



ВОЕННЫЙ
ОБОЗРЕВАТЕЛЬ

КАК ВОЮЮТ НА ДОНБАССЕ

ВЛАДИСЛАВ
ШУРЫГИН



Владислав Владиславович Шурыгин

Как воюют на Донбассе

Серия «Военный обозреватель (Эксмо)»

Текст предоставлен издательством

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=9312551

Владислав Шурыгин. Как воюют на Донбассе: Эксмо; Москва; 2015

ISBN 978-5-4438-1021-8

Аннотация

«...За спиной несколько месяцев самого масштабного со времен Второй мировой войны европейского вооруженного конфликта. За время боев Донбассу причинен громадный экономический ущерб. Разрушено больше пяти тысяч домов, больше ста школ, десятки больниц и медпунктов. Разрушена торговая инфраструктура. Под снарядами и бомбами карателей погибло, по самым заниженным оценкам, уже больше трех тысяч мирных жителей. За это время силовая группировка карателей была развернута с пятнадцати тысяч солдат и офицеров ВСУ, нацгвардии и добровольческих батальонов в середине мая до почти шестидесятитысячной армии в середине августа». Военный обозреватель газеты «Завтра» предпринял первую попытку описать события на Донбассе именно с точки зрения военной аналитики. Тактика и стратегия, силы сторон, снабжение... Шурыгин детально рассказывает, как выглядит современная

война на руинах бывшего Союза. Впервые проводится детальный анализ сил сторон, вооружения и применяемой тактики.

Содержание

| | |
|---|----|
| Часть I. Война до войны | 6 |
| «Россия сильна...» | 6 |
| Ледокольный блюз | 12 |
| И яда стало чуточку меньше | 27 |
| Медведев и Ливанов – «рейдеры в законе» | 30 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 33 |

Владислав Шурыгин

Как воюют на Донбассе

© Шурыгин В., 2015

© ООО «ТД Алгоритм», 2015

Часть I. Война до войны

«Россия сильна...»

Если честно, то у меня из головы не выходит история самоубийства в Голландии Александра Долматова. Ну вот хоть ты тресни, но не укладывается у меня в голове отказ в политическом убежище как причина для самоубийства. Что-то не складывается.

Что «светило» бывшему члену НБП Александру Долматову при депортации в Россию? Максимум года четыре! И то если бы доказали его вину. А так – года два, если не условно. Каких-то особенных преступлений за ним по драке на Болотной не числилось. При этом статья не позорная, еще и в страдальцы записали бы от «кровавого режЫма», а это и почет, и подчеркнутое «законное» обращение на тюрьме. Никакого беспредела и насилия. Неужели перспектива такого суда так напугала человека, что он убил себя? Оборвал высшую ценность, данную ему Богом, – собственную жизнь?

Не вяжется! Такое возможно, только если человек психически ненормален или находится под действием психотропных препаратов.

Наркотики? Не буду исключать такой вариант. В Голландии этого добра навалом, а уж в среде беженцев-нелегалов и

подавно. Но как-то сомнительно, чтобы ему дали обдолбаться до такой степени в тюрьме для депортируемых. К тому же, как сейчас выяснилось, в последние дни до смерти уже дважды пытался покончить с собой. Значит, дело явно не в наркотиках.

Более того, это была и не случайная смерть, когда человек пытается привлечь к себе внимание и режет вены или глотает иголки, но случайно перебарщивает и умирает. Здесь вполне осознанное решение – убить себя. Одна попытка, вторая, третья...

Но за что? В России его ждал не расстрел, не мучения и пытки, не какой-то запредельный ужас, а вполне себе РЕАЛЬНЫЙ путь оппозиционера. Следствие, приговор, возможно – срок. Но ведь, решившись выйти на Болотную и ввязавшись в драку с милицией, Долматов почти наверняка предполагал, что такой вариант развития событий возможен, и сбежал сначала в Киев, а потом в Голландию. То есть он точно не собирался умирать!

Что же произошло?

Долго искал полный текст его предсмертного письма. В итоге нашел вот это:

«Мама, мамулечка!

Я ухожу, чтобы не возвращаться предателем, опозорив всех, весь наш род. Так бывает. Выдержи.

Я с тобой – тот, что был раньше.

Верьте в Бога. Не слушайте всяких деятелей. Россия силь-

на, как ни одна другая страна. И будет только сильной. Жизнь в России гораздо лучше, чем где бы то ни было.

Что довело меня до бегства из России? Лень и разгильдяйство не дали изучить новые законы. Я предал честного человека, предал безопасность Родины.

Пусть... переезжает к нам. Ничего, вы выдержите. Это лучший вариант. Живи с ними.

В России скажут, что просто несчастный случай. Покуда.

Если это возможно, отправьте мое тело в Россию...»

У меня пока нет полной уверенности, что это подлинный текст, но и причин сомневаться в его аутентичности тоже нет.

Что же из него следует?

Совершенно очевидно, что человек, писавший эту записку, проникнут, как ни странно, не чувством страха перед депортацией – об этом вообще **НЕТ НИ СТРОКИ!** – ни упреков тем, кто его депортирует. Ничего подобного. Письмо буквально пропитано другим чувством – чувством вины. При этом очевидно, что вины **УЖЕ** совершенной и, более того, вполне конкретной: «Я ухожу, чтобы не возвращаться предателем... я предал честного человека, я предал безопасность Родины...». И вот тут хочется сказать: «Стоп!».

Кем был Александр Долматов до своего побега?

Как известно, он работал на оборонном предприятии, являлся конструктором ОАО «Корпорация Тактическое ракетное вооружение» в городе Королеве. То есть был «секрето-

носителем», говоря языком спецслужб. Это ОАО производит целый спектр ракет для ВВС, в том числе и для самых новых, перспективных наших самолетов. И Долматов был допущен к самым секретным технологиям, о чем сам писал.

А теперь одна деталь, о которой знает любой, кто покидал Россию или СССР, в статусе беженца и не только: одним из обязательных элементов процедуры определения дальнейшего статуса является анкетирование и, если потребуется, собеседование с представителями соответствующих органов страны, в которой человек находится. И в рамках такого собеседования обязательно выясняют, является ли данный конкретный человек секретноносителем, и если да, то какие секреты ему известны?

Опять же не от одного и не от двух своих знакомых я знаю, что любой реальный секретноноситель или человек, в силу каких-то обстоятельств ставший обладателем таких секретов, попадает в глубокую разработку спецслужб страны пребывания. На профессиональном жаргоне попадает «под потрошение». «Потрошат» обычно, если «объект» изначально не был готов делиться информацией, довольно жестоко, используя все методы психологического давления, стараясь полностью сломить жертву и вынудить ее рассказать все, что ей известно.

И очень похоже, что Долматов стал жертвой такого «потрошения». Устойчивым к такому давлению он явно не был. Его записи изобилуют описаниями слезки за ним.

Ему везде виделись агенты ФСБ, которые идут по его следам и вот-вот схватят.

А теперь предположим, что он в итоге и попал в руки агентов, только уже не ФСБ, а вполне реальных, из контрразведки Голландии, к которым вполне могли «по-союзнически» подключиться и американские коллеги из Лэнгли, и взялись за него эти агенты со всем мастерством и умением...

Совершенно очевидно, что «выпотрошили» они из Долматова все, что он знал. И весьма вероятно, как это часто бывает в таких случаях, опустошенного и раздавленного еще и заставили подписать документ о сотрудничестве – «завербовали», проще говоря.

В этом случае обратно в Россию его уже возвращали не как простого «отказника», а как вполне себе удачного агента. Эфемерное преследование, даже небольшой срок, только поднимали ценность такого агента, который вполне мог в дальнейшем еще и сделать политическую карьеру...

Такое объяснение делает понятным и причины отказа в статусе беженца, который давали другим по куда менее значимым поводам.

Все очень удачно складывалось, вот только «агент» не оказался на высоте: «Я ухожу, чтобы не возвращаться предателем... я предал честного человека, я предал безопасность Родины...».

Но лично мне такая логика событий видится вполне объясняющей, то вопиющее несоответствие смерти молодого

и талантливого человека и причины, названной официальной, – отказ в статусе беженца...

Ледокольный блюз

...До запертых во льду судов еще около десяти миль. Лед перед форштевнем ледокола лопается с похожим на артиллерийскую канонаду треском, и по ледяному полю разбегаются ломаные линии трещин. Из них на поверхность вырывается вспененная белая вода, и кажется, что корабль идет не по морю, а по кипящему молоку. Ледяные плиты растрепованными чудовищами с глухим рокотом грозно поднимаются из белого заснеженного поля навстречу ледоколу, встают в бешенстве на дыбы, всей мощью наваливаются на сталь форштевня, пытаются раздавить посмевшегося их побеспокоить чужака, но оказываются бессильными перед прочностью уральской стали и, утратив в броске всю свою ярость, тяжело оседают вниз, отваливают в сторону или уходят куда-то под скулы носа. И сам ледокол похож сейчас на какого-то огромного зверя, медленно ползущего по белому ледяному полю к черным пятнышкам судов на горизонте. Словно живой, он то и дело немного кренится с борта на борт, словно переваливается через какие-то препятствия, палуба под ногами дрожит, как шкура исполина, и кажется, что он дрожит от нетерпения. Но на самом деле нетерпение – качество, которое у ледоколов отсутствует начисто. Наоборот, работа ледокола – это упертое воловье упрямство, когда он метр за метром, миля за милей прокладывает путь через ледяные поля

и торосы к цели – запертым, а иногда уже и зажатым льдами судам. Спешкой тут не поможешь. Только упрямство и мощь, перед которыми пасует и расступается стихия льда...

За кормой ледокола остается канал, у его краев торосы переломанных льдин, и только сейчас видишь, насколько же лед многоцветен: вперемешку глыбы от белого, как сливки к кофе, до изумрудно зеленого и небесно-голубого. Чем ближе к центру канала, тем меньше льдины, и в самой его середине – настоящая «ледяная каша». Солнце садится, и это ледяное крошево сияет и искрится в его лучах всеми цветами радуги, как сказочные россыпи алмазов. Зрелище завораживающее и величественное.

Уже в темноте ледокол прорывается к запертым в ледяном поле судам, и начинается долгий путь пастуха, выводящего свое робкое стадо из опасного плена...

Необходимость в ледоколах появилась, как только появились суда и корабли, способные плавать в высоких широтах. На смену легким деревянным корпусам пришли корпуса, обшитые медью, а затем и стальные. Возможности судов выросли на порядок. Но одновременно с этим в полный рост встала проблема навигации в северных широтах. Большая часть портов северной Европы и России в зимнее время была скована льдом и закрыта для плаванья. Вот для решения этой проблемы и были созданы ледоколы. Первым в мире ледокольным судном современного типа стал построенный в 1864 году российский буксирный пароход «Пайлот». Он

представлял собой портовый буксир с переделанной по типу поморской лодки носовой частью, позволявшей ломать лед собственным весом, но все же это был еще не ледокол в полном смысле этого слова. Затем в 1896 году английской фирмой Армстронг по заказу Рязано-Уральской железной дороги для обеспечения действия переправы через Волгу у Саратова был построен речной «Саратовский ледокол». Той же фирмой для обеспечения работы железнодорожной переправы через Байкал были построены для России ледоколы «Байкал» (1899) и «Ангара» (1900). Первым же в мире арктическим ледоколом стал построенный в 1898 году на верфи Armstrong Whitworth «Ермак». Вообще, в России и СССР ледокольный флот всегда был многочисленным. Так, Балтийский завод (Санкт-Петербург) с 1921 по 1941 годы построил 8 ледоколов, в период 1956–1958 годов завод построил 10 речных ледоколов, а с 1974 года завод построил серию атомных ледоколов типа «Арктика», первым из которых стал первый в мире ледокол с атомной энергетической установкой «Ленин», построенный в 1959 году и так хорошо знакомый всем школьникам по картинке в Букваре.

Современный ледокол – это многофункциональное судно. Если на заре ледокольного флота корабли буквально таранили лед, то уже в начале 20 века российские инженеры разработали современную конструкцию ледокола, который фактически заползает на лед и продавливает его своей массой. Также в начале века возник и знаменитый «ласточ-

кин хвост» – «М-образная» корма ледокола, к которой могло пришвартоваться буксируемое судно, став с ледоколом одним целым и усиливая своей массой и своими машинами его ледокольные возможности. Сегодня в мире существует множество различных схем и типов ледоколов – от судов ледокольного типа, способных работать в районах с небольшим льдом, до тяжелых арктических атомных ледоколов, способных работать круглогодично во всех широтах. Теперь ледоколы сами способны перевозить грузы и разгружать их, вести длительные научные исследования в качестве научных судов.

Сегодня Россия располагает самым большим ледокольным флотом в мире. По данным на 2011 год в России эксплуатировалось 5 атомных и 39 дизель-электрических ледоколов. Но из-за старения ледокольного флота и задержек построения новых ледоколов примерно к 2015 году в России может возникнуть ледокольный голод. По словам экспертов, Россия нуждается минимум в 6 атомных ледоколах. Этот атомный ледокольный флот позволит доставлять по Северному морскому пути ежегодно 5 млн тонн груза; реальный грузопоток составляет 1,2 млн тонн.

Но в последние годы остро встал вопрос работы ледоколов на Балтике, где все последние годы в зимние месяцы ледовая обстановка серьезно нарушает судоходство.

...Российские ученые уже не раз предупреждали, что мир стоит на пороге глобального похолодания, так называемого

«малого ледникового периода», который повторяется каждые двести пятьдесят – триста лет. Аномально сложная ледовая обстановка 2010–2011 годов в Финском заливе, когда из-за недостатка мощных ледоколов приходилось приостанавливать стратегически важный для экономики страны экспортный трубопровод нефти на порт Приморск, это только подтверждает, как и прошедшая зима, которая фактически еще продолжается ночными морозами и снегом. В прошлые годы Министерство транспорта было вынуждено пойти на привлечение в Финский залив атомных ледоколов ФГУП «Атомфлот». С этой целью даже были внесены изменения в законодательство: разрешены многократные пересечения госграницы ледоколами без прохождения дополнительных формальностей, достигнуты договоренности с Финляндией о пребывании атомных ледоколов в территориальных водах, разрешен их заход в порты восточной части Финского залива. Но привлечение атомоходов на Балтику – это, однако, вынужденная мера, связанная с нехваткой линейных дизель-электрических ледоколов. При этом работа одного атомохода в 4–5 раз выше цены работы одного дизель-электрического ледокола за тот же период. Поэтому было принято решение о развертывании на Выборгском судостроительном заводе трех дизель-электрических ледоколов проекта 21900М...

Экскурсия по судостроительному заводу интересна тем, что, пройдя по нему, можно, как в ускоренном кино, увидеть

процесс рождения ледокола.

В самом первом цеху возникает ощущение, что ты попал на склад металла.

Здесь корабль существует лишь в виде огромных пачек стали разной толщины. Как на громадном принтере, туда-сюда по цеху скользит каретка крана с мощными «присосками» электромагнитов, они лист за листом подхватывают сталь и отправляют ее в специальную печь, где пламя горелок размягчает металл, выправляя все возможные деформации, превращая поверхность в идеально ровную, пригодную к разделке. Сходство с принтером усиливает «коробчатый» разноцветный корпус машины и узкая длинная щель, в которую лист за листом утягивается металл. Из печи листы, прокатившись по переходным валам, попадают в другой похожий «принтер», который чистит сталь мощными струями мелкой стальной дробы, стирая с них малейшие следы коррозии, и уже из этой машины листы отправляются в огромную грунтовочную машину, где на них наносится защитная рыжая грунтовка. Теперь сталь готова стать частью корабля. Фактически здесь и заканчивается автоматизация. Дальше до самого спуска на воду корабль будут строить вручную.

...Самым поразительным откровением для меня стало то, что за тысячи лет кораблестроительства технологии постройки кораблей принципиально не изменились. Точно так же, как сто лет назад, и двести лет, и пятьсот, корпус корабля рождается тяжким трудом корабелов. Конечно, изменились

размеры кораблей – от сотен локтей и аршинов корабли выросли до сотен метров, от десятков и сотен тонн водоизмещения к тысячам и десяткам тысяч тонн. От корабельного дуба и сосны – к корабельной стали и титановым сплавам. Но, как и двести лет назад, большую часть работ по сборке корабля выполняют человеческие руки. Только там, где раньше распаренные дубовые доски обшивки гнули клинья и шаблоны, забиваемые деревянными молотами, теперь броневую сталь корпусов гнут тысячетонные прессы; где вгрызались в дерево топоры и стамески, теперь режут сталь дуги электросварки и фонтанируют снопами искр фрезы; там, где раньше работала пакля и смола, теперь серебром сияют сварочные швы; где работали канатные блоки, теперь двигаются тележки кранов. Но суть все та же – корабль создается мастерством и тяжелым трудом его строителей – мастеров корабелов...

Здесь, на заводе, очень быстро понимаешь, что «корабел» – это не просто слово. Это сложнейшая профессия, и далеко не каждый может быть корабелом, и уж точно корабелов невозможно просто набрать по объявлению, как, к примеру, строителей на городскую стройку. Такой печальный опыт уже был. В начале двухтысячных тогдашние хозяева завода, получив крупный заказ на строительство нескольких кораблей, спохватились, что после всех сокращений на заводе просто не хватит рабочих рук, чтобы вовремя выполнить заказ. Собрать бывших заводчан было уже нереально:

люди давно разбрелись по другим предприятиям и фирмам. И, чтобы по-быстрому решить проблему, решили завести га-старбайтеров из Польши – сварщиков, слесарей, электриков. Платили им куда как щедро, но только качество их работы было таково, что пришлось очень скоро всех отправить домой...

Сегодня на Выборгском заводе трудится почти полторы тысячи человек. Это уникальный коллектив, который складывался десятилетиями. Здесь работает немало целых династий корабелов. Специалистов по профессиям обучают прямо на заводе, инженеров и конструкторов – в «корабелке» – морском техническом университете, где уже на младших курсах подбирают талантливых ребят и после стажировки на заводе предлагают им гарантированные места. Поэтому на ВСЗ много молодежи, и ей не боятся доверять самые ответственные должности, такие, например, как руководитель проекта – человек, отвечающий за строительство корабля.

Но проблема с кадрами есть. Местные ресурсы вычерпаны почти полностью, и на заключительные этапы строительства приглашаются «команды» корабелов с Украины. Украинское судостроение сегодня фактически замерло, но квалифицированные кадры еще сохраняются, и в последние годы с оживлением кораблестроения в России на Украине возник своего рода «отхожий промысел»: бригады корабелов нанимаются на российские верфи на «пиковые» этапы строительства...

В 2010 году на Балтике зимой сложилась самая суровая за последние 15 лет ледовая обстановка. Шведские власти предупреждали судовладельцев о возможных проблемах со льдами, но те проигнорировали опасность и не сократили количество рейсов. Обычно пассажирским паромам и торговым судам не составляло труда уйти от плавучих льдов, но зимой 2010 года паковый лед под влиянием сильных ветров сковал обширные пространства, буквально «заперев» суда. Так, в январе в Финском заливе льды заперли девятипалубный пассажирский паром «Нордландия», который направлялся из Финляндии в Эстонию. На борту судна находились 847 человек. Паром удалось освободить, лишь когда к нему пробился ледокол Voima. А уже через неделю в Финском заливе помощи ледоколов ждали 137 судов, запертых во льдах, при этом толщина льда доходила местами до 80 сантиметров, и практически лед подходил к Осло.

На следующий год суровая зима снова сковала Балтийское море. Тогда около 50 судов застряли во льдах северной части Балтики. Среди скованных льдом судов снова оказались пассажирские паромы с тысячами туристов на борту. Так, во льдах застряли четыре парома компании Viking Line, обычно курсирующие между Швецией и Финляндией через Аландские острова. При маневрировании в паковых льдах два парома Finnfellow и Amorella столкнулись, но, к счастью, повреждения оказались незначительными. Их выручили из плена шведские ледоколы.

Корабль строится «блоками»: если зрительно разрезать его вдоль по килю, а потом каждую из этих половин нарезать поперечными «дольками», это и будут «блоки». Каждый весом до трехсот тонн. В строящемся ледоколе этих блоков двадцать семь. Их сборка – кропотливый многомесячный труд сотен разных специалистов. Блок за блоком выходят из цехов и после покраски отправляются на стапель, где собираются в единое целое, становясь кораблем. Допуски на стапеле – миллиметровые! И для стороннего наблюдателя видеть, с какой точностью сходятся кромки этих циклопических сооружений, как они совпадают – потрясает! При этом все должно быть продуманным до мельчайших деталей: от технологических вырезов, в которые при сборке будут заложены различные узлы и механизмы, до просчитанной центровки судна и расчета прочности различных его элементов. Проектирование кораблей невозможно без национальной конструкторской школы. Невозможно с пустого места начать строить корабли. Невозможно, просто механически выделив деньги на строительство самой современной верфи, через несколько лет получить на ее стапелях хорошие корабли. Ничего не выйдет!

Сегодня кораблестроение становится такой же сферой конкуренции высоких технологий, как авиастроение или космонавтика. И, если ты не владеешь этими технологиями, не имеешь высоко подготовленных профессионалов в этой области, ты обречен все дальше откатываться на задворки

современной цивилизации.

К сожалению, за десятилетия деградации мы многое утратили как технологическая держава. И многое нам приходится догонять или создавать заново.

Так, на строящихся ледоколах будут установлены финские двигатели Wärtsilä и финские рулевые колонки. Аналогичных двигателей в России нет. Говорят, что рулевые колонки начинает производить Северодвинск. Но коммерческий заказчик «Совкомфлот» предпочитает не рисковать и покупает проверенные временем финские колонки. Зато системы управления ледоколами, морское бортовое оборудование, так называемые «мостики», отечественные – фирмы «ТРАНЗАС», которая уверенно лидирует сегодня в мире в этой области.

Выборгу не впервой строить такие проекты.

Но в случае с ледоколами задача усложнилась на порядок.

Ширина заводского стапеля – восемнадцать метров, а ширина заказанных ледоколов – двадцать семь метров. Чтобы выполнить этот заказ, заводскому КБ пришлось разработать специальную технологию. Для окончательной сборки проекта на заводе строится специальная баржа, на которой и будет проводиться сборка ледокола и с которой он и будет спущен на воду.

Строительство ледокола качественно отличается от строительства обычного судна. Ледокол строится из особо прочной стали, толщина ее в некоторых местах корпуса достигает

сорока пяти миллиметров – практически как броня танков в начале Второй мировой войны. Работать с такой сталью могут только профессионалы высочайшего класса. Сварка стали такой толщины – настоящее искусство. Некоторые швы «свариваются» не один час и даже не один день, слой за слоем до полного слияния в единое целое. И таких швов не десятки метров, а тысячи! У ледокола своя особая внутренняя «архитектура»: внешнюю обшивку изнутри «подпирает» целый частокол основных и дополнительных шпангоутов, которые должны не дать льдам сдавить, вмять обшивку, на шпангоутах лежит второй борт, его подпирают усиливающие переборки. Все здесь подчинено прочности, и все это на порядок увеличивает объемы работ...

Окрасочные камеры – гордость завода. Им нет еще и трех лет. С виду камеры – громадный синий куб, чем-то похожий не то на авиационный ангар, не то на крытый стадион. Для обывателя, человека далекого от морского дела, может показаться, что покраска судна – это дело, как говорится, пятое. Ну покрасил и покрасил, проблем-то? На самом же деле покраска – один из ключевых элементов строительства современного корабля. Что такое корабль? Если вспомнить первый в технологической цепи цех – это огромная масса стали. А кто главный враг стали? Коррозия! И всю свою долгую жизнь любое судно ведет борьбу с коррозией. Более того, именно коррозионный износ определяет долгожительство того или иного корабля, на сколько процентов сохранился его

корпус. И за эти проценты идет непрерывная война с агрессивной внешней средой. С водой, которая сама по себе является окислителем металла. Для ледоколов это война вдвойне. Мало того что, как обычное судно, ледокол погружен в воду, но он еще и ведет войну со льдом – твердью, которая вполне может не просто противостоять металлу, но и даже нанести ему смертельный удар. Достаточно вспомнить судьбу знаменитого «Титаника», распоротого айсбергом в северной Атлантике. И таковых «титаников» в истории мирового флота было не один и не два. От ударов льдов погибли сотни судов. Но ледокол – особое судно. Его форма такова, что льды практически не могут причинить ему вреда: при сжатии льдами его просто вытолкнет на поверхность. Но лед еще работает и как абразив, обдирая поверхность металла, обнажая ее и делая уязвимой для коррозии. И главная защита от этого – краска. Современные краски – это такое же ноу-хау, как и современное ракетное топливо. Чем больше устойчива краска к внешнему воздействию, чем более она долговечная, тем выше она ценится, тем длиннее будет жизнь судна. Поэтому покраска – действительно один из ключевых элементов строительства корабля, и покрасочные камеры – особый объект. Чтобы краска, что называется, «легла», в камере должен быть создан специальный микроклимат. Определенная температура, влажность. Все это позволяют регулировать окрасочные камеры завода, и это делает завод независимым в производстве от времени года и климата. Рабо-

чие здесь чем-то похожи на средневековых алхимиков, в специальных костюмах, в капюшонах, где открытыми остаются только лица: они так же, как алхимики, меняют свойства металла, но не философским камнем, а краскопультами, покрывая каждый квадратный сантиметр конструкции защитной краской, нанося ее слой за слоем. На полную покраску одного «блока» уходит несколько дней, при этом наружная краска настолько уникальна, что выдерживает многомесячное пережевывание в челюстях льда...

...Современное кораблестроение – это прежде всего традиции, бесценный опыт создания судов различных типов и классов, помноженный на современные технологии и менеджмент. Сегодняшняя философия строительства судов соединяет в себе архитектуру и инженерный расчет, футурологию и экономическую целесообразность.

Всего этого у Выборгских судостроителей с избытком.

За свою 55-летнюю историю ВСЗ построил двести десять судов различного типа, девять морских буровых платформ и сто пять модулей для различных платформ. Среди продукции завода и такие уникальные, как переоборудование бывшей плавучей буровой платформы «Одиссей» в плавучий космодром – знаменитый «Морской старт» для ракет «Зенит». Сегодня у Выборгского судостроительного хозяина – государство в лице Объединенной судостроительной компании, и это обеспечило ему пакет заказов.

Одно из главных ноу-хау выборгцев – качество работы.

В середине девяностых завод входил в консорциум с норвежской судостроительной компанией, и это позволило перенять опыт контроля качества норвежцев. Сегодня продукция Выборгских корабелов пользуется заслуженным уважением во всем мире. Поэтому, например, у Выборгцев заказывают корпусные детали финны и норвежцы. ВСЗ выполнил заказ для одной из крупнейших финских судостроительных компаний Arctech Helsinki Shipyard, Выборгские корпусные детали есть и в самых известных сегодня круизных лайнерах класса «Oasis of the Seas», построенных на верфи в Турку...

На заводском стапеле заканчивается сборка «сборочной» баржи. Почти все блоки уже заняли свое место и собраны в единую конструкцию. Точнее, в две. Как уже было сказано, размеры баржи таковы, что на стапеле помещается только одна ее половина. И осталось теперь только соединить эти две половины между собой. Все идет по плану и графику. А график весьма жесткий. Уже через два года, в мае 2015, первый ледокол должен отойти от заводской достроечной стенки, за ним, через шесть месяцев, его «систер-шип», как принято говорить на флоте, а за ним – третий. И есть все основания верить, что Выборгский судостроительный с работой справится...

И яда стало чуточку меньше

Утром 9 мая были обрушены сразу несколько интернет-сайтов ультралиберальных СМИ

Сетевая общественность взбудоражена: ресурсы, с которых многие пользователи интернета привыкли начинать свой день, оказались недоступны.

Не работали сайты «Эха Москвы» и «Московского комсомольца», «ТВ Дождь» и «Новой газеты», «Форбс» и fontanka.ru, и несколько других.

Все эти сайты были атакованы хакерами. Уже судя по списку «сломанных» сайтов, атака была выдержана в определенном идеологическом ключе, а хакеры оказались подкованными ребятами. Нападению подверглись именно те СМИ, которые сильнее всего ассоциируются в народе с «либеральной шизой».

У этих СМИ есть странная традиция. В святой праздник 9 Мая, ранехонько, подгадав под Парад на Красной площади, начать глумиться над нашей Победой и не снижать «градуса накала разоблачений» до самого вечера. Каждый год в этот день им нейдет сказать про ту войну и про нашу страну что-нибудь гадостное.

Занимаются они этим и по другим дням, но на сегодняшний великий праздник – в особенности. Если не припасут заранее какую-нибудь «клюкву» про «миллион изнасилован-

ных немок», если не тиснут специально состряпанный пасквиль про «пили бы баварское пиво», то хотя бы над телеэфиром госканалов покуражатся, в котором в этот день – ветераны, кадры кинохроники, погоны, ордена и советские киноленты. Непременно достанется и Параду, «из-за которого нельзя проехать к любимому бутику».

Глумливцы привыкли к своей безнаказанности. Увы, наша власть за десяток лет патриотической риторики пока лишь учится быстро и жестко урезонивать подобную публику. Как обычно бывает в таких случаях, недостаток государственной реакции восполняют гражданские активисты.

Ответственность за кибератаки на либеральные СМИ взяла на себя организация с подчеркнуто комичным, «троллинговым» названием «Сетевые хомячки». Приурочив свою акцию ко Дню Победы, ее представители заявили в своем видеообращении следующее: «Мы особенно хотим, чтобы память людей, отдавших свои жизни за нашу Родину, ничем не оскорблялась, чтобы не было всевозможных домыслов и подтасовки фактов». Соответствует этому и сайт организации <http://хомячки2013.рф/>, на котором бросается в глаза девиз «Не допустим, чтобы нашу Родину поливали грязью».

Удостовериться в том, что «хомячки» на самом деле не шутят и реально обрушили ненавистные для многих сайты, можно в их клипе, выложенном в YouTube: http://youtu.be/_y3pwRt4NPU.

От себя же мы хотим поздравить этих ребят с праздником

Великой Победы, а нашим оппонентам напомнить вот что. Информационная война выходных не знает. Вы вероломно напали на нашу страну и вот уже двадцать лет продолжаете свою пропагандистскую атаку на наши святыни и ценности, на наших стариков, на нашу Армию. Но кто с мечом придет, непременно от меча и погибнет.

Медведев и Ливанов – «рейдеры в законе»

Кто и зачем осуществляет погром отечественной науки

В четверг 27 июня на экранах федеральных каналов в самом конце новостных циклов вдруг возник лик «премьера» Медведева, который с испуганными и воровато бегающими глазами выплеснул на зрителей «новость», что готов законопроект по реформе РАН и он уже направлен в Думу, которой осталось работать считанные дни.

При этом ни самого документа, описывающего план реформы, ни даже его пересказа до вечера следующего дня найти не удалось. И лишь в пятницу вечером, под окончание работы Думы, он там появился. И что же выяснилось? Главная «новация» – слить воедино все действующие ныне академии: РАН, Сельскохозяйственную и Медицинскую, лишить их собственности и права ею распоряжаться, создать некое подчиняющееся кабинету министров (читай зампремьеру Голодец и министру Ливанову) агентство, которое и будет «рулить» финансами и собственностью, а в качестве «отступной корки» повысить содержание академиков аж до 100 тысяч с нынешних 50. Чтобы получить «пятую колонну» поддержки реформы в самой РАН, было обещано всех членкоров тут же «назначить» (впервые в истории!) академиками

со всеми полагающимися льготами и выплатами.

Фактически у нас на глазах рождается новая сердюковщина, но уже в системе нашей науки. Выдуманное Ливановым «Агентство научных институтов РАН» – это фактически тот же самый «Оборонсервис», который обворовал армию до нитки. Видимо, лавры Сердюкова не дают спать Ливанову.

Теперь об авторах и идеологах данного действия. Сразу по объявлению плана реформы появилось заявление олигарха Прохорова, который, как большой эксперт в науке, план реформы поддержал и заявил, что ученым надо заниматься наукой, а не «разруливанием» финансов и собственности, которую Академии предоставили русские императоры, а затем предсовнаркомы и генеральные секретари КПСС и прежде всего «ненавистный» для «олигархатуры» Сталин. Прохорова поддержали еще ряд подобных ему господ. Казалось бы, должна была начаться бешеная кампания по продавливанию закона, ан нет. Федеральные каналы вдруг набрали в рот воды и замолчали. А вскоре на лентах новостей появились заявления трех отделений РАН, протестующих против надвигающегося погрома.

Олег БАКЛАНОВ, Герой Социалистического Труда, министр общего машиностроения СССР в 1983–1988 годах, Председатель Совета директоров ОАО «Рособщемаш».

Сам процесс принятия правительством решения о реформе академической науки, то, как оно готовилось и прини-

малось, является крайней степенью неуважения не только к российскому ученому сообществу, но и к научному знанию вообще.

Пока мне трудно судить о данном законопроекте, поскольку ни сам я, ни мои коллеги с его текстом пока не знакомы, а те выжимки из него, которые попали в прессу, вряд ли стоит брать за основу для каких-то выводов. Понятно только, что авторам этой очередной «реформы» есть что скрывать и чего опасаться, иначе бы они вели себя по-другому.

Поэтому нашей задачей сегодня является, во-первых, добиться того, чтобы текст законопроекта перестал быть «документом для служебного пользования», чтобы с ним ознакомились, спокойно и не торопясь обсудили его достоинства и недостатки представители научных кругов, общественные и политические деятели.

Зарезать курицу академической науки, которая исправно несла, несет и будет нести для «властной вертикали» свои «золотые яйца», конечно, очень легко, но вряд ли достижение такой цели можно считать ответственной государственной политикой.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.