

ОБ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ШТУРМАНСКОЙ ШКОЛЕ И ШТУРМАНСКОЙ СЛУЖБЕ
ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА РОССИИ
(Прошлое, настоящее и будущее Штурманской службы ВМФ России)

Контр-адмирал В.И.Алексин,
Главный штурман ВМФ,
кандидат военных наук, профессор

В истории России, как европейской и мировой державы, Военно-Морской Флот всегда занимал важное и заметное место. Нынешнее сложное положение России, 300-летний юбилей нашего регулярного флота, обязывают еще раз осмыслить его историю, нынешнее состояние ВМФ, чтобы не повторять прошлых ошибок, определить оптимальные направления его строительства, подготовки и применения в первой половине XXI века.

Геостратегическое, геополитическое и геоэкономическое положение России, берега которой омываются водами 12 морей, более 70% государственной границы проходит по морским акваториям, длина береговой черты около 100 тыс.километров, где важнейшую и наиболее перспективную часть экономики составляют богатейшие запасы прибрежных морей и континентального шельфа, по определению вывело нашу страну в число великих морских держав мира.

Первым это понял великий и просвещенный реформатор России Петр I, 300 лет назад 20 октября 1696 года основавший российский флот. Только после морских побед над своими стратегическими противниками на Черном море и на Балтике, одержанных при личном участии в них Петра Первого, заслуженно получившего за это воинское звание адмирала, Россия была признана в Европе великой державой (империей), а Петр Великий стал именоваться императором. Его гением и трудами было создано могучее государство, построен мощный флот, заложены славные традиции, на основе которых флот России за свою историю одержал наибольшее количество побед среди всех других флотов мира. Этими традициями наш флот живет и сейчас. Его девизами являются: Родина, Честь, Мужество.

Одной из таких славных традиций, заложенных лично Петром Первым, является основание им отечественной школы морской штурманской службы.

Возвратившись в 1698 году из почти полугодовой кораблестроительно-научно-практической и образовательной поездки по странам Западной Европы для быстрого создания настоящего Военно-Морского Флота для войн на Балтике Петр I привез с собой

необходимое количество голландских, датских и английских капитанов и судостроителей.

Укомплектование армии и флота средним офицерским составом, прежде всего, инженерно-техническим, он предполагал производить отечественными кадрами. Однако, существовавшие тогда в России епископские, монастырские и приходские школы давали ученикам в основном гуманитарные и богословские знания. Даже выпускники Московской славяно-греко-латинской академии, открытой в 1685 году, получали преимущественно философское, филологическое и богословское образование, хотя академия должна была готовить и административные кадры.

Поэтому у царя возникла идея создания математической школы, призванной готовить отечественных специалистов для флота, армии и строительства крепостей. Реализацией этой идеи явилось создание одной из первых в стране государственной светской Школы математических и навигационных наук, или Навигацкой школы. Именно здесь и началась подготовка отечественных специалистов для русского флота. В указе Петра I от 14 января (25 января по новому стилю) 1701 года было сказано: "Быть математических и навигацких, то есть мореходных хитростно искусств учению". Этот день и считается официальной датой основания Штурманской службы Российского флота.

Школа размещалась в Москве. С июня 1701 года для удобства астрономических наблюдений ее поместили в Сретенскую (Сухареву) башню (ныне Сухаревская - бывшая Колхозная площадь). Во главе школы был поставлен боярин Федор Головин.

В Навигацкой школе обучали арифметике, геометрии, плоской и сферической тригонометрии, черчению. Высшей ступенью считались морские науки: навигация, морская астрономия, география (преимущественно математическая - то есть картография). Преподавалось также ведение шканечного (вахтенного) журнала и счисление пути корабля. В качестве подготовительного были созданы два начальных класса: "русская школа" - для обучения чтению и письму и "цифирная школа", где учились счету и началам арифметики. Школа была рассчитана на 200 учащихся. Кроме детей дворян в школу зачисляли и представителей других сословий. Лишь наиболее способные ученики переводились в классы, где изучались морские науки.

В 1710 году в Навигацкой школе занимались уже 500 учащихся в

возрасте от 15 до 33 лет (три четверти из них были дети гвардейских солдат).

Кроме иностранных преподавателей, таких как лично приглашенный Петром I английский профессор Г.Фарвардсон, в Навигацкой школе преподавали такие замечательные русские ученые и педагоги, как Л.Ф.Магницкий, который работал в ней 38 лет с февраля 1701 года и до последнего дня своей жизни. Он не только написал и издал в 1703 году первый отечественный учебник по математике "Арифметику", но глубоко знал и прекрасно преподавал математику, физику, географию и астрономию. Этот подлинный энциклопедист своего времени в совершенстве знал латинский и греческий языки, стихосложение, философию и риторику, самостоятельно изучил немецкий, голландский и итальянский языки.

Он не только писал учебные пособия, вместе с другими преподавателями разрабатывал и издавал математические и мореходные таблицы, днем проводил занятия в классах, но по вечерам еще дополнительно занимался с отстающими учениками.

С созданием Навигацкой школы неразрывно связана история военно-морского книгопечатания. В начале XVIII века было издано около 20 работ, в которых содержались сведения по навигации, астрономии и другим наукам. Их перевели с иностранных языков и напечатали в Амстердаме славянским шрифтом ("Там за Невой море и океаны". История ВВМУ им.М.В.Фрунзе. М.Воениздат. 1976 г.).

Первый выпуск Навигацкой школы состоялся в 1705 году в количестве 64 человек, среди которых были будущие герои Северной войны и адмиралы (1700-1721) при Гангуте, Эзеле и Гренгаме: Н.Сенявин, П.Чихачев, В.Ларионов; ближайшие соратники Петра I Н.Головин, С.Лопухин и Ф.Соймонов; мореплаватели и открыватели новых земель С.Малыгин, А.Скуратов и Г.Золотарев.

Но, так как значительное число выпускников этой Школы назначались на государственную службу в другие военные и гражданские ведомственные учреждения, нужды растущего флота она удовлетворить не могла. А так как центр всех дел, связанных с флотом, переместился в новую столицу Петербург, указом Петра I от 1 октября 1715 года там была создана Морская академия, куда было переведено 200 учеников старших мореходных классов Навигацкой школы и еще 100 человек было набрано в столице. Морская академия стала привилегированным дворянским учебным заведением. В разные годы она носила разные названия: Академия морской гвардии

(откуда произошло название "гардемарин"), с 1752 года Морской шляхетный кадетский корпус, с 1802 года - Морской кадетский корпус.

Директору Морской академии были подчинены оставшиеся в Москве классы Навигацкой школы, которой с 1715 г. руководил Л.Ф.Магницкий, а с 1724 г. и Кронштадская штурманская школа.

В 1724 г. указом Петра I была организована Великая Северная экспедиция, которая до 1743 г. исследовала и нанесла на карты огромные пространства северных и восточных берегов Сибири, а в 1728-1742 г. обследовала Курильские острова, северную часть Берингова моря, включая Берингов пролив и открыла западное побережье Америки в районе архипелага Александра.

Имена первых выпускников Морской академии и Навигацкой школы, участников этой экспедиции, прошедших путь от штурмана до капитана (командира корабля), навсегда остались на картах всех стран мира: А.И.Чириков, С.Мальгин, Дмитрий и Харитон Лаптевы, Д.Овцын. В нечеловеческих условиях после смерти начальника экспедиции В.Прончищева закончил описание северного побережья Таймыра и вернулся с большинством людей штурман С.Челюскин.

Единственным оставшимся на ногах последние дни плавания, в ходе Второй Камчатской экспедиции после открытия северных берегов Америки, за пределами человеческих возможностей исполняя одновременно обязанности штурмана, вахтенного офицера и командира корабля (больной А.И.Чириков, как и другие офицеры корабля, уже несколько недель не могли встать с постели) привел "Св.Павел" в Петропавловск-Камчатский штурман И.Елагин.

В ходе этой последней экспедиции ее капитан - командор В.Беринг (который на многолетней - (38 лет) службе русскому царю всегда имел одного и того же штурмана, соотечественника-датчанина А.Хессельберга в 70 лет умершего вместе со своим капитаном от цынги на о.Беринга) часто говорил, "что в его возрасте он не желал бы ничего лучше, чем передать все предприятие молодому, энергичному и уверенному в себе человеку русского происхождения, который во многих случаях поступал бы куда смелее и правильнее, чем старый человек и иностранец". (Г.Стеллер, "Дневник плавания с Берингом к берегам Америки, 1741-1742", Москва. "ПАН" 1995, стр.113).

Неизмерима помощь, оказанная в это время нашим штурманам и в целом отечественному мореплаванию со стороны великих русских

ученых М.В.Ломоносова, Д.Бернулли и Л.Эйлера. Их глубокие исследования в области навигации, гидрографии и мореходной астрономии вывели штурманскую науку на передовое место в мире. Все географические открытия и описания, сделанные в ходе Великой Северной, в том числе Первой и Второй Камчатской экспедиций имели такую высокую точность измерений, что просуществовали без значительных изменений практически до наших дней. (Там же. Кроме того, *Свен Ваксель. "Вторая Камчатская экспедиция Витуса Беринга". Л.М. Изд. Главсевморпути. 1940 г.).

В 1827 году в ходе очередной реорганизации флота штурмана из штурманских рот ЧФ и БФ были объединены в Корпус флотских штурманов (КФШ) общим количеством около 400 человек, имевших сухопутные звания от кондуктора и подпоручика до полковника и генерала КФШ. С 1885 года, в соответствии с утвержденным Александром III Положением, КФШ постепенно заменялся флотскими офицерами - выпускниками Морского кадетского корпуса. Новый штат для штурманских офицеров, который сохранился до 1914 год, имел одного генерал-лейтенанта, двух генерал-майоров, 6 полковников, 12 подполковников и т.д., которые заменялись соответственно званиями капитан 1 ранга, капитан 2 ранга и т.п.

И в этот период сохранялась традиция участия в подготовке штурманских кадров для флота русских ученых, имевших мировую известность: Ю.М.Шокальский, А.Н.Крылов и др. Наиболее известный вклад в историю штурманской службы в этот период внесли Ф.Ф.Веселаго - выросший до члена Адмиралтейств-совета и написавший наиболее полную историю развития российского флота, С.О.Макаров - ставший впоследствии одним из самых известных флотских и русских ученых, мореплавателей и флотоводцев. Штурман подводной лодки "Пантера" А.И.Берг в советский период стал основоположником отечественной кибернетики (от голландского "кибернетес" - указывающий путь, кормчий, штурман) и радиолокации, адмиралом-инженером, академиком АН СССР. Участники Русско-японской войны 1904-1905 гг. штурман крейсера "Варяг" Е.А.Беренс стал Начальником Морского Генштаба, а затем Командующим Морскими Силами Республики, а штурман броненосца "Орел" Н.А.Сакеллари - основоположником советской штурманской школы, выдающимся педагогом, подготовившим в стенах ВМУ имени М.В.Фрунзе не одно поколение штурманских и командных кадров для ВМФ СССР.

Профессия и служба корабельного и флагманского штурмана трудна, многообразна, захватывающе интересна (общеизвестно, что это самая романтическая морская профессия) и чрезвычайно ответственна. Море всегда было и остается грозной и опасной стихией, всегда изменчивой и никогда не повторяющейся. Именно поэтому единственной из всех военных специальностей, в правилах организации службы которой есть слово "творческий", является профессия штурмана: "Работа штурмана в походе носит творческий характер".

Но эта романтика и творчество имеет очень высокую цену. Грубая профессиональная ошибка, промах в работе штурмана могут закончиться посадкой корабля на мель, в мирное время тяжелой аварией корабля, а в военное время, вследствие этого, почти неизбежной его гибелью вместе с экипажем.

Не случайно, в Морском Уставе Петра I за посадку корабля на мель штурману было всего два наказания: "штраф смертный (смертная казнь) или ссылка на каторгу по важности дела смотря в суде." ("Устав Морской" СПб, 1720 г., стр.83).

Однако, эти же обстоятельства обязывали штурмана к определенному типу поведения, указанному в этой же статье Морского Устава: "а если капитан (командир корабля - прим.В.А.) прикажет штурману в такие места идти, где он знает об опасности посадки корабля на мель или на камни, то он обязан о том капитану заранее объявить и смело о том говорить".

Эти основополагающие основы штурманской профессии остались неизменными до сих пор: самые тяжелые и неотвратимые наказания на флоте и сегодня следуют за аварийность корабля; если командир корабля не принимает во внимание доклады, рекомендации и предложения штурмана по безопасному плаванию, то штурман ОБЯЗАН произвести запись об этом в Навигационный журнал и продолжить выполнять свои уставные обязанности.

Видимо, не случайно, те офицеры, кто хорошо усвоил и проявил эти качества на штурманских должностях, затем достигли высоких командных высот: флагманский штурман бригады эсминцев в предсмертные годы С.Г.Горшков затем вырос до должности командующего Черноморским флотом и Главнокомандующего ВМФ, адмирала флота Советского Союза. Штурман подводной лодки Г.М.Егорев закончил войну на Балтике командиром лодки, стал на Тихом океане командиром соединения, затем командующим Северным

флотом и завершил флотскую службу начальником Главного Штаба ВМФ, адмиралом флота. Штурман тральщика Северного флота в годы Великой Отечественной войны В.В.Михайлин стал командующим Балтийским флотом, заместителем Главнокомандующего ВМФ и Главнокомандующего Объединенными Вооруженными Силами Варшавского Договора.

Штурман подводной лодки А.П.Михайловский стал доктором военно-морских наук, профессором, академиком РАЕН, Героем Советского Союза, командующим Северным флотом. Штурман одной из первых атомных подводных лодок О.А.Ерофеев был первым, кто провел апл ВМФ СССР подо льдом в Беринговом проливе, награжден за это орденом Ленина, стал кандидатом военных наук, командующим флотилией атомных подводных лодок и командующим Северным флотом. Командующим Тихоокеанским флотом стал в прошлом штурман надводного корабля адмирал В.И.Куроедов, а штурман - подводник В.А.Кравченко ныне адмирал и командует Черноморским флотом. Начальник Главного Штаба Военно-Морского Флота адмирал И.Н.Хмельнов также в прошлом штурман - надводник и до нынешней своей должности командовал Тихоокеанским флотом. Подобных примеров очень много. И да простят меня ветераны флота, что из-за малого объема статьи не о всех здесь упомянуто.

Из романтики штурманской службы родились известный советский писатель-маринист Леонид Соболев, на флотской службе дошедший до флагманского штурмана бригады эсминцев и поэт, штурман-подводник Алексей Лебедев, погибший вместе со своей подводной лодкой Л-2 осенью 1941 года. Вообще романтика флотской службы дала русской культуре и искусству немало славных имен. Это композитор Н.А.Римский-Корсаков, художники А.П.Боголюбов и В.В.Верещагин, писатели К.М.Станюкович, В.С.Пикуль и В.А.Конечский, певцы Н.Н.Фигнер, Б.Штоколов и т.д.

Задачами штурманской службы на кораблях ВМФ сейчас, как известно, являются: решение навигационных задач кораблевождения, выработка навигационных и измерение гидрометеорологических данных, необходимых для обеспечения безопасного плавания и эффективного применения оружия корабля в любых условиях обстановки. Исходя из этого, командир штурманской боевой части корабля отвечает за точность следования корабля назначенным маршрутом и своевременное прибытие в заданный район; безопасность плавания корабля от посадки на мель и безопасность предлагаемого им самим курса; точность выработки навигационных данных для применения оружия. В бою штурманская боевая часть, наряду с

навигационной, ведет боевую прокладку на навигационных картах, получая данные от других боевых частей и служб (радиотехническая боевая часть при этом ведет боевую прокладку в относительных координатах на картах и планшетах тактической обстановки и экранах БИУС).

Перечень этих задач штурманской службы на кораблях нашего флота за последние 100-120 лет остается практически неизменным. Технические средства морской навигации, которые обеспечивали определение (измерение) курса (направления), скорости и пройденного расстояния, глубины по килем, а также измерение других навигационных параметров для определения места корабля в море, далеко не всегда обеспечивали необходимую точность для эффективного решения этих задач. Поэтому корабельные, флагманские штурмана и ученые - навигаторы всегда объективно, руководствуясь интересами дела, обязаны были напрягать интеллект, мыслить творчески, обосновывать теоретически и немедленно проверять на практике новые методы боевого использования ТСН.

Вот как писал об этом в 1944 году Главный штурман ВМФ контр-адмирал Ф.Ф.Булькин: "Война, в известной мере, внесла свои коррективы и показала необходимость применения остроумных комбинаций из области навигации, астрономии, использования новых технических средств, комбинаций, имеющих до войны, главным образом, теоретический интерес". ("Записки по гидрографии N 1". 1944 г.). Некоторые из описанных Ф.Ф.Булькиным комбинаций автору этих строк пришлось применять в середине 1960-х годов даже на ракетной подводной лодке при тогдашней неразвитости средств НГО. Похожие способы применяли штурмана БФ и ЧФ при эвакуации войск, вооружения и военной техники с побережья Кавказа и Балтийского моря в 1990-1993 гг. Все операции были проведены безаварийно.

Российская штурманская школа всегда славилась высокой штурманской культурой, преданностью штурманов своему делу и долгу, исключительно высокой профессиональной компетентностью. Это всегда означало: тщательное и глубокое изучение района плавания и ведения боевых действий в навигационно-гидрографическом и гидрометеорологическом отношении; тщательную подготовку ТСН, навигационных карт, пособий и личного состава, (в том числе командования корабля и вахтенных офицеров) к плаванию; скрупулезные расчеты при составлении предварительной прокладки, предусматривающие основные, резервные и аварийные

методы счисления пути и определения места на всех участках и при любых условиях похода, осуществления точного и надежного решения навигационных задач кораблевождения, обеспечивающих безаварийное и эффективное решение задач кораблем, что включает в себя безусловное и пунктуальное выполнение требований всех правил навигации и кораблевождения, которые приобрели силу профессионального закона; грамотное и обоснованное использование имеемых технических средств и методов навигации; обоснованность и точность навигационных расчетов; пунктуальность, грамотность и аккуратность во всем - от ведения навигационной прокладки на карте до заполнения навигационного, вахтенного или судового журнала; бдительное наблюдение за навигационной обстановкой, оперативный системный анализ ее изменений, своевременный, обоснованный, убедительный доклад командиру корабля по корректуре курса, скорости, глубины погружения (для подводной лодки), режимов движения и использования технических средств корабля и т.д.

Иногда под штурманской культурой понимают аккуратность в расчетах и графической работе на навигационной карте, каллиграфический почерк, владение некоторыми разделами прикладной математики, педантизм. Все правильно, но этими чисто внешними атрибутами далеко не исчерпывается культура штурмана.

Это, естественно, касается не только штурмана, но и командира корабля, и вахтенных офицеров (в том числе БИП). Тогда, в широком плане, это будет правильнее назвать морской навигационной культурой.

Основным, центральным моментом в понятии штурманская культура является осознание командиром корабля и штурманом своей личной ответственности за боеготовность корабля, безопасность его плавания и жизнь экипажа.

Следующим важным моментом является высокая профессиональная компетентность, глубокие знания и твердые практические навыки в базовых штурманских науках: навигации, астрономии, лоции, гидрометеорологии, маневрировании, технических средствах навигации и их боевом использовании.

Не менее важна прочно усвоенная привычка к самоконтролю, которая, как известно, является залогом безошибочной работы штурмана.

Контр-адмирал Ф.Ф.Булыкин так определял это понятие в 1944

г.: "Под штурманской культурой надо понимать сочетание четкой личной дисциплины штурмана с большими теоретическими познаниями, находчивостью и исключительной аккуратностью в работе. Основные черты культурного штурмана даются не сразу, а воспитываются в течение ряда лет за время пребывания в училище и практической работы на кораблях".

В свое время эту же исключительной важности мысль довел до широких флотских кругов С.О.Макаров: "Надо чтобы каждый офицер знал, что с выходом из школы (Морского Кадетского Корпуса, ВВМУ - прим.В.А.) учение не оканчивается, и что всю свою службу офицер, не желающий идти назад, должен учиться и работать". ("Рассуждения по вопросам морской тактики". С.О.Макаров. СПб. 1904 г.).

Воспитанием и обучением штурманских кадров нашего флота по указанным выше составляющим штурманской культуры в предвоенное и послевоенное время занимался широкий круг педагогов и ученых, среди которых наиболее известны: Н.А.Сакеллари, К.С.Ухов, И.Н.Дмитриев, П.И.Бельский, А.П.Белобров, Б.П.Хлюстин, Г.П.Попеко, Е.П.Соломатин, Р.А.Скубко, М.И.Скворцов и многие другие.

Однако, с наступлением эры океанского, ракетно-ядерного флота возникли новые задачи. Сфера военно-политических и экономических национально-государственных интересов СССР распространилась на весь Мировой океан, включая полярную шапку Центральной Арктики, тропические и южные широты. Корабли ВМФ стали вооружаться современными мощными комплексами ракетного (баллистическими, крылатыми, зенитными) и торпедного оружия, комплексами радиотехнического и другого вооружения.

С целью выработки точных навигационных данных для эффективного боевого применения постоянно совершенствующихся новых типов оружия и техники и обеспечения точного и безопасного плавания в любых районах Мирового океана и условиях обстановки Главным управлением навигации и океанографии МО СССР под руководством адмирала А.И.Рассохо и НИИ МО под руководством контр-адмиралов Ю.И.Максюты, а затем А.В.Федотова были разработаны несколько поколений все более совершенных навигационных комплексов для подводных лодок и надводных кораблей.

Эффективную подготовку штурманских кадров в новых условиях

возглавили Е.П.Глебов, Д.Э.Эрдман, ныне здравствующие А.В.Лаврентьев, К.Я.Богомазов, Н.И.Груздев, С.Д.Жушиховский, В.Д.Шандабылов и другие первоклассные специалисты.

Освоением новых навигационных комплексов и разработкой методов их эффективного боевого использования на флотах лично руководили такие крупные и известные специалисты штурманской службы ВМФ, флагманские штурмана флотов и флотилий, как В.И.Дмитриев, Э.С.Бородин, В.В.Владимиров, А.Н.Яковлев, Ю.И.Жеглов, В.С.Макода, А.П.Бурсевич, С.П.Алексеев, В.А.Рябокоть и др. Эти разработанные на флотах и проверенные в море методы эксплуатации навигационных комплексов, позднее включенные в руководящие документы ВМФ, в несколько раз повысили оперативно-тактические возможности и боевую готовность кораблей и соединений, составляющих боевое ядро флотов.

Каждая из этих ярких личностей, кроме того, что содержала в себе весь комплекс составляющих штурманской культуры, показанный выше, в полной мере отвечала и такой важной закономерности флотской службы, на которую указал С.О.Макаров: "Унылые люди не годятся для такого бойкого дела, как морское, в особенности во время войны". Будучи прекрасными учителями и воспитателями для многих поколений флотских штурманов, они значительно обогатили понятие штурманской и навигационной культуры, наполнили его новым содержанием.

Так, если до 1965 г. выходы кораблей в море по длительности, как правило, не превышали 1-3 суток, то с началом несения систематической боевой службы в океане плавания длились до 3-6, а иногда и до 11 месяцев, причем в совершенно различных широтах и климатических зонах Мирового океана, где, зачастую, никто из участников похода до этого никогда не бывал.

В этих условиях штурманская ошибка, даже в мирное время, действительно грозила срывом боевой задачи и могла поставить корабль на грань гибели. Поэтому исключительно важным было воспитать и обучить командиров кораблей и штурманов предусмотрительности, умению предвидеть ход событий, вплоть до самых неблагоприятных вариантов и своевременно подготовить к ним себя, своих подчиненных, технические средства навигации, внести необходимые коррективы в организацию службы. В том числе это касалось и уставной обязанности - контроля со стороны командира корабля за деятельностью штурмана и штурманской боевой части, так

как обычная схема самоконтроля штурмана в этих условиях иногда давала осечки.

Правила штурманской службы ВМФ запрещают штурману (командиру БЧ-1) в походе отдыхать в одно время с командиром корабля. Поэтому, выполнение им своих уставных обязанностей на КП БЧ-1 может иногда длиться непрерывно несколько суток. Штурман в этих условиях должен четко знать, где ему необходимо работать с максимальным напряжением своего интеллекта и физических сил, а где и насколько можно расслабиться, чтобы это не повлияло на безопасность плавания.

Замечено, что хороший штурман, (равно, как и хороший, опытный командир корабля), иногда интуитивно чувствует неожиданную и никому до времени не ведомую опасность. Знания, опыт и его высокая ответственность (это и есть основные составляющие интуиции) подсказывают ему, что надо осмотреться и быть в готовности номер один.

Очень важным и в базе, и особенно в море, в деятельности штурмана являются его собранность, постоянная готовность к действию, бескомпромиссность и принципиальность. основополагающие требования Корабельного устава и ПОШС-К ВМФ, касающиеся обеспечения безопасности плавания и маневрирования корабля, написаны кровью многих поколения моряков. Штурман (как и командир корабля) является главным хранителем этих морских законов и в этой части в его работе не должно быть полумер, полутонн и неоднозначности.

Еще одним важным элементом штурманской культуры является отлаженная организация надежного доведения, хранения, анализа и контроля использования навигационной информации.

Можно привести еще немало элементов, которые органично войдут в понятие "штурманская культура", но в пределах данной статьи достаточно показанного выше.

Имея более чем 37-летний опыт флотской службы, полагал бы важным добавить, что хороший штурман должен уметь хорошо делать одновременно три дела: выполнять свои собственные обязанности по ведению навигационной прокладки, расчетов и управлению навигационным комплексом на КП БЧ-1; слышать, знать, что делают его подчиненные, несущие специальную вахту на боевых постах БЧ-1 на походе, принимать от них доклады и давать необходимые команды; постоянно знать, что делается на ГКП корабля (в ЦП ПЛ), на постах

освещения ближней морской обстановки (БИП), слышать командира корабля, адекватно реагировать на его команды, своевременно докладывая свои обоснованные предложения для обеспечения безопасности плавания корабля и эффективного применения его оружия.

Суммируя все вышесказанное, можно вывести примерное УРАВНЕНИЕ ШТУРМАНА, где в левой части будут: ОТВЕТСТВЕННОСТЬ в кубе, плюс ЗНАНИЯ в квадрате, плюс НАХОДЧИВОСТЬ, СМЕЛОСТЬ, АККУРАТНОСТЬ и САМОКОНТРОЛЬ, а в правой, после знака "равняется": ТОЧНОСТЬ и БЕЗОПАСНОСТЬ ПЛАВАНИЯ, плюс ЭФФЕКТИВНОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ОРУЖИЯ КОРАБЛЯ. Данное уравнение не является исчерпывающим по количеству и составу членов, но, по мнению автора, достаточно полно описывает рассматриваемый процесс для использования его в практике.

В наибольшей степени сочетают в себе все выше названные качества и передают их подчиненным ныне действующие флагманские штурмана: Е.Г.Бабинов, В.А.Кондратьев, В.К.Богомазов, С.В.Козлов, В.К.Погорелов, В.Н.Андреев, Е.Г.Киселев, И.Л.Бойко, А.Э.Железняков, В.Н.Пелевин и другие лучшие представители Штурманской службы ВМФ. Фамилии лучших корабельных штурманов приведены в Морском Сборнике N 2-1995 г.

Решением проблем рационального построения Штурманской службы ВМФ, определением ее роли, места и задач в мирное и военное время, организации штурманской службы флотов, объединений, соединение и кораблей, профессиональной подготовки офицеров-штурманов и их подчиненных, штурманской подготовки командиров объединений, соединений, кораблей и вахтенных офицеров после Великой Отечественной войны руководили главные штурманы ВМФ: контр-адмиралы И.Г.Иванов (1949-1956 гг.), В.Ф.Яросевич (1956-1959 гг.), А.Н.Мотрохов (1959-1974 гг.), Р.А.Зубков (1974-1986 гг.) и с марта 1986 г. - автор этих строк.

Широкий круг проблем, решаемых штурманской службой и бесконечное количество линий связи и взаимодействия с внешними и внутренними источниками информации в громадной, иерархически построенной структуре Военно-Морского Флота, всегда обязывали штурманов на всех ступенях их службы в качестве основного инструмента познания и действия использовать системный подход, или точнее то, что в современной науке называется системным анализом (прикладной наукой и диалектикой).

Это требовало постоянного расширения научного кругозора руководителей. Не случайно оба последних главных штурмана ВМФ стали кандидатами военных наук, а А.Н.Мотрохов уже на должности заместителя начальника ГУНиО МО защитил докторскую диссертацию.

Постоянно занимаясь решением наиболее актуальных и злободневных проблем ВМФ, Штурманская служба внесла значительный вклад в научное обоснование в 1985-1987 гг. новой комплексной системы предупреждения аварийности (КСПА ВМФ) - одной из самых тяжелых и болезненных проблем ВМФ (не только ВМФ, но и в целом Вооруженных Сил, а также промышленности и транспорта страны).

Многие десятилетия в нашем флоте господствовал взгляд на аварийное происшествие с кораблем, как на чрезвычайное происшествие. Моряки старшего поколения помнят это по летучему лозунгу Главнокомандующего ВМФ адмирала флота Советского Союза С.Г.Горшкова: "Нет аварийности оправданной и неизбежной. Аварийность и условия ее возникновения создают люди своей безграмотностью и неорганизованностью". Эта мысль, во многом верная в широком философском смысле, становилась вредной при расследовании причин конкретной аварии на конкретном корабле, где именно поэтому быстро находились виновные ("стрелочники"), а под девизом "предупреждения аварийности" следовали строгие карательные и административно-запретительные меры, действовавшие очень не долго. В целом же обстановка с аварийностью заметно не менялась.

Новый, научный подход в рамках КСПА ВМФ позволил установить, что АВАРИЙНОСТЬ кораблей, судов ВМФ, их оружия и техники является объективной реальностью жизни и деятельности ВМФ, определяемой накопившимися и своевременно не разрешенными проблемами и противоречиями в строительстве, штатной организации, функционировании ВМФ, обучении, воспитании личного состава и подготовке сил ВМФ на всех его иерархических уровнях, где ВМФ является комплексом больших и сложных многофункциональных динамических систем (ВСМДС): корабль, соединение, объединение, флот, центральные органы управления ВМФ (ЦОУ ВМФ); противоречий объективно существующих и наглядно проявляющихся в эргатической системе "человек - корабль - среда"; где море является опасной средой деятельности человека, корабль - сложной организационно-управленческой и социально-технической динамической системой, а человек конечным и главным управляющим

звенном в замкнутой цепи взаимодействия всей системы.

Чрезвычайным же происшествием (ЧП) является не сам факт аварии, а его последствия, их тяжесть, в крайних, недопустимых проявлениях влекущие гибель корабля и людей.

Отсюда эффективная работа по предупреждению аварийности, надежное обеспечение безопасности плавания и безаварийного решения задач в море достигается высокой подготовкой, организацией службы, дисциплинированностью и ответственностью личного состава при планировании, подготовке и в ходе выполнения задач, строгим соблюдением установленных мер и правил безопасности плавания, управления силами в море и организации их боевого обеспечения, применения оружия, эксплуатации кораблей, их В и ВТ, их надежностью и эргономичностью, а также созданием научно обоснованной КСПА ВМФ и методологии ее реализации при подготовке сил ВМФ, как постоянно действующего системного механизма для определения и разрешения реально существующих проблем и противоречий в ЦОУ ВМФ, на флотах, в объединениях, соединениях и на кораблях, как основных источников и причин аварийности.

Основу КСПА ВМФ составляет комплекс взаимосвязанных научно-исследовательских, организационных, учебно-методических, контрольных, технических, кадровых, воспитательных и других мероприятий, технического, тылового обеспечения, оборудования МТВД, который действует постоянно, в течении каждого учебного года, независимо от периодов обучения, состояния и степени готовности кораблей. Это придает всей работе ярко выраженную профилактическую направленность (именно по предупреждению аварийности), повышает персональную ответственность всех должностных лиц, устраняет формализм и кампанейшину в этой важнейшей работе.

Внедрение в 1986-1987 гг. и реализация КСПА ВМФ в последующие годы обеспечили общее среднегодовое количественное снижение аварийности кораблей и судов ВМФ за последние 9 лет (1988-1996 гг.) по сравнению с аналогичным предыдущим периодом (1978-1986 гг.) в 4 раза. В том числе в 10 раз стало меньше посадок на мель (навигационных происшествий); в 5 раз меньше происшествий, связанных с управлением кораблем, силами, оружием (иногда их называют "командирскими"), в том числе, в 10 раз меньше стало столкновений кораблей. В 2,3 раза уменьшилась техническая

аварийность (взрывы, пожары, затопления кораблей и т.п.).

Сами по себе эти показатели можно оценивать по разному, так как в последние 6 лет в 2 раза сократился численный состав кораблей ВМФ и корабли стали значительно меньше плавать. Но зато эти плавания проходят вблизи берегов, где всегда происходило около 80% всей аварийности.

Для системной, более объективной, оценки есть универсальные критерии. Один из них: количество миллионов ходовых миль за последние 9 лет, приходящихся на одно аварийное происшествие с кораблем ВМФ, увеличилось в 2,8 раза, в том числе на одно навигационное происшествие в 3,7 раза, а на одно "командирское" в 2,3 раза. В 3,2 раза уменьшилась вероятность происшествия с кораблем ВМФ. Это означает, что во столько же раз стала выше надежность обеспечения безопасности плавания кораблей ВМФ и качество их подготовки к безаварийному и эффективному решению задач в море.

Другим универсальным критерием, признанным во всем мире, является показатель относительной аварийности (ПОА), рассчитанный как количество аварийных кораблей к общему количеству плавающих единиц. ПОА ВМФ за указанный период уменьшился в 3 раза. Он в 2 раза меньше, чем в нашем гражданском флоте и в 2,35 раза меньше, чем в ВМС США.

Другие рассуждения на эту тему, в том числе о нерешенных проблемах и путях дальнейшего повышения эффективности работы по предупреждению аварийности, как одного из важнейших и реальных факторов повышения боевой готовности сил флотов (особенно в условиях нынешнего экономического кризиса в стране), выходят за пределы темы данной статьи и я их здесь приводить не буду.

Одной из актуальных задач штурманской службы, которая решается в процессе нынешнего реформирования ВМФ, является научное осмысление и обоснование роли, места и задач БЧ-1 на современном корабле в современном бою и в войнах будущего. Недостаточная системность строительства и развития ВМФ СССР в послевоенные годы породили множество проблем и противоречий в этом направлении.

Многие командиры кораблей, соединений, объединений и их заместители долгое время не понимали, что с появлением на вооружении кораблей авиации, противокорабельных ракет, самонаводящихся дальнеходных торпед и другого высокоточного

оружия, современный морской бой стал исключительно динамичным, в условиях жесткой РЭБ, одновременно с воздушным (авиация, ПКР), надводным и подводным противником, в составе однородных, а чаще разнородных группировок и соединений, в любых оперативных, географических и гидрометеорологических условиях, с задачей поражения противника в первого удара, выстрела, пуска на максимальной дистанции, в кратчайший срок и т.д.

В связи с этим они не понимали и не допускали разрешения объективного противоречия между устаревшими организационными формами деятельности штурманской и радиотехнической боевых частей и изменившимся содержанием и характером решаемых кораблями задач в современном бою. С вооружением кораблей ВМФ радиолокационными и гидроакустическими комплексами освещения воздушной, надводной и подводной обстановки и автоматизированном вводе этих данных в БИУС, а из них в виде цифровых или электрических данных стрельбы в комплексы оружия, боевые функции штурманской и радиотехнических боевых частей коренным образом перераспределились.

Однако, при отработке боевой организации, вместо интеграции усилий штурмана по решению навигационных задач, в том числе выработке навигационных данных стрельбы (курс, скорость, географические координаты и т.п.), и работы БИЦ (БИП) по решению задач освещения ближней морской и тактической обстановки в интересах обеспечения безопасности плавания и повышения качества и оперативности обоснования решений командира корабля по максимально эффективному применению оружия корабля в бою, на большинстве соединений кораблей обе этих задачи, включая ведение в бою боевой прокладки на планшетах, по устаревшей традиции времен Первой и Второй мировых войн по-прежнему возлагали на штурмана. Причем на большинстве кораблей ВМФ штурман был в единственном количестве. Учитывая показанные выше условия плавания в 1965-1986 гг., это естественно приводило к высокой навигационной аварийности, большому количеству тяжелых столкновений кораблей ВМФ и снижению эффективности решения ими задач по боевому предназначению. Попытки рационально решить эту проблему, предпринятые в 1975-1985 гг., были плохо скоординированы, разрозненны, неподготовлены, технически не обеспечены и поэтому безуспешны. Подтверждением этого является и дискуссия на эту тему, проходившая на страницах Морского Сборника в 1987-1989 гг.

Вот как оценивал это положение тогда начальник ГУНиО МО, адмирал и академик А.П.Михайловский: "Бытующее в обиходе и, к сожалению, проникшее в официальные издания понятие **КОРАБЛЕВОЖДЕНИЕ**, отождествленное со сравнительно узким кругом задач, решаемых только корабельным штурманом, приносит серьезный вред прежде всего мерам, направленным на повышение навигационной безопасности плавания". ("Практическое кораблевождение". Книга I. Адм. N 9035.1., ГУНиО МО, 1988 г.).

Практически на всех уровнях игнорировался тот объективный факт, что вся полнота ответственности за безопасность плавания корабля и решения им задач в бою со времени основания регулярного флота России Морским и Корабельными уставами ВМФ всегда возлагались только на командира корабля. Были четко изложены его ответственность и его личные обязанности, в том числе навигационные: МУ-1720 г. книга третья, глава первая, ст.1,4,14,19,21,22; МУ-1899 г. ст.324, 325, 326; КУ ВМФ 1943 г. ст.324, 325, 326; КУ ВМФ 1986 г. ст.131, 132, 133, 136, 137, 139, 142, 148-164.

На многих уровнях не было понято и игнорировалось то объективное обстоятельство, что с точки зрения безопасности плавания процесс кораблевождения состоит в непрерывном и одновременном решении трех различных задач: освещение и оценка **НАВИГАЦИОННОЙ** и **ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ** обстановки с производством навигационных расчетов; освещение и оценка **БЛИЖНЕЙ МОРСКОЙ** и **ТАКТИЧЕСКОЙ** обстановки с производством тактических расчетов; **УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕМ** и **МАНЕВРАМИ КОРАБЛЯ** в одиночном и совместном плавании.

Непосредственными помощниками командира корабля в длительном, одновременном и непрерывном решении им этих сложных задач кораблевождения являются штурман, БИЦ (БИП) и вахтенный офицер. Для того, чтобы указанные задачи кораблевождения выполнялись своевременно, точно, полно и эффективно, а безопасность плавания корабля и оценка навигационной, морской и тактической обстановки в любых условиях были обеспечены надежно, командир корабля обязан так организовывать и отрабатывать взаимодействие указанных и других должностных лиц, боевых частей, их командных пунктов и боевых постов, чтобы они превратились в хорошо отлаженный, работающий без сбоев единый механизм (сейчас это называют расчетом "ГКП - БИП - штурман").

Этим же требованиям должна соответствовать организационно-штатная структура корабля и его оборудование необходимыми техническими средствами, что входит в обязанности ЦОУ ВМФ и НИУ ВМФ.

За период после 1988 г. указанные противоречия во многом были преодолены, что нашло отражение в Боевом, новом Корабельном уставах ВМФ и других руководящих документах Штурманской и Радиотехнической служб ВМФ, а так же в значительном уменьшении количества посадок на мель и столкновений кораблей.

Военно-Морской Флот, как и наши Вооруженные Силы (ВС), как и вся страна, находится сейчас в сложном положении, вызванном системным кризисом, поразившем наше общество. Поэтому отыскивая пути рационального решения проблем ВМФ, целесообразно рассматривать их одновременно с отысканием конструктивных путей проведения комплексной военной реформы в стране и в ВС РФ. То есть одновременно с реформированием и восстановлением экономического, политического и военного потенциалов России для возвращения ей законного положения великой мировой державы.

Вместе с флотом переживает объективные трудности и Штурманская служба ВМФ (ШСл.ВМФ): не полностью завершены некоторые вопросы организации, сократилось поступление на корабли новых технических средств, разрушается система навигационного оборудования театров и система оперативного обеспечения кораблей и судов навигационной информацией. Осложняют решение задач военного мореплавания интенсивный промысел рыбы (в том числе иностранными судами), разработка полезных ископаемых (прежде всего нефте-газодобыча) в традиционных районах боевой и оперативной подготовки сил флотов, недостаточный уровень координации усилий и взаимодействия с другими судовладельческими ведомствами страны по обеспечению безопасности мореплавания, особенно в портах и на подходах к ним и т.д.

Иногда к нам поступают предложения по "радикальному реформированию" деятельности ШСл.ВМФ и других ЦОУ ВМФ, с которыми мы взаимодействуем. Однако, эти "реформаторы" забывают золотое правило - "Не навреди", оно истинно не только для медицины.

Решение проблем реформирования ВМФ и ШСл.ВМФ только по указаниям и директивам сверху ни к чему хорошему не приведет. При внимательном рассмотрении оказывается, что эти "радикальные" предложения являются повторением неудачного опыта других

специальных служб ВМФ, от чего те по 30-40 лет страдают и до сих пор не могут избавиться. В других случаях эти предложения повторяют уже преодоленные наши собственные ошибки 20-25-летней давности или идут в направлении противоположном генеральным направлениям реформирования ВС РФ и ВМФ.

Необходимо, чтобы все ясно понимали, что изменения научно обоснованных, проверенных опытом многих поколений и оправдавших себя на практике в 1970-1990 гг. структур, форм, методов организации штурманской службы и штурманской подготовки (в том числе и при нынешнем реформировании ВМФ) могут идти только эволюционным путем (этот универсальный вывод касается всех структур ВМФ). Основой этих изменений может быть только новый опыт, рожденный на кораблях и соединениях флотов в ходе боевой, оперативной подготовки и при освоении новой техники. Лучше если он при этом научно осмыслен и обоснован в НИУ ВМФ и ВВМУзах. В любом динамическом процессе, а именно таким и является процесс развития ВМФ, всегда существуют противоречия, которые и являются источником развития, только надо их видеть, анализировать, разрешать, не доводя дело до возникновения проблем и революционных ломок. К чему приводят *"радикальные революционные реформы"* сверху мы уже насмотрелись за последние 80 лет и повторять такой опыт не надо.

При подготовке к изданию нового поколения руководящих документов по организации штурманской службы и штурманской подготовки в ВМФ, мы стараемся следовать именно этим правилам. В успехе нашего дела мы уверены и уверенность эта обоснована реальным положением дел и реальными фактами.

Часть этих дел и фактов была показана выше. Другими фактами являются: преданность наших корабельных и флагманских штурманов своей трудной и романтической профессии, делу всей своей жизни и своему воинскому долгу защитника Отечества. Так, за последние 5 лет по вине штурманских боевых частей кораблей не допущено ни одного срыва задач боевой и оперативной подготовки, все они выполнены с высоким качеством. За этот же период увольняемость молодых офицеров-штурманов в 2 раза меньше, чем в среднем по ВМФ, укомплектованность кораблей и соединений штурманскими кадрами наивысшая среди всех специальных служб ВМФ и приближается к 100%.

Как бы ни была совершенна техника, поступающая на флот в помощь мореплавателям, сама по себе она никаких задач не решает.

Главным управляющим звеном на флоте всегда был и останется человек. Об этом всем надо знать, помнить и заботиться о людях.

В 1996 году наметились и другие положительные тенденции: по сравнению с предыдущим годом наплаванность на каждый корабль увеличилась на 26%. А это означает, в дополнение к тому, что мы сохранили людей, что флот действительно начал возрождаться.

О роли и задачах ВМФ в обеспечении национальной безопасности России и путях его реформирования автор уже писал на страницах Морского Сборника: N 3 - 1995 г., N 4 - 1995 г., N 6 - 1996 г.

Со слабыми в мировой политике и экономике не считаются и их мнение не учитывают. Для того, чтобы Россия сумела сохранить в мире свое законное положение великой мировой и великой морской державы и перспективы своего развития как мощного, процветающего и демократического государства в XXI веке и далее, ей нужен сильный Военно-Морской Флот. В успех возрождения ВМФ и нашего Отечества я свято верю.



22.12.96г.

= В. Журав =