

ДЕНЬ ВОИНА

ВИРТУАЛЬНЫЙ "ШТОРМ"

Сейчас уже почти никто не помнит, что три года назад, в 2016 году, Объединённая судостроительная компания с помпой пообещала, что к 2019 году она будет готова начать строить авианосцы.

Затем, уже в 2018 году глава Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов рассказал журналистам, что руководство компании прорабатывает вопросы, связанные со строительством нового авианосца для ВМФ РФ: "Российская судостроительная корпорация ОСК рассматривает возможность строительства авианосца нового поколения, который будет иметь водоизмещение больше, чем у ТАВКР "Адмирал Кузнецов". Правда, сроки начала строительства он уже не называл.

И вот на дворе тот самый 2019 год, но на российских стапелях нет ни одного боевого корабля классом выше фрегата. Зато адмиралы и всё та же ОСК снова, не моргнув глазом, всё с тем же энтузиазмом обещают начать строить авианосцы. Правда, теперь уже с 2024 года. Из пыльной темноты хранилищ снова вытянута на свет божий и очищена от пыли модель перспективного авианосца проекта 23000Э "Шторм", которая была презентована публике ещё в 2015 году и получила глубокомысленное название "концепт нового российского авианосца".

Согласно ему, назначение этого корабля: "поражение наземных и морских объектов, обеспечение боевой устойчивости корабельных группировок ВМС и прикрытия войск морского десанта и сил его высадки от ударов и атак средств воздушного нападения. Обещанное водоизмещение корабля — 90-100 тысяч тонн, длина — 330 метров, ширина — 40 метров, осадка — 11 метров, максимальная скорость хода — 30 узлов, крейсерская — 20 узлов, автономность — 120 суток, экипаж должен составлять 4000-5000 человек.

"Уточнённый" проект авианосца имеет уже исключительно ядерную силовую установку РИТМ-200.

Авиагруппа "Шторма" должна состоять из 80-90 летательных аппаратов (самолётов и вертолётов) различного назначения. Три года назад разработчики обещали в качестве таковых МиГ-29К а заодно — и Су-57, реактивные самолёты ДРЛО и вертолёты семейства Ка-27. Полётная палуба должна обеспечить взлёт самолётов как с рамп (в проекте их сразу две), так и с помощью электромагнитных катапульт (тоже двух).

Ну и, конечно, самые современные системы ПВО, противолодочные и противоторпедные комплексы, средства РЭБ и БМУС.

При этом все, кто так или иначе наблюдают за жизнью отечественного флота, понимают, что в обозримой перспективе 10–15 лет никаких авианосцев российский флот не получит. И тому есть более чем веские причины.

Во-первых, строить такие гиганты в России могут только два завода: Северодвинский и дальневосточная "Звезда", а они оба завалены заказами на много лет вперёд. Российский ВМФ никак не может выполнить программу строительства эскортных многоцелевых кораблей и кораблей ближней зоны, не завершена и запоздавшая на полтора десятилетия программа "среднего ремонта" кораблей "советского наследства".

Во-вторых, у нынешних корабелов просто нет опыта строительства таких больших боевых кораблей. Мы умеем строить супертанкеры и газозвозы, но между гигантскими плавающими бочками для нефти/газа и авианосцами, как вершиной военно-морского строительства, — дистанция огромного размера. Авианосцы — это особая архитектура, особая идеология строительства, осо-

два — на Севере и два — на Тихом океане, способные прикрывать и усиливать друг друга.

В общем, проблем столько, что авианосный оптимизм ОСК и некоторых наших адмиралов очень сильно похож на продолжение рассказов славного барона Мюнхгаузена...

ПЯТАЯ ВОЛНА

Вообще, с авианосцами отечественному флоту сильно не везёт. Нынешние планы ОСК — это уже пятая волна попыток строительства отечественных

очередные четверть века, Россия вновь заявляет о планах строительства полноценного тяжёлого атомного авианосца... Поразительно!

И ВСЁ-ТАКИ АВИАНОСЦЫ!

Кроме обсуждения технической, технологической и финансовой сторон новой авианосной программы, есть ещё и, по сути, главный вопрос — нужны ли сегодня вообще российскому ВМФ тяжёлые атомные авианосцы?

Очевидно, что авианосцы — это мощнейшие инструменты проецирова-

ния наших стратегических ядерных подводных лодок в угрожаемый период "большой войны". Причём вторая задача может быть решена строительством недорогого "парка" кораблей противолодочной обороны и многоцелевых подводных охотников.

Возможно, именно это понимание и оттягивает старт программы строительства авианосцев. Но значит ли всё вышесказанное, что авианосцы нам не нужны?

Военные исследования в области моделирования столкновений на море выявили необходимость иметь эффективную противоавианосную составля-

ую же приходит шестое поколение — беспилотная авиация, которая за сорок лет прошла стремительный путь от громоздких радиоуправляемых разведчиков, способных находится в воздухе считанные часы, до современных автономных разведывательно-ударных систем, находящихся в небе десятки часов. Вот именно этот класс БПЛА и может стать основой перспективной морской авиации России. Специфическая среда применения — гладкая водная поверхность упрощает работу таких "беспилотников" по обнаружению морских целей, а современные средства поражения: ракеты "воздух-воздух" и "воздух-поверхность", — позволяют решать при помощи БПЛА весь спектр стоящих перед авианосцами задач.

И именно здесь мы сможем, что называется, срезать дистанцию, отдаляющую нас от США. Пока американцы находятся в плену строительства и эксплуатации своих сотысячетонных

Владислав Шурыгин

На смену авианосцам идут БПЛАносцы

бая футурология. Нужны десятилетия опыта строительства таких кораблей и десятки построенных авианосцев, нужных тысячи корабелов, прошедших эту школу, чтобы на их основе создать современный корабль. Такая школа в СССР была создана, но вся она осталась за границей России — на Украине в Николаеве, где строились три поколения советских авианесущих кораблей. И с распадом СССР, прекращением программ строительства, всё это было за следующие четверть века просто утрачено. С тех пор мы не построили даже эсминца!

В-третьих, разговоры о грядущем строительстве авианосцев упираются в полное отсутствие ряда ключевых технологий и элементов для такого строительства. Так, для будущих авианосцев до сих пор нет отечественных катапульт. Сегодня эту роль на единственном ТАВКР "Адмирал Кузнецов" выполняет "борода" трамплина. Но взлетать с него могут далеко не все типы самолётов. И, прежде всего, не смогут тяжёлые самолёты ДРЛО, без которых авианосное соединение сегодня окажется просто стаей слепых котят. Кстати, самих палубных самолетов ДРЛО тоже нет, и никаких проектных работ по ним не ведётся. Что там говорить — нет даже современных палубных ударных самолётов. МиГ-29К уже сегодня является самолётом, мягко скажем, преклонного возраста, а через десять лет он вообще устареет и морально, и физически. А ничего на смену ему нет!

В-четвертых, где взять подготовленные команды для таких кораблей? Сегодня в строю российский ВМФ — лишь один тяжёлый авианесущий крейсер, и его экипаж явно не клонируешь для укомплектования нового "тяжёлого" авианосца. Нужно где-то обучать людей, но где? Никакой специальной "школы" авианосного флота сегодня нет. Кроме того, авианосец — это плавающий гарнизон, насчитывающий несколько тысяч моряков. А, значит, для них и их семей необходимы новые военные городки, со всей служебной и бытовой инфраструктурой. Свободных городков у нас сегодня тоже нет, а значит — необходимы средства на их строительство.

В-пятых, где базироваться этим гигантам? Сегодня ни один из отечественных флотов не имеет ни одного подходящего для кораблей такого типа причала с необходимой инфраструктурой и оборудованием. А ведь пребывание "у стенок" — это весьма сложный технологический цикл: на корабль с заглушенной ГЭУ должны подаваться вода, пар для обогрева, электроэнергия. В условиях наших северных широт поддержание жизнедеятельности такого корабля представляет собой серьёзную технологическую задачу. Поэтому "Адмирал Кузнецов" сегодня базируется у стенок 35-го судоремонтного завода в Мурманске, где всё это есть.

Напомним, именно отсутствие нормальной инфраструктуры привело к тому, что авианесущие крейсеры проекта 1143 были списаны, не выработав и половины нормативного срока. Корабли были просто "загнаны", постоянно базировавшись в море на бочках, и непрерывно расходуя ресурс своих систем.

Всё это складывается в такие затраты, что только оторопь берёт! Ведь российскому флоту нужны не один и не два таких корабля, а, минимум, четыре:

авианосцев. И все предыдущие странным образом выпадали на самые переломные моменты российской, советской и вновь российской истории.

Первые русские авианосцы, а тогда ещё — авианесущие корабли, были созданы в 1913 году и, пройдя через Первую мировую, а затем — и через гражданскую, ушли на металл в разных регионах мира в конце 20-х годов, тем самым завершив первую волну отечественного авианосного строительства. Вторая волна попыток создать отечественный авианосец возникла спустя почти двадцать лет, в конце 30-х годов. Яркий приверженец нового вида кораблей — флагман флота 2-го ранга Николай Кузнецов, назначенный в апреле 1939 года наркомом ВМФ, в планы третьей пятилетки 1938–1942 годов внёс закладку двух авианосцев: по одному для Северного и Тихоокеанского флотов. Однако уже в январе 1940 года план ВМФ сократили наполовину, и авианосцев там не оказалось, а Великая Отечественная война похоронила эти планы.

Третья "авианосная" волна возникла и прокатилась по советскому ВПК после Второй мировой войны. В августе 1953 года всё тот же главноком ВМС Николай Кузнецов представил министру обороны СССР Николаю Булганину доклад, в котором изложил свои взгляды на задачи и развитие флота, а также сформулировал предложения по строительству новых боевых кораблей. В докладе подчеркивалось, что "в послевоенных условиях без наличия авианосцев в составе ВМС решение основных задач флота обеспечено быть не может". Тогда же началась разработка нескольких проектов советских авианосцев, но последовавшее вскоре смещение Кузнецова и "ракетный" уклон Хрущёва поставили на эти планы жёсткий крест.

Четвёртая попытка создания полноценного отечественного авианосца пришла на середину 70-х, когда Невскому ПКБ была поставлена задача в экстренном разработать проект атомного авианосца. К тому моменту советские корабли уже получили определённый опыт строительства авианесущих кораблей класса противолодочный крейсер (вертолётносцев), проекта 1123. Строить его решили в два этапа. Сначала спустить на воду более "лёгкий" авианосец проекта 11435, на котором отработать основные технологии и решения, а затем — достроить одновременно заложенные авианосцы: проекта 11436 — с увеличенной полётной палубой и уже полноценный "тяжёлый" атомный авианосец проекта 11437.

Как известно, советскому, а затем и российскому флоту достался лишь первый авианосец из этой тройки — "Рига", он же — "Леонид Брежнев", он же — "Тбилиси", он же — "Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов". Судьба двух оставшихся на стапелях была иной. Один из них, "Варяг", был выкуплен Китаем и достроен как первый китайский авианосец "Ляонин", а третий, "Ульяновск", "порезали на иголки" в 1992 году.

Таким образом, четвёртая волна отечественного авианосного строительства завершилась в 1992 году. Единственный завод, способный строить корабли такого класса, Николаевский, как уже было отмечено выше, достался Украине и прекратил крупнотоннажное военное строительство. И вот, спустя



Такие «птички» должны стать морскими. Новейший российский ударный беспилотник «Охотник-Б». Дальность полёта — 6000 км. Турбореактивный двигатель класса АЛ-31Ф от семейства Су-27

ния силы в отдалённые регионы мира. Но куда мы собираемся завтра её проецировать? Тот же опыт применения наших ВКС в Сирии показывает, что наземные базы вполне успешно справляются с такой задачей. Был бы вспомогательный флот, обеспечивающий их бесперебойное снабжение. И не дешёвые ли будет сегодня развернуть в ключевых регионах мира систему наших военных и военно-морских баз, чем тратить многие миллиарды на сверхдорогие авианосные "игрушки"?

Вопрос спорный. Есть аргументы как "за", так и "против". Причём, этому спору не меньше пятидесяти лет...

Сторонники авианосцев приводят свои доводы: только этот тип кораблей позволяет сосредоточить на стратегических направлениях и в ключевых регионах мощные и достаточно устойчивые во времени воздушные группировки, способные как самостоятельно, так и во взаимодействии с другими видами решать исход военных кампаний. Правы они и в том, что эти самые авианосные ударные группировки (АУГ), прежде всего — американские, являются сегодня основной угрозой для нашего флота и инфраструктуры прибрежной зоны.

Сегодня ВМС США располагают десятью атомными авианосцами, из которых девять — класса "Нимик" и один, новейший — класса "Джеральд Р. Форд". Ещё два корабля этого класса находятся в постройке. Авиационная группировка насчитывает более 730 самолётов и вертолётов.

Понятно, что ни за десять лет, ни за двадцать построить и развернуть аналогичное количество авианосцев России просто не в состоянии. И, в случае глобального военного конфликта, наши авианосцы будут ждать судьба немецких линкоров времён Второй мировой, прятаящихся по норвежским шхерам или потопленных в неравных схватках с британским "гранд флитом". То есть, нужны нам авианосцы, по сути, только для двух основных задач: экспедиционных операций вдали от наших границ и для прикрытия выхода и развертыва-

ющую, позволяющую бороться с АУГ вероятного противника на дальностях, превышающих боевой радиус их самолётов. В разное время ещё СССР создавал инструменты для борьбы с американскими авианосными группами. Основной упор был сделан на подводный флот и морскую авиацию — дальние ракетоносцы. Первый располагал многоцелевыми АПЛ-охотниками и 8-ю атомными ударными подводными лодками проекта 949 и 949А типа "Курск", носителями 24-х крылатых ракет П-700 "Гранит" (всего 192 ракеты), "заточенных" под атаки АУГ. Вторая — полками сверхзвуковых стратегических ракетоносцев Ту-22М3, Ту-22М2 и дозвуковых Ту-16, оснащённых крылатыми ракетами Х-22. В общей сложности в составе морской авиации в 1991 году насчитывалось около 300 ракетоносцев.

Сегодня в строю остаётся только шесть лодок проекта 949А и двадцать многоцелевых атомных подводных лодок-охотников. Вся морская стратегическая авиация передана в состав ВКС России. И флот испытывает острую необходимость наращивания сил и средств, способных дать отпор авианосным соединениям противника. В определённой мере эту задачу могут решать корабли-носители крылатых ракет "Калибр", но их количество сегодня просто неспособно создать перенасыщение современной системы ПВО-ПРО Aegis Weapon System американской АУГ.

И вот тут открывается ниша для отечественного авианосца, "заточенного" на борьбу с АУГ. Авианосца-охотника.

В ответ противники строительства этих монстров тут же снова перечислят все те проблемы и недостатки, о которых мы говорили выше. И будут правы!

Но современный технический прогресс и безусловные успехи нашего ВПК позволяют подойти к строительству авианесущих кораблей с качественно новых позиций.

Всё более очевидно, что на смену пятому поколению самолётов — самым совершенным пилотируемых аппаратов,

плавающих мастодонтов, Россия вполне способна начать программу создания качественно нового класса кораблей, который может точно так же похоронить авианосцы, как когда-то сами авианосцы похоронили эпоху "дредноутов". Речь идёт о создании БПЛА-носцев.

Конечно, создание такого класса кораблей — тоже сверхсложная задача, и проблем придёт решить немало, начиная от модернизации существующих и перспективных БПЛА под палубные варианты до создания специальных систем посадки БПЛА на палубу. Но и преимуществ таких кораблей тоже очевидны.

Больше не будет необходимости строить целый город на плаву для многотысячной команды моряков, техников, лётчиков и специалистов обеспечения. Команда такого корабля окажется в порядке компактнее, чем у традиционных авианосцев. Размещение и эксплуатация на борту БПЛА не в пример проще, чем пилотируемых самолётов. Сами БПЛА могут испытывать перегрузки, которые неспособны переносить люди. И запускать их можно по-разному, в том числе — и почти вертикально, с помощью ракетных ускорителей.

Для БПЛА-носцев не требуется отдельная сухопутная база обучения лётчиков и их службы вне корабля. Пилотируемая авиация вообще уходит из системы корабль—самолёт.

Сами корабли могут, одновременно с БПЛА, иметь на борту пусковые контейнеры обычных крылатых ракет, усиливающие их ударные возможности как по морским, так и по наземным целям. Фактически, речь идёт о возрождении проекта ТАВКР второго поколения — тяжёлых авианесущих крейсеров, но уже на новом технологическом уровне. Два-три таких корабля, объединённые в один отряд с кораблями прикрытия, способны "вскрывать" любую АУГ вероятного противника, словно консервную банку. И это серьёзно меняет расклад сил во всём Мировом океане.

Остаётся лишь дождаться, когда до этого додумаются наши адмиралы...

КОРТИК ПРЕТКНОВЕНИЯ

Эхо «сердюковщины»

В 2014 году я, капитан 1 ранга, отслуживший в Вооружённых Силах России 36 лет, выполнивший 12 дальних походов, был уволен в запас и 28 ноября того же года исключён из списка части: Черноморского высшего военно-морского училища имени П.С. Нахимова. Ничего не подпаёшь — любая военная карьера рано или поздно заканчивается прощанием со службой. Остаётся память о годах, отданных флоту, форма, награды и, конечно, святая для каждого флотского офицера — его личный кортик, который во все времена являлся символом Чести. Именно поэтому с кортиком связаны самые знаковые ритуалы, начиная от посвящения в морские офицеры и до похорон. Так было всегда. Даже в самые смутные годы кортик был особым знаком принадлежности к касте морских офицеров.

Так как я был уволен в запас приказом министра обороны РФ с правом ношения формы одежды и знаков различия, то и сохранить у себя кортик я считал вполне естественным правом. Но через год после увольнения в запас от меня, уже гражданского человека, неожиданно потребовали кортик сдать. Требования мотивировали неким новым приказом. Конечно, я опросил знакомых и сослуживцев и выяснил: на тот момент о необходимости сдачи кортиков никто не знал. Даже сама идея изъятия кортиков у офицеров, увольняющихся в запас, вызывала у них удивление и возмущение. Никто и никогда раньше не посягал на этот символ офицерской чести.

Когда в 1996 году президент Ельцин подписал закон "Об оружии", о морских кортиках никто и не вспомнил, хотя офицерский кортик подпадал под определение холодного оружия. Его сохранение у ветеранов флота считалось само собой разумеющимся. Согласно не менявшимся порядкам, ношение кортика разрешалось военнослужащим с парадной формой или уволенным с военной службы с правом ношения военной формы. Не менялся и порядок оставления кортика "автоматом", на пожизненное хранение, при увольнении в запас с правом ношения формы одежды. Это и поощрение, и — привилегия, отличающая офицера флота от его сухопутных и авиационных коллег.

Но в 2010 году указом тогдашнего президента России Дмитрия Медведева "О военной форме одежды, знаков различия военнослужащих и ведомственных знаков отличия" кортик неожидан-

но был исключён из перечня элементов формы офицеров и мичманов ВМФ, что тут же нашло отражение и в ведомственных документах. Но и тогда уходящих на пенсию офицеров никто не обязывал сдавать их кортики. Никто не требовал и регистрации этих кортиков как холодного оружия. Но в 2013 году за подписью недоброй памяти Анатолия Сердюкова появился приказ МО РФ № 3000 "Об утверждении Руководства по учёту вооружения, военной, специальной техники и иных материальных ценностей в ВС РФ". Бывший директор мебельного магазина, озабочившись сохранением госсобственности и экономией средств, обязал морских офицеров после окончания ими военной службы сдавать свои кортики на склад. При этом, видимо, понимая неприличие и аморальность содержания этого приказа, он в наименовании имел аббревиатуру "ДСП", то есть "для служебного пользования". Как следствие, далеко не все военные и, соответственно, должностные лица оказались осведомлены о нём. Поэтому где-то кортики стали отбирать, а где-то о приказе просто "забыли", и у многих командиров возникли сомнения в "правовой чистоте" данного решения — тем более, что приказ министра, с правовой точки зрения, относится к числу подзаконных актов.

У кого возникла идея отбирать кортики у моряков, уходящих в отставку, — неведомо. Достоверно также не ясно, что стало истинным мотивом этого приказа. Приводимые аргументы насчёт возникшего беспокойства МВД по поводу наличия на руках холодного оружия — детский лепет! Нет никакой статистики преступлений, совершённых с помощью морских кортиков. Зато обычными кухонными ножами и ножницами преступлений совершается столько, что их давно пора перевести в раздел особо опасного холодного оружия!

И всё же там, где начальниками состояли бездушные бюрократы, приказ начал работать. И тысячи морских офицеров прошли через униительные процедуры изъятия кортиков. А те, кто не спешил исполнять этот бредовый приказ, надолго погрузились в суды. И далеко не всегда из этих судов моряки выходили без потерь. Имеется достаточно случаев, когда суды занимали сторону прокуратуры и выносили приговоры в её пользу. А моряки выплачивали штрафы и судебные

издержки. Хорошо, хоть никого не посадили! Да и то, наверное, только потому, что к этому моменту законодательство вывело нарушения с хранением холодного оружия из перечня статей, предусматривающих в качестве наказания лишение свободы.

Погрузился в суды и я. А потом, на ежегодной пресс-конференции президента России 17 декабря 2015 года, доложил ему, как Верховному Главнокомандующему, о сложившейся ситуации с кортиками, и Владимир Владимирович сразу принял "командирское решение": "А кортики офицерам надо вернуть".

Подчеркну: слова президента и Верховного Главнокомандующего, озвученные даже в такой форме, являются прямым указанием к исполнению для соответствующих должностных лиц, но шли месяца, годы, а бюрократический воз с места не двигался, и сотни морских офицеров продолжали испытывать унижение и горечь, расставаясь со своими символами чести и принадлежности отечественному Военно-морскому флоту. Только 28 декабря 2017 года был издан приказ министра обороны за № 800, а 28 мая 2018 года он был зарегистрирован Министерством юстиции — через два с половиной года после решения президента страны!

Казалось бы, соответствующий правовой механизм создан, и офицеры могут успокоиться — кортики у них перестанут отбирать, а тем, у кого забрали, — вернуть. Но, как выяснилось, не так всё просто.

В августе 2017 года, спустя два с половиной года "Дело о кортиках" "догнало" его инициатора: меня, капитана 1 ранга запаса, вызвали в военный суд. С тех пор состоялись уже десять заседаний судов различных инстанций. Одни суды кортик мне оставляли, но их решения тут же опротестовывались прокуратурой и на следующих судах отменялись. И всё это сутяжничество продолжается до сих пор! Пока же свой кортик я не сдал, по-прежнему считая выполнение этого требования незаконным.

Причина этого бесконечного суда — существующий ныне механизм "отбирания-возвращения" кортиков, который пришёл на смену головоуловным изъятиям.

Условно обладателей кортиков сегодня необходимо разделить на четыре категории.

Первая — офицеры, готовые сдаться в запас. Перед увольнением они должны направить через своего командира части доклад на имя министра обороны с просьбой оставить кортик на пожизненное хранение, после чего при увольнении сдать кортик. А затем, уволившись, дожидаться прихода выписки из приказа министра о положительном решении вопроса, купить сейф, пройти обследование у медиков на предмет разрешения владения оружием, подготовить необходимый пакет документов, представить его в соответствующий орган Росгвардии и ждать решения о выдаче необходимого справки. Поставленный в известность участковый инспектор полиции должен проверить условия хранения кортика и в дальнейшем проводить соответствующие проверки.

Вторая категория — офицеры, уволенные в запас, у которых после 2013 года отобрали кортики или те остались у них на руках. Они должны сделать всё то же самое, но обращаться к министру обороны через свой военкомат. Если глава военного ведомства разрешит пожизненное хранение, то офицеру со склада выдадут кортик. До этого бумаги должны пройти по "большому кругу", из военкоматов их посылают в штаб военного округа, затем почему-то — главному ВМФ, а тот, видимо, накопив в единый список какое-то количество фамилий страждущих, пересылает министру обороны. Потом идёт обратный процесс.

При этом вовсе не факт, что вернут тебе именно твой кортик — тот, который за годы службы прошёл с тобой огонь, воду и медные трубы, — ибо за время ожидания может случиться всё что угодно: начиная со смены места жительства вплоть до ликвидации воинской части или перемещения кортика с конкретного склада боепитания куда-либо. Например, кортик могут выдать другому военнослужащему. Но для морских офицеров наиболее ценен именно тот, который был вручён вместе с лейтенантскими погонами и прошёл с ними всю службу.

Третья категория — офицеры, уволенные в запас до 2013 года, независимо от времени увольнения и возраста. К министру они не обращаются, так как министры обороны СССР и Российской Федерации "автоматом" дали "добро" обладать кортиками всем, кого увольняли с правом ношения формы одежды. Однако процедура легализации кортика они должны пройти в полном объёме: начиная от медкомиссии, покупки сейфа и заканчивая участковым.

Четвёртая категория — наследники умерших обладателей кортиков. О них в руководящих документах вообще ничего не сказано — правовой пробел. Тем не менее, можно предположить: они должны пройти ту же процедуру, что и обладатели кортиков из "третьей категории", независимо от пола и возраста.

Всё это — невыполнимо. Потому, что никакой отставник, тем более — наследник, этой "кортико-

вой" канителью заниматься не будет, а загружать полицию и Росгвардию контролем над десятками тысяч офицерских кортиков просто глупо! Не говоря уже о том, что процедура эта просто разорительна для пенсионера, даже военного. Одна только медицинская справка на владение оружием сейчас в Севастополе стоит 2.690 рублей, самый простой сейф — от 3000 рублей, ещё минимум 2000 уйдёт на его перевозку и правильную установку. Что, 85-летняя старушка, вдова моряка, будет медкомиссию проходить и сейф покупать?

Результат закономерен — вся эта бюрократическая процедура просто не работает. По крайней мере, в Севастополе, где на руках ветеранов и наследников находится, по разным оценкам, от двадцати до тридцати тысяч кортиков. Никто из их обладателей, думаю, эти процедуры не проходил, и никто не собирается этого делать. Если, конечно, не начнут карательно-репрессивные меры. К примеру, если на День Победы или на День ВМФ полиция или Росгвардия не начнут изымать кортики у ветеранов, участвующих в праздничных мероприятиях и торжественных проходах.

Самое смешное заключается в том, что сегодня почти в любом магазине, торгующем подарочной и сувенирной продукцией, вполне открыто и без всяких ограничений можно купить точную копию морского кортика с дамасским и даже блуатным клинком, которые уж точно попадают под определение холодного оружия, но таковым не являются — в силу "высокой художественной ценности".

"Дело о кортиках" — искусственно созданная проблема. У истоков её стоят бездушные, не знающие традиций русского флота недоучки-чиновники. Но сделать глупость чиновнику — раз плюнуть, а на исправление этой глупости уходят десятилетия и ломаются человеческие судьбы.

Потому в марте 2019 года на встрече с президентом России я вновь поднял "Дело о кортиках". Итогом стало поручение президента 18 марта, в День пятилетия возвращения Крымского полуострова "в родную гавань" правительству Российской Федерации совместно с Росгвардией в срок до 15 июня 2019 года дополнительно рассмотреть вопрос об упрощении порядка хранения и ношения кортиков. Военные моряки единодушно считают, что наиболее правильным решением этой проблемы является возвращение к исходной системе, существовавшей с послевоенной поры вплоть до 2013 года. Кортик — неотъемлемая принадлежность флотской формы одежды. Министр обороны, увольняя офицера с военной службы с правом ношения формы одежды, оставляет ему на пожизненное хранение кортик — символ принадлежности к славному офицерскому корпусу Флота Великой России. Так было. Почему не быть и впредь?

Сергей ГОРБАЧЁВ,
капитан 1 ранга запаса