

# Морское дело

Дмитрий Афанасьев

Сегодня заметно возрос интерес к хождению под парусом. На Средиземноморье, Карибах, Сейшелах в любое время года можно встретить российские экипажи. Очень популярно направление яхтенного чартера, но яхта никуда не пойдет без капитана, а на капитана надо учиться. В наши дни диплом можно получить в любой парусной школе, коих немало. Различаются они сроками и методиками обучения, причастностью к разным национальным или международным системам дипломирования, стоимостью обучения, самим процессом (скажем, в одних школах квалификация *Vareboat Skipper* присваивается после недельной практики на яхте, в других же только теоретический курс занимает полгода и заканчивается сдачей двух десятков экзаменов). А как и где постигали науку мореплавания наши предки?

И в коей мере не претендуя на полноту освещения вопроса, коснусь лишь некоторых аспектов теории и практики в морском образовании прошлых веков.

Собственно, морские знания стали зарождаться и накапливаться на заре человечества, с первыми выходами в море, и давали очевидные преимущества тем народам, которые ими активно пользовались. Так, в эпоху античности безоговорочными лидерами в морском деле на Средиземноморье стали финикийцы, к услугам которых поначалу прибегали все страны региона. Позже эстафету подхватили греки, бороздившие уже и Мраморное, и Черное моря, римляне, сломившие хребет своему главному конкуренту — Карфагену — именно в морских сражениях.

С началом эпохи Великих географических открытий государства, первыми совершившие прорыв в мореплавании, стали европейскими лидерами в военном или экономическом смысле. В это время и начали появляться первые морские учебные заведения.

В начале XV в. португальский инфант Генрих Мореплаватель основал в Сагреше навигационную школу. Через 100 лет на побережье Франции появились морские училища — частные и финансируемые монархами Карлом IX и Генрихом III. К XVII в. подтянулись и другие страны, рвущиеся к новым берегам для основания колоний.

А что же Владычица морей? Несомненно, островное положение Великобритании делало необходимым серьезное развитие флота. Достаточно сравнить мастерство судовождения и тактику флотов в битвах англичан с Непобедимой армадой в 1582 г. и с голландскими эскадрами в войнах 1652–1674 гг., чтобы понять: Royal Navy потребовалось обучить тысячи матросов, артиллеристов, сотни мичманов и офицеров.

Логично было бы думать, что на базе фундаментальных научных и образовательных учреждений, которыми изобилвала Англия, была создана система планомерного образования моряков, однако это совсем не так. Первая морская академия была открыта в Портсмуте только в 1733 г., и, несмотря на предоставленные ее ученикам преференции при продвижении по службе, большого успеха не имела. Основным способом обучения рядовых, субофицерских и офицерских кадров была практика на боевых кораблях, а по причине того, что Адмиралтейство моментально, с наступлением мира, разоружало суда, а команды отправляла на берег, это была практика в боевых походах. «Король-моряк» Вильгельм IV так комментировал этот метод: «Нет лучшего места для обучения джентльмена, чем кварталдек боевого корабля».

Разумеется, служба-обучение высших и низших сословий была неодинаковой, однако линия «юнга — мичман — лейтенант — капитан» становилась естественной

Огромной проблемой подготовки кадров для развивающегося с петровских времен флота являлось отсутствие хороших учебников, изданных в России. Большой вклад в изменение этой ситуации к лучшему во второй половине XVIII в. внес Николай Гаврилович Курганов, русский просветитель, педагог, математик, военный моряк, автор и составитель учебников. В 1744 г. он перевел с французского и издал в Санкт-Петербурге книгу Бурде де Вильпое «Наука морская сиречь опыт о теории и практике управления кораблем и флотом военным». Курганов исключил устаревший материал, исправил ошибки и неточности, дополнил современными материалами, добавил свой довольно обширный труд по вопросам вооружения кораблей артиллерией, кораблестроения, морской тактики и пр. «Наука морская» по существу превратилась в оригинальный труд самого Курганова. Некоторые разделы любопытны и сегодня. Забавна и терминология того времени: иногда ей не откажешь в наглядности. Например, действующая на корабль сила дрейфа называется «нудящая сила». Не правда ли, удачное определение?

лестницей на этом пути. Молодых людей (слово «юнга» пришло из английского *young gentleman* или голландского *jonge*) 10–12 лет от роду родители, часто по протекции, отдавали на боевые корабли. Так, например, попал на боевой корабль своего дяди сын священника Горацио Нельсон, при этом «добрый дядюшка» напутствовал, сетуя на детскую тщедушность и болезненность будущего командующего флотом: «Пусть приезжает. Может, в первом же бою пушечное ядро снесет ему голову и избавит от всех забот!»

Что же заставляло родителей отправлять или позволять своим детям идти на службу в такое опасное предприятие, как военный флот? Для простолюдинов все было очевидно: матрос за месяц зарабатывал почти годовой доход крестьянина, а при захвате трофея сумма могла позволить семье безбедно содержать небольшую таверну. В случае смерти или увечья предусматривались выплаты из кассы, в которую удерживались пенсы. Для джентльменов такая служба сулила почет и уважение, да и финансовые выгоды стремительно росли при продвижении от лейтенанта к адмиралу. Флотские офицеры, особенно прославившиеся в битвах, имели популярность в народе и часто делали политическую карьеру в парламенте.

Как же был построен процесс обучения? Юные «джентльмены» сразу назначались помощниками мичманов и параллельно вахтенной службе в свободное время проходили курс наук. В него входили занятия по математике и навигации, которые вели старшие офицеры, капитан, а иногда — специально нанятые на службу преподаватели — *schoolmasters* (последние получали патент в лоцманской корпорации *Trinity House*). Занятия по литературе и классическим языкам (латынь, греческий) мог вести судовой пастор, если таковой имелся на корабле. Для астрономических наблю-



сирѣчь опытѣ  
О ТЕОРИИ и ПРАКТИКѢ  
управленія Кораблемъ и Флотомъ  
военнымъ:  
Что съ Французской книги перевѣлъ и съ присовоку-  
пленіемъ къ оному многія поправки и дополненія  
и дѣлалъ издалъ  
НИКОЛАИ КУРГАНОВЪ  
Матросъ и Математическаго и Навигационнаго  
наукъ Профессоръ.  
Hoc opus, hic labor est. *Vig. Anst.*  
ВЪ САНКТПЕТЕРБУРГѢ  
при Императорской Академіи Наукъ,  
1774 года.

дений классом становился кварталдек. Все обучающиеся вели журналы, куда вносили навигационные расчеты и наблюдения, заметки о корабельных событиях и действиях экипажа. Что касается практики, ее было предостаточно. Юнги широко привлекались к несению вахт, командованию орудийными расчетами. Став мичманами, они начинали готовиться к лейтенантскому экзамену, занимаясь самостоятельно или посещая кафедры университетов. Эти экзамены были введены в 1677 г. по инициативе секретаря Адмиралтейства Сэмюэла Пипса, уникального бюрократа, который, возможно, сделал для Королевского флота больше, чем многие адмиралы, лишь наведя в нем некоторый порядок. Экзамены у будущих офицеров принимали комиссии, состоявшие из опытных офицеров, а иногда и адмиралов. На этом все образование заканчивалось, и... дальнейшая карьера строилась на удачах и неудачах военного времени. «В борьбе за награды и славу вперед, отважный моряк!», — как говорил Нельсон.

В России с воцарением Петра I были предприняты титанические усилия по созданию флота практически с нуля, и хотя царь-плотник ориентировался на самые прогрессивные на то время образцы голландской и английской морской практики, система морского образования не была, да и не могла быть похожа. В 1701 г. в Москве основали Навигацкую школу, куда Петр нанял британских профессоров Генри Фарварсона, Стефана Гуина и Ричарда Грейса, а чтобы соединить



европейскую грамотность с русским языком, призвал на помощь Леонтия Филипповича Магницкого. И начинались занятия с двух классов: Русской и Цифирной школ. То есть будущие навигаторы учились элементарным грамоте и арифметике. Дело в том, что средне-статистический дворянский недоросль (молодой человек 12–20 лет) в России того времени был неграмотен, и не по недостатку средств, а просто из-за отсутствия необходимости. Это коренным образом отличало нас от, например, протестантской Европы, в частности — соседней Швеции, где еще с середины XVII в. были введены законы о всеобщей грамотности, чтобы население могло самостоятельно читать Библию.

Образование было отнюдь не добровольным. Царские указы обязывали дворян предоставлять своих детей на обучение, за уклонение грозила каторга и конфискация имущества. Ученики Навигацкой школы получали небольшое жалование — «кормовые деньги», однако прибывшие из семей, имевших крестьян от пяти дворов и больше, содержались за свой счет. За прогулы («нет»), нерадивое отношение к учебе и баловство предусматривались большие штрафы, телесные наказания, нередко провинившихся отправляли гребцами на галеры или в солдаты.

Школа разместилась сначала в Москве в Сухаревской башне. В ней преподавали арифметику, геометрию, тригонометрию в их практическом приложении к мореплаванию, навигацию, астрономию и фехтование. Кроме того, значительное время отводилось изучению рангоута и такелажа. Наиболее успешных посылали для дальнейшей учебы за границу, впрочем, старались это делать еще и из числа наиболее состоятельных, чтобы не содержать за государственный счет.

В 1715 г. в строящемся Петербурге была основана Морская академия (официальное название Академия морской гвардии). Это было уже серьезное военно-морское училище. Достаточно посмотреть на его учебную программу, составленную по заявке Сената Фарварсоном:

	гал. нед.
Арифметики — — — — —	1
Геометрия — — — — —	8
Тригонометрия Плоской — — — — —	3
Навигация Плоской (плавание по Плоской карте)	3
Навигация Меркаторской (плавание по Меркат. карте)	5
Джурналъ (ведение журнала, и все, что къ нему нужно)	1
Тригонометрия Сферической — — — — —	3
Части Астрономии, которая надлежит къ сферѣ	4
География (математической) — — — — —	1
Навигация Круглой (плавание по дугѣ великаго круга)	1

Три с половиной года уходило на морские дисциплины плюс столько же — на изучение фортификации, артиллерии, геодезии и «живописной и на рапирах по регламенту» науки. А как же практика?

Здесь надо отметить еще один немаловажный момент. Весь наш флот на то время находился в акватории замерзающего моря и в отсутствии каких-либо удаленных баз не мог функционировать зимой. Конечно, ученики и гардемарины Академии участвовали в походах наших кораблей летом, некоторых даже посылали на службу в иностранные военные и коммерческие флота, но факт остается фактом: сезон между навигациями большинство кадет проводили за партами.

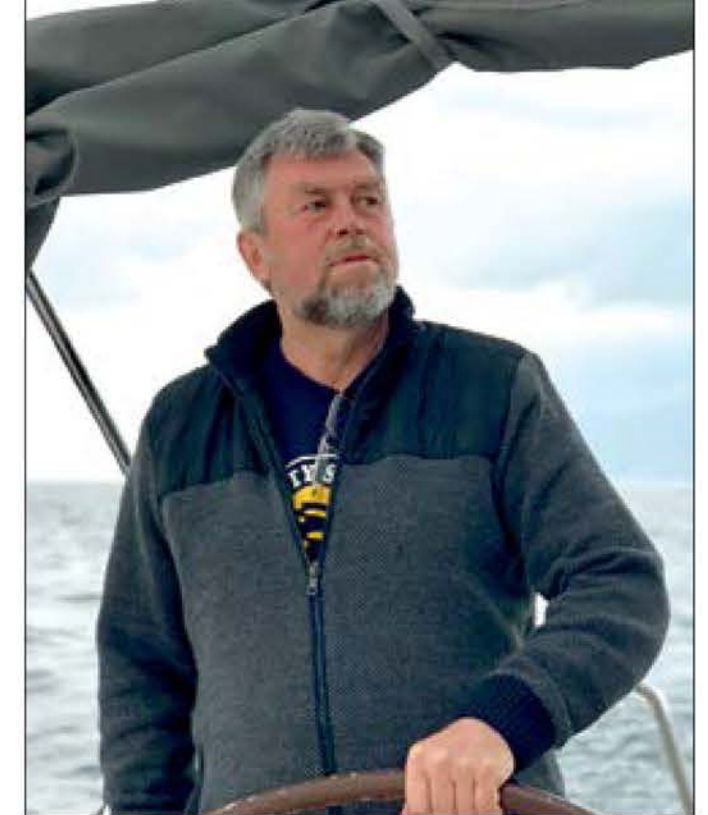
Возможно, это ограничение и обусловило ту великую тягу русских капитанов применять на практике накопившуюся теорию и выплеснуться за пределы Маркизовой лужи, к неизученным районам Мирового океана. И вот конец XVIII в. дал нам блестящую плеяду отечественных моряков-исследователей. Головнин, Крузенштерн, Лисянский, Беллинсгаузен, Лазарев — все они являлись выпускниками Морского кадетского корпуса, преемника Морской академии и Навигацкой школы. На их долю хватило географических открытий, и можно сказать, они дорисовали карту мира, включив в нее Антарктиду, север Тихого океана и многое другое.

Сейчас над планетой летают спутники, корабли оцетинились антеннами радиостанций, радарам, системами GPS, но море остается морем и не прощает легкомыслия и невежества. Современные капитаны парусников часто не умеют пользоваться секстаном, не ведут прокладку и судовую журнал, даже пересекая океаны, а штурманские столы забыли, когда на них лежали карты, транспортиры, параллельные линейки и измерители. Но хватит ли знаний современному моряку, чтобы найти путь в море, если погаснет экран спутникового навигатора?

Разумеется, мы никак не касаемся проблем современного профессионального гражданского и военного морского образования, равно как и эта система почти никак не касается обучения хождению под парусом. Мы решили узнать, что думают сотрудники парусных школ, работающих в Санкт-Петербурге и Москве, и задали им по пять вопросов:

1. Какова основная концепция обучения в вашей школе, и в чем вы видите главное ее преимущество?
2. Что, с вашей точки зрения, важнее: теория или практика?
3. Какие дисциплины входят в курс вашей школы?
4. Какие документы получают выпускники школы?
5. Способен ли выпускник вашей школы самостоятельно управлять парусной яхтой?

Сергей Тимошков,  
основатель, директор по учебной работе АНО ДПО  
«Санкт-Петербургские мореходные классы»  
www.captain-school.ru



1 Лозунги школы: Нептуну все равно, есть у вас документ или нет, — он проверяет реальные компетенции. Бумажками питаются чиновники. Настоящие знания и навыки можно конвертировать в любой диплом. Целью нашего обучения является выработка у обучающихся капитанской компетенции, что достигается не только большим объемом материала и очень строгой системой проверки усвоенных знаний, но и высокими требованиями к преподавателям. После сдачи школьных экзаменов все государственные сдаются выпускниками легко.

Преимущество — в высоком уровне специалистов, большинство из которых профессиональные капитаны, прошедшие в море всю жизнь, при этом все они — действующие яхтсмены. Готовы через соревнования выпускников померяться качеством обучения с любой парусной школой — это вызов, который направляю через журнал «Тарпон».

2 Вопрос из серии «яйцо или курица. Важнее согласованность и преемственность практики и теории, возможность сократить время практики за счет более глубокой теоретической подготовки, и наоборот.

В условиях нашего короткого лета (навигации) и долгой зимы дешевле и эффективнее налегать на теорию, тогда время на более дорогое практическое обучение можно минимизировать.

3 Мы сумели создать единую структуру программ обучения на все уровни, оптимизировать ее в соответствии с традициями профессионального морского образования. Это очень важно: глупо отвергать опыт людей, которые в море проводят всю жизнь.

Перечисляю разделы, знаниями по которым должен обладать капитан любого судна: конструкция, теория судна, управление судном и его эксплуатация, судовождение, правила плавания, гидрометеорология, морское право, личная безопасность, правила соревнований.

4 В связи с отсутствием международной конвенции, регуливающей любительское мореплавание, международных документов не существует, по общим принципам права легитимны соответствующие национальные документы.

Мы сразу выбрали российские образовательные стан-

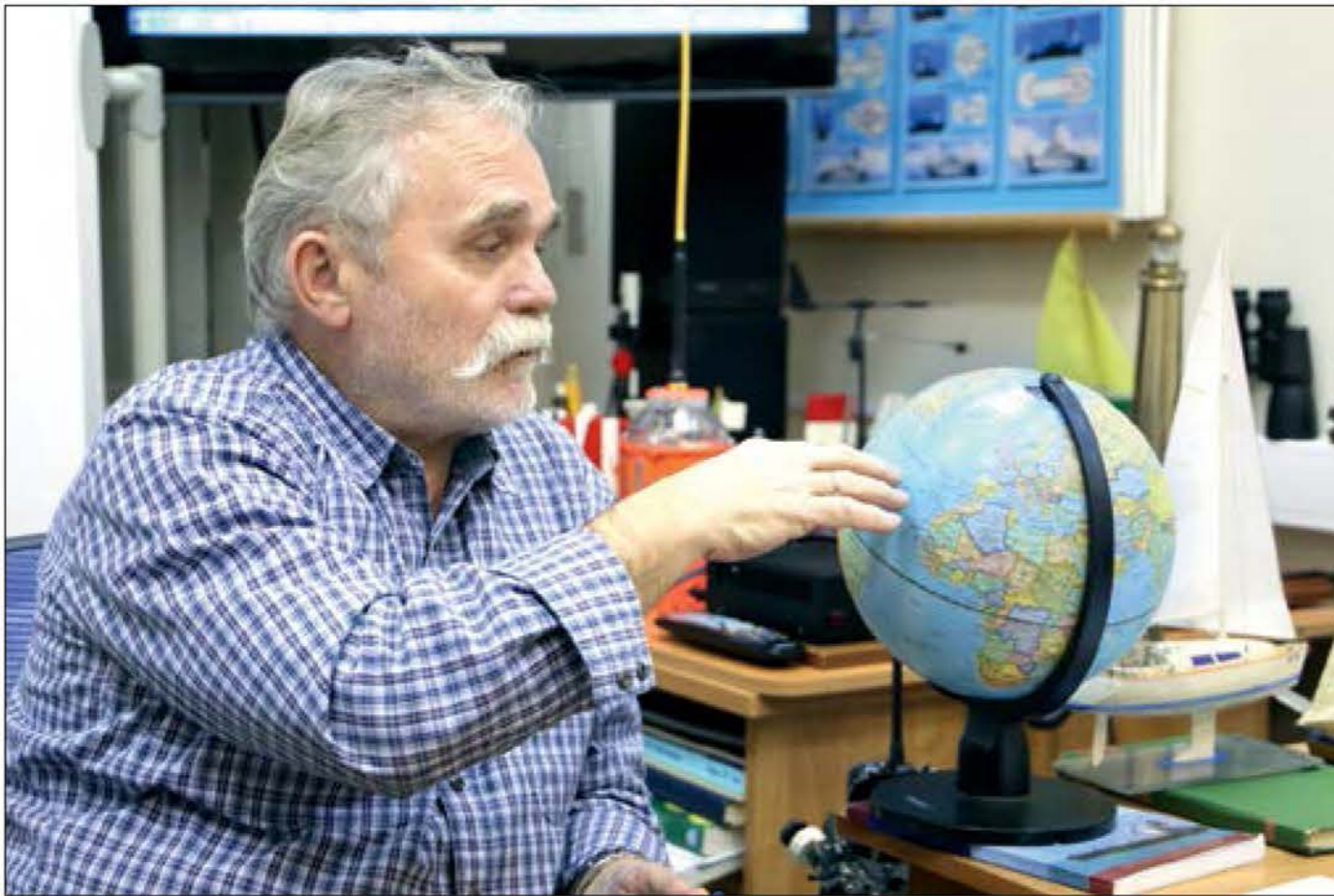
дарты: они выше мировых, нам есть чем гордиться. Я принципиально беру лодки в чартер только по российским документам и за последние 10 лет не получил ни одного отказа.

После прохождения обучения наши выпускники могут получить документы Минтранса РФ на право управления спортивными парусными судами, документы ГИМС МЧС РФ на все типы судов и районы плавания, негосударственные квалификационные документы ВФПС — именно по ним я и беру яхты в чартер.

Для тех, кто сдал наши экзамены, мы можем оформить документы IYT (за дополнительную плату), ведь наши образовательные стандарты выше.

5 Научить просто управлять судном не сложно — именно на это нацелены американские образовательные программы. Мы же учим тому, как быть капитаном малого судна: планировать и организовывать рейс, формировать экипаж, управлять судном и экипажем, преодолевать нештатные ситуации, общаться с властями, прогнозировать погодные условия — решать весь комплекс вопросов, возникающих в любительском мореплавании в соответствующем районе плавания.





Валерий Романов, основатель, руководитель  
«Московской Яхтенной Школы»  
www.mys.ru

**1** Приходя учиться к нам, не все имеют одинаковые цели. Кто-то серьезно планирует ходить через океаны, а кто-то просто решил получить диплом заодно с друзьями и еще не понимает, что в его жизни значит море. Задача нашей школы — дать курсантам тот объем знаний, который им необходим, при, разумеется, высоком качестве подготовки. Есть у нас и специализированные курсы, например штурманская подготовка на Канарских о-вах. В школе работают преподаватели, которые имеют морское образование, большой яхтенный опыт и любят учить людей.

**2** Являясь первой школой в России, получившей лицензию International Yachtmaster Training (в следующем году нам исполнится 30 лет), мы, конечно, соответствуем IYT-программе подготовки, однако этим все не ограничивается. Главное — мы не приемлем расплывшиеся повсеместно курсы «Bareboat skipper за неделю на яхте»: наши программы обязательно содержат двухмесячный береговой теоретический курс. Не сказать, что это много, но основной нашей задачей мы считаем научить людей учиться.

Наши выпускники возвращаются к нам за повышением квалификации, распространен в школе и институт наставничества, когда более опытные капитаны выводят окончивших курсы в первые плавания.

**3** Базовые штурманские дисциплины, достаточные для того, чтобы выпускник смог осуществлять принятие решений на борту, — это навигация, лоция, МППСС, гидрометеорология и так далее. При этом устройство и управление судном мы преподаем на борту во время практики.

**4** Это зависит от уровня, на который обучается курсант. Наша школа лицензирована на выдачу всех категорий прав IYT — от Competent Crew до Yachtmaster Ocean.

**5** Бесспорно, не все. Да, сданные экзамены и полученные права дают возможность человеку получить в марине яхту и вывести ее из гавани. Но вот вернуться...

В любом случае, наша основная миссия — преподавать будущим капитанам уроки серьезности и ответственности, ведь море ошибок не прощает.

Михаил Солдатов, преподаватель  
яхтенной школы «М-Марин» (СПб)  
www.m-marine.ru

**1** Основная цель обучения в нашей школе — дать выпускнику необходимые знания и навыки управления парусной яхтой длиной 12–15 м, то, что в современном языке называется необходимой компетенцией. При этом мы учитываем реалии. Представление наших учеников об управлении яхтой: синее море, голубое небо, отважный капитан с симпатичной спутницей (или наоборот) идут в лучах заходящего солнца к пальмам и коралловым рифам — несколько расходится с реальностью. Наш выпускник должен управлять не только яхтой, но экипажем и окружающей обстановкой. Это значительно сложнее, но в то же время интереснее.

Преимущество нашей школы — преподаватели и маленькие группы (не более 6 человек). Мы не приглашаем преподавателей, которые читают свои лекции и не несут ответственности за результат. Есть два основных преподавателя и отдельный специалист по радиосвязи, которые готовят учеников до сдачи ими экзаменов.

**2** В концепцию нашей школы входит сбалансированное сочетание теории и практики. Приходится принимать во внимание, что наши ученики не имеют яхтенного опыта и возможности длительного обучения. Это расходится с советской системой обучения, когда медленно и неспешно приобретался необходимый опыт. Поэтому изучается не фундаментальная, а прикладная теория, необходимая для управления яхтой. Это более короткий курс. А вот на практике отрабатывается не просто плавание, а те элементы управления, которые составляют само плавание. То есть это более расширенный курс. При этом и теория, и практика заканчиваются экзаменами с весьма небольшим диапазоном оценок: 1–5. По результатам мы понимаем, освоил ли ученик материал. «Двоечники» не отчисляются, а доучиваются до уровня отличников, причем без дополнительной оплаты. Преимущество в том, что наши ученики быстро понимают суть правильного управления яхтой, а вопрос дальнейшего расширения кругозора и опыта остается на их усмотрение. Программа обучения включает 50 часов теории и 50 часов тренировки на практике. При этом приобретается необходимый плавательный ценз — 200 миль.

**3** Такой вопрос для лицензированных школ не стоит. У нас есть стандартные программы ВФПС и IYT, и отступить от них мы не имеем права. Есть небольшое расширение: два занятия по подготовке к плаванию, чему мы уделяем особое внимание. В остальном программы обучения одного уровня стандартны что у нас, что в школах Эстонии, Ан-



глии или Франции. Подготовка моряка не зависит от страны или школы. Или это полная программа обучения, или недоученный моряк, которого нельзя выпускать в море. Мы говорим о едином уровне подготовки и квалификации. Конечно, программы капитана и рулевого различаются.

**4** Удостоверения ВФПС: «Рулевой дневного плавания», «Рулевой прибрежного плавания». При обучении по программе IYT — международные сертификаты International Bareboat Skipper, International Crew, VHF Operator.

Но у нас нет натаскивания на сам экзамен. Вы знаете, что за рубежом на свою лодку удостоверения на право управления вообще не требуется. Так что вопрос не в получении документов, а в приобретении необходимых знаний и навыков.

**5** Управлять яхтой по принципу «руль влево, руль вправо» можно научиться за три часа. Дети 8–9 лет прекрасно управляют швертботом «Оптимист», но никакого отношения к ответственному званию капитана они не имеют. Мы учим полноценному управлению парусной яхтой в простых условиях, делая упор на исключение сложных ситуаций. Швартовка кормой в сильный боковой ветер считается плохой морской практикой. В яхт-клубе всегда есть места, где можно подойти к причалу против ветра, а потом перешвартоваться. Все яхт-клубы при необходимости помогут надуть динги. Наши выпускники не должны создавать себе трудности и героически их преодолевать.

Статистика показывает, что после успешного обучения примерно 70% учеников берут яхту в аренду и ходят на ней самостоятельно. Оставшаяся часть на первый поход (или первые 2–3 дня похода) приглашает наемного капитана.