

# СПОСОБЫ ЛИЧНОГО ВЫЖИВАНИЯ

## Тема лекции: Действия членов экипажа при оставлении судна.

Момент и порядок оставления судна определяет капитан как лицо, ответственное за жизнь всех людей на судне. По его указанию объявляется «**Шлюпочная тревога**». Сигнал шлюпочной тревоги — **семь коротких и один продолжительный звук** звонком громкого боя или судовым свистком при выходе последнего из строя.

***По этому сигналу каждый человек должен прибыть к месту сбора тепло одетым (предпочтительно шерстяное белье и непромокаемая одежда), с индивидуальным спасательным средством.***

Если принято решение об оставлении судна, то рекомендуется спускать все судовые шлюпки и плоты, для того чтобы, во-первых, ими воспользовались все оказавшиеся в воде люди, и, во-вторых, повысился шанс на выживание благодаря находящемуся в них снабжению.

После спуска на воду спасательная шлюпка немедленно должна отойти от борта аварийного судна на безопасное расстояние, подобрав плавающих в воде людей.

Что касается спасательного плота, то при отсутствии немедленного затопления судна не следует торопиться обрезать пусковой линь. В противном случае незаполненный людьми плот может быстро отдрейфовать. Лишь убедившись в том, что вблизи плота нет плавающих в воде людей, нужно обрезать пусковой линь и отойти на безопасное расстояние.

При подъеме людей из воды надо держать шлюпку без крена, на ровном киле — посадку людей производить по возможности через кормовую и носовую части шлюпки.

В случае падения за борт необходимо сохранять самообладание и попытаться энергично плыть к ближайшему спасательному средству. При отсутствии поблизости спасательных средств сохранять неподвижность в ожидании их подхода. Любые движения увеличивают отдачу тепла из тела человека и уменьшают шансы на выживание. Если в воде находятся несколько человек, то следует прижаться друг к другу, образовав кольцо, и сохранять неподвижность

**Эвакуация людей с использованием спасательной шлюпки предусматривает несколько последовательных этапов:**

1. Подготовка к спуску
2. Посадка людей
3. Доставка на воду

**Подготовка к спуску**

Перед спуском шлюпки на воду необходимо выполнить ряд действий:

1) Доставка в шлюпку оборудования и снабжения, необходимого для выживания после оставления судна:

- переносную УКВ аппаратуру двусторонней радиотелефонной связи;
- теплые вещи (одеяла);
- дополнительный запас пищи и воды;
- дополнительный запас пиротехнических средств сигнализации,

Перед спуском на воду необходимо закрыть колпачком/пробкой спускной клапан (находится в нижней точке корпуса и имеет соответствующую маркировку).

В случае необходимости готовятся к использованию фалини из аварийного снабжения, которые крепят к оконечностям шлюпки и разносят вдоль борта.

- 2) Шлюпку, спускаемую на лопарях вдоль борта в штормовых условиях, необходимо удерживать от раскачивания и биения о борт судна.
  - 3) Если спуск шлюпки производится, когда судно имеет ход относительно воды, то в этом случае также необходимо использовать фалини для удержания шлюпки у борта. При спуске шлюпки фалини потравливаются в тугую через утки или другие подходящие элементы конструкции. Если длина фалиня позволяет, то предпочтительнее его заводка дуплинем (проводка вокруг какого-либо элемента конструкции и возвращение ходового конца в шлюпку), чтобы не оставлять на борту судна людей, которым бы пришлось потом спускаться в шлюпку по штормтрапу.
  - 4) Убирание леерного ограждения посадочной палубы.
  5. Подготовка штормтрапа.
  6. Отдача найтовов.
- 
7. Отдача стопора шлюпбалок (для шлюпок, спускаемых на таях).

## **Посадка людей в шлюпки.**

Посадка людей в шлюпку, спускаемую свободным падением, производится на месте ее установки.

Посадка людей в шлюпку, спускаемую на таях, может производиться:

- на пассажирских судах - или на месте ее установки, или с посадочной палубы;
- на грузовых судах - на месте установки.

Дальнейшее управление спуском производится при помощи ручного тормоза лебедки спускового механизма. Тормоз освобождается, и шлюпка под действием собственной силы тяжести начинает вываливаться за борт шлюпбалки и опускаться. При посадке пассажиров с посадочной палубы спуск затормаживают, выведя вход шлюпки на уровень посадочной палубы.

## **Тормозная система спусковых устройств**

Ручной тормоз устроен так, что спуск возможен лишь тогда, когда управляющий им человек удерживает рукоятку тормоза в положении, в котором тормоз не действует. Отпускание ручки сразу приводит к прекращению спуска.

Управление спуском может осуществляться как с палубы судна, так и из шлюпки (плота). Поэтому при спуске нет необходимости команду обеспечения оставлять на палубе.

Тормозная система должна обеспечивать в любой момент остановку спуска и удержание на весу полностью укомплектованной людьми и снабжением шлюпки (плота).

Если после спуска на воду спасательной шлюпки на борту судна остались люди, то для их перемещения в шлюпку предусмотрен штормтрап.

## ДОСТАВКА НА ВОДУ

### **Шлюпки, спускаемые свободным падением**

Управление разобщающим устройством шлюпки, спускаемой свободным падением, производится изнутри шлюпки. При этом требуется выполнить, по крайней мере, два независимых друг от друга действия для обеспечения ее спуска.

После освобождения разобщающего механизма шлюпка разгоняется по наклонным направляющим и приводняется на воду и за счет инерции отходит на некоторое расстояние от судна.

Во избежание заливания шлюпки в момент приводнения все отверстия перед спуском должны быть закрыты.

### **Шлюпки, спускаемые на таях**

После посадки людей в шлюпку освобождается ручной тормоз, и шлюпка опускается на воду. Если обстоятельства позволяют, то разобщение с лопарями следует производить в момент, когда шлюпки находится на подошве волны: пройдя это положение, шлюпка начнет подниматься на гребень, и нагрузка на гаках будет отсутствовать.

Если обстоятельства требуют освобождения шлюпки на весу, то об этом следует предупредить людей в шлюпке.

Если при спуске шлюпки для ее удержания от раскачивания использовались фалини, и на борту остались люди, то фалини крепятся таким образом, чтобы шлюпка оказалась у борта под штурмтрапом. После того, как последний человек переместится с судна на шлюпку, фалини освобождаются (в крайнем случае - перерубаются топорами, находящимися в оконечностях шлюпки), и шлюпка отходит от судна.

Если позволяют обстоятельства, то нужно стремиться сохранить фалини. Они могут понадобиться для буксировки, для объединения с другими спасательными средствами, для вытягивания шлюпки на берег и т.п.

## При подготовке шлюпки к спуску и вываливании ее за борт необходимо:

- открыть входные люки, застопорить крышки в фиксированном положении, плотно завернуть пробки в сливные отверстия;
- разнести фалини к носу и корме судна;
- опробовать на холостом ходу двигатель, проверить его сцепление с гребным винтом;
- убедиться в исправности шлюпочной лебедки, ручного тормоза, подтягивающего устройства;
- убрать съемное или леерное ограждение в месте расположения шлюпки, проверить надежность крепления посадочного штормтрапа на палубе, убрать посторонние предметы;
- отдать откидные части поворотных кильблоков (при их наличии) и шлюпочные найтовы, если не предусмотрена их автоматическая отдача;
- расстопорить стрелы шлюпбалок, для чего отдать глаголь-гаки, развернуть крюк, освободить стопоры шлюпбалок, вращением маховика стопоров и разворотом их на осях вывести гаки стопоров из зацепления с упорами на серьги;

- дать ход шлюпбалкам ручным тормозом лебедки и, когда шлюпка опустится до уровня шлюпочной палубы (если посадка людей происходит с нее, а не с места установки шлюпки), завести подтягивающее устройство, прижать шлюпку к борту судна и закрепить ходовые концы лопарей талей;
- выбрать с палубы судна втугую фалини и закрепить их;
- погрузить в шлюпку все необходимое, проверить по списку и посадить в нее людей, соблюдая установленную очередность (во время учебных тревог рекомендуется посадка членов экипажа по посадочному штормтрапу и спасательным шкентелям при положении шлюпки на воде).

Когда заканчивается посадка людей в шлюпку, лопари талрепов подтягивающего устройства одновременно травят до тех пор, пока подвески шлюпбалок не займут вертикальное положение. После этого со шлюпок отдают глаголь-гаки, которыми юферсы подтягивающего устройства крепят к подвескам. При этом нужно помнить, что отдавать глаголь-гаки до того, как подвески займут вертикальное положение нельзя, так как это приведет к резкому рывку шлюпки от борта судна.

Перед спуском на воду необходимо доложить о готовности к спуску шлюпки капитану или старшему на судне.



В экстремальной ситуации спуск может производиться в очень сложных условиях: сильный шторм, темное время суток, наличие крена, дифферента, отсутствие освещения, наветренный борт, бортовая и килевая качка и т.п. Поэтому команда, спускающая шлюпку, должна действовать умело, четко, слаженно и быстро.

Спуском шлюпки руководит командир спасательного средства. Боцман управляет шлюпочной лебедкой. Как правило, двух матросов выставляют на фалини. При спуске и подъеме шлюпки работающие должны располагаться лицом к шлюпке. В ночное время место спуска шлюпки должно быть достаточно освещено. С началом спуска моторист запускает двигатель. Убедившись в том, что спуску шлюпки ничто не мешает, постепенно отпуская ленточный тормоз шлюпочной лебедки, начинают спуск шлюпки. Спуск осуществляют плавно, без рывков и ударов. Во время спуска на воду шлюпку сдерживают кормовым и носовым фалинями при раскачивании ее или отклонении лопарей на угол более  $10^{\circ}$  от вертикали. Для защиты шлюпки от ударов о борт судна на шлюпках предусматриваются салазки, которые должны быть всегда закреплены на спасательных шлюпках и после спуска шлюпки на воду и отхода от борта судна они отдаются со шлюпки. Кроме этого, могут быть дополнительно установлены между бортами шлюпки и судна мягкие кранц