

*В.С. СУХОЦКИЙ, В.П. ЗАЙЦЕВ,
А.А. КОЗЛОВ*

**ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ
МОРСКОЙ КУЛЬТУРЫ**

Министерство образования и науки Российской Федерации
Балтийский государственный технический университет «Военмех»
Факультет военного обучения

*В.С. СУХОЦКИЙ, В.П. ЗАЙЦЕВ,
А.А. КОЗЛОВ*

ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ МОРСКОЙ КУЛЬТУРЫ

Практическое пособие

Санкт-Петербург
2007

ББК Ц66 я 7
С91

С91 Сухоцкий, В.С.
Основные понятия морской культуры: практическое пособие / В. С. Сухоцкий, В.П. Зайцев, А. А. Козлов; Балт. гос. техн. ун-т. – СПб., 2007. – 46 с.

ISBN

Рассмотрены традиции, сложившиеся в повседневной деятельности ВМФ, при проведении торжественных мероприятий и ввремя заграничных плаваний.

Предназначается преподавателям, студентам и курсантам для проведения практических занятий и самостоятельной подготовки по разделу “История ВМФ” дисциплины “Тактика и история ВМФ”.

ББК Ц 66 я 7

Рецензент канд. пед. наук, доц. *Г.Г. Броневицкий*

*Утверждено
редакционно-издательским
советом университета*

ISBN

© Авторы, 2007
© БГТУ, 2007

Введение

Степень совершенства одной (той или другой) из отраслей знания или деятельности” определяется термином “культура”*. Культуру принято делить на материальную и духовую. Первая представляет собой материальные ценности, способы их создания и потребления, организацию труда и быта. Духовная – это результаты духовной деятельности людей, процессы их "производства и потребления", совокупность знаний, систем обучения и т.д. Оба вида взаимосвязаны. Уровень культуры соответствует степени развития общества.

С развитием демократии в Российской Федерации большое внимание уделяется повышению общей культуры граждан, культуры управления, культуры производства, культуры торговли, культуры земледелия и т.д. По отношению к Военно-Морскому Флоту это выражается в сохранении совершенствовании морской культуры, штурманской культуры, артиллерийской культуры, штабной культуры.

Из военной истории известно, что морская культура получила свое первоначальное развитие во времена парусного флота. Безупречный вид корабля, состояние парусов, искусство выполнения сложных эволюций отработанной командой составляло понятие высокой морской культуры. Затем к этому добавилось в качестве критерия морской выучки искусство применения главного оружия – артиллерии.

В русском парусном флоте морская культура всегда поддерживалась на высоком уровне. В этом немалая заслуга таких прославленных флотоводцев, как адмиралы Ф.Ф. Ушаков, Д.Н. Сенявин, П.С. Нахимов, М.П. Лазарев и др.

Ученик М.П. Лазарева Г.И. Бутаков использовал достижения своих предшественников эпохи парусного флота с учетом особенностей нового парового флота. Воспитывая офицеров, он всегда имел в виду главное, для чего существует флот. В одном из своих приказов, обращенных к офицерскому составу практической эскадры, Г.И. Бутаков писал, что необходимо "всегда, постоянно, неотлагательно, немедленно готовиться к тому получасу, для которого мы, можно сказать, существуем и в котором

* Большая Советская энциклопедия.

нам придется показать, что Россия содержит свой флот не без пользы".

Достоинным продолжателем главных морских традиций замечательных русских флотоводцев на рубеже XIX и XX в. был вице-адмирал С.О. Макаров. Он также придавал большое значение всемерному повышению боевой готовности флота, последовательно и настойчиво проводя в жизнь свои принципы обучения и воспитания личного состава. Он считал, что в целях наилучшей морской выучки моряки должны как можно больше плавать, причем в самых разнообразных условиях, в обстановке, максимально приближенной к боевой. "Мы готовим офицеров и матросов для войны, – писал С.О. Макаров, – и надо чтобы они знали, что для войны нужно".

Как и Г.И. Бутаков, С.О. Макаров не отделял морскую культуру от требований подготовки к бою, к войне в целом.

Русские моряки не только унаследовали все лучшее, что дала морская культура отечественного флота прошлого, но и развили ее дальше. И это закономерно, так как основой морской выучки экипажей российского ВМФ является общая культура, сознательность и стремление моряков укреплять военно-морской потенциал Родины.

1. Современное понятие морской культуры

Морская культура – одна из замечательных сторон отечественного флота и один из важных рычагов повышения его боевой готовности.

Имеют ли российские моряки свою морскую культуру? По-видимому, имеют. Корабли, специальные и технические средства являются отражением материальной культуры общества, но морской труд, военная служба, условия среды и быт – специфичны, и не имеют аналогов в других сферах деятельности. ВМФ имеет постоянно развивающуюся научную основу, свойственные только ему системы обучения и познания окружающей среды. Это значит, что существует определенная область деятельности со своей материальной и духовной культурой, которая является составной частью общей российской культуры. Эта часть и называется военно-морской культурой.

Таким образом, термин "морская культура" означает степень совершенства, достигнутую в знании морского дела и в практической деятельности людей, связанных с ним. Это определение

охватывает и деятельность всех флотских специалистов, и все аспекты морского дела, начиная от приборки и кончая маневрированием корабля для применения оружия. Это постоянное стремление к совершенству во всем, что составляет специфику корабельной службы. Ибо понятие "достигнутая степень совершенства" есть "высшая степень, предел какого-то положительного качества, умения, способности". Качественная характеристика как степень совершенства, позволяет понять, что является обязательным (т.е. законом), а что относится к высшей ступени этого обязательства – к морской культуре.

Основные признаки морской культуры:

- эстетичность и архитектурная красота корабля, его высокие мореходные и маневренные качества, техническая оснащенность, комфортность размещения, бытового обеспечения и деятельности личного состава, содержания корабля в безупречном состоянии;
- уровень развития и постоянное совершенствование теории и практики мореплавания, применения оружия, форм и методов обучения и воспитания;
- культура поведения на корабле постоянного и переменного личного состава, включающая военную специфику. Здесь, прежде всего, подразумевается безукоризненное соблюдение требований и положений Корабельного устава ВМФ, который является фундаментальным сосредоточением многовекового опыта. Стремление наилучшим образом обеспечить выполнение уставных требований и есть проявление высокой морской культуры.

2. Культура управления кораблем

В боевой и повседневной деятельности управление кораблем осуществляется с главного командного пункта (ГКП). Справедливо утверждение, что ГКП является мозгом корабля, от правильного функционирования которого зависит успешность всех действий по обеспечению безопасности плавания и поддержанию высокой боевой готовности, поэтому степень совершенства организации ГКП и определяет культуру управления кораблем.

Главнокомандующий ВМФ СССР Адмирал Флота СССР С.Г.Горшков подчеркивал, что мостик корабля является высшей школой морской выучки офицеров, отработки их организатор-

ских способностей и качеств, позволяющих руководить людьми, применять знания и опыт при выполнении ответственных задач по защите интересов Родины.

Руководят главным командным пунктом командир корабля, его старший помощник и вахтенный офицер. Их действия находятся в центре внимания всего личного состава корабля, на них равняются и следуют их примеру.

Уверенное и спокойное поведение командира и офицеров корабля, без нервозности и суетливости, постоянный анализ обстановки, грамотные и своевременные решения, четкие уставные команды и распоряжения создают благоприятные условия для работы ГКП.

В свою очередь деловая, спокойная обстановка, четкие команды, репетования и доклады, отсутствие грубых окриков и «разносов» в любых, даже самых сложных условиях характеризуют высокую степень совершенства ГКП.

Особая забота командира корабля – подготовка вахтенного офицера, которую он обязан проводить лично. Вахтенный офицер сегодня - это командир корабля завтра. Между командиром корабля и вахтенным офицером должно быть полное взаимопонимание. Если командир корабля занят другими делами вахтенный офицер должен вести наблюдение за обстановкой, быть всегда готовым произвести необходимый маневр или подать необходимую команду.

Во всех случаях, кроме тех, которые не терпят отлагательства, командиру корабля не рекомендуется самому подавать команды по трансляции и пользоваться радиосвязью, подменяя вахтенных офицеров и связистов (лично пользоваться рукоятками машинного телеграфа, командовать сигнальной вахтой, швартовыми расчетами и т.д.).

Для постоянной оценки и анализа обстановки, быстрого реагирования на ее изменения необходимо, чтобы приказания, доклады и запросы производились своевременно, грамотно, четким спокойным голосом, с периодичностью, обеспечивающей запись, уяснение и обработку данных. При этом нужно следить, чтобы данные по внутрикорабельным системам связи передавались только на те командные пункты (КП) и боевые посты (БП), которым они необходимы. Приказания, команды и сигналы с ГКП

должны репетоваться исполнителями. Невнимательность при приеме сигналов, приказаний и докладов, ошибки в последних вызывают погрешности в уяснении обстановки, в расчетах на маневрирование, что может привести к экстремальным ситуациям.

Экипаж должен быть воспитан таким образом, чтобы никаких посторонних докладов и запросов на ГКП не производилось. При подготовке расчета ГКП, сигнальной вахты, боевого информационного поста (БИПа), постов зрительного и технического наблюдения особое внимание должно обращать на четкое уяснение каждым членом расчета следующего важного положения: на ГКП должна поступать лишь та информация, которая необходима в данный момент и влияет на планируемый маневр или другие действия.

Нахождение на ГКП без надобности посторонних лиц, не входящих в состав ГКП и не выполняющих конкретных служебных обязанностей, сутолока, посторонние разговоры, курение, внешний беспорядок, не по форме одетый личный состав являются следствием слабой требовательности командного звена и низкой морской культуры.

Признаком высокого уровня слаженности ГКП корабля является четкая организация взаимодействия вахтенного штурмана и вахтенного офицера, основанная на взаимопонимании и своевременной информации об изменении курса и скорости, гидрометеобстановки, о времени открытия маяков, знаков, приметных береговых ориентиров и других обстоятельствах, влияющих на точность и безопасность плавания.

Безрасчетное принятие решения на основе поверхностного уяснения обстановки, маневрирование «на глазок», ненужная лихость манёвра, равно как и необоснованная чрезмерная осторожность, свидетельствуют о слабой морской практике и низкой морской культуре.

Безукоризненная четкость команд и распорядительность вахтенного офицера по точному удержанию курса и скорости, своего места в порядке при совместном плавании кораблей, по своевременному подъему и спуску топовых фигур и флажных сигналов, подаче звуковых сигналов, обмену познавательными и позывными, салютование флагом при встрече, использование ходовых и якорных огней, а также умение разбирать флажные сигналы,

читать семафор и светограммы, производить расчеты на маневренном планшете характеризует высокий уровень его морской выучки.

Признаком морской вежливости и культуры является своевременное отдавание чести встречным кораблям сигналом "захождение", незамедлительный ответ на сигналы и запросы других кораблей (судов) и постов навигационной информационной службы (НИС), знание сигнальщиками латинского алфавита и умение вести переговоры с иностранными кораблями и судами.

Переговоры по радио ведутся с соблюдением правил радиобмена: лаконично, четко, кратко, с использованием, где это возможно, сигналов БЭС. Необходимо избегать второстепенных и длительных переговоров, чтобы не загружать эфир.

Плавание с командиром соединения под его флагом обязывает экипаж корабля образцово выполнять поставленные задачи, демонстрируя высокий уровень морской культуры. Он проявляется в поддержании должностного порядка, когда прибытие на корабль флагмана не вызывает каких-либо поспешных действий и мероприятий по его наведению. Причем необходимо понимать, что все корабли равняются на флагманский, следуют его действиям, берут с него пример.

Своевременные и грамотные доклады флагману свидетельствуют о высокой степени совершенства ГКП. В докладе содержатся следующие сведения:

- о внезапном ухудшении видимости, а также при подходе к зоне ограниченной видимости на дистанцию 30 кб.;
- о внезапном обнаружении морской цели на дальности 30 кб. и менее или при расчетном расхождении с целью на дистанции менее 30 кб.;
- об усилении ветра до 6 баллов и более;
- о сигналах и приказах, полученных от старших начальников;
- о всех событиях на корабле, влияющих на безопасность плавания;
- о подходе к берегу, узкости или опасным глубинам на расстоянии 30 кб.;
- об обнаружении военных кораблей, самолетов и вертолетов;

- о приеме сигналов бедствия;
- о подаче сигналов от проходящих кораблей;
- об обнаружении необычных природных явлений.

Для передачи приказаний и докладов широко используются средства обмена информацией. Должностные лица должны уметь на них работать.

Старшие начальники должны проявлять по отношению к экипажу корабля вежливость и тактичность. Командир корабля является полновластным лицом, отвечающим за деятельность судна и безопасность плавания. Поэтому офицеры штабов должны строить с ними взаимоотношения на основе уважительного отношения к его ответственности, не вмешиваться в его действия, а в случае необходимости помогать квалифицированным советом.

Флагманские специалисты соединения и офицеры вышестоящих штабов должны использовать время нахождения на корабле для оказания практической помощи и для проверки степени подготовленности личного состава. Контроль за деятельностью ГКП и КП, а также отдельных должностных лиц и личного состава следует производить корректно, не отвлекая их от исполнения обязанностей, особенно в сложных ситуациях.

Размещение флагманского командного пункта (ФКП) на корабле должно быть организовано таким образом, чтобы обеспечить ФКП всем необходимым для управления и решения поставленных перед соединением задач. Взаимодействие между ФКП и КП боевых частей и служб необходимо строить на своевременных, полных и четких докладах по данным обстановки на ФКП и получения информации с ФКП, касающейся управления кораблем. Офицерам штабов и прикомандированным лицам не рекомендуется без надобности находиться на ГКП.

3. Штабная культура

Штабная культура не стоит над культурой морской. Они взаимно дополняют и развивают друг друга. Офицеры штаба – это старшие товарищи корабельных офицеров. Многие из них прошли службу не на одном корабле и даже не на одном проекте кораблей. Их знание и опыт должны внедряться в корабельную жизнь, причем не командными методами, а личным примером, индивидуальным мастерством и высокими специальными навыками.

Быстротечность современных боевых операций существенно отразилась на методах работы штабов. Возросла их роль в системе управления. Заметно сократились сроки передачи и переработки все увеличивающегося объема информации. Сложнее и многограннее стали задачи руководства повседневным учебно-воспитательным процессом. Отражая изменения в военном деле, более емким становится и понятие штабной культуры. Теперь это не только совокупность знаний и навыков офицера штаба, необходимых для выполнения функциональных обязанностей. Признаком высокой штабной культуры – стремление в сжатые сроки осуществлять сбор информации, анализировать обстановку, делать выводы, производить расчеты, доводить до подчиненных боевые задачи, организовывать их действия, осуществлять эффективный контроль за выполнением приказов и распоряжений.

Всесторонний, объективный анализ и учет факторов, влияющих на эффективность боевой и повседневной подготовки, боевых действий, правильный выбор их форм и способов, творческое использование исторического опыта, новейших достижений науки и техники отражают мастерство флагманского специалиста, его компетентность

Компетентность офицера штаба – понятие емкое, многогранное. Она проявляется прежде всего в его высокой профессиональной подготовке, способности инициативно, четко и до конца выполнять порученную работу, действовать с перспективой, сосредоточить усилия на главных направлениях, настойчиво превращать намеченное в жизнь. Компетентность не является врожденной чертой; это результат знаний и опыта, приобретенных и развиваемых в течение всей жизни. Офицер штаба должен уметь оперативно решать многие вопросы. Ему нельзя быть узким специалистом, ограниченным чисто профессиональными интересами.

Важным показателем высокой штабной культуры является способность каждого оператора в любой момент не только заменить товарища, но и без ущерба для дела временно совмещать функциональные обязанности других работников. Разумеется, это возможно в том случае, если все хорошо знают дело, организацию и тактику своих сил и вероятного противника, вопросы управления, обладают необходимыми навыками, способны переносить повышенные физические и психические нагрузки.

В обеспечении слаженности штаба велика роль флагмана. Авторитетные, опытные командиры никогда не отгораживаются от своего коллектива. Напротив, они проявляют о нем заботу, стремятся чаще общаться с его офицерами. Все это благоприятно влияет на микроклимат, стиль работы штаба, обеспечивает ее четкий ритм, подготовку документов в сжатые сроки.

Слаженность, организованность и оперативность штаба проявляются и реализуются в его повседневной деятельности по поддержанию высокой боевой готовности, обеспечению безопасности плавания, совершенствованию управления и взаимодействия – необходимых условий достижения поставленных целей. Сокращение сроков подготовки корабля к бою – особая забота органов управления всех степеней.

Штабная культура тесно связана с совершенствованием механизма контроля. Начальник, который умело проверяет деятельность подчиненных, постоянно уделяет внимание оперативному изжитию недочетов, достигает двойной цели. Во-первых, приучает себя выбирать главные звенья в цепи многочисленных задач, систематически направлять работу офицеров, учить их на месте. Во-вторых, повышает творческую активность офицеров и всего личного состава, развивает у них умение действовать целенаправленно, сосредоточивать внимание на коренных нерешенных вопросах.

Для повышения эффективности контроля нужен комплексный подход. Комплексные проверки целесообразно проводить группами, включающими офицеров всех служб. И здесь важна роль штаба как организатора, координатора действий. Чтобы повысить качество мероприятия, надлежит подбирать высококвалифицированных, компетентных специалистов, обладающих деловитостью, требовательностью к себе и подчиненным, умеющих объективно оценить состояние дел, оказать помощь на месте, объяснить, как лучше решить поставленные задачи.

Одной из главных функций контролирующих считается исправление недостатков. Для этого необходимо во-первых, изучить состояние дел в том или ином коллективе, боевой части, на корабле, и, во-вторых, вовремя провести необходимые практические изменения.

При проверках нельзя ограничиваться лишь регистрацией недостатков, сбором фактов для доклада, не утруждая себя их ана-

лизом, изучением причин отрицательных явлений. Основной упор делается на оказание помощи подчиненным.

За последнее время офицерский состав существенно омолодился. Новичков необходимо обучать, воспитывать, инструктировать. Заниматься этим должны старшие командиры, начальники, в том числе и офицеры-управленцы.

Штабная культура не отделима от ответственности исполнителей за порученное дело, требовательности при оценке достигнутого. Утверждение в коллективе атмосферы творчества, новаторства, потребности неустанно совершенствовать свои знания и навыки, воспитание деловых качеств - первостепенная задача командиров всех органов управления. Поднять деятельность штабов как органов управления и контроля на новую ступень - значит повысить штабную культуру.

4. Плавание корабля - олицетворение высокой морской культуры

Плавание корабля – это не только скольжение белоснежного лайнера по морским просторам. Прежде всего это труд экипажа по подготовке корабля к выходу в море, обеспечению швартовых и буксирных операций, плавание в гаванях, на рейдах, по путям разделения и т.д. Все это происходит на виду у других кораблей, портового персонала и даже праздных наблюдателей. Именно здесь степень выучки экипажа характеризует морскую культуру корабля.

Готовность корабля к любым неожиданным ситуациям (как стихийным, так и возникшим под воздействием человеческого фактора) позволяет судить о качестве морской практики экипажа, о его морской культуре. Высшая степень готовности корабля к плаванью заключается в том, чтобы в любых условиях не допускать и не создавать аварийных ситуаций. Это достигается основанной на расчетах предусмотрительностью, как особым составным элементом морской культуры.

С возвращением в базу прежде всего необходимо позаботиться о восстановлении готовности к очередному плаванью и выполнению свойственных кораблю задач.

4.1. Подготовка корабля к плаванию

Тщательная подготовка к каждому выходу в море, независимо от его продолжительности и предполагаемых метеорологических условий в районах плавания, является признаком высокой морской культуры.

Особое внимание при подготовке корабля к плаванию должно быть уделено следующим факторам:

- уяснению целей и задач плавания;
- оценке обстановки и изучению района плавания.
- состоянию средств движения и управления кораблем;
- герметизации корпуса корабля и готовности средств борьбы за живучесть;
- готовности средств связи и наблюдения;
- организации всех видов обороны и защиты от оружия массового поражения.

Пристальное внимание при подготовке к выходу в море должно быть обращено на состояние внешнего вида корабля, чистоту бортов, задрайку иллюминаторов, люков и дверей, походное состояние палубных и забортных устройств, чистоту и обтягивание чехлов и обвесов, состояние такелажа. Ухоженный корабль, подтянутый экипаж, энергичные действия палубных команд и расчетов создают приятное внешнее впечатление и свидетельствуют о готовности к выполнению задач плавания.

Если командир корабля организует тщательную подготовку к плаванию в сложных условиях, то шторм, туман, плохая видимость не будут неожиданными.

О высокой морской культуре свидетельствует постоянное проявление внимания и заботы командирами кораблей и подразделений к поддержанию назначенной готовности к походу, что означает своевременное пополнение до установленных норм боеприпасов, запасов топлива, воды, масла, поддержание в исправном состоянии энергетических установок, оружия и технических средств.

4.2. Постановка (съемка) на якорь, бочку, швартовы

При съемке с якоря (бочек) и швартовых командир и вахтенный офицер должны четко знать порядок, очередность и время выхода, лично оценивать обстановку на рейде, в гавани. Свой

маневр они обязаны рассчитать заранее и осуществить с таким расчетом, чтобы безаварийно и в кратчайший срок быть готовыми к выходу из базы и не мешать стоянке или маневру других кораблей. Кроме того, не стоит забывать, что швартовные и буксирные операции проводятся не только при выходе корабля в море, но и при заходе его в порт. Становясь на якорь, швартовы, необходимо продумать каким будет маневр съёмки, при этом учитывается положение якорь-цепи других кораблей с тем, чтобы не пересечь их. При таких операциях большое значение имеют ветер и течение, приливно-отливные явления. При длительной стоянке, особенно в свежую погоду, рекомендуется периодически менять звенья в местах изгиба якорь-цепи, чтобы исключить разрыв в месте наибольшей нагрузки. Нельзя упускать из вида возможность быстрой съёмки с якоря из-за расклепывания якорной цепи. Для предотвращения этого нужно следить за тем, чтобы соединительная скоба якорной цепи всегда находилась между шпилем и станovým стопором.

Обслуживание якорного устройства должно происходить в соответствии со следующими требованиями. Перед отдачей походного крепления якорей, а также цепных стопоров якорных цепей следует убедиться, что цепные барабаны шпилей надежно соединены с баллером, а якорные цепи подобраны. Глаголь-гаки (откидные гаки) отдают с внешней относительно диаметральной плоскости стороны якорной цепи. Работы с якорной цепью производятся с помощью специальных крюков (обгалдырей). Личный состав не должен находиться на пути выбираемой или стравленной якорной цепи. Перед отдачей якоря командир боевой группы должен скомандовать: "Прочь от правой (левой) цепи" и убедиться в том, что эта команда выполнена всем личным составом.

При отдаче якоря на больших глубинах во избежание отрыва якорной цепи и утраты якоря якорную цепь сначала стравливают шпилем на 3/4 глубины. Когда нужное количество якорной цепи будет вытравлено, якорь отдается обычным способом (разобщением цепного барабана головки шпиля).

В случае выхода из строя одного из электродвигателей шпиля выбор якоря производится вручную. Эта работа считается трудоемкой и опасной для личного состава. Поэтому необходимо дей-

ствовать одновременно и так, чтобы при остановке вращения шпиля цепного барабана входили в нарезы зубчатого погона фланца палубной втулки. Этим предотвращается самопроизвольное поворачивание головки шпиля в обратную сторону.

По мере выборки (вытравливания) якорной цепи командир баковой группы должен докладывать на ГКП о положении и количестве цепи на клюзе.

Для очистки якоря следует посылать матроса за борт по штормтрапу или на беседке.

При подготовке корабля к швартовке необходимо смотать с вьюшек и разнести по палубе швартовые тросы, приготовить кранцы, бросательные тросы, линеметное устройство, опробовать шпили. При подготовке последних для работы со швартовыми цепными барабанами можно разобщать только в том случае, если якорные цепи взяты на стопора.

Подача швартовов на небольшие расстояния (до 15 м) производится с помощью бросательных концов; для подачи на большие расстояния применяется линеметное устройство или корабельные плавсредства. Бросательные концы должны иметь длину 20-35 м вместе с легкостью, представляющей собой оплетневанный парусиновый мешочек с песком. Подают бросательные концы без предварительного крепления их к швартовым.

С одного места для надежности рекомендуется подавать одновременно два конца, а третий держать наготове для случая, если первая попытка будет безуспешной.

После того как на берегу примут бросательный конец, он ввязывается на корабле в огонь швартова, и затем подается сам швартов. При подаче тяжелых швартов, выборка которых не может быть обеспечена прочностью бросательного конца, вначале следует подавать проводник (обычно растительный трос длиной 50 м и окружностью 56-75 мм), а затем с его помощью швартовы.

На берегу швартов заводят на пал (тумбу) или закладывают скобой за рым. Если на пал уже заведен швартов стоящего у причала корабля, то подаваемый швартов продевают снизу в огонь заведенного швартова и надевают на пал сверху.

При подборании швартова на барабан шпиля следует накладывать три-четыре шлага выбираемого швартова. На оттяжке ходового конца швартова должны находиться 2-3 человека на расстоянии 1,5-2 м от барабана шпиля.

После обтяжки швартова его переносят и крепят на кнехте «восьмерками» четырьмя-пятью шлагами, из которых два верхних схватываются ворсой.

После окончания швартовки оставшуюся на палубе часть швартова наматывают на вьюшку, под швартовные тросы в клюзах и киповых планках. Во избежание их перетирания подкладывают маты и парусину, а на палубу – деревянные подставки.

При подготовке к постановке корабля на бочку следует приготовить два проводника, бросательные концы, две такелажные скобы, ручник и зубило, остропленные шкертом, и шкимушгар. Этот инструмент должен быть заблаговременно уложен в катере (шлюпке), который будет обеспечивать постановку корабля на бочку. Матрос, назначенный для работы на бочке, должен надеть спасательный жилет и иметь при себе необходимый инструмент. При постановке корабля на бочку катер с целью безопасности должен все время держаться с внешней стороны бочки.

В случае, если корабль становится на бочку без спуска катера, то матрос спускается на бочку с борта корабля по штормтрапу, обвязавшись страховочным концом.

Выполненная по всем правилам морской практика швартовка и постановка на якорь (бочки) является предметом гордости экипажа.

При подходе корабля на швартовку, стоящие корабли должны объявить аврал, установить связь со швартующимся кораблем, приготовить борт, причальную стенку, концы и швартовы, приготовиться потравить якорь цепи и выслать швартовную команду.

Не следует забывать, что постановка на точно назначенное место, правильная заводка швартовов, недопущение навалов на соседние корабли и их якорь-цепи, обеспечение быстрого отхода (съемки) корабля также свидетельствуют об уровне морской культуры.

При стоянке на стеснённых рейдах надлежит оказывать всемерное содействие входящему кораблю в выборе места для постановки на якорь, выдавая конкретные рекомендации и сообщая координаты места отдачи собственного якоря.

4.3. Выход корабля из базы

Выход корабля из базы – важнейший этап плавания, который демонстрирует состояние морской культуры. Он должен производиться расчетливо, быстро, с соблюдением всех мер безопасности и предупреждения аварийных ситуаций. Успешность выполнения этого этапа обеспечивается высокой морской выучкой и тщательной подготовкой корабля к плаванию в узкости (в стесненных условиях).

Плавание в гаванях и на рейдах должно осуществляться в строгом соответствии с Правилами рейдовой службы и местными Портовыми правилами. Это один из элементов, определяющих морскую культуру.

Успешность безаварийного маневра по выходу из базы обеспечивается следующими условиями:

- обязательным расчетом маневра выхода на карте с учетом фактической погоды и обстановки в порту;
- высокой степенью отработанности ГКП по управлению средствами движения и рулевым устройством;
- надежным зрительным и техническим наблюдением за изменениями внешней обстановки;
- выбором скорости, обеспечивающей безопасное маневрирование и готовность немедленно отработать полный ход назад;
- готовностью якорей к немедленной отдаче.

Опытные командиры соединения и корабля не должны пропускать ни одной возможности для отработки выхода и входа, движения по рейдам, плавания по рекомендованным курсам и ФВК по данным береговых БИПов, в процессе которых тренируются до совершенства вахтенные офицеры, расчеты БИП, штурманская служба корабля, посты технического и зрительного наблюдения за обстановкой.

Стремление к совершенствованию практических навыков по выполнению маневров выхода и входа в базу делает честь командиру корабля и вахтенному офицеру.

4.4. Плавание корабля

Плавание корабля связано с проведением целого ряда важнейших мероприятий, направленных на обеспечение внешней и внутренней безопасности и успешное выполнение поставленных задач:

- поддержание установленной боевой готовности оружия и технических средств;
- готовность корабля к плаванию в любых условиях;
- соблюдение установленного режима плавания;
- безукоризненное знание и выполнение МППСС и правил совместного плавания;
- организация технического и зрительного наблюдения и связи;
- доведение целей и задач плавания до всех членов экипажа в касающейся их части.

Показателем подготовленности корабля к плаванию в сложных условиях является спокойная деловая обстановка на ГКП, своевременное определение наличия опасности, прогнозирование на основе расчетов маневра корабля и выдача рекомендаций командиру или вахтенному офицеру.

Об уровне морской культуры можно судить по манере поведения офицеров и командира корабля, которые в сложных условиях сохраняют спокойствие, твердость, решительность, не суетятся между постами и приборами, но, полагаясь на доклады, осуществляют личный контроль за обстановкой и принимают необходимые решения.

Личный пример командира корабля во время плавания – начало утверждения основ морской культуры. Это касается постоянного контроля точности путеисчисления, обучения вахтенных офицеров, выбора места на ГКП в различных условиях, личного участия в оценке обстановки по данным различных источников и доведение замысла действий до подчиненных.

Конкретные проявления морской культуры корабля:

- стремление каждого поста наблюдения первым обнаружить какой-либо объект;
- первыми начать маневр на расхождение со встречным судном;
- выполнение морских обычаев;
- своевременность донесений с моря;
- исполнительность всех категорий личного состава корабля;
- морская щеголеватость внешнего вида корабля;

- утвердившаяся традиция выполнять предъявляемые требования наилучшим образом, стремление каждого члена экипажа, поста и расчета отличиться в лучшую сторону.

Так как море является источником стихийных опасностей, необходимо заботиться о своевременном приеме прогноза погоды, навигационных извещений мореплавателям, предупреждений об опасных гидрометеорологических явлениях, а также учитывать местные признаки и факторы, чтобы заблаговременно принять все меры безопасности.

В штормовом море мужество и стойкость проявляет не тот командир, который выходит победителем из критических ситуаций, а тот, который не попадает в них, грамотно применяет многовековой опыт морской практики. Умелый выбор курса по отношению к волне, движение на безопасных скоростях, постоянный контроль за герметизацией корпуса корабля и передвижением личного состава по верхней палубе должны постоянно находиться в центре внимания командира и вахтенного офицера.

Безаварийное плавание в тумане и в плохую видимость (снежные заряды, дождь, мгла, дымка) обеспечивается выполнением всех требований МППСС, касающихся подачи звуковых сигналов; отработанным надежным техническим, зрительным и слуховым наблюдением; безопасными скоростями и повышением боевой готовности.

4.5. Совместное плавание

При совместном плавании командиры и вахтенные офицеры должны постоянно помнить, что флагман и другие корабли внимательно следят за каждым их действием и подмечают любую оплошность. Показательным в этом отношении является точное удержание назначенного места в строю (ордере), быстрый и правильный разбор и репетование передовых сигналов, четкий и основанный на расчетах маневр по сигналам флагмана, обеспечение навигационной безопасности плавания и маневрирования, т.е. всех факторов, которые в конечном итоге определяют безопасность как конкретного корабля, так и соединения в целом. Правильность выполнения кораблем различных маневров дает возможность судить о сплаванности и уровне морской культуры экипажа.

Нельзя начинать эволюции совместного плавания без тщательной предварительной оценки района и обстановки в нем, так как это может привести к вынужденному отказу от намеченного маневра и к созданию предпосылок навигационной аварийности.

Следует помнить, что только командирам и вахтенным офицерам с недостаточным морским кругозором оказывают помехи другие корабли и суда и, как правило, такие командиры и вахтенные офицеры в простой ситуации плавания теряются, нервничают и часто принимают безграмотные решения.

4.6. Заграничное плавание

Плавание в открытом море и посещение российскими военными кораблями территориальных вод и портов зарубежных государств непосредственно демонстрирует уровень морской культуры корабля и воспитанность его экипажа.

Экипаж корабля должен действовать в соответствии с интересами своей страны. Командир корабля во всех случаях наделен полномочиями выступать представителем РФ.

Признаком высокой образованности командира корабля и вахтенных офицеров является четкое знание и выполнение всех международно-правовых актов по вопросам мореплавания и национального законодательства прибрежных государств.

Каждый командир обязан постоянно помнить, что нарушение международных и национальных законов или пренебрежение ими наносит ущерб авторитету нашего государства и может вызвать нежелательные последствия.

Моряки всех стран всегда по достоинству ценят истинно морской такт, вежливость и высокую выучку. При встрече в открытом море с иностранными военными кораблями и судами командир российского корабля должен использовать любую благоприятную возможность для демонстрации уровня морской выучки и культуры:

- своевременно отвечать на приветствие или приветствовать первыми;
- направлять приветствия или благодарить за полученные, соблюдая сложившиеся морские традиции;
- маневрировать, обеспечивая безопасность и удобство не только своему кораблю, но и иностранному.

Военный корабль, пребывая в иностранных водах и портах, олицетворяет политические, социальные и технические достижения нашей Родины и является активным орудием внешней политики. При подготовке корабля к заходу в иностранный порт необходимо особое внимание обращать на воспитание у всего экипажа уважительного отношения к народу, истории, памятникам, традициям, местным обычаям и порядкам страны пребывания.

Показатели высокого уровня морской культуры при заходе в иностранный порт:

- своевременное прибытие в назначенную точку встречи;
- прием на борт корабля офицера связи и лоцмана, предоставление им благоприятных условий для исполнения обязанностей и установление с ними деловых контактов;
- четкое выполнение пунктов программы пребывания, касающихся производства салютов, нанесения визитов официальным лицам и организации ответных визитов;
- красивая и расчетливая швартовка или постановка на якорь;
- быстрое приведение корабля в готовность к приему официальных лиц и выполнение других пунктов программы визита (захода);
- принятие эффективных мер по предотвращению загрязнения акватории.

При проведении массовых посещений корабля местным населением подготовленный и воспитанный экипаж продемонстрирует высокую организованность, политическую и военную бдительность, а если возникнет необходимость – даст решительный отпор любым проискам.

Особое значение в мирное время приобретает такой акт гуманности, как оказание помощи терпящим бедствие. В зависимости от обстановки всегда надлежит стремиться прийти на помощь первыми, а при столкновениях, навалах и других аварийных происшествиях нельзя покидать место событий, не убедившись в безопасности другого судна.

5. Культура церемониалов

Высшим признаком проявления морской культуры является отношение личного состава корабля к традициям и ритуалам, связанным с историей и современностью Военно-морского Флота

и государства. К ним относятся такие мероприятия, как принятие военной присяги, подъем и спуск Военно-Морского Флага и Государственного Флага России, парады и другие торжественные акты по случаю событий флотского и государственного масштаба, оказание воинских почестей, проведение встреч (проводов) должностных лиц и т.д.

Заботой каждого командира и офицера должно быть стремление воспитывать у всех членов экипажа чувство особого уважения к Военно-Морскому Флагу как символу государственной принадлежности, неприкосновенности корабля. Военно-Морской Флаг служит символом чести, доблести и славы, напоминанием каждому военнослужащему корабля о его священном долге преданно служить Родине, защищать ее мужественно и умело, не щадя своей крови и самой жизни. Воспитанием любви и уважения к флагу прививается любовь к Военно-Морскому Флоту и Родине. Проявлением воспитанности членов экипажа является подчеркнуто-уважительное отдавание воинской чести Военно-Морскому Флоту в случаях прибытия и убытия с корабля, при проходе мимо стоящих на рейде кораблей и при встрече в море.

Воспитание у личного состава гордости за Боевое знамя корабля - Военно-Морской Флаг – прежде всего проявляется в бережном отношении к этой святыне. Флаг должен быть в хорошем состоянии, чистым, максимальных размеров для данного класса корабля. Ритуал подъема и спуска Военно-Морского Флага и Государственного Флага России должен быть отработан в полном соответствии с Корабельным уставом и во всех случаях носить торжественный характер. Любая небрежность в обращении с флагами оставляет досадное впечатление и говорит о недостатке внимания к этому символу.

Командиры и офицеры, хорошо знающие лучшие традиции и следующие им, должны обращать внимание даже на такие, казалось бы, мелочи, как абсолютная синхронность подъема флагов и гюйса, плавность выбора флагов и полное совпадение окончания подъема флага и исполнения сигнала на горне.

Особое внимание вахтенные офицеры и дежурные по кораблю должны обращать на такие важные элементы морской культуры, как своевременный подъем и спуск флага по времени и по сигналам флагмана (рейдового поста), соблюдение формы одеж-

ды и четкость действий личного состава на верхней палубе по командам вахты «Стать к борту» при выполнении сигнала "Захождение". На хорошо организованном корабле по команде "Стать к борту" воспитанные матросы не только принимают соответствующее положение, но делают это быстро и без суеты. Молодцеватые, внешне опрятные матросы, старшины и офицеры, умело выполняющие команды с вахты, создают приятное впечатление слаженного экипажа.

Самым ярким и показательным элементом воспитанности экипажа является ритуал встречи и проводов должностных лиц, прибывающих на корабль.

Своевременно поданные команды для подготовки корабля к встрече, доклады командованию о прибывающих обеспечивают выполнение ритуала на высоком организованном уровне. Это подкрепляется глубоким воспитанием у экипажа таких важных черт, как приветливость, образцовость во всем и стремление показать корабль с наилучшей стороны. Такое стремление прежде всего обязаны демонстрировать командир корабля, дежурный по кораблю и вахтенный офицер, которые первыми встречают должностных лиц. Их элегантный внешний вид, деловитость и приветливость всегда оставляют хорошее впечатление.

Каждый член экипажа должен знать, что посещение должностными лицами или пребывание штабов на корабле – явление необычное и делает честь кораблю. Всем и всегда надлежит помнить, что по поведению и действиям одного члена экипажа создается впечатление о корабле; по одному кораблю судят о соединении и даже о флоте в целом.

6. Морская культура в содержании кораблей, причалов, рейдов и плавсредств

Содержание в образцовом порядке кораблей было, есть и должно быть отличительной чертой русских военных моряков. Следует помнить: первое, что бросается в глаза наблюдателю с берега или с других кораблей - это внешний вид корабля. В первую очередь по нему судят о состоянии морской культуры.

Поддержание образцового внешнего вида корабля достигается любовным уходом за его надводным бортом, надстройками, палубными устройствами, современной и качественной окраской,

а также постоянным контролем со стороны должностных лиц и лиц дежурно-вахтенной службы.

6.1. Внешний вид кораблей

Надводный борт корабля всегда должен быть чистым, без подтеков, с четко нанесенной ватерлинией и бортовым номером. Особенно тщательно нужно ухаживать за буквенным названием, звездами и отличительными знаками корабля. Спасательные круги на надстройках и леерном ограждении устанавливаются белой половиной вверх, красной – вниз. Вся маркировка должна выполняться подчеркнуто аккуратно, для всех кораблей соединения однообразно и быстро восстанавливается после ремонта и окраски. Совершенно недопустимо наличие ржавчины.

На каждом корабле организационно определяются места укладки чехлов и их нумерация-маркировка. Чехлы и навесы надлежит содержать обтянутыми и чистыми, такелаж и тросы – выбранными втугую.

Подъемные устройства (краны, стрелы, шлюпбалки, тралбалки, выстрела) проверяются в положенные сроки, на них наносится маркировка, содержащая сведения о дате испытания и установленной грузоподъемности. Нельзя без надобности держать вываленными грузовые стрелы, краны шлюпбалки и висящими за бортом кранцы, концы, шланги, кабели, штормтрапы. Выдающиеся за борт предметы такелажа и оборудования свидетельствуют о низком уровне морской культуры.

Об уровне морской культуры корабля можно судить и по состоянию отдельных деталей, которые не всегда попадают в поле зрения личного состава. Необходимо регулярно мелить резину, следить за чистотой стекол иллюминаторов и плафонов, не закрашивать медные, алюминиевые и пластмассовые детали. Во избежание несчастных случаев нужно постоянно проверять исправность стопорных и задраечных устройств, крышек, люков и дверей.

Вентиляционные грибки и воздухозаборные шахты необходимо поддерживать в исправном состоянии. Воздухозаборники, устанавливаемые в иллюминаторы, должны быть единой конструкции, окрашены под цвет надводного борта (надстройки). Использование для этих целей различных фанерных щитов и случайных предметов недопустимо.

Места курения на верхней палубе оборудуются устойчивыми обрезами с водой, которые своевременно очищаются.

Все шпигаты должны очищаться и обеспечивать сток воды, а сетки шпигатов надежно закрепляться. Заборные трапы и штормтрапы нужно содержать в исправном состоянии, с полным комплектом леерных стоек, балясин и струн.

Сходню корабля следует надежно крепить, она должна иметь с обеих сторон поручни. На сходнях кораблей I и II рангов с двух сторон натягиваются светлые парусиновые полотна, на которых славянской вязью синего цвета наносится название корабля (высота букв 50 см., толщина штриха 8 см). Сходня застилается плетеными дорожками. С обоих концов сходни на корабле должен находиться спасательный круг с прикрепленным бросательным концом.

Якорные цепи кораблей, стоящих на причале и на рейдах, а также бридели и рейдовые бочки надлежит своевременно белить.

Водяные, топливные шланги и паропроводы нужно содержать в исправном состоянии, чтобы не допускать утечек.

Электрические кабели, поданные на причал, снабжаются предупредительными надписями и укладываются на деревянные надстройки.

Швартовы равномерно натягиваются, аккуратно смазываются и на них закрепляются щитки для предотвращения проникновения крыс на корабль. Под стальные швартовые и буксирные тросы, проходящие по палубе, следует устанавливать деревянные подставки (банкетки). Во всех концах швартовых и буксирных тросов, фалов и шкертгов накладываются марки или заделываются кнопки (репки). Мягкие кранцы желательно содержать в парусиновых чехлах. Верхние шланги тросов, завернутых на кнехты, для надежности необходимо закаболивать.

Следует постоянно следить за прочностью и надежностью леерных стоек и ограждений, особенно цепных, помня, что это средства обеспечения безопасности личного состава. Леерные ограждения должны быть обтянуты, талрепы расхожены, глаголь-гаки надежны, чеки застопорены.

Чистота верхней палубы, надстроек, исправность палубных устройств, механизмов, нахождение на штатных местах тросов,

имущества и оборудования свидетельствуют о внимании к поддержанию внешнего порядка.

Дежурно-вахтенная служба обязана следить за своевременным включением и выключением палубного освещения, якорных и специальных огней, а также подъемом (установкой) и спуском (снятием) якорного шара.

Необходимо осуществлять контроль за тем, чтобы выстиранные вещи сушились только на бельевых леерах, которые вооружаются в установленное время. Приборочный материал маркируется по принадлежности к объекту приборки или боевому посту и должен содержаться в порядке в специальных кранцах.

Кранцы для приборочного материала находятся под пристальным вниманием командиров объектов приборок и помощника командира корабля. Содержание их в чистоте, наличие всего необходимого для приборки (смазки, мела, порошков, ветоши, мыла и т.д.) являются показателем стремления экипажа к образцовому содержанию корабля.

Признаком дурного тона и низкой организации службы является наличие большого количества различных, подчас внешне неприглядных, замков на помещениях и кранцах, которые запираются не должны. Это особенно необходимо иметь в виду при подготовке к заходу в иностранные порты.

Непрерывным условием образцового внешнего вида корабля является своевременная и качественная окраска. Она производится в соответствии с правилами окраски кораблей, вспомогательных судов и базовых плавучих средств ВМФ. Кроме того, рекомендуется руководствоваться следующими положениями:

- надводный борт, надстройки, палубные устройства и вооружение окрашиваются красками и эмалями одного колера для всех кораблей соединения;
- панели надстроек красят железным суриком или грунтовкой высотой 23 см от палубы до филенки, филенка шириной 2 см наносится белилами;
- козырьки кожухов дымовых труб, стенки и верхние части мачт, расположенные рядом с трубами, а также часть надводного борта кораблей с бортовым выхлопом должны быть окрашены в черный цвет негорючими эмалями;
- ручки и задрайки дверей и люков на верхней палубе с наружной стороны окрашиваются черным лаком, а с внутренней -

под цвет помещений. Железные барашки иллюминаторов окрашиваются под цвет окружающей поверхности, бронзовые дряются;

- название кораблей, бортовой номер, ватерлиния и марки углубленных штевней наносятся белой краской; во избежание подтеков рекомендуется применять густотертые белила.

Окраска палубных устройств производится следующим образом:

- кнехты, битенги, клюзы, полуклюзы, киповые планки, стропы якорных цепей и проходного крепления якорей – черной масляной краской;

- шпигель, крышка головки – шаровой эмалевой краской, швартовный барабан – черной масляной краской, цепной барабан – каменноугольным лаком, основание шпигеля – железным суриком;

- цепные ящики, якорные цепи и якоря – каменноугольным лаком.

Корабельные плавсредства окрашиваются следующим образом:

- катера: рубка – белой эмалью, переменный пояс – грунтовкой ГФ, палуба – бесцветным лаком, планширь – красной эмалью, надводный борт до ватерлинии – шаровой эмалью, ватерлиния – белой эмалью, переменный пояс и подводная часть – грунтовкой ГФ;

- шлюпки: внутренняя поверхность ниже банок – светлосерой краской, выше банок – белой краской;

- банки, планшири, привальный брус олифятся и покрываются бесцветным лаком, наружный борт – шаровой эмалевой краской, отличительный (ширстректовый) пояс с левого борта корабля – красной краской, с правого борта – зеленой, металлические части – серебрином;

- металлические спасательные плоты – в оранжевый цвет, а контейнеры надувных спасательных плотов – шаровой масляной краской.

6.2. Порядок во внутренних помещениях

Поддержание внешнего вида корабля – это только составная часть морской культуры.

Неослабное внимание и постоянный контроль необходимо уделять состоянию внутренних помещений: кают, кубриков, боевых постов, различных коридоров, тамбуров, выгородок, трюмов, шахт и т.п.

Справедливо утверждение о том, что флотский порядок во всех помещениях начинается с кают офицеров и мичманов.

Каюта – это служебное и жилое помещение, в котором командиры и начальники всех степеней должны сохранять чистоту и порядок, не допускать захламления. Каждая деталь и предмет каюты выполняют свою роль в воспитании подчиненных, которые ее посещают. Особо тщательно каждый офицер обязан позаботиться об оборудовании рабочего стола и книжной полки (шкафа).

В кубриках личного состава надлежит оборудовать и поддерживать в хорошем состоянии хозяйственный уголок (с предметами ухода за формой); уголок моряка (со стендами и плакатами морской практики, по специальности, уставами и т.п.); воспитательный уголок (с литературой для занятий, подшивками газет и журналов); доску отличников и классных специалистов, боевой листок и т.д.

Оборудование мест для электробритья и глажки обмундирования должно обеспечивать безопасность личного состава и удобство пользования.

Актуальная по содержанию и красиво оформленная наглядная агитация размещается на самых видных местах. Недопустимо крепить ее клеем или кнопками на переборке, устраивать на кабельных трассах и трубопроводах.

Укладка личных вещей в рундуках и шкафчиках, а также образцы заправки постельных принадлежностей определяются соответствующими указаниями. Аккуратность и однообразие достигаются систематическим контролем.

Несовместимо с морской культурой наличие клопов, тараканов и крыс на корабле, а также плохое содержание мест общего пользования и пищеблока.

Крайне досадное впечатление производят отсутствие барашков на выключателях и телефонных трубок на аппаратах, использование не по назначению и небрежное состояние аварийно-спасательного имущества.

Опечатывание служебных помещений, шкафов, сейфов непосредственно на окрашенных поверхностях воспринимается как небрежность. Для этих целей рекомендуется использовать аккуратные бирки из дерева и пластмассы.

Поддержание образцового порядка во внутренних помещениях достигается организацией дежурно-вахтенной службы корабля и подразделений и особенно проведением малых и больших приборок. Следует всегда помнить, что качественная малая приборка – залог чистоты на весь день, а хорошо проведенная большая приборка – на всю неделю.

6.3. Содержание причалов и рейдов

Морская культура проявляется также в содержании в надлежащем порядке причальных стенок, пирсов и акватории вокруг кораблей. При стоянке в базе и на рейдах недопустимо загрязнять акваторию нефтепродуктами, бытовыми отходами и мусором. Для этого на всех кораблях изготавливаются мусорные рукава, плотики и бочки.

Приборки причалов производятся л/с стоящих кораблей: малые – ежедневно; большие – еженедельно и каждый раз после окончания погрузочно-разгрузочных работ. Во время приборок при необходимости производится очистка акватории места стоянки от мусора и нефтепродуктов, для чего на каждом корабле надлежит иметь сачки на длинных штоках и другие приспособления. Плотики, используемые для окраски и ухода за надводным бортом кораблей и причалов, необходимо содержать в опрятном виде и в установленных местах хранения. Повреждение причалов устраняется немедленно.

Надводный борт плавучих пирсов окрашивается в шаровый цвет, палуба - железным суриком или грунтовкой. Швартовные приспособления плавпирса красятся масляной краской черного цвета. Расположенные на причалах электрические щиты, телефонные колонки окрашиваются краской шарового цвета, а крышки люков канализационных шахт – черного.

На каждом причале на видном месте устанавливается щит (размером 900х640 мм), на котором указываются номер причала, допускаемая нагрузка и фамилия лица, ответственного за его содержание.

В точках якорных стоянок вблизи территориальных вод иностранных государств, а также при плавании в открытом море весь бытовой мусор сжигается в специальных печках, устанавливаемых в отведенных местах.

6.4. Содержание и использование спасательных средств и корабельных плавсредств

Корабельный катер, баркас и шлюпка - это визитные карточки корабля и их надлежит содержать в образцовом состоянии.

Постоянная исправность и готовность к использованию плавсредств свидетельствует о хорошей морской практике и культуре. Для ухода за плавсредствами на корабле выделяется необходимое время. Еженедельно во время больших приборок производится и тщательная приборка плавсредств, проверяется их укомплектованность. При каждом подъеме плавсредств на корабль промываются их борта и днище, убирается вода из трюмов. С целью проверки состояния плавсредств практикуются периодические плановые смотры и внезапные вызовы к флагманскому кораблю.

На корабле под руководством помощника командира корабля организуется подготовка команд катеров и баркасов по специальностям.

При проведении флотских, гарнизонных и других гребно-парусных соревнований грязные и неукомплектованные шлюпки, неряшливо одетая команда не должны допускаться к участию, а экипажи кораблей и соединений обязаны расценивать это как пренебрежение морской культурой.

Очень важно уделять пристальное внимание использованию плавсредств при плавании в открытом море и в районах якорных стоянок, расположенных в непосредственной близости от территориальных вод иностранных государств. В этих случаях целесообразно спускать на воду только технически надежные баркасы и катера, укомплектованные всем необходимым имуществом и запасами, картами и исправными курсоуказателями, рацией и сигнальными средствами. Назначенный старшим офицер инструктируется по всем важнейшим вопросам. При отправке в рейс устанавливается постоянное зрительное и техническое наблюдение за плавсредствами, поддерживается связь и обязательно назначаются дежурные плавсредства своего или других кораблей для оказания помощи в случае необходимости.

При подходе к точке якорной стоянки иностранных военных кораблей и судов рекомендуется в кратчайший срок поднимать все плавсредства на борт.

В условиях длительных рейдовых стоянок и отдыха после походов рекомендуется по возможности организовывать шлюпочные соревнования между подразделениями. Этим снимается походная нагрузка, воспитывается любовь к морю, устанавливается дух состязательности и совершенствуются навыки морской практики.

Поддержание в исправном состоянии расположенных на штатных местах спасательных средств – важнейшая обязанность корабельных офицеров.

Спасательные жилеты и пояса однообразно маркируются: на передней и задней сторонах белой краской наносится боевой номер военнослужащих, за которыми они закреплены (высота цифр 30 мм). На спасательные жилеты личного состава аварийно-спасательных партий (групп), помимо боевого номера, наносится класс и бортовой номер корабля (высота букв и цифр 65 мм).

Необходимо систематически проверять исправность устройств сброса спасательных плотов и наличие неприкосновенного запаса продовольствия. Командир корабля должен быть уверен в исправном состоянии и эффективности этих средств.

7. Морская культура при буксировке и погрузочно-разгрузочных работах

Буксировка, передача (прием) различных грузов на ходу в море являются сложными маневрами, успех которых зависит не только от грамотного и умелого управления командира корабля, но и от четких и слаженных действий всего экипажа и особенно личного состава баковой, шкафтовой и ютовой групп. Вместе с тем все эти маневры требуют строгого соблюдения личным составом мер предосторожности при обслуживании буксирного и погрузочно-разгрузочного устройств корабля.

Прием жидкого топлива и всех видов боеприпасов при швартовке лагом и постановке на бакштов к судам снабжения во всех случаях осуществляется с введенными в действие и готовыми к немедленной даче хода энергетическими установками и с соблюдением всех мер безопасности и предосторожности.

Баковая, шкафутовая и ютовая группы должны удовлетворять следующим требованиям:

- командир группы должен четко знать организацию работ на баке (шкафуте, юте), умело руководить личным составом группы и строго требовать выполнения мер безопасности;

- каждый мичман, старшина, матрос, входящий в ту или иную группу, должен твердо знать свое место и обязанности при буксировке и передаче (приеме) грузов;

- весь личный состав группы обязан быть в спасательных жилетах, пристегнут страховочными концами и иметь опрятный, подтянутый вид;

- все работы при обслуживании якорного, швартового, буксирного и грузоподъемного устройств производятся быстро, умело и бесшумно. Следует добиться такого положения, когда командует только командир группы, а остальные четко выполняют его требования.

Команды должны подаваться четким и громким голосом в строгом соответствии с командной лексикой. Доклады на ГКП производятся кратко и так часто, чтобы предупредить появление вопросов. Основным средством связи с ГКП является телефон. Использование громкоговорящей связи и электромегафона допускается в крайних случаях и, как правило, на внешнем рейде и в открытом море. Матрос, расписанный на связи, должен обладать хорошим знанием русского языка. На некоторых кораблях, кроме основных средств связи, применяют дублирующие: фанерные листы, красные и белые флажки.

При приготовлении корабля к буксировке, наряду с подготовкой буксиров, кранцев, бросательных концов, линеметного устройства, необходимо подготовить инструмент и принадлежности: кувалду, ручник, свайку, такелажные скобы, выколотку, зубило и т.д. Этот инструмент должен находиться в исправном состоянии, его подготовка и доставка к месту работы на верхнюю палубу должна быть вменена в обязанности одного из матросов (старшин) боцманской команды. Кроме того, надлежит готовить также штормтрапы, страховочные концы, беседки и при необходимости катер (шлюпку).

Не следует допускать бесцельного скопления людей в ходе работ по обслуживанию палубных устройств. При выполнении той

или иной команды группа должна сразу занимать свое место в строю. Это способствует быстрым и четким действиям личного состава, обеспечивает его безопасность, а также подчеркивает воинскую организацию и морскую культуру корабля в целом, за маневром которого, как правило, следят экипажи других кораблей.

При работе с тросами должны выполняться следующие требования:

- работать со стальными тросами следует в кожаных или брезентовых рукавицах, чтобы не поранить руки;
- нельзя допускать нахождения личного состава вблизи натянутого троса, так как его обрыв может привести к тяжелым последствиям. Капроновый трос, кроме того, при сильном натяжении вследствие своей эластичности имеет свойство вибрировать, что создает опасность для находящихся рядом людей. Недопустимо нахождение людей и в петлях разнесенного на палубе троса;
- при переносе и заворачивании троса на кнехте его необходимо предварительно брать на стопор.

Стравливать буксирный трос разрешается только шпилем через кнехты и стопор. Свободное стравливание буксирного троса ввиду его большого веса опасно. Сам буксирный трос следует подавать с помощью растительного проводника длиной 50-70 м и толщиной по окружности 70-75 мм. Личный состав не должен находиться внутри шлагов разложенного на палубе или вблизи протягиваемого троса.

Во время буксировки и особенно в ее начале личный состав не должен находиться в месте прохождения буксирного троса. Выставленная на время буксировки вахта обязана бдительно следить за его положением. При возникновении опасности попадания троса на винты, выхода троса из воды, его обрыва следует немедленно докладывать об этом на ГКП.

При передаче (приеме) различных грузов на ходу в море кильватерным способом сначала заводится буксирная линия, а затем линия грузовой передачи. При подаче бросательного конца к нему крепится проводник буксирного троса, топливного и водяного шлангов. Шланги подвешиваются с помощью специальных лотков или бугелей к стальному несущему тросу. Длина шлангов для предотвращения от разрыва превышает длину троса на 5-10 м, а сами шланги имеют провис.

Шланги должны подаваться с заглушками на концах. При сильном волнении подачу буксирного троса и шлангов следует осуществлять с помощью линеметного устройства или плавучего проводника. При передаче грузов на ходу траверзным способом нельзя допускать провисания шлангов в воду, так как это может привести к их обрыву.

8. Кают-компания

Важное место в воспитании высококультурного морского офицера занимает кают-компания.

Сохраняя лучшие флотские традиции, командир корабля и его заместители должны проявлять постоянную заботу о кают-компании корабля, памятуя, что это не только место для общего стола и служебных мероприятий, но и центр формирования у офицеров единства специальных, тактических и воспитательных взглядов.

Образцовая чистота, современные демонстрационные и учебные материалы, умело подобранные и должным образом воспитанные вестовые, их внешний вид и манера поведения, всегда находящиеся в исправном состоянии телевизоры, радиоприемники, музыкальные инструменты, различные игры, холодильники, а также безукоризненная санитария и гигиена буфета и других подсобных помещений свидетельствуют о неустанной работе командования корабля и заведующего столом.

На все проводимые мероприятия принято прибывать за 5 минут до начала. Если в назначенное время по каким-либо причинам отсутствуют командир корабля и старший помощник командира, то старший из присутствующих, выждав 5 минут, принимает решение.

Целесообразно в повседневных условиях отрабатывать правила этикета, касающиеся взаимоотношений между старшими и младшими, организации бесед и дискуссий, сервировки стола и проведения досуга в кают-компании.

Командир корабля должен помнить, что умение повелевать и управлять базируется на общей культуре. Поэтому к каждой встрече с офицерами в кают-компании ему следует тщательно готовиться, чтобы все (и сам командир, и его подчиненные) испытали чувство удовлетворения от общения.

Проявление доброжелательности, вежливости, определенного такта и терпения, предоставление возможности высказаться всем присутствующим, и прежде всего младшим по званию, всегда более оправданно, нежели чрезмерная официальность и сухость. Создание искренней и одухотворенной обстановки в кают-компании является большой заслугой командира.

Об отсутствии стремления к общению свидетельствует такое положение, когда офицеры быстро принимают пищу и под различными предлогами спешат покинуть кают-компанию. Часто в таких случаях командир и его заместители остаются за столом одни, и это должно их насторожить. По правилам этикета окончание обеда определяется выходом из-за стола старшего из присутствующих.

Крайне невежливо много курить в кают-компании так как не всем приятен табачный дым. Общее курение рекомендуется начинать после окончания обеда, когда на столах будут расставлены пепельницы. Правильно поступают те командиры, которые запрещают курение в кают-компании в повседневных условиях.

Настойчивая и кропотливая работа командования корабля по сколачиванию дружного офицерского коллектива и воспитание уважительного друг к другу непременно ведет к потребности более частых общений в кают-компании, в том числе и во внеслужебное время.

Командир корабля, который достигнет этой цели, может быть уверен в успехе решения любых задач. Его частое личное присутствие в кают-компании во внеслужебное время не должно влиять на свободу общения между офицерами. Опытный командир сможет умело решить служебные вопросы и в неофициальной обстановке.

9. Основные положения военно-морского дипломатического этикета

Расширяющиеся международные связи и сотрудничество России с другими государствами, а также важная роль Военно-Морского Флота как активного оружия внешней политики вызывает необходимость знания и правильного применения правил дипломатического этикета.

Термин «этикет» означает форму, манеру поведения, обхождение, правила учтивости и вежливости, принятые в обществе. В

понятие «манера» входит способ держать себя в обществе, внешние формы поведения, навыки, привычка обихода, общение с другими людьми.

Различают несколько видов этикета, основными из которых являются следующие:

- придворный – при дворах монархов или в «светском обществе»;
- воинский – правила и манеры поведения военнослужащих на службе или в общественных местах;
- дипломатический – правила поведения дипломатов и других официальных лиц на различных официальных мероприятиях – приемах, визитах, переговорах и т.д.;
- общегражданский – совокупность правил, традиций и условий, соблюдаемых гражданами данного общества в обращении друг с другом.

Внешнее поведение российского военного моряка (от адмирала до матроса) должно полностью отвечать его мировоззрению и внутренним убеждениям. Необходимо не только знать и соблюдать основные правила этикета, но и глубоко понимать их значимость. Очень важно, чтобы каждый член экипажа мог достойно и непринужденно вести себя в любых условиях, обладать хорошими манерами, быть интересным собеседником, проявлять вежливость и такт в обращении с другими, следить за своей внешностью, красиво ходить, есть, т.е. соблюдать нормы современного этикета.

В идеале внешний вид должен представлять собой ансамбль, в котором гармонично сливаются поведение и манеры, внешность и одежда.

Форма военнослужащего должна быть установленного образца. Нельзя класть в наружные карманы ручки, очки, карандаши и другие предметы так, чтобы они выглядывали наружу. Причесываться, чистить ногти, приводить в порядок костюм в общественных местах, за столом или на улице считается признаком дурного тона. Мужчина должен быть всегда чисто выбрит.

Это в первую очередь относится к офицерам, которые по своему положению являются начальниками, призванными воспитывать у подчиненных не только идейную стойкость и высокие моральные качества, но и подлинную культуру поведения.

9.1. Представления и знакомства

Существует ряд общепринятых правил этикета, которые желательно соблюдать. Это относится, прежде всего, к порядку представлений, приветствий и установления знакомств. Так, младших по возрасту (положению) следует представлять старшим, подчиненных – начальнику; мужчина, независимо от возраста и положения, всегда первым представляется женщине, один человек представляется группе или обществу.

При представлении военнослужащих указывается их воинское звание, например: "Товарищ адмирал, разрешите Вам представить капитана III ранга Иванова".

После представления новые знакомые обмениваются приветствиями и в большинстве случаев рукопожатием. Первым руку подает тот, кому представляется новый знакомый. Это делается в последний момент. Идти с протянутой рукой или обмениваться рукопожатиями через стол не принято. Рукопожатие должно быть не слишком сильным, но и не чрезмерно слабым. Трясти руку неприлично, также не рекомендуется пожимать ее двумя руками.

Любое представление сопровождается легким поклоном. Следует избегать глубоких поклонов, резких движений и щелканья каблукми. После представления человек, которому представляли нового знакомого, называет свою фамилию и добавляет: «Очень приятно», «Рад с вами познакомиться» или что-либо подобное. Тот, кого представляют, говорить в момент представления не должен. Новые знакомые, как правило, обмениваются несколькими словами, вступают в непринужденную беседу. Инициатором такой беседы является старший по рангу или положению, или женщина.

В общении людей большое значение имеют приветствия как внешние знаки уважения. Существуют определенные правила этикета в отношении не только форм приветствий, но и условий, в которых наиболее целесообразно применять ту или иную форму. Первыми приветствуют молодые – старших, лица младшего ранга (положения) – старших, мужчины – женщин, входящий – присутствующих, запаздывающий – ожидающего и т.п.

На приветствуемого следует смотреть прямо, с улыбкой. Неприятное впечатление производит человек, который, протягивая

правую руку для приветствия, левую держит в кармане, смотрит в сторону, вниз или продолжает разговор с другим человеком.

Манера разговаривать и умение поддерживать беседу имеют немаловажное значение при общении людей. Для того чтобы быть хорошим собеседником, нужно знать то, о чем говоришь и уметь выразить свои мысли в такой форме, чтобы они были интересными, не выглядели как назидание или нравоучения. Ни в коем случае не следует долго говорить самому, не давая собеседнику вставить слово. Нетактично прерывать собеседника. В разговоре рекомендуется проявлять сдержанность: не хвастаться своими успехами, не шептаться. Крайне невежливо непочтительно отзываться о начальнике или неприязненно говорить о товарищах. Не следует отвечать обратившемуся человеку кратко, небрежно, не глядя на него, равно как рассказывать старые, широко известные истории и анекдоты. Неприлично при разговоре дотрагиваться до собеседника, класть руку ему на колени или на плечо.

В общественных местах также следует вести себя скромно и сдержанно, но вместе с тем достаточно свободно и непринужденно.

9.2. Виды приемов

Имеются специальные правила поведения на официальных дипломатических приемах и мероприятиях. Приемы проводят командиры кораблей (отрядов), находящихся с визитами в иностранных портах и базах, а также представитель местного командования и властей в порядке оказания почестей российским морякам.

Знание правил поведения на официальных приемах помогает избегать промахов и ошибок, т.е. дает возможность в любых условиях держаться с достоинством, подобающим гражданину России.

Прежде всего необходимо особенно четко соблюдать дипломатический этикет. Дипломаты при выполнении своих функций, организации официальных мероприятий, участии в церемониях и процедурах действуют в соответствии с дипломатическим протоколом, под которым понимают совокупность общепринятых правил, традиций, условностей, соблюдаемых в международных отношениях.

Основные виды приемов: коктейль или фуршет, завтраки, обеды и ужины.

Приемы типа коктейль или фуршет проводятся в промежутки времени от 17 до 20 часов и длятся 2 часа. На этих приемах, как правило, бывает большое количество гостей (от 40-50 до нескольких сот). Угощение – различные холодные закуски (бутерброды, сэндвичи и пр.), кондитерские изделия, фрукты – стоят на отдельных столах или разносятся на подносах официантами. Иногда подаются горячие закуски (сосиски, котлеты и пр.). Гости подходят к столам, сами кладут закуски на свои тарелки и едят стоя. Различные напитки (коктейли, виски, водка, вина, соки, фруктовая вода) расставляются на столиках или разносятся официантами в бокалах. Иногда в одном из помещений устраивается буфет, где бармен разливает напитки желающим.

В приглашениях на такие приемы указывается время начала и конца мероприятия. Приглашенные могут прийти на прием и уйти с него в любую минуту в пределах указанного времени. Принято считать приход на прием к его началу и пребывание до конца выражением особого уважения. Наоборот, позднее прибытие и ранний уход с приема рассматриваются как желание гостя подчеркнуть натянутость отношений.

Завтрак устраивается между 12.00 и 15.00. Наиболее распространенное время завтрака от 12 до 13 часов. В большинстве случаев на завтраки приглашаются только мужчины. Меню завтрака, как правило, состоит из одной-двух холодных закусок, горячего (рыбного или мясного блюда) и десерта. К холодным закускам предлагается водка, охлажденные настойки. К рыбному блюду – сухое белое вино. К мясному блюду – сухое красное вино комнатной температуры. К десерту – охлажденное шампанское. Перед завтраком подается аперитив (легкие, возбуждающие аппетит спиртные напитки). После завтрака – кофе и к нему коньяки, ликеры.

Обед начинается в период между 20.00 и 21.00. Меню обеда: одна-две холодные закуски, суп, горячее рыбное блюдо, горячее мясное блюдо, десерт. Перед обедом гостям предлагается аперитив. После обеда в гостиную подается кофе, иногда чай, коньяк, ликеры. На обед мужчин приглашают, как правило, с женщинами. Обычно обед длится 2-2,5 часа, при этом за столом гости находятся 50-60 минут, остальное время в гостинице.

Ужин начинается в 21.00 и позднее. Меню ужина и вина такие же, как на обеде, только, как правило, не подается суп.

Приглашения на приемы печатаются типографским способом на специальных бланках. Фамилия и инициалы приглашенного, а иногда и его должность вписываются в пригласительный бланк от руки.

В приглашениях на приемы с рассадкой за столом в правом нижнем углу бланка обычно проставляются четыре буквы французского алфавита ("Просьба ответить"). Ответ дается заблаговременно по телефону или в письменном виде.

9.3. Организация приемов, обслуживание, правила поведения за столом

Внешнему виду, одежде на дипломатических приемах придается большое значение. Обычно форма одежды для военнослужащих указывается в пригласительных билетах.

Женщинам рекомендуется приходить одежда строгого покроя, неярких тонов, по сезону. Не следует надевать большое количество ювелирных украшений, а также приходить в обуви на каучуковой подошве. Дополнением к вечернему платью могут быть шелковые, кружевные или другие тонкие перчатки.

В отличие от приемов типа коктейль или фуршет, на завтраки, обеды и ужины следует приходить точно в указанное в приглашении время.

Существует множество вариантов рассадки гостей. Почетность мест снижается по мере удаления гостей от хозяйки и хозяина. Мужские и дамские места распределяются таким образом, чтобы рядом не оказались две женщины или двое мужчин. Не сажают рядом мужа с женой, представителей одной страны. Место по правую руку от хозяйки обычно занимает главный гость, по правую руку от хозяина – жена главного гостя. На завтраках и обедах, проводимых без женщин, по правую руку от хозяина садится главный гость, а по левую – гость второй по старшинству. Последние места занимают сотрудники своего учреждения, но не женщины. Женщинам не отводят места на краю стола. При так называемой президентской рассадке за столом хозяин в знак особого уважения к одному из своих гостей («почетному гостю») делит с ним главы стола (в этом случае гость садится напротив хозяина).

Чтобы гости могли быстрее найти свои места за столом, составляется план (карта) стола, в котором указываются места для каждого гостя. План выставляется при входе в помещение, где установлены столы, в салоне, в гостиной. На столе у каждого прибора (обычно на самый высокий бокал или же рядом с прибором) кладется карточка с фамилией гостя. В дипломатических кругах распределению мест на официальных приемах придается большое значение.

В некоторых странах перед трапезой принято читать молитву (про себя). В этом случае все сидят молча, склонив голову. До конца молитвы никто не начинает есть.

При сервировке стола принято класть одновременно не более трех вилок и трех ножей. Остальные ножи и вилки и другие предметы сервировки подаются в случае необходимости к соответствующим блюдам.

Место за накрытым столом обычно выглядит так: на подставной тарелке лежит тарелка меньшего размера для закуски, на ней салфетка. Слева от тарелки лежат вилки (малая – для закуски, рыбная и большая – для основного блюда). Справа от тарелки лежат малый нож для закуски, столовая ложка (если подается суп), нож для рыбы и большой обеденный нож. Слева, несколько в стороне от подставной тарелки, находится блюдечко для хлеба и на нем нож для масла. Справа, наискосок от тарелки, стоят бокалы для напитков (для воды, шампанского, белого вина, несколько меньший бокал для красного вина и еще меньше для десертного вина). Иногда ряд бокалов замыкают маленькие рюмки для водки или коньячные рюмки.

В России на дипломатических приемах приняты два вида обслуживания:

- "в стол" – когда закуски и блюда находятся на столе;
- "в обнос" – когда гостей обслуживают официанты.

За рубежом распространен последний вид обслуживания. Кушанья, которые нужно брать с подноса самим гостям, официанты подносят с левой стороны. Гости с помощью раздаточной вилки и ложки накладывают их на свои тарелки. При этом ложкой, которая находится в левой руке, берут кушанья, а вилкой придерживают их. Собственную ложку и вилку для этих целей использовать нельзя. Следует брать только одну порцию закуски

(блюда), так как они могут быть приготовлены строго по числу гостей. Блюда, которые раскладывает сам официант, подносят с правой стороны.

За столом нужно держаться непринужденно, но и не развязно: на стуле сидеть прямо и не разваливаться, локти на стол не ставить. Не рекомендуется сидеть слишком близко к столу или слишком далеко от него.

Разговаривая с соседом (соседкой) по столу, не нужно поворачиваться к нему всем корпусом, чтобы не оказаться спиной к другому соседу. Не рекомендуется разговаривать с кем-либо через соседа.

Развернутые салфетки кладут на колени, а не заправляют за воротник. Салфеткой вытирают губы и руки, но не лицо. После еды салфетку не сворачивают, а кладут на стол с правой стороны от тарелки в развернутом виде. Неприлично барабанить пальцами по столу, жестикулировать, играть приборами и салфеткой, пользоваться зубочисткой. Не следует нюхать подаваемые блюда, критиковать все, что не нравится, и явно выражать свое недовольство.

За столом не рекомендуется разговаривать на служебные или интимные темы, обсуждать личную жизнь знакомых или сослуживцев.

Начинать пить следует только после общего тоста. Чокаться необязательно. Рюмки и бокалы наполняются не до краев; а на 2/3 их емкости; так удобнее из них пить. Не следует пить полный бокал вина сразу, "до дна"; при предложении выпить или при тосте достаточно пригубить. Не следует доливать бокал, если из него не выпито все вино. Не желая больше пить, можно вежливо отказаться, но не закрывать бокал рукой или каким-либо предметом.

Нетактично принуждать гостя или соседа по столу пить. Нужно знать меру в употреблении спиртных напитков и никогда не напиваться до такой степени, чтобы быть не в состоянии контролировать свои поступки.

К блюдам из рыб, крабов принято подавать белое вино, к мясным блюдам - красное. Десертные вина, а также коньяки, ликеры обычно подают лишь к кофе и чаю.

Во время еды левая рука непринужденно покоится на краю стола (однако предплечье и локоть на стол класть нельзя). Нож

находится в правой руке, вилка - в левой. Нож не следует подносить ко рту. Окончив есть, вилку и нож следует положить на тарелку, а не на скатерть. Когда нужно взять хлеб, бокал или рюмку, вилку и нож кладут на тарелку крест-накрест. Можно положить их ручками на стол, а другими концами на тарелку.

Во время еды необходимо ориентироваться на окружающих, заканчивать есть то или иное блюдо вовремя, чтобы не задерживать весь стол. Не рекомендуется есть слишком быстро, наполнять рот большим количеством пищи, разговаривать с полным ртом. Жевать пищу следует с закрытым ртом и беззвучно. Хлеб берут рукой, а не вилкой, едят маленькими кусочками, которые отламывают над своей тарелкой. Не принято крошить хлеб в суп, использовать его для накладки на вилку. Суп едят не торопясь, беззвучно, не с конца ложки. Различные приправы в супе можно измельчать краем ложки.

Мясные блюда (жаркое, шницель, отбивные, натуральный бифштекс, лангет, печенку и пр.) едят с помощью ножа и вилки. Не следует нарезать мясо на тарелке на мелкие кусочки (делать "заготовку"), нужно постепенно отрезать от него по небольшому кусочку.

Котлеты, рубленый бифштекс, голубцы, пельмени, тефтели и прочие подобные кушанья едят вилкой, помогая ножом, резать их не принято. Блюда из птиц едят с помощью вилки и ножа. Есть руками, обглаживать косточки неприлично. Вареные яйца едят ложкой, яичницу или омлет (без ветчины) вилкой и ножом.

Масло, икру, паштет кладут с помощью ножа на тарелку и лишь потом намазывают на ломтики хлеба.

Бутерброды, сэндвичи берут руками, если они поданы с напитками до обеда (ужина). Однако за столом бутерброды едят с помощью вилки и ножа. Салат едят вилкой. Нож используется для резания больших кусков или листьев салата. Соль берут из солонки чистым ножом, если нет специальной ложечки.

Яблоки и груши кладут на тарелку, разрезают ножом на 4 части или пополам и затем едят с помощью вилки и ножа или берут рукой. Иногда их очищают от кожуры. Персики разрезают фруктовым ножом сверху донизу и разламывают пополам. Косточки удаляют ножом, а затем берут рукой одну половину и едят. Арбузы и дыни подают обычно разрезанными на ломти, с кожурой. Едят их с помощью вилки и ножа.

Мороженое едят чайной ложкой. Сахар при отсутствии специальных щипчиков берут руками, а не ложкой, и опускают в чашку. Пирожное и бисквиты едят с помощью десертной ложки, а не с помощью вилки и ножа.

Чай и кофе не принято пить из блюдца. Ложку, которой размешивали сахар, нужно вынуть из чашки и положить на блюдце. Его держат в левой руке, а правой подносят ко рту чашку. Не принято просить вторую чашку, пока другие не получили первую.

Для того чтобы официант знал, что гость закончил есть или больше не желает, нож и вилку кладут на тарелку параллельно черенками в одну сторону.

В конце обеда гостям в специальных чашах могут подать воду с ломтиками лимона для омовения рук. В нее окунают кончики пальцев, которые затем обтирают салфеткой.

После окончания обеда или ужина спешить с уходом не следует, но излишне задерживаться тоже не рекомендуется.

Если необходимо уйти раньше окончания торжества, то это нужно сделать по возможности незаметно, не привлекая внимания присутствующих, простившись только с хозяевами.

Перед уходом с обеда (ужина) гости прощаются с хозяйкой и хозяином, благодарят за обед (ужин), но не за вкусную еду.

Заключение

Соблюдение сложившихся традиций в повседневной деятельности ВМФ во многом определяется выработанной привычкой, ставшей неотъемлемой чертой характера.

Все вышеизложенное является основой для большой работы по привитию высокой морской культуры на кораблях. Эту работу никогда нельзя считать законченной, она не имеет пределов, но долгом чести всех командиров является постоянное стремление достичь всего лучшего. Нельзя полагаться на проведение компаний, так как важнейшие элементы морской культуры воспитываются в процессе настойчивой, кропотливой и длительной повседневной деятельности командиров, начальников всех степеней, а также всего личного состава кораблей.

Библиографический список

- Александров, М.Н.* Безопасность человека на море. Л.: Судостроение, 1983.
- Военно-морской разговорник.* М.: Воениздат, 1977.
- Военно-морской церемониал.* М.: Воениздат, 1986.
- Глубинный дозор* / сост. Ю.М.Сорокин М.: Мол.Гвардия, 1978.
- Глуценко, П.П.* Актуальные вопросы советского законодательства. Л.: Изд-во ВМА, 1989.
- Гришин, Ю.А.* История мореплавания. М.: Транспорт, 1966.
- Зурабов, Ю.Г., Яскевич, А.П.* Комментарии к МППСС-72. М.: Транспорт, 1990.
- Командные слова.* Приложение к КУ ВМФ СССР. М.: Воениздат, 1981.
- КУ ВМФ.* М.: Воениздат, 2001.
- Морская карта* рассказывает. М.:Воениздат, 1986.
- Орфографический морской словарь* / сост. Р.Э. Порецкая М.: Воениздат, 1974.
- Радзиевский, С.И., Сыромятников, А.С., Якимов, В.А.* Справочник по живучести корабля. М.: Воениздат, 1984.
- Справочник по управлению кораблем* / Под общ. ред. А.А. Александрова. М.: Воениздат, 1974.
- Шлюпка* (Устройство и управление). М.: Воениздат, 1971.

О г л а в л е н и е

Введение	3
1. Современное понятие морской культуры	4
2. Культура управления кораблем	5
3. Штабная культура	9
4. Плавание корабля - олицетворение высокой морской культуры	12
4.1. Подготовка корабля к плаванию	13
4.2. Постановка (съемка) на якорь, бочку, швартовы	13
4.3. Выход корабля из базы	17
4.4. Плавание корабля	17
4.5. Совместное плавание	19
4.6. Заграничное плавание	20
5. Культура церемониалов	21
6. Морская культура в содержании кораблей, причалов, рейдов и плавсредств	23
6.1. Внешний вид кораблей	24
6.2. Порядок во внутренних помещениях	27
6.3. Содержание причалов и рейдов	29
6.4. Содержание и использование спасательных средств и корабельных плавсредств	30
7. Морская культура при буксировке и погрузочно-разгрузочных работах	31
8. Кают-компания	34
9. Основные положения военно-морского дипломатического этикета	35
9.1. Представления и знакомства	37
9.2. Виды приемов	38
9.3. Организация приемов, обслуживание, правила поведения за столом	40
Заключение	44
Библиографический список	45

*Сухоцкий Виктор Станиславович, Зайцев Владимир Петрович,
Козлов Александр Анатольевич*

Основные понятия морской культуры

Редактор *А.А.Баутдинова*

Корректор *Л.А.Петрова*

Подписано в печать .2006. Формат бумаги 60x84/ .Бумага документная.

Печать трафаретная. Усл. печ.л. Тираж экз. Заказ №

Балтийский государственный технический университет

Типография БГТУ

190005, С-Петербург, 1-я Красноармейская ул., д.1