

RU

## Экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН) на Тихом океане: спасение подводных лодок типа «Щ» как вклад в укрепление оборонного потенциала Дальнего Востока СССР в 1930-е гг.

Усов А. В.

**Аннотация.** Цель исследования - изучить спасение подводных лодок типа «Щ» как вклад специалистов Тихоокеанской экспедиции подводных работ ЭПРОН в укрепление оборонного потенциала советского Дальнего Востока в 1930-е гг. Научная новизна исследования заключается в комплексном исследовании процесса развития и деятельности Экспедиции подводных работ особого назначения (ЭПРОН) на Тихоокеанских рубежах СССР в исследуемый период. В результате доказано, что Тихоокеанская экспедиция подводных работ Краснознаменного ЭПРОНа СССР играла важную роль по усилению обеспечения Тихоокеанского флота и аварийно-спасательной службы в регионе. Силами эпроновцев выполнялся широкий спектр подводных работ, происходило оказание помощи аварийным подводным лодкам типа «Щ» и их экипажам.

EN

## Pacific Fleet Special-Purpose Underwater Rescue Party (EPRON): Shch-Class Submarine Rescue Operations as Contribution to Strengthening Defence Potential of the Soviet Far East in the 1930s

Usov A. V.

**Abstract.** The research objective is as follows: to analyse Shch-class submarine rescue operations conducted by the Special-Purpose Underwater Rescue Party (EPRON) in the Pacific Ocean as a contribution to strengthening the defence potential of the Soviet Far East in the 1930s. Scientific originality of the study involves a comprehensive analysis of the EPRON activity in the Pacific Border district in the mentioned period. As a result, it is proved that the Red Banner Special-Purpose Underwater Rescue Party contributed greatly to the Pacific fleet provision, played an important role in improving rescue services in the Pacific region. The EPRON performed a wide range of underwater works, conducted emergency operations to rescue Shch-class submarines.

### Введение

Дальневосточный морской бассейн – один из интереснейших и сложнейших в России, находится в центре научных интересов региональной исторической науки. Исторический опыт оформления и последующего возрождения Морских сил Дальнего Востока (с 1935 г. – Тихоокеанского флота) не теряет своей актуальности и продолжает привлекать внимание исследователей. В работах дальневосточных ученых Ю. М. Зайцева [4; 5], Г. А. Ткачёвой [11], К. Ю. Колесниченко, П. В. Левшова [5], Е. Н. Галактионова [2], А. В. Филипповой [12] и др. затронуты разнообразные аспекты, связанные с укреплением береговой обороны, наращиванием оборонного потенциала на Дальнем Востоке во второй половине 1930-х гг. При всей многогранности проведенных исследований, в них крайне мало внимания уделено значению зарождавшейся централизованной морской спасательной отрасли региона, а именно роли Экспедиции подводных работ особого назначения на морях и реках СССР (далее – ЭПРОН) в укреплении обороноспособности советского Дальнего Востока [13].

Для достижения указанной цели исследования необходимо решить следующие задачи: во-первых, исследовать условия зарождения и становления Тихоокеанской экспедиции в контексте напряженной обстановки на дальневосточных рубежах в исследуемый период; во-вторых, проанализировать виды деятельности

эпроновцев на Дальнем Востоке СССР; в-третьих, показать особую значимость исследуемой организации в деле оказания помощи аварийным подводным лодкам типа «Щ» и их экипажам.

Методы исследования. С помощью сравнительно-аналитического метода были изучены и сопоставлены отдельные явления в развитии Экспедиции подводных работ особого назначения, выявлена её роль в процессе укрепления Дальневосточных рубежей СССР в 1930-е гг. Системный подход позволил рассмотреть исследуемую проблему как целостное явление.

Источниковую базу исследования составили документы из Российского государственного архива Военно-Морского Флота (г. Санкт-Петербург), часть из которых впервые вводятся в научный оборот.

Теоретическая и практическая значимость исследования заключается в том, что материалы статьи могут быть использованы при создании обобщающих трудов по истории морской спасательной службы России, а также быть полезными при выработке научно-обоснованной политики в деле спасания людей, судов и грузов на море.

### **«На всех фронтах освоения Дальнего Востока работать так, как эпроновцы-дальневосточники!»**

Отдельную партию ЭПРОНа стали создавать на Дальнем Востоке СССР весной 1932 г. в условиях перманентно обостренной обстановки и возрождения Морских сил Дальнего Востока (с 1935 г. – Тихоокеанского флота) [10]. Нарастание напряжения было связано с тем, что на занятой японцами в 1931 г. территории Манчжурии был создан плацдарм для развертывания агрессии против остальной части Китая, Монгольской Народной Республики и Дальневосточных рубежей СССР [3, с. 5-12]. В 1930-е гг. Советским Союзом было продолжено оборудование укрепленных районов в приграничной зоне и на побережье для предотвращения угрозы вторжения [5].

Для выполнения судоподъёмных, аварийно-спасательных и водолазных работ на акваториях Восточной Сибири и Дальневосточного края Ф. И. Крылов – начальник Главного управления Экспедиции подводных работ особого назначения на морях и реках СССР своим Приказом № 43 от 7 марта 1932 г. поручил Ф. М. Бауману создать Отдельную дальневосточную партию Экспедиции подводных работ особого назначения, преобразованную впоследствии в Тихоокеанскую экспедицию подводных работ Краснознаменного ЭПРОН [9, д. 30, л. 1].

Тихоокеанская экспедиция ЭПРОНа вплоть до ее вхождения в состав Военно-Морского Флота СССР в начале Великой Отечественной войны выполняла широкий спектр подводных работ, несла аварийно-спасательную готовность на всем Тихоокеанском и Северном побережьях СССР (от границ Японии до реки Колымы включительно), выполняла задания на реках и озерах (от Байкала до бассейна Амура и Лены включительно) [Там же, л. 22].

Специалисты ЭПРОНа на Дальнем Востоке СССР в аварийно-спасательном отношении охватывали не только Тихоокеанский флот, но и Флотилию НКВД, Дальневосточное государственное морское пароходство (ДГМП), промысловый флот на протяжении от Южно-Китайского моря до Северного моря [Там же, л. 38]. Эпроновцы обеспечивали учебно-боевую подготовку Тихоокеанского флота (далее – ТОФ) и несли готовность по спасению подводных лодок и их личного состава [Там же, л. 22-23].

Отдельная дальневосточная партия ЭПРОНа внесла неоценимый вклад в строительство Морских сил Дальнего Востока (МСДВ), а также проделала значительный объем работ по Морскому флоту, Торговому порту и по другим гражданским организациям.

Газета «Тихоокеанская звезда» в декабре 1933 г., описывая работы ЭПРОНа, выдвинула лозунг: «Учитесь на всех фронтах освоения Дальнего Востока работать так, как эпроновцы-дальневосточники!» [Цит. по: 1, с. 270].

Во второй половине 1930-х гг. отмечается рост водолазно-строительных работ в первую очередь оборонного значения. Происходило обустройство уже построенных пирсов и спусковых площадок торпедных катеров, подводных лодок и самолетов. Работы велись по заказам Управления оборонного строительства ТОФ в укрепрайонах бухт: Америка, Владимир, Совгавань, Де-Кастри, а также самого Владивостока. Причем приоритет отдавали именно оборонному строительству, а деятельность по заявкам гражданских ведомств приходилось частично сворачивать.

В рамках портовых работ специалисты Тихоокеанского ЭПРОНа выполняли обследования подводной части субмарин и кораблей ТОФ, очистку от ракушек, ремонт рулей, винтов, кингстонов. Занимались распряжкой спущенных подводных лодок от спусковых салазков, сменой винтов [8, д. 22, л. 30].

Самоотверженность дальневосточных эпроновцев иллюстрирует следующая запись из отчета по спасению (1935-1936 гг.) подводной лодки «Щ-103»: «Условия работы для личного состава весьма тяжелы, крупная волна, ветер, морозы, неудобство всяких палубных работ на палубе подводной лодки. Налетевшие внезапно шторма ставили работу в крайне опасные для жизни условия: приходилось мокрым по горло спасать товарища или средства. Часть технических средств налетевшими штормами уничтожена совсем» [Там же, л. 61 об.].

### **Спасение подводной лодки «Щ-130» возле о. Русского (1937 г.)**

Ярким примером операции по спасению аварийной субмарины является снятие с мели подводной лодки (ПЛ) «Щ-130» 5-й Морской бригады Тихоокеанского флота. Подводная лодка шла в густом тумане и выскочила

со среднего хода (8-10 миль) на прибрежные подводные камни мыса Ахлестышева Русского острова. Инцидент произошел в 20 ч. 30 мин 24 июля 1937 г., «Щ-130» получила крен до 20° на левый борт. После того, как попытки сняться своими силами не дали положительного результата, Штабом ТОФ в 20 ч. 55 мин. была объявлена аварийная тревога по спасению подводной лодки [9, д. 64, л. 2-3].

В 21 ч. 00 мин. тревогу объявили по Тихоокеанской экспедиции подводных работ Краснознаменного ЭПРОНа. Через 15 минут дежурная группа доложила о готовности к выходу. Начальником Штаба Тихоокеанского флота для проведения аварийно-спасательной операции был выделен тральщик № 15, который должен был пойти к базе Экспедиции в 22 час. 10 мин. на погрузку.

В 21 час. 20 мин. эпроновцы начали готовить к погрузке первоочередное снаряжение: 6-дюймовую брагу и 5,5-дюймовый стальной буксир, стропы, а также два 5-тонных понтона и мягкие 10-тонные понтоны в количестве 6 штук.

В 22 ч. 25 мин. после завершения погрузки тральщик № 15 вместе с моторным катером «Э-18» и 1-й группой водолазных ботов, под руководством начальника Тихоокеанской экспедиции Федора Мартиновича Баумана, снялись к месту аварии.

Спасатели шли в густом тумане. Найти место посадки на мель помогли гудки сирены и выпускаемые с субмарины красные и белые ракеты. Подходя к аварийному объекту, в 50-ти метрах от него эпроновцы заметили огни большого парохода, идущего прямо на «Щ-130». Катер «Э-18» с Ф. М. Бауманом на борту вовремя подошел к пароходу «Аян» для того, чтобы указать капитану на опасность. Тем самым была предотвращена новая авария с участием судна, сбившегося с курса в тумане.

В 00 ч. 30 мин. 25 июля 1937 г. эпроновцы перешли на борт «Щ-130», осмотрели снаружи ее положение и, выяснив состояние, ввиду неблагоприятного прогноза погоды, решили немедленно готовить аварийную субмарину к снятию с камней при помощи буксировки.

В 01 ч. 10 мин Ф. М. Бауман дал указания завести за кормовые рымы брагу из мягкого 2,5-дюймового стального троса в шесть раз, после чего передать с тральщика № 15 буксир из 5,5-дюймового стального троса, который необходимо было закрепить за брагу скобой [7, д. 183, л. 70]. Водолазному инструктору И. В. Лаптеву поручили сделать тщательные промеры по курсу кормы. Подошедшей в то же время водолазной группе, под руководством командира отделения водолазов И. Г. Гарбуза, приказали обследовать состояние корпуса «Щ-130», ее положение на грунте и сам грунт [8, д. 29, л. 5].

Обследование, завершнное в 02 ч. 50 мин. выявило, что подводная лодка находилась на подводной скале и частично на ряде крупных камней от половины 1-го отсека до середины 4-го. Субмарина имела крен на левый борт и дифферент на корму. Кормовая часть до половины 5-го отсека была под водой, а носовая часть от форштевня до середины 1-го отсека – на весу в воздухе. Ряд отдельных камней вплотную был прижат к левому носовому горизонтальному рулю. Очень близко прилегали к правому рулю выступающие камни (см. Рис. 1). Подводная лодка «Щ-130» по килю, корпусу и булям имела ряд вмятин, трещин и пробоев в районе балласта № 1 отсеков № 1, 2 и 3. Весь кормовой и носовой балласт был заполнен всего до 80-ти т, причем в корме имелось в наличии 56 т. Поступления воды в отсеки замечено не было [7, д. 183, л. 71].

В 03 ч. 00 мин. эпроновцы закончили такелажные работы и успешно закрепили буксир. Ввиду больших камней, находившихся в непосредственной близости от субмарины, тянуть ее в сторону было нельзя. Для осуществления буксировки тральщик вышел на прямой курс. Все переборки на «Щ-130» надлежало держать задраенными, а личному составу быть готовым к подаче в отсеках давления в случае поступления воды. Носовые балласты подлодки необходимо было продуть, откачать топливо из носовых цистерн в количестве 15 т. По мере буксировки предполагалось постепенно продувать кормовой балласт, притом не допускать крена свыше 26°, а при 25° – буксировку останавливать и балластом выравнивать крен. Проведенный подсчет давления на грунт показал, что буксирного усилия до 30-40 т должно быть достаточно для снятия аварийной субмарины с мели [9, д. 64, л. 6].

В 03 ч. 30 мин. тральщик № 15 начал буксировку, но сильным ветром и волнами его сносило в сторону от курса. Катеру «Э-18» неоднократно приходилось помогать ему вновь встать на курс. При рывках субмарина давала крен [8, д. 29, л. 6].

Во время буксировки подошел минный заградитель «Томск» (мощность 1500 л. с., водоизмещение 4,2 тыс. т). Приняв буксир с тральщика, минный заградитель сделал на ходу сильный рывок, от которого субмарина, откачавшая к тому моменту балласт, сошла с главных камней (см. Рис. 2). Последующими рывками «Щ-130» была снята с мели в 06 ч. 30 мин 25 июля 1937 г. и приведена во Владивосток к 10 ч. утра [7, д. 183, л. 73].

Работу по спасению подводной лодки «Щ-130» провели очень быстро, несмотря на ночное время и накат волн в 3-4 балла, который часто накрывал эпроновцев. Так как корма субмарины была под водой, личному составу пришлось заводить брагу и буксир, работая по пояс в воде. В своем докладе командующему Тихоокеанским флотом о проведенной операции Ф. М. Бауман просил «поощрить и премировать особенно отличившихся» [9, д. 64, л. 7]: командира группы водолазов Ивана Васильевича Лаптева, командира отделения водолазов Ивана Григорьевича Гарбуза, водолаза Илью Васильевича Милых, командира отделения рулевых Константина Викентьевича Наркевича, старшину катера «Э-18». Фамилия старшины катера «Э-18» ни в одной из копий доклада не фигурирует, но на схеме Рис. 2 (копии 1 и 2) обозначен катер «Э-19», на котором служил Малов Иван Васильевич, 1911 г.р., старшина группы рулевых [Там же, д. 38, л. 140 об.]. Если допустить вероятность опечатки в тексте доклада и предположить, что реально был задействован моторный катер «Э-19», то к награде мог быть представлен именно И. В. Малов.

Так, спасение эпроновцами подводной лодки «Щ-130» 5-й морской бригады Тихоокеанского флота в июле 1937 г. ярко иллюстрирует слаженную и квалифицированную командную работу специалистов ЭПРОНа при поддержке Тихоокеанского флота. Выделение Штабом ТОФ тральщика № 15 для проведения операции свидетельствует о нехватке плавсредств, в том числе специализированных, для выполнения аварийно-спасательных задач. Минный заградитель «Томск» оказал неоценимую помощь в осуществлении буксировки для снятия аварийной субмарины с мели.

### Снятие с мели подводной лодки «Щ-128» в заливе Америка (1938 г.)

Другим ярким примером блестящего спасения аварийной подводной лодки являются работы по снятию с мели «Щ-128» 5-й морской бригады Тихоокеанского флота в районе мыса Попова, залив Америка (современное название – Находка) с 25 по 27 января 1938 г. [8, д. 36, л. 1-6].

25 января 1938 г. в 22 ч. 10 мин. начальником Штаба ТОФ была объявлена аварийная тревога по спасению подводной лодки «Щ-128» 5-й морской бригады ТОФ, которая шла в густом тумане и наскочила на прибрежные подводные камни в районе мыса Попова, залив Америка.

Ледокол «Добрыня Никитич» после погружки аварийно-спасательного имущества [Там же, л. 6], загрузки углем и принятия на борт аварийно-спасательного отряда (АСО) в составе 13 специалистов [Там же, л. 3], а также начальника Штаба ТОФ капитана 2-го ранга А. В. Попова, вышел к месту аварии. Спасатели добрались к месту проведения операции только в 19 ч. 15 мин. В итоге время между получением сигнала аварийной тревоги и прибытием на место составило чуть менее суток.

Самостоятельные попытки «Щ-128» сняться с камней результата не дали. До прибытия аварийно-спасательного отряда ЭПРОНа производилась попытка сдернуть с камней подводную лодку при помощи плавбазы «Саратов» (мощность 1500 л. с.), используя стальной буксир. При проведении этих действий «Саратов» был отнесен ветром в сторону, и аварийная подводная лодка дала крен до 45 градусов, при том оставшись в прежнем положении [Там же, л. 1].

Выяснив положение «Щ-128» и ее состояние, ввиду неблагоприятного прогноза погоды, начальником Штаба ТОФ было принято решение немедленно готовить аварийную подводную лодку к снятию с камней путем буксировки ледоколом. «Добрыня Никитич» в ночное время не смог подойти к аварийному объекту на близкое расстояние, встав на якоря на расстоянии 450 м.

К моменту прихода аварийно-спасательного отряда уже имелись подробные промеры глубин, что сократило срок подготовительных работ к снятию аварийного объекта с камней.

Эпроновцами на «Щ-128» при помощи моторного катера мощностью 30 л. с. был заведен проводник из стального троса длиной 436 м. Катер работал с перебоями из-за неисправности мотора. За кормовые рымы (скобы) была установлена брага из стального мягкого троса. Через проводник и канифас-блок (блок с особой оковкой) с помощью лебедки завели буксир длиной 260 м, соединив большой скобой с брагой. При этом аварийная субмарина сидела на камнях, имея крен на левый борт, дифферент на корму, которая по 5-й трюм была на плаву. В корме глубина составляла 12 м, в носу – 3 м.

Пробоин не было, но притом нос аварийного объекта от форштевня до половины 3-го отсека лежал на подводных камнях. Носовые горизонтальные рули находились на поверхности воды (см. Рис. 3). Носовой частью «Щ-128» потеряла осадку 70 см, от мертвой зыби подвергалась носовой бортовой качке.

Эпроновцами было принято решение буксировать аварийную подводную лодку. При этом буксировка в сторону была невозможна за счет наличия больших подводных камней, находившихся в непосредственной близости. Проведенный специалистами Тихоокеанской экспедиции ЭПРОНа подсчет давления на грунт показал, что при создании буксирного усилия до 50–60 т аварийная субмарина должна сойти с камней.

27 января 1938 г. в 16 ч. 15 мин. ледокол «Добрыня Никитич» после всех подготовительных работ начал буксировку «Щ-128», которая работала полный ход назад, и в 17 ч. была снята (см. Рис. 4). Особенностью снятия выступило то, что нельзя было допускать крен свыше 25 градусов. При крене буксировку предполагалось приостанавливать и выравнивать его балластом, для чего было необходимо продуть все балласты аварийной подводной лодки. Личный состав «Щ-128» при проведении спасательной операции находился на своих местах согласно аварийному расписанию.

В результате работа по снятию с камней аварийной подводной лодки «Щ-128» была высоко оценена батальонным комиссаром К. И. Шнуровским, заменившем репрессированного Ф. М. Баумана на должности начальника Тихоокеанской экспедиции ЭПРОНа. В своем заключении Кесарий Иванович сказал, что работа «проведена организовано и быстро, чему способствовало хорошая укомплектованность аварийно-спасательной группы. Личный состав показал себя этой работой дисциплинированным и хорошо знающим свои обязанности» [Там же, л. 2]. Данная оценка была направлена в адрес Военного совета ТОФ и начальника Краснознаменного ЭПРОНа Фотия Ивановича Крылова.

Из 13 специалистов аварийно-спасательного отряда, направленного на спасение «Щ-128», восемь человек были особо отмечены К. И. Шнуровским в его заключении по операции [Там же]: командир аварийно-спасательного отряда, водолазный специалист Федор Илларионович Задворный; корабельный инженер главного военного порта (ГВП) ТОФ, воентехник 1 ранга т. Данилов; главный боцман Лаврентий Михайлович Дудин, командиры отделения водолазов Гурий Романович Рабодзей и Николай Францевич Завакевич; старшие водолазы Георгий Ефимович Стрюков и Иван Константинович Ельченко; краснофлотец, такелажник Никита Иванович Кубышкин.

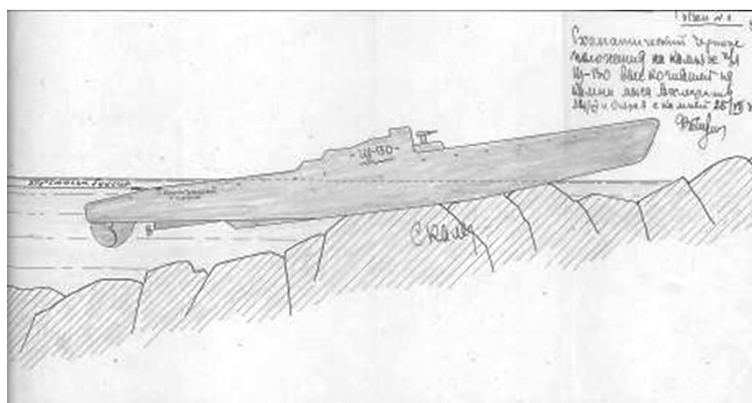
Так, спасение подводной лодки «Щ-128» 5-й морской бригады Тихоокеанского флота в январе 1938 г. ярко иллюстрирует слаженную и квалифицированную командную работу специалистов Тихоокеанского ЭПРОНа, из которых был составлен аварийно-спасательный отряд. Основным средством для выполнения работ выступил метод буксировки. Были использованы различные виды аварийно-такелажного имущества: стальные тросы, буксиры и стропы, а также судоподъемная скоба и канифас-блок. Личным составом аварийно-спасательного отряда на практике были закреплены знания, полученные в ходе теоретической подготовки.

## Заключение

Таким образом, в 1930-е гг. Тихоокеанская экспедиция подводных работ Краснознаменного ЭПРОНа СССР играла важную роль в усилении обеспечения Тихоокеанского флота и аварийно-спасательной службы в регионе. Силами эпроновцев выполнялся не только широкий спектр работ, связанных с пребыванием под водой, но и решались вопросы оказания помощи аварийным подводным лодкам типа «Щ» и их экипажам.

Перспективы дальнейшего исследования исторического опыта Экспедиции подводных работ особого назначения на Тихом океане мы видим в более детальном изучении организационно-штатной структуры, материально-технического оснащения и подготовки кадров.

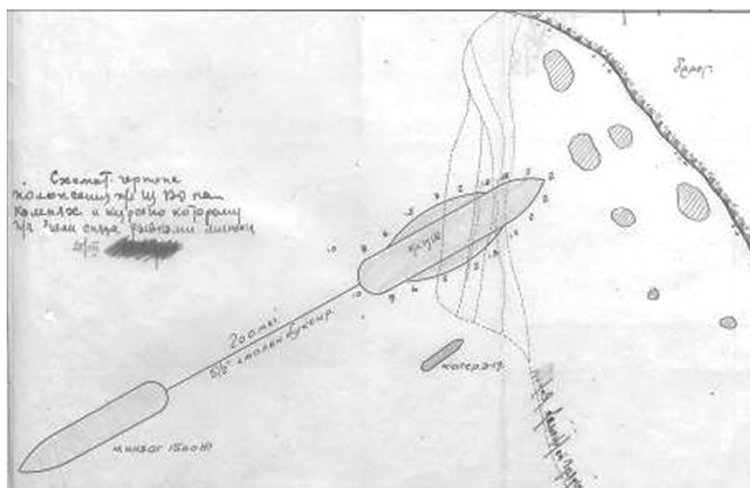
*Публикация посвящается памяти Юрия Михайловича Зайцева, кандидата исторических наук, доцента кафедры тактики, боевой подготовки и морской практики Тихоокеанского высшего военно-морского училища имени С. О. Макарова, почетного работника высшего профессионального образования, скоропостижно ушедшего из жизни 20 декабря 2020 года.*



**Рисунок 1.** Схематический чертеж положения подводной лодки «Щ-130», попавшей на камни мыса Ахлестышева 24 июля и снятая с камней 25 июля 1937 г.

Экземпляр № 1 из 4-х выполненных адресован начальнику Главного управления Краснознаменного ЭПРОНа, флагману 2-го ранга Фотию Ивановичу Крылову. В верхнем правом углу штамп «рассекречено».

Подпись начальника Тихоокеанской экспедиции интенданта 1-го ранга Федора Мартиновича Баумана [9, д. 64, л. 8]



**Рисунок 2.** Схематический чертеж положения на камнях подводной лодки «Щ-130» (надводное водоизмещение – 592 тонны) и курс, по которому она была снята с мели рынками минного заградителя «Томск». Операция 24-25 июля 1937 г.

Экземпляр № 1. В верхнем правом углу штамп «рассекречено».

Подпись Ф. М. Баумана заштрихована, вероятно, в связи с его арестом и последующим расстрелом. [7, д. 183, л. 75]

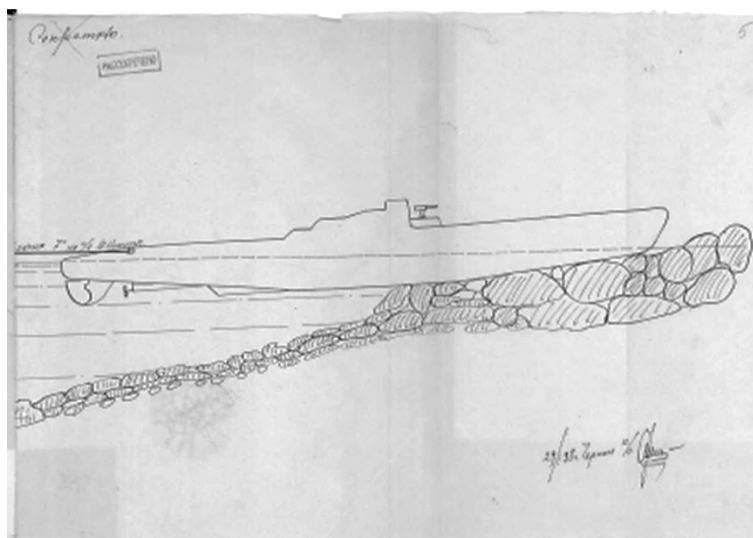


Рисунок 3. Схема положения аварийной подводной лодки «Щ-128», 1938 г. [8, д. 36, л. 5]

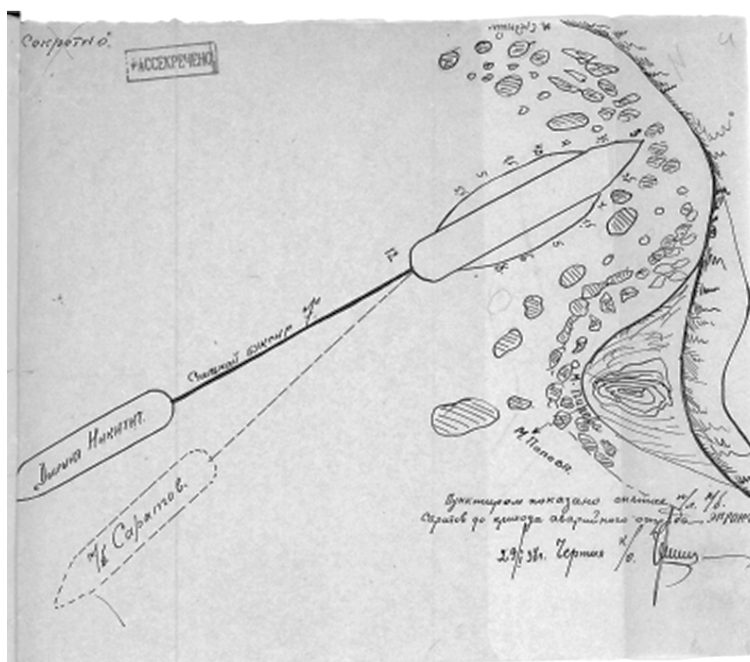


Рисунок 4. Схема снятия аварийной подводной лодки «Щ-128», 1938 г. [8, д. 36, л. 4]

#### Источники | References

1. Бауман Ф. М. Три года Тихоокеанской экспедиции ЭПРОНа // ЭПРОН: сборник статей по судоподъему, водолазному и аварийно-спасательному делу. Л.: Краснознаменная экспедиция подводных работ СССР, 1935. Вып. X-XII. С. 264-270.
2. Галактионов Е. Н. Государственная политика по укреплению Дальневосточной морской границы СССР в 30-е годы XX века: дисс. ... к. ист. н. Хабаровск, 2015. 198 с.
3. Деревянко А. П. Пограничный конфликт в районе озера Хасан в 1938 году. Материалы к 60-летию Хасанских событий. Владивосток: Уссури, 1998. 84 с.
4. Зайцев Ю. М. Оборудование морских коммуникаций Дальнего Востока СССР в военных интересах // Военно-исторический журнал. 2014. № 6. С. 8-15.
5. Зайцев Ю. М. Подготовка сопредельной территории Дальнего Востока к войне (1932-1945 гг.) // Россия и АТР. 2010. № 3. С. 5-14.
6. Колесниченко К. Ю., Левшов П. В. Тяжелая авиация в составе МСДВ - ТОФ в 1932-1938 гг. // Морской сборник. 2015. № 8. С. 74-82.
7. Российский государственный архив Военно-Морского Флота (РГАВМФ). Ф. Р-1090. Оп. 2.
8. РГАВМФ. Ф. Р-1122. Оп. 1.

9. РГАВМФ. Ф. Р-1495. Оп. 1.
10. Семенов В. Н. Создание Тихоокеанского флота СССР (1932-1941 гг.) // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2020. Т. 10. № 3 (60). С. 515-524.
11. Ткачёва Г. А. Оборонный потенциал Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны // Россия и АТР. 2015. № 2. С. 5-24.
12. Филиппова А. В. Создание судостроительной и судоремонтной базы на Дальнем Востоке СССР в предвоенные годы (1931-1941 гг.) // Вестник Екатеринбургского института. 2017. № 3. С. 93-96.
13. Шабельникова Н. А. Морская спасательная служба Дальнего Востока России: к вопросу о формировании нового направления в отечественной региональной историографии // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества: материалы IX Междунар. науч.-практ. конф. Благовещенск: БГПУ, 2019. С. 307-313.

#### Информация об авторах | Author information

**RU****Усов Алексей Вячеславович<sup>1</sup>**<sup>1</sup> Дальневосточный юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации (филиал) в г. Владивостоке**EN****Usov Aleksey Vjacheslavovich<sup>1</sup>**<sup>1</sup> Far Eastern Law Institute of the Russian Ministry of Internal Affairs (branch) in Vladivostok<sup>1</sup> 101-mvd@mail.ru

#### Информация о статье | About this article

Дата поступления рукописи (received): 09.06.2021; опубликовано (published): 30.07.2021.

**Ключевые слова (keywords):** ЭПРОН; Дальний Восток; безопасность; Тихоокеанский флот; водолаз; Special-Purpose Underwater Rescue Party (EPRON); Far East; security; Pacific fleet; diver.