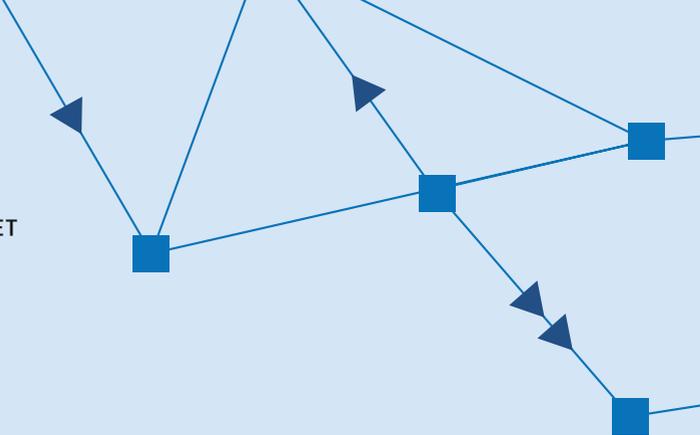




TRANSPORDIAMET



В ПОМОЩЬ ЛОДОЧНИКУ



СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| СУДОВОДИТЕЛЮ МАЛОМЕРНОГО СУДНА | 3 |
| ПОНЯТИЯ | 3 |
| ПРИ ПОКУПКЕ СУДНА | 4 |
| ОБ ОСМОТРАХ | 6 |
| ПОГОДА | 7 |
| ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МАГНИТНОГО КОМПАСА | 8 |
| ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАПРАВЛЕНИЯ | 9 |
| О МОРСКИХ КАРТАХ | 11 |
| НЕОБХОДИМЫЕ ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ ДЛЯ МОРЕПЛАВАТЕЛЯ | 11 |
| БУИ И ВЕХИ | 14 |
| ХАРАКТЕР ОГНЕЙ НА НАВИГАЦИОННЫХ ЗНАКАХ | 15 |
| ОГНИ И ЗНАКИ НА СУДАХ И ЛОДКАХ | 16 |
| ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ПО ТРЕБОВАНИЮ «УСТУПИТЬ ДОРОГУ» | 19 |
| О ДВИЖЕНИИ В ТАЛЛИНСКОМ ЗАЛИВЕ | 20 |
| ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СУДОВОДИТЕЛЯ МАЛОМЕРНОГО СУДНА И ПЛАНИРОВАНИЕ РЕЙСА | 21 |
| ПРИЧАЛИВАНИЕ И ШВАРТОВКА | 24 |
| НА БЕРЕГУ И МАЛОМ ОСТРОВЕ | 24 |
| КРЕПЛЕНИЕ ЛОДКИ К ПРИЧАЛУ | 25 |
| ЯКОРЯ И ЯКОРНЫЕ ТРОСЫ | 25 |
| КРЕПЛЕНИЕ ЛОДКИ К БЮЮ | 26 |
| ЕСЛИ ВЫ УПАЛИ ЗА БОРТ | 26 |
| СПАСЕНИЕ УТОПАЮЩЕГО | 27 |
| О СНАРЯЖЕНИИ | 29 |
| ОГНИ И ЗНАКИ НА МАЛОМЕРНЫХ СУДАХ | 31 |
| В СУДОХОДНЫХ ВНУТРЕННИХ ВОДАХ | 33 |
| О МЕРАХ НАКАЗАНИЯ | 33 |
| ПОЖАР | 34 |
| ПЕРЕОХЛАЖДЕНИЕ (ГИПОТЕРМИЯ) | 35 |
| ПЕРВАЯ ПОМОЩЬ ПРИ ПЕРЕОХЛАЖДЕНИИ | 36 |
| СНАРЯЖЕНИЕ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ | 37 |
| О МОРСКОЙ БОЛЕЗНИ | 38 |
| НА МЕЛИ | 38 |
| МОРСКАЯ СВЯЗЬ | 39 |
| СИГНАЛЫ БЕДСТВИЯ | 42 |
| СИГНАЛЫ ОСТАНОВКИ | 43 |
| УХОД ЗА СУДНОМ | 44 |
| УЗЛЫ | 46 |
| ХОРОШАЯ МОРСКАЯ ПРАКТИКА | 46 |
| ДОБРОВОЛЕВНАЯ ПОРТОВАЯ ПРАКТИКА | 47 |
| ПОЛЕЗНЫЕ ССЫЛКИ | 48 |

СУДОВОДИТЕЛЮ МАЛОМЕРНОГО СУДНА

В справочном пособии «В помощь лодочнику» собраны наиболее общие истины, которые каждый водитель лодки должен знать, чтобы обеспечить собственную безопасность и безопасность спутников. В первую очередь справочник ориентирован на начинающих судоводителей маломерных судов, которые еще не прошли курс судоводителя маломерного судна, но необходимые напоминания здесь найдет также и опытный судоводитель маломерного судна. Чтобы выход в море прошел безопасно, будьте в курсе хорошей морской практики, знайте законодательство и обеспечьте себя правильными средствами безопасности, спасения и первой помощи. Также в том случае, если для движения на вашем судне не требуется водительского удостоверения, прохождение курса судоводителя маломерного судна пойдет на пользу. Чтобы в экстренной ситуации вы могли правильно действовать, пройдите курс по оказанию первой помощи и курс оператора радиосвязи.

ПОНЯТИЯ

Водный путь – судоходная акватория на морской территории и в судоходных внутренних водах Эстонии.

Водный путь общего пользования – часть водного пути, которая находится за пределами акватории порта и его входа.

Фарватер – часть водного пути, которая лучше всего подходит для судоходства, содержится в опубликованной навигационной информации и при необходимости обозначена на природе.

Судоходные внутренние воды по состоянию на 24 февраля 2014 г.: река Нарва, Чудское озеро, Теплое озеро, река Эмайыги, озеро Виртсъярв и река Вяйке-Эмайыги от озера Виртсъярв до моста Йыгевесте, река Пярну от устья до устья реки Рейу, река Сауга от устья до пешеходного моста Вана-Пярну, река Рейу от устья до железнодорожного моста, река Насва от устья до 58°13,9' северной широты, река Казари от устья до моста Клоостри, река Тууди от устья до моста Кирикукюла, река Пирита от устья до пересечения на 59°27,864' северной широты и река Пуртсе от устья до 59°26,059' северной широты.

Маломерное судно – водное транспортное средство общей длиной 2,5–24 метра (например, лодка, парусная яхта, катер и иное подобное), которое используется для проведения досуга или занятия спортом. В качестве маломерного судна используется также судно с общей длиной 2,5–24 метра, на котором организуются за плату увеселительные поездки, или которое арендуется для увеселительных поездок или занятия спортом, или используется для обучения судоводителей маломерных судов или демонстрируется с целью продажи, если это судно не перевозит свыше 12 пассажиров. Маломерным судном не рассматривается судно, используемое для соревновательного спорта и тренировок и обозначенное спортивным союзом соответствующим образом (например, гидроцикл, парусная доска, парусная яхта, гоночная

яхта и иное подобное), судно с примитивной конструкцией (например, челн, плоскодонка, байдарка, каноэ, водный велосипед и иное подобное), а также судно специальной конструкции.

Пограничный водоем – водоем (река, озеро или искусственный водоем), по которому проходит государственная граница («Закон о государственной границе»). Ознакомьтесь с правилами пограничного режима перед выходом на реку Нарва, Чудское озеро и Теплое озеро. Границы территориального моря установлены «Законом о границах морских акваторий».

Прибрежное (каботажное) плавание – морское плавание в прибрежных водах Эстонии на расстоянии до 20 морских миль от берега.

На водных путях общего пользования на морской территории Эстонии и в судоходных внутренних водах движение маломерных судов регулирует «Закон о безопасности мореплавания». Движение на остальных внутренних водах и общественных водоемах регулируют «Закон о воде», а также постановления местных уездных управ и самоуправлений.

ПРИ ПОКУПКЕ СУДНА

- **При покупке нового судна** помимо его соответствия и внешности обратите также внимание на то, чтобы лодка была снабжена знаком CE на заводской табличке и идентификационным номером, то есть CIN-кодом, а также декларацией соответствия, которые подтверждают, что судно соответствует действующим требованиям в сфере безопасности, здравоохранения, охраны окружающей среды и защиты прав потребителя. Помимо этого в руководстве по эксплуатации обязательно должна быть информация на русском языке по меньшей мере по эксплуатации и предотвращению опасностей.
- На заводской табличке должны быть обязательно указаны категория конструкции маломерного судна, допустимая мощность двигателя, максимальная грузоподъемность, количество человек и вес багажа.
Категории конструкции маломерного судна:
A – спроектировано для плавания при силе ветра, которая может превышать 8 баллов (по шкале Бофорта), и при высоте волны 4 м и выше, но кроме исключительных, крайних условий (ураган, торнадо и т. д.);
B – спроектировано для плавания при силе ветра до 8 баллов и высоте волны до 4 м; **C** – спроектировано для плавания при силе ветра до 6 баллов и высоте волны до 2 м; **D** – спроектировано для плавания при силе ветра до 4 баллов и высоте волны до 0,3 м, причем высота отдельных волн может достигать 0,5 м. Заводская табличка обычно устанавливается на внутренней стороне транца лодки или на видимом месте рядом с местом управления. CIN-код закреплен, вылит или выгравирован на наружной стороне кормовой части лодки на 20 см ниже линии палубы. По CIN-коду можно узнать также год постройки судна.
- **При покупке бывшего в употреблении судна** убедитесь, что оно находится в хорошем техническом состоянии и пригодно для выхода в море, а также

что на него имеется документация. При выпуске маломерного судна на рынок Европейского союза действуют требования унифицированного правового акта Евросоюза (Директива 2013/53/ЕС). При малейшем сомнении проконсультируйтесь с инспекторами учреждения рыночного надзора в данной сфере.

- Перед перестройкой судна проконсультируйтесь со специалистами и инспекторами Транспортного департамента. Например, добавление палубной надстройки и замена встроенного двигателя подвесным двигателем существенно изменяет центр тяжести и устойчивость судна. Лодку, построенную исключительно для личных целей, нельзя выпускать на рынок (продавать) в течение 5 лет.
- **Зарегистрируйте** судно в соответствующем регистре.
- Если судно внесено в регистр, нанесите регистрационный номер на видное место на оба борта или по обеим сторонам палубного строения параллельно линии борта. Высота регистрационного номера составляет 80–200 мм, а толщина линии символа составляет 1/7 от высоты регистрационного номера.
- Для компенсации возможных ущербов судно рекомендуется застраховать.

Необходимые документы

- **Свидетельство о регистрации** маломерного судна.
- **Документ, удостоверяющий право на управление маломерным судном**, если требуется. Для управления судном, площадь парусности которого составляет до 25 м² или мощность двигателя которого составляет до 25 кВт, удостоверение судоводителя маломерного судна не требуется в случае, если судно движется в светлое время суток и при хорошей видимости на море на расстоянии до 5 морских миль от берега и во внутренних водах на расстоянии до 9 км от берега.
- Если у судоводителя маломерного судна при себе имеется документ удостоверения личности, то в пределах Эстонии наличие при себе документа, удостоверяющего право на управление маломерным судном, необязательно.
- Средство морской связи (радиостанция VHF, MF, HF) на маломерном судне может использовать лицо, которое прошло соответствующий учебный курс и имеет **свидетельство общего оператора радиосвязи (General Operator's Certificate, GOC)** или **свидетельство оператора радиосвязи ближнего действия (Short Range Certificate, SRC)**. Лица, которые не имеют соответствующего свидетельства, могут использовать радиостанцию для связи только в экстренной ситуации. Для использования средства морской связи должно быть **разрешение на использование радиосвязи на судне**, которое выдает Департамент технического надзора.

ОБ ОСМОТРАХ

Осмотр перед регистрацией

Предварительный осмотр маломерного судна проводят в Транспортном департаменте до внесения маломерного судна в регистр дорожного движения. Информация на странице Транспортного департамента <http://www.transpordiamet.ee>, контактный телефон **620 1200**.

Информация по государственным пошлинам из «Закона о государственной пошлине» содержится на странице <https://www.riigiteataja.ee>.

При смене владельца судна внутри страны проводить технический осмотр не требуется, но для внесения изменений в регистр следует представить в регистр дорожного движения данные нового собственника.

Маломерное судно, судно общей длиной до 12 метров или гидроцикл следует удалить из регистра, если водное транспортное средство вывозится из Эстонии в связи со сменой владельца, а также вследствие его затопления, уничтожения или приведения в непригодное для эксплуатации состояние.

Технический осмотр

До регистрации в регистр дорожного движения судов с общей длиной до 12 метров необходимо пройти техосмотр. Также проводят для судов с общей длиной до 12 метров плановый (ежегодный) технический осмотр, если это требуется. Технический осмотр проводят инспектора из отдела маломерных судов и судов для внутренних водоёмов по всей Эстонии. Судно можно привезти на осмотр самому, а также можно пригласить инспектора на место.

Перед техническим осмотром маломерных судов и судов для внутренних водоёмов, а также судов с общей длиной до 12 метров уплатите государственную пошлину в соответствии с «Законом о государственной пошлине». Если вы уплачиваете государственную пошлину в банке (или интернет-банке), то в строке пояснения укажите описывающий судно признак (регистрационный номер, а при его отсутствии – HIN-/CIN-код или тип лодки).

При техническом осмотре представьте инспектору квитанцию, удостоверяющую оплату государственной пошлины, или выписку из банка (или интернет-банка). Время осмотра предварительно согласуйте с местным инспектором из отдела маломерных судов и судов для внутренних водоёмов.

Также после конструкционной перестройки судна и готовности маломерного судна, построенного для своих личных целей, требуется технический осмотр Департаменте транспорта. Во избежание проблем перед строительством (перестройкой) судна проконсультируйтесь со специалистами в данной сфере.

ПОГОДА

У вас должно войти в привычку быть в курсе сводок погоды на море даже тогда, когда ваше судно стоит в порту, на причале или в прибрежных водах. Зная прогноз на несколько дней, совершить плавание по морю будет легче. Находясь в море, следует постоянно слушать прогнозы погоды на ближайшее время, особенно в том случае, когда ожидаются шторм и грозовые облака. При плохой погоде перед выходом в море дождитесь улучшения погоды, не переоценивайте свои способности. Если вы попали на море в шторм или туман, быстро поищите безопасное место вдали от фарватеров и дождитесь улучшения погоды.

В радиопрограммах государственного телерадиовещания сводки погоды зачитываются каждый час после новостей. Подробную информацию можно получить на сайтах **www.ilmateenistus.ee**, **www.ilm.ee**, **www.yr.no**, **www.foreca.fi**, **www.windguru.cz**. Информацию можно также получить, позвонив по платному телефону метеослужбы **900 1032**.

В сводках погоды указываются условия видимости, скорость ветра и высота волны, а также предупреждение о сильном ветре (14–20 м/с) и шторме (свыше 21 м/с).

Через рабочие каналы Таллиннского радио УКВ (VHF) 01, 03, 05, 07, 20, 26, 27 (также на частоте 1650 кГц) передается прогноз погоды по Балтийскому морю и Чудскому озеру в 06:33 и 15:33 по местному времени (LT), информация на эстонском и английском языке. Предварительное сообщение передается на 16 канале (и на частоте 2182 кГц).

Навигационные и штормовые предупреждения передаются на рабочих каналах Таллиннского радио УКВ 01, 03, 05, 07, 20, 26, 27 (также на частоте 3310 кГц) по Балтийскому морю и Чудскому озеру по мировому времени (UTC) в 02:33, 06:33, 10:33, 14:33, 18:33, 22:33. Предварительное сообщение передается на 16 канале (и на частоте 2182 кГц).

Штормовые предупреждения выходят в эфир сразу после минут молчания предварительным сообщением на 16 канале (и на частоте 2182 кГц).

В тумане

- Учтите, что даже легкий туман и дождь могут за несколько минут скрыть из вида сушу и другие ориентиры
- Используйте радиолокационный отражатель, тщательнее следуйте компасу и GPS-устройству
- Если вы сомневаетесь в своих умениях, держитесь вдали от фарватера или оставайтесь в безопасном месте на якоре
- Если вы неожиданно оказались в тумане и не можете оставаться на якоре, немедленно отметьте свое местоположение на карте и не забывайте

постоянно отмечать на карте свой пройденный маршрут

- Организуйте дополнительный осмотр, слушайте сигналы в тумане и сами давайте их

Перед штормом

- Закрепите свободные вещи, дайте дополнительные указания команде и пассажирам
- Закройте все проемы и люки
- Проверьте трюмный насос
- Используйте радиолокационный отражатель, проверьте эхолот и свое местоположение
- Проверьте снаряжение, приготовьте якорь, выньте весла или весло-гребок
- Приготовьте средства безопасности, чтобы закрепить себя к борту, – при усилении шторма они могут понадобиться
- Приготовьте плавучий якорь
- Если вы находитесь рядом с берегом, поищите ближайший порт или небольшую бухту, где можно укрыться
- Если безопасно добраться до берега не представляется возможным, оставайтесь в открытом море, поскольку вам потребуется пространство для дрейфа
- На яхте уменьшите паруса, при необходимости запустите двигатель

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МАГНИТНОГО КОМПАСА

Компас является средством определения направления при отсутствии визуальных ориентиров и навигационных знаков, а также служит эффективным помощником в тумане или темноте.

Следует помнить, что стрелка компаса не показывает направление реального меридиана. На показание магнитного компаса оказывает влияние магнитное склонение, обусловленное магнетизмом Земли, или магнитное склонение (вариация) и магнитное отклонение, или девиация, обусловленная железными частями судна. Значение магнитного склонения и его годовое изменение мы получаем из карты, а для определения девиации следует составить таблицу отклонений. Инструкции по составлению таблицы содержатся в учебниках по навигации.

На навигационных картах обозначены также зоны магнитных аномалий, которые могут повлиять на компас. Металлические предметы в лодке также отклоняют стрелку компаса от магнитного меридиана, поэтому она показывает направление компасного меридиана.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАПРАВЛЕНИЯ

Направления измеряются в градусах ($^{\circ}$). Северу соответствует 0° , в южном направлении курс – 180° . Градусы отсчитываются от N по часовой стрелке 0° , 1° , ... 359° и $360^{\circ}/0^{\circ}$.

Направления отсчитываются также в румбах. 1 румб = $1/32$ окружности или $11,25^{\circ}$. Румбы отсчитываются от N и S в направлении E и W, причем от E, W и четвертой румба также в направлении N и S.

И хотя в настоящее время основными навигационными средствами являются электронные приборы, тем не менее полезно знать текущий курс по компасу, что обязательно потребуется, если электронный прибор перестанет работать. Смотрите также рисунок на задней стороне обложки.

По карте направление от одной точки к другой определяется следующим образом: на карту кладется линейка и по ней соединяются эти две точки. К линейке прикладывается транспортир и измеряется угол между меридианом карты и курсом (направлением движения).

Шкала Бофорта

| Сила ветра в баллах | Словесное определение | Скорость ветра | | Волнение в баллах | Влияние ветра | Влияние ветра на поверхность моря |
|---------------------|-----------------------|----------------|---------|-------------------|---|---|
| | | м/с | узлы | | | |
| 0 | Штиль | 0...0,2 | До 1 | 0 | Ветер не ощущается, флаг висит неподвижно, дым поднимается отвесно, листья на деревьях неподвижны | Зеркально-гладкая поверхность моря |
| 1 | Тихий ветер | 0,3...1,5 | 1...3 | 1 | Чувствуется легкий ветерок, дым отклоняется от вертикали, листья деревьев колыхнутся | Рябь |
| 2 | Легкий ветер | 1,6...3,3 | 4...6 | 2 | Чувствуется постоянный ветер, флаг слегка развевается | Рябь на поверхности воды, появляются небольшие гребни волн |
| 3 | Слабый ветер | 3,4...5,4 | 7...10 | 2 | Флаг развевается, дым отклоняется в направлении ветра, колыхнутся тонкие ветви деревьев | На гребнях волн местами образуется пена («барашки») |
| 4 | Умеренный ветер | 5,5...7,9 | 11...16 | 3 | Флаг вытягивается на ветру, ветер слабо свистит в снастях, ветви деревьев постоянно колыхнутся | На небольших волнах пенные гребни |
| 5 | Свежий ветер | 8,0...10,7 | 17...21 | 4 | Большие флаги развеваются, толстые ветви деревьев колыхнутся, ветер свистит в ушах | Все гребни волн в пене (повсюду образуются «барашки») |
| 6 | Сильный ветер | 10,8...13,8 | 22...27 | 5 | Провода гудят на ветру | Ветер начинает срывать пену с гребней волн |
| 7 | Крепкий ветер | 13,9...17,1 | 28...33 | 6 | Слышен свист ветра во всех снастях, ходьба против ветра заметно затруднена, тонкие деревья гнутся | В валах гребни волн срываются, на поверхности воды полосы пены |
| 8 | Очень крепкий ветер | 17,2...20,7 | 34...40 | 7 | Движение против ветра заметно задерживается, гнутся толстые деревья, ломаются тонкие ветви | На больших волнах длинные полосы пены |
| 9 | Шторм | 20,8...24,4 | 41...47 | 7 | Ветер сдвигает с места разные предметы, могут возникнуть легкие поломки | Поверхность моря преимущественно становится белой от пены |
| 10 | Сильный шторм | 24,5...28,4 | 48...55 | 8 | Снасти могут порваться, слабые деревья выдергиваются с корнями | Высокие прибойные волны, воздух наполнен водяной пылью и брызгами, видимость ограничена |
| 11 | Жестокий шторм | 28,5...32,6 | 56...63 | 9 | Большие разрушения на берегу, возможны различные разрушения на судне | Поверхность моря покрыта плотным слоем пены, видимость крайне мала |
| 12 | Ураган | > 32,7 | > 64 | 9 | Возможны масштабные разрушения | Море бурлит и закручивается в вихрях |

О МОРСКИХ КАРТАХ

Навигационная карта является незаменимым помощником каждого мореплавателя. Позаботьтесь о том, чтобы карта была всегда снабжена самой свежей информацией, и не забудьте также указать дату последней корректировки.

Об изменениях в навигационных данных можно ознакомиться в ежемесячном издании «Teadaanded Meremeestele» («Сообщения для моряков»). Смотрите на странице www.transpordiamet.ee, исправления найдете по адресу: <http://www.transpordiamet.ee/NtM>.

Продавцов бумажных карт и список находящихся в обороте навигационных карт и картографических атласов вы найдете по адресу: <http://www.transpordiamet.ee/navigatsioonikaardid>.

Электронные карты также нуждаются в обновлении. Информация на электронных картах к моменту покупки может устареть. Информация о навигационной разметке и глубине постоянно меняются. Для получения обновлений электронной карты следует обратиться к продавцу карты.

В интернете можно найти картографическое приложение, которое отображает данные из различных баз данных Транспортного департамента в режиме реального времени на фоне обновленных навигационных карт: <http://gis.vta.ee/nutimeri/>.

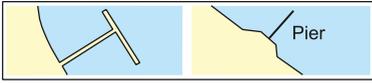
НЕОБХОДИМЫЕ ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ ДЛЯ МОРЕПЛАВАТЕЛЯ

Основными единицами на море являются **морская миля** = 1852 м (длина одной минуты дуги меридиана) и **кабельтов** = 1/10 морской мили = 185,2 м.

Единицей скорости на море является **узел** = 1 морская миля/час = 0,514 м/с.

| | | |
|---|---------------------------------|-----------------------|
| (морская) миля – (nautical) mile | • 1 М = 1,852 км | • 1 км = 0,54 М |
| кабельтов – cable | • 1 кбт = 0,1 М = 185,2 м | • 1 км = 5,4 кбт |
| (морской) сажень – fathom | • 1 сажень = 6 футов = 1,8288 м | • 1 м = 0,5468 сажени |
| фут – foot (во множественном числе: feet) | • 1 фут = 0,3048 м | • 1 м = 3,28 фута |
| дюйм – inch | • 1 дюйм = 2,54 см | • 1 см = 0,3937 дюйма |
| лошадиная сила – horse power | • 1 л. с. = 0,736 кВт | • 1 кВт = 1,36 л. с. |

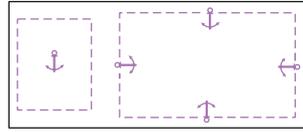
Наиболее важные условные знаки



Пристань, причал



Яхтенная гавань



Якорная зона



Дымовая труба



Остов судна, выступающий из воды



Препятствие или опасность на неизвестной глубине



Башня



Опасный остров на неизвестной глубине



Ветрогенератор

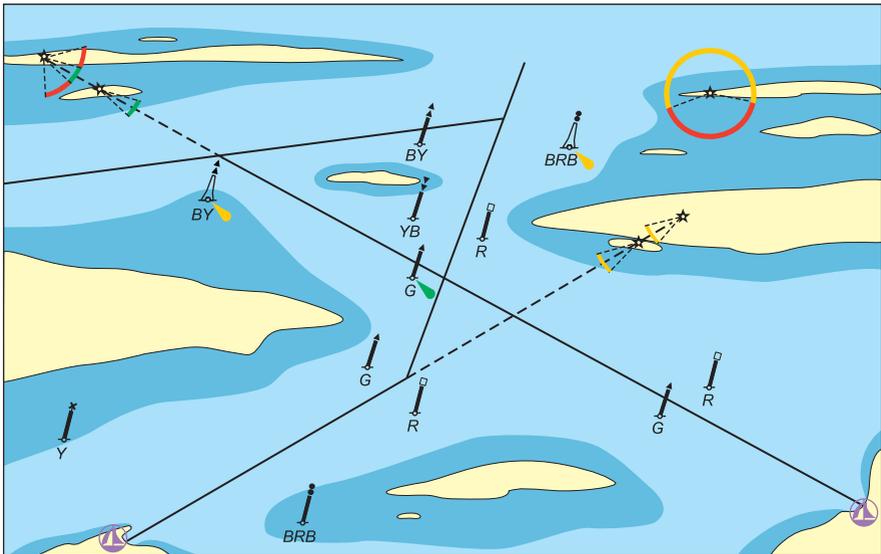


Остров с указанной глубиной



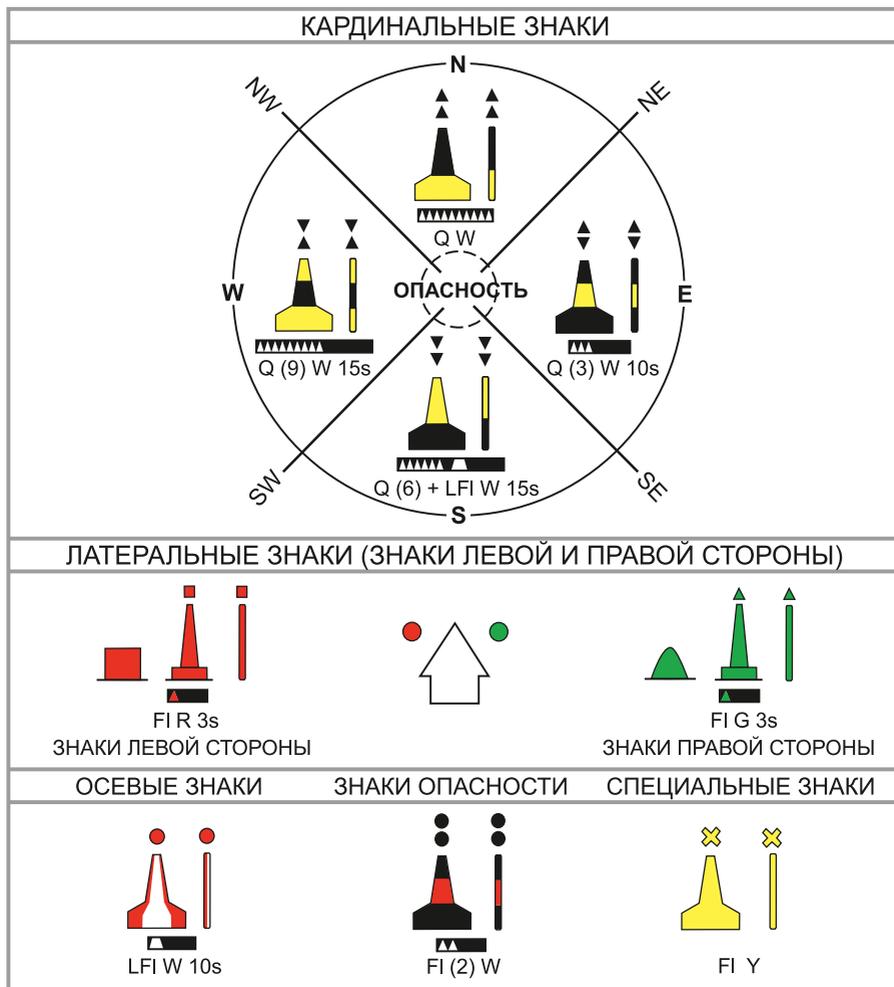
Подводный кабель

Фарватеры на карте



БУИ И ВЕХИ

Находящиеся на фарватере мели, остовы судов и другие препятствия обозначаются буйми и вежами в кардинальной системе (согласно сторонам света). На буйах могут быть также огни. Для обозначения фарватера используются также буйи и вежи («боковые») латеральной системы (например, светящийся буй правой стороны, вежа с левой стороны). Буйи и вежи кардинальной системы показывают безопасную сторону для прохождения препятствия. «Боковые» буйи и вежи показывают стороны от моря к берегу.



Различие маркировки латеральной системы на судоходных реках

На реках обозначения располагаются в соответствии с наименованием берега: опасность, остающаяся по правому берегу, обозначается красным буйем или вехой, а по левому берегу – зеленым. Наименование берега определяется стоя лицом по течению: справа остается правый и слева – левый берег.

ХАРАКТЕР ОГНЕЙ НА НАВИГАЦИОННЫХ ЗНАКАХ

| | | |
|--------|---|---|
| F |  | Fixed light – постоянный свет |
| Oc |  | Occulting light – затмевающийся |
| Iso |  | Isophase light – изофазный |
| Fl |  | Flashing light – проблесковый |
| LFl |  | Long-flashing light – длительно-проблесковый |
| Fl (3) |  | Group flashing light – групповой |
| Q |  | Quick flashing light – частый (частопроблесковый) |
| Q (3) |  | Group quick flashing light – групповой частый |

ОГНИ И ЗНАКИ НА СУДАХ И ЛОДКАХ



Маломерное судно на ходу, использует механический двигатель



У судна длиной до 12 м может быть круговой огонь вместо кормового и топового огня



У судна длиной до 20 м бортовые огни могут располагаться рядом в одном фонаре



Моторная лодка длиной до 7 м со скоростью до 7 узлов

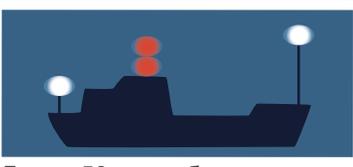
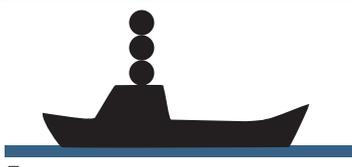
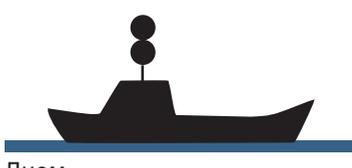


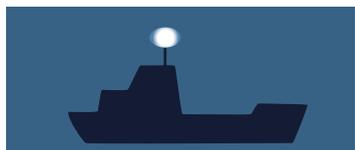
Гребная лодка (отсутствуют механический двигатель и парус), для идентификации зажечь белый огонь



Использует механический двигатель, при расхождении отсутствует приоритетное право парусного судна

Судно осуществляющее операции по разминированию, должно иметь три зелёных круговых огня или три шара в дополнении к огням, предписанным в правиле 23 для судна с механическим приводом, или огням или знаку предписанным в правиле 30 для судна стоящего на якоре.

| | | |
|---|---|--|
|  | <p>Парусное судно</p> |  |
| <p>На ходу</p> | | <p>Длина 7 м или больше, разрешены опознавательные огни на топе мачты</p> |
|  | |  |
| <p>Длина 7 м или больше, но менее 20 м, разрешены объединенные огни</p> | | <p>Длиной до 7 м, для идентификации зажечь белый огонь</p> |
|  | <p>Моторное судно</p> |  |
| <p>Длина до 50 м, на ходу</p> | | <p>Длина 50 м или больше, на ходу</p> |
|  | <p>Судно на мели/рифе</p> |  |
| <p>Длина 50 м или больше</p> | | <p>Днем</p> |
|  | <p>Судно с ограниченной управляемостью</p> |  |
| <p>Длина до 50 м, на ходу</p> | | <p>Днем</p> |
|  | <p>Судно, потерявшее управляемость</p> |  |
| <p>На ходу</p> | | <p>Днем</p> |



Длина до 50 м

Судно на якоре



Днем



Использует иное орудие лова, чем трал, длина до 50 м, орудие лова выходит за судно менее чем на 150 м, на ходу

Судно, занятое ловом рыбы



Использует трал, длина до 50 м, на ходу

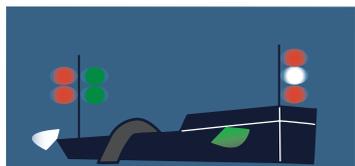


Днем орудие лова выходит за судно менее чем на 150 м



Днем

Судно, занятое подводными работами



Длина 50 м или больше, 2 зеленых круговых огня на вертикальной прямой показывают безопасный борт для обгона, на ходу

Судно, занятое углубительными работами



2 ромба на вертикальной прямой показывают безопасный борт для обгона



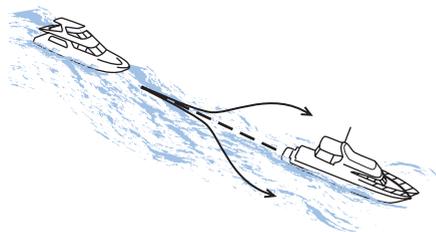
Длина до 50 м, длина каравана из буксира и воза до 200 м

Судно, занятое буксировкой

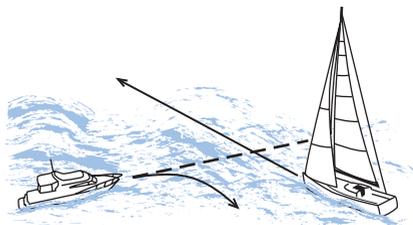
ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ПО ТРЕБОВАНИЮ «УСТУПИТЬ ДОРОГУ»

Чтобы плавно двигаться, не причиняя неприятности другим участникам движения, требуется знать правила «уступить дорогу» (на море – «Правила предупреждения столкновений судов в море», а во внутренних водах – «Порядок движения в судоходных внутренних водах»).

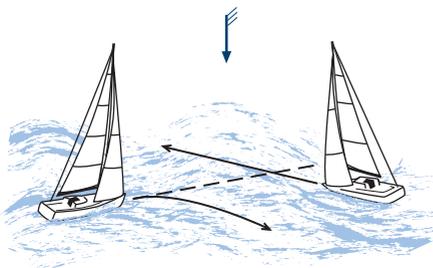
Согласно правилу МППСС-72 10(j) судно длиной до 20 м или парусное судно не должно затруднять безопасное движение судна с механическим двигателем, идущего в полосе движения. Расхождения проходят также согласно МППСС-72, а согласно хорошей морской практике уступает дорогу тот, кому это проще сделать. Маломерному судну в узких местах легче уступить дорогу, чем большим судам.



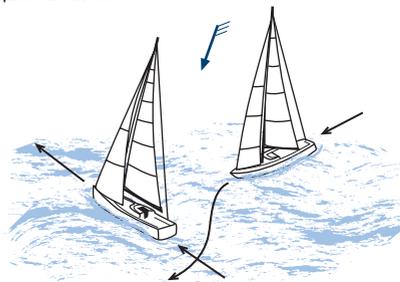
Обгоняющая лодка уступает дорогу обгоняемому.



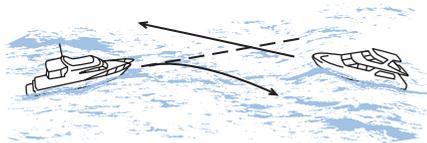
Моторная лодка уступает дорогу парусному судну, если на парусном судне не видно огней или конуса, которые показывают использование двигателя.



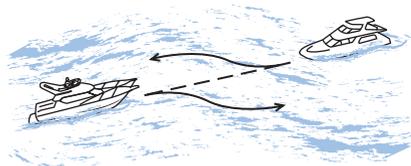
Парусное судно, идущее левым галсом, уступает дорогу парусному судну, идущему правым галсом.



Идущая под парусом яхта по ветру с тем же галсом уступает дорогу яхте под парусом, идущей с подветренной стороны.



Тот, кто видит другого, приближающегося справа, уступает дорогу.



Суда, движущиеся прямо навстречу друг к другу, уступают дорогу поворотом направо.

О ДВИЖЕНИИ В ТАЛЛИНСКОМ ЗАЛИВЕ

Схема разделения движения установленная международными правилами. В Таллинском заливе разделены зоны движения судов: схема разделения движения и зона прибрежного плавания. У схемы имеются встречные полосы движения, чтобы входящие в порт и выходящие оттуда суда могли безопасно обходить друг друга. Полосы движения разделяет зона или линия разделения движения, обозначенная осевыми буями.

Пользователь схемы разделения движения должен держаться своей полосы движения. Между схемой разделения движения и полуостровом Виймси находится зона прибрежного плавания, предусмотренная для маломерных и рыбацких судов, а также судов, направляющихся в порты этого региона. Другие суда должны держаться от нее в стороне, если не имеется дело с экстренным случаем. Маломерным судам рекомендуется держаться правого края полосы движения или двигаться за пределами схемы разделения движения (если позволяет осадка). Там маневрирование также более свободное.

Судно и маломерное судно, пересекающее СРД, не должно мешать судам, движущимся по ней в общем направлении. Если пересекается схема разделения движения, то следует это делать быстро и находиться в ней по возможности короткое время. Согласно правилу 10 «Международных правил предупреждения столкновений судов в море» (МППСС) полосы движения следует пересекать по возможности перпендикулярно. Продольная ось судна (корпус судна) должна во время пересечения СРД быть перпендикулярна полосе движения, чтобы движущимся там судам при визуальном наблюдении были однозначно понятны намерения пересекающего. Пересечение СРД по диагонали недопустимо даже при условии, что поблизости нет других судов (скоростные суда могут появиться за считанные минуты).

Взаимные расхождения в схеме разделения движения происходят на основании общих правил МППСС аналогично расхождению в открытом море. Наилучший маневр расхождения – четкое и понятное изменение курса.

Поскольку зона прибрежного плавания и схема разделения движения не разделены буями, проверьте с помощью навигационной карты и GPS, находитесь ли вы в данный момент на полосе движения, в зоне прибрежного плавания, в зоне или на линии разделения движения между ними.

За движением судов в Финском заливе, в том числе также в Таллиннском заливе, следят из центра VTS Морской администрации и управляют им. Хотя маломерные суда не обязаны докладывать в центр VTS, а также у них не должно быть аппаратуры АИС, но все же маломерным судам рекомендуется извещать центр VTS о своем движении, в частности в темное время и при плохой видимости. Это делается при входе в зону VTS или при выходе из порта, находящегося в ее пределах, сообщением в центр VTS (УКВ канал 13, позывной TALLINN VTS) о своем местонахождении и планируемом маршруте. Таким образом вы обеспечите, прежде всего, безопасность своего судна.

Для общения с операторами VTS служит **канал 13**, позывной **Tallinn VTS**, или можно позвонить по телефону экстренной связи – **6 205 665**.

На странице Транспортного департамента www.transpordiamet.ee вы найдете инфолисток о движении в Таллиннском заливе.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СУДОВОДИТЕЛЯ МАЛОМЕРНОГО СУДНА И ПЛАНИРОВАНИЕ РЕЙСА

- Двигаясь на море на маломерном судне, судоводитель маломерного судна должен выполнять правила безопасного мореплавания, а двигаясь на судоходных внутренних водах – требования порядка движения на судоходных внутренних водах.
- За пригодность маломерного судна к мореплаванию и эксплуатации, а также за техническую исправность отвечает владелец маломерного судна. За надлежащее оснащение маломерного судна отвечают судоводитель и владелец маломерного судна.
- Оцените, достаточно ли вы опытны для предстоящего рейса. Если вы начинающий судоводитель, возьмите с собой опытных моряков.
- Подготовьтесь к поездке основательно. Будьте хорошо проинформированы о районе поездки и запаситесь необходимыми навигационными картами и книгами. Не составляйте слишком плотный график, на море всегда могут возникнуть непредвиденные ситуации и задержки. Планируя маршрут, выясните ближайшие места, где можно в случае бедствия пришвартоваться, причалить или встать на якорь, а также места, где можно пополнить запасы топлива. Пусть у вас всегда будет с собой канистра с дополнительным топливом на тот случай, если в баке закончится топливо – так вы сможете добраться как минимум до ближайшего берега.

- При необходимости проинформируйте о рейсе местный пограничный кордон или пункт; вблизи Таллинна – центр VTS. Перед длинным рейсом рекомендуется составить список находящихся на борту и оставить его в порту или у пограничников.
- Запаситесь достаточным количеством топлива, воды и еды.
- Дополнительно к обязательному спасательному снаряжению возьмите с собой весла или весло-гребок, нож, крепежные тросы и кранцы. С собой могут быть также теплая одежда и горячий напиток в термосе, при необходимости солнцезащитный крем.
- Разместите снаряжение в предусмотренных местах и при возможности закрепите. Распределите вес груза равномерно. Не берите с собой лишние вещи.
- Вы отвечаете также за пассажиров – не берите на борт больше людей, чем разрешено. Ознакомьте с расположением и использованием индивидуальных спасательных средств и иного необходимого снаряжения.
- Назначьте себе опытного заместителя, который примет управление, если с вами что-нибудь случится. При необходимости распределите обязанности также и между остальными.
- Если на борту есть дети, не оставляйте их без присмотра.
- Будьте в курсе прогнозов погоды и навигационных предупреждений.
- Радиосвязь вы можете использовать в экстренном случае для вызова помощи, в иных целях – только при условии, что вы прошли курс радиооператора.
- Если вы получаете известие, что по некоторой причине морская спасательная служба начала ваши поиски, сообщите при первой возможности о своем местонахождении и ситуации в центр оперативной информации и морского мониторинга.
- Будьте трезвыми и не берите на борт лиц в состоянии опьянения.

Во избежание краж

- Держите судно в охраняемом порту, возьмите с собой переносное снаряжение
- Подготовьте надлежащие крепежные средства для крепления лодки к причалу или берегу или исключите возможность запуска двигателя
- При установке на зимнее хранение снимите все съемные предметы и устройства, запирайте на замок места хранения
- К подвесному двигателю добавьте дополнительное крепление, при возможности заберите двигатель с собой

- На всякий случай запишите идентификационный или заводской номер двигателя и снаряжения, сфотографируйте судно и двигатель
- Оформите страховку на судно, чтобы компенсировать кражу
- Судно можно оборудовать противоугонными устройствами

Ознакомьтесь со следующими правовыми актами

- «Закон о безопасности мореплавания»
- Постановление Министерства экономики и коммуникации «Требования к снаряжению маломерного судна и категории маломерного судна в соответствии с конструкцией маломерного судна, а также требования безопасности такого маломерного судна, на котором организуются за плату увеселительные поездки»
- «Закон о воде»
- «Правила портов, планируемых для посещения»
- Постановление правительства Республики «Требования к знаниям, умениям и квалификации судоводителя маломерного судна, а также формы свидетельств»
- Постановление Министерства экономики и коммуникации «Требования к безопасной эксплуатации гидроцикла и подготовке водителя гидроцикла, а также форма свидетельства водителя гидроцикла»
- Постановление Министерства экономики и коммуникации «Правила регистрации маломерного судна, судна общей длиной до 12 метров и гидроцикла»
- Постановление Министерства экономики и коммуникации «Порядок движения в судоходных внутренних водах»

Мореплавание в иностранные государства

Эстония присоединилась к Шенгенской зоне в декабре 2007 года, поэтому судоводитель маломерного судна при плавании в Шенгенской зоне не должен информировать погранохрану, но погранохрана и полиция имеют право проверять документы. При входе судна в Шенгенскую зону и при выходе из нее следует пройти в пограничном пункте проверку документов. Перед поездкой в иностранное государство обратитесь в зарубежное представительство целевого государства и уточните пограничные процедуры для маломерных судов.

Подробнее на странице Департамента полиции и погранохраны www.politsei.ee.

ПРИЧАЛИВАНИЕ И ШВАРТОВКА

- К причаливанию и швартовке подготовьтесь уже во время движения, распределите задачи между находящимся на судне и проинформируйте, как происходит причаливание или швартовка. Подготовьте швартовы, якорь вместе с якорным тросом и при необходимости бросательный конец.
- Приближаясь к месту причаливания, бросьте якорь с кормы в воду и держите якорный трос под натяжением.
- Приближаясь к берегу, используйте медленный ход. Если разгон большой, тормозите ходом.
- Если носовой швартов закреплен на берегу, натяните также якорный трос. В случае продолжительной остановки или если погода должна измениться, отведите судно подальше от берега, стравливая носовой швартов и вытягивая якорный трос. При необходимости оставайтесь на рейде, бросив якорь.
- Найдите наземный ориентир или иные визуальные ориентиры, по которым вы можете контролировать сохранение якоря на своем месте.
- Хорошим якорным местом является место, защищенное от ветра и волн и имеющее достаточную глубину. Учитывайте, что погодные условия могут измениться.
- При причаливании учитывайте, что дно может быть неровным, а камни скользкими. Ступая в воду, будьте осторожны.

НА БЕРЕГУ И МАЛОМ ОСТРОВЕ

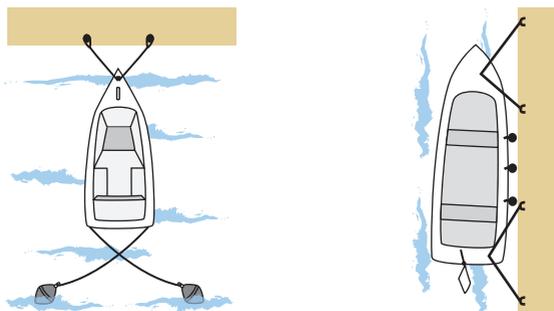
- Ознакомьтесь с ограничениями места назначения и правилами охраны природы.
- Природные и незаселенные места сохраняются лучше, если вы ведете себя бережно по отношению к природе.
- Взятых с собой домашних животных следует держать на привязи.
- Вблизи поселения постарайтесь как можно меньше беспокоить местных жителей.
- В лагере можно оставаться только по разрешению владельца земли.
- Не оставляйте свое судно без присмотра. При необходимости назначьте для участников рейса время вахты.

- Костер можно разводить только в предусмотренных для этого местах.
- Если на берегу нет контейнера для мусора, возьмите мусор с собой.
- Не оставляйте детей без присмотра. Также при движении по мелководью спасательный жилет на ребенке не будет лишним.

КРЕПЛЕНИЕ ЛОДКИ К ПРИЧАЛУ

Следует учитывать направление и силу ветра, а также возможное колебание уровня воды (смотрите рисунки).

В качестве швартовых концов лодки подходят полипропиленовые и полиэфирные тросы, для якорного конца – плетеные полиэфирные или полиамидные тросы. Будет лучше закрепить между якорным тросом и якорем якорную цепь длиной 1–1,5 м.



ЯКОРЯ И ЯКОРНЫЕ ТРОСЫ

Вес якоря (кг) = длина лодки (м) + ширина лодки (м) + вес лодки (т). Необходимая устойчивость якоря достигается, когда якорный трос стравлен на длину, равную по меньшей мере 4–5 глубинам.

Якорь и якорный трос должны обеспечивать безопасное стояние судна на якорю. При возможности добавьте якорный буй, чтобы расположение якоря и якорного троса было известно также другим.

КРЕПЛЕНИЕ ЛОДКИ К БУЮ

| вес лодки (т) | вес якоря, бую (кг) |
|---------------|---------------------|
| 0,5 | 200 |
| 2,0 | 300 |
| 4,0 | 600 |



ЕСЛИ ВЫ УПАЛИ ЗА БОРТ

Важнее всего **сохранять спокойствие** и поддерживать зрительную связь с судном или каким-либо плавающим объектом. Если спасатели находятся поблизости, оставайтесь на месте, попытайтесь ухватиться за какой-нибудь плавающий предмет и ждите приближения спасателей. Помните, что вас начнут искать там, где вы упали в воду! Сохраняйте «положение плода» – прижмитесь к спасательному жилету и съежьтесь.

Если на перевернувшееся или затонувшее судно нельзя надеяться, то не начинайте сразу плыть к берегу, хорошо обдумайте, что делать. Если у вас имеется с собой мобильный телефон и он не пострадал от воды, то быстро вызовите помощь.

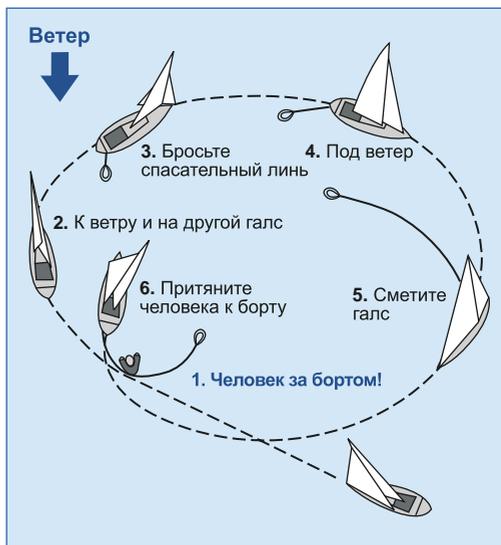
Барахтайтесь как можно меньше, поскольку в воде тело теряет тепло в 20 раз быстрее, чем на воздухе. Для сохранения энергии избегайте лишних движений, уменьшите незащищенную поверхность тела.

Находящиеся в воде должны держаться близко друг к другу. Это придает всем уверенности, позволяет оказывать взаимную помощь и упрощает поиск и спасение нуждающихся в помощи. Для сохранения положения на поверхности используйте все плавающие предметы, например, весла, доски от днища и т. п.

«Положение плода»



Спасение утопающего. Спасение утопающего спасательным линем



СПАСЕНИЕ УТОПАЮЩЕГО

При спасении важно **быстрое реагирование**.

- Человек, первым заметивший несчастный случай, кричит во весь голос «человек за бортом», и все находящиеся в лодке начинают действовать в соответствии с командами или согласованными процедурами.
- Пусть рулевой сразу повернет корму судна в сторону от упавшего в воду.
- С лодки бросают спасательный круг (с тросом) или иной плавающий предмет независимо от того, надет ли на упавшем за борт спасательный жилет или нет.
- Один из находящихся на судне должен взять на себя задачу следить за утопающим и показывать рукой в его сторону, поскольку иначе в суматохе утопающего можно потерять из виду.
- Установите место нахождения лодки, при возможности нажмите на GPS-устройстве на кнопку MOB (*man overboard*). Точное место падения в воду помогает в темноте или тумане быстро и точно вернуться к утопающему, однако следует также учитывать дрейф.
- Приближаясь к утопающему, бросьте канат или линь, чтобы он оставался близко к судну.
- Если выясняется, что спасаемый потерял сознание или не может самостоятельно подняться на борт, то кто-то должен также прыгнуть в воду (не забыв про спасательный жилет и швартовый трос), чтобы ему помочь.

Если вы движетесь на **яхте**, постарайтесь направить ее к находящемуся в беде так, чтобы спасаемый оставался от яхты по ветру, и двигайтесь в стороне от спасаемого. Двигаясь под парусами на моторной яхте, запустите как можно быстрее двигатель и, опустив паруса, направьте яхту к спасаемому. Попавшему в беду помогают подняться на борт с центральной части или кормы яхты. При приближении к спасаемому вовремя выключите ход. Хорошо, если есть трап или спасательная сеть (*rescue net*).

В случае небольшой лодки упавшему в воду следует помочь перелезть на борт с кормы, поскольку при оказании помощи с борта лодки она может перевернуться. Пусть при необходимости кто-то послужит противовесом. Помогая в одиночку другому человеку взобраться на борт, лягте в лодке на живот.

В штормовую погоду попавшего в беду очень тяжело втащить на борт. Практика показывает, что спасение находящегося в воде зависит существенно от свойств судна – размера, управляемости на малых скоростях, ветрового дрейфа, высоты борта, наличия двигателя и т. д. Следует учитывать, чтобы взятие спасаемого на борт было по возможности безопасным, без попадания под спасательное судно, касания гребного винта или удара о корму. Если это не учитывать, то человек, находящийся до этого в сознании, может дополнительно получить тяжелое повреждение или вовсе потерять сознание.

Действия по спасению человека следует отрабатывать в хорошую погоду, чтобы во время шторма, в темноте или тумане вся спасательная операция протекала слаженно. Распределите задачи между членами команды.

.....

**Отрабатывайте ситуацию «человек за бортом» летом
и в спокойных условиях!**

О СНАРЯЖЕНИИ

Снаряжение маломерного судна зависит от региона и времени мореплавания. Маломерные суда оснащаются в соответствии с категорией. Требования к снаряжению вы найдете в Riigi Teataja (Государственный вестник) на сайте www.riigiteataja.ee.

Компас

Компас нужен (также обязателен) в любом случае; при движении на небольшой лодке в родных водах достаточно обычного ручного компаса.

Спасательные средства

Для каждого находящегося на судне должны быть индивидуальные спасательные средства.

Дополнительно снарядите судно спасательным кругом и спасательной петлей, которые используются в ситуации «человек за бортом» или для оказания помощи находящемуся в воде. **Спасательный круг** или спасательную петлю привяжите к тросу, который остается в руках бросающего, чтобы притянуть к борту находящегося в беде. **Спасательная петля** – это спасательное средство в форме подковы, которое заменяет спасательный круг.

Средства пожаротушения

Средствами пожаротушения являются **противопожарное полотно** (одеяло для тушения) или **огнетушитель**.

Тросы

Тросы используются в нескольких целях, прежде всего для швартовки. Пусть будет столько тросов, чтобы при необходимости хватило также для буксировки. Длина буксировочного троса равна по меньшей мере тройной длине маломерного судна.

Якорь

У всех маломерных судов должен быть **якорь** с тросом, у более крупных судов – запасной якорь.

Звуковое устройство

На всех судах должен быть **туманный горн** или иное **звуковое устройство**, которым можно дать о себе знать при плохой видимости, при необходимости позвать на помощь или обратить на себя внимание.

Навигационные средства

Навигационными средствами являются **плоттер карт** и **навигационные карты** вместе со **средствами для работы с картами**. При наличии электронной карты в плоттере все же возьмите с собой бумажную карту и средства для работы с картами. Это необходимо для сравнения информации и в качестве запасного варианта.

Прочее снаряжение

С помощью **радиолокационного отражателя** наблюдателю с радаром легче обнаружить маломерное судно. Для судов меньших размеров имеются специальные (складные) отражатели, которые крайне необходимо использовать при плохой видимости, в темноте или тумане.

Водостойкий **фонарик** должен быть с собой также в случае, если на воду не планируется выходить поздно вечером или ночью – никогда нельзя предусмотреть все события и обстоятельства, из-за которых поездка может затянуться дольше, чем ожидалось. Не забудьте также запасные батареи в водостойкой упаковке.

Для передачи сигналов бедствия служат **красные фальшфейеры** (факелы) и **ракеты с парашютом**. Храните их в водостойкой упаковке. Фальшфейеры зажигают, держа их в руке. Не используйте после истечения срока, указанного изготовителем, так как это опасно для жизни.

Плавучий якорь должен соответствовать размеру судна. С помощью плавучего якоря судно поддерживается перпендикулярно волнам, если оно стало неуправляемым.

Средствами для сбора отходов являются ящик или мешок для мусора. **Черпак** или трюмный насос необходимы для откачивания за борт лишней воды.

В выборе дополнительного снаряжения помогут соблюдение хорошей морской практики и учет возможных опасностей. Никогда не будет лишними **ручной GPS, бросательный конец** (длиной не менее 15 м), **багор, бинокль, эхолот** (для измерения глубины), **аптечка и аварийное снаряжение, рабочие инструменты, нож, кранцы, весла**, на яхтах – запас снастей и парусов, запасные скобы, талрепы и т. п.

Возьмите с собой также **руководства по эксплуатации** двигателя, навигационных и дополнительных устройств. Снаряжение маломерного судна должно находиться в хорошем состоянии и быть легкодоступно.

О спасательных жилетах

Отправляясь в увеселительную поездку или на рыбалку, носите спасательный жилет. Современные спасательные жилеты для мореплавателей-любителей удобные и не мешают двигаться на судне. Подъемная сила в 100 ньютонов (Н) означает, что для поддержания объекта или человека на поверхности прикладывается подъемная сила в 10 Н на один килограмм.

Три основных категории спасательных жилетов в соответствии с увеличением подъемной силы – 100 Н, 150 Н и 275 Н. Спасательный жилет поддерживает на воде также человека, который не умеет плавать, и обеспечивает нуждающемуся в помощи сохранение на поверхности по меньшей мере на 24 часа, а также оснащен светоотражающими полосками и свистком.

Спасательный жилет следует выбрать правильного размера в соответствии со своим весом. Например, для детей они предлагаются в диапазоне 10–20 кг, 20–30 кг и 30–40 кг. Самый большой жилет для взрослых рассчитан на вес 90 кг+. Надувные спасательные жилеты рассчитаны для человека весом 40 кг и больше.

Плавательный жилет с подъемной силой 50 Н предназначен только для кратковременного нахождения в воде с предположением, что после падения в воду человеку быстро помогут подняться на судно или добраться до берега. У плавательного жилета отсутствует ворот, который поддерживал бы голову упавшего над водой; его носитель должен до спасения быть способен самостоятельно держаться на поверхности. С плавательным жилетом можно находиться в воде только в вертикальном положении, при потере сознания голова человека погружается под воду и он не может дышать.

Если вы заботитесь о себе и своих близких, то, находясь на воде, используйте спасательный жилет. Разъясните также детям необходимость спасательного жилета и научите надевать его.

NB! Например, в случае надувных спасательных жилетов обязательно ознакомьтесь с инструкцией по использованию, которая должна прилагаться к каждому жилету. Обратите также внимание на то, как работает этот жилет, является ли он автоматическим или ручным и как пользователь жилета может стравить лишний воздух или при необходимости вдуть дополнительный.

ОГНИ И ЗНАКИ НА МАЛОМЕРНЫХ СУДАХ

Огни на море требуются в соответствии с **МППСС-72**. В общем случае изготовитель снабжает лодку или парусное судно соответствующими ходовыми огнями (бортовые огни, кормовой огонь и топовый огонь или круговой огонь у судна длиной до 12 метров). Судоводитель маломерного судна должен следить, чтобы были включены огни, соответствующие ситуации.

У парусного судна длиной свыше 7 метров на ходу используются в общем случае бортовые огни и кормовой огонь. Чтобы отличаться от обычного судна, разрешено носить также красный и зеленый круговой огонь на топе мачты (установлены друг над другом вертикально, красный сверху). Дополнительные знаки парусного судна длиной свыше 7 метров зависят от того, используется ли дополнительно двигатель для дальнейшего движения или нет. Если на ходу используется механический двигатель, то независимо от того, установлен парус или нет, ночью на мачте должен быть топовый огонь, а днем – конус, направленный вершиной вниз (в этом случае при расхождении парусное судно не имеет приоритетного права).

Гребная лодка может носить огни, предусмотренные для парусного судна. Если на гребной лодке или на парусном судне длиной до 7 метров невозможно

нести вышеупомянутые ходовые огни, то для идентификации следует включить карманный фонарик или фонарь с белым огнем.

У моторного судна длиной до 7 метров на ходу, максимальная скорость которого не превышает 7 узлов, вместо ходовых огней достаточно одного кругового огня на топе мачты, при возможности – дополнительных бортовых огней.

У моторного судна длиной 12 метров или больше, но менее 20 метров высота топового огня от планшира должна быть не менее 2,5 м. У моторного судна длиной до 12 метров самый верхний огонь может находиться ниже 2,5 м, но при наличии бортовых огней топовый огонь или круговой огонь должен располагаться на высоте не менее 1 м от них.

Маломерное судно, стоящее на якоре, должно носить на самом видном месте белый круговой огонь или шар. Судно длиной до 7 метров, которое стоит на якоре за пределами узкости, водных путей, якорной зоны, или не находится рядом с выше перечисленными зонами, или находится за пределами зоны, где обычно ходят другие суда, не обязано носить якорные огни или знаки.

Топовый огонь – белый огонь, располагающийся на продольной плоскости судна, который непрерывно освещает пространство спереди и частично боковые стороны.

Бортовые огни – зеленый огонь на правом борту и красный огонь на левом борту, оба непрерывно освещают пространство спереди и частично борт со своей стороны.

Якорный огонь – белый огонь, располагающийся как можно ближе к корме судна, который освещает пространство сзади и частично боковые стороны.

Круговой огонь – огонь, который непрерывно освещает горизонтальную дугу на 360°.

Суда длиной до 12 метров не должны нести (за искл. судна, ведущего подводные работы) дополнительных огней и знаков в ситуациях, когда судно имеет ограниченную управляемость (достаточно ходовых огней), судно потеряло управляемость (достаточно ходовых огней) или село на мель (зажжен якорный огонь).

Читайте дополнительно «Международные правила предупреждения столкновений судов в море», часть С «Огни и знаки».

В СУДОХОДНЫХ ВНУТРЕННИХ ВОДАХ

В соответствии с **порядком движения в судоходных внутренних водах**:

- следует двигаться в попутном правостороннем поясе движения фарватера, держась по возможности к краю фарватера (к берегу), чтобы избежать возникновения опасности столкновения со встречным плавсредством;
- расхождение со встречным плавсредством происходит левыми бортами. Перед приближением следует убедиться в безопасности маневра;
- обгон впереди идущего плавсредства происходит по левому борту впереди идущего. Перед обгоном убедитесь в безопасности маневра. Избегайте обгона в проемах мостов и зонах с ограниченной видимостью (темные излучины рек);
- оставаться на якоре и дрейфовать на фарватере запрещено;
- наличие и надлежащее использование спасательного снаряжения в судоходных внутренних водах являются обязательными;
- двигаясь в темное время или стоя на якоре, обеспечьте свою видимость, используя ходовые или стояночные огни, предусмотренные в правилах. Поможет также дополнительное освещение.

На маломерных судах длиной до 12 метров требуется только круговой огонь на топе мачты. На судах,двигающихся с помощью паруса, на мачте должен быть красный (сверху) и зеленый круговой огонь. На лодках и парусных судах длиной до 7 метров достаточно обеспечить свою видимость для других с помощью находящегося под рукой фонаря с белым огнем.

О МЕРАХ НАКАЗАНИЯ

Денежный штраф в размере до 200 штрафных единиц:

- нарушение требований регистрации, эксплуатации маломерных судов и судов для внутренних вод, а также требований к снаряжению (в том числе к спасательным средствам).

Денежный штраф в размере до 300 штрафных единиц:

- нарушение требований движения по водному пути;
- намеренное создание препятствий и помех для движения судов и маломерных судов;
- нарушение требований безопасного движения во внутренних водах;
- управление судном в состоянии опьянения и уклонение лица от осмотра, в ходе которого идентифицируется состояние опьянения;
- повреждение навигационных и сигнальных знаков, их несогласованная установка и перестановка.

ПОЖАР

Пожар в лодке – одна из самых больших опасностей. Обычно причиной пожара является возгорание испарившегося топлива от пламени или искры либо поломка/недостаточное обслуживание электрических и газовых устройств. Опасными местами являются, например, вентиляционные трубы топливных баков, зазоры между конструкциями, льяло, места хранения аккумуляторов и шкафы газовых баллонов. Для установки газового и электрооборудования пригласите на место специалиста.

В лодке с встроенным кормовым или внутренним двигателем требуется вентиляция моторного отсека. Проверьте, чтобы вентиляционные отверстия не были закрыты.

Ознакомьтесь с инструкцией по использованию огнетушителя. Огнетушитель должен находиться на видном месте и быть легкодоступен.

- Перед началом сервисных работ на двигателе отключите электропитание (удалите с аккумулятора заземляющий провод)
- На время заправки выключите двигатель, а также другие устройства, работающие с топливом
- Не курите на заправке
- Периодически проверяйте электрические провода и их соединения
- Запах топлива – знак опасности
- Аккумулятор нельзя располагать в том же месте хранения, что и топливный бак
- Содержите выхлопную трубу в чистоте от легко возгораемых материалов
- Используйте на камбузе средства и приборы приготовления пищи, соответствующие правилам

Если на судне возникает пожар

- Немедленно остановите двигатель
 - По возможности управляйте судном так, чтобы огонь оставался в отношении вас по ветру
 - Используйте противопожарное полотно или огнетушитель
 - Закройте топливные и газовые краны, выключите электропитание
 - потушите малые очаги пожара, гася их
 - Не оставляйте потушенные очаги без присмотра, они могут разгореться снова
-

ПЕРЕОХЛАЖДЕНИЕ (ГИПОТЕРМИЯ)

Переохлаждение – состояние, при котором холодный воздух или вода понижает температуру тела. Сильное переохлаждение может привести к смерти. Спасатель должен знать, что неправильные приемы помощи могут стать фатальными.

Переохлаждение проявляется у разных людей по-разному, и внешние признаки необязательно могут быть в соответствии с внутренним теплом тела. Человек с сильным переохлаждением находится без сознания и бледный. Зрачки расширены, мышцы напряжены, пульс не чувствуется, дыхание медленное и трудно заметное. Также переохлаждение в легком виде уменьшает работоспособность и внимание находящихся на холоде и увеличивает риск несчастного случая.

Симптомы переохлаждения при различных температурах тела

Легкий случай (36...34 °С)

- Руки и ноги холодные, озноб
- Бесчувствие суставов, неповоротливость
- Боль, вызванная холодом
- Еще способен справляться самостоятельно

Тяжелый случай (34...32 °С)

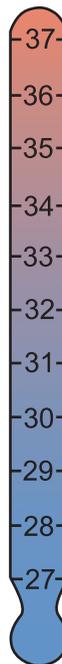
- Сильный озноб
- Апатия
- Потеря восприятия времени
- Неадекватное поведение

Критический случай (32...28 °С)

- Дрожь уменьшается или прекращается
- Усугубляющаяся бессмысленность и апатия
- Бессвязная речь
- Мышцы увеличиваются
- Неспособность совладать собой
- Состояние пострадавшего от полусознательного до бессознательного

Опасный для жизни случай (28 °С или меньше)

- Беспмятство, может последовать смерть
- Слабое или незаметное дыхание
- Пульс медленный и слабый или его тяжело почувствовать
- Кожа может быть синевато-серого цвета



ПЕРВАЯ ПОМОЩЬ ПРИ ПЕРЕОХЛАЖДЕНИИ

Поскольку внутренняя температура тела при согревании отстает от поверхностной температуры, то нормализация температуры тела требует несколько часов. Следите за состоянием здоровья пострадавшего также после оказания первой помощи и после видимого улучшения. Избегайте резкого нагрева (например, под душем или в ванной). Согревайте пострадавшего медленно и позвольте телу нагреваться самому. При необходимости замените мокрую или влажную одежду.

Первая помощь при легком случае:

- наденьте теплую одежду;
- выпейте что-нибудь теплое;
- побудьте некоторое время в теплом помещении.

Первая помощь при тяжелом случае:

- если пострадавший находится в сознании и способен без затруднений глотать, дайте ему теплый напиток, но не напитки, содержащие алкоголь или кофеин;
- дайте пострадавшему полежать несколько часов в тепле;
- занимайтесь пострадавшим медленно и осмотрительно;
- не давайте ни есть, ни пить;
- следите за рвотой и при необходимости очистите дыхательные пути;
- не доверяйте пострадавшему оценку своего состояния, следите за ним постоянно;
- сохраняйте пострадавшего в лежачем положении, немного приподнимите его голову;
- избегайте слишком быстрого повышения температуры;
- для медленного подъема температуры тела можно использовать также тепло другого человека;
- позвольте врачу осмотреть пострадавшего.

Первая помощь при опасном для жизни случае:

- попытайтесь спросить по радио или телефону указания для помощи пострадавшему;
- обращайтесь с пострадавшим осторожно и внимательно;
- положите голову в правильное положение так, чтобы дыхательные пути были открыты;
- несмотря на слабость дыхания или пульса у переохлажденного, не делайте

массаж сердца и искусственное дыхание, следите только за изменением признаков жизни;

- следите за дыханием и пощупайте пульс от одной до двух минут;
- оживление начинайте только в случае, если дыхание или пульс не прослеживаются 1–2 минуты. Продолжайте оживление до тех пор, пока пострадавший не проявит признаки жизни или пока вы не убедитесь в его смерти;
- доставьте реанимированного в больницу.

Избегание переохлаждения

- Носите одежду, соответствующую погоде.
- С собой должна быть запасная сухая одежда.
 - Смены вахты должны быть частые.
 - Следите за состоянием спутников.

СНАРЯЖЕНИЕ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ

- В ситуации, которая представляет угрозу для жизни человека (например, опасность утопления, переохлаждение, высокая температура), сохранение жизни зависит от решительности, находчивости спасателя и его умения использовать средства первой помощи.
- Аптечка должна быть всегда готова к использованию.
- Перед рейсом проверьте содержимое аптечки.
- Лекарства не должны быть просрочены.
- Обязательно необходимо иметь с собой болеутоляющие, понижающие жар лекарства, противовоспалительную мазь.
- Каждый человек на борту должен дополнительно позаботиться о необходимых ему лекарствах.
- Также желательно при себе иметь средства для наложения шины.

.....

Обязательно пройдите курс по оказанию первой помощи!

.....

О МОРСКОЙ БОЛЕЗНИ

Морская болезнь встречается в ситуации, когда человек постоянно качается, ускоряясь в разных направлениях, или если при движении отсутствует визуальный контакт с горизонтом. Известными симптомами морской болезни являются тошнота и рвота. Обычно возникает также головокружение и головная боль, реже диарея.

Следите за детьми, при необходимости объясните им, что такое морская болезнь, и проинструктируйте, как с ней справиться. Препараты, предназначенные для взрослых, необязательно подойдут детям. Избежать рвоты поможет также сосание кусочков льда или лимона. Однако из практики общеизвестна истина, что после рвоты самочувствие улучшается.

Морскую болезнь всегда легче предупредить, чем лечить, поэтому важны прежде всего профилактические меры:

- избегайте употребления алкоголя и табака;
- избегайте переедания, а также плавания на пустой желудок;
 - используйте какой-нибудь противорвотный препарат, который можно купить в розничной продаже в аптеке;
 - старайтесь дышать спокойно и глубоко, при возможности находитесь на свежем воздухе;
- если вы находитесь в каюте, то прилягте и закройте глаза.

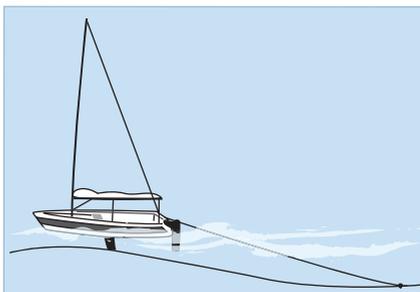
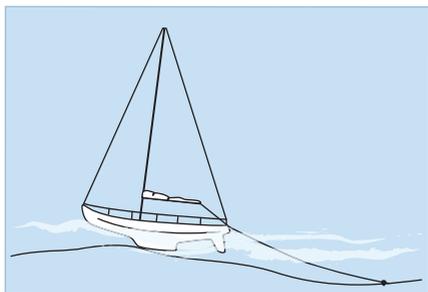
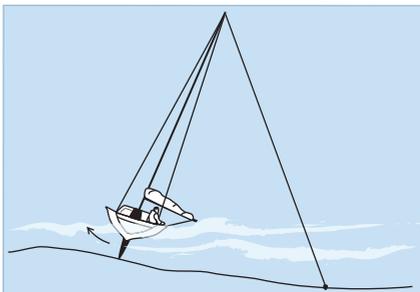
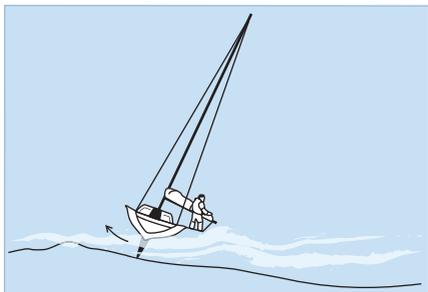
НА МЕЛИ

Оцените ситуацию и тщательно продумайте свои последующие действия. Если судно не протекает, попытайтесь его освободить по тому же пути, откуда вы пришли, двигаясь назад. Можете использовать лебедку, если сможете забросить якорь достаточно далеко. Также создание поперечных или продольных наклонов судна может пойти на пользу, чтобы уменьшить осадку у днища или килля, наскочившего на мель (см. рисунки).

Если судно дало течь, найдите повреждение и постарайтесь остановить поступление воды. По возможно заткните пробойину изнутри и подоприте. Иной раз, когда море спокойное и течь большая, разумно оставаться на мели, не пытаясь с нее слезть. Позовите на помощь.

Съехав с мели, если плавучесть в порядке, попытайтесь добраться до ближайшего берега или порта. Продолжайте рейс только после того, как повреждения были устранены и вы убедились, что это происшествие не угрожает продолжению поездки.

Снятие лодки с мели



Если судно нужно покинуть

Оставайтесь на борту настолько долго, насколько возможно, настолько возможно. Позовите на помощь, передайте сигналы бедствия. Если судно тонет, то прежде чем прыгнуть в воду, наденьте дополнительную одежду (при возможности сухую) и шапку. Если есть спасательный комбинезон, наденьте его.

Покидая судно, опустите спасательный плот на воду и влезьте в него. Если имеется аварийный буй EPIRB, включите его. Радиолокационный маяк-ответчик SART включите в том момент, когда спасательное судно или воздушное судно будет находиться поблизости. На спасательном плоту должны быть дополнительные средства для передачи сигнала бедствия и радиопередатчик. По возможности старайтесь оставаться рядом с судном.

МОРСКАЯ СВЯЗЬ

Задача радиосвязи на море с момента ее изобретения заключалась в обеспечении безопасности жизни людей. Вначале кодом Морзе, позднее также по радиотелефону, радиотелексу и передаче данных.

В 80-х годах прошлого столетия была разработана и позднее внедрена Глобальная морская система связи при бедствии (GMDSS – Global Maritime Distress and Safety System). Система широко использует цифровой избирательный вызов (DSC – Digital Selective Calling), который заметно упрощает

информирование об экстренной ситуации и вызов. Для этого судам присвоен девятизначный идентификационный номер морской подвижной службы (MMSI – Maritime Mobile Service Identity). У радиостанции, используемой на море, должно быть разрешение на использование радио на судне, которое дает право использовать частоты морской связи на условиях, установленных законом.

На установленных морских частотах/каналах можно слушать, прежде всего, метеосводки и навигационные предупреждения.

Обладатель свидетельства оператора радиосвязи может также связываться с другими судами, береговыми станциями и портами. **В экстренной ситуации морскую связь может использовать каждый, вне зависимости от наличия свидетельства оператора связи.** После вступления в действие системы GMDSS отпадет непосредственная обязанность несения постоянной радиовахты на 16-м канале УКВ (156,8 МГц) (УКВ аналог VHF – Very High Frequency), но береговые радиостанции в Европе и других странах мира продолжают ее нести и дальше. Это даст возможность при необходимости связаться с судами, где отсутствует радиостанция DSC. Передача сигналов бедствия, позывных и предварительных сообщений на этом канале открыта для всех береговых станций и судов (постоянная радиовахта), в зависимости от характера информации судно направляют для дальнейшей связи на рабочий канал.

Каналы 6, 8 и 77 используются в общем случае для обмена информации между судами. Каналы 9, 10, 12 и 14 предназначены для поддержания связи с портами (подробная информация в лоции), канал 13 – для спасения на море и безопасности, а также служит каналом общения Tallinn VTS. Таллинское радио передает на своих рабочих каналах УКВ (VHF) 01, 03, 05, 07, 20, 26, 27 прогнозы погоды, штормовые и навигационные предупреждения по Балтийскому морю и Чудскому озеру. Канал 69 предназначен для погранохраны и передачи оперативной информации, а также для общения с центром морского мониторинга, то есть является рабочим каналом государственного флота. Судоводители маломерных судов для связи между собой предпочитают использовать каналы 72 и 77, а также L1 (155,500 МГц) и L2 (155,525 МГц). Современные радиостанции позволяют передачу и прием вызова DSC на канале 70, информация поступает всем находящимся на расстоянии слышимости.

Радиостанцию DSC можно подключить к GPS. При нажатии на кнопку бедствия передается цифровое сообщение о бедствии, которое автоматически принимают все радиостанции DSC, находящиеся в зоне действия. В цифровом виде можно отправить также более детальное сообщение о бедствии (координаты, позывные судна, вид бедствия и другое). Используя DSC, при передаче информации экономится время, и спасатели могут незамедлительно отправиться к терпящему бедствие.

Помните, мощность обычной ручной радиостанции (*walkie-talkie*) и, значит, радиус слышимости малые, и поэтому вас могут не услышать.

Сигналом бедствия радиотелефона является MAYDAY, после чего

по радиотелефону передается **сообщение о бедствии**. Порядок и процедуры передачи и приема точно определены международными правилами радиосвязи.

Сигналом срочного сообщения является PAN-PAN, передается также по радиотелефону. После сигнала передается сообщение о **вынужденной ситуации**. Дается в случае, если нет прямой опасности для своего судна, например человек упал за борт, замечается красная ракета, ведутся поиски пропавшего судна и т. п.

Сигналом безопасности является SECURITÉ, после которого следует предупреждающее сообщение. Оно может содержать важную навигационную или метеорологическую информацию – например, штормовое предупреждение или если судно потеряло управляемость. На предупредительное сообщение не отвечают, а лишь оценивают его важность для команды и судна и действуют соответствующим образом.

Сообщение о несчастном случае или бедствии

По номеру **Центра тревоги 112**.

По номеру **Центр координации авиационных и морских спасательных операций (JRCC Tallinn) 619 1224**, e-post: jrcc@politsei.ee.

Радиопозывные

Позывной JRCC Tallinn (VHF 16 и 69) **ТАЛЛИННСКИЙ ЦЕНТР МОРСКОЙ ОХРАНЫ** (на английском языке: Tallinn RESCUE).

Если вы замечаете испачканных маслом птиц, экологическое загрязнение или его опасность, сообщите по дежурному телефону **Государственный инфотелефон 1247**.

Сообщением о бедствии передайте:

- свои данные и название судна, терпящего бедствие, а также возможности поддержания связи;
- по возможности точно свое место нахождения или место, где произошел несчастный случай;
 - описание происшествия;
- есть ли пострадавшие или опасность для жизни людей;
 - требуется ли какая-либо помощь.

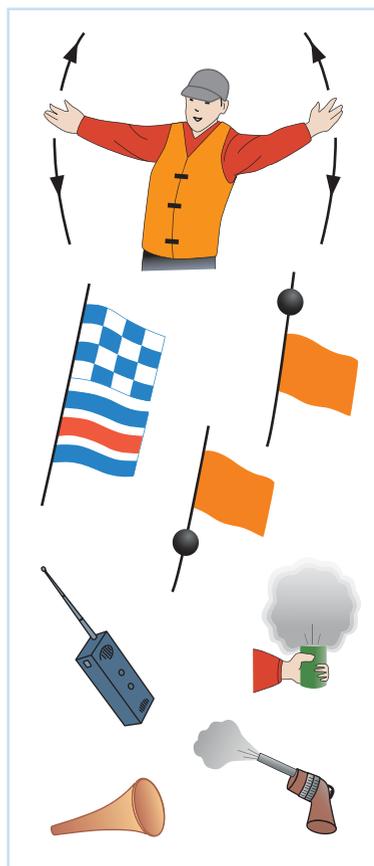
СИГНАЛЫ БЕДСТВИЯ

Даже опытный мореплаватель может оказаться в ситуации, когда помощь будет крайне необходима ему самому или ее потребуется оказать другим. Хорошо, если экстренные ситуации были заранее разобраны и к ним подготовились. Если вы видите сигнал бедствия, поступивший от других, действуйте соответствующим образом.

Чтобы сообщить о бедственной ситуации, выпустите ракету, но сигнал вы можете также подать проблесковым огнем, махая руками вверх-вниз или отражая луч солнца на воздушное судно, участвующее в поисках.

В темноте сначала выпустите ракеты и только по приближении спасателей используйте фальшфейер (факел). Фальшфейер держите всегда по ветру, чтобы искры не летели на судно и не обжигали руку. Использованный тлеющий факел потушите в воде.

- Световой или звуковой сигнал SOS
- ••—•••••
- Красная ракета
- Оранжевый дым
- MAYDAY на 16-м канале
- Выстрелы с приблизительно минутными интервалами
- Красный фальшфейер
- Махание руками вверх-вниз
- Использование крика о помощи или свистка
- N флаг над флагом C
- Прямоугольный флаг и под ним или над ним шарообразный предмет
- Открытый огонь и возникающий из-за него дым
- Ткань оранжевого цвета с нарисованным кругом или квадратом черного цвета
- Пятно краски в воде

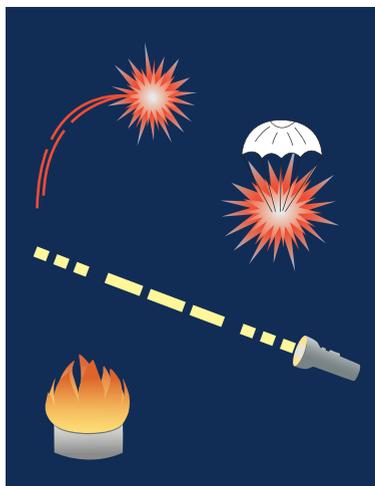
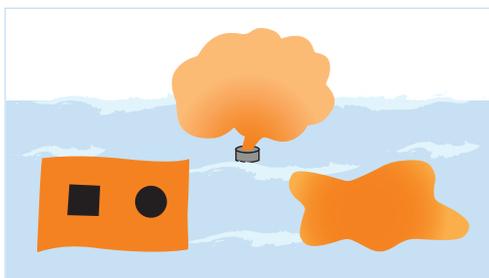


Канал или номер связи на случай бедствия используйте для сообщения об экстренной ситуации, а также для отмены ложного сообщения

Точное определение места служит предпосылкой быстрого прибытия помощи!

По прибытии спасателей сообщите:

- какая произошла ситуация;
- сколько человек на борту;
- требуется ли медицинская помощь;
 - повреждения судна.

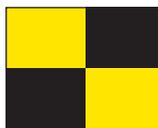


СИГНАЛЫ ОСТАНОВКИ

Органы надзора – полиция, погранохрана, таможня, инспекция окружающей среды, Транспортный департамент – могут при необходимости остановить судно. Команду остановки следует выполнить.

Команда может быть дана:

- знаком остановки **STOP**;
- сигнальным флагом **L**;
- звуковым сигналом (L) • — ••.



Маломерное судно следует остановить по требованию служащих органа надзора для проверки документов и судна. Если при этом от маломерного судна требуется маневр, который представляет для него опасность, то судоводитель маломерного судна может не исполнять распоряжение, сообщив об этом служащему органа надзора, отдавшему распоряжение, и договорившись о месте, позволяющим провести проверку.

УХОД ЗА СУДНОМ

Судно легко содержать в порядке, если вы регулярно чистите его поверхности. Лучше всего подходят экологически безвредные моющие средства с малым содержанием фосфатов. Для чистки и покрытия наружной поверхности корпуса используйте предусмотренные для этого средства или попросите помощи у специалиста.

Поддерживайте в чистоте также подводную часть судна:

- с гладкой поверхностью корпуса сопротивление воды меньше и двигатель работает экономичнее;
- проверяйте днище судна несколько раз за лето;
- если судно продолжительное время не используется, то лучше вытащите его на берег. Простаивая в портовых водах, не позволяйте образовываться водорослям.

Пластиковый корпус следовало бы натирать воском пару раз за лето, а новый корпус – перед началом эксплуатации. Малейшую царапину или потертость на поверхности корпуса нужно исправить, поскольку через это повреждение впитывается влага и корпус ослабевает в целом. Трещины и щели следует поручить оценить экспертам.

После поездки всегда проверяйте льяло судна, чтобы туда не попала вода, топливо и масло. Испарившееся топливо может быть опасно при следующем запуске. Если льяло сухое, то срок службы судна также длиннее.

Периодически следует проверять, что:

- в топливном фильтре нет воды или осадка;
- ходовые огни лодки в порядке.

Перед спуском на воду судна с встроенным двигателем откройте люк моторного отсека и проверьте, что:

- льяло чистое и не чувствуется запаха топлива;
- уровень масел и охлаждающей жидкости находится в пределах нормы и приводные ремни натянуты;

- шпигаты (отверстия в борту для удаления воды) исправные и чистые;
- все электрические соединения исправные и не окислились.

Обслуживание двигателя

Периодическое обслуживание двигателя в соответствии с руководством по эксплуатации обеспечивает его бесперебойную работу и продолжительный срок службы.

- Используйте правильное топливо и смазочное масло
- Обслуживайте двигатель в соответствии с его инструкцией
- Раз в год проверяйте систему газа и зажигания
- Если не хватает навыков, предоставьте обслуживание двигателя специалистам

Постоянная чрезмерная нагрузка (например, лишний груз) сокращает срок службы двигателя и увеличивает расход топлива.

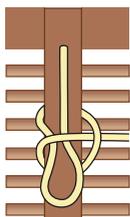
Проверьте, чтобы гребной винт был целый. Сломанный гребной винт увеличивает расход топлива и повреждает двигатель и трансмиссию. В длинных рейсах держите на лодке про запас другой гребной винт.

Сервисная книга двигателя упрощает соблюдение программы обслуживания двигателя, руководство по обслуживанию вы получаете при покупке двигателя. Если у вас нет руководства, запросите его у дистрибьютора или изготовителя. В книге отмечайте часы работы двигателя, смену масла и другие сервисные работы и проверки. Записывайте также ремонтные работы и заправку топлива.

УЗЛЫ

Для крепления и наращивания тросов/канатов используйте легко понимаемые **морские узлы!**

буксирный узел



мачтовый штык



узел «восьмерка»



прямой узел



шкотовый узел



двойной беседочный узел



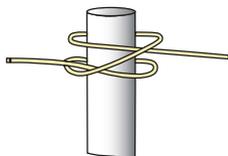
двойной шкотовый узел



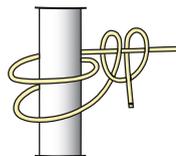
беседочный узел



выбленочный узел



якорный узел



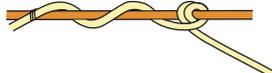
рифовый узел



якорный узел



стопорный узел



ХОРОШАЯ МОРСКАЯ ПРАКТИКА

- Близким и знакомым сообщают место назначения и график поездки, а также об изменениях в своих планах
- С капитаном не спорят, особенно в критических ситуациях

- В отношении других участников движения всегда проявляют внимание
- При встрече с другим судном (особенно в узкости) изменяет курс, создавая условия для расхождения, то судно, которому проще совершить маневр, еще до применения правил
- Курс изменяют так, чтобы другому судну это было видно и однозначно понятно
- В парусных гонках не провоцируют критическое сближение, поскольку в другой яхте может находиться менее опытный рулевой
- В воду не выбрасывают отходы, остатки масла и содержимое гальюна
- Не мешают рыбакам
- На море кранцы убирают на борт, не оставляют висеть на борту
- Находящиеся поблизости помогают терпящим бедствие
- В море не выходят на неисправном судне
- Встречного и обгоняющего приветствуют жестом руки
- Проявляют дружелюбие также по отношению к тем, кто не отвечает на это взаимностью

ДОБРОСОВЕСТНАЯ ПОРТОВАЯ ПРАКТИКА

- Прибывающему помогают пришвартоваться
- При причаливании к борту другого судна спрашивают разрешения
- Не создают волны в портах или местах стоянки лодок
- В порту ищут место, которое соответствует размеру судна
- Закрепляя тросы на причале или кнехте, учитывают, чтобы другие могли без проблем высвободить тросы с того же места крепления
- Пришвартовываясь к бую, кранцы вывешивают также в случае, если соседние места свободны
- Трюмную воду не сбрасывают в портовые воды, а переливают в береговые резервуары
- В порту не шумят
- Без разрешения не ступают на борт чужого судна
- Во время шторма или при другой опасности помимо своего судна проверяются также крепежные тросы других
- Позаботьтесь о том, чтобы судно было вымыто и имело эстетичную внешность
- Перед выходом в море послушайте советы опытных моряков
- Слип или природное место спуска на воду оставляют свободным
- Прицеп и везущий его автомобиль не оставляется перед другими
- Сходя на берег и возвращаясь обратно через другое судно, делайте это через нос, тихо, не беспокоя других

ПОЛЕЗНЫЕ ССЫЛКИ

- ▶ Транспортный департамент: www.transpordiamet.ee
 - ▶ Транспортный департамент в Facebook: www.facebook.com/transpordiamet
 - ▶ Министерство экономики и коммуникаций: www.mkm.ee
 - ▶ Департамент полиции и погранохраны: www.politsei.ee
 - ▶ Спасательный департамент: www.rescue.ee
 - ▶ Инспекция окружающей среды: www.kki.ee
 - ▶ Целевое учреждение государственных инфокоммуникаций: www.riks.ee
 - ▶ Департамент технического надзора: www.tja.ee
 - ▶ Riigi Teataja (Государственный вестник): www.riigiteataja.ee
 - ▶ Агентство транспортной безопасности Финляндии Trafi: www.trafi.fi
 - ▶ Государственная метеослужба: www.ilmateenistus.ee
-
- ▶ Союз малых портов Эстонии: www.vaikesadam.ee
 - ▶ Союз яхт-клубов Эстонии: www.puri.ee
 - ▶ Малые порты Эстонии: www.marinas.nautilus.ee
 - ▶ Форум судоводителей маломерных судов: www.kipper.ee
 - ▶ Клуб Emajõe Nupuklubi: www.nupuklubi.ee
 - ▶ Морские новости: www.mereblog.com
 - ▶ Организация Noia Eesti Merd (Берег и море Эстонии): www.hem.ee
 - ▶ Морская энциклопедия Mereviki: mereviki.vta.ee
 - ▶ Смарт-море: gis.vta.ee/nutimeri/
-
- ▶ Журнал Meremees: www.issuu.com/ajakirimeremees
 - ▶ Лоция Эстонии: www.transpordiamet.ee/lootsiraamat
 - ▶ Журнал Navigaator: www.ajakirinavigaator.ee
 - ▶ Журнал Paat & Merendus: www.ajakiripaata.ee
 - ▶ Venelehti: www.venelehti.fi

ЖЕЛАЕМ БЕЗОПАСНОГО ПЛАВАНИЯ!

.....

Фото передней обложки: Транспортный департамент