

Лекция 3  
Практические навыки матроса  
Основы МППСС

# IUSC Тест 1



Часть лекции для тех, кто уже что-то знает.

Первое с чего надо начать – это документы. Нередки случаи, когда новички по незнанию берут судно и отправляются на нем бороздить просторы, не задумываясь о том, что они пересекли границу и никого об этом не предупредили, мало этого и разрешения не получили. Последствия не очень приятные:

- Команду могут задержать до выяснения целей прибытия и установки личностей.
- Шкипер лишается международной лицензии на право управления яхтой.
- Арест, который может закончиться конфискацией судна.

Надо отметить, что правила пересечения границ как на суше, так и на воде практически не отличаются. Вы должны позаботиться обо всех необходимых документах задолго до отправления. Для начала, выясните в посольствах тех стран, куда планируете попасть, какие именно документы нужны. Для стран, где предусмотрен безвизовый въезд нужно подготовить:

- Загранпаспорт. Обратите внимание на срок окончания его действия. Он должен быть позже той даты, когда вы вернетесь обратно.
- Яхтенные документы.
- Лицензия шкипера на управление судном определенного тоннажа и лицензия, подтверждающая, что вы умеете пользоваться радиостанцией.
- Судовая роль.
- Если вы отправляетесь в страну, где требуется виза, то позаботьтесь о ее оформлении заранее. Некоторые страны разрешают пользоваться единой Шенгенской визой, другие же требуют индивидуального подхода.

Если на судне будут дети, не достигшие совершеннолетия, то в таком случае также нужно рассматривать ситуацию в индивидуальном порядке, потому что некоторые страны требуют специального оформления ребенка. Этот вопрос касается и животных, пребывание которых планируется на яхте.

- Лицензия шкипера – это тот документ, который разрешает управлять яхтой, а также предоставляет определенные полномочия во время переговоров с различными надзорными службами. Подобная лицензия должна быть международного образца, разрешающая заход в другое государство на судне.
- Судовая роль представляет собой список, где перечислены фамилии всех присутствующих на судне.

Иногда, портовые власти могут попросить бумагу, подтверждающую проведение обработки яхты от насекомых и грызунов. Как правило, такую бумагу требуют при заходе в порты Японии, Кубы и Вьетнама.

# Порядок захода в другое государство

Помимо документов существуют правила, относящиеся к внешним признакам принадлежности яхты. Обязательным является поднятие опознавательных флагов на лодке

## Гостевой флаг

Поднятие гостевого флага дает понять пограничным кораблям, что у вас мирные намерения и вы готовы сотрудничать с властями. **Флаг поднимается под правой краспицей до самого верха.**

Это не только дань уважения, но и способ избежать пристального внимания к своему судну, потому как при отсутствии гостевого флага судно могут задержать и устроить тщательную проверку. Даже если в основных правилах нет пункта о наличии гостевого флага под краспицей, его отсутствие могут понять превратно и «обидеться», а в качестве воспитательной меры провести детальный осмотр всех документов с целью выявления какого-нибудь нарушения, которое при желании всегда можно найти. Просто позаботьтесь о наличии на борту флагов тех стран, которые планируете посетить.



## Флаг «Q»

Знак обозначает «Квебек» и сигнализирует о том, что на борту нет больных. **Этот флаг вывешивается ниже государственного и по размерам должен быть такой же как и гостевой или немного меньше, но не больше его.**

Флаг Q говорит о вашей готовности следовать правилам и законам этой страны.

# Правила для входа

Для избежания штрафов и конфликтов с властями любой страны, в которую вы собираетесь входить, нужно соблюдать правила, установленные государством. Вход для прохождения таможенной службы и оформления необходимых документов может осуществляться только в те порты, которые занимаются подобными делами. Называются они «**Port-of-Entry**» и найти их достаточно просто – они отмечены в лоциях, а также в извещениях ИМО. Составляя маршрут, прокладывайте его таким образом, чтоб сразу зайти через порт Port-of-Entry. Не пытайтесь зайти через тот порт, который, на ваш взгляд более удобен, а сразу следуйте в ближайший по расположению.

# Правила оформления

Нельзя спускаться с яхты прежде, чем не будут оформлены регистрационные документы. В противном случае, человек, сошедший на берег, будет считаться правонарушителем.

Первым сходит капитан и со всеми документами отправляется на оформление.

Далее представлены службы, прохождение которых является обязательным:

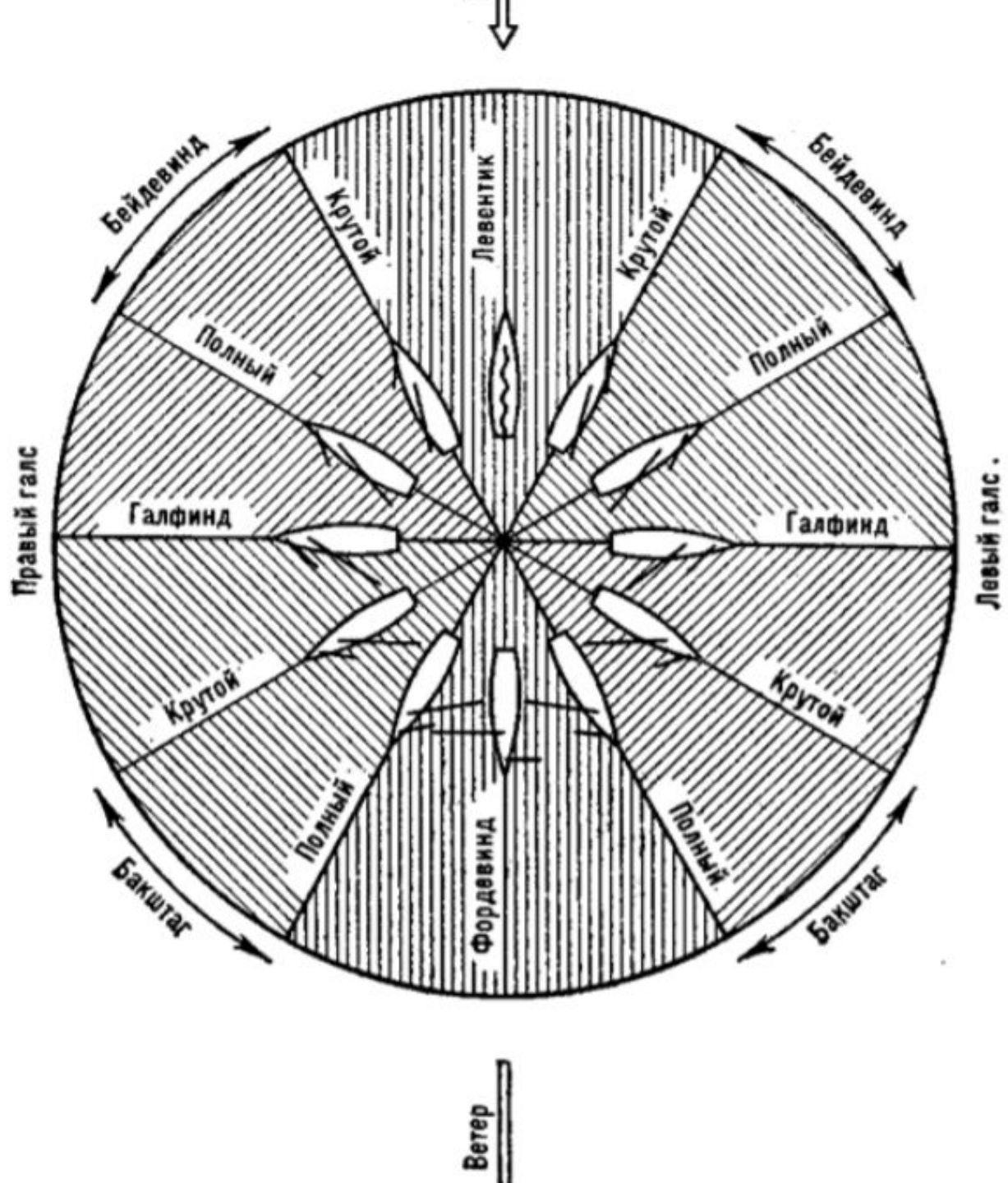
- **Пограничная служба**, которая осуществляет установление личностей всего экипажа, а также взимает визовый сбор. После прохождения контроля этой службой можно спускаться на берег.
- **СЭС** является санитарной службой и в некоторых странах без ее разрешения нельзя покинуть корабль. Но обычно дело заканчивается обычным заполнением бланков и устным вопросом «Все ли в порядке со здоровьем?»
- **Таможенная служба** следит за правильным выполнением правил. Тщательному осмотру подвергаются документы на яхту и ввозимый груз. Однако без разрешения владельца или капитана никто на судно с осмотром не пойдет. Если таможенная служба не получает разрешение на осмотр, то судну предлагается сразу же покинуть страну и ее воды. В службе таможни можно оплатить транзитный сбор, налог за нахождение на территории страны и получить разрешение на временный ввоз.
- **Капитанерия** – служба, которая предназначена для проверки лицензий шкипера и других членов команды. В случае, если все хорошо, то выдается разрешение на плавание в территориальных водах.

После завершения всех дел, капитан возвращается на борт, вручает всем паспорта с разрешением спуститься на берег.

- На яхте существуют определенные правила размещения флагов:
  - Флаг регистрации судна располагается на кормовом флагштоке или ахтерштаге.
  - Гостевой флаг и флаги международного свода сигналов поднимают под правой краспицей мачты, причем размеры флагов не превышают размеров флага регистрации.
  - Все другие флаги (национальности членов экипажа, чартерной компании, клубные и т.д.) размещаются под левой краспицей мачты. Размеры флагов должны быть не более флага регистрации и гостевого.

Флаг регистрации, самый уважаемый и большой по размерам флаг на судне, в море должен быть поднят постоянно. Исключение могут составлять яхты, участвующие в спортивных соревнованиях (регатах).

Конец дополнительной части.





- Бейдевинд—острый курс относительно ветра, когда ветер дует под углом от 0 до 80°. Может быть крутой бейдевинд (до 50°) и полный (от 50 до 80°)
- Галфвинд (или полветра) — ветер дует под углом от 80 до 100°.
- Бакштаг — ветер дует под углом от 100 до 150° (крутой бакштаг) и от 150 до 170° (полный бакштаг).
- Фордевинд — ветер дует в корму под углом от 170° одного борта до 170° другого борта.
- Левентик — положение яхты относительно ветра, когда угол ветра около нуля. Паруса в левентике полощут и не работают, а яхта, долго находящаяся в таком положении, постепенно забирает задний ход.

- Если необходимо определить положение какого-либо предмета, другого судна или опасности относительно яхты. пользуются следующими понятиями:

- на ветре — предмет, судно или опасность находятся в той стороне, откуда дует ветер;

- под ветром — наблюдаемый объект находится в стороне, куда дует ветер;

(таким же образом определяются наветренный и подветренный борта)

- прямо по носу — объект находится впереди по курсу;

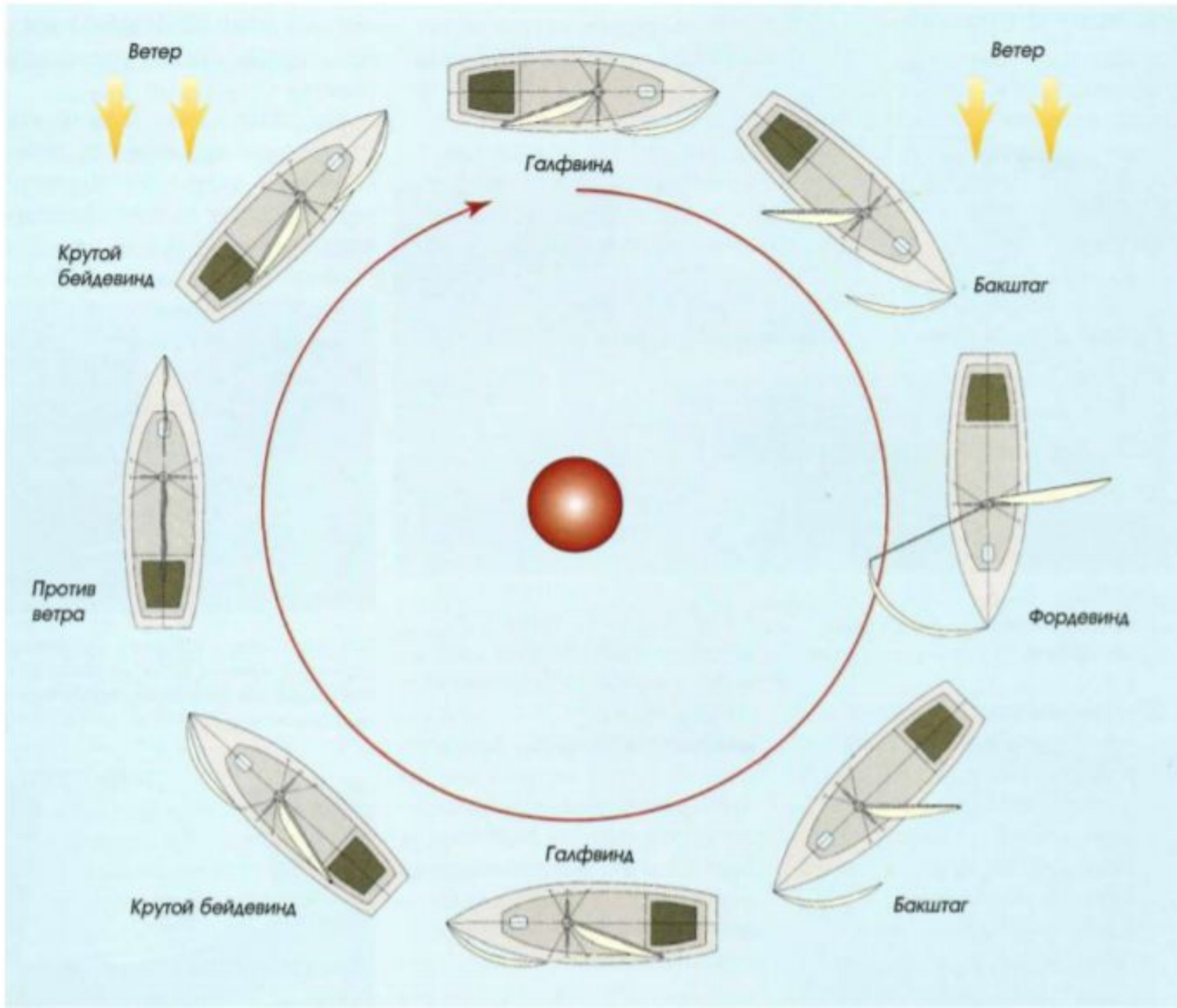
- прямо по корме — объект находится по курсу за кормой;

- слева (справа) по носу — впереди и слева (справа) от курса.

Курс яхты меняется поворотом руля.

Если при этом угол ветра увеличивается, говорят, что яхта **уваливается** (идет полнее), если уменьшается, — яхта **приводится** (идет круче).

Когда же угол ветра увеличивается (или уменьшается) только из-за перемены его направления, а курс яхты не меняется, говорят, что ветер **отходит** или **заходит**.

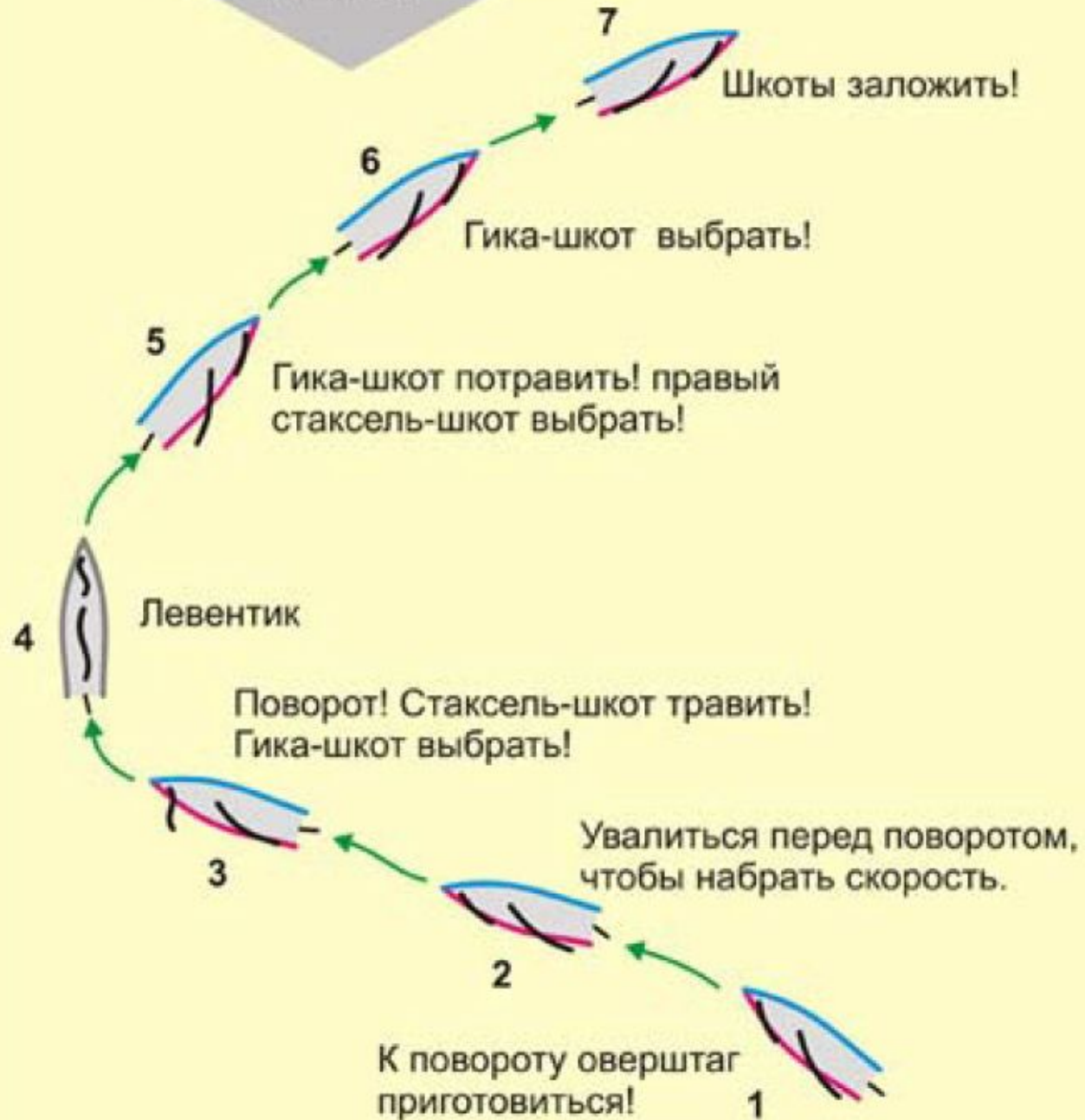


Изменение курса, связанное с переменной галса, называется **поворотом**, а любое изменение курса в пределах одного галса — **приведением** или **уваливанием**, в зависимости от того, на ветер или под ветер был положен руль.

Поворот против ветра, когда яхта перед этим приводится, называется поворотом **оверштаг**. Поворот по ветру, перед которым яхта уваливается, носит название поворота через **фордевинд**.

- Выбрать, **подобрать**,—подтянуть снасть на себя настолько, чтобы она не провисала;
- Травить, **потравить**,—перепускать снасть постепенно, понемногу;

ВЕТЕР



ВЕТЕР

К повороту фордевинд  
приготовиться!



Поворот! Гика-шкот выбрать!  
Стаксель-шкот выбрать!



Гика-шкот выбрать втугую!

3

Ветер переключается парус на другой борт.

Гика-шкот травить!



Гика-шкот выбрать!  
Правый стаксель-шкот потравить!

5

Шкоты заложить!

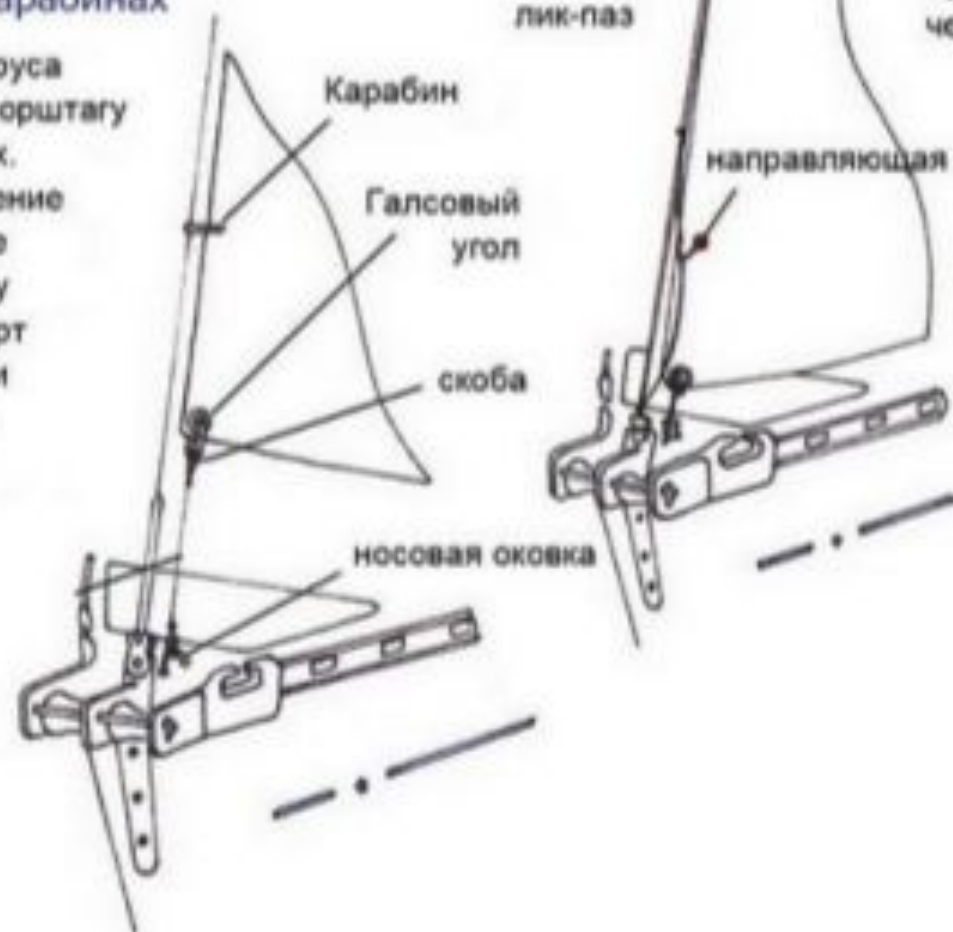
6





### Парус на карабинах

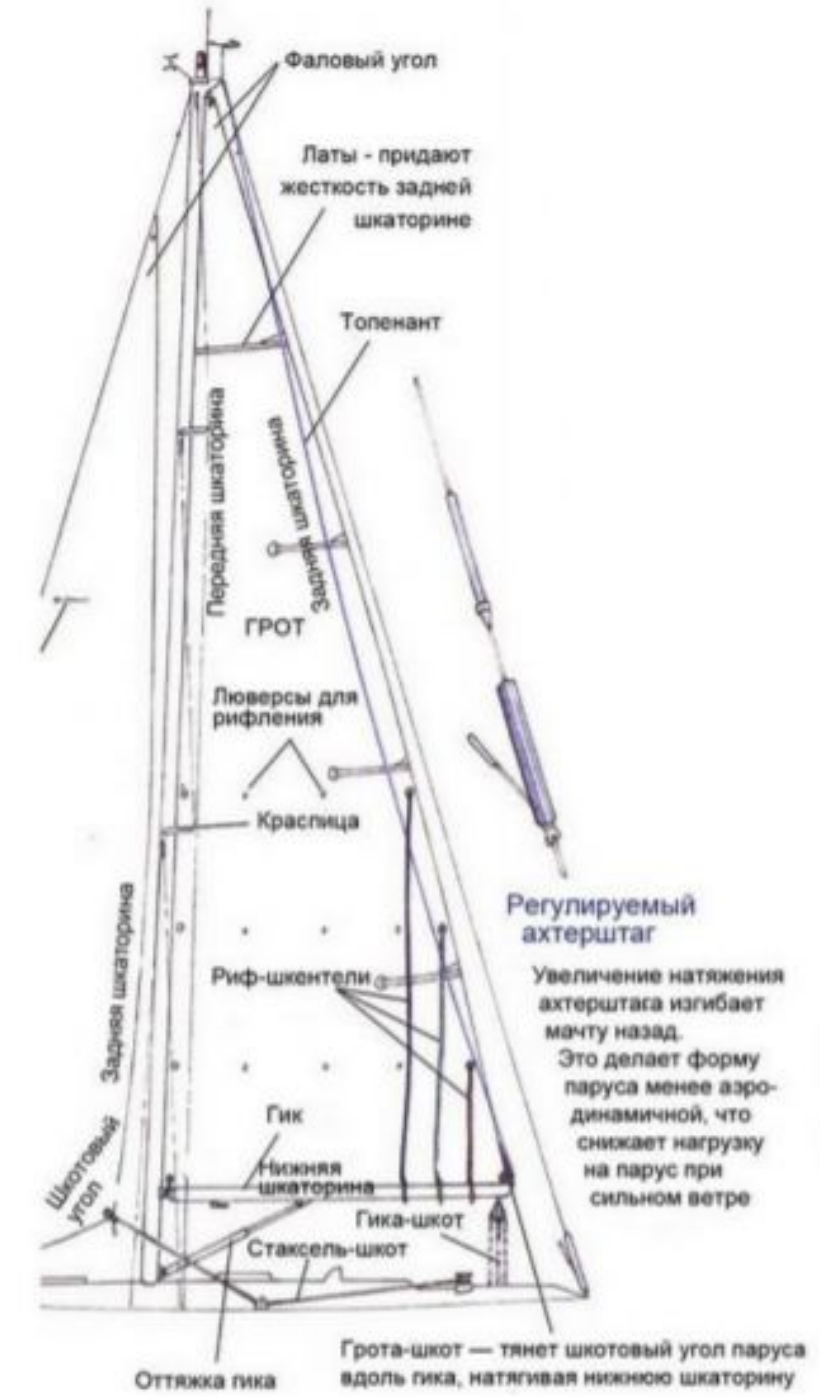
Сменные паруса крепятся к форштагу на карабинах. Такое крепление надежно и не позволит ему упасть за борт при поднятии и убиении.



### Парус с лик-пазом

Передняя шкаторина со вшитым лик-тросом сменных парусов удерживается в лик-пазе. Сменные паруса обеспечивают лучшие аэродинамические характеристики





## ШВАРТОВКА ВДОЛЬ ПРИЧАЛА

учитывайте  
изменения  
уровня  
прилива

штык со  
шлагом

Перед тем, как за-  
ложить конец за  
утку, пропустите его  
через полуклюз

носовой

эластичный  
капрон

круглый кранец

швартовый рым

носовой шпринг

цилиндрический кранец

кранцевая доска

беседочный узел

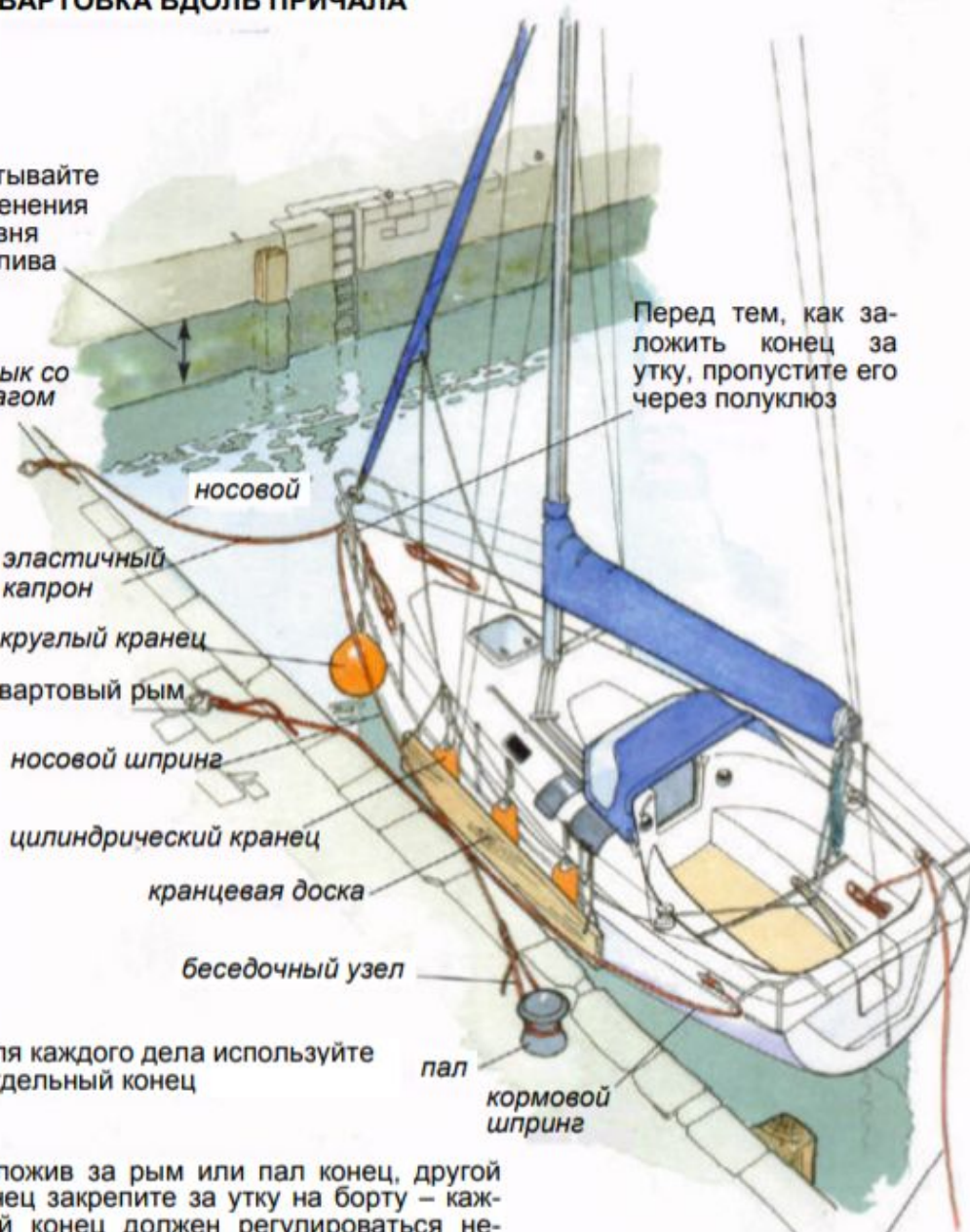
Для каждого дела используйте  
отдельный конец

пал

кормовой  
шпринг

Заложив за рым или пал конец, другой  
конец закрепите за утку на борту – каж-  
дый конец должен регулироваться не-  
зависимо при изменении уровня воды.

кормовой



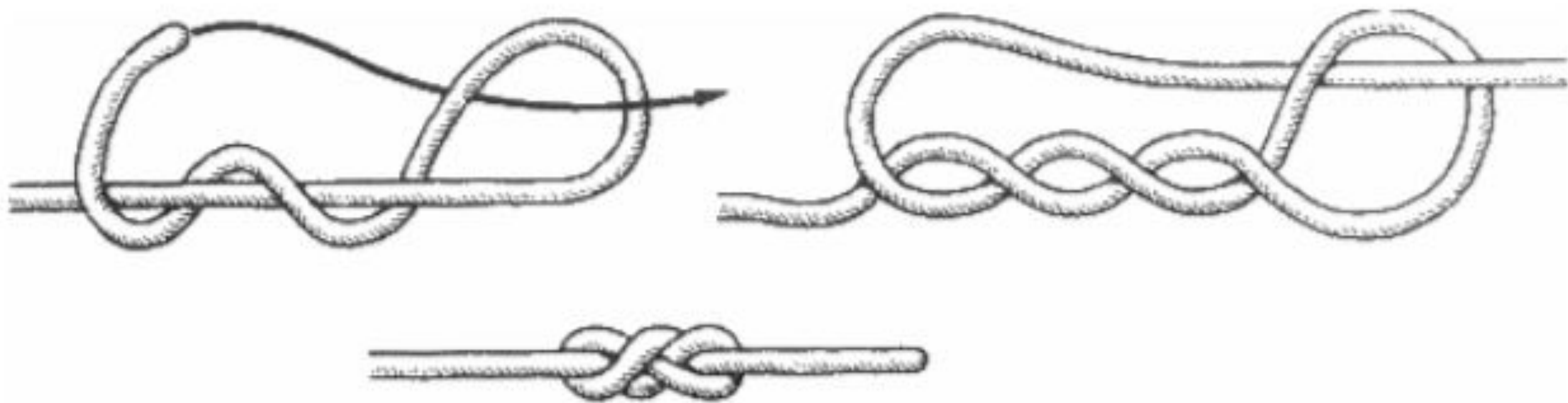


Рис. 4 - Стивидорный узел

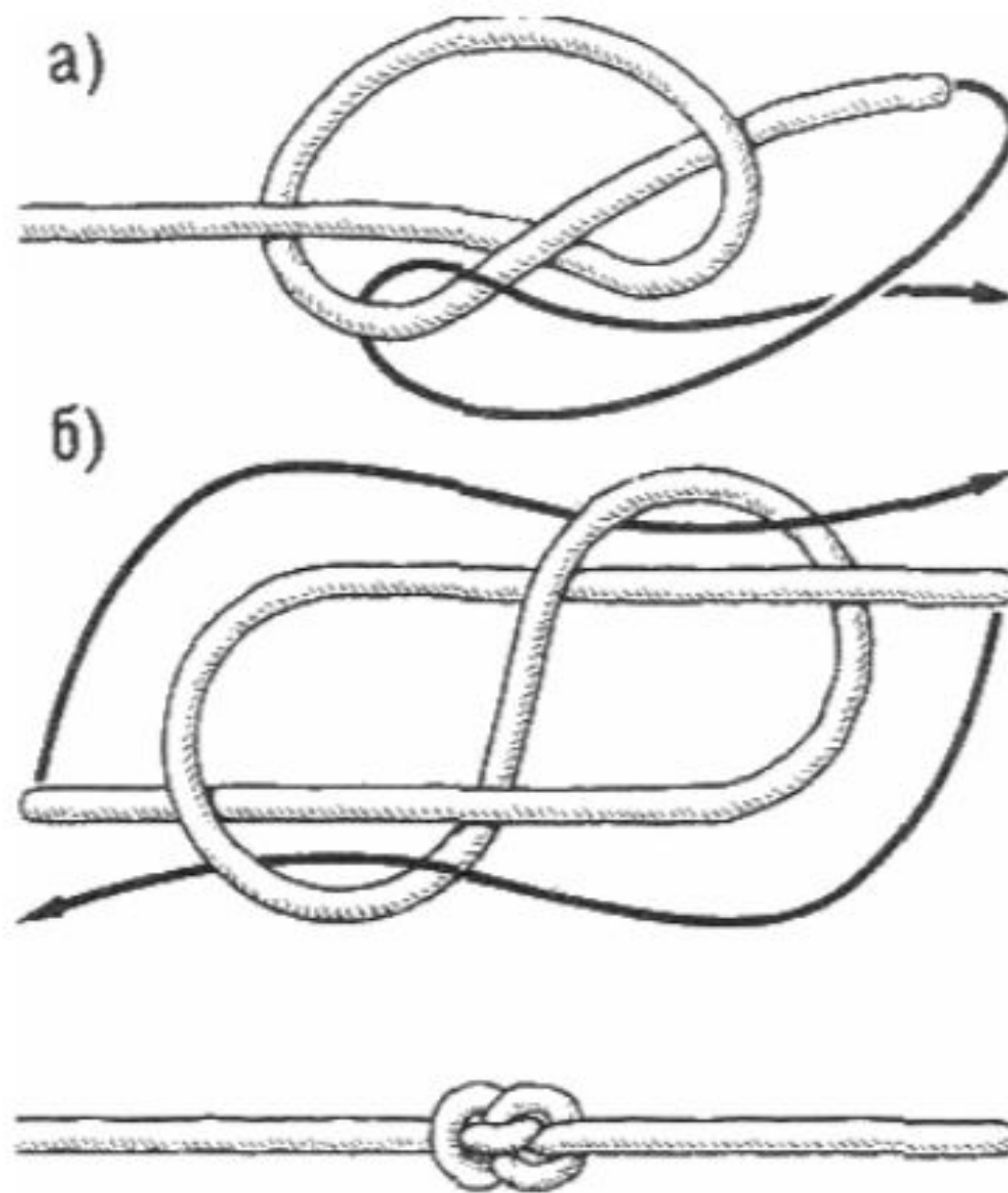


Рис. 5. Юферский узел:



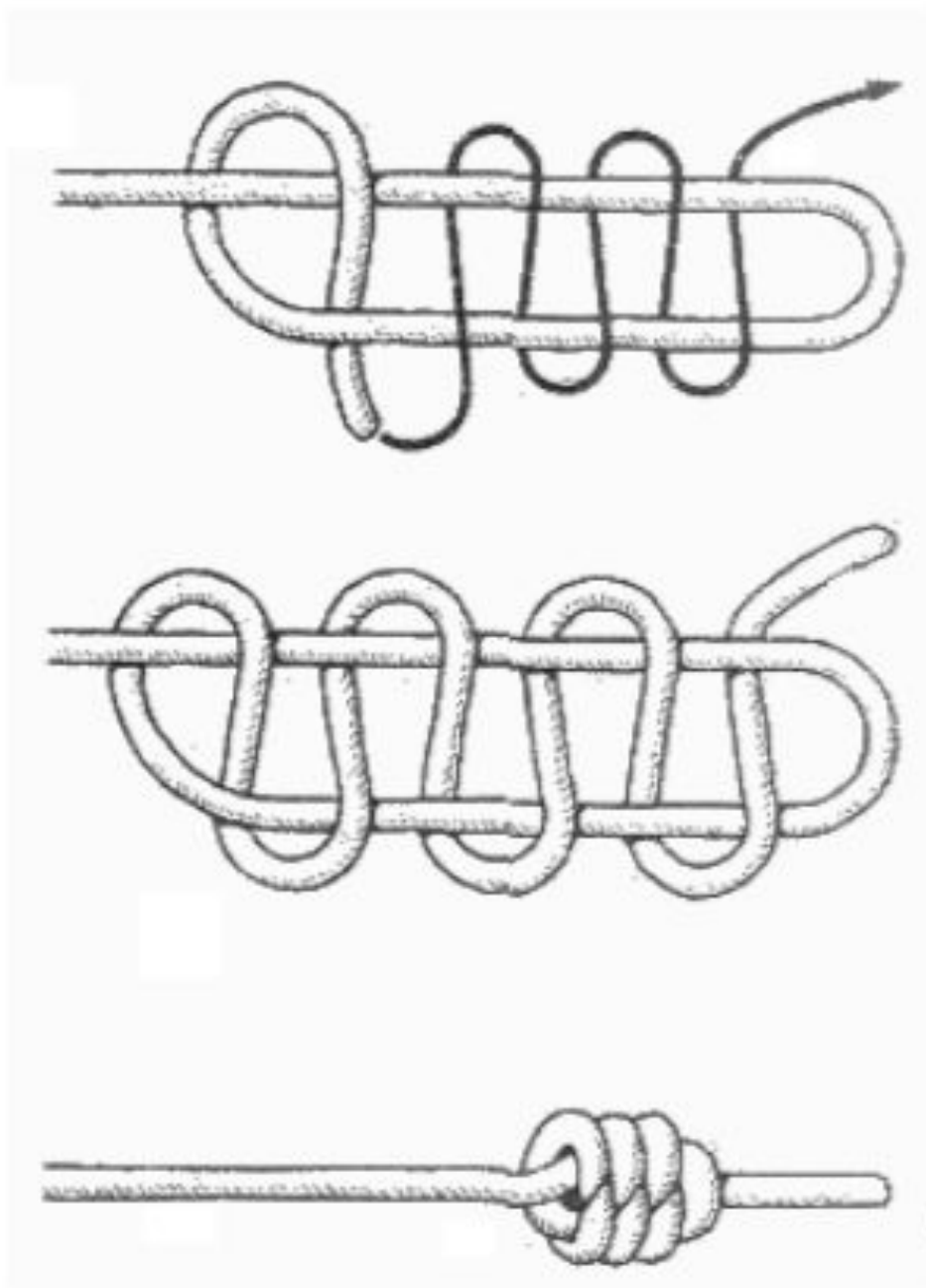


Рис. 7. Многократная восьмерка

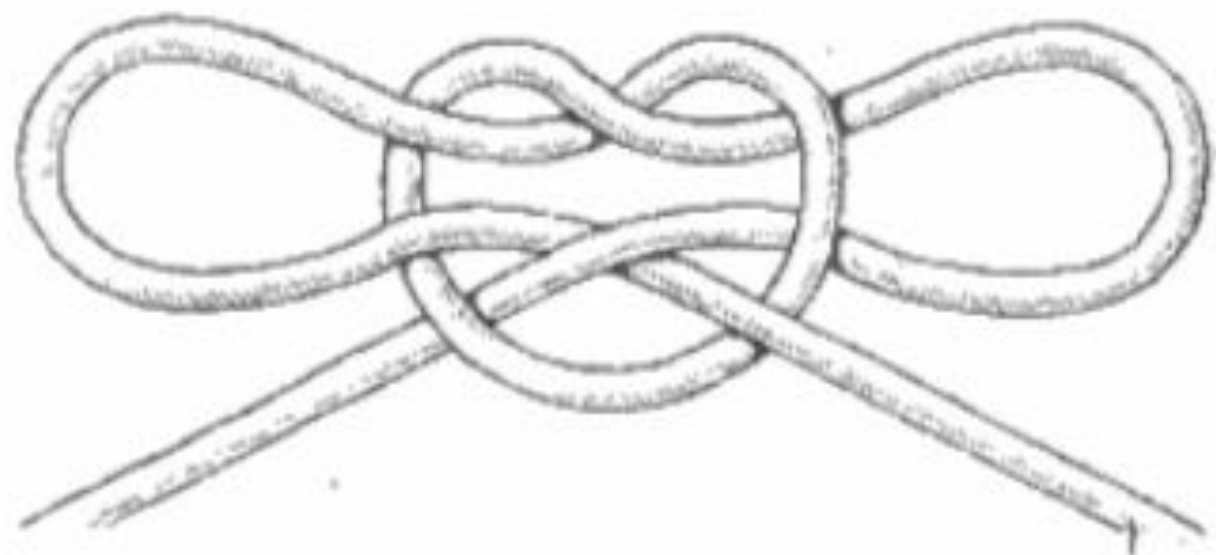
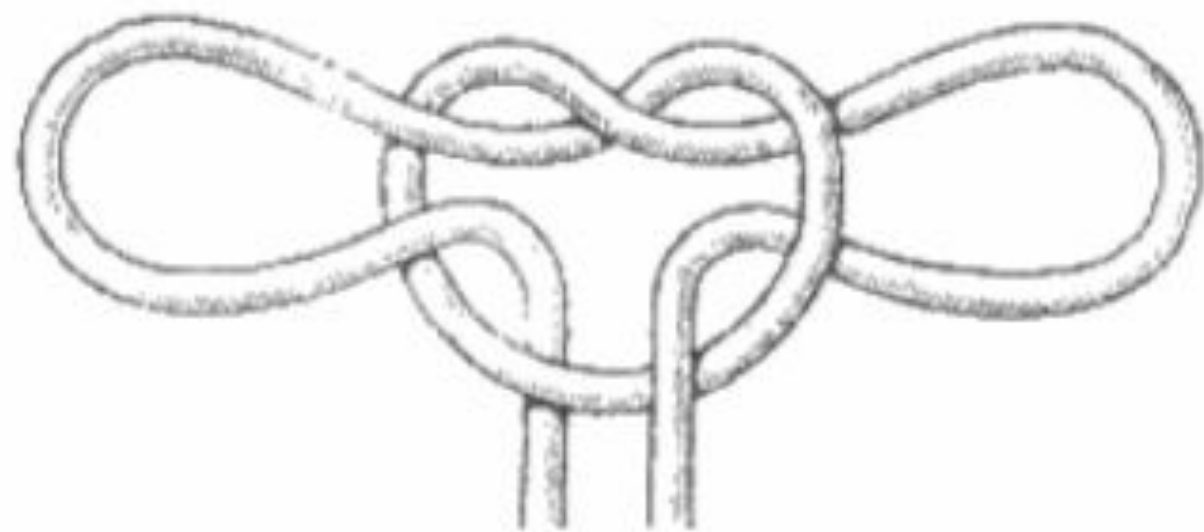
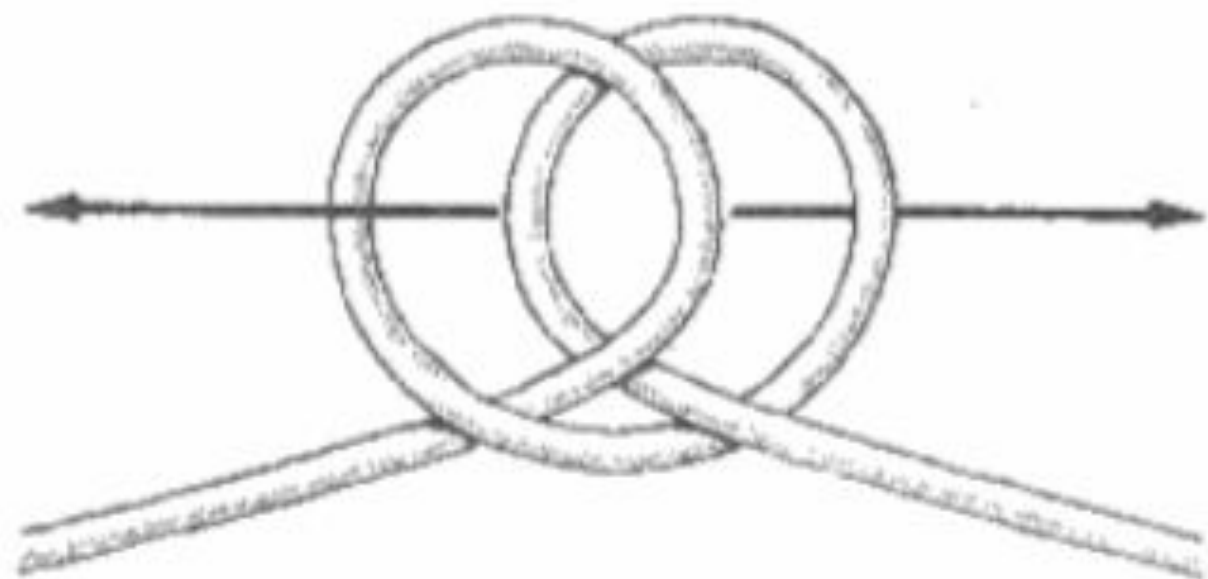
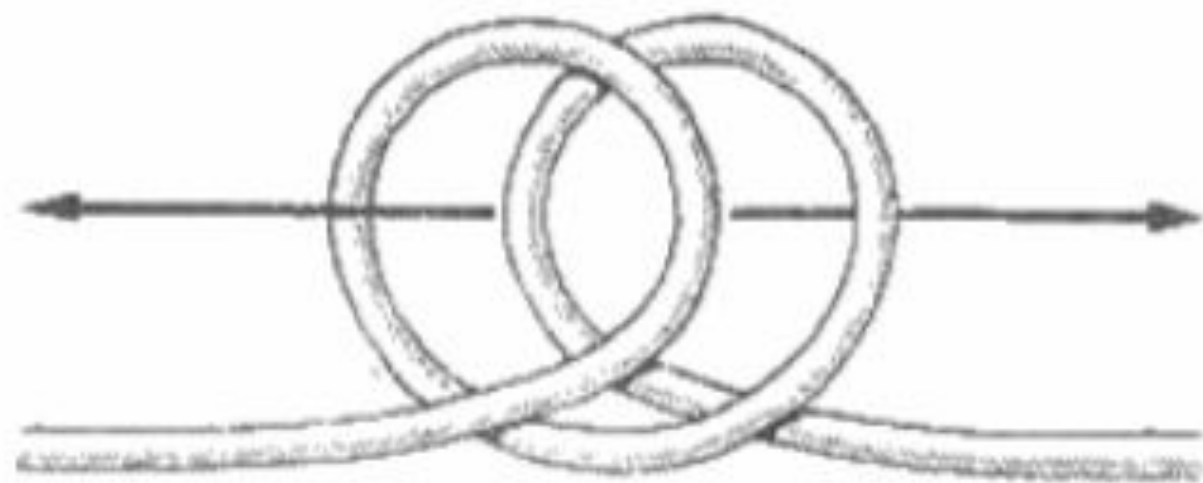


Рис. 89. "Пьяный" узел

Рис. 90. Кандальный узел

Швартовка



для резервирования места.



Закрепите швартов на утке, проведите его через клюз под рейлингом и уложите на палубе, готовым для передачи команде на берегу.

Кто-то из команды может находиться на носу яхты и, если будет необходимо, подставит кранец в точку соприкосновения. А так же, будет сообщать рулевому расстояние.

2 Приготовьте кранцы и швартовы по обоим бортам, чтобы быть готовым к изменению ситуации.

3 1-2 члена команды располагаются у *миделя* (середины корпуса) для схода на берег.



4 Сойдите на берег со швартовыми. Не прыгайте.



5 Заложите шлаг на швартовную утку и будьте готовы травить или выбирать швартов.

Носовой швартов крепится спереди.



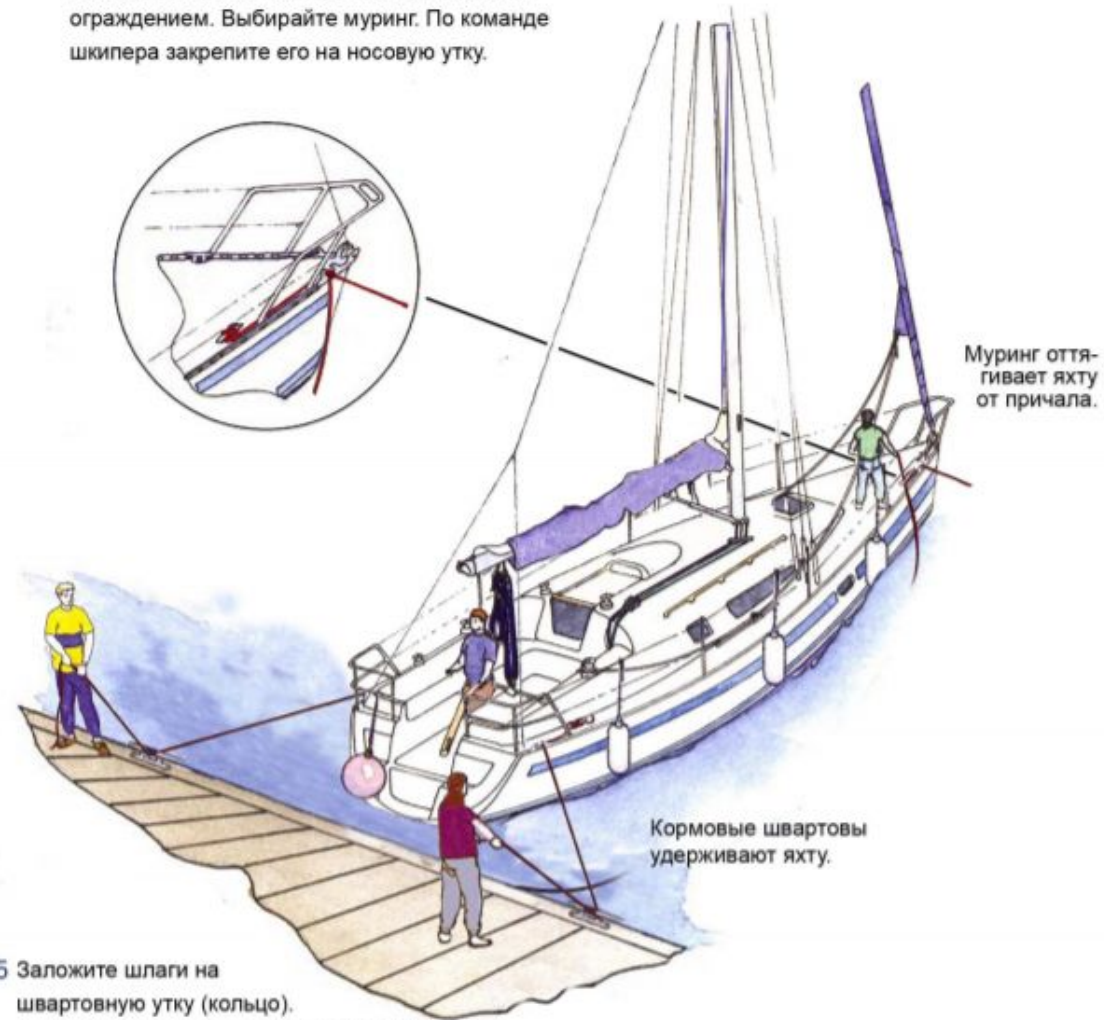
Кормовой швартов крепится сзади.

Установите шпринги, чтобы яхта не двигалась в продольном направлении.



Зафиксируйте швартов на швартовной утке беседочным узлом или штыком со шлагом. Выберите слаbinу швартова.

Проведите муринг через клюз под леерным ограждением. Выбирайте муринг. По команде шкипера закрепите его на носовую утку.



6 Шкипер немного отойдёт от причала, чтобы облегчить выбор муринга.

7 После того, как муринг надёжно закреплён, шкипер будет подходить к причалу ближе. Выбирайте слаbinу швартовов.

8 Закрепите швартовы.

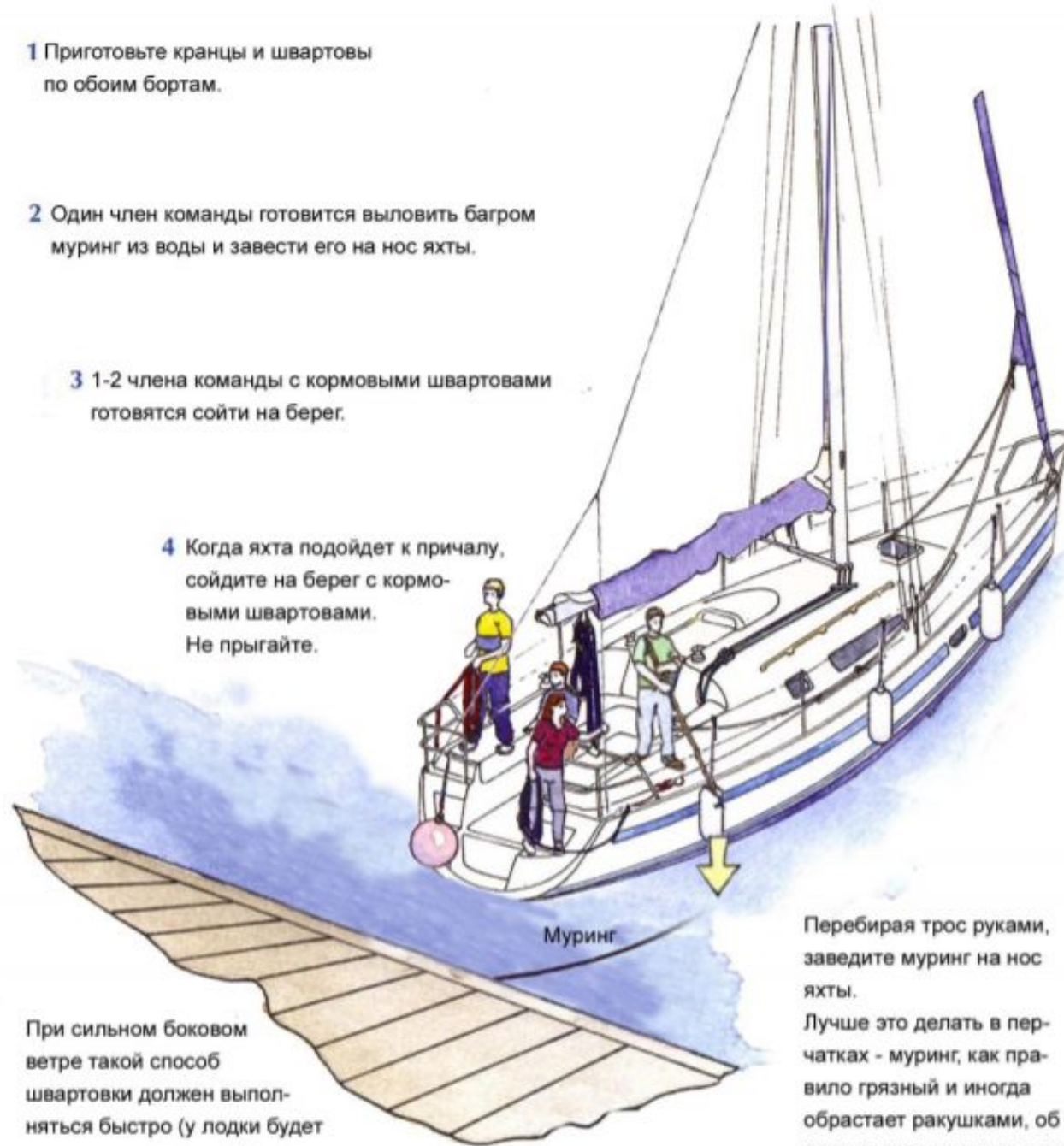


1 Приготовьте кранцы и швартовы по обоим бортам.

2 Один член команды готовится выловить багром муринг из воды и завести его на нос яхты.

3 1-2 члена команды с кормовыми швартовыми готовятся сойти на берег.

4 Когда яхта подойдет к причалу, сойдите на берег с кормовыми швартовыми. Не прыгайте.



При сильном боковом ветре такой способ швартовки должен выполняться быстро (у лодки будет сносить ветром нос). Внимательно выслушайте инструктаж шкипера до швартовки.

Перебирая трос руками, заведите муринг на нос яхты.

Лучше это делать в перчатках - муринг, как правило грязный и иногда обрастает ракушками, об острые края которых можно порезать руки.



1 Первый заметивший человека за бортом кричит "человек за бортом" и показывает рукой в его направлении.



2 Бросьте человеку за бортом спасательный круг и буй-марку.



3 Не сводите с него глаз и постоянно указывайте направление до него.

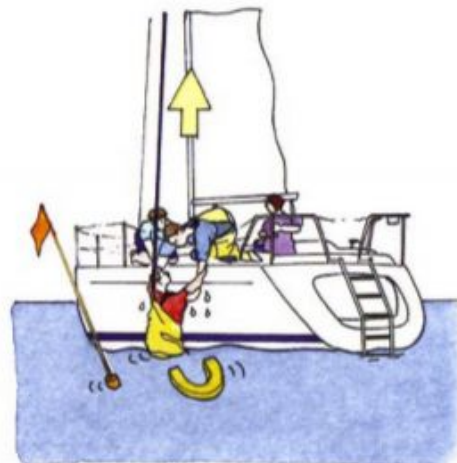


Шкипер даст команду убрать стаксель и запустит двигатель.

Продолжайте указывать



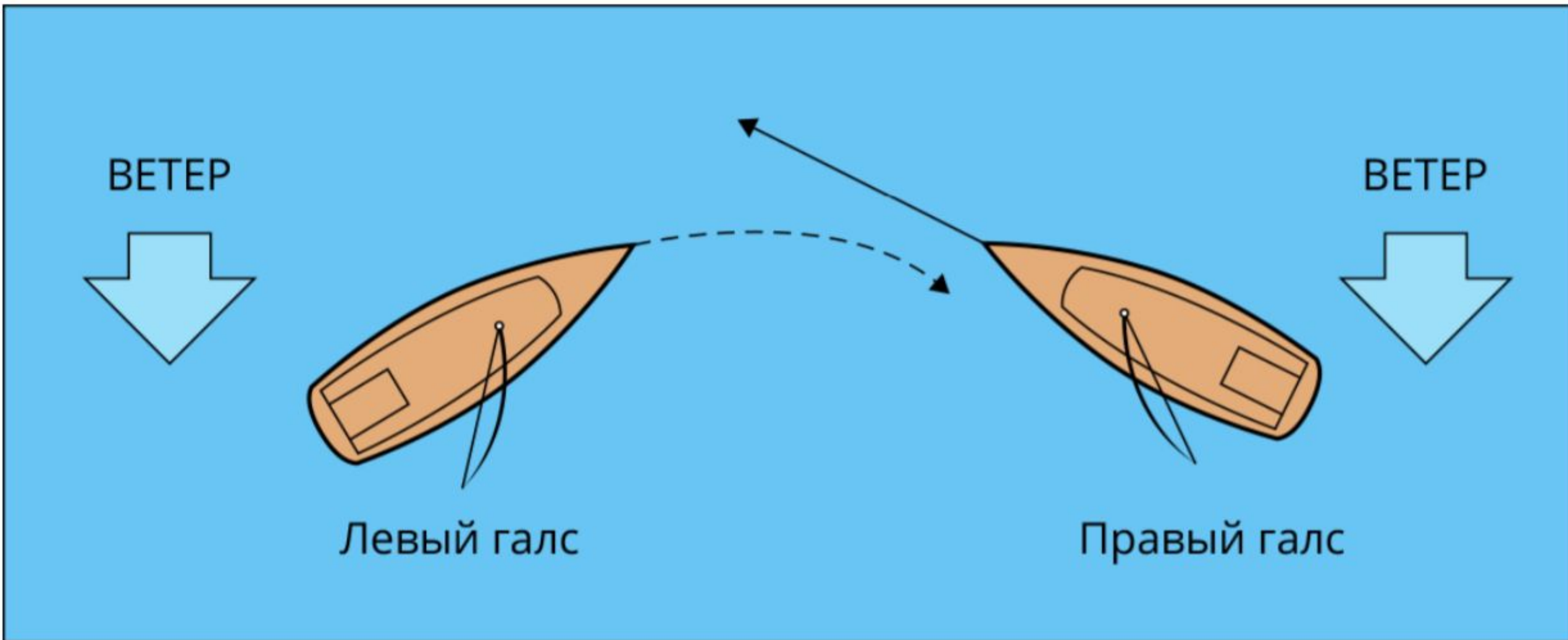
4 Приготовьте бросательный конец.



5 Шкипер подойдет к пострадавшему бортом с наветренной стороны. Обвяжите конец вокруг него. Поднимите его на борт по лестнице на борту или корме или, если он не в состоянии подняться самостоятельно - обвяжите вокруг него фал и поднимите его лебедкой.

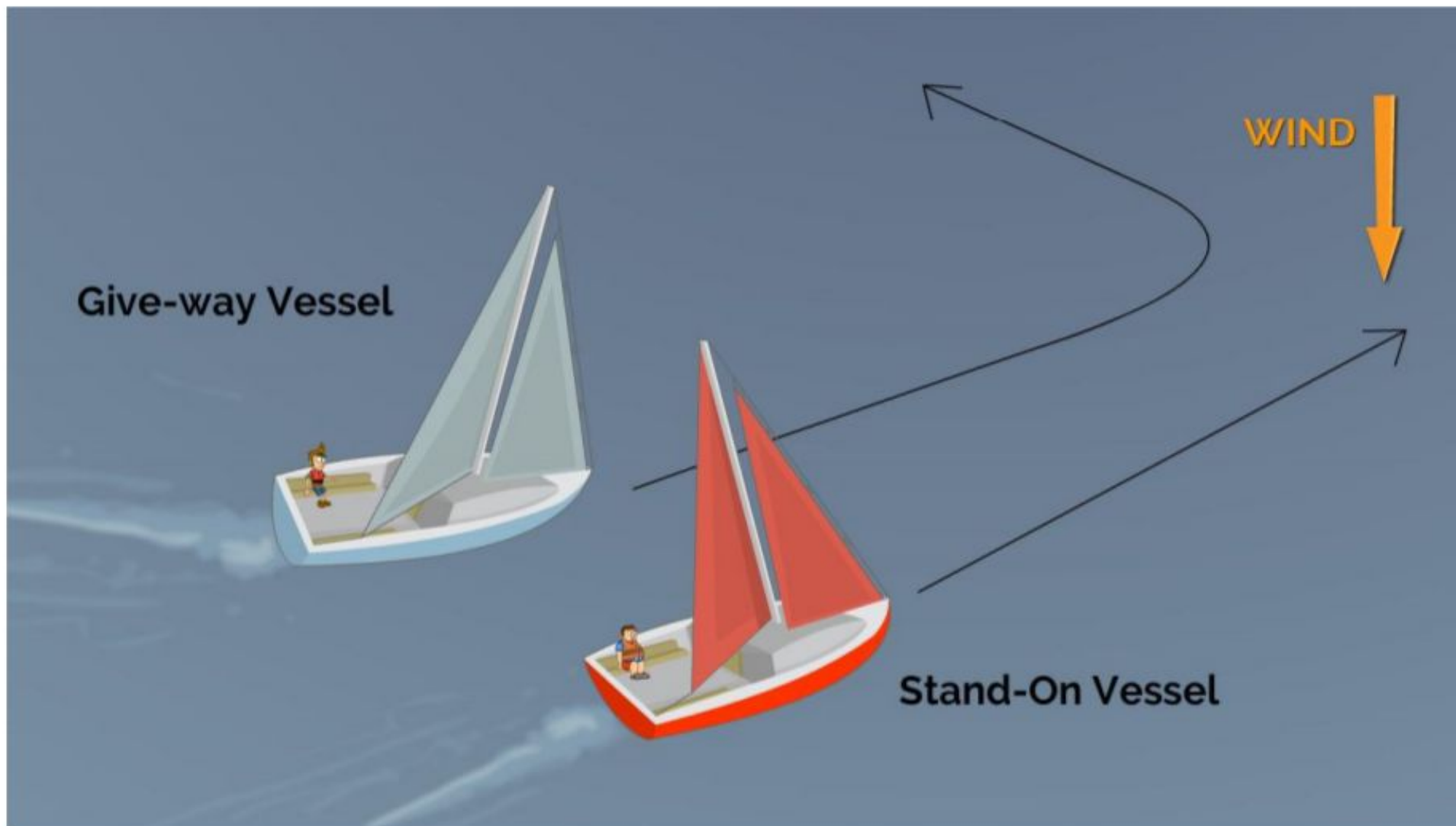
# Часть В раздел 2 правило 12 парусные суда

## РАЗНЫЕ ГАЛСЫ





# Часть В раздел 2 правило 12 парусные суда НА ОДНОМ ГАЛСЕ



# Часть В раздел 2 правило 12 парусные суда

## НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ



если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идет это другое судно, то оно должно уступить ему дорогу”.

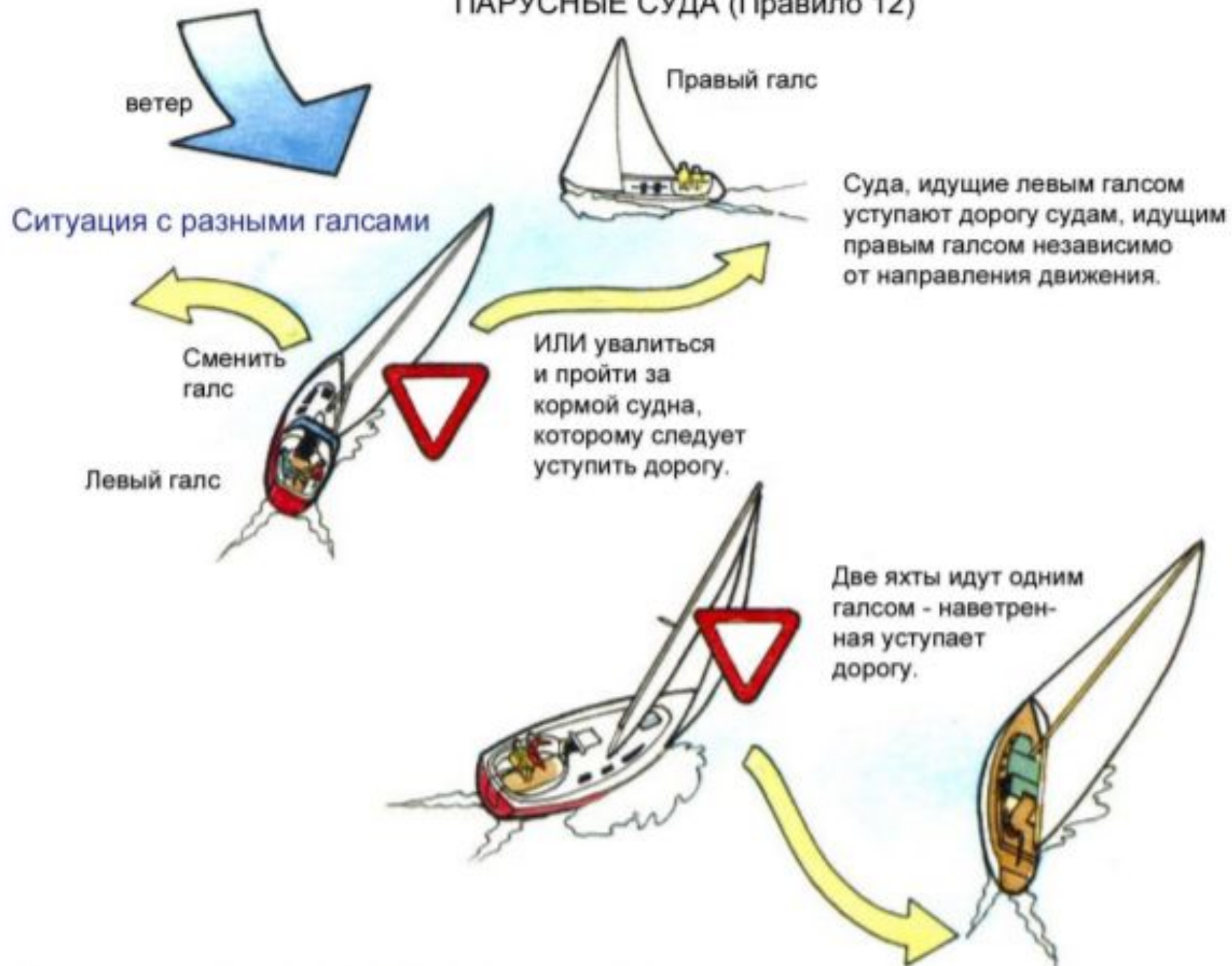


## Правило 13. Расхождение судов при обгоне.

- Каждое судно, которое подходит к другому с **направления более  $22^{\circ}5$  позади его траверза**, а также судно, которое не может достоверно (уверенно) определить, находится оно позади или впереди указанного направления, должно считать себя обгоняющим судном.
- Обгоняющее судно должно всегда **держаться в стороне от пути обгоняемого. При опасном сближении** обгоняющее судно должно уступить дорогу обгоняемому.
- Обгоняемое судно не должно мешать своими действиями обгоняющему судну, за исключением опасных ситуаций в открытом море.
- При обгоне никакое изменение в относительном положении судов не может снять с обгоняющего обязанности держаться в стороне от пути обгоняемого, пока судно не будет окончательно пройдено и оставлено позади.

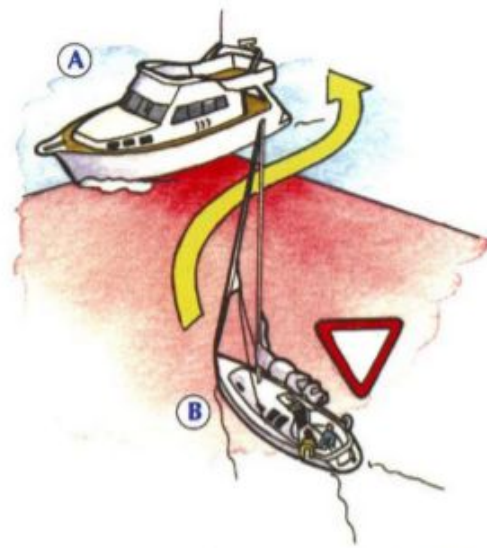
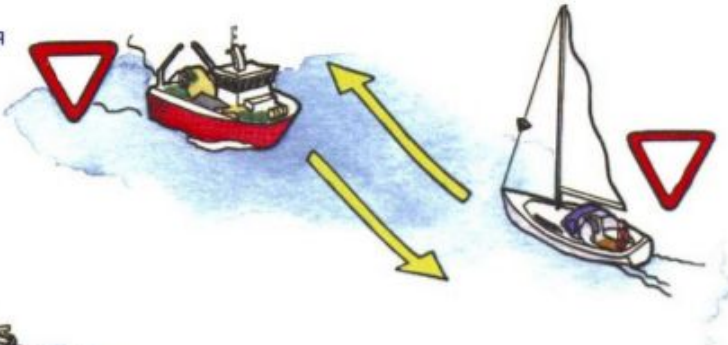
- **Парусное судно на ходу должно уступать дорогу**
- судну, лишенному возможности управляться
- судну, ограниченному в возможности маневрировать
- судну, занятому ловом рыбы.

## ПАРУСНЫЕ СУДА (Правило 12)



Встречная ситуация  
(Правило 14)

Оба судна берут правее, чтобы разойтись левыми бортами.



Ситуация пересечение курсов  
(Правило 15)

Судно "А" находится справа от судна "В".  
Судно "В" уступает дорогу судну "А".

Обгон (Правило 13)

Обгоняемое судно должно сохранять курс и скорость.



Любое судно в этом секторе, неважно парусное или моторное, должно держаться в стороне от пути обгоняемого судна.

Обгоняющее судно должно заранее обозначить своё намерение обогнать, совершая заметное и понятное изменение курса.



# ПРАВО ДОРОГИ

## Парусные суда



Правый галс

Суда на разных галсах -  
Левый галс всегда уступает дорогу правому

Повернуть  
оверштаг  
Левый галс

ИЛИ увалиться  
под корму

Суда на одном галсе -  
навстречный всегда  
уступает дорогу  
подветренному

Судно с механическим  
двигателем на  
ходу

## Звуковые сигналы

В тумане

Судно под  
парусами  
на ходу

Я поворачи-  
ваю налево

Я поворачи-  
ваю направо

Я не могу  
понять  
ваших на-  
мерений.

Мои машины рабо-  
тают на задний ход

## Прохождение узкостей

Находясь в узкости, судно с механическим двигателем не обязано уступать дорогу парусному судну.

Большие суда ограничены в маневрах - не мешайте им!

Пересекайте фарватер перпендикулярно его оси.

Как правило, малые суда могут идти за кромкой фарватера - смотрите на карту и эхолот



Судно с 10 метровой осадкой в 15 метровом канале.

5 м  
10 м  
15 м  
20 м

Если вам надо остановиться в канале, прижмитесь к правому берегу вне судового хода

Не становитесь на якорь в узостях!

## Приоритеты дороги

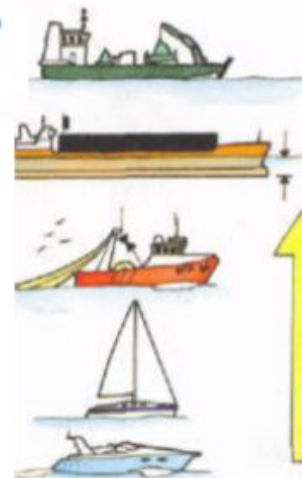
Суда, ограниченные возможностью маневра (путейские, земснаряды и т.д.)

Суда, ограниченные осадкой

Суда, занятые ловом рыбы

Суда под парусами

Моторные суда







ЭТО