

**Справка-доклад по вопросу
"Некоторые особенности организации
несения службы и бытовых условий на
кораблях ВМФ РФ, отмеченные
офицерами ВМС Франции"**



16.11.1944. *Thalassidroma* *leucorhynchos* (Linn.)

Корабельные мероприятия	09.00-11.00	08.30-11.25
Обед: 1 смена	11.00-12.00	11.30-11.45
2 смена	12.00-13.00	12.10-12.30
Отдых	до 14.45	до 14.00
Корабельные мероприятия	15.00-19.00	14.00-17.25
Ужин: 1 смена	19.00-20.00	17.30-17.45
2 смена	20.00-21.00	18.10-18.30
Корабельные мероприятия	Нет	18.30-20.35
Личное время	с 19.00	20.35-22.00
Корабельные мероприятия	Нет	22.00-23.25
Вечерний чай	Нет (в кают-компании есть автоматы для кофе, какао, чая. В холодильнике всегда есть напитки, соки, пиво. Все неограниченно и бесплатно)	23.30-23.45 (1 смена) 00.10-00.20 (2 смена)
Отбой	Самостоятельно после 20.00	00.30

В 20.00 на французских кораблях производится затемнение: существующие единичные иллюминаторы в каютах и кают-компаниях закрываются крышками, в коридорах включается ночное освещение (дневное освещение включается в 08.00). Снаружи на корабле видны только ходовые огни, в отличие от освещенного блк. ✓

После 20.00 на эм уро «Турвиль» (как и на «Патуш Тревиль») не проводились никакие общекорабельные мероприятия за исключением:

- ① Требующих именно ночной подготовки (например, ночные полеты вертолета);
- ② Восстановление неисправной материальной части.

Таким образом, французские военнослужащие (не заступающие на вахту) только в ночное время имеют возможность отдыха в течение 12 часов, российские – фактически не более 6 часов.

2. «Однотипные корабельные мероприятия в течение недели. Ни разу за неделю не отрабатывалось учение по спасению человека за бортом».

Командир эс мин «Турвилль», когда его назначили на эту должность, ввел на корабле в море три типа дней, которые устанавливаются им в зависимости от обстановки:

1. Дни боевой подготовки – время корабельных мероприятий в первую очередь посвящено отработке различных корабельных тренировок и учений.

2. Дни восстановления технической готовности – основное внимание ремонту и обслуживанию материальной части.

3. «Воскресенья» (дни отдыха) – 1-2 раза в неделю. Корабельные мероприятия либо сведены к минимуму, либо вообще не проводятся. Время подъема не установлено. Дневное освещение в коридорах включается в 09.00. («Воскресенье» было объявлено в один из дней в период проведения совместного учения).

Тренировкам по БЗЖ и спасению человека за бортом на эсминце уделяется особое внимание. Они проводились и в дни восстановления технической готовности, а также параллельно с мероприятиями совместного учения (например, параллельно эпизоду досмотра блк проводилась тренировка по БЗЖ, а в период совместного плавания было отработано спасение человека за бортом).

Интересна организация тренировки по спасению человека. По указанию командира боцман, в тайне от экипажа, шел на шкафут, брал закрепленный там манекен, бросал за борт и давал команду: «Человек за бортом!». По общей корабельной трансляции объявлялась тревога. Вахтенный офицер нажатием специальной кнопки на индикаторе спутниковой навигационной системы GPS фиксировал текущие координаты корабля, затем начинал разворачивать корабль для возвращения в эту же точку. Параллельно готовилась к спуску быстроходная резиновая лодка. С подходом корабля к манекену резиновая лодка спускалась. Спуск лодки в целях безопасности осуществлялся без экипажа. Два члена экипажа и водолаз спускались по сеточному трапу уже после того, как лодка спущена на воду и закреплена под трапом. С подходом к манекену водолаз прыгал в воду и поднимал манекен в лодку. По возвращении к кораблю, лодка закреплялась под сеточным шторм-трапом, экипаж поднимался на борт, а только затем поднималась лодка. На спасательную операцию – с момента подачи команды «Человек за бортом» до подъема манекена на борт в условиях 3-4 бального шторма – ушло 20 минут. Из командования корабля никто

не принимал участия в учении. Действиями на ходовом мостике руководил вахтенный офицер, на шкафуте – мичман.

3. «Многочисленные и продолжительные приборки».

✓ Плановая приборка на французском корабле производится раз в сутки. При этом приборщик, имея большой набор предметов и средств бытовой химии, сам определяет, достаточно ли ему только подмести, либо необходимо вымыть объект. Далее в течение суток приборщик самостоятельно контролирует обстановку на объекте приборки: в случае необходимости дополнительно наводит порядок.

Б. Корабль

1. «Наличие на борту необязательных, но потенциально опасных предметов и материалов».

Французские офицеры обратили внимание на наличие на борту блк большого количества:

✓ - крупных зеркал (могут при взрывах и сотрясениях лопнуть и сильно порезать рядом находящихся людей; потенциально опасны и осколками);

✓ - пластиковых и деревянных поверхностей (хорошо возгораются и выделяют едкий дым).

Потенциально опасной является и сауна.

В ВМС Франции наличие на борту без крайней необходимости потенциально опасных предметов и материалов категорически запрещено и строго контролируется.

2. «Скользкая палуба: как верхняя, так и во внутренних помещениях».

Металлическая палуба, особенно влажная либо покрытая соляной, очень скользкая. Высокая вероятность падения и получения серьезных травм при волнении. Гости на корабле часто поскальзывались. На французских кораблях (также на американских, британских и норвежских) палуба покрыта специальной стойкой, шероховатой краской, исключающей скольжение даже во влажном состоянии. Наклонные трапы также имеют специальное покрытие, напоминающее по структуре наждачную бумагу и исключающее скольжение.

3. «Много команд по общекорабельной трансляции».

На эм уро «Турвиль» по общекорабельной трансляции давались только команды на подъем и на начало тренировок по БЗЖ и

спасению человека за бортом. Все плановые мероприятия, в том числе смена вахты, производились без команд, экипаж самостоятельно действовал в соответствии с распорядком дня и планом на сутки.

4. «РЛС обнаружения воздушных целей работала не постоянно».

В море на французских кораблях постоянно работают в активном режиме РЛС освещения воздушной и надводной обстановки. На блк РЛС ОВЦ периодически выключалась, в результате чего самолет «Нимрод» ВВС Великобритании и один гражданский британский вертолет были обнаружены только после пролета вдоль борта на малой высоте.

5. «Нет доступного и наглядного доведения общекорабельной информации до экипажа».

На эм уро «Турвиль» и «Латуш Тревиль» раз в сутки проводился брифинг для офицеров корабля, на который приглашались и российские офицеры связи. На брифинге соответствующие командиры докладывали: прогноз погоды, обстановку по силам ВМС иностранных государств в районе плавания, план БП корабля на текущие сутки и предварительный - на следующие, мероприятия по плану совместного учения, состояние материальной части по службам, состояние корабельных запасов и вооружения корабля. Информация представлялась в форме слайдов, проектируемых на экран и дополненных интересными фотографиями, сделанными за сутки. В центральном коридоре кораблей установлен телевизор, на котором в течение следующих суток демонстрируется для всего экипажа видеoinформация с прошедшего брифинга.

На блк аналогичное мероприятие проводилось дважды в сутки. Информация доводилась только для офицеров походного штаба, на картах. Французские офицеры связи не приглашались. До экипажа итоги не доводились.

6. «Гигиена на корабле».

На французских эсминцах («Турвиллю» больше 30 лет) горячая и холодная пресная вода во всех каютах и душах есть постоянно. На эм уро «Турвиль» в сутки варится около 100 тонн пресной воды. Ее излишки приходится сливать за борт.

Французские офицеры были удивлены, что на самом современном российском корабле подача в каюты горячей воды даже

БЕЗ комментариев!!!

не предусмотрена проектом, а холодная подавалась раз в сутки на 10 минут.

Помывка всего экипажа (450 человек) производилась раз в 10 суток, в течение 8 часов. С учетом количества душевых на одного человека выделялось 3-4 минуты. В связи с этим французские офицеры и обратили внимание на внешний вид российских моряков. К концу похода у матросов был обнаружен педикулез.

В. Экипаж

1. «Отношение старших по званию и должности к младшим, особенно к матросам».

Эта тема, на которую французские офицеры связи обратили особое внимание. На бпк часто кричат, ругаются, а зачастую и оскорбляют подчиненных (даже старших офицеров в присутствии матросов).

Начальник походного штаба в КВ-диапазоне (т.е. на весь мир) беспричинно отказывался общаться и решать какие-либо вопросы взаимодействия с одним из российских офицеров связи (в звании капитана 3 ранга, которое и называлось открыто). Французский переводчик переводил все эти переговоры для присутствующих французских военнослужащих. И их очень удивляло: «Почему с капитаном 3 ранга не хотят разговаривать?»

По этому вопросу французскими офицерами было отмечено, что подобное отношение к людям во Франции недопустимо.

2. «Большое количество офицеров на корабле».

На 300 человек экипажа эм уро «Турвиль» приходится 24 офицера. На бпк «Адмирал Чабаненко» при чуть большей общей численности экипажа в два раза больше офицеров, а с учетом прикомандированных - в четыре раза. Французские офицеры были удивлены количеством старших офицеров на борту, особенно капитанов 1 ранга - семеро (на «Турвиле» только командир), с непонятными им функциями.

3. «Много построений экипажа».

За неделю нахождения на борту эм уро «Турвиль» российскими офицерами связи не было отмечено ни одного построения экипажа (на эм уро «Патуш Тревиль» экипаж строился дважды: с утра и после обеденного отдыха для доведения до матросов планов на следующую половину дня).

На бпк построения следовали одно за другим.

4. «На бпк «Адмирал Чабаненко» находится другой командир бпк, но старший по должности».

После того, как начальник походного штаба ТГ (командир бпк «Адмирал Харламов») представился французской стороне, были заданы вопросы: «Как может командир одного бпк командовать командиром другого бпк?» и «Как командир бпк «Адмирал Чабаненко» капитан 1 ранга С.ГРИШИН воспринимает такое командование?»

Г. Корабельная вахта

1. Организация вахты на ходовом мостике.

Находясь продолжительное время на ходовом мостике бпк, французские офицеры связи (первый - начальник штурманской службы эм уро «Турвиль», несет вахту вахтенным офицером; второй - начальник службы РЭБ, несет вахту вахтенным офицером БИЦ) отметили следующие особенности:

- постоянное присутствие на ходовом мостике командира или старшего, которые и управляют кораблем: сами работают в радиосвязи, сами оценивают обстановку по локации, сами отдают команды рулевому и на машинные телеграфы. Вахтенный офицер не принимает никакого участия в управлении кораблем. Расхождение с одиночным транспортом в условиях полной видимости и работающей локации осуществляется исключительно командиром или старшим. Функции вахтенного офицера непонятны.

В ВМС Франции кораблем (подводными лодками) управляет вахтенный офицер. Командирской вахты нет. В повседневной обстановке командиры приходят на ходовой мостик (центральный пост пла) эпизодически (на пла всплытие выполняется без командира): в сложной обстановке находятся там, но управление на себя не берут, а только подсказывают вахтенному офицеру. Вахтенный офицер, в свою очередь, учит своего помощника (мичмана). Так, на учении 2003 года при отработке эпизода заправки эм уро «Латуш Тревиль» дважды занимал позицию для заправки на траверзе бпк: первый раз кораблем управлял вахтенный офицер (командир подсказывал ему), второй - помощник вахтенного офицера мичман (вахтенный офицер подсказывал ему, командир не участвовал).

- Несется дополнительная штурманская вахта.

На французских эсминцах прокладку ведут вахтенный офицер либо один из двух его помощников (мичман и старший матрос.

которые также выполняют и функции сигнальщика). Прокладка на ходовом мостике ведется по данным навигационной системы GPS. В БИЦ, кроме того, прокладка ведется в автоматическом режиме на электронных картах на ПЭВМ.

- Отдаются противоречивые команды.

При нахождении на ходовом мостике одновременно командира, начальника походного штаба и командира ТГ зачастую отдавались противоречивые команды. Французские офицеры связи были удивлены, что решение командира корабля кто-то оспаривает.

- Напряженная обстановка на ходовом мостике.

Особенно это было заметно в районах интенсивного судоходства. На ходовом мостике кричали, ругались. Блк, даже имея в соответствии с МППСС-72 преимущественное право прохода, начинал непредсказуемо маневрировать, путая транспорты, следующие в своих полосах движения. Французскими офицерами связи в итоге был задан вопрос: «А в Баренцевом море вы разве никогда не пересекаете районы интенсивного судоходства?»

- Текущая информация у вахтенных записывается на картонных карточках.

На французских кораблях вся текущая информация (курс, скорость, позывные) наносится маркером на оргстекло в любых удобных местах, в том числе на окна ходового мостика.

2. «Много вахт непонятного назначения».

Французские офицеры связи, вероятно, имели в виду дополнительную вахту, выставленную в коридорах и тамбурах по маршрутам их возможных перемещений.

3. «На блк чаще несут вахты».

В продолжительности вахты и времени ее смены существенных отличий на российских и французских надводных кораблях нет. На эм уро «Турвиль» смена вахты производилась в 04.00, 08.00, 12.00, 15.00, 18.00, 20.00 и 24.00 (на блк не в 15.00, а в 16.00). Но у них четыре смены (в отдельных случаях - три), у нас две - три смены.

Д. Совместное российско-французское учение

1. «Российская сторона пыталась взять на себя руководство учением».

В соответствии с планом учения руководство национальными тактическими группами осуществляли командиры надводных кораблей, общего руководства силами не было предусмотрено (за исключением руководства поочередно отдельными эпизодами учения). В то же время, если многочисленные предложения российской стороны, как правило, безоговорочно принимались, то предложения французской стороны существенно корректировались (основная причина – экономия топлива бпк).

В период проведения операции по снятию американскими вертолетами с борта бпк больного матроса у командира «Турвиля» вызвало недоумение неоднократно повторенное требование командира российской ТГ прекратить полеты французского вертолета «Линкс» и подготовить вертолетную площадку на случай аварийной посадки американского вертолета. После первого же обращения бпк по этому вопросу французская сторона объяснила, что совместные действия американских и французского вертолетов оговорены с американской стороной, а посадка тяжелого американского вертолета на французский эсминец невозможна по техническим причинам (вертолет мог просто проломить вертолетную площадку). Тем не менее российская сторона еще долго продолжала настаивать на выполнении своих требований.

2. «Сложная организация планирования».

На зм уро «Турвиль» всеми вопросами совместного учения занимался офицер по операциям в звании капитан 3 ранга. (Должность офицера по операциям аналогична нашей должности командира БЧ-7. Только на него дополнительно возложены вопросы боевой подготовки корабля и он не несет никакой вахты). Он сам принимал решение по всем вопросам (с командиром советовался только по отдельным сложным проблемам) и сразу после согласования вопросов с российским офицером связи отдавал соответствующие команды вахтенным офицерам БИЦ корабля и на пла «Эмерод». Исходя из планов на следующие сутки офицер по операциям разрабатывал персональные планы для офицеров корабля. С утра в специальном кармане перед каютой каждый офицер корабля мог взять свой персональный план на сутки. В соответствии с этим планом офицер руководил своим подразделением.

На блк окончательное решение по всем вопросам принимал командир ТГ. Зачастую за вечер планы неоднократно менялись. Как заметили французские переводчики (по голосам в радиосвязи), смена на ходовом мостике блк командира с начальником походного штаба влекла изменение плана. Поздно вечером план еще раз корректировался (вероятно, уже командиром ТГ). Это создавало неудобство для французского офицера по операциям, так как ему неоднократно приходилось менять планы, давать дополнительные команды на пла «Эмерод». И делал он все это уже в ночное время, вместо отдыха.

В Бресте, после двух часов совместной работы по планированию заключительного этапа учения, французская сторона (ее представляли: капитан 2 ранга из оперативного отдела базы и капитан 3 ранга – офицер по операциям зм уро «Турвиль») задала начальнику походного штаба (представлял российскую сторону) вопрос: «Мы согласны, но это окончательное решение российской стороны?» На что был дан ответ: «Я не могу принять решение. Необходимо дождаться адмирала.» Это вызвало недоумение у французов, а с прибытием командира ТГ планирование началось сначала.

3. «Планирование учения в это время года в этом районе».

Неоднократно французскими офицерами, в том числе командиром эсминца, задавался вопрос: «Зачем спланировали учение в это время года и в данном районе?» Здесь осенью традиционны сильные шторма. По их мнению учение лучше было бы провести в Средиземном море.

4. Непонятна цель нахождения французских офицеров связи на борту блк.

Командиром зм уро «Турвиль», так же как и командиром зм уро «Латуш Тревиль» в 2003 году, был задан один и тот же вопрос: «Зачем наши корабельные офицеры находятся на борту российского корабля, если с ними не решаются никакие вопросы?» Такой же вопрос задавался и самими французскими офицерами связи.

5. «Опасный способ спуска резиновой лодки на воду».

Как уже отмечалось выше, на зм уро «Турвиль» спуск и подъем резиновой лодки в целях безопасности осуществляется без экипажа.

На блк спуск резиновой лодки отряда СПЕЦНАЗ РУ СФ был выполнен для буксировки к борту сломавшегося в период

проведения досмотровой операции баркаса и снятия с борта эсминца досмотровой партии. Спуск проводился на виду у французского корабля. В связи с тем, что предварительно организация спуска отработана не была и крепление лодки к гаку не было отцентрировано, лодка спускалась почти в вертикальном положении, а находившийся в ней боец спецназа цеплялся за гак. Французы отметили, что это опасно.

По досмотровой операции можно отметить, что на момент выхода блк из базы был подготовлен только приказ о формировании группы. Никто из ее членов не имел четкого представления, что и как ему необходимо делать. При этом, за месяц до выхода на боевую службу, командиру группы СПЕЦНАЗ на корабле было сказано, что их помощь при подготовке и проведении досмотра не требуется. В результате, приказ был переделан, представители группы СПЕЦНАЗ включены в досмотровую группу и начали проводить интенсивные тренировки по досмотру (без посадки в плавсредства).

Е. Организация связи.

1. «Неэффективная связь в тактическом звене».

Опыт учения показал, что существующий способ связи (симплексная радиосвязь на одной частоте) нормально позволяет решать задачи только для двух кораблей. Когда начиналось взаимодействие одновременно между кораблями и подводными лодками, в эфире возникали путаница и пропуски сообщений.

Французские офицеры связи доставили на борт блк комплект аппаратуры PC-NET для обеспечения взаимодействия между кораблями в автоматическом режиме. Но аппаратура, по решению российской стороны, не была установлена и опробована. Ее возможности на практике остались неизвестными. (Аппаратура PC-NET разработана гражданской организацией для обеспечения связи в автоматическом режиме между французскими рыбаками. Она оказалась удачной, и ее приняли на вооружение в ВМС Франции. Представляет собой ПЭВМ, совмещенную с малогабаритным радиопередатчиком. Установка PC-NET на российском корабле была оговорена планом первого российско-французского учения, но по техническим причинам в 2003 году не была установлена французской стороной).

2. «Отсутствие телефонов спутниковой связи на блк».

На эм уро «Турвиль» имеется два телефона спутниковой связи. Один находится на ходовом мостике для решения служебных

вопросов. Второй размещен в центральной коридоре и предназначен для связи экипажа с домом. Личные разговоры экипаж ведет платно, по карточкам, которые заблаговременно приобретаются в базе.

Необходимость наличия на борту спутникового телефона, хотя бы только служебного, отчетливо проявилась при решении вопроса об оказании медицинской помощи матросу Голубю. Взаимодействие с Посольством РФ в Исландии и с американской авиабазой было организовано в кратчайшие сроки благодаря предоставленной французами возможности для российских офицеров связи воспользоваться служебным спутниковым телефоном.

Еще раз воспользоваться французскими средствами связи пришлось для отправки факсом с моря благодарственного письма командира блк «Адмирал Чабаненко» командованию американской авиабазы.

Помимо спутниковой телефонной связи французские эсминцы имеют также доступ в Интернет и штатно оснащены антеннами спутникового телевидения. К Интернету допущены не все. Есть электронный адрес корабля, на который приходят все сообщения, а специальная почтовая служба корабля, помимо доставки суточных планов офицерам, осуществляет еще доставку персональных сообщений членам экипажа. В почтовую службу члены экипажа сдают для отправки и свои ответные сообщения. Спутниковая антенна закоммутирована на телевизоры в кают-компаниях офицеров и в столовых матросов.

3. «Много лишних сообщений по радиосвязи».

Французскими переводчиками, которые постоянно присутствовали при ведении переговоров по радиосвязи и сразу переводили своему командованию их суть, было высказано непонимание ряда тем переговоров. Характерный пример: начальник походного штаба в течение суток требовал в КВ-диапазоне от российского офицера связи сообщить ему текст телеграммы (отправляется в ГШ по ЗАС) о готовности российских кораблей к выполнению мероприятий неофициального визита, а российский офицер уклонялся от прямого ответа, учитывая, что это будет серьезным нарушением по связи.

Кроме того, с блк в КВ открыто назывались звания, фамилии и должности офицеров. Уверенно можно сказать, что позывной командира 2 блк «Маслина» имеет в ВМС Франции точную привязку к конкретной должности.

Ж. Другие особенности, отмеченные французскими и российскими офицерами связи.

1. В ВМС Франции на надводных кораблях и подводных лодках одинаковая рабочая форма одежды: темно-синий комбинезон со светоотражающими полосами. Есть служебная обувь, но в основном все ходят в «гражданской» обуви темных цветов. Принимают пищу в кают-компаниях в той же рабочей одежде. Выходят на верхнюю палубу и несут вахту без головных уборов, так как нет аналога нашей пилотки. На «Латуш Тревиле» была прачечная с персоналом, оснащенная несколькими современными автоматическими стиральными машинами, где централизованно стиралось белье. На «Турвиле» прачечная не выявлена. В кают-компании находился мешок с нижним бельем, из которого каждый офицер мог взять необходимое количество белья. Вероятно, на более старом «Турвиле» действует система одноразового белья.

2. Питание на кораблях ВМС Франции значительно лучше и разнообразнее. Основные компоненты меню – морепродукты, мясо и овощи. За неделю пребывания российских офицеров на борту меню не повторялось. По словам французских моряков, повторы начинают появляться, когда корабль находится в море больше месяца. В отличие от российского блк, где рацион ухудшается по мере перехода из салона командира в кают-компанию офицеров и мичманов и далее в столовую команды, на французских эсминцах и многоцелевых пла один камбуз, и пища одинаковая для всех. Единственное отличие: в столовых матросов – самообслуживание, в кают-компаниях офицеров обслуживают хорошо подготовленные вестовые.

3. На французских эсминцах две кают-компании для офицеров: командирская (питаются старшие офицеры) и кают-компания для младших офицеров. Вход в кают-компанию, кроме тех, кто в ней питается и вестовых, запрещен. Запрет на посещение кают-компаний младших офицеров касается и командования корабля. На прием пищи одной смены приходится час, так как сюда входит время общения и приема прохладительных напитков перед едой, а также время общения за чашкой кофе после еды. У старших кают-компаний есть свой денежный фонд, который они используют, по общему решению офицеров, для закупки дополнительных продуктов и для организации дополнительных экскурсий в иностранном порту. Аналогичные фонды на российских кораблях пополняются за счет личных средств офицеров, а в ВМС Франции – они финансируются отдельной строкой бюджета корабля.

4. Все боевые посты и каюты офицеров на французских эсминцах оборудованы ноутбуками или компьютерами,

объединенными в локальную сеть. Каждый офицер имеет свой пароль и может войти, в соответствии с допуском, в определенную базу данных. Все исходящие телеграммы, в том числе секретные, набираются на ноутбуках и направляются по электронной почте в рубку связи для передачи. Все входящие телеграммы приходят на ноутбук командира, а тот, при необходимости, сам переадресовывает их на соответствующие боевые посты. На кораблях крайне мало «бумажных» документов. В перспективе планируется отказаться и от них, полностью перейдя на электронный способ ведения документации.

На французских кораблях электропитание электронно-вычислительной техники осуществляется со штатных розеток на боевых постах и в жилых помещениях без каких-либо дополнительных устройств. На блк несколько компьютеров, которые были напрямую (без стабилизаторов) включены в сеть, вышли из строя из-за скачков напряжения и частоты.

5. Все коридоры на эсминцах имеют названия улиц. На переборках расположены таблички с соответствующими названиями (как в городе).

6. Французские офицеры отметили, что у них на кораблях адмиралы выходят в море крайне редко, лишь в исключительных случаях. Обычно на борту нет никого старше командира.

7. Весь бытовой мусор на французских кораблях при нахождении в море измельчается и складывается в мусорных мешках в специальном помещении. Выполняя заход в национальный или иностранный порт мусор (платно или бесплатно) сдается на утилизацию. За борт ничего не выбрасывается. У нас все выбрасывается за борт, поэтому при стоянке в иностранном порту часто вдоль борта плавали масляные пятна и бытовой мусор.

8. На эс мине «Турвиль» в помещениях корабля курить запрещено, есть два оборудованных места для курения на верхней палубе: сигнальный мостик и ют. Во время шторма остается только одно место, где можно безопасно курить – сигнальный мостик. На блк курение на сигнальном мостике запрещено, но все-таки курят (особенно в шторм), а окурки выбрасываются за борт. Ветром они задуваются на шкафут и плавсредства, расположенные ниже.

9. Корабли ВМС Франции окрашены более светлой краской. На фоне моря они менее заметны с воздуха, чем более темные российские корабли. На фоне берега – наоборот.

10. Французы обратили внимание, что на пирсе очень много времени проводил офицер в звании капитана 1 ранга (начальник походного штаба), который находился там с переносной

радиостанцией, строил на пирсе уходящих в город (после построения на корабле) и возвращающихся из города, проверял форму одежды.

11. Французская сторона отметила, что в городе в период визита было не так уж много российских моряков с учетом общей численности экипажей. В период согласования программы российская сторона запросила побольше автобусов. Французская сторона пошла навстречу, а практически использовалось лишь два-три рейса. Остальные ходили пустыми. 530 членов экипажей бпк и плак в общей сложности (с учетом экскурсий) выполнили за пять суток 925 сходов на берег. При заходе французских кораблей в порты на борту остается только дежурно-вахтенная смена и те, у кого есть работа.

Международное военное сотрудничество на море продолжает развиваться и переходит на более высокий уровень: от нанесения визитов кораблей к проведению совместных действий на море. С учетом этого неофициальное мнение французской стороны о ВМФ России заслуживает внимания. Лучшее в их опыте (например, покрытие специальной краской палубы и оснащение кораблей боевой службы телефонами спутниковой связи) может быть использовано и в ВМФ России.

ВрИО начальника отделения МВС Северного флота
капитан 2 ранга



О. Прасов

«28» октября 2004 г.