

УДК 355.4(477)“2014/15”
ББК 66.3(4Укр)
Ш 96

Шурыгин, Владислав Владиславович.
Ш 96 Как воюют на Донбассе / Владислав Шурыгин. — Москва :
Алгоритм, 2015. — 224 с. — (Военный обозреватель).

ISBN 978-5-4438-1021-8

«...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.

УДК 355.4(477)“2014/15”
ББК 66.3(4Укр)

ISBN 978-5-4438-1021-8

© 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 сильна, 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. По-кеда.

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 «секретноносителем», 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 растревоженными 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 посмевшего 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 упорное 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 раступается 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 ши-

ротах. 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 знамени-

тый «ласточкин 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 пришлось приостанавливать стратегически важный для эко-

номики 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 разворачивании 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 дроби, 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 корабля 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 гастарбайтеров 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 за-

мерло, 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 — потрясающе! 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