

3. ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ НА БОРТУ ПАРУСНОЙ ЯХТЫ, «ВЕНЕЦИЯ», Питерсон 38 футов (Peterson'38, USA DESIGN), ЯХТ-КЛУБ «СЕМЬ ФУТОВ», Приморская Федерация Парусного Спорта, ВЛАДИВОСТОК

I. ЧТО ТАКОЕ – ХОРОШАЯ МОРСКАЯ ПРАКТИКА?

Это очень интересная и актуальная тема, но, как ни странно, ни в одном справочнике, ни в одном словаре полного ответа на поставленный вопрос мы не найдем. Да и учебника с таким названием нет.

Тем не менее понятие "хорошая морская практика" не просто существует, но широко применяется даже в самых ответственных случаях. Больше того - узаконено таким важным международно-правовым документом, как МППСС-72 Международные Правила Предупреждения Столкновения Судов (см. правило 8а). Так, все, кому приходилось читать материалы, посвященные разбору аварий на море, наверняка встречались с многозначной формулировкой: "Не соблюдены требования хорошей морской практики".

Никаких разночтений — всем все понятно!

Хорошая морская практика – это обширная область практических знаний об управлении парусной яхтой, судном и обеспечении безопасного мореплавания.

(не путать с понятием "морская практика" - названием общего учебного предмета, без которого невозможна подготовка любого моряка - от матроса до капитана. Этот предмет знакомит с практической стороной профессии моряка - морским делом, ремеслом матроса)

Эти знания накапливались многими поколениями моряков-судоводителей (главным образом - в эпоху парусного флота). Практически обобщением этого коллективного опыта и являются многочисленные действующие сегодня на море международные конвенции, национальные правила, нормы, уставы, инструкции, морской этикет, местные для каждой акватории правила и обычаи. Выполнение всего выщеперечисленного одновременно будет и выполнением требований хорошей морской практики. А нарушение - именно нарушением правил, преследуемым законом. Когда, скажем, налицо нарушение определенных параграфов МППСС, уже никто вспоминать хорошую морскую практику не будет.

Хорошая морская практика — это положительный опыт. Поэтому противопоставления быть не может. И нельзя сказать, например, что "судно посажено на мель из-за плохой морской практики". Правильно будет: "из-за несоблюдения требований хорошей морской практики, выразившегося в нарушении таких-то параграфов таких-то правил".

Но немало и случаев, когда параграф не нарушен, а вина капитана очевидна. Дело в том, что в целом понятие хорошая морская практика значительно шире, чем просто свод действующих нормативных документов. Правильнее сказать, это - совокупность писанных и, главное, **НЕПИСАНЫХ** общих рекомендаций, которые можно считать олицетворением **ЗДРАВОВОГО СМЫСЛА**.

Это именно общие рекомендации! Хорошая морская практика не дает готовых и точных рецептов на все случаи жизни. Да и невозможно предусмотреть все великое многообразие возможных вариантов. А ведь капитанам приходится принимать решения всегда в

конкретных условиях - с обязательным учетом всех без исключения особенностей данной, сиюминутной ситуации, да еще и предвидя ее возможные изменения.

Можно сказать, что хорошей морской практикой является умение всегда руководствоваться здравым смыслом - применять эти общие рекомендации в любых конкретных обстоятельствах. И критерий для оценки действий в сложных ситуациях один: соответствие принятого решения тому, которое подсказывает коллективный опыт многих поколений моряков.

Другими словами, насколько конкретное решение совпадает с тем, которое принял бы некий идеальный, сверхопытный капитан - носитель хорошей морской практики. Конечно, в реальных условиях бывает и так, что одна и та же задача может иметь несколько разумных решений. С точки зрения хорошей морской практики, всегда будет считаться наилучшим решением то, которое сопряжено с наименьшим риском и может быть выполнено с наименьшими затратами.

Хорошая морская практика предусматривает выполнение всех тех мероприятий, которые фактически необходимы для обеспечения безопасности плавания. Дополним это определение двумя оговорками. Всегда имеется в виду энергичное и своевременное принятие мер - не позже, но и не раньше, чем в этом назрела необходимость. И еще. Выполняются эти мероприятия именно в том объеме, который в данных условиях необходим. ЛУЧШЕЕ, ВРАГ ХОРОШЕГО.

Перестраховка так же противоречит самому духу хорошей морской практики, как и излишний риск, недооценка реальной опасности!

II. Руководство для новичка по мерам безопасности на борту.

Участие в регатах, парусные гонки, отдых на яхте — такие разные, на первый взгляд, способы провести время под парусом, но все это объединяет одно.

Как учит Хорошая Морская Практика, главное, чтобы все вернулись на берег счастливо улыбаясь тем же количеством зубов, что и в начале, и с тем же количеством пальцев.

Поэтому наша терминология заменена на практическую, для новичков на борту.

Основные опасности и основные правила:

1. Гик – беречь голову!!! (Гик — горизонтальная алюминиевая конструкция, к которой крепится нижняя кромка основного паруса - ГРОТА). Не стоять в зоне возможного движения Гика. Беречь голову! При резком перебресе на другой борт Гик может очень сильно ударить. Особенно опасны удары по голове, т.к. часто Гик находится как раз на уровне головы. Удобная формула для запоминания – «Гик бьет один раз!». Остерегаться Гика, быть внимательным, предупреждать других членов экипажа, находящихся в зоне опасности. Особенно опасен Гик при движении на «полных» курсах, т.е. с попутным ветром, т.к. в этом случае возможен самопроизвольный переброс Гика на другой борт с огромной скоростью. Скорость движения такая, что иногда сам Гик при ударе об ванты гнется или ломается! Самая частая причина серьезных травм!
2. «Веревки» (парусные снасти, бегучий такелаж: фалы, шкоты, брасы, оттяжки, щвартовые концы, троса, линии, штерты и т.д.) – никогда не подставлять руки,

- пальцы рук между снастью и опорой (лебедкой, стопором, швартовой уткой и т.п.). формула – «Никогда между снастью» и «Никогда под снасть!»
3. Топенант гика (особенно если нет жесткой телескопической оттяжки гика как на яхте ВЕНЕЦИЯ) — не растравливать. На яхте Венеция вместо топенанта Гика используется ГротоФАЛ - Топенант гика при убранном Гроте (Главный, большой парус), т.к. гротофал-топенант поддерживает Гик в горизонтальном положении. Если гротофал - топенант растравить (открыть стопор, который его удерживает), то Гик всей своей тяжестью рухнет вниз. Хорошо если не на чью-то голову. Помнить и знать об этом! «Не открывай стопор Гротофала - топенанта!» при убранном Гроте.
 4. Работа с фалами, шкотами, брасами, оттяжками, швартовыми концы, тросами, линиями, штертами (парусными снастями) только в перчатках! Бегущие веревки при трении сдирают руки в кровь и жгут сильнее паяльника.
 5. Крен, качка – острые углы и выступающие предметы в кают-компании и каютах представляют опасность. Частая причина травм! Держаться. Следовать правилу – «Одна рука для себя, другая -для лодки».
 6. Любое перемещение по палубе, особенно при крене и качке только по методу – «Одна рука для себя, другая — для лодки». На палубе может быть скользко из-за воды. Передвигаться осторожно! Держаться, не подскользываться, не падать! Веревки и снасти на палубе и в кокпите также представляют опасность в этом смысле, т.к. наступив на круглую веревку легко поскользнуться. Очень скользкая ткань парусов – желательно не наступать на них при работе с парусами.
 7. Веревоочные петли — не ставить ногу (ноги) в петлю – может затянуться при натяжении, дернуть или сдернуть за борт.
 8. Помните о петлях при отдаче якоря – при отдаче якоря наступившего внутрь бухты или канатной петли человека может сдернуть за борт и утянуть под воду.
 9. Держимся за неподвижные надежные конструкции — стоячий (стальной) такелаж – ванты, штаги, а также за леера, релинги. Никогда не держаться за парусные снасти бегущий такелаж: фалы, шкоты, брасы, оттяжки – может резко дернуть! Тяга очень большая.
 10. При купании в море не покидать яхту всем членам экипажа одновременно. Заранее договариваться кто остается на борту! При купании заранее опускать сходной трапик. Даже если Трап спущен, яхту может быстро отнести ветром, течением или волнами. На борту должен всегда оставаться член экипажа, который будет в состоянии запустить двигатель или под парусом вернуться к купающимся. Для страховки можно вытравливать с кормы страховочный конец с привязанным кранцем. Вахтенный должен следить за купающимися и при необходимости оказать помощь.
 11. Гребной винт – дизель должен быть выключен, если кто-то купается или по иной причине находится в воде рядом с яхтой. При подъеме упавшего за борт с кормы под двигателем помнить про опасность Гребного винта для человека, находящегося в воде, – перевести в нейтраль или выключить двигатель при приближении человека к корме (задней части яхты).
 12. При купании в море или при подъеме упавшего за борт — не буксировать купающегося привязанным к тросу на большой скорости т.к. при определенных условиях встречная волна не дает дышать и если человек не может быстро отцепиться, то он может захлебнуться.
 13. Спасательные жилеты:

13.1 Знать где находится именно ВАШ жилет

13.2 Заранее разобраться с системой активации вашего жилета – приводится он в действие автоматически при попадании в воду или надо дергать стартовые устройства вручную. При возникновении вопросов проконсультироваться у капитана.

13.3 Заранее подогнать размер лямок и ремней под себя по размеру.

13.4 Уметь надевать и застегивать (обязательно надеть заранее хотя бы один раз!)

Проверить наличие в жилете сигнальных средств – Свисток, Фонарик или Лампочка

13.4 Знать где находится трубка Поддува и как пользоваться поддувом.

13.5 ВСЕГДА находиться вне каюты (на палубе и/или в кокпите) в надетом и застегнутом Спасжилете при наступлении плохих погодных условий, а именно – сильный ветер — больше 20-25 узлов, волна более 1 метра, плохая видимость (туман, дождь, гроза), а также при движении ночью и ночных работах на стоянке на палубе в плохую погоду, ВСЕГДА при нахождении вне каюты в тяжелой одежде и обуви (Непромоканцы, Куртка, Сапоги и т.п.), если вы управляете яхтой один, а также при малочисленном экипаже даже при хороших погодных условиях. Во всех этих случаях надевать Спасжилет в каюте, внизу, ДО ВЫХОДА в кокпит и на палубу!

13.6 Хорошее правило – «Если берешь рифы, то уже в Спасжилете и Страховочном поясе!»

13.7 Всегда надевать Спасжилет по команде капитана.

13.8 Если вы надеваете Страховочный пояс (обвязку), то Спасжилет надевать ПОСЛЕ ТОГО, как вы надели, подогнали под себя и застегнули Страховочный пояс (обвязку).

13.9 Надевать свой, подогнанный под себя жилет (Чтобы не оставить других членов команды без подогнанного жилета).

14. Страховочные пояса (обвязка со страховочным линем)

14.1 Знать, где находится именно ВАШ Страховочный пояс (обвязка).

14.2 Заранее разобраться как надевается обвязка, как работает карабин (карабины).

14.3 Заранее подогнать размер лямок и ремней под себя по размеру.

14.4 Страховочный пояс (обвязка) надевается когда на вас нет Спасжилета. Если вы были в Спасжилете, то спуститесь в каюту (кают-компанию), снимите Спасжилет, наденьте, подрегулируйте и застегните Страховочный пояс и затем снова наденьте, застегните и подрегулируйте Спасжилет.

14.5 Пристегивайтесь карабином, находящимся на страховочном конце к надежным и неподвижным элементам конструкции яхты таким как специально протянутые по палубе страховочные леера, литье из стропленты на палубе или специальные кольца к кокпиту. Ни в коем случае нельзя использовать Леерное ограждение для крепления страховочного линя, т.к.

тонкая стальная проволока леера при рывке падающего за борт человека может не выдержать нагрузки!

14.6 Если на страховочном ленте пояса (обвязки) два карабина, то прежде чем отстегнуть один карабин – пристегните второй в другой точке в направлении вашего движения и только после этого отстегивайте первый и т.д. Таким образом вы всегда будете надежно пристегнуты.

14.7 ВСЕГДА находиться вне каюты (на палубе и/или в кокпите) в надетом и застегнутом Страховочном поясе и Спасжилете при наступлении тяжелых погодных условий и ночью. Общее правило такое — если берешь рифы (уменьшаешь площадь парусов при усилении ветра) , значит ты уже должен быть в спасжилете и страховочной сбруе.

14.8 Всегда надевать Страховочный пояс и пристегиваться по команде капитана.

16. Сигнальные средства (Ракеты, Фальшфейеры, дымовые шашки) – знать где находятся, уметь применять. Ракеты запускать с подветренной стороны, т.е. там где их ветром не бросит на парус и потом на палубу! То же самое относится к фальшфейерам и дымовым шашкам – все с подветренного борта яхты!
17. Спасательный плот – надежно привязать!!! прежде чем сбрасывать в воду! Резко дернуть за вытяжной ленте для раскрытия. Некоторые плоты имеют две веревки – привязать обе. Одна является страховочным концом, другая — вытяжным ленте. Резко дернуть вытяжной ленте для запуска раскрытия плота. Если плот надулся и плавает «вверх- ногами», то один человек должен прыгнуть в воду (при необходимости подстрахованный ленте) и перевернуть плот в правильное положение. Для этого плот при сильном ветре надо развернуть крышей на ветер, чтобы ветер не препятствовал, а помогал перевороту.
18. Сигнал бедствия (May Day, May Day, May Day) подается при наступлении реальной угрозы жизни людей в ситуации, когда требуется срочная помощь. Ознакомиться с инструкцией по подаче сигнала бедствия с помощью радиостанции VHF.
19. Сигнал срочности (Pan Pan, Pan Pan, Pan Pan) подается когда непосредственная угроза жизни отсутствует, однако судну требуется срочная помощь. Ознакомиться с инструкцией по подаче сигнала срочности с помощью радиостанции VHF.
20. Сигнал срочности – запрос срочной медпомощи (Pan Pan Med (или Medico), Pan Pan Med , Pan Pan Med) подается когда непосредственная угроза жизни отсутствует, однако кому-то требуется срочная медицинская помощь . Ознакомиться с инструкцией по подаче сигнала срочности Medico с помощью радиостанции VHF.
21. Аккуратно обращаться с огнем на камбузе(судовая кухня). В случае возгорания масла на сковороде использовать противопожарное одеяло. Знать где оно находится, при необходимости уточнить у шкипера.
22. Осторожно с огнем! Яхта выгорает очень быстро и после этого тонет.
23. Огнетушитель – знать где находится и знать как он приводится в действие
24. Эвакуация при пожаре – для эвакуации из кают в случае, если выход через кают-компанию отрезан огнем, можно использовать люки большого размера на подволоке (яхтенный потолок). Если это невозможно, надо укрыться одеялом, взять огнетушитель (как правило в каждой каюте есть огнетушитель), привести его в действие и, проложив себе путь к выходу струей из огнетушителя, выбежать наверх.
25. Камбуз (Кухня) – осторожно с кипятком и горячими жидкостями, особенно при крене и качке! Не обжигаться! В случае обвара кипятком немедленно вылить на это место много холодной воды для снижения последствий воздействия температуры. Если это

- сделать мгновенно, то серьезных ожогов можно избежать! При качке и сильном крене лучше избегать приготовления горячих супов, чая и т.п.
26. Морская болезнь — для снижения риска наступления морской болезни находиться наверху, занимать себя работой, не сидеть без дела. Смотреть на горизонт. Можно встать стоя и «отрабатывать» качку ногами, глядя на горизонт. Меньше всего укачивает в кокпите у сходного трапа.
 27. Человек за бортом! Первый кто увидит падение человека за борт громко подает команду «Человек за бортом!» Постараться немедленно кинуть упавшему спасательный круг – «подкова» на тонком лине, Спасательный линь-«конец Александрова». Если на яхте есть сигнальный буй, то бросить за борт сигнальный буй. Если упавший был без спасательного жилета, бросить упавшему спасательный жилет, круг, иной плавающий предмет, чтобы тот мог держаться на воде. **Капитан (рулевой) должен немедленно назначает «смотрящего», который непрерывно наблюдает за упавшим и показывает направление на него вытянутой рукой.** Это необходимо, т.к. члены экипажа, занятые управлением яхтой, могут потерять верное направление к упавшему. Вытянутая рука «смотрящего» служит хорошим ориентиром. Подъем упавшего за борт осуществляется с кормы. Подход к находящемуся в воде человеку осуществляется на небольшой скорости. Человек в воде должен оказаться с подветра от яхты. Приготовьте отпорный крюк (багор), спасательный линь (веревку) Не забывайте про опасность от Гребного винта (если запущен двигатель).
 28. Человек за бортом! Если вы упали за борт – не паникуйте. Наберите в легкие побольше воздуха. Если на вас нет спас жилета и вам не бросили круг, жилет, иной плавающий предмет, или если все эти предметы быстро уносит от вас по ветру, если вам тяжело плыть, то избавьтесь от тяжелой одежды (куртка, непромоканец и т.п.) и тяжелой обуви (сапоги, ботинки). Если вы хорошо держитесь на воде в одежде, особенно в холодной воде, то оставайтесь в ней, т.к. одежда и обувь, даже мокрая, помогает сохранить тепло и избежать переохлаждения.
 29. При швартовке, сближении с другой яхтой, не «совать» в зазор между яхтой и причалом или между яхтами ноги и/или руки. Вес яхты 6-14 тонн – может раздавить! Одерживать яхту от навала на препятствия надо за леерные стойки, леера или в зазор ставить кранцы.
 30. Якорь Адмиралтейский -15 кг + якорная цепь 10 кг (всего 25 кг) – при подъеме следить чтобы рука не попадала под цепь.
 31. Швартовый буй, мертвый якорь – работать со швартовым концом только в полных перчатках, т.к.на нем могут быть острые ракушки – можно порезать руки.
 32. Выбирать якорь, подтягивать лодку к мертвому якорю или швартовному бую только сгибая и распрямляя ноги, спина прогнута (как при подъеме штанги в становой тяге). Иначе можно потянуть спину.
 33. Леера прикрепляются к стойкам металлическими кольцами- коушами , которые от постоянной эксплуатации могут разгибаются – торчат острые проволочные края – можно поранить руки. Не брать в местах крепления лееров к стойкам. (Лучше заранее все проверить и подмотать изолентой или иной армированной лентой или подогнуть с помощью инструмента).
 34. Крышки, дверцы рундуков, ящиков, двери, люки, брандершит – быть внимательным, не подставлять руки и особенно пальцы рук (и ног), т.к. все это может резко падать и закрываться в может нанести серьезную травму, повредить пальцы.
 35. Курение – только с подветра! Чтобы тлеющий пепел не попал на яхту или в глаза другим членам экипажа. Ну и дым, соответственно.
 36. Тузик, динги (англ. DINGHY) легкая шлюпка оборудованная веслами и подвесным двигателем) – очень опасное устройство.

36.1 Следить за винтом подвесного двигателя – не подставляться под винт и не порубить других!

36.2 Всегда брать весла! Мотор может отказать в любой момент.

36.3 На прибойной волне может перевернуть – до подхода к берегу планировать, будет ли возможно вернуться от берега на яхту.

36.4 При передаче подвесного двигателя с яхты на тузик и/или на яхту подстраховывать двигатель от падения в воду страховочным концом, привязанным за яхту, но НИКОГДА не страховать за себя или другого члена экипажа! Т.к. при падении в воду мотор утащит вас или его \ ее на дно! (На практике встречались такие «добрые» советы).

36.5 Стоять в тузике (при посадке, высадке, передаче двигателя, топлива и т.п.) не рекомендуется. Тузик очень неустойчивый. При посадке и высадке с тузика желательно, чтобы кто-то из экипажа помог вам – поддержал за руку с яхты.

36.6 Не курить при заправке мотора тузика бензином! Пары бензина легко воспламеняются.

36.7 При заводе второго запасного якоря (он находится на ВЕНЕЦИИ под койкой в кормовой части яхты («гробик») с тузика, следить за бухтой якорного каната. Не попадать в петли, чтобы якорем не утащило под воду.

37. Правило «СТОП!» — если кто-то из команды крикнул «СТОП!», все без исключения немедленно прекращают делать то, что они в этот момент делали, до выяснения причины.

38. Солнечные ожоги. При ясной погоде и даже при незначительной облачности на море легко обгореть. Пользуйтесь защитными средствами (кремы и т.п.), надевайте одежду с длинным рукавом и брюки, носите кепку с козырьком или панаму. Не старайтесь занять первое место в «конкурсе» на лучший солнечный ожог.

Разумеется многое из этого, и даже больше, будет показано, заучено и проэкзаменовано во время теоретических, практических, групповых и индивидуальных занятий по парусному яхтингу. Но заучить и иметь такую памятку под рукой даже если отправляетесь в безмятежное прибрежное плавание на круизной лодке безусловно необходимо.

Море требует от яхтсмена определённых свойств ума и характера - терпения, благоразумия и сознания того, что учиться и накапливать опыт нужно постоянно

Всегда надо помнить, что выход на парусной яхте в море сопряжен с риском и нельзя быть небрежным, ленивым, рассеянным и беспечным.

Слова «**море не прощает ошибок**» увы, никогда не будут звучать банальностью.

Капитан парусной яхты ВЕНЕЦИЯ, Яхт Клуб «СЕМЬ ФУТОВ». 2004-2020 гг.
Ковалев Александр Леонидович

Atlas Marine Vladivostok
mobil: +7 908 4422 448
(WhatsApp, Viber, Telegram)
Skype : dpven39
Time Zone : (GMT: +10)
e-mail to :krismar012@gmail.com
www.vlsail.ru

International Yacht Training, WORLDWIDE
Suite 482, 9-3151 Lakeshore Road
Kelowna, British Columbia, V1W3S9
Canada
tel: +1 (778) 477 5668
support@iytworld.com
www.IYTworld.com