

зимою, входили в тумане в любые бухты, успешно выполняли ^{все} стоявшие перед ними задачи. Многие корабли Тихоокеанского флота до появления радиолокационных станций без единой аварии наплавали в тумане тысячи часов, прошли ~~десяти~~ сотни тысяч миль. Как это достигалось?

Автору этих строк посчастливилось два предвоенных года быть штурманом эскадренного миноносца «Салки» Гельза не вспомнить добрым словом личный состав корабля. Большинство матросов и старшик имели образование не более 5 классов. Окончившие 7 классов считались корабельной интеллигенцией; они назывались радис-

Тами, штурманскими и артиллерийскими электриками, рулевыми. Но всех отличало исключительно добросовестное выполнение служебных обязанностей, бережное отношение к технике, любовь к своему кораблю. Совсем недавно отгремели бои у озера Хасан и на Халхин-Голе. Все понимали, что японский флот, ^{который нам противостоял,} ~~к борьбе с которым мы готовились,~~ значительно превосходил наш флот и по числу кораблей, и по их вооружению, и ~~по~~ поэтому готовились к войне с особым упорством и настойчивостью.

Существовала традиция: к каждому молодому краснофлотцу, приходившему на корабль, прикреплялся один из старослужащих, который, помимо разъяснения и показа основных обязанностей на ~~своем посту~~ ~~известных молодого краснофлотца с кораблем~~ боевом посту закреплял молодого краснофлотца с кораблем - и он искал

до клетка, от доверлива до ахуривка" и со всеми со-
бенностями корабельно-службы от погрузки (как ваял койку, на какое
место ее уложить) до отбоя. Естественно, никаких явлений типа
того, что ныне принято называть дезовиной или "неуравновешен-
ностью", тогда и в помине не было: мертой являлись товарищес-
кие, дружеские отношения, забота ~~о~~ старших о младших, товарищеская взаимно-
помощь.

уже по 7 классов (начали скачивать посылки из культурно-революции). Рулевой Наборов славился искусством точно выдерживать заданный курс. Взглянув на курсограф, сразу можно было отличить записи его вахты: курсограмма выглядела как почти безупречная прямая линия. А рулевой Германов очень быстро и безошибочно наносил на синоптическую карту данные метеосводок, что обеспечивало своевременное составление прогнозов погоды (тогда на кораблях 1 и 2 рангов это входило в обязанности штурманских боевых частей).

На корабле ^{имелся} ~~был установлен~~ широкополосный ГУ марка 8. Электрические кабели тогда имели резиновую изоляцию, которая в котельных и машинных отделениях быстро пересыхала, что вело к коротким замыканиям;

уже по 7 классов (начали скачивать по слуху и культурное
революция). Рулевой Наборов -
слабился искусством только выдерживать
заданный курс. Взглянув на курсограф,
сразу можно было отличить записи его
вахты: курсограмма выглядела как почти
беспрерывная прямая линия. А рулевой Гер-
меев очень быстро и безошибочно наносил
на синтетическую карту данные метеосво-
док, что обеспечивало своевременное состав-
ление прогнозов погоды (тогда на кораблях
1 и 2 рангов это входило в обязанности штур-
манских боевых частей).

имелся
На корабле ~~был установлен~~ широко-
нас ГУ марка 8. Электрические кабели тогда
имели резиновую изоляцию, которая в котель-
ных и машинных отделениях быстро пересхи-
стала, что вело к коротким замыканиям;

широкошпасс газго выходы из строя. Поэтому
обращалось очень серьезное внимание на сос-
тояние магнитных компасов. Первый раз
унигтожение и определение девиации на
главном и штурманском компасах выполнил
девиатор флота Николай Иванович Вещняков,
потом эту работу выполнял только штурман.
Если девиация превышала $1,5^{\circ}$, ~~то~~ то работа
~~штурмана~~ считалась неудовлетворительной. В
1939 году в кормовом прокладочном посту
был установлен радиопеленгатор. Чтобы изме-
рить радиопеленг, надо было пробежать ~~50~~
стаметровку (50 м туда и 50 м обратно) или
поручить это радисту, который сообщал резуль-
таты измерений ^{по неразборной трубе.} ~~по телефону~~. Радиомаяки
~~тогда~~ работали плохо, газго были наруше-
ния расписания передач, ~~очень~~ это при-

вело к низкой точности пеленгования. К тому же и самих радиомаяков было мало (например - в заливе Петра Великого только три: Тамова, Аскольд, Поворотный; плавания в Амурском ~~заливе~~ и Уссурийском заливах, вход в пролив Босфор Восточный ими не обеспечивались). Был еще лат 70 марка IV, но он работал ненадежно; больше доверия было вычислению пройденного расстояния ~~и~~ по скорости хода корабля и времени. Вот и все основная штурманская техника. Эхолота на корабле не было, обходились рутным и механическими лотами.

Командиры кораблей понимали, что безопасность плавания зависит в первую очередь от качества подготовки штур-

манов, и уделяли ей неослабное внимание. Часто сами проверяли навигационную прокладку, определяли место корабля, разбирали со штурманом допущенные им ошибки. Навсегда остался в памяти один из первых выходов в море на ~~место~~ углубную маневровую постановку в конце апреля 1940 г. Наш эсминец «Станислав Головной», в кильватере два сторожевых корабля вышли ногою из бухты Троицы. Свежий ветер от зюйд-оста, туман. Идем без огней, даже сторожевики не видны. Но наши сигналы затененным сигнальным фонарем речут — значит, из виду нас не потеряли. Возможностей для определения места корабля нет никаких; вся надежда на числение. Главное — точно угость зрейр. Какое направление и скорость ветра, измеряются направлением и скоростью ветра,

постоянно ведется наблюдение за точностью удержания рулевыми заданного курса. Перед постановкой мин обменялись со сторожевыми катками числами координат. Больших расхождений нет; значит, видимо, ~~ошибка~~ ошибка места еще невелика.

Возвращались опять в бухту Троицы. Ход уменьшен до самого малого; все внимание - наблюдению на носовых курсовых углах. Огонь Сызкова должен открыться слева, на курсовом угле около 15° . Но вдруг ~~до~~ доклад сигнальщика: "Троблесковский огонь справа 30° ". Огонь видно: ошибка численного места ^{- больше мили.} ~~около~~ ~~на~~ ~~пути~~ ~~туда~~

~~туда~~. Изменили курс влево, входим в бухту. Командир корабля Николай

Иванович Никольский не сказал ни слова упрека, только покачал головой и посмотрел укоризненно. От этого становится еще стыднее. Ясна и причина большой ошибки счисления: перегрузка дрейфа, не учетно завыскивание корабля на ветер, которое при больших курсах угол ветра может быть ~~большим~~ значительным.

Когда утром снимались с якоря, командир корабля сказал: "Штурман, я вижу, у Вас не все ладно с наблюдениями. Определяйте место корабля как можно быстрее ~~за~~ минут!". Странно: я ошибся ~~в~~ можно в счислении, а командир корабля приказал отработать определение места.

~~Но когда же...~~
Но приказ командира на

Но приказание командира надо выполнять.
На измерения пеленгов времени уходит
немного. Очень трудоемкое дело - ~~сделать~~
~~сделать~~ записи в навигационном жур-
нале (тогда требовалось при каждой Obser-
вации записывать пройденное расстояние
по времени и скорости, по лату, с карты).
Только на вычисления уходит по шесть-семь
минут; промежутки времени между об-
сервациями превышают 10-15 минут. Ко-
мандир, видимо, недоволен: хмурится. Но
постепенно дело начинает спориться, между
определенными наблюдениями - ^{потом 6,5 -} 7,5 минут; их
разброс становится меньше, значит, и
сами они теперь точнее, чем раньше. Попут-
но можно по наблюдениям уточнить и
угол дрейфа... Вот теперь, камера и obser-

вазии, и освещение достаточно туманно. Но разобьются рано: только ^{прошли остров Карамзин} покажутся ~~Русский остров~~ - опять туман... Последнюю обсервацию - потонее... Через несколько минут берегов уже не видно. Теперь вся надежда - на точность освещения: нам предстоит войти в пролив Восточный.

Задача не простая: плавание при входе в пролив обеспечивается только сигналами на острове Сергеева и колониями на мысе Басаргина. В 1916 году броненосец Пересвет, имевший ту же штурманскую технику, при входе в пролив ~~значительно~~ значительно утонул в проливе и сел на мель у мыса Иродова; известны и другие подобные аварии...

Легли по сигналу на Школовский створ, ход уменьшен до малой - на полубатиме, прибившая только узкая туманная полоса. Все

~~туманная полоса~~. Все внимательно слушают... На полубатиме ведет наблюдение впередсмотрящий - командир 1 орудия старшина Меркулов, на марсовой площадке - ~~рулевой~~ сигнальщик Ковалев. Командир корабля, ^{вахтенный офицер,} сигнальщики - все до боли в глазах

вглядываются в туман, стараясь уловить канюгой
землетрясение ^{активный} ~~землетрясение~~ со стороны збук.

На борту носового орудия, заменяющего лодочку
плывающую, лодочка - Василий Иванович Худяков. Измерение
глубин ручным лотом требует немало выносливости, лов-
кости. Лот надо забросить как можно дальше, лотом
подбирать быстро, тогда удастся ~~через~~ ~~раз~~ ~~удержать~~ ~~лота~~ не
чуть; удержать, какая марка лотом скотки не в руке, быстро
подать лотом «слезу» броску. Но пока ход еще не обведен,
измерение глубин невозможно.

Штурман, конечно, решает главный вопрос: как идти,
по какой стороне от свора находить корабль. Известно, что в тумане
направление, откуда слышатся звуки, сильно искажаются. Поэтому не
следует запрещаться определять место по элементам туманных сигналов.
Но вот как хорошо они слышны - мела - Саранлевская сирена, сирена -
штурманский ^{увидел} ~~штурманский~~ ~~башкирский~~ ~~кавалер~~. Украдкой, чтобы не ~~замечал~~ ^{увидел} командир,
капитан пелетатор, очень тонко прокладывает линии пелетов на карте. Переся-
кает ^{то - не обрывая, а только прокладывая...}
капитан вблизи свора. Но установка ^{невозможна} ~~невозможна~~ Подходить к самому
узкому месту между мысами Постельва и ^{Нашикова} ~~Постельва~~. Ход уменьшен до

самое мало. "Измерить глубину!"... 30 метров проясло... 25 метров проясло... На мысе Казимовое - трехзарядный колокол. Его не слышно... "Бои машины". Глубина 20 метров!... 10 метров!... 23 метра! "Обе машины - вконец самой малы!"... Берегов не видно. По стиснутому проходу мыс Голубовича. "Право руля! Курс 20°! Выходим в бухту Золотой Воды. Видна форштевень стоящих у 33 причала кораблей. Отвечать валишь...

Через месяц, пройдя преимущественно в тумане несколько сот миль и выпустив при резких прояснениях несколько артиллерийских и торпедных стрельб, к исходу светлого дня стали на якорь у мыса Лужановского. Там с группой финских приходит к нам штаб бригады - принимать задачи кнк-1 (первую, организационную) ^{на переходе (конечно в тумане) через Золотую Воду и при входе в бухту} Примечательны обстоятельства. Командир командовал кораблем полугода; штурман вступил в должность чуть раньше. Нам была представлена илькин самостоятельности: соблюдали свои обязанности без помех так называемых "обстоятельств" командиры и штурманы. Это доброе обязательство к весьма внимательной, добросовестной работе, тщательному выполнению требований Зигара. Последние два месяца плавания преимущественно в тумане, заходим в раз бухты залива Амурского и Посьети без каких-либо ограничений типа "ждать ухудшения видимости" или "влезать в торпеды через непредвиденный выход в море".