

Принципы Хромченкова, или В море как дома

Сегодня в Военно-Морском Флоте Российской Федерации отмечается День командира надводного, подводного и воздушного корабля. Учрежденный Главнокомандующим ВМФ в 2007 году по инициативе ветеранских организаций в честь победы в Наваринском сражении, этот профессиональный праздник прочно вошел в календарь флотских памятных дат.

На большом десантном корабле «Саратов» с особым уважением относятся ко всем, кто в различные годы командовал одним из старейших кораблей соединения. Шутка ли, сам корабль на целый год старше самой бригады! Вошедший в состав Военно-Морского Флота в середине 60-х годов, он без малого 56 лет верой и правдой несет службу в ближней и дальней морских зонах.

Первым, кто поднялся на командирский мостик, был капитан-лейтенант Игорь Махонин, за успешно проведенные боевые службы в Средиземном море награжденный орденом Красной Звезды. Впоследствии Игорь Георгиевич стал адмиралом и закончил службу в должности заместителя Главнокомандующего ВМФ по тылу — начальника Тыла Военно-Морского Флота. С тех пор сменилось несколько поколений командиров. Среди легендарных командиров капитан 2 ранга в отставке Амир Гафуров, награжденный Указом Президента Российской Федерации в

1994 году медалью «За отвагу». В его наградном листе скромно значится: «За отвагу и личную высокую самоотверженность, проявленные в ходе выполнения правительственных задач». И сегодня Амир Фавзияметович Гафуров во флотском строю. Ветеран командует экипажем новейшего большого гидрографического катера «Юрий Белов» Черноморского флота.

В этом списке и капитан 2 ранга Олег Владимирович Починов. Указом Президента России за умелое руководство, успешное выполнение служебных обязанностей и успешное решение боевой задачи по перевозке российских миротворцев из Туапсе в греческий порт Салоники в 1999 году офицер был награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

О своих предшественниках рассказывает нынешний и четырнадцатый по счету командир БДК «Саратов» капитан 2 ранга Владимир Хромченков, который утверждает, что их заслуги являются для него примером и служат своеобразным

ориентиром в службе. На командирском мостике офицер с 2018 года, и за это время приобрел солидный опыт. Только в 2020 году «Саратов» прошел более 150 ходовых суток, оставив за кормой без малого 26 тысяч миль. До конца года нынешнего остается еще несколько месяцев, а

наплаванность корабля уже приблизилась к отметке в 23 тысячи миль с не меньшим количеством проведенных в море суток.

Не случайно Хромченков называет вверенный ему «Саратов» уникальным кораблем. Несмотря на почтенный возраст, стальной ветеран выглядит молодым

и ухоженным. По его внешнему виду не скажешь, что дело идет к шестому десятку. И немалая заслуга в том всего экипажа, который, по словам Владимира Александровича, любит службу, море и свой родной корабль. А для того, чтобы так было, и командиру, и его заместителю по военно-политической работе старшему лейтенанту Евгению Ивашеву пришлось приложить немало усилий, чтобы буквально собственными руками собрать настоящий коллектив единомышленников. Не случайно сегодня экипаж «Саратова» на 95% состоит из военнотружеников, проходящих службу по контракту. Явление если не уникальное, то

определенно заслуживающее внимания. С потенциальными кандидатами на службу по контракту командованием корабля велась кропотливая индивидуальная работа. Сколько личных бесед и телефонных звонков пришлось совершить и каждому из них не только рассказать о перспективах службы на флоте, но и предложить вполне конкретную должность с учетом личных морально-психологических качеств и полученных гражданских специальностей.

Но и этого показалось мало! К очередной идее подтолкнуло само название корабля. И сейчас на его борту служат 10 контрактников из Саратова и области. Что ж, согласитесь, довольно весомый аргумент в укреплении и развитии шифрских связей с этим российским регионом.

Командир говорит, что экипаж «Саратова» небольшой. Всего-то немногим более 80 человек. Но что примечательно: Владимир Александрович знает каждого по имени и отчеству! Если кого-то нет на построении, то у Хромченкова глаз, как говорится, наметан: сразу заметит отсутствующего.

В службе Хромченков главную ставку делает прежде всего на офицерский костяк — своего заместителя по военно-политической работе старшего лейтенанта Евгения Ивашева, старшего помощника капитана 3 ранга Александра Фомина, командира электромеханической боевой части капитана 3 ранга Александра Волчкова.

— При равных шансах в курсантские годы в будущем командиром становится далеко не каждый. Что для вас означает быть командиром? Какими он должен обладать качествами? — интересуюсь у Хромченкова.

(Окончание на 4-й стр.)

У моряков-спасателей

В готовности к погружению

Почти две недели спасательное судно «Коммуна» с подводным аппаратом АС-28 на борту выполняло задачи поисково-спасательного обеспечения в районе Новороссийской ВМБ.

Если точнее — комплекс «аппарат-носитель» все это время стоял в указанном полигоне боевой подготовки в готовности оказать помощь подводным лодкам, которые погружались на различные глубины. На этих глубинах подводные лодки проверяли работу материальной части и решали другие специальные и тактические задачи.

Во время нахождения в оперативной зоне Новороссийской ВМБ экипаж СС «Коммуна» отрабатывал упражнения

по борьбе за живучесть судна, обслуживал грузоподъемное устройство, предназначенное для спуска и подъема подводного аппарата АС-28, выполнял регламентные работы на технике и реализовывал различные вводные командования. Работой экипажа руководили старший на борту групповой капитан Анатолий Терновенко и капитан СС «Коммуна» Сергей Попов.

Экипаж глубоководного обитаемого аппарата АС-28 во время учений подводных лодок нахо-

дился в часовой готовности к немедленному погружению. Об этом боевом дежурстве говорит командир аппарата АС-28 капитан 3 ранга Юрий Мачалин: «Наш аппарат находился в полной технической готовности с заряженными аккумуляторными батареями. В случае получения соответствующего приказа от командования АС-28 выдвинулся бы в нужную точку и пришел на помощь подводной лодке. Для решения задач поисково-спасательного обеспечения экипаж АС-28 хорошо подготовлен. В его состав сегодня входят: мой помощник лейтенант Олег Матюшко, техник-акустик старший мичман Вадим Трубников и техник-электрик мичман Дмитрий Ельшин. Все они вовремя сдали положенные зачеты. Недавно в состав экипажа вошел выпускник ЧВВМУ имени П.С. Нахимова 2020 года лейтенант Олег Матюшко. В июне текущего года он тоже сдал соответствующие зачеты в рамках своей компетенции и в настоящее время продолжает совершенствовать навыки управления подводным аппаратом».

Находясь в боевой готовности, экипаж АС-28 тоже выполнял учебные упражнения и тренировался по вводным капитана 3 ранга Юрия Мачалина. «Учебные занятия преследовали цель в очередной раз проверить реакцию членов экипажа на возможное возникновение «нештатной» ситуации на борту подводного аппарата, — продолжает тему боевой подготовки командир АС-28. — К примеру, экипаж отработал свои действия при вводной «Повышение давления во втором отсеке».

(Окончание на 3-й стр.)

Силы обеспечения

За рамками возможного

Экипаж морского самоходного плавучего крана СПК-54150 — одна из ударных единиц судов обеспечения Черноморского флота, которые постоянно несут вахты по обеспечению боевой учебы черноморцев. Только вчера «вспомогач» вернулся из Новороссийской ВМБ, где по срочной вводной работал с рейдовым оборудованием, совершил погрузку-разгрузку кораблей, а сегодня уже стоял «под парами», чтобы в главной базе уйти в сторону Стрелецкой бухты для переброски с волны на причал оборудования для подъема судов.

Да и как ему задерживаться у стенки, если на флоте идет интенсивная боевая учеба, а без доставки для нее разрядного груза, сами понимаете, ни одно огневое упражнение немисливо.

Ранним утром нашей встречи морской плавкран находился в положенной ему получасовой готовности, ожидая команды — сам ли двинет по прибрежной Севастопольской акватории или по погоде пойдет под страховкой буксира. Моряки работали привычно, спокойно, бодро, и со стороны казалось, что в этом есть некая рисовка, ведь накануне ветер крепчал, и обещали штормовое предупреждение. Но потом пришло ощущение, что никакая это не рисовка, а просто хорошо отработанные действия. И что, собственно, предстоит? Обыденность, которую экипаж по предназначению выполняет день за днем. Перевалка множества флотских грузов...

Ну как было не задать какой-нибудь нестандартный вопросик:

— А если придется действовать за гранью ваших возможностей, в дальней морской зоне, справитесь?

Сменный помощник капитана (он же — начальник экспедиционной службы судна) Александр Елисеев даже не улыбнулся на наивность гостей, а просто констатировал:

— Мы выполняем все согласно техническим возможностям судна, но, как и положено морякам, держим в уме и форс-мажор, чтобы не растеряться в чрезвычайной ситуации. Пона-



Александр Елисеев (справа) и Александр Мирошко

добиться, и на дальнюю зону замахнемся, для чего занимаемся в учебно-тренировочном центре, на своем борту тренировки проводим... А почему об этом спрашиваете?

Тогда я честно призналась, что когда-то писала о ситуации периода подготовки к Сочинской олимпиаде. Новейших плавкранов у черноморцев не было, а такие, как, скажем, ПК-32050, находились в плачевном состоянии. В обиходе моряки называли их «чемоданами» по причине крайнего износа корпуса, того самого понтона, который держит на плаву всю многотонную крановую конструкцию. На таком «чемодане» страшно было переходить в ближайшие бухты, а не то что в Кавказский регион, путь в который лежит через феодосийские «гремящие широты».

— То, что собираетесь осилить, — в тревоге говорила я тогда капитану морского погрузчика, — за рамками возможности!

— Быть может, — отвечал он, — но нас неплохо подлатали. Дойдем.

И они не только дошли! Они выполнили весь объем требовавшихся на тот момент работ, не жалуясь на риск, трудовой напряг, долгий отрыв от дома и отсутствие нормального бытового комфорта.

— Принимаю, — согласился Александр Владимирович, сам прошедший морскую практику на ветеранах-плавкранах.

Наверное, он мог бы в нюансах рассказать и об упреждении форс-мажора как ракетчик, командир БЧ-2, ведь долгая корабельная служба капитана 3 ранга запаса Елисеева проходила на кораблях 30-й ДНК, от БПК «Смелый» и СКР «Безукоризненный» до ПКР «Москва». Две боевые службы, потом рабочий судоводительский диплом и управленческий опыт в отряде судов обеспечения ЧФ...

(Окончание на 3-й стр.)

