

ШКОЛА ПОД ПАРУСАМИ

(Учебные парусные суда Госкомрыболовства и их роль в подготовке плавсостава)



В наше время, когда рыбопромысловый флот представляют в основном современные суда, оснащенные разнообразной техникой, парусное судно — анахронизм. Почему же до сих пор нужны учебные парусники? Не случайно же они имеются в составе флотов всех морских держав! Разве нельзя обучать будущих моряков “нажимать на кнопки” на современных траулерах и плавбазах, не подвергая опасностям и лишениям плавания на судах “прошлого”?

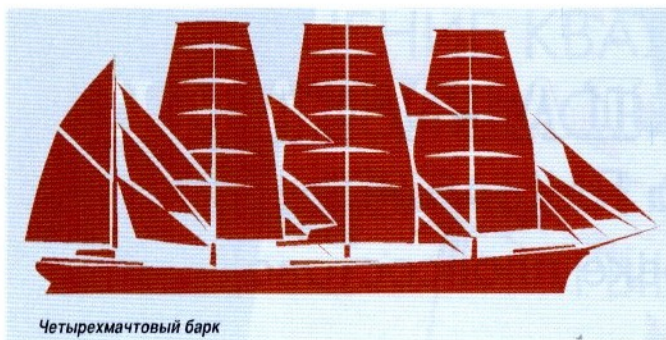
Как ни парадоксально, но и сегодня во многом справедливы крылатые слова, сказанные в свое время адмиралом С.О. Макаровым: “Кто не плавал под парусами, тот не моряк”. С тех пор техника рыболовства и судостроения ушла далеко вперед, неузнаваемо изменились промысловые суда, но не изменилось море. Оно осталось той же грозной, слепой и коварной стихией. Во времена расцвета парусного судоходства с выходом в море судно теряло всякую связь с берегом. Чего только не случилось, когда рейсы продолжались три, четыре, пять месяцев! Штормы и ураганы крушили мачты и остальную рангоут, расшатывали корпуса. Лишенные управления суда разбивало о скалы. Парусники, ушедшие в море исправными, пропадали ежегодно сотнями.

Современные морские суда, безусловно, несоизмеримо надежнее. Однако факт остается фактом — и в наши дни ежегодно терпят крушение сотни морских судов, гибнут тысячи людей. И сегодня, когда штурманы избалованы электроникой и штурманские рубки буквально загромождены сложнейшей аппара-

турой, а связь с берегом ничего не стоит установить из любой точки Мирового океана, оказываются возможными случаи, когда суда пропадают без вести. Техника — техникой, но и сегодня, как и сто, двести, триста лет назад, побеждать стихию океана могут только смелые и решительные люди. И в этом смысле паруса, особенно на начальном этапе подготовки моряка, дают очень многое.

Известный знаток парусных судов капитан П.С. Митрофанов утверждал, что плавания под парусами являются высшей школой мореходства, так как на паруснике практиканты гораздо острее, чем на любых других судах, ощущают взаимодействие судна, ветра и волн, находятся гораздо ближе к стихии, которую им надо изучить, уважать и побеждать. И был совершенно прав. Плавания на парусных судах, как ни на каких других, имеют большое воспитательное значение. Не случайно, крупное международное мероприятие в рамках СТА (Союз учебных парусников — Sail Training Association) — “Операция Парус”, периодические встречи парусных судов для совместных гонок и парадов проходят под девизом “Нет лучшего пути для формирования характера юного мужчины, чем парусная практика”. И действительно, работая, например, на фор-марса-рее, плечом к плечу с двенадцатью другими парнями, будущий командир промыслового судна на личном опыте убеждается в необходимости железной дисциплины, слаженной работы, дружеской взаимопомощи. В одиночку здесь не сделаешь ничего. Но ошибка одного может дорого обойтись всем. Практика на учебном паруснике — воспитание мужества и осторожности, быстроты реакции, глазомера, уверенности в себе. И конечно, это замечательная физическая закалка. Поднять на барке, например, верхний марсель вместе с его 20-метровой длины стальным ре-ем, это значит иметь дело с 3,5 тоннами массы.

В статье использованы материалы И.Г. Шнейдера, А.П. Пимошенко, Е.С. Иконникова-Цыпулина, И.М. Дмитриева, О.К. Седова, А.С. Помирного, А.И. Воронина.



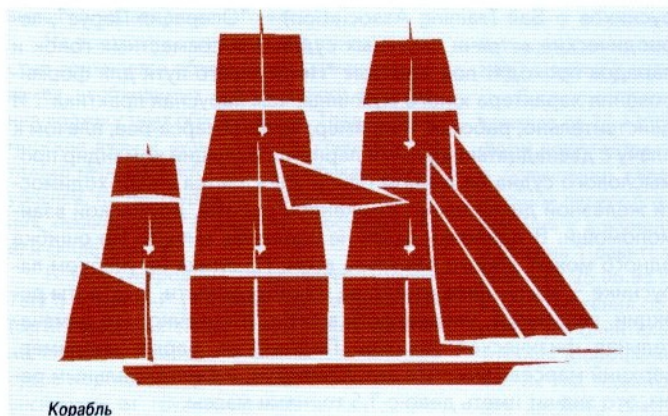
Четырехмачтовый барк

На пределе возможностей приходится практикантам, например, укладывать парус массой до полутонны, подтягивая его намокшего вверх. Кровь выступает из-под ногтей! Зато на того, кто прошел через это, положиться можно: он и в коллективе работать научился, и сам по себе кое-чего стоит! Вот любопытный отрывок из воспоминаний выдающегося кораблестроителя академика А.Н. Крылова, относящиеся к 1884 г., когда он находился на учебном корабле в составе эскадры под командованием С.О. Макарова: “В 2 часа спустили сигнал “отдых”, и тут начались сигналы: “поднять марс-рей”, “поднять брам-рей”, “поставить паруса”, “взять два рифа у марселей” и т.п. Только сбежишь вниз — новый аврал. Так продолжалось до 5 часов 35 минут и пришлось мне бегать за это время на марс 52 раза! Мне был тогда 21 год, а можно сказать — язык высунул”. Прав, упоминавшийся выше Петр Сергеевич Митрофанов — “... тот, кто прошел такую закалку, будет верен морскому делу всю жизнь...”

Понятно, что “оморячивание” и учебную практику лучше всего проводить на специальных учебных парусных судах (УПС). В мировом флоте их около 70 ед. Видное место сегодня занимают суда Госкомрыболовства Российской Федерации — четырехмачтовые барки “Седов” и “Крузенштерн” и корабль “Паллада”. Случилось так, что эти УПС остались в России после беловежской катастрофы, которой подвергся флот рыбной промышленности бывшего СССР.

Еще в 60-х годах в Минрыбхозе СССР задавались вопросом: так ли уж важна проблема оморачивания? Так ли уж много моряков необходимо готовить для отрасли?

При внимательном анализе вопросы отпали сами собой. Большими энтузиастами принятия в систему рыбной промышленности УПС в Минрыбхозе СССР были в первую очередь асы парусного флота капитаны дальнего плавания Петр Сергеевич Митрофанов и Иван Григорьевич Шнейдер. Следует отметить роль патриотов и участников реализации этой идеи — сотрудников Минрыбхоза СССР 70-х годов И.М. Семенова, Е.С. Иконникова-Цыпулина, Г.Н. Костецкого и многих, многих других. Делом своей чести считал иметь в отрасли красавцы-парусники В.М. Каменцев, работавший в то время первым заместителем министра рыбного хозяйства СССР. Автору, можно сказать, посчастливилось принять в этих мероприятиях посильное участие в период работы в Минрыбхозе СССР. В конце 60-х годов в на-



Корабль

шу отрасль поступили четырехмачтовые барки “Седов” и “Крузенштерн”, переданные из состава ВМФ. Корабль “Паллада” Минрыбхоз СССР получил в 1989 г. (см. таблицу).

Оба барка прошли необходимую модернизацию и переоборудование и соответствуют всем нормам учебных парусных судов. Корабль “Паллада” строился в Польше изначально как УПС.

Учебные парусные суда Госкомрыболовства являются составной частью образовательного комплекса отрасли, который включает в себя шесть вузов, восемь морских рыбопромышленных колледжей, три рыбопромышленных техникума и мореходное училище. Вузы готовят специалистов по 62 специальностям, средние специальные учебные заведения — по 22. Общее число учащихся по дневной форме обучения составляет свыше 22 тыс. человек, в том числе свыше 7 тыс. — курсанты. В соответствии с международными требованиями по дипломированию командных кадров флота рыбной промышленности продолжительность плавательной практики курсантов в зависимости от будущей специальности должна составлять 8—12 месяцев. Три УПС нашей отрасли ежегодно обеспечивают плавательную практику свыше 1000 курсантам морских учебных заведений.

Впервые поднимаясь на борт парусника, курсанты имеют лишь теоретическое представление о своей будущей профессии. Непосредственное совмещение теории с практикой происходит во время плавания. Курсанты изучают и осваивают основы организации службы на судне, общие обязанности и ответственность членов экипажа, организации обеспечения живучести судна, мореходные качества судна, конструкцию корпуса и судовых систем. Курсантов обучают управлению судном, применению якорного, швартового, буксирного устройств и спасательных, противопожарных и аварийных средств.

Непосредственное участие курсантов в вахтенной службе на судне приучает к ответственности за выполнение своих обязанностей, они приобретают необходимый опыт в качестве вахтенного члена экипажа.

Во время плавания курсанты выполняют судовые работы по уходу за парусным вооружением, такелажем и рангоутом, техническим состоянием корпуса судна, его механизмов и систем. Большое значение имеют учебные тревоги, во время которых курсанты приобретают навыки работы со спасательными средствами, аварийным и противопожарным имуществом.

Большое внимание уделяется практическому обучению курсантов по выбранной специальности. Эта работа осуществляет-

Характеристика УПС	“Крузенштерн”	“Седов”	“Паллада”
Судовладелец	МГТУ	БГАРФ	ДГТРУ
Год и место постройки	1926 Германия	1921 Германия	1989 Польша
Тип судна	Барк	Барк	Корабль
Число мачт	4	4	3
Длина _{пал.} м	114,5	117,5	108,6
Ширина, м	14,0	14,6	14,0
Осадка, м	6,8	6,4	6,6
Мощность главного двигателя, л.с.	2000,0	1100,0	1140,0
Валовая вместимость БРТ	3141,0	3536,0	2284,0
Скорость в узлах:			
под машиной	10,0	6,0	11,0
под парусами	17,0	17,0	12,0
Высота мачт, м:			
фок	60,1	62,2	50,0
грот	61,2	64,3	50,0
грот-2	60,0	63,4	—
бизань	50,5	55,0	50,0
Число парусов:			
прямые	18	18	14
косые	13	14	12
Общая площадь парусов, м ²	3631,6	4202	2771
Экипаж, чел	70	70	50
Практиканты, чел.	150	160	140

Примечание. В представленном виде таблица публикуется впервые.



ся при участии и непосредственном контроле руководителей практики и судовых специалистов.

Нельзя не сказать и еще об одном факторе значения УПС для нашей отрасли и для России в целом. Дело в том, что практически во всех морских странах мира широкие круги общественности и органы центральной и местной власти проявляют большой интерес к деятельности учебных парусных судов. Поэтому СТА ежегодно организует различные мероприятия с участием УПС многих стран — регаты, встречи, парады, плавания с частичным обменом курсантами и др. Наиболее известные из них — «Операция Парус», регата «Катти Сарк», регата «Парус Осака». Естественно, парусники под российским флагом и в целом Госкомрыболовства участвуют почти во всех таких мероприятиях и много раз завоевывали почетные призы и дипломы.

Кроме участия в международных соревнованиях УПС Госкомрыболовства эксплуатируются и в рамках национальных программ. Наиболее ярким примером этого может служить кругосветное плавание барка «Крузенштерн», посвященное 300-летию Российского флота, в 1995–1996 гг. За 306 суток барк прошел свыше 41 тыс. миль, посетил 17 портов 13 стран мира.

Наши парусники хорошо знают во многих морских странах, в портах захода их посещают руководители иностранных государств, местных органов власти, известные политические и общественные деятели, представители деловых кругов. Обычно наши парусники швартуют к центральным престижным причалам, на которых собираются многочисленные толпы местных жителей в ожидании начала доступа на борт. В свою очередь, наших курсантов приглашают на другие учебные суда, в учебные заведения, учреждения культуры, на официальные приемы и встречи.

Во многих иностранных портах программами пребывания предусматривается участие курсантов в церемониях, посвященных памяти российских моряков, по разным причинам оставшихся на чужбине. Свежий пример этому — посещение барком «Седов» в ноябре 1999 г. тунисского порта Бизерта.

Можно сказать, что посещение нашими УПС иностранных портов способствует укреплению авторитета России и Российского флота.

В текущем, 2000 г. предстоят интересные дальние плавания:

УПС «Крузенштерн»

1. Выход из Калининграда 01.04.2000 г.

Приход в Калининград 15.09.2000 г.

Продолжительность рейса 167 суток, в том числе в море 137 суток.

Участие в «Гонке века».

Порты захода: Кальмар (Швеция), Саутгемптон (Великобритания), Кадис (Испания), Бермудские острова, Норфолк (США), Уилмингтон (США), Нью-порт (США), Массачусетская морская академия (США), Бостон (США), Галифакс (Канада), Амстердам (Голландия), Бремерхафен (Германия), Вильгельмсхафен (Германия).

2. Выход из Калининграда 28.09.2000 г.

Приход в Калининград 01.12.2000 г.

Продолжительность рейса 64 суток, в том числе в море 56 суток.

Порты захода: Санта-Крус (Испания), Фуншал (о. Мадейра, Португалия), Лас-Пальмас (Испания), Вильгельмсхафен (Германия).

УПС «Седов»

1. Выход из Ростова (Германия) 01.03.2000 г.

Приход в Санкт-Петербург 01.06.2000 г.

Продолжительность рейса 93 суток, в том числе в море 84 суток.

Порты захода: Дюнкерк (Франция), Доуарненез (Франция), Саутгемптон (Великобритания), Эсбьерг (Дания), Гамбург (Германия), Эмден (Германия).

В Санкт-Петербурге участие в выставке «Инрыбпром 2000».

2. Выход из Санкт-Петербурга 26.06.2000 г.

Приход в Мурманск 27.09.2000 г.

Продолжительность рейса 94 суток, в том числе в море 81 сутки.

Порты захода: Брест (Франция), Фуншал (о. Мадейра, Португалия), Амстердам (Голландия), Бремерхафен (Германия), Вильгельмсхафен (Германия).

УПС «Паллада»

1. Выход из Владивостока 22.02.2000 г.

Приход во Владивосток 20.03.2000 г.

Продолжительность рейса 28 суток, в том числе в море — 25 суток.

Порт захода: Пусан (Республика Корея).

2. Выход из Владивостока 09.04.2000 г.

Приход во Владивосток 01.05.2000 г.

Продолжительность рейса 22 суток, в том числе в море — 15 суток.

Порт захода: Нагасаки (Япония)

3. Выход из Владивостока 10.05.2000 г.

Приход во Владивосток 25.05.2000 г.

Продолжительность рейса 15 суток, в том числе в море — 13 суток.

Порты захода: Невельск, Петропавловск-Камчатский.

4. Выход из Владивостока 05.06.2000 г.

Приход во Владивосток 15.07.2000 г.

Продолжительность рейса 40 суток, в том числе в море — 35 суток.

Порты захода: Пусан (Республика Корея, Невельск, Петропавловск-Камчатский).

5. Выход из Владивостока 06.08.2000 г.

Приход во Владивосток 16.10.2000 г.

Продолжительность рейса 68 суток, в том числе в море — 42 суток.

Порт захода: Сидней (Австралия).

В порту Сидней во время проведения 27-х летних Олимпийских игр — участие в мероприятиях Олимпийского Комитета России.

6. Выход из Владивостока 26.10.2000 г.

Приход во Владивосток 20.12.2000 г.

Продолжительность рейса 54 суток, в том числе в море — 51 сутки.

Порт захода: Пусан (Республика Корея).

После 1991 г. потребовались поистине титанические усилия, чтобы сохранить действующими все три УПС отрасли. Необходимо отметить роль тогдашнего Председателя Госкомрыболовства РФ В.Ф. Корельского в этом деле.

Будучи многоопытным моряком, в юности прошедшим парусную школу, он ясно представлял себе роль парусных судов в обучении молодых мореходов.

За последние годы, несмотря на известные трудности Госкомрыболовству и судовладельцам — МГТУ, БГАРФ и ДГТРУ удавалось поддерживать неплохое техническое состояние судов. На них созданы постоянные крепкие экипажи, выросли новые капитаны — асы парусного мореплавания.

Наша задача — сохранить эту прекрасную школу под парусами для будущих поколений моряков промыслового флота.

С. Студенецкий