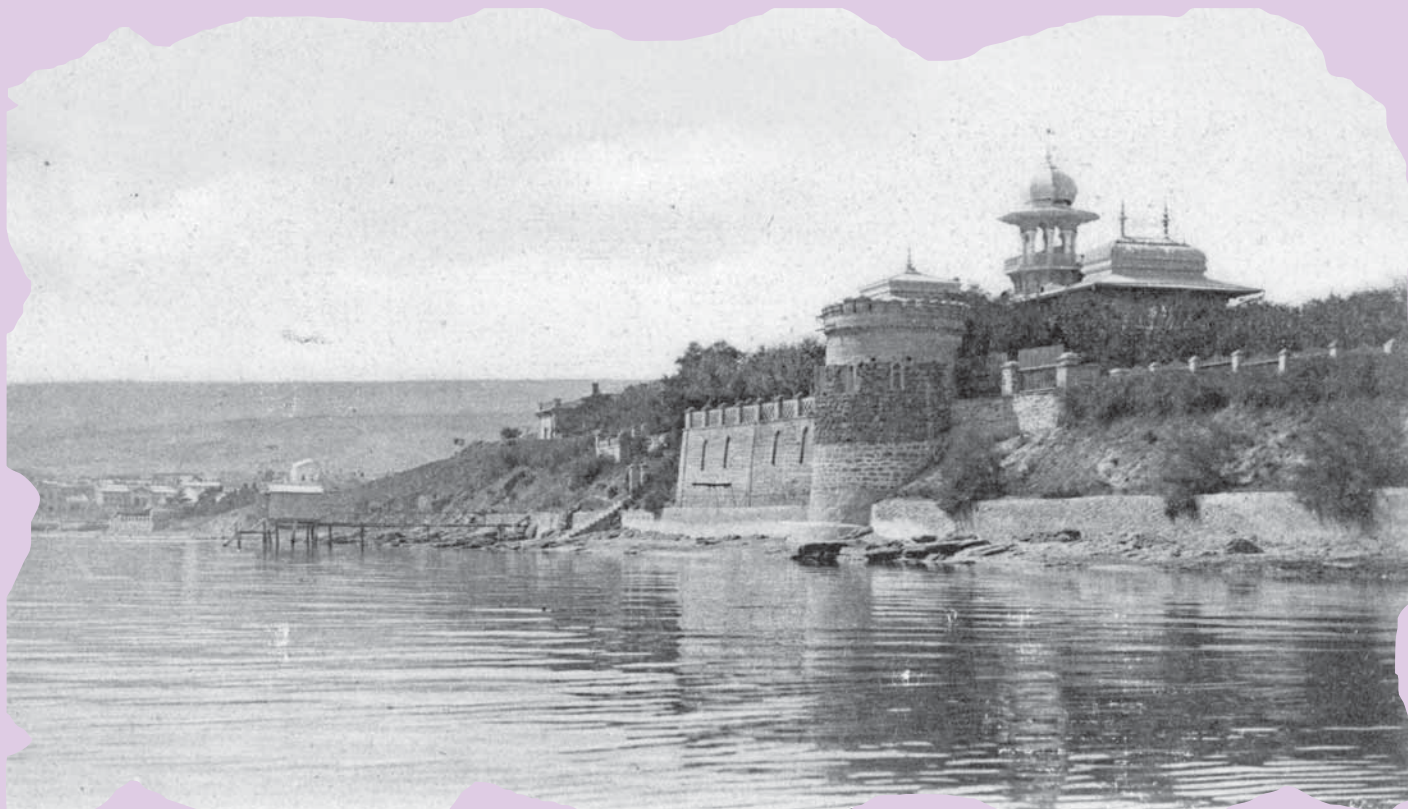
Подъем судна без разгрузки, с помощью двух танкеров типа “София”, с последующей откачкой балласта и перекладками на более мелкие места до выноса верхней палубы из воды, требовал установки на каждом танкере 45 лебедок с тяговым усилием 8 тонн каждая, 45 битенгов на нагрузку 200 тонн каждый и по 45 гиней на нагрузку 100 тонн каждые.

Для безопасного маневрирования танкеров в районе работ, требовалось предварительно поднять значительную часть болгарского танкера размерами около 60 метров. Вариант оказался неприемлемым, из-за необходимости вывода из эксплуатации на длительное время двух танкеров для переоборудования, проведения работ и следующего восстановления.

Подъем судна понтонами с предварительной полной разгрузкой трюмов № 2, 3 и 4 (7,4 тонны) требовал применения 16 шт. 400 тонных и 14 шт. 200 тонных судоподъемных понтонов, причем все 200 тонные понтоны можно было установить только лагом к к 400 тонным. Большое число (30 шт.) применяемых понтонов требовало для их остропки продолжительного времени с хорошими погодными условиями, чего на открытом рейде нельзя было ожидать. Разгрузка полностью трех трюмов вызывала опасение как в части продолжительности – не менее двух сезонов работы, так и в части трудоемкости при выгрузке листовой стали, плотно уложенной в трюмах. Для осуществления чисто понтонного варианта требовалось убрать около 25 метров носовой части танкера “Лом”, мешавшего размещению основных и лаговых понтонов.

РІДКІСНЕ ФОТО

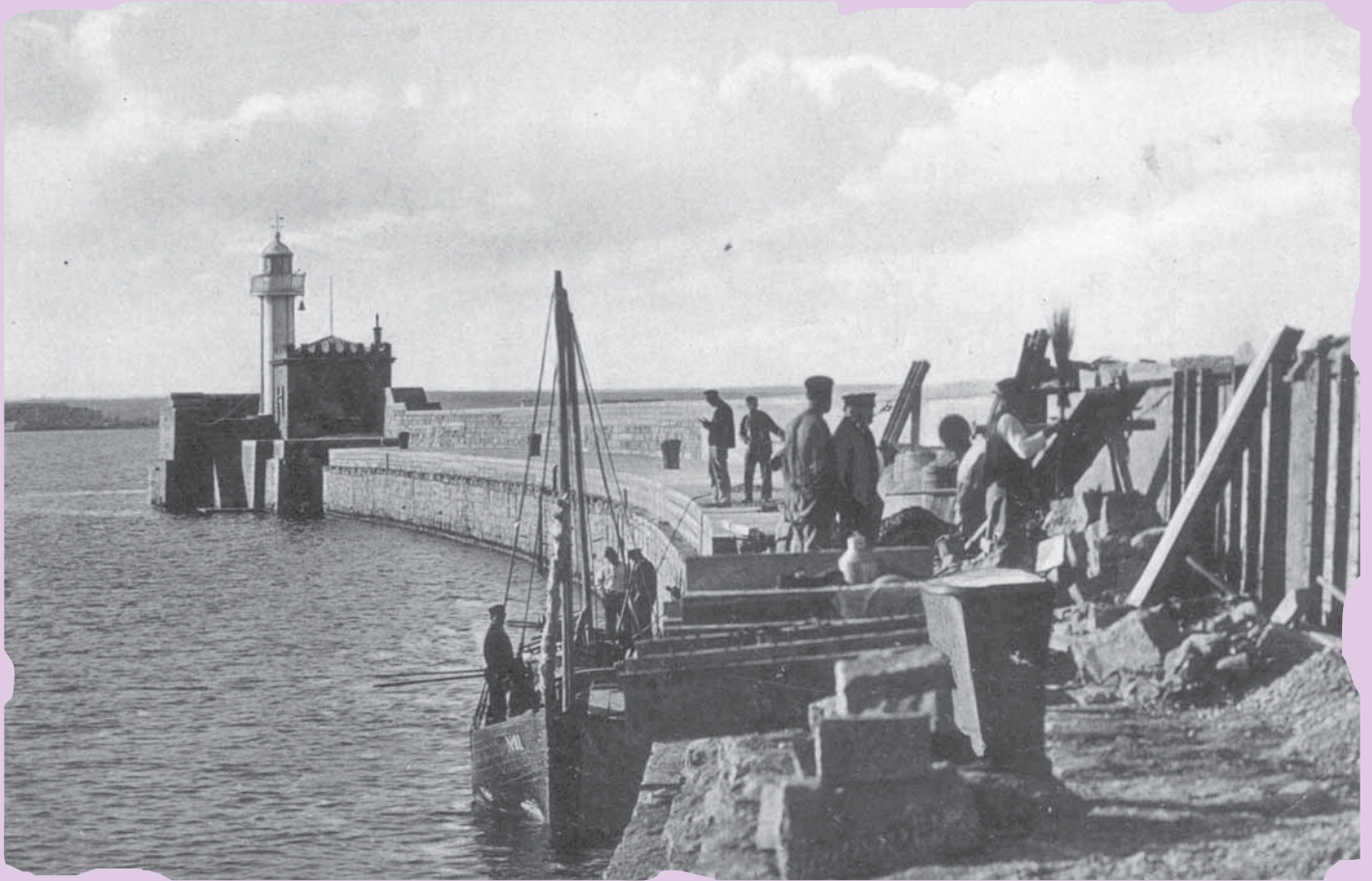
Увазі читачів пропонуються ексклюзивні старі листівки дореволюційної Феодосії. Види порту та деякі відомі місця міста-курорту.



Вид з моря на дачу О.С. Суворіна.



Загальний вид на порт.



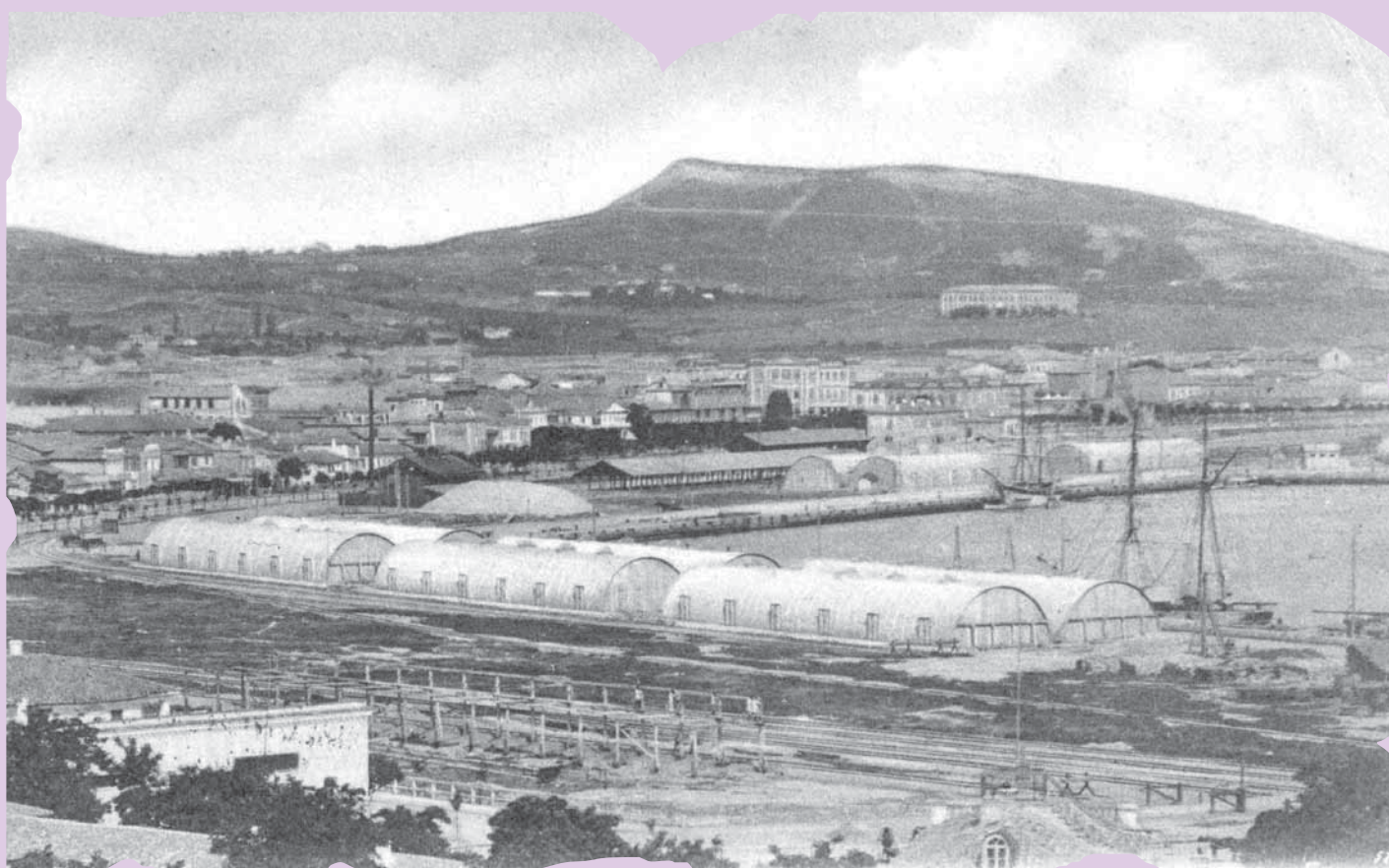
Феодосійський хвилеріз.



Завантаження суден у порту.



Південна частина міста.



Порт міста-курорту Феодосія.

БРОНЕПАЛУБНІ КРЕЙСЕРИ ТИПУ “КАЙЗЕР ФРАНЦ

Обидва крейсери незначно відрізнялися водотоннажністю і розмірами, що показує таблиця їх тактико-технічних даних:

Тактико-технічні характеристики		
	“Кайзер Франц Йосиф I	“Кайзерин Елізабет”
Верф, на якій будувався крейсер	Стабіліменто Техніко Трієстіно, Сан Рокко, Трієст	Військово-морський арсенал, Пола
Дата закладки	03.01.1888	02.07.1888
Дата спуску на воду	18.05.1889	25.09.1890
Дата введення до служби	02.06.1890	24.01.1892
Водотоннажність проектна	4031 т / 3986,52 т	4063,7 т / 3999,7 т
Водотоннажність повна	4332,7 т / 4267,47 т	...
Довжина між вертикалями	97,9 м	97,9 м
Довжина по ватерлінії	102,56 м	102,56 м
Довжина повна	103,7 м	103,67 м
Ширина максимальна	14,72 м	14,75 м
Середня осадка за проектом	5,985 м	5,7 м
Потужність машин проектна — досягнута на випробуваннях	8000-8743 і.к.с.	8000-5947 і.к.с.
Швидкість середня — максимальна	18,86-19,17 вузлів	16,9 вузлів
Броня палубна	38-57 мм	38-57 мм
Броня барбетів	90 мм	90 мм
Броня гарматних щитів	40-60 мм	40-60 мм; після 1906: 90-50-25 мм
Броня бойової рубки	50-45 мм	50 мм
Озброєння оригінальне	2-240 мм L/35, 6-150 мм L/35, 5- 47 мм L/44, 4-47 мм L/33, 2-37 мм L/33, 2-66 мм L/15, 4-406 мм торпедні апарати	2-240 мм L/35, 6-150 мм L/35, 11-47 мм L/44, 2-47 мм L/33, 2-37 мм L/33, 4-8 мм кулемети, 2-66 мм L/15, 4-406 мм торпедні апарати
Озброєння у 1914 році	2-150 мм L/40, 6-150 мм L/35, 14- 47 мм L/44, 2-47 мм L/33, 2-8 мм кулемети, 2-66 мм L/15, 4-406 мм торпедні апарати	2-150 мм L/40, 6-150 мм L/35, 12- 47 мм L/44, 2-47 мм L/33, 4-8 мм кулемети, 2-66 мм L/15, 4-406 мм торпедні апарати
Чисельність екіпажу	399 чол.	426 чол.

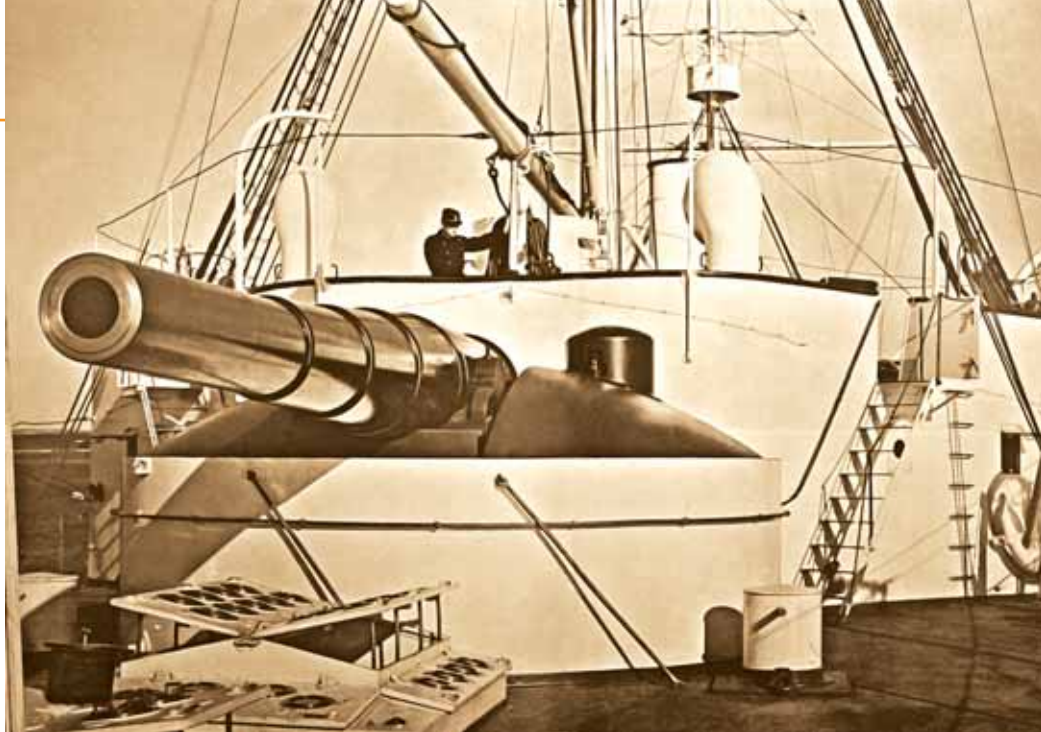
Силова установка

Крейсери приводилися в рух двома горизонтальними, трициліндровими паровими машинами потрійного розширення, які мали більшу проду-

Йосиф I

ктивність, ніж старіші багаторівневі парові машини. Пару постачали чотири двосторонні циліндричні котли з 24 топками. Кожна машина приводила в рух одну лінію валу з трилопатистим гвинтом діаметром 4,4 м. Потужність мала досягати 6400 і.к.с. (індикаторних кінських сил) при природній тязі і 8000 і.к.с. при штучній. Це повинно було забезпечити кораблю швидкість 18,84 вузлів, що було б дуже добрим досягненням. Для порівняння, сучасники крейсерів — броненосці, такі як “Рудольф”, могли рухатися зі швидкістю ледве 15,5 вузлів. Під час випробовувань 20 травня 1890 року “Франц Йосиф” розігнався до 19,17 вузлів при потужності 8743 і.к.с., а “Елізабет” 14 серпня 1913 року на проведених після перебудови іспитах змогла досягти всього лише 16,9 вузлів при 5947 і.к.с. Ті показники швидкості були достатні для тої ролі, яку ці кораблі мали виконувати на початку 20 сторіччя, тобто для навчальних плавань і дипломатичних місій по всьому світу. Запаси палива

Закінчення. Початок у №6, 2015 р.



Кормова гармата 240 мм L/35 з барбетом на “Кайзерін Елізабет”.

становили, відповідно, 614 тонн вугілля або 632 тонни вугільних брикетів для “Франца Йосифа” і 709 тонн вугілля або 584 тонни брикетів для “Елізабет”.

Броньовий захист

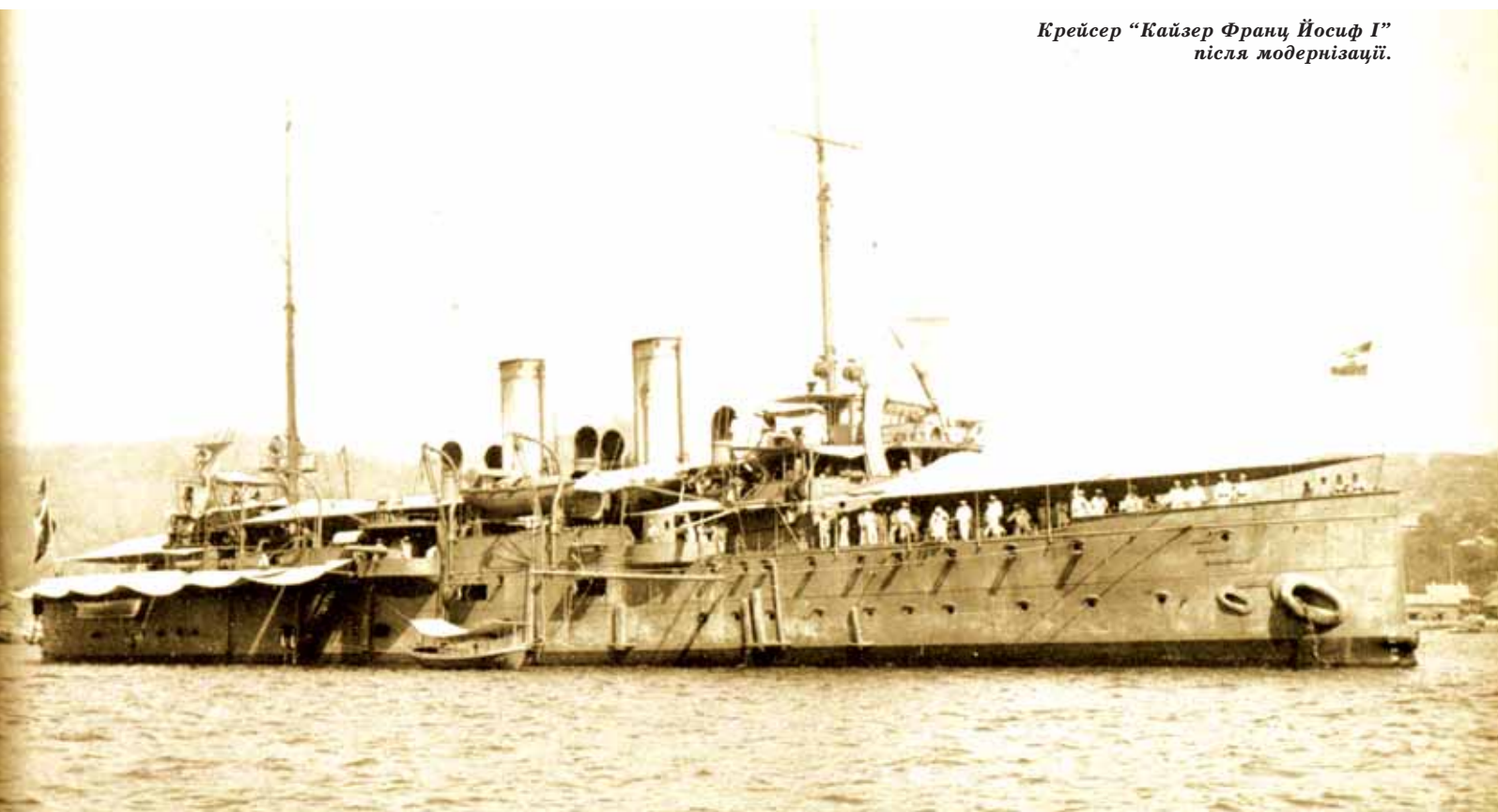
Корпус крейсера захищала броньова палуба товщиною ледве 38 мм з 57-міліметровими скосами. Захисну роль по ватерлінії виконувала целюлозна м’язга, яка при зіткненні з водою набухала, заповнюючи пробоїни в корпусі, і таким чином захищала життєво важливі частини корабля. Додатковий захист забезпечували вугільні бункери, що знаходилися, понад скосами броньової палуби. Барбети захищала броня товщиною 90 мм, а башти головного калібру 240 мм і каземати гармат калібру 150 мм захищали броньові плити товщиною 40 мм. Броню

бойової рубки становили плити товщиною 45 — 50 мм. Під час перебудови в 1905 — 1906 роках гармати калібру 150 мм L/40 отримали прикриття товщиною 90/50/25 мм.

Озброєння

Обидві гармати артилерії головного калібру 240 мм L/35 С/86 Круппа, які змонтували по одній в барбетах на носі і в кормі, використовувалися раніше на старих броненосцях австро-угорського флоту. Гармати “Елізабет” походили з панцерника “Лісса”, виключеного зі списків флоту в 1892 році, натомість походження стволів головного калібру “Франца Йосифа” не встановлено. Вказані гармати було модернізовано на підприємствах Круппа в Ессені (Німеччина) — довжину дула збільшено з 20 до 35 калібрів.

Крейсер “Кайзер Франц Йосиф I” після модернізації.



Наведення гармат по горизонталі вертикалі забезпечувала складна гідравлічна система з двома помпами. Гармати заряджались при максимальному куті підймання, який досягав $13,5^\circ$. Могло то відбуватися лише в єдиній позиції, при якій дуло перебувало в осі симетрії корабля, що негативно впливало на скорострільність. Мінімальний кут опускання дула становив -5° .

Середня артилерія складалась із шести гармат калібру 150 мм С/86 L/35 Круппа, які раніше були встановлені на фрегатах “Радецький” (II), “Лаудон” і “Саїда”. Підприємства Круппа в Ессені збільшили довжину їх дул з 26 до 35 калібрів, а фабрика Шкоди з Пльзеня виготовила для них нові лафети. Під час проведеної в роках 1905/1906 модернізації обидві гармати калібру 240 мм були замінені гарматами калібру 150 мм L/40 Шкоди з кутом вертикального наведення від -6° до $+21^\circ$. На “Францу Йосифу” було змонтовано їх у конусоподібних баштах, натомість на “Елізабет” їх захищали лише броньові щити. У той же час однаково, як носові, так і кормові спонсони гармат калібру 150 мм L/35 підвищено до рівня головної палуби. Довжина дул залишилася незмінною, натомість кут вертикального наведення збільшився з 20° до 21° .

Легку артилерію для захисту від міноносців на “Францу Йосифу” склали спочатку скорострільні гармати: п’ять калібру 47 мм L/44, чотири — 47 мм L/33 і дві калібру 37 мм L/33 — всі продукції Гочкіса (Великобританія). На “Елізабет” було одинадцять таких гармат калібру 47 мм L/44 і по дві — 47 мм L/33 і 37 мм L/23 — всі продукції Шкоди, а також чотири кулемети калібру 8 мм С/1900 Віккерса



Крейсер “Кайзерін Елізабет” після модернізації.

(Великобританія). Всі скорострільні гармати були змонтовані на надбудовах і за фальшбортом на палубі шкафуту, крім двох кулеметів, які встановлювали на бойових марсах. Під час модернізації в 1905/1906 роках вся легка артилерія на “Францу Йосифу” була замінена чотирнадцятьма скорострільними гарматами калібру 47 мм L/44 і двома калібру 47 мм L/33 продукції Шкоди, а на “Елізабет” — дванадцятьма скорострільними гарматами калібру 47 мм L/44 продукції Шкоди і двома гарматами калібру 47 мм L/33. На “Францу Йосифу” встановлено також один 8-мм кулемет, а у часи Першої світової війни додано другий. Кожен з крейсерів мав також по дві десантні гармати калібру 7 см (66 мм) L/15. На “Францу Йосифу”

одна з цих гармат була використана під час війни для випробувань на тимчасовому зенітному лафеті.

Торпедне озброєння складалося з чотирьох торпедних апаратів калібру 406 мм (40 см) змонтованих вище ватерлінії на носі, в кормі і два побортно, подібно, як на крейсерах типу “Пантер/Тігер”. На борту зберігалось, ймовірно, п’ять бойових торпед і три учбові. Вироблені в 1888 — 1891 роках, вони мали довжину 5,1 м і важили 435 кг разом з бойовою головою вагою 97 кг. Їх дальність ходу при швидкості 25 — 27 вузлів досягала 600 м.

Чисельність екіпажу на “Кайзер Франц Йосиф I” складала —

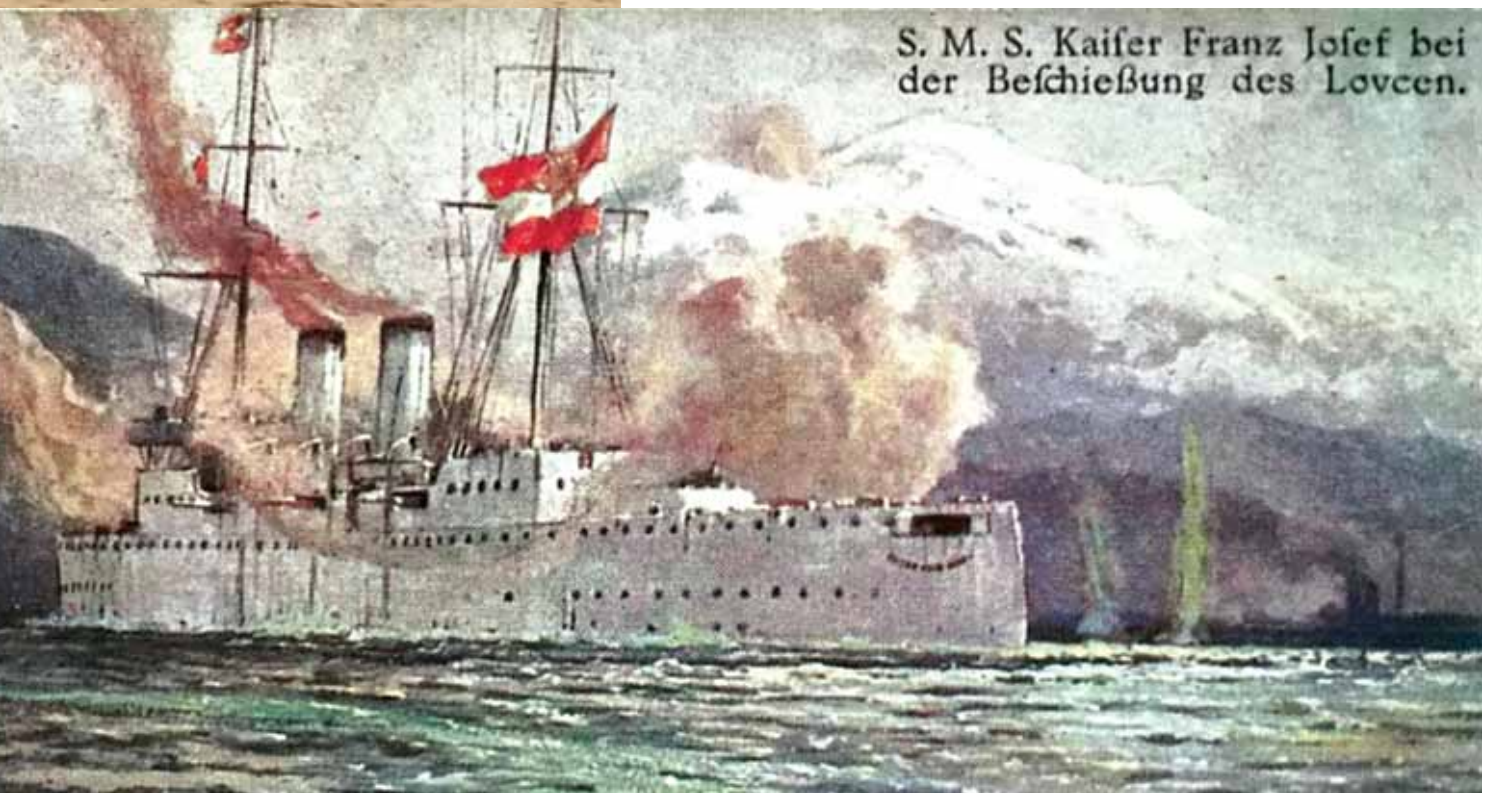
Прогулянка екіпажу “Франца Йосифа” по китайській землі.





святкуванні 400-річного ювілею відкриття Колумбом Нового Світу в Генуї (Італія) і Уельві (Іспанія), а на зворотньому шляху, 23-26 жовтня, відвідав порт Ла Валлетта на Мальті. У 1895 році разом «Кайзерин Елізабет» і броненосним крейсером «Марія-Терезія» відбув плавання по Північному морю і на Балтиці, де взяв участь у відкритті Каналу імператора Вільгельма (Кільського каналу). У 1897 році крейсер повинен був замінити «Елізабет» на Далекому Сході, однак після короткочасного перебування в Китаї був повернений до Середземного моря, де увійшов до складу міжнародної ескадри, викону-

У момент вибуху Першої світової війни «Франц Йосиф I» знаходився на Адриатиці. Разом із старим крейсером «Пантер» вони входили до 2-го дивізіону крейсерів, який базувався у Которській затоці. З початку бойових дій корабель обстрілював чорногорські берегові батареї, у жовтні того ж року намагався бомбардувати французькі батареї, встановлені на схилах гори Ловчен. Однак виявилось, що їх позиції були розташовані надто високо для гармат старих кораблів, що перебували в затоці. Остаточно подавив французьких гармашів своїм вогнем броненосець «Радецький», який прибув з Поли. На початку 1916 року, під час австрійського наступу на Чорногорію, «Франц Йосиф» знову обстрілював Ловчен, а потім виконував охоронну службу в за-



Крейсер «Кайзер Франц Йосиф I» при обстрілі гори Ловчен, 1914 р.

399, а на «Кайзерин Елізабет» — 426 офіцерів і матросів.

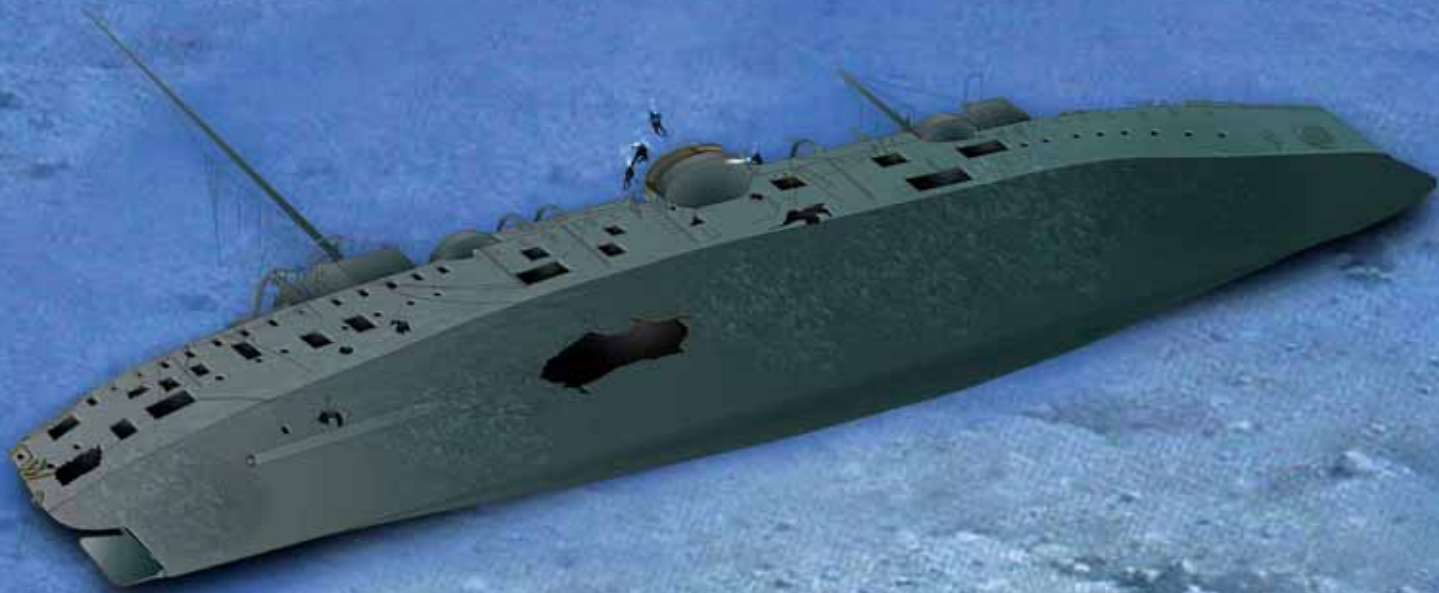
Перебіг служби

«Кайзер Франц Йосиф I» був введений до служби 2 липня 1890 р. і спочатку входив до складу ескадри флоту. Наприкінці липня того ж року разом з барбетними броненосцями «Рудольф» і «Стефанія», а також крейсером «Тігер» новітній корабель вирушив у похід до Північного моря і на Балтику, відвідавши 5 — 11 серпня Спітхед (Великобританія), а 3 вересня — Кіль (Німеччина). У 1892 році «Франц Йосиф I» брав участь у

ючої патрульну службу поблизу острова Крит. У 1898 році «Франц Йосиф» відвідав Португалію, де взяв участь в заходах святкування в Лісабоні 400-річного ювілею плавання Васко да Гама. У роках 1904 — 1905 крейсер здійснив три учбові плавання з вихованцями Військово-морської академії по Середземному морю, а в 1905 році був переозброєний і ніс службу на Далекому Сході до 1908 року. Після короткого перебування на Адриатиці в 1910 році корабель знову виконував службу на Далекому Сході (до 1913 року), коли його замінила «Елізабет», а він повернувся до Поли.

тоці. Екіпаж крейсера залишався нейтральним під час матроського повстання в лютому 1918 року. Корабель було роззброєно 7 лютого і пізніше він виконував функцію житлового блокшиву.

На момент припинення бойових дій колишній крейсер знаходився в Теодо (сучасна назва — Тіват), а під час французької окупації Которської затоки використовувався як склад боеприпасів, установлений на якорній стоянці за межами затоки в бухті Жанаїца. На борту блокшива, завантаженого боепасом, який вивантажено з колишніх австро-угорських кораблів, берегових



Електронне схематичне зображення затонувшого корпусу крейсера "Кайзер Франц Йосиф I", виконане за результатами його обслідування сучасними дайверами.

фортів і батарей, несла службу лише символічна група французьких вартових, а багато люків були відкритими. Під час шторму 17 жовтня 1919 року охоронці з переляку покинули корабель, який, відірвавшись від якоря, перекинувся вверх дном і затонув на глибині 45 метрів. У 1922 році місцева фірма, фінансована голландською фірмою "Ван Вієнен", зробила спробу підняти корпус блокшива з дна, але не було досягнуто нічого, крім підйому на поверхню вантажних лебідок і деякого іншого корабельного обладнання. Наступну спробу в 1965-1966 роках зробила югославська фірма

"Бродоспас", однак без результату — вдалося підняти всього лише частину оснащення і дві гармати. Знаходяться вони тепер у чорногорському місті Цетинє перед будівлею магістрату, натомість залишки корпусу крейсера і надалі спочивають у хорватських водах неподалік від мису Оштро.

* * *

"Кайзерин Елізабет" вийшла із Поли 8 грудня 1892 року в далеке плавання з наступником престолу Австро-Угорської монархії, ерцгерцогом Францем Фердинандом на борту. Корабель відвідав Індію, Голландську Індію (сучасна Індонезія), Австралію,

Полінезію, Китай і Японію. Ерцгерцог Франц Фердинад покинув борт крейсера в Японії, щоб на пасажирському лайнері дістатися до Сполучених Штатів, а звідти вже повернувся до Європи. "Елізабет" продовжила плавання далі, відвідавши Корею, Сінгапур і Цейлон, повернулась до Поли 19 грудня 1893 року. У 1895 році корабель разом з крейсерами "Франц Йосиф" і "Марія Терезія" здійснили похід по Північному морю і на Балтику, де взяли участь у відкритті Каналу імператора Вільгельма. У 1896 році крейсер відвідав порти країн Леванту (загальна назва країн, розташова-



Крейсер "Кайзерин Елізабет" на рейді німецької колонії Циндао (Китай) напередодні Першої світової війни.



Австро-угорські моряки з “Елізабет” святкують в японському полоні день народження цесаря Франца Йосифа I, 18 серпня 1916 р.

них у східній частині Середземноморського регіону, — від Єгипту до Сирії включно), а 1899 року взяв участь у спеціальній місії на Далекому Сході, завданням якої був пошук можливості заснування австро-угорської колонії в Китаї. “Елізабет” також перебувала в цьому регіоні в період 1900 — 1902 років, беручи участь в операціях міжнародної ескадри, метою якої було подавлення повстання “боксерів” у Китаї. Після короткої служби на Атлантиці крейсер знову повернувся на Далекий Схід, де ніс службу в 1904-1905 роках. У 1906 році повернувся до Поли, де пройшов модернізацію. У 1906, 1907 і 1908 роках “Елізабет” ходила на навчальні плавання по Середземному

морю з вихованцями Військово-морської академії на борту, а між 1908 і 1910 роком знову екіпаж корабля ніс службу, як стаціонарна одиниця на Далекому Сході. У 1911 — 1912 роках крейсер здійснив два наступні навчальні плавання по Середземному морю, а в 1913 році, під час балканських воєн, виконував функцію стаціонарної одиниці в районі Леванту. У 1913 — 1914 роках “Елізабет” знову виконувала цю функцію на Далекому Сході, а від 22 липня 1914 року тимчасово перебувала в порту Ціндао німецької концесії Цзяочжоу (Китай), щоб оперувати спільно з Східно-Азійською ескадрою під командуванням віце-адмірала Максиміліана фон Шпее. Однак цей задум не був реалізований з огляду на низьку швидкість



Гармати 150 мм L/40 з “Франца Йосифа” встановлені біля ратуші міста Цетіне (Чорногорія).

руху “Елізабет”. 24 липня надійшов наказ про виключення корабля із служби і направлення екіпажу до нейтрального Тяньцзіню (Китай), але це рішення було відмінено 26 липня новим наказом — допомагати німецькому союзникові обороняти Ціндао від наступу японців. З крейсера було демонтовано дві гармати 150 мм L/40, які разом з декількома гарматами 47 мм встановили на суші, створивши “Батарей Елізабет”, укомплектовану артилеристами з екіпажу “Кайзерін Елізабет”. Сам корабель обстрілював противника з іншої артилерії, доки не був витрачений весь боезапас.

Після цього, 2 листопада 1914 року, за декілька днів перед німецькою капітуляцією, його затоплено силами власного екіпажу в найглибшому

місці затоки Цзяочжоу. Десять членів команди загинуло при захисті Ціндао, а решта (7 офіцерів і 292 матроси) разом з німецьким гарнізоном попали до японського полону. Після війни їх було звільнено з японського табору військовополонених, останній матрос повернувся до Трієсту в 1920 році. Точне місце знаходження залишків корпусу крейсера “Кайзерін Елізабет” в затоці Цзяочжоу не відоме до цього часу.

Обидва торпедно-таранні крейсери типу “Кайзер Франц Йосиф I” належали до кораблів, які незабаром після введення до служби стали застарілими. Проект третьої одиниці цього типу був модифікований і закінчений, як броненосний крейсер “Марія Терезія”. Четвертий мінний

крейсер типу “Пантер/Тігер” так ніколи і не побудовано, а після смерті адмірала Штернека в 1897 році підтримка ідей “Jeune Ecole” відійшла в минуле разом з ним. Наступними одиницями, побудованими для флоту Австро-Угорщини, були знову броненосці, що відносились до типу “Габсбург”. Два малі торпедно-таранні крейсери стали застарілими вже невдовзі по закінченню їх будівництва, але були переозброєні і модернізовані, щоб виконувати службу в заморських територіях все наступне десятиріччя, до моменту затоплення або використання для виконання менш важливих завдань.

Звонімір ФРАЙФОГЕЛЬ

З польської мови
на українську переклав
Леонід КИРИЛАШ

УДИВИТЕЛЬНЫЙ АМЕРИКАНЕЦ

РОБЕРТ ФУЛТОН

Американец в Париже

В феврале 1793 года Англия объявила войну Франции, затянувшуюся более чем на 20 лет. Благодаря краткому перемирию в 1797 году, в начале лета этого же года Роберт Фултон переплыл на корабле пролив Па-де-Кале и сошел на берег Франции в порту города Кале. Там его задержали пограничные власти; выясняли — не английский ли он шпион? Но, в конце концов, летом 1797 года он, все-таки, оказался в Париже.

Следует сказать, что Фултон отправился во Францию по следующим двум причинам:

— он считал, что в революционной Франции у него будут большие возможности применить свои знания и изобретения на практике;

— его пригласил приехать в Париж посланник САСШ во Франции (1796 — 1801 гг.) Джоэл Барлоу, с которым он познакомился и сблизился еще в 1794 году, когда был приглашен нарисовать его портрет.

Джоэл Барлоу, американский поэт, дипломат, политик, выпускник Йельского университета, был во Франции во время взятия Бастилии, горячо поддерживал революционные идеи и выступал с соответствующими публикациями. В 1792 г. он был назван

Национальным собранием Франции почетным гражданином Республики. В его парижском особняке Фултон жил все годы, проведенные во Франции.

В Париже Фултон сразу же обратил свое внимание на следующее обстоятельство, многообещающее для строительства каналов во Франции: Французская революция привела к уничтожению феодальной собственности на водные пути сообщения, превра-

Продолжение. Начало в №6, 2015 г.

тив их в национальную собственность. Это, по его мнению, открывало новые пути для их технического развития. Фултон обратился к французскому правительству и предпринимателям с предложением устроить сеть каналов между главнейшими реками Франции. Французам в это время было не до каналов, шлюзов и судоподъемников. Бесперывные войны с целой Европой поглощали все средства страны и все внимание ее руководителей. Фултону ответили, что теперь не до мирных проектов, и что успех могут иметь только предложения, связанные с военным делом. Тогда-то Барлоу вспомнил об известном ему проекте боевой подводной лодки, который предложил французам американский изобретатель Дэвид Бушнелл, приехавший в Париж в 1788 году. Проект был выполнен с учетом опыта постройки его подвод-



Роберт Фултон.



Джоэл Барлоу.



Дэвид Бушнелл.

ной лодки “Черепаша” (1775 г.) и ее применения против большого 64-х пушечного английского фрегата “Игл” (1776 г.) во время войны за независимость британских колоний в Америке от Великобритании.

Отказ французского правительства принять его предложение настолько разочаровал Бушнелла, что он вернулся в Америку, уехал в штат Джорджия и занялся медициной. Вплоть до самой смерти (1826 г.) он никогда больше не возвращался к изобретате-

льской деятельности. Кое-какие сведения об этом проекте сохранились в американском посольстве. К тому же, в это время в Париже находился военный инженер Луи Дюпортай, служивший в инженерном корпусе армии САСШ в 1788-1793 гг. и сталкивавшийся там с “Черепашей”. Дюпортай рассказал Барлоу и Фултону об устройстве подводной лодки Бушнелла, а также о проекте подводной лодки француза Сийона де Вальмера.

Главным врагом Франции в это



время была “владычица морей” - Англия, ее военно-морской флот представлял для Франции большую опасность, поэтому Барлоу и Фултон были уверены в том, что проект боевой подводной лодки заинтересует французское правительство.

Еще в июне 1793 года правительство Англии дало указание военно-морскому флоту захватывать все суда нейтральных стран, в том числе и американские, направляющиеся во Францию и во французские владения в Новом Свете. В боевой подводной лодке Фултон увидел средство лишить любую страну – агрессора ее военно-морского флота и тем самым обеспечить свободу торгового мореплавания.

Барлоу искренне верил в инженерный талант Фултона, поэтому он предложил ему заняться разработкой проекта боевой подводной лодки. Коммерческую сторону проекта он взял на себя. Так возник проект компании, названной впоследствии “Наутилус”, которой предстояло с помощью финансовой поддержки французского правительства топить английские корабли при помощи мин, доставляемых подводными судами.

имела яйцеобразную форму высотой 2,28 м и наибольшим диаметром 1,82 м; водоизмещение ее составляло несколько больше одной тонны. Такая форма была неудобна для подводного плавания с точки зрения скорости, зато давала лодке большую устойчивость. Назвав свою лодку “Черепашей”, Бушнелл имел ввиду тот факт, что его аппарат плавал вертикально - именно так плавают морские черепахи. Корпус был собран из тщательно отформованных дубовых брусев и все стыки аккуратно проконопачены просмоленной пенькой. Чтобы увеличить прочность и водонепроницаемость весь корпус был стяннут стальными лентами и прокрашен смолой. В верхней части корпуса находилась медная смотровая башенка с 5-ю круглыми застекленными иллюминаторами по периметру. В крышке башенки был устроен входной люк, а также шестой иллюминатор. Внутри корпуса были размещены два ручных насоса, две рукоятки гребных винтов и рукоятка руля. Экипаж лодки состоял из одного человека.

Погружение осуществлялось путем открытия клапана и наполнения забортной водой специальной балластной емкости, находившейся в самом низу лодки. Всплытие выполнялось путем вытеснения воды из балластной емкости с помощью воздуха, накаченного туда двумя насосами, которые



Подводная лодка “Черепаша”. Реконструкция в Королевском музее.

Подводная лодка “Черепаша”

В контексте данной статьи конструкция подводной лодки Бушнелла “Черепаша” представляет определенный интерес для рассмотрения. Она

приводились в работу вручную. При ручном вращении вертикального плоского двухлопастного винта лодка всплывала или погружалась на небольшую глубину. Когда человек начал вращать горизонтальный плоский двухлопастный винт (в ту или иную



Субмарина “Черепаша” атакует фрегат “Игл”.

сторону) лодка двигалась вперед или назад. Для изменения направления движения имелся руль. Кроме того, под корпусом лодки помещался свинцовый отрывной груз, служащий балластом и используемый для аварийного всплытия. При полном погружении внутреннего объема воздуха хватало не более, чем на 30 минут. Бушнелл снабдил лодку двумя вентиляционными трубами, выходящими на поверхность воды. Для предотвращения попадания воды они имели поплавковые клапаны. Через одну трубу ручным вентилятором удалялся отработанный воздух, а через другую засасывался свежий. Вооружение этой лодки состояло из мины в корпусе с порохом, весом 70 кг, снабженной часовым механизмом. От мины тянулась веревка, опоясывая верх “Черепашки”, к бураву, который торчал изнутри подводной лодки острием вверх. Планировалось, что бурав ввинчивается в днище неприятельского корабля. Он был так устроен, что совершенно отделялась от подводной лодки. Затем освобождалась (изнутри) мина с порохом. Мина в корпусе легче воды и поэтому она всплывает под самое днище вражеского корабля; сразу начинает работать часовой механизм. Уплыть мина в корпусе не может, так как ее держит веревка, привязанная к бураву. Лодка должна поскорее и подальше уходить и ждать взрыв.

6 сентября 1776 года, ближе к полуночи, подводная лодка “Черепашка”, внутри которой находился сержант Эзра Ли, пошла в атаку на английский фрегат “Игл”. Попытки уничтожить корабль закончились неудачно, так как дважды не удалось закрепить мину под его днищем, которое было покрыто металлическими пластинами. Мину пришлось отсоединить от лодки и, спустя некоторое время, она взорвалась, вызвав немалый переполох на стоящих поблизости английских судах, которые в спешном порядке снялись с якорей и отошли в более безопасное место.

Что касается проекта Сийона де Вальмера, то Фултон и Барлоу получили от Дюпорта следующие сведения: — в сентябре 1780 г. французский аристократ Сийон де Вальмер послал морскому министру письмо, в котором он предлагал построить подводный корабль сигарообразной формы с конусными окончаниями длиной 16,5 м, шириной 4,9 м и высотой 3,8 м;

— для водного балласта изобретатель предусмотрел металлические емкости в носовой и кормовой частях лодки;

— под водой она должна была перемещаться при помощи специальных весел; на поверхности лодка могла идти под косыми парусами, поднимаясь на складной мачте.

Этот проект не был реализован.

Подводная лодка “Наутилус-1”

Всесторонне осмыслив сведения по подводной лодке “Черепашка”, а также по проекту де Вальмера, Фултон в начале осени 1797 года приступил к проектированию своей первой боевой подводной лодки.

Для своей подводной лодки Фултон выбрал сигарообразную “зализанную” форму, и это была далеко не случайность. Дело в том, что Фултон провел серию экспериментов с помощью предложенного им прибора по изучению сопротивления воды движущимся телам различной формы. Прибор представлял собой лоток с водой, в который помещалась испытываемая модель. От неё шел шнур, протянутый через два блока. К концу шнура подвешивался груз. Чем больше сопротивление воды, тем тяжелее должен быть груз для получения одинаковой скорости движения модели в воде. Выяснилось, что наименьшее сопротивление вода оказывает именно сигарообразной форме модели.

Согласно проекту корпус лодки длиной 6,5 м и диаметром около 2,0 м должен был быть выполнен из дерева на железных шпангоутах. Чтобы обеспечить водонепроницаемость корпуса обшивочные доски должны были быть тщательно пригнаны друг к другу, а пазы между ними проконопачены. Снизу лодки (по проекту) ра-

змещалась чугунная балластная цистерна, которая могла наполняться и осушаться с помощью двух ручных насосов. Эта цистерна служила также килем подводной лодки.

С помощью этой цистерны создавалась нулевая плавучесть лодки с экипажем, а погружение и всплытие обеспечивались за счет хода лодки путем создания дифферента на нос или корму перемещением людей внутри корпуса. Созданию дифферента также способствовали впервые введенные горизонтальные плоскости (рули), расположенные на вертикальном руле, используемые для управления лодкой в горизонтальной плоскости.

В передней части корпуса размещалась небольшая рубка с входным люком; иллюминаторов лодка не имела. Направление движения в подводном положении определялось с помощью магнитного компаса.

Движение лодки обеспечивалось

сположенный на верхней части рубки. В этом шипе имелось отверстие, в которое был пропущен буксировочный линь фугаса. Застрявший в днище корабля шип свободно выходил из своего гнезда на рубке, а лодка своим движением тянула за линь, второй конец которого был закреплен на ней, подтягивая фугас к шипу и создавая условия для его взрывателя (столкновения с корпусом корабля). От удара фугас взрывался в тот момент, когда по расчету Фултона лодка успеет уйти на безопасное расстояние.

Фултон назвал свою подводную лодку “Наутилус” (франц. Nautilus) по названию головоногого моллюска южных морей “Nauttilux pompilius” — “кораблик обыкновенный”. Моллюск имеет наружную раковину до 30 см в диаметре, разделенную на ряд отсеков, последовательно соединенных длинным сифоном. Живет моллюск в последнем отсеке, самом боль-

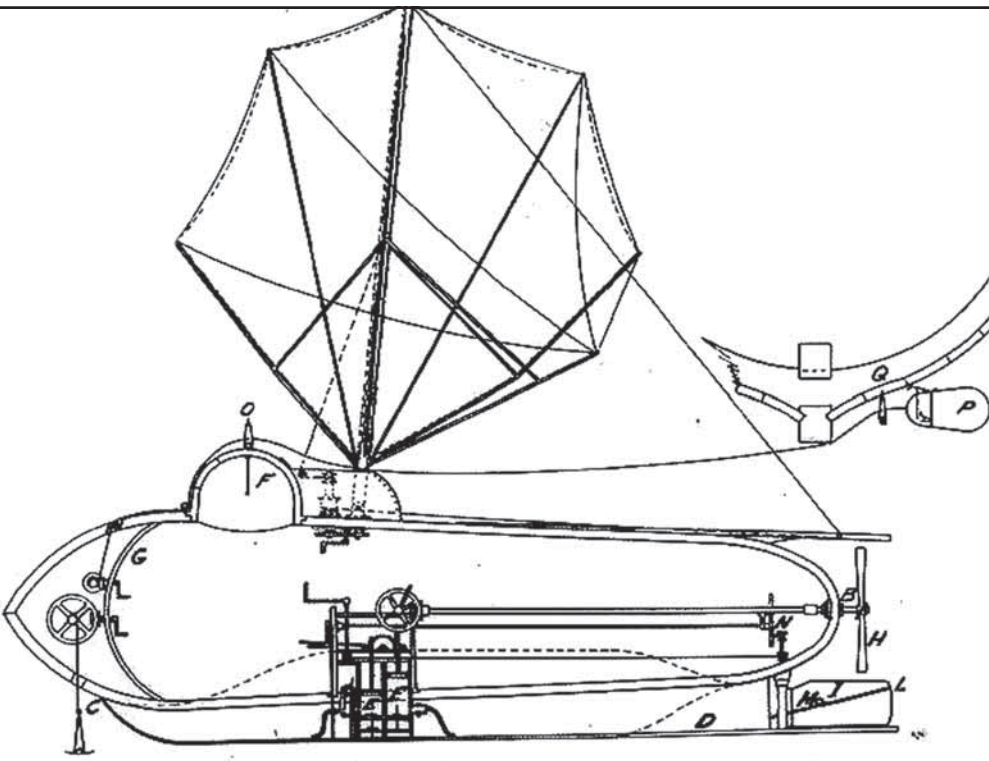
Директории (правительству Французской республики) с предложением о постройке и использовании подводной лодки “Наутилус” против английского флота 13 декабря 1797 года. Он писал: “Имея ввиду огромную важность сокращения мощи британского флота, я думал над постройкой механического “Наутилуса” - машины, подающей много надежд на возможность уничтожения их флота. При помощи моей подводной лодки можно не только снять блокаду с французских берегов, но, может быть, даже перенести сам театр военных действий на берега Великобритания”.

Фултон и Барлоу хотели, чтобы за каждую пушку английского корабля, потопленного подводной лодкой, правительство Франции платило им 4000 франков. Таким образом, потопленный 50-пушечный фрегат обеспечил бы компании доход в двести тысяч франков.

Другое условие предусматривало дипломатическую защиту экипажей подводных лодок от расправы со стороны английских военных властей. Фултон, будучи гражданином САСШ, также желал получить гарантии правительства, что его изобретение или любой его аналог не будут использованы французским правительством против САСШ.

В своем ответе в феврале 1798 года на письмо Фултона морской министр Плевиль-Лепелле отклонил проект, так как “невозможно дать воинское звание людям, которые употребляют столь ужасный способ разрушения неприятельского флота”. Однако, к концу апреля того же года ситуация изменилась: новым морским министром стал молодой адмирал Эташ Брюи, участник недавней войны за независимость САСШ. Фултон, успевший тем временем, за собственный счет и при поддержке Барлоу построить во дворе американского посольства большую модель подводной лодки, повторил свое предложение Директории. Переданное морскому министру предложение получило ход.

По указанию Брюи 2 августа была создана компетентная комиссия, состоящая из 7 человек — инженеров и моряков. Возглавил ее гидрограф, вице-адмирал Розили. После ознакомления с проектом комиссия выдала заключение, в котором отмечалось: «Оружие, изобретенное гражданином Фултоном, является грозным средством разрушения, ибо оно действует бесшумно и почти неотвратимым способом; оно особенно подходит французам, так как их флот слабее, чем у противника...



Чертеж подводки “Наутилус” (проект 1797 г.).

вращением 4-х лопастного гребного винта, приводимого во вращение силами двух человек. В надводном положении можно было ставить складную мачту, на которой поднимался парус.

Оружием подводной лодки был буксируемый подводный фугас с зарядом 90 кг пороха и контактным взрывателем. Для приведения фугаса в действие (взрыв) лодка должна была подойти под днище корабля и воткнуть в него специальный шип, ра-

шом, а остальные служат гидростатическим аппаратом - для погружения они заполняются водой, а для всплытия — вырабатываемым моллюском газом, вытесняющим воду. Моллюск также плавает на поверхности воды, используя гребень раковины в качестве паруса. Подводный фугас был назван Фултоном “торпедо” — так именуется электрический скат, поражающий свою жертву под водой электрическим разрядом.

В первый раз Фултон обратился к

Комиссия предлагает министру флота и колоний дать гражданину Фултону разрешение и средства, необходимые для постройки машины, модель которой он создал. Не приходится сомневаться, что он сделает это с той же мудростью, которая присутствует в проекте, с той же элегантностью и надежностью механизмов, которые имеются в модели.

Комиссия настаивает на необходимости подвергнуть эту машину неоднократным испытаниям и не спешить до тех пор, пока комиссия не убедится в результатах”.

Несмотря на такой отзыв, Директория вновь отказала.

В начале октября 1798 года Фултон продемонстрировал членам комиссии действующий макет своего плавающего подводного фугаса – “торпедо”. Заложив в него небольшой заряд пороха, Фултон подвел макет на буксире под обычную речную лодку и взорвал его. Комиссия полностью одобрила принцип устройства и действия “торпедо”.

Окрыленный изобретатель 17 октября 1798 года обращается к правительству третий раз уже с новым предложением. Он просит уже только гарантии выплаты его компании 500 000 франков за уничтожение или захват первого английского корабля. На эти деньги он обещает построить флотилию из десяти подводных лодок. Однако вновь последовал отказ.

Лишенный финансовой поддержки Фултон решил найти средства на реализацию своего изобретения своими силами. В начале 1799 года Фултон построил диораму диаметром 15 м (тоже изобретение Фултона), где изумленные парижане увидели грандиозное полотно “Пожар Москвы”. Естественно, сведений о Москве у него было мало, и ожидать от его картины правдоподобия было трудно, но так как парижане тоже очень смутно представляли себе “le sainte ville de Moscou” (священный город Москва), то убедить их в том, что горящий город на картине — это именно Москва, было нетрудно. Собрал довольно приличную

сумму в виде платы за посещение диорамы, Фултон в июле 1799 года обращается с очередным предложением к новому морскому министру — Марку-Антуану Бурдону де Ватри. В нем он писал: “Гражданин Фултон просит Исполнительную Директорию разрешить ему построить изобретенную им машину в Париже и испытать ее против врага. Он осуществит это испытание сам и не ждет другой награды после более чем 18 месяцев трудов, расходов и хлопот, кроме удачного осуществления своего вклада в восстановление мира, свободы мореплавания, торговли и укрепления Республики”.

Письмо произвело впечатление на Военный комитет Директории. Чиновники наложили резолюцию: “Изобретатель не шарлатан. Он предлагает вести свое судно сам и таким образом дает свою голову как залог в обеспечение успеха”. Тем не менее, разрешения на постройку “Наутилуса” не последовало.

9 — 10 ноября 1799 года Наполеон Бонапарт, совершил государственный переворот, став Первым консулом. На его имя Фултон отправил пятое прошение в надежде, что назначенный



Испытание “Наутилуса”.



Реконструкция подводной лодки “Наутилус”.

морским министром инженер-кораблестроитель Пьер Фурфэ поддержит его проект, поскольку ранее Фурфэ входил в комиссию, созданную адмиралом Брюи для оценки проекта “Наутилуса”.

Действительно, 15 апреля 1800 года Фурфэ неофициально разрешил построить “Наутилус” на верфи братьев Перье. При этом он предупредил Фултона, что использование подводного судна нарушает “неписанные законы войны” и что он, как министр, не может разрешить применение такого оружия, поскольку англичане могут приравнять членов экипажа подводной лодки к пиратам и повесить их. Иначе говоря, правительство Франции заранее отказывалось оказывать подводникам государственную поддержку в случае их пленения.

Подводная лодка “Наутилус” была построена на верфи братьев Перье (Жака-Константина и Огюста-Шарля) в Шайо, пригороде тогдашнего Парижа, и спущена на воду в мае 1800




«Наutilus-1» в морском музее, г. Шербур.

ционную трубу, крепившуюся к небольшому поплавку, малозаметному на поверхности воды. Во время погружения 7 августа 1800 г. экипаж находился под водой 5 часов.

В процессе испытаний Фултону удалось повысить эффективность гребного винта, сделав его двухлопастным, что обеспечило прохождение расстояния 120 м на две минуты быстрее, чем при первичных испытаниях. В подводном положении в неподвижной воде скорость хода лодки соста-

вила 1,2 узла. В период между 12 и 15 сентября 1800 г. Фултон дважды выходил в море в надежде атаковать английский фрегат, патрулировавший вблизи Гавра. Однако малая скорость лодки обрекла эти попытки на неудачу. Затем Фултон решил перевести лодку из Гавра в Шербур. Следуя под парусом вдоль берегов залива Сены, лодка была застигнута штормом, выброшена на берег вблизи города Изиньи и полностью разрушена прибоем.

Фултон вернулся в Париж, где занялся разработкой проекта новой, более совершенной, подводной лодки. 

Продолжение следует.

Юрий ЧЕРНИХОВ

Литература

1. Виргинский В.С., Роберт Фултон 1765-1815, М.: «Наука», 1965, с.57-83.
2. Уилсон М., Американские ученые и изобретатели, М.: «Знание», 1964, с.21-24.
3. Тарас А.Е., История подводных лодок 1624 - 1904, - М.: «АСТ», Минск: «Харвест», 2002, с.21-33.
4. Дьяконов Ю.П., Роберт Фултон и его торпедная война (1765-1815), С-Петербург: 2009.

г. Братья Перье были талантливыми конструкторами и механиками. В основу конструкции был положен проект 1797 г. с некоторыми усовершенствованиями, которые были внесены братьями Перье и самим Фултоном, а именно:

- деревянный корпус лодки был обшит медными листами;
- в рубке были выполнены три застекленных иллюминатора;
- на лодке появился настил (верхняя палуба) длиной 6 м и шириной 2 м.

29 июля 1800 г. состоялось первое испытание подводной лодки на реке Сена. Фултон вместе с двумя помощниками опустил в люк лодки, задрал его, и она ушла под воду напротив Госпиталя Инвалидов в Париже. Спустя 20 минут лодка всплыла у противоположного берега реки. Как выяснилось, плыть против течения лодка не могла — не хватало «мощности» мускульного привода винта.

Для проведения испытаний в морских условиях лодка была в начале августа 1800 года спущена по реке Сена в Гавр.

Для освещения внутри лодки при погружении использовалась свеча, увеличивавшая расход кислорода. В связи с этим Фултон соорудил вентиля-





ІЗМАІЛ

РЕЧНЫ В ЕВРО

Речной порт и город Измаил (с 1812 по 1856 гг. — Тучков) в Одесской области Украины, является административным центром Измаильского района (не входя в состав района) и городом областного подчинения. В 1940-1954 годах Измаил был административным центром Измаильской области Украинской ССР. С 1991 года город входит в состав Украины.

Измаил расположен на юго-западе области, на левом берегу реки Дунай, в 81 километре от берега Черного моря. Расстояние до Одессы: физическое — 192 км, по автодорогам — 239 км, по — 296 км. Расстояние до Киева: по автодорогам — 711 км, по железной дороге — 968 км. В 2010 году население составляло более 75 тысяч жителей, в 2012 году — 86 тысяч 336 человек.

Датой основания Измаила принято считать 1590 год. Существуют и более ранние упоминания о городе — 1542 и 1560 гг. Город основан на месте развалин римской крепости Сморнис .

Крепость имела важное военное значение. Однако, первое время Россия не имела притязаний на Измаил, и дважды после выигранных Россией войн Измаил возвращался Турции.

Одной из ключевых по значению войн между Российской и Османской империями стала война 1768-1774 годов. В ходе этой войны 5 августа (26 июля по старому стилю) 1770 года русские войска под командованием Н. В. Репнина взяли крепость Измаил. Однако, по окончании войны в 1774 году, согласно условиям Кючук-Кайнарджийского мирного договора, крепость была возвращена Турции. Через 13 лет началась новая русско-турецкая война. В 1789 году Репнин снова пытался взять город, но штурм закончился неудачей. 11 (22) декабря 1790 года усиленную крепость, считавшуюся к тому моменту неприступной, штурмом взял Александр Суворов. Но в 1791 году по Ясскому договору город вновь был возвращен Османской империи. В 1806 году произошли неудачные осада и штурм Измаила российскими

войсками под командованием герцога Ришелье. В 1807 году русский генерал Иван Михельсон также неудачно штурмовал Измаил. 14 сентября 1809 года город взят русскими войсками, которыми командовал генерал Засс. После ухода (по условиям капитуляции) турецкого гарнизона, в городе осталось всего около 4000 жителей. В 1856 году Измаил передан Россией Молдавскому княжеству, вассалу Турции, по Парижскому трактату. Основные инженерные сооружения крепости были взорваны, а земля-



Е ВОРОТА СТРАНЫ ПУ



ные валы были частично скрыты. В 1861 году Измаил вместе со всей Молдавией вошел в состав Объединенного княжества Валахии и Молдавии (будущей Румынии), считавшегося вассалом Османской империи. В 1940 году со-

ветское правительство вынудило Румынию передать Бессарабию и Северную Буковину СССР. Измаил, находящийся в Бессарабии, оказался на территории СССР. Была образована Измаильская область Украинской Советской Социалистической Республики. С июля 1941 года по 26 августа 1944 года город был оккупирован немецкими и румынскими войсками. Была восстановлена румынская администрация, а все вновь открытые православные храмы переподчинены Бессарабской метрополии Румынской православной церкви. 25-26 августа 1944 года советские войска смогли вернуть Измаил. Непосредственно Измаил освободили подразделения 5-ой отдельной гвардейской мотострелковой бригады подполковника Завьялова и 53-й отдельный мотоциклетный полк майора Шенкина, входящие в состав 4-го гвардейского механизированного корпуса (командир Жданов) 3-го Украинского фронта (командующий Ф. Н. Толбухин). За штурм Измаила десяти полкам было присвоено наименование Измаильских.

Сейчас Измаил — крупный украинский порт на

Дунае, есть аэропорт. Город является конечным пунктом на железнодорожной ветке, проложенной из Одессы на юг области. По этой ветке 5 раз в неделю ходит пассажирский поезд Одесса-Измаил. Ряд автодорог связывают город с другими населенными пунктами. В городе имеется музей А. В. Суворова, расположенный возле автовокзала “Измаил”, и отдел музея — Диорама “Штурм крепости Измаил”, расположенная в старинной мечети в районе старейшей части города - Крепость. Музей был закрыт на ремонт с 2004 по 2009 год и вновь открыт для посетителей в 2013 году. Также в городе есть картинная галерея, краеведческий музей. Создан “Союз художников Измаила”, открыт “Дом художников СХИ”. В здании Управления ЧАО “Украинское Дунайское пароходство” работает музей истории пароходства и дунайского судоходства. В городе развита пищевая промышленность. При СССР в городе существовал консервный завод союзного значения, который обанкротился в 1990-х годах. Также в Измаиле расположен рыбзавод. На данный момент в городе действуют порт, судоремонтно-механический завод (ИСРМЗ), судоремонтный завод (ИСРЗ), завод железобетонных изделий (ЖБИ), целлюлозно-картонный комбинат. В последние годы активно развивается сфера торговли. 

Владимир НОВИК





СТАРЕЙШИЙ АКВАРИУМ ЧЕРНОГО МОРЯ

На берегу Артиллерийской бухты Севастополя расположено здание Института биологии южных морей имени А. О. Ковалевского НАН Украины. На нижнем этаже Института размещается Севастопольский морской аквариум-музей. Это один из старейших аквариумов в мире и единственный морской аквариум в Украине.



Специальное здание для Севастопольской биологической станции, основанной в 1871 году, по предложению знаменитого путешественника и исследователя Н. Н. Миклухо-Маклая, было построено в 1897 году, тогда же и был открыт для посетителей демонстрационный аквариум с морскими животными.

Позднее здание неоднократно расширялось и реконструировалось. У центрального входа установлены памятники Н. Н. Миклухо-Маклаю и А. О. Ковалевскому.

Аквариум-музей является широко известным культурно-просветительным учреждением. Ежегодно его посещает около 100 000 человек. Экспозиция Аквариума-музея занимает четыре зала общей площадью около 700 кв.м.

Аквариум представляет собой своеобразный морской музей, дающий возможность ненадолго заглянуть в жизнь царства Нептуна. Здесь представлено более 180 видов животных: это беспозвоночные, черноморские и тропические рыбы и рептилии. В Аквариуме собрана обширная коллекция живых тропических рыб, обитающих среди коралловых рифов. Здесь можно увидеть хищных мурен в соседстве с очаровательными рыбками-клоунами. За прочными стеклами аквариумов с морской водой — коварные крылатки и небезопасные рыбы-хирурги, расписные спинороги и настоящие живые акулы. Есть в аквариуме и известные пресноводные рыбы: знаменитые пираньи и их близкие родичи — крупные безобидные черные паку, хищные араваны, называемые драконами Амазонки и необычной



формы рыбы-ножи. Поистине уникальна коллекция черноморских рыб — белуга, осетры, скат, морской кот, ставрида, луфарь, султанка, полосатый окунь, камбала, речной угорь и другие.

Аквариум Института биологии южных морей имени академика А. О. Ковалевского в Севастополе — самый крупный в Крыму и Украине. Центральный бассейн в крытом помещении имеет диаметр 9,2 м и глубину 1,5 м, а стенные аквариумы — высоту 1,1 м и объем до 7 кв.м.

Центральный бассейн и стенные аквариумы наполнены морской водой, которая поступает из бухты сначала в подземный отстойник, а затем в бассейн. В любое время посетители могут увидеть несколько десятков видов черноморских животных и растений.

ПОДВОДНЫЙ МИР

В первом зале демонстрируются характерные представители коралловых рифов. Небольшие размеры выставленных здесь аквариумов, позволяют посетителям подробно рассмотреть мелких рыб, креветок и беспозвоночных.

Второй зал представляет две самостоятельные секции: черноморскую и тропическую. Здесь построены 12 пристенных бассейнов объемом до 7 кубических метров каждый и круглый бассейн диаметром 9 метров, глубиной 2,5 метра. Каждый аквариум тропической секции имеет самостоятельную (отдельную) замкнутую систему для подготовки и очистки воды. Такие системы позволяют содержать в искусственных условиях даже тропических акул.

В третьем зале музея собрана большая коллекция тропических экзотических животных — обитателей Индийского и Атлантического океанов.

В последнем — четвертом зале, обитают представители пресноводных и рептилий. Здесь же находится очень интересный аквариум с оранжереей, имитирующей развалины древнего Камбоджийского храма.

В аквариумах созданы искусственные декорации, воспроизводящие ландшафт кораллового рифа. Декорации выполнены по оригинальным эскизам из акрилового пластика. Примененный материал прочен, нетоксичен и совершенно безопасен для живых обитателей аквариумов. Прихотливые тропические рыбы и беспозвоночные прекрасно чувствуют себя среди искусственных скал и кораллов.

Виталий КОСТРИЧЕНКО





**МОРСЬКА
ДЕРЖАВА**

**ПЕРЕДПЛАТНИЙ
ІНДЕКС — 01636**

**ФЛОТ
України**

**ПЕРЕДПЛАТНИЙ
ІНДЕКС — 30575**

**“Флот України” — ваш лоцман
у світовому океані інформації!**