

БОЕВАЯ ВАХТА



Издаётся с 7 ноября 1934 года Пятница 16 октября 2015 года №38 (19558)

ГАЗЕТА КРАСНОЗНАМЁННОГО ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА РОССИИ



Заместитель командира авиабазы по лётной подготовке подполковник Алексей ЗАПЛАВНИЙ имеет более 1300 часов налёта на самолётах Л-410, Ан-24, Ан-26, Ту-142 и Ил-38. Своим уникальным пилотажным опытом он охотно делится с другими лётчиками морской авиации Тихоокеанского флота.

Фото Владимира БОЧАРОВА.

На тихоокеанских рубежах
России

Лётно-тактическое учение авиаторов

С лётчиками истребительного авиационного авиаполка Восточного военного округа, дислоцированного в Хабаровском крае, проведено лётно-тактическое учение по сопровождению самолётов противолодочной авиации Тихоокеанского флота.

В ходе учения экипажи истребителей Су-35С отработали ряд специальных учебно-боевых задач, в том числе по сопровождению противолодочных самолётов Ил-38 авиабазы морской авиации ТОФ, выполняющих задачи по поиску надводных кораблей и подводных лодок условного противника над акваториями Охотского моря и Тихого океана в районе Курильских островов.

Учение носило плановый характер и было направлено на совершенствование практических навыков лётных экипажей при выполнении учебно-боевых задач.

Напомним, что истребители Су-35С начали поступать в ВВО с конца 2014 года.

Это глубоко модернизированный сверхманёвренный многофункциональный истребитель поколения «4++». В нём использованы технологии пятого поколения, обеспечивающие самолёту превосходство над истребителями аналогичного класса.

Отличительными особенностями Су-35С являются: новый комплекс авионики на основе цифровой информационно-управляющей системы, новая радиолокационная станция с большой дальностью обнаружения воздушных целей и увеличенным числом одновременно сопровождаемых обстреливаемых целей, двигатели увеличенной мощности и поворотным вектором тяги.

К зиме готовы

В пункты базирования Тихоокеанского флота завершена доставка различных грузов для обеспечения зимовки. В этом году кампания по завозу была закончена точно в срок - 1 октября.

Всего на Камчатку, Чукотку, Курильские острова и Сахалин доставлено более 12 тыс. тонн грузов. Для этого было задействовано более 20 гражданских и гидрографических судов различного тоннажа.

В рамках экспедиционного завоза на отдалённые пункты и маяки Тихоокеанского флота доставлено более 5 тыс. тонн зимовочных запасов продовольствия, топлива и ГСМ.

Начиная с этого года организован регулярный заход судов в пункты базирования на острове Беринга и в Охотске. Это позволило лично составу и гражданским специалистам, несущим там службу, получать свежие продукты, сезонные овощи и фрукты.

Для снабжения воинских частей службой военных сообщений в этом году впервые была опробована технология контейнеризации грузов военного назначения, что позволило значительно повысить объёмы поставок.

В 2016 году северный и экспедиционный завозы начнутся с наступлением лета и продлятся до 1 октября.

Пресс-служба
Восточного военного округа.



Чтобы матчасть была в строю

Боевая подготовка на флоте всегда остаётся на первом месте. В нынешнем летнем периоде обучения особое внимание уделяется индивидуальной подготовке флотских специалистов.

На гвардейском ракетном катере, которым командует гвардии капитан 3 ранга Асад Тавкаев, отношение к вопросу профподготовки специалистов самое серьёзное. Для офицеров корабля важно обучение как военнослужащих контрактной службы, так и моряков, проходящих службу по призыву. Несмотря на то, что срок службы последних сокращён до одного года, они в полной мере овладевают профессией защитника Отечества.

Согласно суточному плану заятия с комендорами проводит командир ракетно-артиллерийской боевой части гвардии старший лейтенант Николай Металиченко. Офицер из числа отлично подготовленных, обладает глубокими знаниями по своей специальности, что неоднократно доказывал на деле во время выполнения учебно-боевых задач в море. Его подчинённые старшина команды ар-

тиллерийского оружия гвардии мичман Константин Петров, комендоры гвардии старшина 1 статьи контрактной службы Алан Солтанов, гвардии старший матрос контрактной службы Арслан Яхияев и гвардии матрос контрактной службы Евгений Никоноров проводят ежедневный осмотр вверенной материальной части.

Каждая деталь технических средств требует ежедневного ухода, от этого напрямую зависит её надёжность, - рассказывает командир боевой части гвардии старший лейтенант Николай Металиченко.

Существуют нормативные документы, которые определяют порядок обслуживания техники. С точки зрения практической работы с приборами и механизмами, забота о материальной части напрямую отражается на успехе в выполнении учебно-боевых задач. Прочные знания устройства, тактико-технических характеристик, кроме того,



позволяют выполнить срочный ремонт без привлечения промышленности, например, на выходе в море, что повышает боевой потенциал корабля в условиях реальных действий, а в мирное время позволяет добиться высоких оценок в боевой учёбе.

Работа с техникой, как правило, начинается с инструктажа по мерам безопасности. Напоминание об опасности работы с движущимися механизмами никогда не будет лишним. Первым делом моряки проверяют комплектность материальной части, её работоспособность, затем согласно регламенту обслуживают технику. Командир в этот момент контролирует правильность действий подчинённых, в то же время может что-то подсказать, задать несколько вопросов. Руководителю надо убедиться, что личный состав понимает смысл своих действий.

...Стволы расчехляются, моряки проверяют исправность трущихся механизмов, наличие смазки, при

необходимости смазывают, затем протравачивают артиллерийскую установку вручную. Также в алгоритме действий присутствует проверка оптических приборов - флотские специалисты осматривают визир дублёра. Не вдаваясь в технические подробности работы моряков, следует отметить, что после грамотного обслуживания заводования артиллерийские установки готовы к применению по назначению, а срок службы материальной части если не увеличивается, то точно остаётся в рамках проектных допусков.

По окончании мероприятия материальная часть возвращается в исходное положение. Кроме того, в обязанностях комендоров - проведение еженедельного и ежемесячного осмотра. Алгоритм разный, но цель одна - поддержание вооружения корабля и боевой техники в наивысшей степени готовности.

Владимир КРАСНОКУТСКИЙ.

Фото Владимира БОЧАРОВА.



Мотострелки уничтожили условных террористов

На полигоне Ильинский в Приморском крае прошла активная фаза батальонного тактического учения с подразделениями мотострелковой бригады 5-й общевойсковой армии Восточного военного округа с выполнением боевых стрельб.

По замыслу учения незаконное вооружённое формирование выдвинулось в сторону крупного населённого пункта с целью проведения террористических актов.

Чтобы остановить условных террористов, батальон мотострелковой бригады получил задачу совершить 100-километровый марш, заблокировать и уничтожить условного противника.

Активная фаза учения прошла в ночное время суток. На заключительном этапе военнослужащие выполнили боевые стрельбы из танков, миномётов, гранатомётов и стрелкового оружия. Для этих целей на полигоне было вы-



тавлено около 600 различных мишеней, имитирующих боевую технику и живую силу условного противника.

На учение было привлечено более 1000 военнослужащих, задействовано около 150 единиц вооружения и военной техники.



Данное БТУ стало основным экзампном для военнослужащих мотострелковой бригады ВВО. По его результатам соединению будет выставлена общая оценка за летний период обучения.

Кандидатов на военную службу по контракту проверил полиграф

В Восточном военном округе завершился эксперимент по проверке кандидатов, отобранных для прохождения военной службы по контракту, на компьютеризированном мобильном аппарате «Полиграф», который проводился с 1 апреля по 30 сентября текущего года.

В ходе эксперимента было проверено более 1,5 тысячи кандидатов на военную службу по контракту. В комплексе обследования на полиграфе изучались их личностные качества, оказывающие влияние на ус-

пешность профессиональной деятельности, стиль мышления и креативные способности.

По результатам эксперимента командованием войск округа принято решение о введении специалистов-полиграфологов на всех пунктах отбора кандидатов на военную службу по контракту на территории Восточного военного округа.

Первый прибор был установлен в пункте отбора граждан на военную службу по контракту в городе Хабаровске, второй на пункте отбора кандидатов в городе Чите.

Следует отметить, что тестирование на полиграфе проходит не все кандидаты, а только определённые категории, которым приёмной комиссией рекомендовано углублённое диагностическое обследование, оно проводится с добровольного согласия кандидата.

Практика использования полиграфа при рассмотрении кандидатур на различные категории воинских должностей будет способствовать повышению качества комплектования войск ВВО.

«Мурманск» заступил на дежурство

В соединения и воинские части радиоэлектронной борьбы Восточного военного округа в текущем году поступило несколько новейших мобильных комплексов РЭБ «Мурманск».

Станция радиоэлектронной борьбы «Мурманск» предназначена для создания помех работе коротковолновым линиям радиосвязи в оперативно-тактическом, оперативном, оперативно-стратегическом звеньях управления войсками противника.

В сентябре поступившие комплексы «Мурманск» были введены в эксплуатацию и уже применяются для выполнения специальных задач.

В прошлом году на комплексы «Мурманск» уже было перевооружено подразделение РЭБ Тихоокеанского флота.

Для обнаружения условного противника применялись беспилотные летательные аппараты «Орлан-10».

В ходе выполнения огневых задач личный состав подразделений РСЗО поразил групповые цели, имитирующие десантные корабли условного противника. Стрельба велась с закрытых огневых пози-

Боевые стрельбы по морским целям

Подразделения реактивных систем залпового огня «Град» воинских частей Восточного военного округа, дислоцированных на Курильских островах, в рамках итоговой проверки за летний период обучения провели боевые стрельбы по групповым морским целям.

Для обнаружения условного противника применялись беспилотные летательные аппараты «Орлан-10».

В ходе выполнения огневых задач личный состав подразделений РСЗО поразил групповые цели, имитирующие десантные корабли условного противника. Стрельба велась с закрытых огневых пози-



ций. Кроме того, расчёты реактивных дивизионов «Град» отработали задачи по оперативной смене боевых позиций.

Всего группировкой реактивной артиллерии в ходе итоговой проверки было выполнено более десятка различных огневых задач.

Пресс-служба Восточного военного округа.

КАЛЕНДАРЬ ЗНАМЕНАТЕЛЬНЫХ ДАТ

17 октября
1740 г. В Авачинскую губу прибыли пакетботы «Святой Пётр» и «Святой Павел» под командованием В.И.Беринга и А.И.Чирикова. Этот день считается датой основания г. Петропавловска (с 1924 г. - Петропавловск-Камчатский).

1917 г. В ходе проведения Моонзундской операции состоялась бой линкоров «Слава», «Гражданин» и крейсера «Баян» с германской эскадрой у Куйвасты (Моонзундский архипелаг), в ходе которого была отражена попытка немецкой эскадры прорваться в Моонзундский пролив.

1938 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР учреждены медали «За отвагу» и «За боевые заслуги». Первыми удостоились этих наград воины, сражавшиеся у о. Хасан (1938 г.) и на р. Халхин-Гол (1939 г.). В годы Великой Отечественной войны медалью «За отвагу» были награждены свыше 4 млн, а медалью «За боевые заслуги» более 3 млн воинов.

1958 г. На заводе №402 в Северодвинске заложена первая советская атомная подводная лодка К-19 (командир капитан 2 ранга Н.В.Затеев) проекта 658 с баллистическими ракетами (конструкторы П.З.Голосовский, И.Б.Михайлов, С.Н.Ковалёв). Введена в состав ВМФ 12.11.1960 г.

18 октября
1812 г. В ходе Отечественной войны 1812 г. у села Тарутино (Калужская губ.) состоялась бой между русскими и французскими войсками. Русские войска под руководством М.И.Кутузова атаковали авангард французской армии, которым командовал И.Мюрат, и, нанеся ему серьёзные потери, заставили французов отступить.

1962 г. К 150-летию юбилею победы русского народа в Отечественной войне 1812 г. в Москве открыт музей-панорама «Бородинская битва».

19 октября
1937 г. Нарком ВМФ СССР издал директиву о создании 3-го военно-морского училища во Владивостоке. 30.01.1938 г. сюда прибыл первый курс, направленный из ВВМУ имени М.В.Фрунзе. Со второго полугодия 1940 г. училище стало Тихоокеанским высшим ВМУ. 21.04.1954 г. ему присвоено имя С.О.Макарова.

20 октября
День военного связиста. 1827 г. Победа соединённой русско-англо-французской эскадры над турецко-египетским флотом в Наваринском морском сражении.

1916 г. На рейде Севастополя взорвался и погиб линкор «Императрица Мария». Трагедия унесла жизни 228 моряков.

1938 г. В Ленинграде спущен на воду головной эсминец проекта 7У «Сторожевой».

21 октября
1959 г. Состоялся первый пуск крылатой морской ракеты П-35, созданной в ОКБ-52 под руководством конструктора В.Челомея.

22 октября
1702 г. Во время Северной войны 1700-1721 гг. русские войска взяли шведскую крепость Хоттебург. Во время штурма особенно отличился А.Д.Меншиков, который во главе отряда в 100 человек одним из первых ворвался на крепостную стену. Крепость была переименована в Шлиссельбург, т. е. «Ключ-город». Ныне это г. Петрокрепость.

1957 г. На заводе «Красное Сормово» заложена головная дизель-электрическая подводная лодка проекта 633 С-350 (ЦКБ-112, гл. конструктор З.А.Дербин). Спущена на воду 30.05.1958 г. Прошла испытания и сдана ВМФ в августе 1958 г.

Подготовила Елена ЩЕРБАНИК.

«БОЕВОЕ» КРЕЩЕНИЕ ПРОШЛО УСПЕШНО

Полгода прошло с тех пор, как в состав Тихоокеанского флота вошёл морской буксир «Александр Пискунов». 18 апреля в торжественной обстановке на нём был поднят Андреевский флаг.

Командование флота высоко оценило тактико-технические характеристики и возможности нового судна обеспечения. Оно во многом уникально, от своих собратьев - МБ-92 и МБ-93, вступивших в строй немногим ранее, отличается большими размерами, водоизмещением, численностью штата.



Морской буксир имеет неограниченный район эксплуатации, в том числе арктические моря. Дальность плавания при скорости 12 узлов составляет 4 тысячи миль. Предназначен он для выполнения буксировочных работ, тушения пожаров на авиарейсовых кораблях и береговых сооружений, выполнения водолазных работ на глубинах до 20 метров.

Войдя в состав вспомогательного флота, МБ «Александр Пискунов» после проведения подготовки экипажа и предьявления инспекции безопасности мореплавания приступил непосредственно к работе по предназначению. Первый его рейс был в Охотское море. Судну предстояло выполнить задачи по поисково-спасательному обеспечению и сопровождению танкера. Рейс этот был очень важен: после опытных испытаний МБ опробовал на переходе буксирную систему, а также как ведёт себя буксир при нагрузках. Это был первый продолжительный рейс, и новое судно показало себя с лучшей стороны.

После выполнения поставленной задачи «Александр Пискунов» вернулся в главную базу и заступил на дежурство в спасательный отряд ТОФ. А впереди была ещё одна важная задача - участие в предстоящем командно-штабном учении, к

которому экипаж судна тщательно готовился.

На КШУ морской буксир занимался обеспечением безопасности плавания кораблей, высадки десанта, буксировкой мишеней позиций и другими необходимыми работами по плану учения, в котором было задействовано большое количество кораблей и судов флота.

Около месяца морской буксир «Александр Пискунов» отработал на восточном побережье Сахалина, в Охотском море. С поставленными задачами экипаж справился и успешно прошёл боевое крещение. Судно показало себя отлично, никаких проблем не возникло: матчасть в строю, ни одной задержки выхода в море из-за технического состояния судна не было. Конечно же, в этом большая заслуга экипажа.

Новейший, оснащённый по последнему слову техники морской буксир требует квалифицированного обслуживания. Поэтому, как отмечает капитан МБ Сергей Пушкин, экипаж подбирался долго и тщательно. Судно-электричество всё компьютеризировано, следовательно, на механиках, на электро-механической службе полностью лежит обеспечение движения и работа практически всех механизмов. И благодаря опытным специалистам, в чис-

ле которых старший механик С. Данилов, 2-й электромеханик С. Романов и другие, морской буксир отработал без единой поломки, без серьёзных замечаний, выполнив все задачи.

Очень опытный на судне и штурманский состав. Это, прежде всего, старший помощник капитана А. Кукаров, который трудится на вспомогательном флоте ТОФ 15 лет. Начинал матросом, затем окончил среднее специальное морское учебное заведение, а сейчас учится заочно в вузе, постоянно повышает свою квалификацию. В нынешнем качестве Кукаров вышел в море впервые, но капитан Пушкин уверен в нём: «Старпом - хозяин на судне, правая рука капитана. Он практически самостоятельно может управлять буксиром, швартоваться и т.д. В любой момент при необходимости я могу полностью положиться на него».

С матросов на вспомогательном начал и 3-й помощник капитана Е. Смирнов. Это инициативный, знающий своё дело специалист, который, совершенствуясь в профессии, заочно окончил в прошлом году Дальрыбвтуз.

Палубная команда на буксире тоже подобралась из опытных моряков. В частности, боцман А. Качёв в прошлом служил на Тихоокеанском флоте, а после увольнения в запас пришёл работать на вспомогательный.

Ну и, конечно же, нельзя обойти вниманием тех, кто трудится на камбузе, прекрасно готовит и создаёт домашний уют, как, например, повар 6-го разряда Л. Шаповалова.

В целом, по мнению капитана судна С. Пушкина, надо отметить хорошую работу всех членов экипажа. Это всё очень грамотные специалисты и опытные моряки. Что касается самого Сергея Николаевича, на днях исполнилось 30 лет, как он связал свою судьбу с морем. Работал на рыболовных и транспортных судах, а затем пришёл на вспомогательный флот. На капитанский мостик впервые поднялся в 1997-м, когда ему было 32 года. Так что, как говорится, опыта работы в море и умения руководить людьми Сергею Николаевичу не занимать.

Надо сказать, что многие члены экипажа морского буксира «Александр Пискунов» стремились попасть именно на него. Это и неудивительно: на новейшем современном судне созданы отличные условия как для работы, так и для отдыха. Для комфортной жизни экипажа на буксире предусмотрена спортивная комната с тренажёрами, уютная кают-компания, санитарная каюта, сауна и прачечная. Но есть на судне особо почитаемое место - там, где находится стенод с биографией капитана 1 ранга А. Пискунова.

Именно в его честь назван первый именной буксир на Тихоокеанском флоте. Александр Владимирович был начальником вспомогательного флота ТОФ с 1998 по 2009 год, и ушёл из жизни он на рабочем месте. Увековечение памяти этого человека в таком качестве будет вечным.

Сегодня экипаж МБ «Александр Пискунов» поддерживает тесные связи с семьёй Александра Владимировича. Его жена подарила морякам буксира многотомную библиотеку художественной литературы. Служивцы А. Пискунова тоже часто приходят на судно, названное его именем, поддерживают отношения с моряками морского буксира.

Сейчас МБ «Александр Пискунов», отработав в составе спасательного отряда ТОФ, занимается поддержанием судна в постоянной технической готовности, чтобы при необходимости выйти в заданную точку для выполнения своих обязанностей.

На вопрос о том, какие планы у МБ на ближайшее будущее, капитан судна С. Пушкин отвечает: «Чётко выполнять распоряжения командования, качественно и своевременно решать задачи по предназначению».

Наталья ПИСКУНОВА.

Фото Владислава ДУБИНЫ.

Военный прокурор разъясняет



КОМПЕТЕНТНО ОБ АКТУАЛЬНОМ

На вопросы читателей отвечает военный прокурор 304-й военной прокуратуры гарнизона Тихоокеанского флота полковник юстиции Андрей КОВАЛЬСКИЙ

ВОПРОС: Я военнослужащий пограничных войск, проходящий военную службу в г. Находке в звании старший сержант, в августе 2015 года переведён к новому месту службы в другой населённый пункт Приморского края, однако мне отказывают в предоставлении по новому месту службы служебного жилья для постоянного проживания.

ОТВЕТ: Проверкой по вашему обращению было установлено, что, действительно, вам отказывают в предоставлении служебного жилья для постоянного проживания по новому месту службы, тем не менее действия командования законны и обусловлены тем обстоятельством, что до настоящего времени вы не сдали служебное жильё, предоставленное вам по предыдущему месту службы в Находке.

В целях предоставления вам служебного жилья в другом населённом пункте по месту службы, в соответствии с п. 56, 57 приказа директора

ФСБ России «Об утверждении правил организации в органах федеральной службы безопасности работы по обеспечению жилыми помещениями» от 24 октября 2011 года №590, вам необходимо освободить и сдать в 3-месячный срок служебные жилые помещения балансодержателю в надлежащем состоянии по акту приёма-передачи и технического состояния служебного жилого помещения с предоставлением документов, свидетельствующих об отсутствии задолженности по коммунальным платежам.

После чего для решения вопроса о предоставлении служебного жилья в населённом пункте по месту прохождения службы в соответствии с п. 36 вышеуказанного приказа представить справку о сдаче жилья в жилищную комиссию.

ВОПРОС: Я военнослужащий ФСБ России, в скором времени у меня кончается контракт о прохождении военной службы, в дальнейшем собираюсь проживать в западной части страны. Разъясните, пожалуйста, положен ли мне бесплатно какой-либо транспорт для перевозки вещей, если да, то на основании чего.

ОТВЕТ: Да, конечно, в соответствии с действующим законодательством государство предоставляет военнослужащим право бесплатной пе-

ревозки личного имущества к новому месту жительства при увольнении с военной службы.

Указанное право гарантируется п. 1.2 ст. 20 Федерального закона «О статусе военнослужащих», а также Постановлением Правительства РФ от 20 апреля 2000 года №354 «О порядке возмещения расходов, связанных с перевозкой военнослужащих, граждан, уволенных с военной службы, и членов их семей, а также их личного имущества».

При этом следует учесть, что военнослужащие, проходящие военную службу по контракту, при увольнении с военной службы имеют право на перевозку на безвозмездной основе до 20 тонн личного имущества в контейнерах от прежнего места жительства на новое железнодорожным транспортом, а там, где нет железнодорожного транспорта, - другими видами транспорта (за исключением воздушного). В случае перевозки личного имущества в отдельном вагоне, багажом и мелкой отправкой им возмещаются фактические расходы, но не выше стоимости перевозки в контейнере массой 20 тонн.

ВОПРОС: Я работник кадрового органа войсковой части, прошу разъяснить, возможно ли расторгнуть трудовой договор с гражданским работником при нали-

чии у неё малолетнего ребенка в возрасте до трёх лет по основанию, предусмотренному п. 2 ст. 81 Трудового кодекса Российской Федерации в связи с сокращением, при наличии её желания.

ОТВЕТ: Разъясняю, что статей 261 Трудового кодекса Российской Федерации определено, что расторжение трудового договора с женщиной, имеющей ребенка в возрасте до трёх лет, по инициативе работодателя не допускается (за исключением увольнения по основаниям, предусмотренным пунктами 1, 5 - 8, 10 или 11 части первой статьи 81 или пунктом 2 статьи 336 настоящего Кодекса), данные основания являются исчерпывающими и расширительному толкованию не подлежат.

Согласно п. 2 ст. 81 Трудового кодекса Российской Федерации (расторжение трудового договора по инициативе работодателя) трудовой договор может быть расторгнут работодателем в случае сокращения численности или штата работников организации, индивидуального предпринимателя. Поскольку это основание отсутствует в перечне исключительных оснований, увольнение по которым допускается женщины, имеющих детей в возрасте до трёх лет, то и законных оснований для увольне-

ния этого работника по п. 2 ст. 81 ТК РФ по инициативе работодателя (командира части) не имеется.

Вместе с тем статьей 37 Конституции Российской Федерации определено, что труд свободен. Каждый имеет право свободно распоряжаться своими способностями к труду, выбирать род деятельности и профессию, а принудительный труд запрещён, т.е. обязывать женщину работать в части дальше нет законных оснований.

Таким образом, заявление работника возможно рассматривать как желание уволиться по собственной инициативе, а не по инициативе работодателя.

В таком случае при решении вопроса о расторжении контракта возможно руководствоваться статьей 80 Трудового кодекса Российской Федерации (расторжение трудового договора по инициативе работника (по собственному желанию)), согласно которой работник имеет право расторгнуть трудовой договор, предупредив об этом работодателя в письменной форме не позднее чем за две недели.

По террористам - главным «Калибром»

Такой открытости со стороны военных ещё не было в новейшей истории ни одной страны. Показана траектория ракет (они пролетели над безлюдными районами Ирана и Ирака) и точки их приземления на территории Сирии, подконтрольной боевикам.

Всю минувшую неделю российские самолёты утюжили позиции боевиков в провинциях Ракка, Хама, Идлиб. Минобороны ежедневно отчитывалось об уничтоженных целях, и такого тоже не было раньше. Ни во время бомбардировок Югославии, ни во времена американского вторжения в Ирак никто особо не отчитывался перед прессой. А в российском Минобороны ежедневные брифинги. С картами и видеозаписями ударов, снятыми беспилотниками.

Неделя авиаударов ослабила оборону боевиков настолько, что сирийская армия впервые за четыре года смогла перейти в контрнаступление.

«Вооружённые силы САР начали широкомасштабное наступление с целью уничтожения террористических группировок и освобождения районов и населённых пунктов, которые страдали от террора и пре-

Они не только запустили крылатые ракеты, они ещё красиво это сняли и смонтировали. И даже сделали графику. Мировым СМИ осталось только дать ролик Минобороны России целиком.

ступлений», - говорит начальник генштаба Сирии Абдуллах Аюб.

И вот уже первые результаты: в провинции Идлиб сирийские войска продвинулись более чем на 70 километров. На улицах освобождённых посёлков - десятки тел... Это сирийцы, в том числе и простые мирные жители, которые были в плену у террористов. У многих руки связаны за спиной. Все убиты выстрелом в голову. Отступая, боевики казнили всех пленных, рассказывают уцелевшие местные жители.

«Террористы убивали просто так, без всякой причины - и мужчин, и женщин. Им не нужен повод, чтобы лишить человека жизни. Они нелюди, для них нет ничего святого», - рассказал житель освобождённого посёлка.

Именно в этом населённом пункте - городе Бахас провинции Хама - сирийским солдатам пришлось столкнуться не с ИГИЛ, а с теми, кого американские политики

называют «умеренной оппозицией». Видимо, умеренность этих оппозиционеров заключается в том, что голову пленным они не отрезают, а цивилизованно стреляют в неё из пистолета.

«Есть террористы Джабхат ан-Нусра - это «Аль-Каида». Эти террористы в Сирии. Они воевали в Афганистане, Ираке, у них есть боевой опыт, конечно», - говорит начальник политического управления ВС Сирии Самир Сулейман.

Гражданская война в Сирии давно разделила общество на два лагеря: на сторонников светского государства и на исламистских радикалов, мечтающих жить по средневековым правилам. Посередине давно никого не осталось. Сохранять нейтралитет в такой ситуации значит быть и против тех, и против других. В условиях гражданской войны с такой позицией долго не живут. Поэтому в сказки про умеренность той или иной вооружён-



ной группировки в Сирии давно уже никто не верит.

На прошлой неделе Военно-космические силы России усиленно разоряли гнезда террористов. В пятницу замначальника Генштаба РФ генерал-лейтенант Игорь Макушев заявил, что российская авиация за сутки совершила в Сирии 67 боевых вылетов. Это настоящий рекорд для данной операции.

Сухопутная операция сирийской армии продолжается, и именно она решит исход войны. Дело в том, что боевики, опасаясь бомбардировок с воздуха, меняют тактику - пыта-

ются слиться с мирным населением. Прикрываются им как щитом. Занимают позиции в городах, откуда их очень трудно выбивать.

Террористы сейчас загнаны в угол. Оставить позиции и убежать они не могут - в пустыне они отличная мишень. Поэтому сирийским солдатам приходится сталкиваться с жесточайшим сопротивлением. Боевики понимают: с ними не будут вести переговоры, им не выделят коридор, их просто будут уничтожать.

**Валентин ТРУШИН,
Михаил ФОМИЧЕВ,
(РЕНТВ, Сирия).**

ФОРПОСТ НА ТИХОМ Порт Владивосток становится свободным

12 октября вступил в силу Федеральный закон «О свободном порте Владивосток». Исторический закон Приморского края момент знаменует начало новой вехи, а отчасти и возвращение старой, когда порт Владивосток носил статус порто-франко и был крупнейшей морской гаванью в регионе. Окно России в АТР открыто официально. Восточный вектор развития России, о котором говорят последние десятилетия, получил воплощение в беспрецедентном для российского законодательства проекте.

Закон дарует свободу не только порту Владивосток, но и ещё 14 муниципалитетам Приморья. Общая площадь этих территорий могла бы уместить несколько европейских стран. Закон предусматривает целый пакет административных и налоговых преференций для резидентов, которые будут развивать территорию края. Когда и как заработает закон, нам рассказал советник министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока Павел ВОЛКОВ.

- Павел Михайлович, расскажите, пожалуйста, что конкретно изменится с сегодняшнего дня для Приморья?

- Вступление в юридическую силу Федерального закона «О свободном порте Владивосток» 12 октября 2015 года означает, что на территории 15 муниципальных районов юга Приморского края начнут действовать меры государственной поддержки предпринимательской деятельности, за исключением отдельных положений закона, вступление в силу которых отнесено на более длительный период. Например, положения, касающиеся передачи контрольных функций в пунктах пропуска через государственную границу Федеральной таможенной службе, а также положения, которые требуют дополнительного регулирования на уровне Правительства Российской Федерации и ведомств, включая Минвостокразвития России.

- Когда будут подписаны все необходимые подзаконные акты?

- Практически все подзаконные акты, которые необходимы для рассмотрения заявок потенциальных

резидентов и предоставления им соответствующего статуса, готовы. Мы надеемся, что в течение следующей недели Правительство России, а затем Министр России утвердят все документы и у нас будет вся необходимая база.

Требуется определённое время, чтобы соблюсти все требования закона и выдать сертификаты, подтверждающие статус резидента порто-франко, а значит, с 13 октября у нас не появится огромный перечень резидентов. Это будет постепенный процесс.

- Насколько я знаю, процесс рассмотрения заявок от желающих стать резидентами уже идёт.

- На первом Восточном экономическом форуме в Приморье мы объявили, что инвесторы с готовыми инвестиционными проектами, которые они намерены реализовать на территории свободного порта Владивосток, могут направлять их в министерство и связываться с его сотрудниками для получения необходимых комментариев и помощи. Многие предприниматели уже воспользовались данными возможностями, и их проекты находятся на рассмотрении в министерстве и управляющей компании. Резиденты получают налоговые льготы, таможенные льготы, снижение административной нагрузки - это основной набор.

Тот объём преференций, который создаётся в порто-франко, носит беспрецедентный характер в российской законодательной практике. Порто-франко - это большая экономическая зона на берегу Тихого океана. Она распространяется на 15 муниципальных районов юга Приморья, здесь сосредоточены экономика края и трудовые ресурсы, на этой территории проживает 75 процен-

тов приморцев.

Дата

Золотая осень в Приморье богата не только на солнечные дни, но и на праздники. На днях один из флотских судоремонтных заводов отметил в бухте Чажма 50 лет со дня основания.

Мероприятие собрало множество участников: в их числе - сегодняшние труженики предприятия, заводчане-ветераны, а также почётные гости, прибывшие не только с поздравительными речами, но и с подарками.

Собственно празднование началось в этот день уже с утра, когда на территории парка был установлен памятный камень с мраморной доской, на которую нанесён текст, где есть такие слова:



НЕ СТАРЕЮТ ДУШОЙ ВЕТЕРАНЫ

Традиционный праздник День пожилого человека собрал в ОАО «Центр судоремонта «Дальзавод» активистов совета ветеранов и заводчан

На территории старейшего предприятия судоремонтной отрасли Дальнего Востока, работающего в структуре Дальневосточного центра судостроения и судоремонта (ДЦСС), состоялся праздничный концерт и церемония награждения заслуженных заводчан.

Почётным знаком «155 лет городу Владивостоку» были награждены кавалеры ордена Трудовой Славы судоремонтники Владимир Белотелов, Валерий Дрегваль и Владимир Шамаяев, а также ветераны труда Виктор Лаукин и Геннадий Рагузин. Почётный знак «70 лет Победы в Великой Отечественной войне» был вручён ветерану труда Виктору Диго. Свои подарки ветеранам тру-

да вручили активисты Красного Креста, много лет сотрудничающие с дальзаводчанами.

- Забота о тех, кто отдал заводу более 50 лет добросовестного труда, всегда была традицией дальзаводчан и останется нашим приоритетом, - отметил исполнительный директор Центра судоремонта «Дальзавод» Игорь Евдокимов. - Совет ветеранов предприятия объединяет 2750 ветеранов Дальзавода и других судоремонтных предприятий Владивостока, которые получают социальную поддержку от нас, не теряют связь с трудовым коллективом и помогают становлению молодёжи. Примечательно, что в этот день наши ряды пополнили 27 моло-

рисовал настоящее и перспективы завода. При этом были названы имена заслуженных ветеранов и лучших работников сегодняшнего дня. Заканчивая выступление, он поблагодарил за самоотверженный труд всех членов коллектива.

Винновников торжества приветствовали и контр-адмирал Вадим Культич.

Приятным моментом стало чествование ветеранов, трудовых династий и лучших работников, многие из которых награждены почётными знаками, медалями и орденами. Более 70 процентов тружеников завода удостоены почётного звания «Ветеран труда».

Чествование проходило в соответствии с заранее составленной программой с концертными номерами в исполнении художественных коллективов ДК «Восход» и других культурно-образовательных учреждений. Многим участникам торжества были вручены почётные грамоты, ценные подарки, объявлены благодарности.

**Валентина ШАБАНСКАЯ,
Фото автора.**

«ВЕРНОСТЬ, ЧЕСТЬ, ДОСТОИНСТВО, ЕДИНСТВО»



Как помочь ветеранам войны и труда на долгие годы сохранить жизненную активность, силу и бодрость духа, как с максимальной пользой для общества использовать огромный опыт и знания людей, прошедших через грозные годы и не утративших оптимизма, как сделать повседневную жизнь этих людей более комфортной, а деятельность более чем 70-тысячной общественной организации более эффективной? Эти и многие другие вопросы обсуждали делегаты VII отчётно-выборной конференции Владивостокского совета ветеранов войны, труда, Вооружённых Сил и правоохранительных органов.

Открылась конференция с приятной процедурой - поздравления ветеранов. К её участникам обратилась заместитель главы администрации Владивостока Елена Щёголева.

«Сегодня в нашем городе происходит значимое событие. Вам предстоит подвести итоги работы городского совета ветеранов за последние пять лет и наметить планы на будущее, - сказала она. - Именно в совете ветеранов нашего города собрались люди, которые активнее всех участвуют в жизни Владивостока. Спасибо за вашу жизненную позицию!»

За вклад в развитие города, патриотическое воспитание подрастающего поколения участники Великой Отечественной войны, представители общественных организаций, районных советов ветеранов отмечены заслуженными наградами: благодарственными письмами, памятными знаками «155 лет Владивостоку» и «70 лет Победы», подарками.

После торжественной церемонии чествования наиболее достойных представителей ветеранских организаций с докладом о проделанной работе выступил председатель Владивостокского совета ветеранов войны, труда, Вооружённых Сил и правоохранительных органов полковник в отставке Сергей Кондратенко.

Он отметил, что отчётно-выборная кампания во всех районных ветеранских организациях прошла успешно, как и весь минувший период деятельности, который отмечен многочисленными событиями и знаковыми мероприятиями.

По словам Сергея Константиновича, деятельность городского совета проходила под основным девизом «Верность, честь, достоинство, единство», который характеризует стиль и глубину деятельности всего ветеранского движения города Владивостока.

Владивостокский городской совет объединяет 5 территориальных районных советов, две отраслевые и две поселковые организации, а также 21 организацию, входящую в состав городского совета на правах ассоциированных членов с сохранением юридического лица. Организация сотрудничает и координирует свою работу с семью близкими по духу и задачам общественными организациями. Яркий пример такого взаимодействия - работа с Владивостокским морским собранием.

Докладчик подчеркнул, что продолжается тенденция к объединению различных общественных ветеранских организаций, чья деятельность направлена на решение вопросов патриотического воспитания молодого поколения и защиты прав и интересов ветеранов. За последний год ветераны Владивостока объединили свои усилия с такими организациями, как «Мемориал», союз моряков-подводников ТОФ, общественная организация ветеранов соединения десантных кораблей, и «Военно-техническим обществом ГТО».

Значительную роль сыграл совет ветеранов в осуществлении многочисленных поездок по местам сражений Великой Отечествен-

ной войны. При поддержке администрации Владивостока делегации совета ветеранов города воинской славы побывали в памятных поездках в Москве и Подмоскovie, Бресте, Севастополе, Волгограде, Санкт-Петербурге и Калининграде. Ежегодно посещали приграничные города Китая - Суйфаньхе, Дуннин и Муданьян. Участниками поездок были ветераны, которые воевали за эти города, Владимир Коновалов и Лидия Негода.

В День 70-летия Великой Победы представитель Владивостокско-



го совета ветеранов Григорий Вакулишин в составе делегации г. Москвы посетил Берлин и побывал на встрече с канцлером ФРГ. В юбилейном параде в столице нашей Родины участвовал владивостокский ветеран Анатолий Кокин. На приёме в Кремле он вручил Владимиру Путину альбом о Владивостоке.

Успешный патриотический проект был осуществлён делегацией городского совета ветеранов в августе этого года в Даляне и Порт-Артуре. Благодаря юбилейным маршрутам Памяти, считают их участники, Владивосток заявил о себе как о городе воинской славы. Посланцев приморской столицы везде радушно принимали, они встречались с руководством посещаемых городов. Священная земля, которую привезли ветераны с ратных полей, замурована в стену Памяти на Корабельной набережной.

Обо всём, что удалось увидеть в этих поездках, ветераны рассказали представителям администрации города, с которой городской совет работает в тесном контакте. Благодаря этому общению глава Владивостока Игорь Пушкарёв принял решение о реконструкции парка Победы. Проект реконструкции утверждался с учётом пожеланий совета ветеранов. Результатом могут полюбиться жители и гости города - создан фактически новый и лучший на Дальнем Востоке парк Победы.

Сейчас во Владивостоке продолжает действовать муниципальная программа «Развитие общественного партнёрства», по которой администрация города планирует и в будущем направлять делегации в города-герои России, а также обеспечивать проведение мероприятий с ветеранскими организациями в памятные даты.

Новым стимулом в развитии патриотизма, подчеркнул С.Кондратенко, стало движение «Бессмертный полк». По мнению ветеранов, основная его ценность заключается в том, что оно проходит неформально, без административного давления. Организацией этого грандиозного марша занимались управление молодёжи города, городской и районные советы ветеранов. Горожане с гордостью несли портреты своих героических отцов и дедов. Возглавлял городскую колонну «Бессмертного полка» с портретом деда внука Якова Кана, многие годы руководившего городской организацией ветеранов и сделавшего немало и для города, и для ветеранского движения.

На конференции прозвучали слова о том, что предметом особой заботы городского совета является содержание памятников и увековечение исторических событий и подвигов героев. Все памятники взяты на учёт в районных советах и закреплены за предприятиями, школами, МГУ, парашотным, Тихоокеанским флотом. Содержащие их в надлежащем порядке вы-

яется предметом особого внимания администрации Владивостока. В этом плане в нынешнем году было сделано немало. Помимо уже упомянутого парка Победы, реставрирован мемориальный комплекс «Боевая слава Тихоокеанского флота» на Корабельной набережной, отреставрирован памятник генералу Карбышеву, установлено немало памятных досок.

В то же время на конференции прозвучало немало критических замечаний относительно создания комфортных условий жизни и быта ветеранов, порядка присвоения звания «Ветеран труда Приморского края», создания условий для повышения компьютерной грамотности ветеранов, снижения тарифов ЖКХ.

Среди основных направлений, которые конференция определила на предстоящие пять лет как приоритетные, - забота о ветеранах всех категорий, работа над совершенствованием Закона «О ветеранах труда Приморского края», принятие Закона Приморского края «О патриотическом воспитании молодёжи». Городской совет ветеранов будет добиваться выделения мемориального участка для захоронения ветеранов, принятия закона Приморского края о социальной поддержке лиц, родители которых погибли, умерли или пропали без вести в период Великой Отечественной войны, войны с милитаристской Японией. Ветераны намерены поддерживать работу по созданию музейно-исторического комплекса воинской славы на м. Назимова, а также инициировать строительство современного дома ветеранов во Владивостоке.

На конференции побывала Татьяна ТКАЧЕНКО.

«Трепанг на меду» с подпольной пропиской

На днях во Владивостоке сотрудниками Пограничного управления ФСБ России по Приморскому краю ликвидирован цех по незаконной переработке водных биоресурсов.

В подвальном помещении в районе Эгершельда была оборудована технологическая линия по переработке трепанга, включающая бассейны для хранения свежельвовленного сырья, варочные чаны, газовые горелки с баллонами и сушилки. На момент осмотра было обнаружено 115 штук варёно-сушёного трепанга, 140 особей целого и уже очищенного грешка и 4 экземпляра краба, разделкой которого занимался гражданин КНР.

В отношении него составлен протокол об административном правонарушении по ч.2 ст.8.17 КоАП РФ. Проводится разбирательство.

В цехе находились также пластиковые ёмкости с мёдом и тара с этикетками «Трепанг на меду». Здесь же, в антисанитарных условиях, «морской мёд» из морского огульца разливался по банкам. В объявлениях о продаже тре-



панга на меду, которыми пестрит Интернет, его продавцы сулят излечение от многих болезней. Однако потенциальным покупателям стоит крепко задуматься, прежде чем отдавать немалые деньги за такой «источник здоровья и долготы». Весь он имеет нелегальное происхождение, так как добыча трепанга в дальневосточных морях официально запрещена. А уж в каких, с точки зрения санитарии, условиях он перерабатывался, остаётся только гадать. Стоит ли рисковать своим здоровьем ради такого сомнительного «лекарства»?

Контрабанда потянула на миллион

В морском торговом порту Владивостока пограничниками пресечена попытка незаконного перемещения через границу алкогольной продукции, сигарет, бакалейных товаров и товаров народного потребления на сумму около 1 миллиона рублей.

При оформлении теплохода «Индигирка» (флаг Камбоджи, экипаж - граждане РФ), прибывшего из Японии с грузом автомобилей и автозапчастей, пограничниками нарядом были обнаружены укрытые от таможенного и пограничного контроля товары.

В двух автомобилях, в машинно-котельном отделении и на главной палубе в ящике с автозапчастями были спрятаны не указанные в товаросопроводительных документах алкогольные напитки (вис-

ки, бренди, ликёры) объёмом 353,7 литра, 264 блока сигарет, 1399 пачек кофе, 645 единиц товаров народного потребления различных наименований и 272 единицы бакалейных продуктов (соусы, чай, масло и т.п.). По предварительной оценке, стоимость незаявленного груза - миллион рублей.

По данному факту сотрудниками таможенных органов возбуждено дело об административном правонарушении по ч. 2 ст. 16.1 КоАП РФ (сокрытие товара от таможенного контроля). Выявленные товары изъяты в качестве вещественных доказательств.

Пограничным управлением решается вопрос о возбуждении уголовного дела по ст. 200.2 УК РФ (контрабанда алкогольной продукции и (или) табачных изделий).

Осенняя «путина» браконьеров

В Находке сотрудниками Пограничного управления ФСБ России по Приморскому краю во взаимодействии с представителями Россельхознадзора задержан гражданин РФ с партией незаконно добытых водных биоресурсов.

На территории автовокзала в Находке был осмотрен междугородный автобус, следовавший рейсом из Дальнегорска. Его водитель незаконно перевозил водные биоресурсы - в багажном отсеке обнаружено 48 особей кеты общим весом 388 кг и 137 кг икры лососёвых. Документов, подтверждающих законность происхождения продукции, а также документов на её транспортировку водитель автобуса правоохранительным органам предоставить не смог.

Незаконная продукция изъята. Сумма ущерба, нанесённого государству незаконной добычей водных биоресурсов, уточняется. Разбирательство по данному факту проводят сотрудники Россельхознадзора.

Всего с начала хода лососёвых на нерест в реки Приморского края сотрудниками Пограничного управления ФСБ России по Приморскому краю в ходе рейдов по проверке прибрежного промысла обнаружено и изъято более 400 сетей общей длиной свыше 10 километров. Выпущено в естественную среду обитания 166 особей лососёвых, тем самым предотвращён ущерб государству на сумму 48 тыс. рублей. Уничтожена 71 особь красной рыбы, сумма ущерба составила 41 тыс. рублей. Изъято 45 кг икры, 88 кг молок, 3 тонны 354 кг горбуши и 220 кг кеты. Возбуждено 87 дел об административных правонарушениях. Сумма штрафов составила более 137 тыс. рублей.

Пресс-группа Пограничного управления ФСБ России по Приморскому краю.

ТАЙНА САХАЛИНСКОГО ТОННЕЛЯ:

Когда был опубликован мой очередной материал о тоннеле на Сахалин, казалось, что тема исчерпала себя. Свидетелей того времени практически уже не осталось, да и новых документов, проливших свет на секретную стройку века, к сожалению, никому найти не удалось.

Но вот случай заставил снова обратиться к теме сахалинского тоннеля. Не так давно из Владивостока в Татарский пролив был отправлен большой десантный корабль «Адмирал Невельской». По объективным причинам паромная переправа Холмск - Ванино оказалась в критической ситуации. На материке скопилось большое количество груза для островитян, многочисленные бригады сезонных рабочих буквально заполнили Ванинский порт в ожидании хоть какой-то оказии на Сахалин.

И тут на помощь гражданским паромщикам пришли военные моряки Тихоокеанского флота. Десантный корабль за один рейс перевозил до 200 пассажиров и около 20 единиц техники. Нужно отдать должное тихоокеанцам, они достойно справились с поставленной задачей, обеспечив перевозку грузов и людей с материка на остров и обратно.

Кстати, отношение военных, и в частности тихоокеанцев, к строительству тоннеля было самое что ни на есть непосредственное. Вот воспоминания ветерана флота Михаила Козлова:

«Я работал в 220-й гидрометеосерватории ТОФ. Начальником был Я.Коган, каперанг. Работали мы на спецработках. Тогда это был секрет (давали подписку о неразглашении). Сейчас прошло столько лет, что, кажется, рассказать об этом можно. Так вот, мы были на испытательном полигоне в районе мыса Погиби на Сахалине. Вот там и начиналось, вернее, было начало железнодорожной линии (или дороги). У берега стоял полуразрушенный пирс с уложенными рельсами. Рядом у берега, в южной стороне от пирса, был лагерь заключённых. Когда я приехал туда, заключённых там уже не было, а жила обслуга полигона (весной привозили, глубокой осенью увозили). В северную сторону от лагеря, метрах в 100-150, располагался второй лагерь. Он был полуразрушен, а рядом - 5-6 мотил с деревянными крестами. Прямо от пирса на восток шла грунтовая дорога и обрывалась у большой поляны размером с футбольное поле. За ней начиналась насыпь в одну железнодорожную колею и тянулась в направлении города Александровска. Возможно, пролить свет на тайну тоннеля помогут экипажи пароходов «Приамурье» и «Забайкалье», ходивших в рейсы вдоль побережья...»

А вот ещё одно открытие. В 1993 году мне довелось встретиться с бывшим военным инженером, непосредственно принимавшим участие в строительстве тоннеля. Убелённый сединами ветеран, пожелавший не называть свою фамилию, в чине полковника поведал, что никакого мифа о существовании тоннеля нет. «Тоннель был построен!» - слова эти он произнес твёрдо, с гордостью напомнив, что событие это произошло задолго до прокладки тоннеля под Ла-Маншем. «Талантливыми были наши предшественники. И когда нужно было разгромить фашистов, и когда создать такое уникальное сооружение». По утверждению ветерана, в проекте, к сожалению, была допущена фатальная ошибка. Авторы похлебали на то, что расстояние между мысами Лазарева и Погиби самое короткое, где-то около 9 километров. И упустили очень важ-

ную деталь - течение в этом самом узком месте довольно сильное. Вода понемногу стала просачиваться в тоннель. Строители как могли пытались исправить ситуацию, но имевшиеся средства не позволяли этого сделать. В итоге стройку законсервировали, а после смерти Сталина и вовсе свернули. На этот счёт было специальное постановление правительства от 26 мая 1953 года.

И ещё об одном документе относительно тоннеля со стороны военного ведомства.

О соединении материка с островом Сахалин вспомнили уже во времена новейшей истории России. В середине 90-х годов прошлого столетия мне довелось познакомиться с Анатолием Ченом - человеком, который вынашивал идею строительства магистрали на Сахалин.

В 1998 году он был автором проекта строительства мостового перехода в проливе Невельского. В том самом месте, где полвека тому назад возводился секретный объект - тоннель на Сахалин. Чен ещё в ту пору пытался «пробить» свой проект в самых высоких государственных инстанциях. Вот лишь один из ответов на его обращение из Министерства обороны РФ:

«В соответствии с поручением министра обороны Российской Федерации от 21 января 1998 года ваше письмо с проектом строительства мостового перехода в проливе Невельского (Сахалинская обл.) в соответствующих управлениях Министерства обороны РФ рассмотрено.

Полагая, что с вводом в строй многоцелевого мостового перехода, соединяющего о. Сахалин с материком, значительно снизятся затраты и сократится время на транспортные перевозки грузов народнохозяйственного и военного назначения, повысится устойчивость транспортных связей в регионе и более оперативно будут решаться оборонно-экономические проблемы Дальнего Востока.

В то же время проект строительства данного перехода требует проведения всесторонней экспертизы и технико-экономических расчётов с участием всех заинтересованных министерств и ведомств Российской Федерации, для чего необходимо принятие соответствующего решения Правительства РФ.

Министерство обороны РФ поддерживает в целом данный проект и

готово участвовать в нём на этапе военно-экономического обоснования целесообразности строительства. Специальные требования Министерства обороны РФ к строительству многоцелевого мостового перехода могут быть предъявлены в ходе согласования проектного задания.

Кстати, документ этот был подписан в ту пору министром обороны РФ генералом Павлом Грачёвым.

А теперь, очевидно, пришло время провести небольшой экскурс в историю, которая в наши дни насчитывает 65 лет. А началась она в далёком 1950 году.

ЦК КПСС и Совет Министров приняли закрытое постановление об изыскательских работах на железнодорожной ветке от Комсомольска-на-Амуре до Победино на острове Сахалин со строительством тоннеля под Татарским проливом.

Незадолго до принятия важного государственного решения в марте 1950 года в Москву срочно был вызван первый секретарь Сахалинского обкома ВКП (б) Д.Мельник. Терявшегося в догадках по поводу столь экстренного вызова в столицу, Мельника принял сам товарищ Сталин. Вопрос вёл буквально ошарашив партийного руководителя Сахалин: «Как вы смотрите на строительство с материка к вам на Сахалин железной дороги?...» Мельник, насколько позволяла ситуация, попытался дипломатично объяснить, что задача эта сложнейшая, потребуются огромные средства и человеческие ресурсы. Но для Сталина мнение Мельника оказалось неубедительным. Тем более что решение о строительстве тоннеля было уже практически готово.

12 мая 1950 года для сооружения тоннеля на Сахалин создаётся специальное строительное подразделение МПС №6. В основном комплектуется оно профессиональными метростроителями. По разным данным, в нём работало более трёх десятков тысяч квалифицированных специалистов. В 1951 году было предложено три варианта прокладки тоннеля: первый - с мыса Лазарева до мыса Погиби. Второй - с мыса Среднего до мыса Погиби. И третий - с мыса Муравьёва до мыса Унги.

В соответствии с утверждённым планом тоннель должен был начинаться на мысе Среднем и идти с материка в направлении мыса Погиби. По этому маршруту протяжённость его подводной части составляла около



8 километров - наиболее узкое место в проливе.

Кроме экономического, строительство тоннеля было и важным военным объектом. Магистраль с материка на остров была практически неуязвима.

В конце 80-х прошлого века, оказавшись в тех местах на одной из пограничных застав, услышал рассказ, что ещё несколько лет назад неподалёку жил одинокий старик, бывший заключённый одного из лагерей, который своими руками долбил скалистый грунт под основанием будущего тоннеля. Поведал он пограничникам о том, какое несметное множество народу работало на строительстве. По его словам, в начале 1950-х годов, незадолго до намеченного пуска подземной магистрали, стояли под парами готовые отправиться в путь locomotive со специальными составами. Но не суждено им было двинуться в путь. Неожиданно из Москвы пришло указание об отмене запланированного пуска тоннеля, и работы свернули. Откровенно говоря, в подлинность этой истории верилось с трудом. Старик умер, а пересказанные пограничниками его воспоминания воспринимались как сюжет фантастического рассказа. В сознании не укладывалось: как возможно было угнать такое грандиозное строительство? Даже если учесть, что работы в конечном итоге свернули, что-то же должно остаться на поверхности...

Из бесед со старожилками, по одной из версий, стало известно, что строительство тоннеля на начальном этапе велось заключёнными. Когда же шtolни под основанием пробили, в работу вступили метростроители. Ещё по одной версии, для соединения самого узкого участка между материком и островом Сахалин строился второй тоннель, секретный. Шахтные шtolни в районе мыса Лазарева делались для отвода глаз. Подлинный же тоннель следует искать в другом месте. Был и третий вариант соединения материка и острова - через мостовую переправу.

В истории с тоннелем на Сахалин оказалось немало белых пятен и загадок, даже информация, которая не вызывала сомнений, со временем становилась весьма противоречивой. В печати появилась публикация А.Полонского, который утверждал, что тоннель действительно существовал и возводили его ссыльные. Однажды из лагеря строитель совершила побег большая группа заключённых. Уходили они на север, в направлении Берингова пролива. Но, не зная местности, беглецы погибли в таёжной глуши.

Нашли и другие свидетели той поры, по утверждению которых строительство действительно велось и на материке, и на противоположной стороне Татарского пролива, на мысе Погиби, но в тоннель хлынула вода. Просочившись через перекрытия, она затопила большую часть тоннеля, погибли люди, и работы прекратили.

Кое-кто из исследователей темы сахалинского тоннеля считает его мифом. По их мнению, после детального изучения рельефа местности нетрудно догадаться: все работы были всего лишь подготовкой, своеобразной платформой для строительства гигантских дамб, с которых предполагалось перекинуть на остров мостовое соединение. Дамбы действительно были построены.

После публикации по этой теме в редакцию пришло письмо от А.Балакирева:

«...В 1932 году в Ленинграде был построен теплоход «Севзаллес». Задумывался он как лесовоз, но во время войны был переоборудован под перевозку паровозов из Америки во Владивосток. В 1940 году судно занималось доставкой узкоколейных паровозов и вагонов из Японии на остров Сахалин. На нём я и трудился.

В 1950 году мы прибыли во Владивосток. Помнится, поставили нас в завод. Установили очень крепкие де-



Возможно, впервые в открытой печати можно увидеть подлинное свидетельство грандиозного строительства.

ИСТОРИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

ревные клетки, на которые поперёк судна уложили рельсы, но уже обычной ширины (сахалинские на 22 см уже).

На мысе Чуркина на эти рельсы погрузили четыре необычного вида вагона. Закрепив их, мы двинулись в путь. Уже в море экипаж «Севзаплеса» узнал, что вагоны эти - энергопоезда - прибыли из Запорожья. На них было установлено по 2-4 очень мощных электродвигателя. Пункт доставки - мыс Лазарева.

Через несколько дней прибыли на место. Причал ещё не был готов, но к его кромке подходила железнодорожная линия. Перегрузка вагонов на берег оказалась делом трудоёмким, но всё было продумано до мелочей. Командовал «народом» старший помощник капитана Анатолий Дехта.

Удалось отыскать и ещё одно свидетельство очевидцев. Автор воспоминаний В.Смирнов:

«Срочную я служил на Сахалине вместе с моим закадычным другом Костей Кузьминим. Образование у нас было небольшое: у Кости - 4 класса, у меня - 5, но по тем временам это немало. Костя был шофёром. Однажды он ушёл в самоволку и отсутствовал почти месяц, за что и получил 7 лет как дезертир.

И вот в январе 1951 года я получаю от него письмо. Пишет, что попал на великую стройку века, делает дыру в самом узком месте Татарского пролива. Зачёт идёт одного дня как за три с половиной.

Костя писал, что по 20 самосвалов задом заезжали по очереди в тоннель и так ехали около 10 километров.

В 1953 году, после смерти Сталина, за хорошую работу Константина освободили и отправили домой.

пальцы устанут такие циклы статей набирать...»

А тем временем связь материка с Сахалином всё чаще вызывает озабоченность у местных властей. Существующая ныне паромная переправа с трудом обеспечивает потребности острова и региона в грузоперевозках. Исправных паромов раз два и обчёлся. А ещё суровые климатические условия не позволяют осуществлять непрерывную перевозку грузов и людей. Вот и участие большого десантного корабля Тихоокеанского флота в оказании помощи сахалинцам - яркое тому свидетельство.

Справедливости ради заметим, что в последующие годы проблемы соединения материка с островом Сахалин удостоились внимания на самом высоком уровне. По прогнозам экспертов, объём перевозок между островом и материком уже в ближайшей перспективе возрастёт примерно до 30 млн т в год.

Лишь через двадцать лет (в 1973 г.) вступила в строй паромная переправа Ванино - Холмск через Татарский пролив.

Сегодня она остаётся единственной дорогой на Большую землю, хотя уже не обеспечивает потребности острова и региона в грузоперевозках. Мощные и уникальные суда-паромы, гордость дальневосточного флота, устарели морально и физически.

Кроме того, паромная переправа в силу суровых природно-климатических условий не может обеспечить непрерывность перевозок. Тёплый период в этом районе не превышает пяти месяцев, а частые циклоны и сильные ветры, поднимающие вол-



Шахта глубиной свыше 50 м. Вход в шахту ограждён металлическими тубингами.

материка с Сахалином явно недостаточно.

Спустя полвека Министерство путей сообщения возобновило разработку технико-экономического обоснования тоннеля. Уже имеется проект создания прямой транспортной связи с Сахалином, разработанный в середине 1990-х гг. творческим коллективом ведущих специалистов Тоннельной ассоциации, Мосгипротранса, Метрогипротранса и ряда других проектных и научных организаций.

масштабные работы по поиску и добыче нефти.

По прогнозам экспертов, объём перевозок между островом и материком может уже в среднесрочной перспективе возрасти до 30 млн т в год. С таким грузопотоком переправа Ванино - Холмск в её нынешнем виде уже не справится.

Немаловажен и тот факт, что железнодорожный переход, в отличие от паромной переправы, надёжно соединит Сахалин с материком, устранив зависимость транспортного сообщения от сезонных и погодных условий, обеспечит регулярность перевозок (шторм, сильные течения и сложная ледовая обстановка в Татарском проливе уже не остановят движение грузов).

Как и пятьдесят лет назад, строительству железнодорожного перехода способствует геополитическая ситуация. Только теперь она принципиально иная и не связана с конфронтацией, как в годы «холодной войны». Сейчас ускоряющим фактором выступает потребность в интеграции России и стран АТР.

Вот почему сегодня специалистами активно выдвигаются реалистичные планы по строительству тоннеля или мостового перехода. Они уверены: тоннель обеспечит надёжные вы-

ход России к трём незамерзающим портам на Сахалине, а это улучшит транспортное обслуживание Магадана, Камчатки и восточного сектора Арктики, сократит действующие морские коммуникации на 500-1200 км, что эквивалентно высвобождению 10 морских судов за один навигационный период.

С технической точки зрения, по мнению специалистов, строительство тоннеля не представляет особых трудностей. Ширина пролива в самом узком месте составляет всего 7,8 км (для сравнения: ширина Ла-Манша - около 40 км, пролива Цугару в Японии, через который тоже проложен тоннель, - 54 км).

Продолжительность строительства - 2-3 года, ориентировочная стоимость - более 3 млрд долл. (общая стоимость проекта - 10-15 млрд долл.). Срок окупаемости тоннеля - 8-10 лет.

В качестве альтернативы тоннелю предложена другая идея - соорудить комплексного мостового перехода через пролив Невельского.

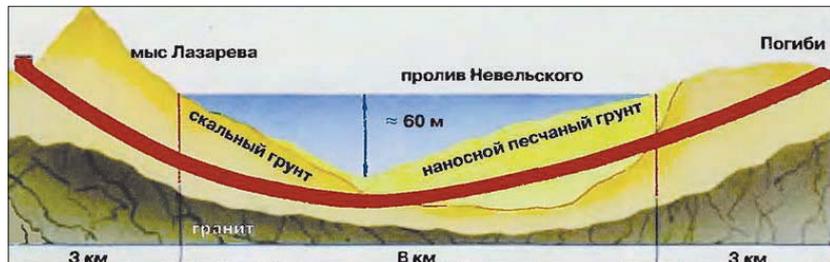
Её авторы - ряд сотрудников Дальневосточного отделения Российской академии наук.

Они предлагают объединить в одном сооружении железнодорожный и автомобильный переходы, а также нитки нефте- и газопроводов. В теле моста предлагалось даже разместить низкоскоростные турбины для волновых и приливных электростанций, а также использовать опоры для развития аквакультур многих полезных морских организмов.

Вместе с тем железнодорожный мост в силу сложных климатических условий может быть менее надёжным и более сложным в эксплуатации по сравнению с тоннелем.

Спустя более полувека тайна тоннеля на Сахалин приобретает всё более реальные очертания. Кто знает, возможно, спустя несколько лет, проезжая по мосту на остров Сахалин или по тоннелю под Татарским проливом, будем вспоминать то время, когда сама идея соединения материка с островом Сахалин казалась сказочной. Но как говорили энтузиасты в прошлом веке: «Мы рождены, чтоб сказку сделать бытием». Верю, так оно и будет.

Юрий ТРАКАЛО.



В своём последнем письме уже из дому он писал, что стройка закрыта, в тоннель хлынула вода и все там погибли».

Скажу откровенно, тема строительства тоннеля на Сахалин имеет как сторонников, так и противников. А точнее, тех кто считает, что строительство прохода под Татарским проливом миф и никакого тоннеля не было.

В последнее время в прессе появилось огромное количество документов, якобы свидетельствующих о сворачивании строительства тоннеля, но они не проливают свет на фактическое положение дел.

Ни один из документов в прямой постановке не говорит «строительства тоннеля не было». А посему даёт основания считать свидетельства очевидцев правдивыми. Не могут ошибаться или одновременно оговариваться люди, находящиеся в разных уголках нашей необъятной Родины.

В подтверждение этих слов приведу лишь небольшой пример из Интернета, появившийся после публикации одной из моих статей.

Автор Павел Трутнев:

«На днях состоялся телефонный разговор с Сахалином. Собеседником был старый подводник-водолаз ЭПРОНа. Он рассказал: выезжая с мыса Лазарев в сторону Николаевска, можно увидеть небольшое озеро - это и есть вход в тоннель. Вообще, он многое знает, рассказывает. Но

ну до четырёх метров, затрудняют работу судов. В результате, несмотря на круглогодичность перевозок, паромы реально работают всего полгода, что для надёжной связи

Надёжная транспортная связь с Сахалином важна ещё и потому, что на острове и его шельфе в рамках проектов «Сахалин-1», «Сахалин-2» и «Сахалин-3» развёрнуты крупно-



Примерно так мог выглядеть мостовой переход на остров Сахалин.

ТРИУМФ ВЛАДИВОСТОКСКИХ СПОРТСМЕНОВ

Весь пьедестал почёта заняли наши земляки в открытом чемпионате Военно-Морского Флота по морскому многоборью.

Нынешние соревнования по сравнению с прошлогодними не были такими массовыми. Но это не умаляет заслуги владивостокских атлетов.

В упорной и напряжённой борьбе команда «ЦСКА» (г. Владивосток) вырвала победу у сборной команды «ТОФ».

На третьем месте - воспитанники Ирины Будорагиной из ДЮСШ «Русич».

Светлана ПОГРЕБНАЯ.

Фото автора.



ВЫБРАЛ ТИХИЙ ОКЕАН



На прошедшей проверке физической подготовки офицеров - выпускников высших военных учебных заведений представители Черноморского высшего военно-морского ордена Красной Звезды училища имени П.С.Нахимова показали высокие результаты.

К слову, это первый выпуск офицеров, которые получили распределение на Тихоокеанский флот после присоединения Крымского полуострова к России.

Среди них и лейтенант Павел Вершигора. У него, первого в учебном рейтинге и старшины класса, было право выбрать место дальнейшей службы.

Павел, родившийся и выросший в Симферопольском районе, уверенно выбрал Тихоокеанский флот. «Я ни минуты не сомневался в своём решении», - говорит офицер. - Мне рассказывали знакомые про Приморский край, про природу удивительной красоты. Я понял, что хочу служить именно на Тихоокеанском флоте».

Лейтенант П.Вершигора назначен на должность начальника расчёта берегового ракетного комплекса. Как и положено молодому специалисту, много сил и времени Павел уделяет изучению своего заведения, знакомству с личным составом.

В его распорядке служебного времени - ежедневные физические занятия с подчинёнными, а в личное время он тренируется самостоятельно, чтобы поддерживать спортивную форму на должном уровне.

Во время учёбы в вузе он открыл для себя такую военно-прикладную дисциплину, как гребля на ялах. В составе команды не раз поднимался на ступени пьедестала почёта, побеждая в соревнованиях. Помимо этого, серьёзно занимался тяжёлой атлетикой, делая упор на штангу.

Лейтенант Павел Вершигора намерен покорить и флотский Олимп, тогда в следующий раз он станет героем спортивного репортажа.

Светлана ПОГРЕБНАЯ.

Фото автора.

ОНИ К ВЕРШИНЕ ШЛИ

Военнослужащие Тихоокеанского флота и члены их семей покорили гору Литовка (Фалаза)

Восхождение организовали спортивный комитет ТОФ и секция по спортивному туризму - филиал ЦСКА г. Владивосток.

...Приморская осень щедро дарит краски, создавая лирическое настроение и навеивает лёгкую грусть по уходящему лету и тёплым солнечным дням.

На Тихоокеанском флоте уже стало традицией в период золотой осени выезжать в район горы Литовка.

Специалисты считают её жемчужиной горной цепи Приморского края. Здесь можно найти каскады небольших водопадов, которые в перепадах осенних красок напоминают пейзажи японской или китайской живописи. По отрогам горы проходят пешеходные тропы, прогуливаясь по которым в это время года можно каждому для себя открыть свою «Болдинскую осень». Зимой у подножия горы работает одна из самых известных горнолыжных трасс в Приморье.

Нынешний маршрут пролегал по «кольцу», так называют туристы путь, который начинается с одного отрога горы и, пройдя через вершину, спускается по другому склону.

16 километров пути с набором высоты чуть меньше километра участники восхождения преодолели за шесть часов.

В начале пути начался редкий осенний дождь, но затем погода улучшилась, и, когда достигли самой высокой точки, светило солнце и не было ветра.

На вершине уже лежал первый снег. Можно было одной ногой стоять на зелёной траве, другой - на снегу.

В ясную погоду здесь открыва-

ется очень хороший обзор, можно рассмотреть рейд бухты Находка, Ливадию, остров Путятина, хребет Чандолаз. Наиболее удачливые могут рассмотреть остров Русский и самую высокую вершину юга Приморского края - гору Облачную.

Прогулка по уникальной тайге, на чистом воздухе, с небольшой физической нагрузкой - идеаль-

ная возможность для активного отдыха.

В конце октября на базе центра морской и физической подготовки начнутся теоретические занятия и регулярные выходы в лес для желающих получить знания по самостоятельному и спортивному туризму.

Владислав КУПЧИК.

Фото автора.



УЧРЕДИТЕЛЬ -
Министерство обороны
Российской Федерации.

ИЗДАТЕЛЬ -
ФГБУ «Редакция газеты
«Красная звезда».

**ОТВЕТСТВЕННЫЙ
РЕДАКТОР** -
Ю.М.ТРАКАЛО.

Газета зарегистрирована
Министерством печати
и информации РФ.
Регистрационный №01968.

Деловой редактор:

В.Дубина.

Макет: Н.Журов.

Выпускающий: Л.Безручко.

Верстка: С.Стрелец,

И.Преснякова.

Корректоры: Л.Леман,
Р.Долгоновская.

Адрес редакции:
690003, г. Владивосток,
Посёточная, 22.

Телефон редакции -

(423) 241-42-00.

E-mail: bv.tof@mail.ru

**АДРЕС РЕДАКЦИИ
И АО «КРАСНАЯ ЗВЕЗДА»:**
123007, Москва,

Хорошёвское шоссе, 38.

ТЕЛЕФОНЫ:

редакция - 941-21-58;

отдел писем - 941-25-20;

реклама - 941-28-46.

Электронная почта:

pismo@korrnet.ru;

Web-сервер:

http://www.redstar.ru;

123007, Москва,

красная-звезда.рф.

АО «Красная Звезда» -

8-499-762-63-02.

Web-сервер:

http://www.redstarprint.ru.

E-mail: kz@redstar.ru.

По вопросам

распространения, подписки и доставки газеты «Красная звезда» обращаться в службу распространения печати.

E-mail: orpp@redstar.ru.

Телефоны:

941-28-17; 941-39-52.

Редакция рукописи не рецензирует и не возвращает, в переписку с авторами писем не вступает и не пересылает письма адресатам, в чью компетенцию входит их рассмотрение.

Ответственность

за достоверность изложенных фактов и правильность цитат несут авторы публикаций.

Отпечатано в ОАО «ИПК «Дальпресс», г. Владивосток, пр. Красного знамени, 10.

Время подписания в печать: по графику - 13.00, фактически - 13.00.

Тираж - 1000 экз. Свободная цена.



Заказ №13544.
Газета распространяется в Приморском, Камчатском, Хабаровском краях, Сахалинской области.