



МОРСКОЙ СБОРНИК

ЖУРНАЛ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Январь 1998 г.

1 (1814)

Издается с марта 1848 г.

Читайте в номере:

О недавней истории и сегодняшнем дне Главного штаба ВМФ, отметившего в январе 60-летие своего воссоздания с. 3

Что ждет Балтийский флот на нынешнем этапе реформирования, по мнению заместителя секретаря Совета безопасности РФ с. 10

Размышления начальника Гидрографической службы СФ о ходе реформирования данной флотской структуры с. 12

Выступления заместителя Главного штурмана ВМФ и ветерана корпуса флотских инженер-механиков, посвященные профессиональным праздникам с. 14

Об отличившихся при выполнении учебно-боевых задач в истекшем году с. 29

Как на БФ решают жилищную проблему с. 48

Что нового в практике применения странами Запада своих ВМС при урегулировании военных конфликтов на примере их использования в Адриатике с. 68

О вологжаных-мореходах и адмиралах с. 81

Материалы к 150-летию "Морского сборника" с. 84

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

Г. Д. Агафонов
(главный редактор)
В. И. Алексин
И. А. Аифертъев
(заместитель
главного редактора)
М. И. Аполлонов
М. К. Барсков
П. И. Ветлицкий
А. И. Долотов
Ю. М. Кононов
О. Н. Лазарев
М. С. Монаков
В. В. Патрушев
В. П. Фатеев
И. Д. Федин
А. П. Федоров
(ответственный
секретарь)
В. М. Федоров
В. И. Фролов
В. С. Ярыгин

Редакция рукописи
не рецензирует
и не возвращает.

Ответственность
за достоверность
изложенных
в публикациях фактов
и правильно цитат
несут авторы статей.

Адрес редакции:
Москва, ул. Чаплыгина, 15

Для переписки:
103175 Москва, К-175,
"Морской сборник"

Телефоны:
204-25-34, 925-50-28.
Факс: 923-80-53

Правовое обслуживание
журнала осуществляет
адвокатское бюро
"Борис Кузнецов и партнеры"

СОДЕРЖАНИЕ

ВРЕМЯ И ФЛОТ

В. Ильин. Соответствовать задачам своего времени "Балтийский флот не будет бывшим"	3 10
А. Макарта. От такой реорганизации выиграют все	12
Е. Бабинов. Будущее у штурманской службы ВМФ есть	14
В. Горелов. "Боевая часть пять к бою и походу готова!"	19
В. Соколов, М. Старцев. Судьба ВМФ заслуживает глубокого обсуждения	21

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

23

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

П. Лысенко. Экспромт принес победу	29
А. Лоскутов. Рекорды черноморских катерников	36
М. Чевычелов. Над океаном Тяжелый, но славный поход	40 43

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

Что нам стоит дом построить	48
И. Колесников, И. Кузинец. Морские инженерные династии	53

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

О. Савчук. Изыскивать новые формы и методы	57
В. Евгеньев, А. Тугуши, Г. Чертов. Для создания единой системы	60
В. Жарков, Б. Тюрин. Транспортно-десантные ПЛА-минзаги проектов 748 и 717	63

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

Н. Резяпов. ВМС в урегулировании югославского кризиса	68
И. Сутягин. Морская авиация США Новый самолет-вертолет ВМС США V-22 "Оспрей" Универсальный транспорт снабжения типа "Форт" ВМС Великобритании	74 79 79

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Н. Кедров. Моряки-вологодцы	81
------------------------------------	----

К 150-ЛЕТИЮ «МОРСКОГО СБОРНИКА»

Г. Щедрин. Легенда о бесцензурности	84
Т. Соколова. Историк российского флота	86
В. Горбунов. "Главное — побуждает думать"	89

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

М. Барсков. Новое слово о кораблестроении атомной эпохи	90
Ю. Дмитриев. Книга одна, а мнения разные	92

* * *

Б. Тюрин. Есть такое издательство - "Цитадель"	95
---	----

На цветной вклейке:

Галерея советских флотоводцев. И. С. Исаков	32
Морские памятные даты в 1998 г.	33

На первой странице обложки. Упичала.

Фото Ю. Пахомова

УЧРЕДИТЕЛЬ - МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Зарегистрирован в Министерстве печати и информации РФ.

Регистрационный № 01982.

Сдано в набор 29.12.97 г.

Формат бумаги 70 x 108 $\frac{1}{16}$.

Усл. печ. л. 8,4 + вклейка $\frac{1}{4}$ печ. л.

Заказ № 1992.

Бумага офсетная.

Усл. кр.-отт. 14,88.

Подписано к печати 28.01.98 г.

Офсетная печать.

Уч.-изд. л. 10,9.

Каталожная цена 10 руб.

Адрес ордена "Знак Почета" типографии газеты "Красная звезда":
123826, ГСП, Москва, Д-7, Хоршевское шоссе, 38

© "Морской сборник", 1998

МОРСКАЯ АВИАЦИЯ США

И. СУТЯГИН,

кандидат исторических наук

старший научный сотрудник института США и Канады РАН

Интерес к использованию самолетов для обеспечения действий сил флота в США, как и в других морских державах, стали проявлять еще перед первой мировой войной. Здесь 14 ноября 1910 г. американский летчик Ю.Эли на самолете "Кертис" осуществил первый взлет со специально оборудованной площадки на крейсере "Бирмингем", а через два месяца он же совершил первую посадку на оборудованную палубу крейсера "Пенсильвания". Однако с появлением в 1911 г. гидросамолетов и созданием в следующем году катапульт для их запуска с борта корабля в США предпочтению отдали именно этим самолетам и начали оснащать ими броненосные крейсера. Правда, вскоре опыт Великобритании в войне с Германией показал огромную зависимость возможности применения гидросамолетов от погодных условий, так как значительное волнение не позволяло принимать их обратно на борт кораблей.

Поэтому уже в 1917 г. в Соединенных Штатах начали проектировать первый морской носитель колесных палубных самолетов - авианосец. Летом 1921 г. в составе ВМС сформировали Управление аэронавтики (так называемое "7-е бюро") и весной следующего года в состав флота в качестве опытового корабля ввели первый авианосец CV-1 "Лэнгли". Он был переобор-

удован из угольщика, и на нем отработывались идеи и принципы создания кораблей этого класса. В результате спустя пять с половиной лет, 14 декабря 1927 г., американский флот получил первый авианосец специальной постройки - CV-2 "Лексингтон". С тех пор и по настоящее время в США построили 186 собственных авианосцев и 16 специализированных (не перестроенных из других кораблей) десантных вертолетоносцев.

Первоначально предполагалось, что основным предназначением палубной авиации будет ведение воздушной разведки в интересах флота, корректировка артиллерийского огня линейных сил и уничтожение неприятельских самолетов, занимающихся аналогичной деятельностью. Но уже первые морские операции второй мировой войны заставили радикально пересмотреть эти взгляды. Прежде всего потребовалось прикрывать от ударов немецкой бомбардировочной авиации с воздуха соединения боевых кораблей и конвои на переходе морем. Так появились эскортные авианосцы. Вскоре доказали свою эффективность палубные самолеты и в борьбе с подводными лодками. А с расширением масштаба военных действий в Тихом океане все более становилось ясным, что авианосцы превращаются в главную ударную силу флота.

В результате после второй мировой войны "сообщество морских авиаторов" ста-

По материалам зарубежной печати



Схема расположения авиабаз ВМС США

ло играть доминирующую роль в дискуссиях относительно направлений развития американских военно-морских сил. При этом планы развития воздушных сил ВМС (авианосцы входят в их число) в значительной степени формировали структуру и общую численность флота, а также оказывали решающее влияние на формулирование задач ВМС. Для этого достаточно посмотреть на объем финансовых средств, прямо или опосредованно расходуемых на эти силы. Так, только на закупку авиатехники для ВМС и Корпуса морской пехоты США в текущем финансовом году выделено 6 млрд 872,8 млн долларов или 8,7% общего бюджета министерства ВМС, который составил 79 млрд 373,3 млн долларов. При этом, в отличие от принятой у нас практики, закон о национальной безопасности именно на ВМС возлагает полную ответственность за разработку и закупку предназначенных для принятия на их вооружение самолетов и вертолетов, а также их бортового оборудования и авиационных систем вооружения. Заметим также, что расходы, связанные с обеспечением развития, подготовки и боевого применения авианосных групп, составляют в среднем около 60% бюджета ВМС.

Роль воздушных сил ВМС не только в рамках флота, но и в масштабах вооруженных сил США в целом весьма велика. Об этом свидетельствует и то постоянство, с которым высшее политическое руководство страны прибегало и прибегает к использованию авианосцев для разрешения кризисных ситуаций внешнеполитического характера. Сейчас в составе ВМС США находятся 12 авианосцев (восемь атомных), включая один учебный, входящий в состав резерва ВМС, а на вооружении авиации ВМС и Корпуса морской пехоты по состоянию на начало июня 1996 г. состояли (с учетом резервных частей и соединений) 4732 самолета и вертолета различных типов и назначения.

В мирное время соединения, части и подразделения авиации ВМС и Корпуса МП США постоянно дислоцированы на 68 авиабазах на территории Соединенных Штатов (39 - в зоне Атлантического океана, 29 - в зоне Тихого океана) и на 14 авиабазах за пределами государства (7 - в Европе и зоне Атлантики и 7 - в зоне Тихого и Индийского океанов). Плотность аэродромной сети, используемой морской авиацией, весьма высока. Так, только лишь в районе Лос-Анджелеса и Сан-Диего в штате Калифорния на участке побережья протяженностью 150 км расположено 11 ее баз.

Основой организационной структуры авиации ВМС и Корпуса МП США



**Основной учебно-боевой самолет
военно-морской авиации ТА - 4
"Скайхок"**

являются авиационные эскадрильи. В большинстве случаев они имеют в своем составе самолеты (вертолеты) одного типа; исключение составляют испытательно-исследовательские и вертолетные транспортные эскадрильи, а также смешанные вспомогательные эскадрильи. Должносте командира эскадрильи занимают сменяемые каждые полтора-два года офицеры в звании командер. Для эскадрилий предусматриваются две линии подчинения - административная и оперативная.

Основная часть авиаэскадрилий ВМС в административном отношении подчиняется так называемым "типовым" авиакрыльям воздушных сил Атлантического или Тихоокеанского флотов, которые объединяют в своем составе эскадрильи, вооруженные самолетами (вертолетами) одного назначения. В настоящее время в составе каждого из этих флотов имеется по одному:

истребительному авиакрылу со штабами на авиабазах Норфолк (Атлантический флот) и Мирамар (Тихоокеанский флот);

истребительно-бомбардировочному авиакрылу (штабы в Сесил-Филд и Лемур соответственно);

авиакрылу ДРЛО (Норфолк и Мирамар); авиакрылу "контроля морских акваторий" (прежде называлось 1-м противолодочным авиакрылом Атлантического флота и тихоокеанским противолодочным авиакрылом) со штабами на авиабазах Сесил-Филд и Норт-Айленд;

авиакрылу базовой патрульной авиации (Норфолк и Барберс-Пойнт).

Нужно отметить, что крылья базовой патрульной авиации (БПА) являются исключением из общего правила. Сейчас в составе регулярных ВМС США имеется 12 эскадрилий по 9 машин, и еще 8 эскадрилий, по 9 самолетов Р-3С в каждой, сохраняются в резерве ВМС. На крылья БПА Атлантического и Тихоокеанского флотов возложена ответственность за осуществление в полном объеме оперативных функций БПА

в районах их дислокации, а потому они параллельно выполняют функции как типовых, так и оперативных ("функциональных") авиакрыльев.

Вертолетные эскадрильи в составе Атлантического и Тихоокеанского флотов в административном отношении подчинены:

вертолетным противолодочным крыльям (Джексонвилл и Норт-Айленд), объединяющим эскадрильи противолодочных вертолетов SH-3H, действующих с авианосцев;

легким вертолетным противолодочным крыльям (Мэйпорт и Сан-Диего), включающим вертолеты SH-2F и SH-60 системы ЛЭМПС, действующие с палубы надводных кораблей, а также вертолеты SH-60F, замещающие в палубных авиакрыльях более тяжелые SH-3H;

тактическим вертолетным крыльям (Норфолк и Норт-Айленд), в которые сведены транспортные и вспомогательные вертолетные эскадрильи.

Имеются в авиации ВМС США и два типовых авиакрыла, которые представлены только в составе Тихоокеанского флота. Это авиакрыло РЭБ (авиабаза Уидби-Айленд) и 1-е стратегическое авиакрыло связи (авиабаза ВВС Тинкер), вооруженное самолетами-ретрансляторами команд боевого управления ПЛАРБ E-6 ТАСАМО. Из их состава отдельные эскадрильи или звенья самолетов передаются в оперативное подчинение Атлантического флота и входящих в него авиакрыльев для выполнения оперативных задач

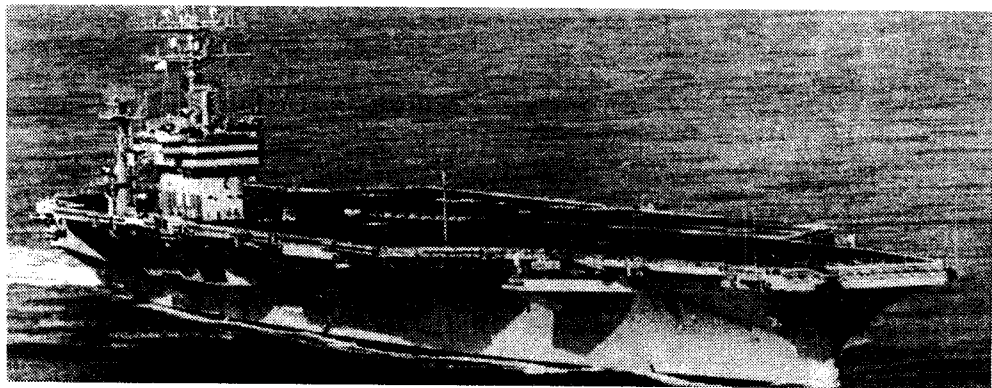
Типовые авиакрылья, помимо административного, осуществляют и оперативное управление входящими в их состав эскадрильями, но только на этапе обучения и предварительной подготовки эскадрилий (это около 10 % времени, затрачиваемого на подготовку эскадрильи). После завершения предварительной подготовки оперативное управление эскадрильями передается командирам "функциональных", как их принято называть в ВМС США, авиа-

крыльев, в составе которых эскадрильи проходят окончательную подготовку и решают оперативные задачи.

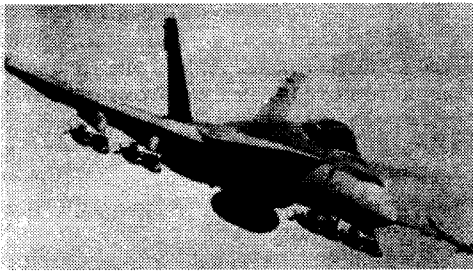
При этом при передаче эскадрильи функциональному авиакрылу к нему переходит и значительная часть административного контроля над эскадрилей, касающегося личного состава и текущего обслуживания техники. Административная же подчиненность эскадрильи командиру типового авиакрыла проявляется в случаях, связанных с расходом значительных средств: например, при необходимости проведения крупного ремонта техники (скажем, замены авиадвигателей) или даже восполнения в составе эскадрильи самолета, выведенного из строя в результате серьезной аварии или потерянному в катастрофе. Как типовыми, так и функциональными авиакрыльями командуют офицеры в звании кэптен.

В настоящее время административная структура подчинения для авиационных и вертолетных эскадрилий резерва ВМС ликвидирована и они находятся в административном и оперативном подчинении одних и тех же авиакрыльев, которые отнесены к функциональным. Авиация резерва ВМС в составе Атлантического флота представлена 20-м резервным палубным авиакрылом (штаб на авиабазе Сесил-Филд) и резервным крылом базовой патрульной авиации (со штабом в Норфолке). В состав Тихоокеанского флота входят резервное крыло базовой патрульной авиации (штаб на авиабазе Моффет-Филд) и вертолетное резервное крыло (авиабаза Норт-Айленд). В дополнение к этому авиация резерва ВМС располагает одним резервным транспортным авиакрылом, части которого дислоцированы на всей территории страны.

В состав авиации ВМС в настоящее время входят 14 регулярных функциональных авиакрыльев. Пять палубных авиакрыльев (1-е, 3-е, 7-е, 8-е и 17-е) и два крыла базовой патрульной авиации (5-е - авиаба-



Новый авианосец ВМС США "Карл Винсон" типа "Нимитц"



Истребитель-бомбардировщик военно-морской авиации США F/A-18 "Хорнет"

за Брунвик, 11-е - авиабаза Джексонвилл) числятся в составе Атлантического флота. Столько же имеет и Тихоокеанский флот: 2-е, 5-е, 9-е, 11-е и 14-е - это палубные авиакрылья, а также 10-е (авиабаза Моффет-Филд) и 1-е (штаб на объекте авиации ВМС Камисей, Япония) - крылья базовой патрульной авиации.

В соответствии с принятым в ВМС США общим принципом палубное (авианосное) авиакрыло закрепляется за тем авианосцем, для действия с которого оно предназначается, и его штаб постоянно находится на борту авианосца. Точно так же в состав данного палубного авиакрыла, как правило, передаются одни и те же авиаэскадрильи, что способствует их боевому слаживанию. Приписанные к палубному авиакрылу эскадрильи перелетают на борт авианосца непосредственно перед выходом корабля в море. Типовой состав палубного авиакрыла в настоящее время включает:

одну эскадрилью истребителей-перехватчиков F-14 "Томкэт" (20 машин);

три эскадрильи истребителей-бомбардировщиков F/A-18 "Хорнет" (36 машин);

одну эскадрилью противолодочных самолетов S-3B "Викинг" (10 машин);

одну эскадрилью самолетов ДРЛО и РЭБ (по 5 машин E-2C "Хокай" и EA-6B "Проулер", соответственно);

одну эскадрилью противолодочных вертолетов SH-3H или SH-60F (6 машин), которые выполняют также поисково-спасательные функции.

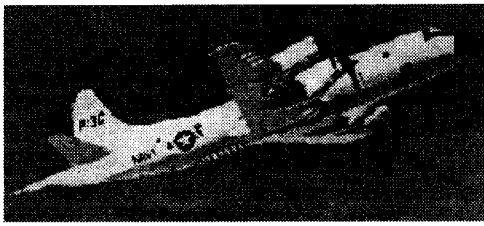
В дополнение к этому с середины 90-х годов в состав авиакрыла на период выполнения авианосцем задач боевой службы или других оперативных задач включаются по два самолета радиотехнической разведки ES-3A "Шэдоу" ("Тень"). Это предусмотрено программой BGPHEs (Battle Group Passive Horizon Extension System - "Система расширения зоны пассивного обнаружения целей авианосными группами").

Из всякого правила, это касается и принципа постоянства состава палубных авиа-

крыльев, имеются исключения. Первое и важнейшее из них состоит в том, что, в целях экономии средств, ВМС США содержат сейчас палубных авиакрыльев меньше (на одно), чем авианосцев. Связано это с тем, что один из авианосцев на ротационной основе практически постоянно находится в капитальном ремонте или на продлении срока службы (программа SLEP). Поэтому еще в конце 80-х гг. руководство министерства ВМС сочло, что содержать в боевом составе палубное авиакрыло, не обеспеченное авианосцем, нецелесообразно с финансовой точки зрения, так как на поддержание уровня подготовленности каждого пилота морской авиации ежегодно в среднем расходуется около 1 млн долларов. Следствием этого стала периодическая ротация авиакрыльев между авианосцами, когда авиакрыло с уходящего в ремонт корабля передается вышедшему из ремонта. Правда, с учетом того, что капитальный ремонт авианосцев продолжается в среднем около трех лет, это не слишком негативно сказывается на степени сработанности командования корабля и его авиакрыла.

Второе исключение касается назначения в состав конкретного палубного авиакрыла определенных авиаэскадрилий. Такой подход является общей практикой, но и его не всегда удается выполнять: через какие-то достаточно длительные промежутки времени - обычно через несколько лет - возможна замена эскадрилий в составе данного авиакрыла другими. Кроме того, как указывалось, теперь в состав палубного авиакрыла включают самолеты РТР, причем только на период решения авианосцем оперативных задач, что обусловлено нехваткой этих машин. Сейчас флот располагает только 16 самолетами ES-3A, чего недостаточно для укомплектования всех 10 регулярных авиакрыльев.

Если говорить об авиации Корпуса морской пехоты США, то организация подчинения ее частей и подразделений несколько отличается от схемы, используемой для авиации ВМС. Здесь нет деления на типовые и функциональные авиакрылья - все ее части постоянно находятся в составе одного из четырех авиакрыльев смешанного состава (трех регулярных и одного резервного). Каждое из этих авиакрыльев, которым командует офицер в звании генерал-майора, включает несколько авиагрупп, объединяющих эскадрильи летательных аппаратов одного назначения или предназначенных для решения общей задачи. В рамках общей схемы одно авиакрыло придается дивизии морской пехоты, формируя в результате экспедицион-



Самолет базовой патрульной авиации "Орион" P - 3С

ную дивизию МП. Усиленный полк с приданной ему авиагруппой образует экспедиционную бригаду МП. Усиленному батальону придается смешанная вертолетная эскадрилья (4 тяжелых транспортных вертолета СН-53, 12 средних транспортных СН-46, 4 вертолета огневой поддержки АН-1 и транспортно-боевых УН-1, а также несколько самолетов вертикального взлета и посадки AV-8В).

1-е авиакрыло Корпуса МП дислоцировано на Японских о-вах и в настоящее время имеет в своем составе 12-ю и 36-ю авиагруппы. Штабы 2-го (14-я, 26-я, 29-я и 31-я авиагруппы) и 3-го (11-я, 13-я, 16-я и 39-я авиагруппы) авиакрыльев расположены на авиабазах Черри-Пойнт и Эль-Торо, в штатах Северная Каролина и Калифорния соответственно. Входящие в состав 4-го резервного авиакрыла части (41-я, 42-я, 46-я и 49-я авиагруппы) дислоцированы по всей территории США - от Иллинойса до Техаса, а штаб расположен на авиабазе Новый Орлеан в штате Луизиана.

Сокращение оборонного бюджета США привело к закрытию программы создания малозаметного среднего палубного штурмовика нового поколения А-12, который должен был заменить средний штурмовик А-6Е "Интродер" в планах модернизации палубной авиации. Было свернуто и создание базового патрульного самолета P-7, предназначенного для замены P-3 "Орион", а затем прекращены работы по глубокой модернизации существующих моделей самолетов морской авиации, имевшие целью компенсировать отмену создания новых самолетов, и сокращены почти на четверть, правда, при ускорении темпов производства конвертируемых самолетов V-22 "Оспри" для авиации Корпуса МП.

Но если отмена создания новых базовых патрульных самолетов не явилась для ВМС США слишком сильным ударом, то свертывание программ модернизации средних штурмовиков и снятие с вооружения весной 1997 г. всех "Интродеров" вызвали у моряков серьезную озабоченность. Действительно, в условиях, когда официальная доктрина основным предназначением ВМС называет действия "с моря против берега",

американский авианосный флот со снятием с вооружения всепогодных штурмовиков А-6Е лишился главной части своего ударного потенциала. А потому специалисты продолжают спор о том, до какой степени модернизированные штурмовики F-18E/F, закупки которых для ВМС начинаются, способны компенсировать потерю флотом самолетов А-6Е.

Сокращение оборонного бюджета привело к появлению в американской военной терминологии нового понятия - "летательные аппараты, находящиеся в составе боеготовых сил" (РАА - "Primarily Assigned Aircraft"). Новизна этого для американских вооруженных сил состоит в том, что для значительной (до одной трети) доли авиатехники бюджетом не предусмотрено как поддержание ее в боеготовом состоянии, так и укомплектование экипажами. Стремление к экономии средств привело и к тому, что последние два года в авиации ВМС и Корпуса МП не финансируется в полной мере и обеспечение научно обоснованных норм годового налета летного состава, в среднем составляющих около 180 часов в год. В текущем финансовом году в бюджет министерства ВМС заложены расходы, обеспечивающие 88% от нормы годового налета для летного состава "боевых" авиаэскадрилий, 87% - для их резерва и 78% - для летного состава вспомогательных эскадрилий морской авиации.

Правда, благодаря политике, проводимой руководством министерства ВМС, недостаток самолетов в боеготовых частях мало сказывается на формировании полноценных палубных авиакрыльев - основы морской авиации США. В состав палубных авиакрыльев недостающее количество боеготовых авиаэскадрилий выделяется авиацией Корпуса МП США. Сейчас в составе палубных авиакрыльев регулярных ВМС постоянно находятся три эскадрильи истребителей-бомбардировщиков F-18 и одна эскадрилья самолетов РЭБ EA-6В. Две эскадрильи самолетов F-18 из состава авиации Корпуса МП постоянно приписаны к 20-му палубному авиакрылу резерва ВМС, и еще две эскадрильи истребителей-бомбардировщиков F-18 авиация Корпуса МП выделяет в состав палубных авиакрыльев ВМС на короткие периоды.

Реальная интеграция в рамках министерства ВМС авиации военно-морских сил и авиации Корпуса МП, а также ряд других мер, предпринимаемых руководством министерства и командованием ВМС и Корпуса МП, даже в условиях ограниченности бюджетных средств, обеспечивают сохранение важной роли, которую традиционно играет в ВМС США морская авиация.