

Н.Ф.РЫБАКОВ

# ШТУРМАНСКАЯ РАБОТА

КНИЖКА  
ВТОРАЯ



Военное Издательство  
Министерства Вооруженных Сил Союза ССР  
1946

БИБЛИОТЕКА ОФИЦЕРА ВМС

---

Н. Ф. РЫБАКОВ  
Капитан 1 ранга

# ШТУРМАНСКАЯ РАБОТА

*Книжка вторая*

*Военное Издательство  
Министерства Вооруженных Сил Союза ССР  
Москва 1946*

В ваших руках небольшая книжка с совсем простым названием «Штурманская работа». Автор книжки современному читателю, в том числе морскому и флотскому, к сожалению, почти неизвестен, хотя в истории Военно-морского флота и штурманской службы он оставил заметный след.

Рыбаков Николай Федорович - известный русский и советский штурман, выпускник Морского корпуса 1908 года, служил на Балтийском флоте, был вахтенным начальником линейного корабля «Цесаревич», штурманом миноносцев «Достойный» и «Дельный», старшим штурманом линейного корабля «Александр II». Как корабельный штурман имел высшее штурманское звание штурманского офицера 1-го разряда.

Участник двух Мировых и Гражданской войн. Имел богатейший опыт штабной штурманской работы и штурманско-педагогической деятельности: в 1920 г. начальник штаба - флагманский штурман обороны Ладожского озера, затем флагманский штурман штаба Командующего всеми морскими, речными и озерными Вооруженными Силами Республики. Более 15 лет был преподавателем штурманских дисциплин ВМУ им. М.В. Фрунзе и Штурманского офицерского класса, заведовал кафедрой судовождения Всесоюзной транспортной академии.

Был старшим штурманом во время первого в истории советского Военно-морского флота дальнего заграничного плавания в 1924 г. вокруг Старого Света на посыльном судне «Воровский» из Архангельска в Англию, Италию, Египет, Аравию, на Цейлон, в Сингапур, Гонконг, Кантон и во Владивосток.

Автор значительного количества научных трудов, учебников и учебных пособий по навигации, лоции, методологии обучения и воспитания, многих книг, научно-популярных очерков на морские темы в популярных советских журналах.

Найти книжку «Штурманская работа» мне удалось не сразу, в библиотеках не было, а в громадном количестве интернет – литературы найти такую реликвию сложно. Но потраченное время и силы окупились сторицей, книжка настоящий клад штурманских советов молодым офицерам – штурманам. Автор, как опытнейший штурман, дает рекомендации лейтенантам, прибывшим для службы на корабль и приступающим к исполнению штурманских обязанностей, по воспитанию личной ответственности офицеров, имеющих обязанности по кораблевождению, за штурманскую работу, по заблаговременной подготовке штурмана к походам и особенностям штурманской работы в заграничных плаваниях, по штурманской подготовке командиров малых кораблей и об изучении штурманского опыта войны на море.

Штурманские советы и рекомендации не утратили своей актуальности и сегодня. Книжка «Штурманская работа» будет полезной молодым офицерам – штурманам, курсантам и выпускникам военно-морских

учебных заведений, корабельным и флагманским штурманам, педагогам – штурманам, занимающимися обучением и воспитанием будущих офицеров Военно-морского флота.

Сажаев М.И., капитан 1 ранга,  
начальник кафедры кораблевождения  
Тихоокеанского высшего военно-морского училища им. С.О. Макарова,  
главный штурман Тихоокеанского флота (2001 – 2010 гг.)

Вторая книжка «Штурманская работа» капитана 1 ранга Н Ф. Рыбакова посвящена вопросам штурманской работы на кораблях Военно - Морских Сил Союза ССР. Она предназначена для курсантов высших военно-морских училищ, готовящих офицеров корабельной службы, для командиров малых кораблей - офицеров, мичманов и старшин, а также для молодых офицеров ВМС, начинающих штурманскую работу, и офицеров корабельной службы, несущих вахту на ходу.

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Штурманская работа имеет важное значение для каждого офицера корабельной службы, какую бы специальность он ни имел и на каком бы корабле - большом или малом, надводном или подводном - он ни плавал. Штурманские навыки необходимы и командиру корабля, и его старшему помощнику, и офицерам, несущим вахту на ходу.

Во второй книжке «Штурманская работа» мы разбираем ряд разнообразных вопросов штурманской работы, начиная с прихода на корабль молодого офицера, впервые приступающего «к исполнению штурманских обязанностей».

В материале, посвященном первым шагам молодого штурмана на корабле и предназначенном главным образом для курсантов - выпускников, мы обращаем внимание читателя на ряд сторон, а нередко и деталей, штурманской работы, которые нельзя упускать из виду при вступлении в должность и на первых шагах штурманской службы.

В разделе, озаглавленном «Рост и воспитание штурмана», и в дальнейшем большое внимание уделено личной ответственности, которая должна быть осознана каждым офицером, ведущим штурманскую работу. Глубокое сознание своей ответственности за штурманскую работу служит основной предпосылкой, которая обеспечивает воспитание остальных качеств штурманского офицера.

Второй кардинальный вопрос штурманской работы - это серьезная подготовка к каждому походу. Проведенная в спокойной обстановке до выхода в море подготовка к походу по картам и другим навигационным пособиям дает штурману возможность разгрузить себя на походе от подготовительной работы, выборки данных из пособий и предварительных навигационных расчетов и в море выполнять только текущую прокладочную работу, определение места и т. п.

Подготовка к дальним плаваниям в незнакомых заграничных водах требует много времени и является более трудной. Подготовка к таким плаваниям, отличающейся большой сложностью, посвящен специальный раздел «Особенности штурманской работы в дальних заграничных плаваниях». Этот материал может быть полезен многим офицерам корабельной службы.

Исключительно важное значение имеют изучение, тщательное и точное нанесение на карты и учет навигационно - минной обстановки.

Серьезное внимание должно уделяться глубокому изучению штурманского вооружения, использованию его для обеспечения безопасности кораблевождения, предупреждению аварий штурманских приборов и скорейшему исправлению судовыми средствами повреждений, которые могут происходить в боевой обстановке.

В годы Великой отечественной войны малые корабли сыграли значительную роль в решении многих боевых задач. Поэтому вопросы подготовки командиров малых кораблей к штурманской работе в их специфической обстановке разобраны особо.

Так как изучение и использование опыта, накопленного за годы Отечественной войны, имеют значение для последующей боевой подготовки, то задачам изучения штурманского опыта войны на море посвящен специальный раздел.

Части этой книжки органически связаны между собою общностью таких основных вопросов, как воспитание сознания личной ответственности за свою штурманскую работу, тщательная, подготовка к каждому, даже самому короткому переходу, постоянная забота о предметах штурманского вооружения, исправное и безотказное действие которого необходимо в любых условиях плавания, вопросы штурманской культуры и др.

Вторая книжка «Штурманская работа» является продолжением одноименной, изданной в 1945 г. первой книжки, которую также полезно прочесть и курсантам и молодым офицерам Военно-Морских Сил.



## ПЕРВЫЕ ШАГИ МОЛОДОГО ШТУРМАНА НА КОРАБЛЕ

Молодые офицеры, окончившие высшие военно-морские училища, и все морские офицеры, впервые приступающие к исполнению штурманских обязанностей на корабле, естественно задумываются над вопросом, каковы должны быть их первые шаги на корабле, с чего следует начинать, как производить прием штурманских обязанностей и что обязательно надо сделать в первые дни и недели штурманской службы.

О первых шагах штурмана на корабле полезно знать и тем командирам кораблей, которые лично не плавали в должности командира БЧ-1, ибо командиры кораблей должны быть знакомы с обязанностями всех подчиненных им офицеров, чтобы иметь возможность контролировать их работу, особенно при вступлении в должность.

Получив назначение на штурманскую должность и отправляясь на корабль, надо **взять с собою свои конспекты по предметам кораблевождения**<sup>1</sup>, которые велись в училище, и учебники и пособия по этим предметам. В них легче, быстрее и удобнее всего находить нужные сведения, наводить справки, которые могут понадобиться на корабле, и восстанавливать в памяти цифры и детали.

Пособия по кораблевождению, изданные Гидрографией ВМФ, должны быть налицо в корабельном комплекте книг БЧ-1. Но иметь, кроме того, свой собственный экземпляр книги удобнее, потому что в нем могут быть личные ценные пометки, сделанные при пользовании пособием в училище, и дополнения.

Например, в собственный экземпляр Правил штурманской службы (ПШС № В-1) «Управление кораблем (рулем)» может быть вклеен рукописный листок с командными словами к рулю, на английском языке, которые бывают нужны в заграничном плавании при приеме лоцмана.

Прибыв на корабль, штурман узнает у старшего помощника командира корабля, кого предстоит сменить, налицо ли предшественник или он уже убыл с корабля, получив предписание срочно отправиться к месту нового назначения. В первом случае передачу предметов штурманского вооружения и должности удастся произвести лично. Это, конечно, лучше, ибо можно обо всем осведомиться путем личных расспросов. Во втором же случае, при невозможности личного общения с предшественником, придется принимать имущество по наличию, с составлением акта, а нужные сведения по БЧ-1 получать от офицера, который временно замещал ушедшего штурмана, и от старшин - командира отделения рулевых, командира отделения штурманских электриков и штурманского радиста.

---

<sup>1</sup> Конспекты по кораблевождению и сегодня оказывают неоценимую помощь молодым офицерам, в них аккумулированы необходимые штурманские знания.



Мне лично в начале моей службы при первом назначении на должность старшего штурманского офицера корабля привелось принимать штурманское имущество корабля по наличию, потому что этот корабль (учебное судно «Рында») до моего прибытия не состоял в кампании и на нем не было не только штурманского офицера, но и офицера, по совместительству замещавшего штурмана. И мне пришлось пользоваться лишь помощью старослужащего рулевого боцманмата Митрофана Миныча Сушкова.

В особом положении оказывается офицер, получивший назначение на корабль, вновь передаваемый в состав Военно-Морских Сил. На таком корабле нет прихода-расходных книг по штурманскому имуществу, принятых в ВМС. Если на принимаемом корабле не окажется и описи штурманского вооружения, то офицеру, вступающему в должность штурмана» придется, рассортировав наличное имущество, самому составить опись наличия и подготовить акт, который должно представить командиру корабля при рапорте о вступлении в должность.

**Дальнейшие свои действия новый штурман планирует по времени в зависимости от того, через сколько дней предстоит ближайший выход корабля в море<sup>2</sup>.** Если до первого похода остается очень мало времени, то приходится выполнить только, минимум действий, необходимых, чтобы ознакомиться с личным составом штурманской боевой части, освоиться со штурманским вооружением данного корабля и разобраться с организацией службы. Всё это надо успеть закончить с таким расчетом, чтобы осталось еще достаточно времени на подготовку к походу. Время же это зависит от степени подготовленности данного офицера по вопросам морской лоции, от сложности маршрута предстоящего перехода и от того, идет корабль в поход в своих водах или в заграничное плавание, для подготовки к которому штурману придется пользоваться английскими навигационными пособиями.

Первая часть работы по приему обязанностей, которую необходимо закончить, прежде чем подавать рапорт о вступлении в должность, состоит в проверке наличия штурманского имущества и в выяснении, вполне ли соответствует оно числящемуся по приходу-расходным книгам.

По требованиям на отпуск и по накладным на сдачу имущества надо составить сводную оборотную ведомость наличия имущества на день приема обязанностей. Как правило, эту сводку составляет командир БЧ-1, сдающий должность. Принимающий же сверяет ведомость с требованиями и накладными.

Затем производится тщательная проверка по оборотной ведомости фактического наличия имущества в местах его хранения, а приборов

---

<sup>2</sup> Дата предстоящего выхода в море корабля – это отправная точка для планирования штурманом подготовки к выходу в море.

штурманского вооружения (гироскопы и магнитные компасы, лаги, лоты, одограф, радиопеленгатор и др.) - на местах их установки в боевых постах. После этого составляется список нехваток.

Если какие-нибудь предметы штурманского вооружения (например, часы) выданы под расписку на пользование офицерам данного корабля, то принимающий обязан лично предъявить эти расписки подписавшим их офицерам и получить их подтверждение. **Никаких компромиссов и условностей нельзя допускать**<sup>3</sup>, ибо все это имущество - государственная собственность, и если потом окажутся нехватки, то отвечать за них будет молодой штурман, легкомысленно отнесшийся к приему обязанностей.

Вступающему в должность следует также осведомиться о наличии на корабле запаса расходных материалов. Сведения о расходных материалах могут доложить командиры отделений БЧ-1 вступающему штурману надо дать им указания о пополнении запасов.

При вступлении в должность новый штурман должен проверить, доведена ли **корректурка карт и книг**<sup>4</sup> до последних дней. Ведь на первом же походе ему для безопасного кораблевождения понадобятся вполне современные данные с карт и из других навигационных пособий. Поэтому при проверке наличия карт штурман, принимающий обязанности, должен попутно ознакомиться, в каком состоянии корректурка корабельного комплекта карт и книг русских и английских. Передающий обязанности должен на каждой карте (на нижнем поле) и на каждой книге (на обороте переплета) своей подписью заверить запись о том, по какое именно время прокорректировано данное навигационное пособие. В дальнейшем ответственность за безопасность плавания будет лежать на новом штурмане, вступившем в должность. Отсутствие же корректуры и вызываемая этим несвоевременность сведений в навигационных пособиях. могут привести к навигационной аварии.

Если время, отведенное на прием обязанностей, недостаточно для того, чтобы произвести просмотр корректурных отметок на каждой карте и в каждой книге, то приходится ограничиться проверкой только отдельных экземпляров, на выборку. Если, обнаружится, что заверка произведенной корректуры отсутствует, то надо потребовать от сменяемого штурмана проверить произведенную корректуру и своими подписями удостоверить, что каждое пособие прокорректировано по такое-то время. Если при спешной передаче сменяемый уже не может успеть этого сделать, то об этом надо, доложить командиру корабля в рапорте о приеме должности.

У сменяемую должны быть выписки из всех корабельных расписаний, относящиеся, к штурманской боевой части, и боевые инструкции личному

---

<sup>3</sup> В вопросах приема вооружения и техники, имущества, материальных средств следует проявлять принципиальность, настойчивость, разбираться во всем досконально.

<sup>4</sup> Корректурка и поддержание на уровне современности корабельного комплекта морских навигационных карт, руководств и пособий для плавания и сегодня одна из важнейших задач штурманской боевой части.

составу, обслуживающему боевые посты БЧ-1. Эти выписки надлежит передать вступающему штурману, который обязан тщательно изучить их, чтобы ясно представить себе организацию своей боевой части и иметь возможность проверять знание подчиненными их обязанностей в разных условиях корабельной службы. На ближайшем же походе или в боевой операции, в которую выйдет корабль, новому штурману придется руководить своими подчиненными, и он должен делать это уверенно.

Кроме выписок, относящихся к БЧ-1, вновь вступающий штурман должен **ознакомиться и с общей организацией службы корабля**<sup>5</sup> и особенно с организацией соседних боевых частей, с которыми личный состав БЧ-1 работает рука об руку на боевых постах.

В этом отношении в особом положении находится офицер, назначенный на штурманскую должность на новый корабль (находящийся в постройке, в модернизации или в капитальном ремонте). Перед началом кампании на таком корабле производится работа по составлению и проверке расписаний корабельной службы. При этом молодой штурман имеет достаточно времени, чтобы хорошо изучить корабельную организацию службы на основе расписаний и боевых инструкций. Штурман же, сменяющий своего предшественника на корабле в кампании, имеет то преимущество, что весь личный состав штурманской боевой части уже знает свои места и обязанности по корабельным расписаниям. Но зато в этом случае вновь вступающему штурману приходится в очень короткий срок осваиваться со своими обязанностями.

Важная задача нового штурмана – ознакомление с **планом боевой подготовки**<sup>6</sup> своей части. С помощью своего предшественника он тщательно проверяет по журналу боевой подготовки, какие упражнения уже выполнены и сданы, какие должны быть повторены еще раз, какие задачи по боевой подготовке стоят перед БЧ-1.

В первые дни по прибытии на корабль и до подачи рапорта о вступлении в должность штурмана офицеру надо **ознакомиться с личным составом своей боевой части** корабля. Сдающий должность обязан охарактеризовать личный состав своему преемнику, ознакомить его с карточками взысканий и поощрений и рассказать, как вели себя в бою люди штурманской боевой части. Но этого мало: принимающий должен лично побеседовать с каждым из своих подчиненных порознь, расспросить его и, наконец, провести общее собрание личного состава штурманской боевой части. На этом собрании новый командир БЧ-1 знакомит подчиненных с

---

<sup>5</sup> Штурман должен хорошо знать корабельную организацию, организацию штурманской боевой части, свои действия и действия подчиненного личного состава по боевым и корабельным расписаниям.

<sup>6</sup> Современные штурмана почему-то этому вопросу уделяют недостаточно внимания, оставляют вопросы боевой подготовки на втором плане. Совет – вникнуть в поставленные штурманской боевой части задачи, разобраться насколько они полно и качественно они отработаны, к чему подготовлен личный состав, после этого, если необходимо, уточнить план отработки поставленных задач.

требованиями, которые он им предъявит, и с задачами, стоящими перед штурманской боевой частью корабля.

Если время, отведенное на прием должности, ограничено тем, что сменяющийся штурман должен срочно отбыть к месту нового назначения, как это часто бывает, то после проверки наличия имущества и материалов, после проверки корректуры, изучения документации по организации службы и боевой подготовки и после ознакомления с личным составом БЧ-1 штурмана - сменяющийся и вступающий - подают командиру корабля через его старшего помощника сменные рапорты о сдаче и приеме обязанностей, с приложением сводной ведомости по штурманскому имуществу. **В случае обнаруженных нехваток имущества в рапорте приводится их перечень, а также указываются особые обстоятельства** (например, о незаконченности корректуры навигационных пособий, о нехватке, обнаруженной при проверке, и т. д.).

На основании сменных рапортов командир корабля отдает приказ о вступлении в должность нового командира БЧ-1.

Если соединение кораблей стоит совместно и флагманский штурман соединения находится в той же базе, то новому командиру БЧ-1 надлежит явиться к своему флагманскому штурману, чтобы познакомиться и получить от него указания и советы, которые помогут ознакомиться с организацией штурманской службы соединения и с задачами, стоящими перед штурманами кораблей.

После приема должности новому командиру боевой части предстоит ряд работ. Он должен изучить оперативные документы, регламентирующие боевую деятельность корабля, ибо командир БЧ-1 является непосредственным помощником командира корабля по разработке и выполнению боевых операций, он - оператор корабля.

Детальное изучение данного корабля и всей его организации службы, боевых готовностей и видов обороны корабля (ПЛО, ПКО, ПВО и др.) для молодого офицера представляет нелегкую задачу и требует немалого времени в первые недели его службы на корабле.

Будучи уже знаком с расположением боевых постов и командных пунктов БЧ-1 во время проверки наличия предметов штурманского вооружения корабля, новый штурман должен теперь **детально изучить свою заведующую часть**<sup>7</sup>. Это очень важное и серьезное дело. Его учителями и помощниками будут старослужащие мичмана, старшины и специалисты штурманской боевой части, каждый из которых отлично знает свое заведывание. **Молодому штурману не следует стыдиться обращаться за помощью к своим подчиненным** для изучения таких

---

<sup>7</sup> Личное заведование включает в себя морские средства навигации, ЗИП, имущество и приборы, эксплуатационную документацию, навигационные морские карты, руководства и пособия для плавания. Штурман за него несет личную и персональную ответственность.

подробностей устройства и пользования приборами штурманского вооружения, которые они ни на практике усвоили очень хорошо, детально. Восприняв от опытных мичманов, старшин и специалистов практические приемы пуска, ухода и остановки штурманских приборов и способы нахождения и устранения их неисправностей, штурманский офицер, имея несравненно большую теоретическую подготовку, полученную в высшем военно-морском училище, скоро овладеет приборами лучше, чем старшины, перегонит своих учителей и затем в свою очередь окажет им помощь в трудных, более сложных случаях боевого использования штурманских приборов.

Молодые штурмана должны помнить, что **каждый штурманский офицер должен стремиться стать лучшим на корабле рулевым, лучшим штурманским электриком, лучшим штурманским радистом**, чтобы быть для них высокоавторитетным боевым руководителем.

Если на данном корабле есть новейшие штурманские приборы<sup>8</sup>, лишь недавно принятые на вооружение кораблей и еще не вошедшие в программу училища, а следовательно, не знакомые новому штурману, то он на корабле должен обратить на них особенное внимание и сразу же взяться за их изучение.

Сначала надо проштудировать описание, чертежи, схемы и наставление по пользованию им. Чтобы иметь возможность получить от штурманского прибора все, что он может дать, надо знать его детально, надо освоить все его особенности и недостатки. Только изучив прибор до тонкости, можно быть уверенным, что в сложной боевой обстановке он не подведет и можно будет рассчитывать на его безотказное действие.

Глубокое изучение новейшей штурманской техники - одна из важнейших задач молодого штурмана на корабле и один из элементов штурманской культуры.

С первых же шагов на корабле молодой штурман должен помнить о предстоящем первом походе, когда он получит возможность применить свои знания в море и, зарекомендовать себя, заслужить прочную, хорошую репутацию. Имея это в виду, он должен заблаговременно и серьезно готовиться к походу по картам и другим навигационным пособиям.

Если время следующего выхода в море известно заранее, то новый штурман планирует всю работу по подготовке к походу так, чтобы: выполнить ее параллельно со стоящими перед ним задачами - с изучением штурманской техники и др.

Изучение навигационной обстановки предстоящего похода, выборка с карт и из других навигационных пособий данных, нужных для подготовки

---

<sup>8</sup> Освоению новых морских средств навигации следует уделять особое внимание. Это в первую очередь относится к современным электронным навигационным картам – штурман должен уметь выполнять на них все навигационные и навигационно-тактические расчеты также уверенно, как и на бумажной навигационной карте с помощью параллельной линейки, транспортира, измерителя и карандаша.

расчетов на поход, выбор наивыгоднейшего пути и предварительная прокладка - всё это должно быть тщательно выполнено и закончено ко дню, назначенному командиром для предпоходного доклада.

**От качества работы по подготовке к походу зависит надежное обеспечение безопасности плавания и, кроме того, зависит мнение, которое командир корабля составит о своем новом штурмане. Заботливо подготовленные расчеты на поход дадут возможность молодому штурману разгрузить себя от части работы в море и на самом походе вести только текущую штурманскую работу. Эта разгрузка создает то спокойствие, каким в море отличаются хорошие штурмана, серьезно, готовящиеся к походу по картам и другим навигационным пособиям.**

**Тщательная, добросовестная подготовка к каждому, не только к большому, но и к самому короткому походу, представляя собою один из элементов культуры штурманской работы, является безусловной обязанностью каждого штурмана - и самого молодого и уже имеющего опыт.** Неуместны отговорки, что места эти исхожены вдоль и поперек, что, дескать, не впервые плаваю у этих берегов, что знаю каждый мыс. Всякий новый поход имеет свои особенности и в деталях маршрута и в условиях погоды, видимости, силе и направлении ветра, а следовательно, и в сносе корабля. **Совершенно недопустимы халатное отношение к подготовке к походу и вредная самонадеянность.** Они, как показал опыт, приводят к навигационным авариям. По мере роста опыта и культуры работы штурманов число навигационных аварий постепенно уменьшается. Разбор аварий показывает, что **одной из причин аварийности не раз являлся несерьезный подход некоторых офицеров к подготовительной работе перед походом.** Командиры кораблей, которые не требуют от своих штурманов внимательной подготовки к каждому походу и обстоятельного предпоходного доклада, делают ничем не оправдываемое служебное упущение. Ответственность за навигационную аварию несут и штурман, легкомысленно отнесшийся к подготовке, и командир корабля, не проверивший своего штурмана. Это особенно важно по отношению к молодому штурману, делающему первые шаги самостоятельной работы.

Если молодой штурман впервые работает в данном море, то он должен очень серьезно изучить морской театр, особенности берега и навигационные опасности.

Исключительно важное значение имеет изучение навигационно-минной обстановки. Тщательно, точно нанесенная на карты по соответствующим документам навигационно-минная обстановка является необходимым элементом, обеспечивающим навигационную безопасность плавания.

Поэтому к детальному освоению навигационно-минной обстановки на театре штурману надо отнестись с полным сознанием своей личной ответственности.



Необходимо постоянно и очень внимательно поддерживать на картах данные навигационно-минной обстановки на уровне современности, немедленно наносят все изменения ее и тщательно контролируя свою работу. На этом должно быть сосредоточено исключительное внимание штурмана.

На ряде морей изучение гидрологических и метеорологических особенностей является трудной работой, требующей большого внимания.

С большими трудностями встречались, например, молодые офицеры, впервые приходившие на наш Северный театр. Его специфические особенности: приливо-отливные течения, из часа в час меняющие скорость и направление, ветровой режим, снежные заряды и тяжелые условия полярной ночи значительно осложняют плавание. Привычка к ним приобретается постепенно. Для изучения берегов недостаточно пользоваться навигационными пособиями. Это только начало изучения. В походах нужно с большим вниманием запоминать характерные черты видов берегов, впоследствии один взгляд на берег, открывшийся на короткое время при временном улучшении условий видимости, позволит безошибочно опознать его и использовать для навигационной ориентировки.

Я помню письмо, полученное мною от одного из моих хороших учеников, лейтенанта Х., который вскоре после выпуска из училища был назначен на Север и там плывал штурманом надводного корабля. Он с признательностью вспоминал усилия, вложенные мной при преподавании теории приливов и отливов. В училище курсантам, казалось, что решаемые нами задачи понадобятся им еще не скоро. Прибыв на Северный флот, лейтенант Х на первом же походе к норвежским берегам воочию убедился в необходимости и в ценности тех навыков безошибочного решения задач, которые настойчиво прививались курсантам на практических занятиях по морской лоции.

Молодой штурман должен помнить, что на первом же походе в совместном плавании ему придется применять приемы прямолинейного маневрирования для решения задачи занятия места в дозоре или разведке, перемены места, сближения, постановки дымовых завес. Для этого ему понадобятся навыки очень быстрого решения задач на маневренном планшете. **Чтобы не только не потерять навыков, приобретенных в училище, но и развить их, молодому штурману нужно ежедневно по несколько минут практиковаться на этом приборе, достигая и перевыполняя нормативы.**

Имея в виду походы в условиях малой видимости и вдали от берегов, молодым штурманам надо систематически тренироваться в пользовании корабельным радиопеленгатором и в решении задач на определение места корабля по радио. Один из приемов, тренировки, применяемый штурманами на Черном море, был описан капитаном 3 ранга В. Дукальским

в статье «Надежное средство точного кораблевождения» (в газете «Красный Флот», 27 ноября 1945 г.).

Практикуясь в обработке результатов своих радиообсерваций по схеме радионавигационного журнала и в прокладке радиопеленгов на карте, молодые штурмана будут приобретать доверие к своей работе. Обоснованная уверенность в надежности своей собственной работы очень нужна начинающему штурману на первых его шагах. Не менее нужна молодому штурману **практика в астрономических обсервациях и в отработке их для определения места методами мореходной астрономии**. На первых порах могут быть полезны дневные и ночные астрономические наблюдения, производимые с корабля, стоящего на открытом рейде, с которого виден горизонт. Ценность для молодого офицера обсерваций, производимых этой обстановке, заключается в том, что графические координаты места корабля точно известны, и разность высот, получаемая к применению способа Сомнера, или расхождения между астрономически определенными широтой и долготой места и соответствиями координатами, принятыми за счислимые, наглядно покажут молодому штурману, какой точностью он работал<sup>9</sup>. Этим приобретается уверенность в результатах своих собственных астрономических наблюдений и вычислений. **Только приобретя определенные навыки, следует затем переходить к астрономической практике на ходу, имея в виду, что каждый поход корабля вдали от берега должен быть максимально и всесторонне использован.**

Молодому офицеру на корабле нельзя ни на один месяц отставать от новой литературы, которая отражает развитие военно-морской научной мысли. Молодой штурман может найти полезный для себя материал в журналах «Морской сборник» и «Записки по гидрографии», в газете «Красный Флот» и др. В отделе боевой подготовки нашей общешлотской газеты дается немало материала, который может быть полезен для офицеров равных специальностей: здесь сообщают офицерскому составу о новых фактах, кратко информируют его о новых приемах работы, заинтересовывают, подают мысль заняться новыми проблемами и использовать в своей работе новые возможности. Например, заметка «Аэростат заграждения на тралении», напечатанная 1 декабря 1945 г., информировала **об использовании этих аэростатов в качестве навигационных ориентиров для определения места тральщиков, работающих в большом расстоянии от берегов, где наземные ориентиры (маяки, знаки) за дальностью расстояния не видны с корабля**. Штурману не лишне узнать и об этой возможности нави-

---

<sup>9</sup> Этот совет может применяться и в море, сегодня спутниковые навигационные системы позволяют определять место с высокой точностью в любой момент времени, что позволяет оценить точность выполненных астрономических обсерваций.

гационной ориентировки в море, вдали от берегов, и затем поинтересоваться изучить подробно, как она осуществляется.

Кроме журнальных и газетных статей, штурман должен следить и за вновь новыми книгами по вопросам оперативного искусства и кораблевождения. Ограничимся упоминанием о таких недавно вышедших книгах, как труд адмирала флота И.С. Исакова «Военно-Морской Флот в отечественной войне» (изд. 1944 г.); инженер-контр-адмирала Б.П. Хлюстина «Определение места корабля по краткосрочным наблюдениям солнца» (изд. 1946 г.); М. В. Никитина и А.Н. Суворова «Курс океанографии» (изд. 1945 г.) и др.

Что касается еще не переведенной на русский язык иностранной литературы по военно-морским и штурманским вопросам, которая может быть полезна для расширения кругозора офицеров ВМС, то чтение ее в подлиннике доступно только при хорошем знании иностранных языков и, в частности, английского, необходимого для ознакомления с литературой Англии и США. Те основы знания английского языка, которые молодой офицер корабельной службы получил в высшем военно-морском училище, должны послужить базой для дальнейшей его самостоятельной работы. Если он не будет заниматься языком, то приобретенные им навыки в переводе с английского и в разговоре будут утрачены довольно скоро, растеряется запас слов, забудется грамматика, заглохнут навыки разговорного языка и пропадут все ранее затраченные усилия на овладение языком. Было бы очень досадно допустить это. Поэтому следует так распределить свое время на корабле, чтобы выделить хоть час, хоть полчаса, но обязательно ежедневно на практику в английском языке как наиболее нужном для штурмана. На этом языке написаны иностранные навигационные пособия, употребляемые на нашем флоте. На английском же языке можно вести служебные разговоры с морскими лоцманами.

Что касается английского морского языка, знание которого необходимо каждому офицеру корабельной службы, то полезным пособием для изучения его явится составленный автором в годы отечественной войны «Штурманский морской англо-русский словарь». Эта книга будет одной из составных частей многотомного капитального труда Гидрографии ВМС «Курс кораблевождения». В словарь, в настоящее время подготовляемый к печати, в качестве приложений войдут «Разговоры с лоцманами», «Командные слова к рулю, машине, якорю и т. д.», словарь сокращений, употребляемых в английских адмиралтейских навигационных пособиях, и др.

**В заключение уместно напомнить нашим штурманам о том, что знания, полученные ими в училище, являются лишь основой. Наши офицеры корабельной службы должны самостоятельной работой непрерывно их развивать, дополнять и совершенствовать в продолжение всей своей службы во флоте.**