

Практические рекомендации судоводителю по обеспечению безопасности плавания

Перед выходом в плавание надо знать, где кончается район действия «Правил плавания по внутренним водным путям» (ППВВП) и вступают в силу «Международные правила для предупреждения столкновения судов в море» (МППСС-72). Следует знать «Правила пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации».

*

Судоводитель на маломерном судне находится близко от поверхности воды. При низко стелющемся тумане он ничего не видит и согласно «Правилам плавания» должен остановиться. Большое же судно в такую же погоду имеет право продолжать движение, так как с него видны берега и можно пользоваться радиолокатором (РЛС) или приемоиндикатором спутниковых РНС. С мостика или палубы большого судна могут не заметить катера и не услышать его сигналов, поэтому судоводителю маломерного судна в тумане всегда необходимо быть настороже.

На катере нельзя проходить мимо земснарядов или землесосов, пока не будет полной уверенности, что стравлены тросы, находящиеся над уровнем воды. За них могут задевать люди, сидящие в катере, или его надстройка. Кроме того, тросы плохо видны, если судоводитель ведет катер против солнца.

Большие волны или волны от других судов могут захлестнуть малое судно, поэтому не разрешается ставить катер бортом к ним. Надо идти вразрез волнам, если это возможно, но так, чтобы диаметральной плоскостью судна и волны составляли угол 80 – 90 градусов. Если судно зарывается и есть опасение зачерпнуть воду, то следует убавить ход или прорезать волну несколько наискось. При подходе большой волны нужно сбавлять обороты или стопорить двигатель и снова дать ход, когда судно начнет входить на волну.

Опасно маневрировать или пересекать курс перед носом движущегося судна; это можно делать только за его кормой, убедившись, что судно не буксирует за собой баржи.

Катера и мотолодки со стационарными и подвесными моторами должны обходить гребные шлюпки, лодки, академические гребные

суда, байдарки, весельные лодки, парусные яхты, так как волны от катеров и других самоходных судов опасны для гребных судов.

Следует держаться дальше от пляжей, мест купания. Всегда надо помнить о волне, которую поднимает ваше судно, о возможности попадания купающихся под него.

При управлении судном на подводных крыльях помните о том, что подводные крылья являются страшнейшими подводными ножами.

Есть опасность толкаемую или буксируемую под бортом баржу или баржи дном принять за стоящее судно, так как буксировщика может быть не видно из-за больших барж.

При встрече с судами подготовку к расхождению следует начинать как можно раньше. Надо заблаговременно решить, в какую сторону в соответствии с правилами плавания по условиям фарватера и различным гидрометеорологическим условиям предстоит уклониться судну и какие дать сигналы на расхождение. Нужно избегать медленного (постепенного) изменения курса судна при расхождении. Резкое изменение курса при расхождении, особенно на открытых водных пространствах, ясно показывает другому судну ваши намерения. При расхождении судам необходимо уклоняться как можно дальше друг от друга в пределах фарватера.

Нерешительные действия при поворотах на расхождение дезориентируют судоводителя другого судна. При проходе судов или при расхождении с ними не следует отвлекаться: рассматривать их экипаж, надстройки и т. п., так как это ослабляет внимание к безопасности плавания.

Во избежание поломки руля и винта не рекомендуется с большой скоростью и большое расстояние идти на заднем ходу.

Осадки (грязь) в бензобаке во время плавания на волне разбалтываются и поступают в магистраль, засоряя карбюратор, отчего может заглохнуть мотор. Чтобы предупредить это, используют фильтр при заливке топливного бака. Уровень топлива в расходном баке должен быть достаточно высоким, чтобы воздух не попал в топливную систему и двигатель не остановился при качке.

В жаркую, солнечную погоду и против направления ветра слышимость звуковых сигналов ухудшается. Для улучшения

слышимости надо приложить сзади к ушным раковинам согнутые ладони.

При плавании в тумане ко всем звуковым сигналам следует относиться особенно внимательно и уметь правильно распознавать их, так как звук в тумане иногда сильно искажается по силе и направлению. Поэтому не рекомендуется определять расстояние по силе звука и пеленговать его. Нельзя также считать, что если эхо отсутствует, то берег далеко.

Свисток парохода сопровождается видимым появлением клубов пара. У теплохода этого признака нет, поэтому нужно внимательно слушать его гудки при сближении.

Свет от карманного электрического фонаря ночью в ясную погоду виден на расстоянии 1,5 км.

Перед тем как принять управление судном ночью, надо в течение 20-30 минут привыкнуть к темноте. Пункт наблюдения и управления судном должен находиться в темноте, и впереди него не должно быть видно света сигнальных огней судна, света из каюты, освещенных мест на палубе.

При наблюдении дальних огней, сигналов, проблесковых огней и вспышек нужно уметь пользоваться «боковым зрением», т.е. направлять взор не только на ту точку горизонта, где ожидается свет, но и несколько вбок, вверх, вниз от нее на 10 градусов, используя краевые части сетчатки глаза.

Не рекомендуется без надобности смотреть на яркие огни встречного судна и берега. Категорически запрещается включать прожектор (фару) и направлять его на судоводителей встречного судна и другие суда. Это не только ослабляет зрение судоводителя встречного судна, но и снижает остроту зрения того, кто включил прожектор.

На внутренних судоходных путях судам запрещается выполнять одновременно расхождение и обгон, а также переотмашки.

Нужно знать когда, по каким станциям и на каких волнах по радио передается прогноз погоды вообще и для данного района

плавания в частности. На судне, выходящим в море, озеро, водохранилище или район внутренних водных путей «О» и «М», должен быть радиоприемник и УКВ-радиостанция.

Районы постановки рыболовных сетей необходимо знать судоводителю; их определяют также по поплавам, буйам, сваям и кольям, за которые они закреплены. Места нахождения сетей надо обходить, так как их можно порвать или намотать на винт судна.

Запрещается шлюзоваться судам с неисправным корпусом и мотором. Следует оборудовать мотор исправным стартером; мотор не должен глохнуть.

Ходовые сигнальные огни (отличительные, топовые, гаковые) должны быть на любом судне, они включаются в темное время суток (с заходом солнца). Как бы ни старался судоводитель маломерного судна делать переходы в светлое время суток, часто случается, что сумерки или ночь застают его в пути. Именно поэтому очевидна необходимость сигнальных огней на каждом катере и мотолодке.

Нельзя перегружать моторную лодку или катер больше нормы, записанной в судовых документах.

Не причаливайте к буйам и вехам, это дезориентирует судоводителей других судов, а ваше судно может сорвать или переместить плавучий знак со своего штатного места. Швартоваться к знакам плавучего навигационного ограждения запрещено.

Изучайте, как ведет себя ваше судно на волнах, при сильном ветре, при швартовке, при поворотах (оборотах) и других маневрах с разной нагрузкой и при различных оборотах винта. Знайте, какие маневры может выполнять ваше судно, и постоянно изучайте и накапливайте данные о них.

Совершенствуйте знание районов плавания. Знание районов плавания - залог вашей безопасности, безопасности пассажиров и судна. Особенно внимательно изучайте береговые очертания и подходы к ним.

Помните о безопасности других судов. Вам оплатят тем же. Будьте готовы всегда оказать помощь, если она потребуется.

Мотор должен соответствовать судну. Нельзя применять двигатель большей мощности, чем это предусмотрено нормами.

Маломерные суда обязаны держаться как можно дальше от крупных судов, буксирных и толкаемых караванов.

Если заметите на поверхности воды деревянные предметы, то снижайте скорость и будьте осторожны. Опасайтесь топляков. Т о п л я к и (бревна, затонувшие деревья, находящиеся в воде в вертикальном положении или несколько наклонном положении) отличаются от плавающих на поверхности воды предметов тем, что перемещаются по вертикали и могут на короткое время исчезать – притапливаться в воде, набегающей волне. Другие плавающие предметы обычно колеблются на поверхности воды вместе с волной и не пропадают из поля зрения.

Если заглох мотор и судно стало на якорь, ошвартовалось у берега, немедленно переключите сигналы на стояночные, не дезориентируйте других судоводителей.

Хороший судоводитель не хвастает своей лихостью или большой скоростью своего судна. Не устраивает обгонов других судов.

Будучи на другом судне, катере, моторной лодке, беспрекословно подчиняйтесь его капитану. Требуйте такого же подчинения от своей команды и пассажиров.

При отходе от пирса и в других стесненных условиях плавания рекомендуется направлять судно против ветра, течения, волн до тех пор, пока оно не удалится в район или место, где можно безопасно сделать поворот на нужный курс.

Чем меньше моторная лодка, чем больше она загружена, тем меньше в ней можно передвигаться. Сменить место можно только с разрешения судоводителя и двигаться как можно ниже, не спеша, держась за борт. Не вставайте во весь рост, если не уверены, что лодка достаточно устойчива.

После постройки или покупки судно нужно хорошо опробовать и выявить его навигационные качества и маневренные элементы. Нужно проверить, не слишком ли велики мощность и масса мотора для судна.

Каждое судно имеет свои границы плавания и эксплуатации. Нельзя выполнять при помощи моторной лодки и катера не свойственные для них работы.

Герметичность объемов – плавучестей (воздушных ящиков), установленных на маломерных судах, серийно выпускаемых промышленностью, может нарушаться от динамических воздействий, работы мотора, плавания на волне и от других причин. Часто герметичность объемов плавучести с закрывающимися отверстиями нарушается от использования судов не по назначению и, в частности, от укладки в них припасов, снаряжения и других вещей. Герметичность их проверяют перед выходом в плавание и обязательно вначале навигации. Для этой цели спущенную на воду шлюпку можно наполнить водой или балластом. Затем, подняв шлюпку на берег и накрыв ее на один и другой борт, прослушивают, не переливается ли вода в воздушных ящиках.

При расположении центра тяжести слишком близко к корме глиссирующего судна, последнее может начать дельфинировать, т.е. двигаться «скачками», «шлепать носом». Этот недостаток движения маломерного судна устраним перемещением центра тяжести, а именно груза, тяжестей, людей ближе к носу, а также регулировкой ноги подвесного мотора (увеличением его наклона).

Водоотливной, донный (или транцевый) шпигат на глиссирующем судне служит для отсасывания воды из корпуса и может быть причиной внезапного поступления воды, если он перед остановкой или перед спуском на воду судна не был перекрыт (или не сработало перекрывающее устройство).

Запуск подвесного мотора сопряжен с резким приведением судна в движение. Это может вызвать опасные последствия: выпадение людей (обычно стоящих) за борт, а также удар судна о рядом стоящие суда, причал.

Длительное пребывание судна в воде, особенно в морской, приводит к обрастанию подводной части микроорганизмами, что соответственно увеличивает сопротивление воды и уменьшает скорость движения судна. Первоначальную скорость можно получить после очистки днища и окраски его необрастающими эмалями.

Как правило, при любых поворотах, в том числе и на обратный курс, судоводитель стремится выполнить их с наименьшей циркуляцией и не снижая скорость. Поворот получается резкий, с большим креном. Для многих типов судов, особенно глиссирующих, с остроскулыми обводами и мотором большой мощности такой поворот может привести к мгновенному опрокидыванию судна.

При прибрежном морском плавании нужно всегда помнить о запасе пресной воды. Нельзя выходить в плавание без ее запаса.

На моторных лодках большая часть имущества и продовольствия должна быть уложена в минимальное число водонепроницаемых мешков, которые завязывают с небольшим количеством воздуха для плавучести. К мешкам желательно пришивать ляжки, что облегчает разгрузку и погрузку.

Пост управления судном, где находится судоводитель (около подвесного или стационарного мотора, штурвала, бензобаков и трубопроводов), загромождать нельзя.

На днище судна не должны накапливаться вода, бензин, масло, надо оберегать от них и груз.

На маломерном судне необходимо установить *внутренний распорядок*. Каждому члену экипажа необходимо знать свои обязанности как во время хода, так и во время стоянки. На больших моторных яхтах на ходу лучше всего разбить экипаж на две смены (две вахты). Одна вахта занята, другая отдыхает. Обязанности для обеих вахт одинаковы. И в той и в другой должны быть рулевой или старший. Время вахт нужно отразить в вахтенном расписании (по четыре часа). Установленного времени нужно строго придерживаться. Если число членов экипажа позволит, то вахту несут трое, причем третий выполняет обязанности матроса-сигнальщика, лотового, впередсмотрящего, подающего конец при

швартовке к пристани или судну и вообще является помощником старшего, выполняя все его поручения.

Во время стоянки весь экипаж разбивают на четыре вахты, и вахтенный отвечает за все. Он наблюдает за всем, что происходит кругом, например, за проходящими судами, сигналами, порядком на моторных лодках, якорями или концами, поданными на пристань, изменением погоды, а ночью – за огнями. В сомнительных случаях вахтенный обязан обо всем сообщить старшему (в присутствии старшего ответственность переходит к нему). По окончании вахты, если не будет установлен другой порядок, в вахтенный журнал заносятся все события за время вахты и метеорологические наблюдения. Вахтенный не имеет права спать, читать и вообще отвлекаться.

Во время аварийных работ, когда все заняты, например, утром при уборке, постановке на якорь, при какой-либо аварии, спасении тонущего, проходе в опасных местах ответственным распорядителем является старший на судне.

Кроме вахтенного расписания, надо точно распределить обязанности всего экипажа на случай пожара и аварий; каждый должен твердо знать, что он обязан делать, без всяких указаний со стороны старшего. Чтобы проверить, как знает на катере, яхте или лодке каждый член экипажа свои обязанности при возникновении аварии, нужно устраивать учебные тревоги.

Маломерное судно должно содержаться в образцовом порядке. Приборку следует выполнять каждое утро. Много времени она не займет, так как поддерживать чистоту гораздо легче, чем наводить ее вновь. Вымыть и обтереть палубу, вымыть наружный борт, осмотреть двигатель и обтереть его части, снять грязь, прилепившуюся к борту по ватерлинии, вычистить медные части, протереть иллюминаторы, уложить в порядке все снасти, вычистить мачты, убрать попавшую внутрь воду, выстирать парусиновые чехлы – все это займет не больше одного часа, если производить приборку организованно, по заранее составленному расписанию, предусматривающему обязанности каждого члена команды. Для приборки нужно иметь одно-два парусиновых ведра, удобных тем, что они не занимают много места, щетки с длинной рукояткой для мытья палубы и бортов, веник для подметания палубы, мыло, швабру и ветошь для обтирания.

Раз в десятидневку необходимо проводить генеральную приборку с детальным осмотром и уходом за каждой мелочью, предварительно вынести на берег все вещи, инвентарь, часть оборудования, предметы судового снабжения, запасы

продовольствия и т. п. для их чистки, приведения в порядок, сушки и проветривания.

Правильная эксплуатация моторных лодок и катеров и уход за ними не только увеличивают срок службы, но и являются надежной гарантией от всяких несчастных случаев во время плавания.

В катерах, лодках не должна накапливаться вода, которая вызывает гниение корпуса набора и инвентаря (фалиней, спасательных нагрудников и т. п.). У деревянных лодок больше всего подвергаются порче доски обшивки у пазов килевого пояса, у соединительных замков ахтерштевня с килем и обшивки со штевнями. Проверить их состояние можно ножом, лезвие которого входит в гниль без усилий. Для шпангоутов характерны трещины в них.

При хранении деревянных лодок на берегу они рассыхаются и появляется значительная течь по пазам. Чтобы предохранить лодки от рассыхания, в жаркое время их поливают водой, спускают воду. В сухие солнечные дни их следует проветривать. Чтобы в лодках, находящихся на берегу, не скапливалась вода, днищевую пробку, если она имеется, нужно держать открытой.

Мыть катера и лодки надо мылом и щетками, но не следует применять каустической соды (каустика), потому что при малейшем соприкосновении соды с краской на бортах остается бледное пятно.

Красят суда только в хорошую, солнечную погоду, предварительно удалив всю старую краску. Можно подкрашивать с частичной шпаклевкой. Не рекомендуется частое подкрашивание, так как краску трудно подобрать по цвету. Кроме того, частая подкраска без удаления старой краски может быстро привести обшивку в негодность, так как толстый слой старой краски задерживает в древесине влагу, что способствует гниению.

После возвращения из плавания, какое бы оно ни было, грязь с судна нужно смыть, внутри корпуса все протереть сухой тряпкой или шваброй.

Маломерные любительские суда различны по конструкции, габаритам, водоизмещению. Разные у них и районы плавания. Поэтому нормы снабжения этих судов не одинаковы. Определите необходимый перечень предметов судового снабжения своего судна, если он не определен местной администрацией своими нормативными актами.