



Камрань
в истории Военно-морского флота России.
Апрель 1905г., май 1979-май 2002 гг.

Контр-адмирал в отставке Матюшин Н.Ф. - руководитель авторского коллектива

тел. 8(905)790-11-67
8(967)166-12-80

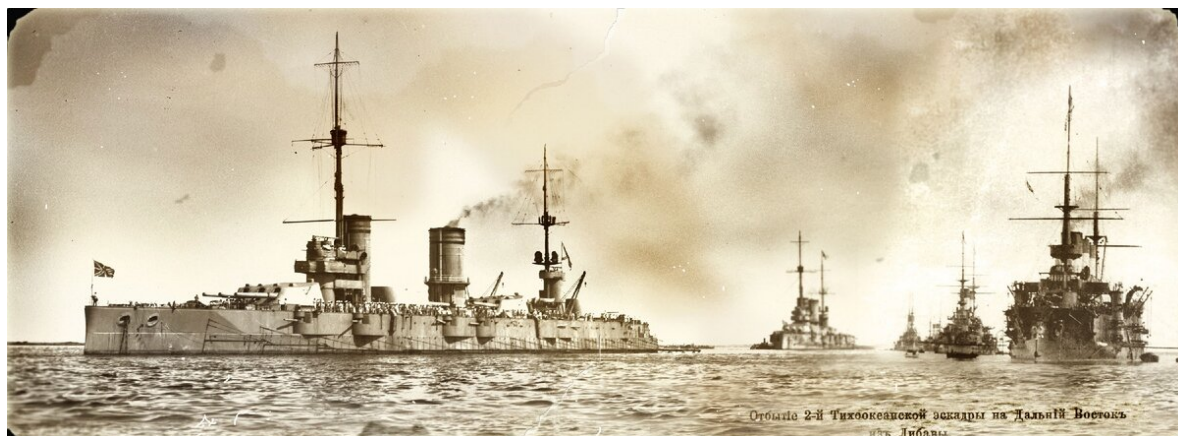
**К 115-й годовщине окончания
русско-японской войны 1904-1905 гг.**

Русско-японская война на море началась в ночь на 27 января (9 февраля) 1904 года атакой японских миноносцев и блокированием японским флотом русской 1-й Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре. Русский дальневосточный флот требовал усиления. В апреле 1904 года в Петербурге принято решение направить из Балтийского моря на Дальний Восток 2-ю Тихоокеанскую эскадру для усиления 1-й Тихоокеанской эскадры и завоевания господства на море. Формирование и подготовка эскадры проходили в Кронштадте и Ревеле. В состав эскадры включены корабли Балтийского флота и достраивающиеся броненосцы, готовность которых должна была быть обеспечена к сентябрю 1904 года. Командующим эскадрой назначен вице-адмирал Зиновий Петрович Рожественский.

29 августа эскадра вышла из Кронштадта в Ревель. Простояв там около месяца, она перешла в Либаву для приемки материалов и пополнения запасов угля.

Личный состав эскадры (в которую, в конечном счёте, вошли 11 из 12 имеющихся на Балтике броненосцев), получившей название 2-й эскадры флота Тихого океана, в большинстве своём прибыл на корабли летом 1904 года, и только командиры и часть специалистов назначены ранее и находились на них при постройке. Поэтому ни офицеры, ни команда не имели достаточно времени, чтобы хорошо изучить свои корабли. Кроме того, на кораблях эскадры было много молодых офицеров, досрочно выпущенных из морского кадетского корпуса по случаю войны, а также призванных из запаса и переведённых из торгового флота, так называемых «прапорщиков запаса». Первые не имели достаточных знаний и опыта, вторые нуждались в обновлении своих знаний; третьи хотя и обладали опытом и знаниями морского дела, но не имели никакой военной подготовки. Старшее поколение командного состава в большинстве своём не понимали значения современной военной техники, относились к ней враждебно, и на многих кораблях сложилась атмосфера отчуждённости между поколением старших офицеров и технически грамотной молодёжью

— младшим командным составом. Однако, во время длительного перехода в Южно-Китайское море этот недостаток был преодолен.



Порт Либава

2 октября 1904 года. Вторая Тихоокеанская эскадра покинула последний русский порт на Балтике, Либаву.

31 марта 1905 года корабли эскадры прибыли в бухту Камрань. В ожидании подхода кораблей отряда контр-адмирала Н.И.Небогатова весь апрель корабли стояли в бухтах современного Южного Вьетнама либо выходили за пределы французских территориальных вод, создавая видимость соблюдения международного права.

За период семимесячного плавания командиры сумели осуществить в военное время первый в истории броненосных флотов 220-дневный переход крупной эскадры кораблей из Балтики через Северное море, Атлантический, Индийский и Тихий океаны в воды Южного Вьетнама, пройдя свыше 16 000 миль.

На всем пути следования русской эскадры не было ни одного российского или арендованного Россией в нейтральном государстве «опорного пункта» или «угольной станции» (современные ПМТО), где можно было бы планомерно загрузить корабли всем необходимым, и в первую очередь углем, пресной водой, погрузить (или выгрузить) практический боезапас, удалить лишнее, не нужное для предстоящего боя оборудование, решить кадровые вопросы, предоставить нижним чинам эскадры отдых и т.д.

Опыта тылового обеспечения подобного перехода в мировой практике не было. Русское командование включило в состав эскадры большое число транспортов для снабжения кораблей углем, продовольствием, медикаментами и пресной водой, а для их ремонта — плавучую мастерскую «Камчатка». Впервые в истории создан **плавучий тыл** для материально-технического обеспечения перехода крупного соединения флота на отдаленный океанский театр военных действий. Следуя на Дальний Восток, кораблям предстояло пополнять запасы в нейтральных портах, в необорудованных пунктах стоянки или в море, поскольку **на всем этом пути не было ни одной русской военно-морской базы.**

На пути следования эскадра ощущала недружественное влияние Англии, которая прилагала все усилия для того, чтобы усложнить и умножить трудности перехода русских кораблей на Дальний Восток. Это выражалось в давлении на власти в портах, куда эскадра была вынуждена заходить для bunkеровки, пополнения продовольствия и отдыха экипажа. Именно поэтому большинство европейских государств, имевших колонии в Африке и Азии, под давлением Великобритании не разрешали русским кораблям заходить в порты на подконтрольных им территориях.

Прошло 115 лет. Что изменилось во внешней политике Великобритании по отношению к России? Ничего!!! Только название – война стала называться «гибридной», информационной, санкционной...

Политические отношения России и Великобритании всегда носили противоречивый и неоднозначный характер. Антирусская деятельность английских руководителей уходит корнями в глубокое Средневековье и продолжается в последние два

века. Достаточно вспомнить Северные войны России с Швецией в начале XVIII-го века, Отечественную войну 1812 года, Крымскую войну 1854 – 1855 гг., русско-турецкие и русско-японскую войны, годы «холодной» войны, в которых Англия всегда выступала одним из провокаторов и подстрекателей военного конфликта. А дело ЮКОСА в конце XX - начале XXI века и нескрываемая открытая политическая и юридическая поддержка проводимой Ходорковским компании по смене действующей власти в России ??? 14 апреля с.г. Михаил Ходорковский, выступая в Стэнфордском университете США, прямо заявил, что *«эта задача (смена власти в России - прим.авт.) не может быть решена мирным путём и в отсутствие человеческих жертв»*. Чудовищно! А дело «Скрипалей» и «Крымская весна» 2014 года??? Британские фейковые СМИ, пытаясь отвлечь внимание общественности от неблагоприятных показателей по коронавирусу в стране, развернули в апреле 2020 года агрессивную пропаганду против России и сожалеют, что COVID-19 так *«мало убил русских»*. На данный момент российско-британский политический диалог после «Крымской весны» 2014 года практически полностью свернут. **Не изменилась** за прошедшие годы **и русофобия** или - *«предвзятое, подозрительное, неприязненное, враждебное отношение к России, к русским, страх перед Россией и курсом российской внешней политики»*. Вот только лидером такой войны стали Соединённые Штаты Америки и её верные союзники по блоку НАТО, в их числе и бывшие страны Варшавского Договора.

Семимесячный переход в 1904 – 1905 гг. второй Тихоокеанской эскадры в Южно-Китайское море - это был первый в мире межфлотский маневр силами, равными по составу целого флота. Сам по себе прецедент, не имеющий до сих пор аналогов в мире.

Прибытие русских кораблей в бухты Камрань и Дананг вызвало неудовольствие у французских властей протектората Аннам (Французский Индокитай). Губернатор Аннама, ссылаясь на указания из Парижа, потребовал, чтобы эскадра покинула бухту. После поражения русских войск под Мукденом Франция решила дистанцироваться от дальневосточной политики своей союзницы. О том, как осуществлялась бункеровка угля и пополнение других запасов на кораблях эскадры, см. вторую главу книги.

Последовавшее 14–15 мая 1905 года Цусимское сражение стало трагическим эпилогом похода 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток. Однако Цусимское сражение – это не только трагедия русского флота, но и пример редкого мужества и героизма его моряков. Оказавшись в безвыходном положении, они самоотверженно сражались с превосходящими силами противника.

Во второй главе книги **«КАМРАНЬ в истории Военно-морского флота России». Апрель 1905 г., май 1979 – май 2002 гг.»** приведены потери Второй Тихоокеанской эскадры: из 31 боевого корабля (проиллюстрированы исторические фото всех кораблей эскадры) в бою, сражаясь до конца, погибли **17 кораблей** (включая те, которые, не желая сдаваться врагу и не имея возможности продолжать бой, были взорваны собственным экипажем или затоплены открытием кингстонов, чтобы не доставаться врагу); **5 кораблей** доблестно сражаясь с японцами, после того, как все было кончено, разными путями сумели сохраниться как боевые единицы, ушли в нейтральные порты и были интернированы; **4 корабля** прорвались во Владивосток («Изумруд» - ещё севернее Владивостока, дошёл до залива Владимира). **И только 5 кораблей сдались в плен японцам.** Общие людские потери - 5046 человек, что составило более 31 процента от общего числа участвовавших в сражении. В плену оказалось около 5000 моряков. **Все корабли 2-й Тихоокеанской эскадры 3.П. Рождественского перед сражением прошли вьетнамские порты Камрань и Дананг.**

В Русско-японской войне 1904-1905 гг. потери флота Российской империи были таковы, что **с третьего места в мире он переместился на шестое**, уступая уже не только Великобритании и Франции, но также Германии, Японии и США.

Если бы переход 2-й Тихоокеанской эскадры из Балтики в Тихий океан завершился не цусимской катастрофой, а хотя бы незначительным успехом, то в историю отечественного флота он мог бы войти как коллективный подвиг его флагманов, офицеров и

нижних чинов. Благодаря проявленной ими верности воинскому долгу, морской выучке, самоотверженности и выносливости русскому высшему военному командованию удалось в исключительно сложных условиях осуществить стратегический маневр, итогом которого стало появление на театре войны ещё одного флота. *Однако, этого не случилось.*

После завершения войны **вице-адмирал З.П.Рожественский** писал: *«Будь у меня хоть искра гражданского мужества, я должен был бы кричать на весь мир: берегите эти последние ресурсы флота! Не отсылайте их на истребление! Но у меня не оказалось нужной искры».*

В третьей и последующих главах книги **«Камрань в истории Военно-морского флота России. Апрель 1905г., май 1979 - май 2002 гг.»** идёт речь о пребывании на основе подписанных межправительственных соглашений кораблей советского и российского Военно-морского флота в порту Камрань Социалистической Республики Вьетнам с 2 мая 1979 года по 4 мая 2002 года (день убытия последнего корабля ВМФ России из порта Камрань).

В подписанном 2 мая 1979 года Соглашении между правительствами СССР и СРВ говорилось: *«Советская и Вьетнамская стороны построят базу Камрань для её совместного использования своими флотами... Соглашение.. должно действовать в течении 25 лет до 2004 года и будет автоматически продлеваться каждый раз на последующие 10 лет...».*

В соответствии с данным соглашением и межправительственным протоколом от 4 февраля 1982 г. было определено развертывание в порту и на полуострове Камрань оперативной эскадры кораблей Тихоокеанского флота, смешанного авиационного полка и пункта материально-технического обеспечения (ПМТО) для их деятельности. Советской стороне разрешалось одновременное присутствие в Камрани 10 надводных кораблей, 8 подводных лодок с плавбазой и 6 вспомогательных военно-морских судов.

С прибытием на полуостров Камрань на постоянной основе личного состава 922-го ПМТО вопросы тылового и технического обеспечения кораблей, следующих в Индийский и Тихий океаны для выполнения задач боевой службы стали решаемыми. Согласно договоренностям, вьетнамская сторона предоставила на берегу временные жилые помещения для проживания прибывшего личного состава, офицеров и мичманов, складские помещения американской постройки, которые с приходом транспортов из Владивостока постоянно пополнялись запасами продовольствия, технического и шхиперского имущества. С получением оборудования для холодильных камер отремонтировали помещения и ввели в строй холодильники -хранилища для продовольственных запасов. Заходящие в порт корабли Тихоокеанского флота стали своевременно получать в Камрани все необходимые запасы, производили ремонт материальной части, а личный состав мог отдохнуть, в том числе и на местных пляжах. Полноценный отдых был очень необходим для моряков и летчиков — сказывались тяжелые климатические условия тропиков — повышенная температура воздуха и высокая влажность, что непривычно для людей, родившихся и живших в средних широтах.

В соответствии с межправительственным Соглашением между СССР и СРВ **от 20 апреля 1984 г.** и распоряжением Правительства СССР № 195 уточнялись процессуальные детали строительства военной базы на полуострове Камрань. Для выполнения указанного выше соглашения была создана Советская строительно-монтажная организация (**СовСМО**). СовСМО непосредственно подчинялось 22-му Загрантехстрою при заместителе министра обороны СССР по строительству и расквартированию войск, а в оперативном плане — Главному военному советнику Министра национальной обороны СРВ.

До создания промышленной базы СовСМО строительство жилых зданий модульного типа, ремонт разрушенных во время войны объектов военной инфраструктуры велось до конца 1987 г. силами личного состава военно-строительного отряда Тихоокеанского флота. Строительство на полуострове Камрань силами ВСО ТОФ и СовСМО велось в интересах эскадры и 4-го военно-морского района ВМС СРВ. Ввод в строй объектов капитального строительства осуществлялся в соответствии с графиком, утвержденным министром обороны СССР. Контролировали ход строительства Генеральный штаб Вооруженных сил

СССР и Главный военный советник министра национальной обороны СРВ, а по линии ВМФ — начальник Главного инженерного управления ВМФ — заместитель ГК ВМФ по строительству, расквартированию и инженерному обеспечению. Численность специалистов СовСМО в 1987–1989 гг. (годы интенсивного строительства объектов) составляла 2400–2500 человек. К этому следует добавить 394-ю военно-строительную бригаду СРВ численностью 4500–5000 человек. Вот эти 6–7 тысяч строителей, работая ежедневно с напряжением, справились с поставленной задачей.

С 1984 г. по 1991г. в бухте и на полуострове Камрань Советская строительно-монтажная организация (**СовСМО**) построила новые причалы для базирования кораблей, здания и сооружения 922-го пункта материально-технического обеспечения, жилой городок для проживания семей советских моряков и строителей. В том числе, дизельную электростанцию для обеспечения электроэнергией всех объектов полуострова, построено 2 водозабора из 28 скважин для обеспечения водой вьетнамских и советских военнослужащих, членов их семей, а также жителей провинции Кханьхоа. Эти и другие объекты работают и поныне как крепкий фундамент нашей *«дружбы – на все времена»*. Всего до конца 1991 г. государственной комиссией приняты от СовСМО для эскадры, ПМТО, авиационного полка следующие здания и сооружения капитальной постройки:

- штаб эскадры;
 - 7 казарм для личного состава ПМТО и экипажей подводных лодок;
 - офицерское кафе;
 - 2 общежития и гостиница для офицеров, мичманов и прапорщиков;
 - столовая для личного состава ПМТО на 250 посадочных мест;
 - столовая для экипажей подводных лодок на 250 посадочных мест;
 - производственные здания для службы радиационной безопасности;
 - узел связи;
 - военно-морской госпиталь на 100 коек;
 - стационарный склад жидкого топлива на 14 тыс. т (12 резервуаров и хранилищ);
 - центральная дизельная электростанция мощностью 24 000 кВт для обеспечения электроэнергией всех объектов гарнизона и объектов СРВ на полуострове, инженерные сети, трансформаторная подстанция, высоковольтная ЛЭП;
 - 2 холодильника общей емкостью 270 т для хранения запасов продовольствия;
 - 2 продовольственных и 2 вещевых склада, 3 склада технического имущества;
 - 2 водозабора из 28 скважин: один для обеспечения водой гарнизона и один для обеспечения водой кораблей и судов;
 - 2 склада для ракет и мин авиационного полка;
 - ракетно-техническая база (арсенал) и расходный склад оружия (переданы вьетнамской стороне, советской стороной не принимались);
 - жилищно-казарменный фонд для авиации (штаб, узел связи, казармы);
 - сооружение причального фронта в акватории: к двум имеющимся стационарным причалам построено 3 плавучих причала для стоянки кораблей эскадры и швартовки судов, прибывающих из Одессы и Владивостока в интересах СовСМО;
 - Дом интернациональной дружбы с кинотеатром на 400 мест;
 - кинотеатр для личного состава ПМТО на 400 посадочных мест;
 - АТС на 400 номеров;
 - банно-прачечный комбинат;
 - очистные сооружения и поля аэрации;
 - два спортивных городка открытого типа;
 - 16 жилых домов на 700 квартир для эскадры и авиации;
 - гараж на 17 автомашин;
 - здания для Военной прокуратуры и Военного трибунала;
 - здание средней школы № 183 на 120 учеников - детей военнослужащих 17-й опэск и специалистов СовСМО;
 - производственная база и временный жилой городок строителей СовСМО.
- Произведено асфальтирование дорог (119 км), выполнены противоливневые отводные каналы.

В интересах авиации завершено дооборудование аэродрома. Возведена технико-эксплуатационная часть, штаб с узлом связи, общежитие на 76 человек, столовая на 300 мест, очистные сооружения и сети канализации, водопровода, дороги.

В апреле - мае 2002 года построенные СовСМО объекты и сооружения вместе с оборудованием, проектно-технической документацией и инструкциями по эксплуатации оборудования сооружений в соответствии с Протоколом **переданы в собственность вьетнамской стороне по их фактическому состоянию.**

2 мая 2002 года после церемонии подписания акта передачи всех объектов базы тихоокеанцы спустили в Камрани Государственный флаг РФ и Андреевский флаг.

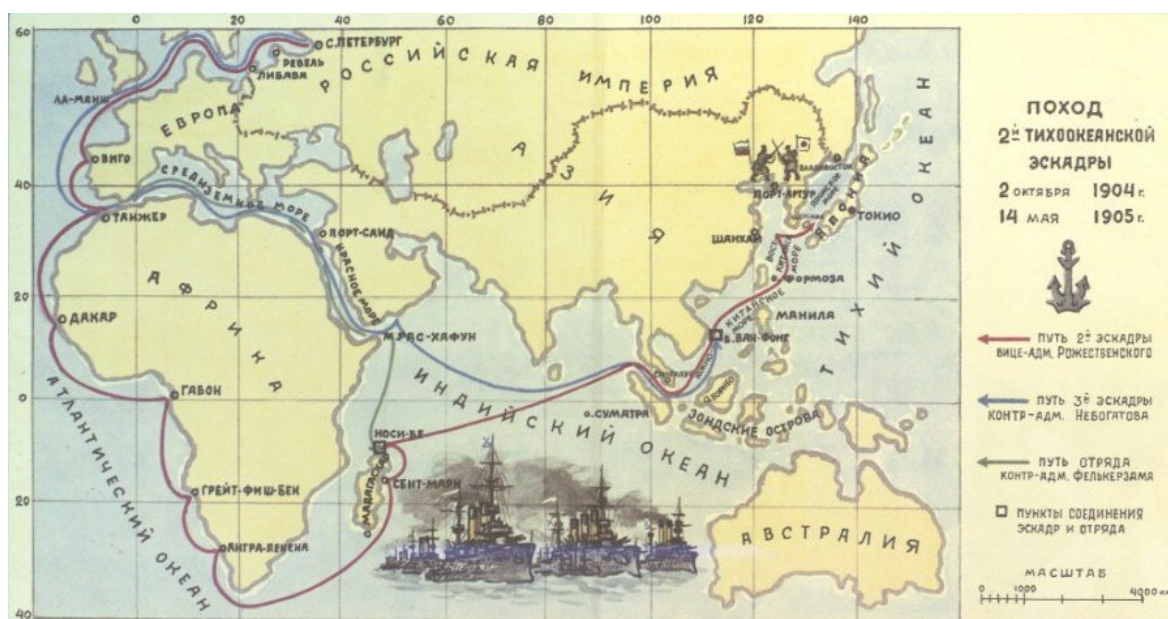
4 мая 2002 года последние военнослужащие Военно-морского флота России на военно-транспортном самолёте Ил-76 и на пароме «Сахалин – 9» убыли из порта Камрань. **23-х летний период советского и российского военно-морского присутствия в бухте и на полуострове Камрань завершился.** Россия вывела свой военный контингент с базы Камрань и официально вернула её вьетнамской стороне в полном соответствии с договорённостями правительств СССР и СРВ.

Наше присутствие в Южно-Китайском море продолжалось 23 года, из них **девять лет – базирование 17-й оперативной эскадры кораблей Тихоокеанского флота.**

См. некоторые иллюстрации из книги **«Камрань в истории Военно-морского флота России. Апрель 1905г., май 1979-май 2002 гг.»**
в фотографиях:



20 октября 1904 г.Отбытие 2-й Тихоокеанской эскадры из Либавы.



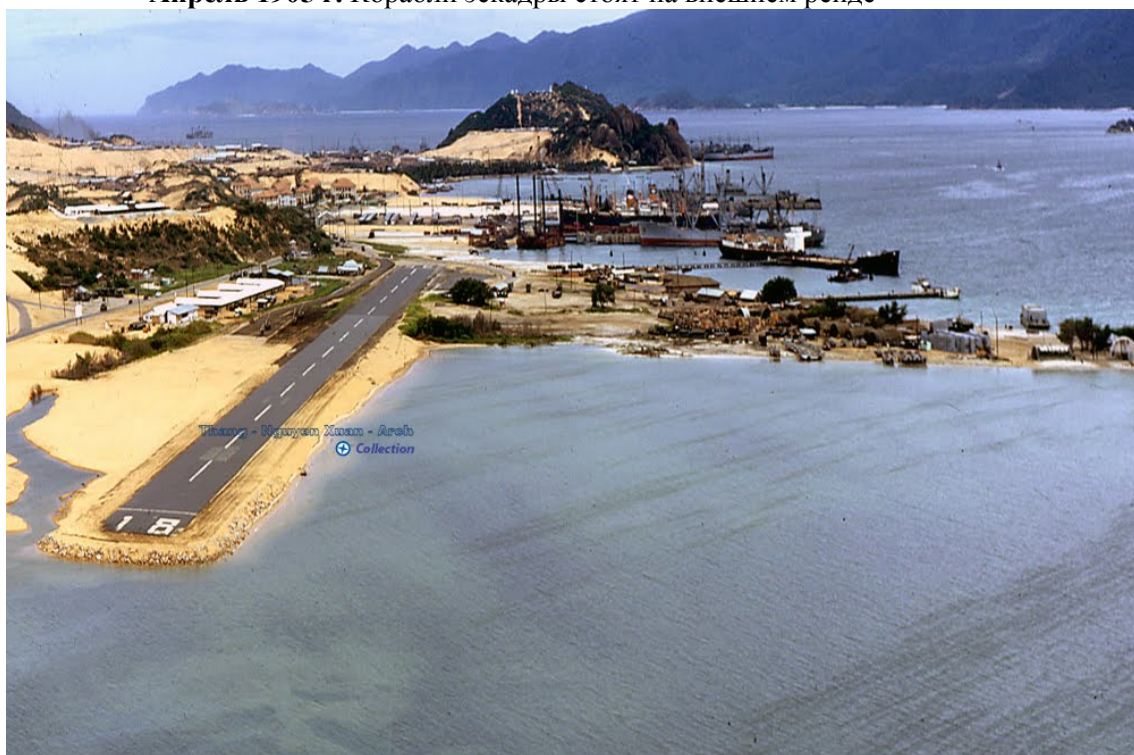
Маршрут следования кораблей 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток



31 марта 1905 г. Корабли эскадры зашли в бухту Камрань



Апрель 1905 г. Корабли эскадры стоят на внешнем рейде



Бухта Камрань до прихода кораблей советского Военно-морского флота.
На переднем плане - запасная взлётно-посадочная полоса.



Вот в таких домиках американской постройки размещался личный состав 922-го ПМТО в 1981–1987 годах. (Фото 2008 г.)



Уборка битума личным составом эскадры на будущем строевом плацу. Фото 1984 г.



Неделя начиналась с построения штаба и экипажей кораблей на плацу.
Командир эскадры вице-адмирал А. А. Кузьмин ставит задачи **Фото 1987 г.**



Командир эскадры контр-адмирал Н. Н. Береговой принимает доклад капитана 1 ранга Ю. Г. Устименко о готовности к параду.
На трибуне – командование 4-го Военно-морского района ВМС СРВ. **7 ноября 1988 г.**



Командование 4-го Военно-морского района ВМС СРВ и руководители местных органов власти провинции Фу Кхань – почетные гости на празднике.



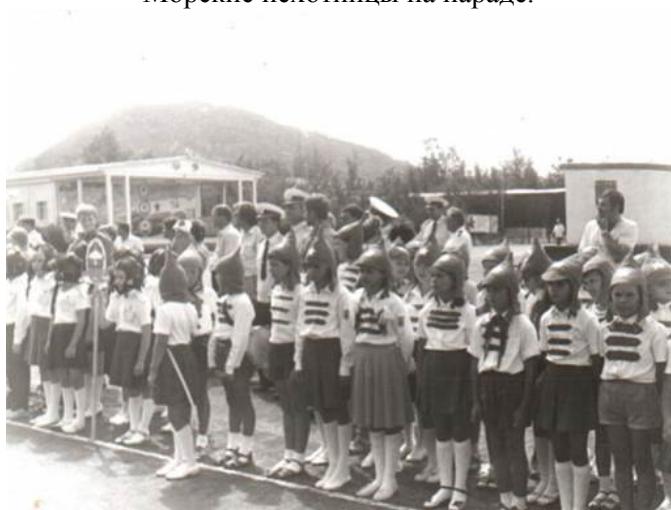
«К торжественному маршу! По - экипажно. На одного линейного дистанция. Знаменная группа ПРЯМО! Остальные НАПРА-ВО! ШАГОМ Марш».



Прохождение личного состава эскадры торжественным маршем



Морские пехотинцы на параде.





Отряд «юных буденовцев» средней школы № 183 готовится к прохождению на параде. Наставник «юных буденовцев» —командир роты морской пехоты капитан В. Сохошко.



Завершают парад ученики начальных классов средней школы.



Праздничный парад окончен. Прохождение военного оркестра во главе с А.С. Данильченко.



1987 г. бухта Камрань. Чрезвычайный и Полномочный Посол СССР в СРВ **Д.И. Качин** с экипажем СКР «Резкий», прибывшим с Камчатки, где ранее Дмитрий Иванович был Первым секретарём Камчатского обкома КПСС, членом Военного совета Камчатской флотилии разнородных сил.



1988 г. Камрань. Начальник Главного политического управления СА и ВМФ генерал армии **А. Д. Лизичев**, Чрезвычайный и Полномочный Посол Советского Союза в СРВ **Д. И. Качин**, начальник Политического управления ВМФ адмирал **В. И. Панин**, сопровождающие их лица, офицеры штаба эскадры, СовСМО с представителями высшего военно-политического руководства Министерства Национальной обороны СРВ.



Б.Камрань. Большой атомный разведывательный корабль «Урал» совершил плановый заход в порт Камрань для пополнения запасов и отдыха личного состава. 1989 г.



Бухта Камрань. Офицеры штаба 10-й опэск следуют на катере с тяжёлого атомного ракетного крейсера «Фрунзе».



Бухта Камрань. Командование 4-го ВМР ВМС СРВ и руководители уезда Фу Кхань после посещения большого противолодочного корабля «Маршал Ворошилов»



День Военно-морского флота – он и в бухте Камрань праздник.
Семьи офицеров и мичманов. **1986 г.**



1990 г. Праздник Нептуна.
33 богатыря сопровождают Нептуна.



Торжественное шествие Нептуна (он же – капитан 2 ранга В. Д. Райдо, офицер штаба эскадры).



Нептун в центре праздника.



Русалки и «черти» веселят гостей и военных моряков.



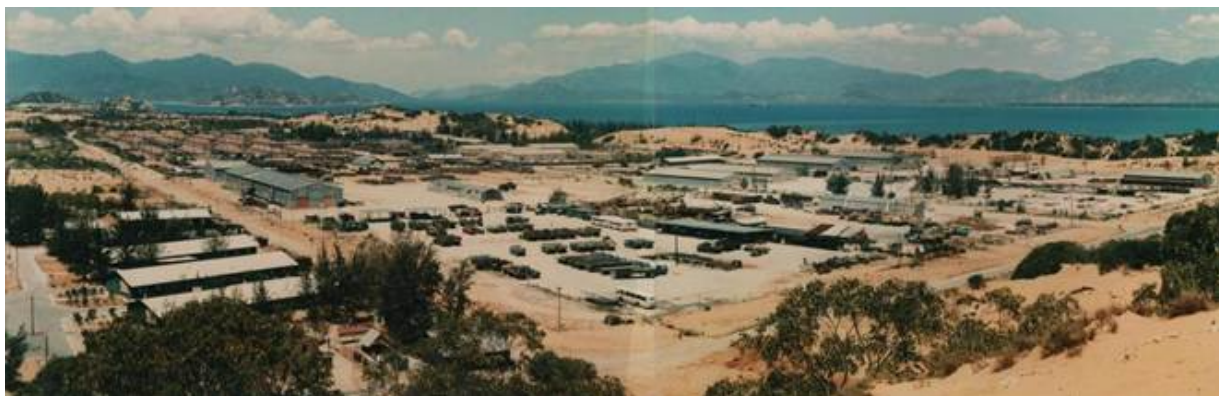
Любимец экипажа – Яшка снимет любое психологическое напряжение...



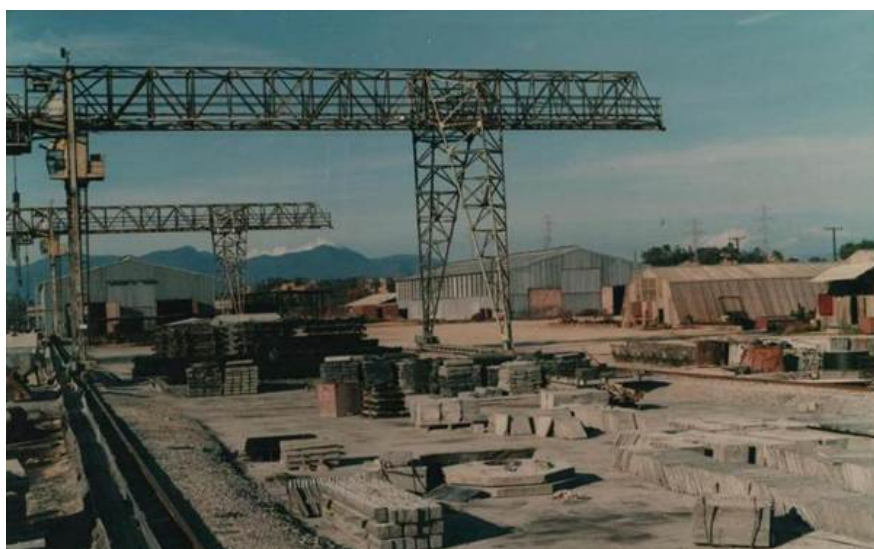
Бухта Камрань. Всей семьёй на отдыхе...



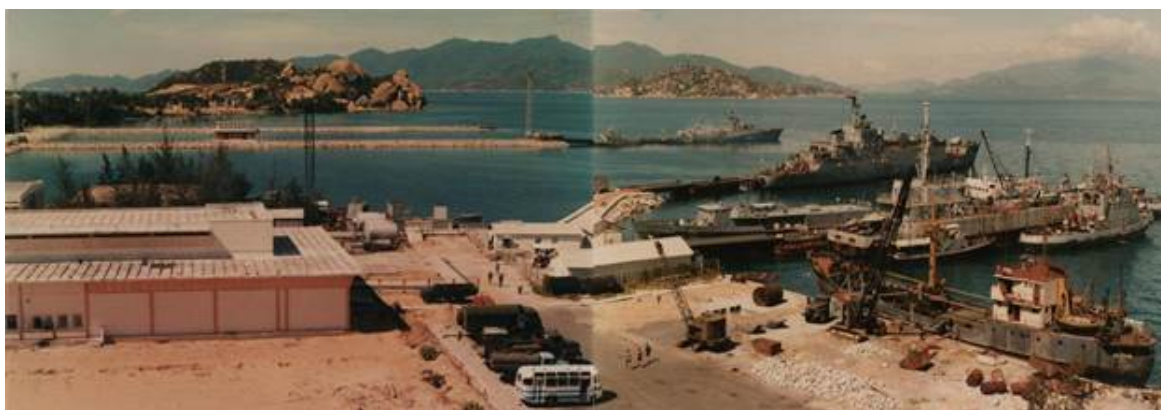
30 октября 1991 г. После визита к командующему 4-м военно-морским районом ВМС СРВ перед убытием в г. Владивосток



Общий вид возведённой специалистами СовСМО промышленной базы. 1988 г.



Полигон ЖБИ СовСМО 1988 г.



Так строились новые пирсы и причалы. 1987–1990 гг.



Пирсовая зона, казармы, столовая подводников, гостиница, штаб и элементы узла связи эскадры, Дом интернациональной дружбы с кинотеатром на 400 мест, возведенные СовСМО **1990 г.**



*Слева: берег Южно-Китайского моря, объединенный жилой городок эскадры, авиаполка, ПМТО, узел связи. Справа: жилой городок СовСМО. **1990 г.***



922-й ПМТО ночью



Казармы для личного состава ПМТО 1991 г.



Казарма личного состава авиационного полка 1991 г.



Штаб авиационного полка и авиабазы 1991 г.



Штаб 4-го Военно-морского района ВМС СРВ.
После подписания акта приёма - передачи объектов в Камрани. 2 мая 2002 года.



Последнее прохождение знаменной группы на территории
922 ПМТО перед посадкой на паром «Сахалин-9» 4 мая 2002 г.



Военный аэродром в Камрани. Последний военно-транспортный самолёт Ил-76 «вывозит» оставшихся специалистов и российских военнослужащих вместе с председателем ликвидационной комиссии контр-адмиралом Ивлиевым А.Н. **4 мая 2002 года**
На снимке: командир экипажа Ил-76 пилот 1-го класса полковник Крузе Валерий Андреевич.



Личный состав 4-го Военно-морского района ВМС СРВ построен на пирсе по случаю убытия последних военнослужащих 922 ПМТО. **4 мая 2002 года порт Камрань.**



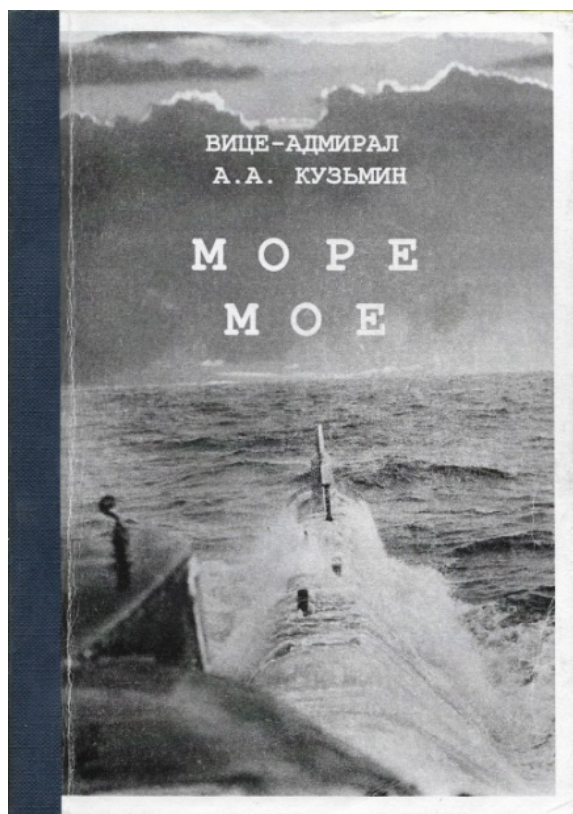
Паром «Сахалин–9» отходит от пирса. 4 мая 2002 года п. Камрань.

О событиях, связанных с советским и российским военно-морским присутствием в бухте и на полуострове Камрань Социалистической Республики Вьетнам с 1979 г. по 2002 г., рассказывается в книгах, изданных членами совета ветеранов 17 Опэск, членами «Клуба адмиралов»:

- «**17 Оперативная эскадра кораблей Тихоокеанского флота**» (авт. Матюшин Н.Ф., 2011 г.), стр. 494, т. 800 экз.;
- «**Камрань в истории Военно-морского флота России. Апрель 1905 г., май 1979 г. – май 2002 г.**» (авт. Матюшин Н.Ф., Аистов В.Ф., Хорьков В.А., 2020 г.), стр. 582; т. 600 экз.
- «**Море моё**» (авт. Кузьмин А.А., 2016 г., глава 19, Вьетнам (Камрань));
- «**Дети войны**» (авт. Спирин Ю.Ф., 2017 г., глава 12, Вьетнам (Камрань)).



контр-адмирал Матюшин Н.Ф., 2011 г. Матюшин Н.Ф., Аистов В.Ф., Хорьков В.А., 2020 г.



вице-адмирал Кузьмин А.А. контр-адмирал Спирин Ю.Ф.
«Море моё», 2016г. **«Дети войны»**, 2017г.
 глава 19, «Вьетнам» (Камрань) глава 12, Вьетнам (Камрань)

Содержание

Авторский коллектив

От авторского коллектива.

Глава 1. Вьетнам. Бухта и полуостров Камрань (Cam Ranh).

1.1 Камрань.

1.2.Корабли Тихоокеанского флота оказывают помощь вьетнамскому народу в отражении американской агрессии.

1.3. Вьетнам и китайская агрессия.

1.4. Парасельские острова и острова Спратли.

1.5. Экономические связи между Россией и Вьетнамом на современном этапе.

1.6. Вьетнам строит современный военно-морской флот.

Глава 2. Корабли 2-й Тихоокеанской эскадры императорского флота России в п.Камрань.
 Апрель 1905 года.

2.1. Российские корабли 2-й Тихоокеанской эскадры в порту Камрань.

Апрель – май 1905 года. Цусимское сражение.

2.2. Причины поражения русской эскадры в Цусимском сражении.

2.3. Корабли 2-й Тихоокеанской эскадры. Исторические фотографии кораблей, принявших участие в Цусимском сражении.

Глава 3. «Холодная война» и противостояние на море.

3.1. «Холодная война» - катализатор гонки морских вооружений.

3.2. Создание в ВМФ СССР оперативных эскадр.

3.3. Боевая служба и пункты материально-технического обеспечения сил.

Глава 4. 922-й пункт материально-технического обеспечения (ПМТО).

4.1. Формирование 922-го ПМТО.

- 4.2. Назначение и задачи 922-го ПМТО.
- 4.3. Формирование 26 оперативной бригады кораблей и судов (обркс).
- 4.4. Прибытие военно-строительной группы (ВСТГ).
- 4.5. Энергоснабжение гарнизона.
- 4.6. Обеспечение гарнизона питьевой водой.
- 4.7. Обеспечение гарнизона хлебом.

Глава 5. 17-я оперативная эскадра кораблей Тихоокеанского флота (опэск).

- 5.1. Формирование 17-й опэск.
- 5.2. Состав 17-й опэск после её формирования до 1 ноября 1991 года.
- 5.3. Командование, штаб и политический отдел 17-й опэск.
- 5.4. Эскадра проверяется вышестоящими штабами.
- 5.5. Будни эскадры и гарнизона.
- 5.6. Базирование истребительной авиации.
- 5.7. Отказ от базирования кораблей в порту Реам Народной Республики Кампучия.
- 5.8. Медицинское обеспечение гарнизона Камрань.
- 5.9. 7-й санитарно-эпидемиологический отряд
- 5.10. Военная дисциплина и «Ещё раз о «кэнэм».
- 5.11. Будни женсовета гарнизона. Отдых в выходные дни.
- 5.12. Мы смотрим прямые телепередачи из Москвы.
- 5.13. Политический отдел эскадры и события августа 1991 года.
- 5.14. Военный оркестр гарнизона Камрань – наш духовой оркестр.
- 5.15. День ВМФ – он и в Камрани праздник.
- 5.16. Взаимодействие с командованием 4-го военно-морского района ВМС СРВ.
- 5.17. Официальный дружеский визит кораблей 17-й опэск в Малайзию.
- 5.18. Камрань посещали и оказывали практическую помощь.

Глава 6. 38-я дивизия подводных лодок.

- 6.1. Командование 38-й дивизии подводных лодок.
- 6.2. Боевая и повседневная деятельность 38-й дивизии подводных лодок.

Глава 7. 119-я бригада надводных кораблей (брнк).

- 7.1. Командование 119-й брнк.
- 7.2. Состав 119-й брнк, боевая и повседневная деятельность 119-й брнк.
- 7.3. Воспоминания ветеранов 119-й брнк.

Глава 8. 300-й дивизион кораблей охраны водного района (днковр).

- 8.1 Состав, командование 300-го днковр.
- 8.2. Обеспечение дивизиона всеми видами довольствия.

Глава 9. 255-й дивизион судов обеспечения (днсо).

Глава 10. Зональный узел связи.

Глава 11. Служба радиационной безопасности.

Глава 12. Боевая десантная группа и отдельный батальон охраны.

Глава 13. 169-й отдельный смешанный авиационный полк(осап).

- 13.1. Состав и задачи 169-го осап.
- 13.2. МиГи в Камрани.
- 13.3. Аэродром Камрань.

Глава 14. Советская строительно-монтажная организация (СовСМО).

- 22-го Загрантехстроя Министерства обороны СССР.
- 14.1. Начальный этап строительства базы Камрань.

- 14.2. Строительство базы Камрань.
- 14.3. Открытие средней школы в гарнизоне Камрань.
- 14.4. Строим хорошо и отдыхать умеем.
- 14.5. Ветераны СовСМО и 17-й опэск в поствьетнамский период в Москве.

Глава 15. Аппарат Главного военного советника Министра национальной обороны СРВ.

Глава 16. Завершающий этап 23-летнего советского и российского военно-морского присутствия в п. Камрань. 1979 – 2002 гг.

- 16.1. Расформирование 17-й опэск.
- 16.2. Расформирование 922-го ПМТО.
- 16.3. Мемориал «Камрань».

Глава 17. Военно-морского флот современной России.

- 17.1. ВМФ СССР по состоянию на январь 1991 года.
- 17.2. ВМФ в первое десятилетие современной России.
- 17.3. Современный военно-морской флот России.
- 17.4. Принимаемые меры по созданию сбалансированного ВМФ России.
- 17.5. Главный военно-морской парад.

18. Заключение.

Приложения:

- приложение № 1. Персоналии.
- приложение № 2. Главные строители базы Камрань.

Авторский коллектив



Матюшин Николай Фёдорович – контр-адмирал в отставке. **Руководитель авторского коллектива.** Служил на Черноморском, Северном и Тихоокеанском флотах. В составе экипажей подводных лодок выполнял задачи боевой службы на командно-политических должностях на Средиземном море и в Тихом океане. С мая 1987 года по ноябрь 1991 года - заместитель командира 17-й оперативной эскадры кораблей Тихоокеанского флота с базированием в бухте и на полуострове Камрань. О событиях, связанных с советским и российским военно-морским присутствием на южном побережье Социалистической Республики Вьетнам, идёт разговор в настоящем историческом обзоре **«КАМРАНЬ в истории Военно-Морского Флота России. Апрель 1905г., май 1979 – май 2002 гг.»**.



Аистов Виктор Фёдорович – генерал-лейтенант, генеральный директор Советской строительно-монтажной организации в Камрани (СовСМО) в 1987 – 1989 гг. Выпускник НИСИ им. В. В. Куйбышева 1968 года, архитектурно-строительный факультет. В 1993-2003 гг. - заместитель, 1-й заместитель начальника строительства и расквартирования войск Министерства обороны РФ. В 2004 г. уволен из Вооружённых Сил РФ по возрасту. 2004 -2011гг. – заместитель, 1-й заместитель руководителя Департамента градостроительной политики г.Москвы с марта 2011 г. - Департамента строительства г. Москвы. Доктор технических наук, профессор, действительный член Академии проблем безопасности, обороны и правопорядка. "Почетный строитель России", "Почетный строитель Москвы", "Почетный строитель Московской области", Действительный государственный советник 3-го класса. Лауреат премии Правительства Российской Федерации.



Хорьков Владимир Аркадьевич. Служил на Тихоокеанском флоте (1972-1989) на Камчатской флотилии разнородных сил(1972-1978), на 10-й опэск (1979-1883), на 17-й опэск (1985-1989). Старшим помощником командира сторожевого корабля "Горделивый" прошел новостройку на БФ, командовал сторожевым кораблем "Летучий", выполнял задачи боевой службы в удаленных районах мирового океана в зоне 8-й оперативной эскадры ВМФ. Начальник штаба бригады надводных кораблей 17 опэск ТОФ в п. Камрань СРВ. Неоднократно руководил спасательными операциями по оказанию помощи и спасению экипажей кораблей 4-го Военно-морского района

ВМС СРВ в Южно-китайском море в районе архипелага Спратли. В 1989-1992 гг.в главкомате ВМФ - начальник управления надзора за безопасностью мореплавания водолазных и глубоководных работ ВМФ. Заслуженный военный специалист РФ, капитан 1 ранга в отставке.

Ответственный редактор проекта - Хорьков В.А.

Книга **посвящается** офицерам, мичманам, старшинам и матросам Тихоокеанского флота Союза Советских Социалистических Республик и Российской Федерации, проходившим военную службу в бухте и на полуострове Камрань Социалистической Республики Вьетнам с 2 мая 1979 г. по 4 мая 2002 г., членам их семей, военным строителям и гражданским специалистам советской строительно-монтажной организации (СовСМО), построившим на юге Вьетнама современную военно-морскую базу. Всем, отдавшим все свои силы, знания и умения на благо Отечества и Военно-морского флота России.

Исторический обзор **«КАМРАНЬ в истории Военно-Морского Флота России (апрель 1905г., май 1979г. – май 2002г.)»** завершает освещение членами «Клуба адмиралов» исторических событий стоянки кораблей 2-й Тихоокеанской эскадры Российского императорского флота в апреле 1905 года; базирования кораблей и дислоцирования 922-го Пункта материально-технического обеспечения (ПМТО) кораблей советского, российского флота в бухте и на полуострове Камрань. Издание книги о пребывании советских и российских моряков, гражданских специалистов в бухте Камрань Социалистической Республики Вьетнам достойно войдёт в благодарную память потомков.