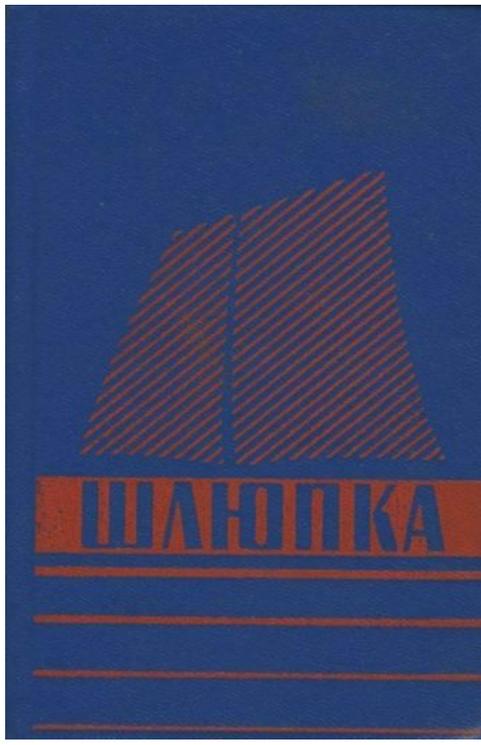


ШАНУНКА





Л. Н. Иванов, И. И. Хомяков, Н. П. Вдовиченко, И. А. Загарин

Шлюпка. Устройство и управление

Главы 7-9 написаны руководителем авторского коллектива капитаном 1 ранга Л. Н. Ивановым, глава 1 – капитан Загариным, главы 2-5 – капитаном 1 ранга И. И. Хомяковым, глава 6 – капитаном 1 ранга Н. П. Вдовиченко. Авторы выражают признательность А. Н. Сунаеву, Н. Ф. Вечирко и В. А. Кузнецову за критические замечания и пожелания, высказанные в предыдущем издании.

Глава 1. Устройство, вооружение и снабжение шлюпок

1.1. Назначение

Шлюпками называются мелкие открытые беспалубные плавсредства, предназначенные для обеспечения нужд корабля. Решается широкий круг задач:

- подрыв плавающих мин;
- своз десанта;
- доставка разведывательных групп;
- оказание помощи терпящим бедствие судам;
- спасение личного состава в случае гибели корабля;
- промерные, водолазные и другие работы на воде;
- завоз швартовов, станковых и вспомогательных якорей;
- сообщение с берегом и другими кораблями;
- транспортировка различных грузов;
- помывка или покраска борта;
- проведение спортивных мероприятий.

Шлюпка является прекрасным средством физического воспитания. Хождение на веслах вырабатывает ловкость, выносливость. Управление шлюпкой под парусами развивает смелость, наблюдательность, глазомер. Участие в дальних походах способствует формированию волевых и командных качеств, необходимых моряку.

Шлюпка – лучшее средство начального обучения курсантов управлению маневрами корабля. Поэтому она является принадлежностью не только кораблей и частей ВМФ, но также морских (мореходных) и военно-морских учебных заведений.

1.2. Типы гребных и гребно-парусных шлюпок

Морские корабельные шлюпки классифицируются:

- по роду движения – на гребные, гребно-парусные, гребно-парусно-моторные;
- по материалу корпуса – на деревянные, металлические, пластмассовые, резиновые и композитные (набор и материал);
- по кормовому образованию корпуса – на транцевые (с тупой срезанной кормой – транцем) и вельботного образования корпусов. Транцевые шлюпки часто заливаются попутная волна. Вельботы и спасательные шлюпки, имеющие этот недостаток не имеют);
- по роду движителя – на весельные, парусные и винтовые.

В Военно-Морском Флоте используется несколько типов гребных и гребно-парусных шлюпок.

Катера десятивесельные предназначены для учебно- спортивных целей. Они имеют деревянный корпус с трехмачтовое рейковое парусное вооружение.

Ялы шести-, четырех- и двухвесельные многоцелевого назначения. Имеют деревянный корпус (пластмассовый) с шести- и четырехвесельные ялы имеют одномачтовое рейково-разрезное парусное вооружение и подвесной мотор.

Тузики – самые малые гребные шлюпки с транцевой кормой и парными веслами. Имеются на малых кораблях, закрытых рейдах.

Надувные шлюпки резинотканевые. Используются на подводных лодках и в морской авиации. Снабжаются парусным вооружением.

Пассажирские и транспортные суда, а также вспомогательные плавучие средства ВМФ снабжаются вельботами шлюпками.

Вельботы шестивесельные (разъездные или спасательные) имеют деревянный корпус с острым образованием весла (В отличие от вальковых распашные весла имеют большой внутренний рычаг, но без валька. Гребец сидит на бане противоположного от своего места борта) и одномачтовое парусное вооружение (гребно-парусные вельботы). Могут быть так парусно-моторные вельботы.

Спасательные шлюпки – бестранцевые, вельботного типа. Расположенные вдоль бортов и в носовой части корпуса воздушные ящики улучшают непотопляемость шлюпки. На скулах корпуса имеются киль-поручни, а по бортам – с поплавками, за которые могут держаться находящиеся в воде люди. Весла распашные. Парусное вооружение одноступенчатое. Спасательные шлюпки вместимостью до 60 человек бывают гребными, от 60 до 100 – моторными или оборудованными механическим движением (приводными), свыше 100 человек – только моторными.

1.3. Нормы эксплуатации

Одно из главных условий безопасности плавания – соблюдение норм эксплуатации, определенных для каждого типа этих норм для командиров и старшин шлюпок обязательно.

На катерах, идущих на веслах или буксире по закрытым рейдам или гаваням при ветре < 5 баллов, допускается перевозить:

– на барказах – не более 5 человек на одно весло;

– на катерах – не более 5 человек на одну банку.

В число перевозимых людей входят и гребцы шлюпки.

При перевозках людей на катерах при той же обстановке под парусами указанные нормы уменьшаются вдвое. Я закрытых рейдах и в гаванях определены следующие нормы:

– шестивесельным ялам при ветре < 5 баллов и движении на веслах – 13 человек, при движении под парусами – движении под мотором – 7 человек; при ветре < 3 баллов под мотором – не более 13 человек. Эксплуатация яла под мот баллов запрещается;

– четырехвесельным ялам при ветре < 4 баллов и движении на веслах – 9 человек, при движении под парусами- волнении моря < 2 баллам и движении под мотором – 9 человек. При ветре > 4 баллов эти нормы снижаются сообразно. Эксплуатация яла под мотором запрещается;

– двухвесельным ялам при ветре < 2 баллов – 3 человека. При волнении моря > 2 баллов эксплуатация яла запрещается;

– вельботам при ветре < 5 баллов и движении на веслах – 13 человек, при движении под парусами – 8 человек.

Спасательным шлюпкам мореходность не ограничена. Предельная нагрузка шлюпок при перевозках компактных определяется из расчета 80 кг груза вместо одного человека.

При перевозках жидких и сыпучих грузов в условиях благоприятной погоды приняты следующие нормы:

– на катерах – 4-6 т;

– на шестивесельных вельботах – 3 т;

– на шестивесельных ялах – 2,5 т.

При ветре > 5 баллов и зыби, а также при перевозках на открытых рейдах и в море приводимые нормы снижаются в зависимости от обстановки.

Ответственность за соблюдение норм эксплуатации несет старший из присутствующих на шлюпке офицеров командира корабля. При отсутствии офицеров – старшина шлюпки. При отправлении шлюпки с корабля ответственность возлагается на вахтенного офицера.

1.4. Устройство шестивесельного яла

Самым распространенным типом гребно-парусной шлюпки является шестивесельный ял (рис. 1).

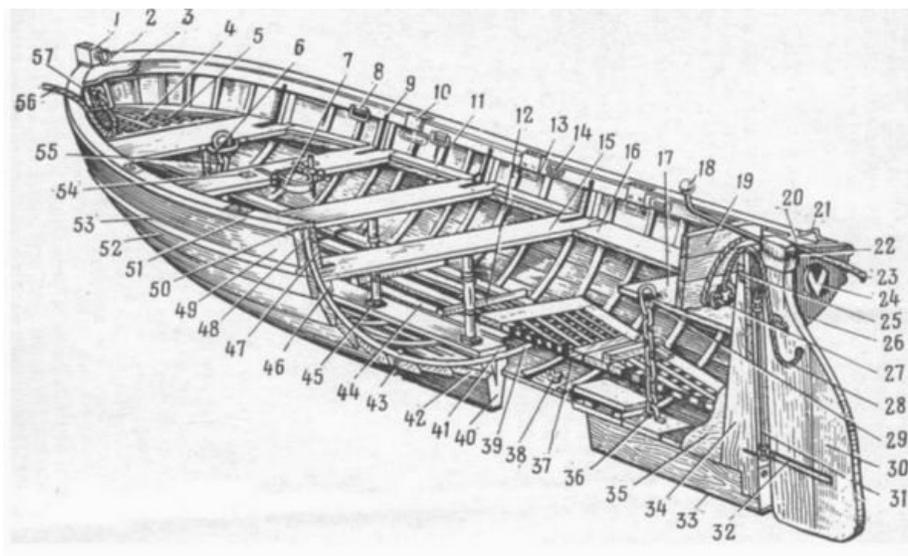


Рис. 1. Общий вид шестивесельного яла:

1 – форштевень; 2 – галсовый гак; 3 – брештук; 4 – отверстие для фонарной стойки; 5, 37 – решетчатые люки; 6 – стог наметка; 8 – вант-путенс; 9 – кница; 10 – подуключина; 11 – чака; 12 – упорна; 13 – степс уключины; 14 – утка; 15 – банка; 16 – банка; 17 – кормовое сиденье; 18 – румпель; 19 – заспинная доска; 20 – кормовая накладка (кница); 21 – обушок; 22 – цепь фалини; 24 – флюгарка; 25 – транцевый брус; 26 – транцевая доска; 27 – кормовой рым; 28 – сорлинь; 29 – отверстие для к; 30 – руль; 31 – стержень; 32 – петля для подвески руля; 33 – подкильная полоса (оковка); 34 – ахтерштевень; 35 – кница подъема; 38 – пробка; 39 – шпангоут; 40 – киль; 41 – кильсон; 42 – шпунтовый пояс; 43 – четырехгранный гвоздь; 44 – съемная стойка (пиллерс); 46 – подлегарс; 47 – наполнитель (деревянный); 48 – привальный брус; 49 – ширстрек; 50 – п буртики; 52 – обшивка; 54 – гнездо для нагеля; 57 – носовой рым

Остовом корпуса служит набор, состоящий из продольных и поперечных дубовых или ясеневых брусев. Набор обеспечивает форму и обеспечивает его прочность. Основная часть набора – киль.

Киль – сплошной дубовый или клеенный из двух дубовых и трех сосновых досок прямолинейный брус, проходящий по всей длине шлюпки.

В носовой части латунными болтами скреплен с килем, образуя носовую оконечность шлюпки (рис. 2), форштевень брус, клеенный из нескольких дубовых досок.

Кормовую оконечность шлюпки образует врезанный в киль под углом $\sim 100^\circ$ прямоугольный клеенный из дуба ахтерштевень. Ахтерштевень скреплен с килем стальной оцинкованной кницей на латунных болтах.

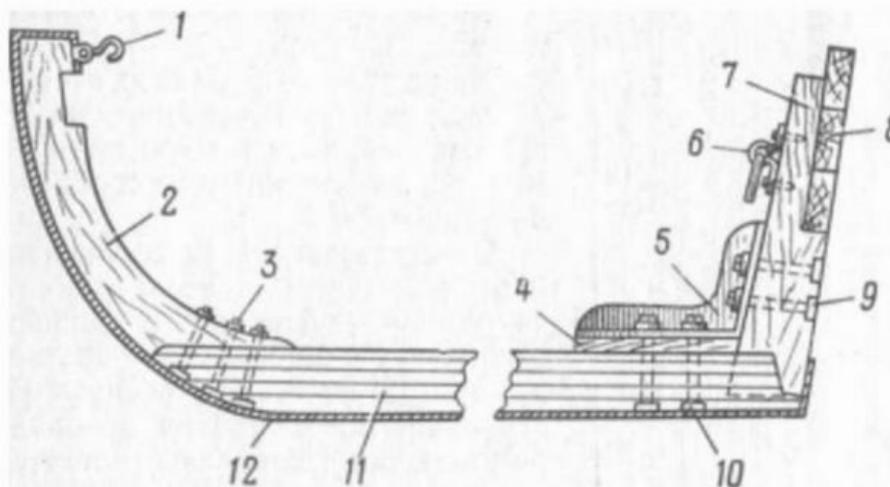


Рис. 2. Киль и штегни:

1 – гак для крепления кливер-галса (галсовый гак); 2 – форштевень; 3, 9, 10 – болты; 4 – подкладка; 5 – кница; 6 – к ахтерштевень; 8 – транцевая доска; 11 – киль; 12 – подкильная полоса

В ахтерштевень заподлицо врезана транцевая доска (транец), изготовленная из двух-трех дубовых досок. С внутреннего периметру к транцу крепится деревянный ободок – транцевый брус. К килю сверху оцинкованными гвоздями прикреплен киль, придающий килю дополнительную прочность.

По всей длине киль с обеих сторон его верхней части вырезаны шпунты для присоединения первого пояса обшивки (рис. 3)

по всей длине киля с обеих сторон его верхней части вырезаются шпунты для присоединения первого пояса обшивки (рис. 3). Киль и форштевень защищены от повреждений металлической подкильной полосой. К резен-килю стальными оцинкованными шурупами прикреплены шпангоуты – поперечные ребра из твердых пород по форме обводов шлюпки (рис. 4). На шестивесельном яле 25 шпангоутов. Поверх шпангоутов на резен-киле лежит кильсон-съемная доска, скрепленная с килем латунными болтами (рис. 4 и 14).

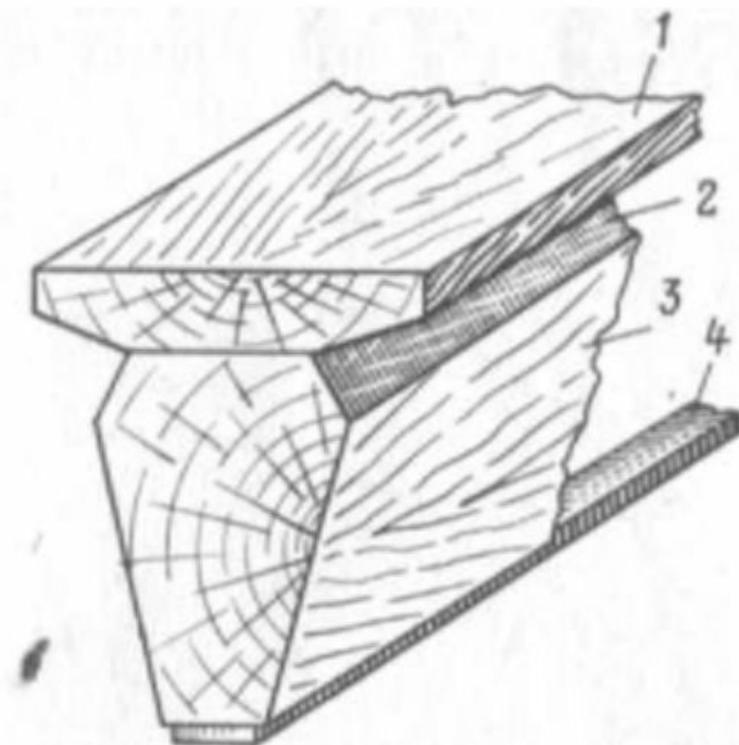


Рис. 3. Конструкция киля:
1 – резен-киль; 2 – шпунт; 3 – киль; 4 – подкильная полоса

Верхние концы шпангоутов скреплены двумя дубовыми изогнутыми по форме борта привальным и брусьями.

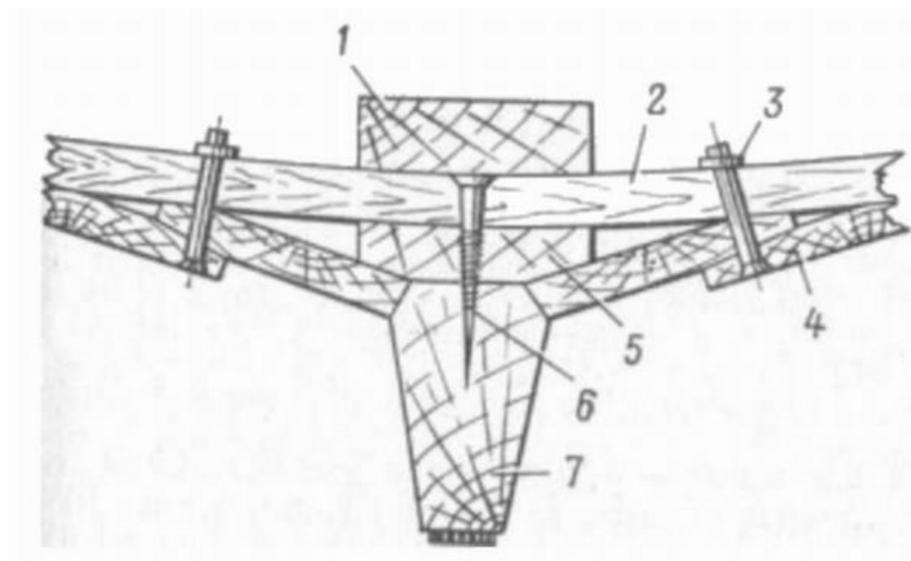


Рис. 4. Крепление шпангоутов:
1 – кильсон; 2 – шпангоут; 3 – гвоздь с шайбой; 4 – обшивка; 5 – резен-киль; 6 – шуруп; 7 – киль

Носовые концы привальных брусьев врезаны в форштевень и скреплены с ним и между собой брештуком-с деревянной накладкой (рис 5).

Кормовые концы привальных брусьев скреплены стальными кницами с транцевым брусом.

К набору яла оцинкованными или медными гвоздями прибита обшивка из сосновых и дубовых досок. Носовы утоплены в вырезанный шпунт на фор-штевне, а кормовые – скреплены с ахтерштевнем ободком транца и транцев состоит из 14 поясов.



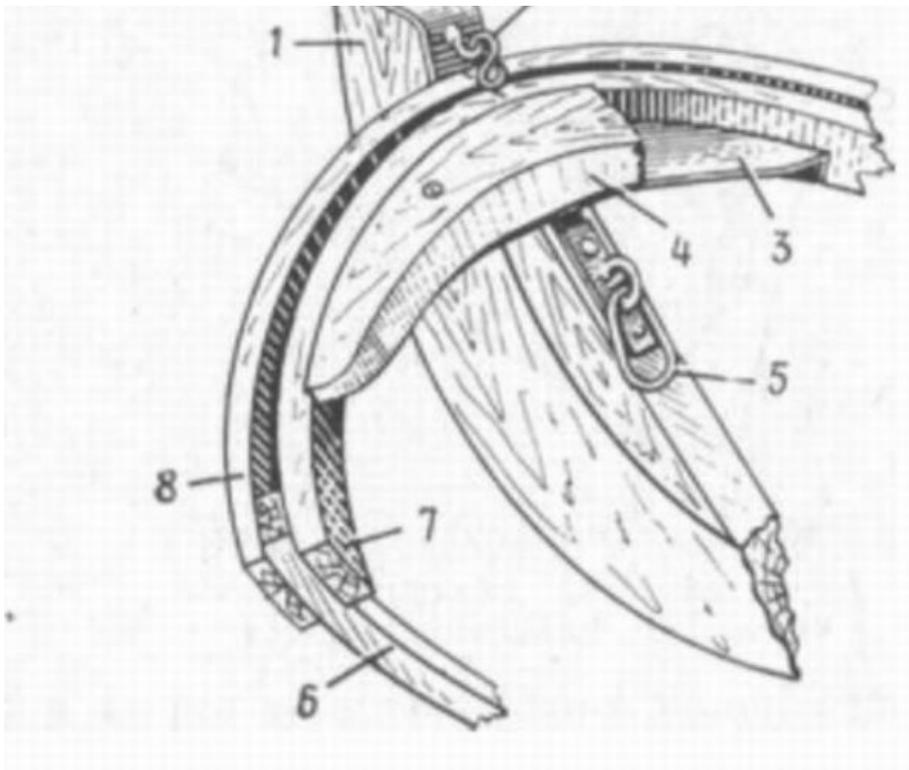


Рис. 5. Крепление привальных брусьев:

1 – форштевень; 2 – гак для крепления кливер-галса; 3 – стальная кница; 4 – деревянная накладка (брештук); 5 – шпангоут; 7 – привальный брус; 8 – ширстрек

Первый пояс – шпунтовый изготовлен из 16-мм дубовых досок (толщина остальных досок-12 мм). Верхний пояс об то же изготовлен из дубовых досок. Между ширстреком и привальными брусьями – деревянный наполнитель. Пояса о внакрой (рис. 6, а).

Привальные брусья, оконечности шпангоутов и верхние кромки ширстрека закрыты сверху дубовой доской – планширем.

Два буртика – полукруглые дубовые или ясеневые бруски – защищают борта шлюпки от ударов при швартовки прикрывает паз между планширем и ширстреком, а нижний – находится на поясе, который ниже ширстрека. Буртики латунными шурупами. В планшире и деревянном наполнителе имеются отверстия для уключин (по три на каждом борту) (рис. 12).

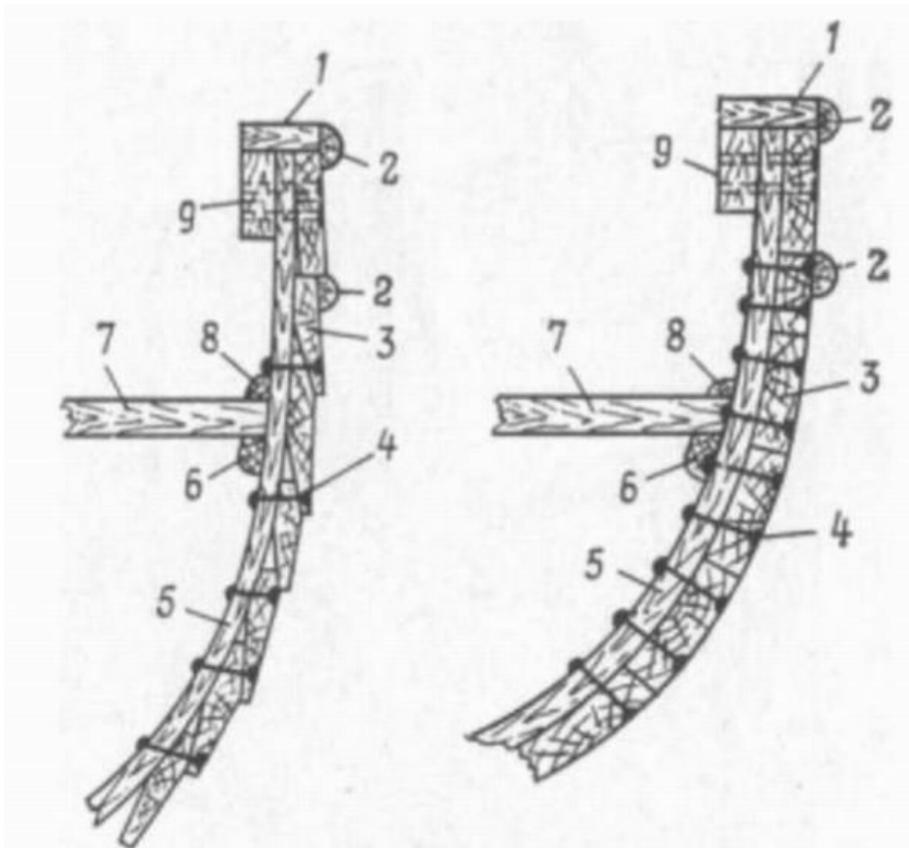


Рис. 6. Обшивка:

а – внакрой; б – вгладь; 1 – планширь; 2 – буртики; 3 – доски обшивки; 4 – гвозди с шайбами; 5 – шпангоут; 6 – подлага

штапик; 9 – привальный брус

На продольные дубовые брусья – подлегарсы опираются банки, которые служат сиденьями для гребцов и элементом крепления шлюпки.

В яле четыре банки: носовая, баковая (мачтовая), средняя и загребная (кормовая). Стальными оцинкованными книц с привальными брусьями (рис. 7). Чтобы банки не прогибались под тяжестью гребцов, их средние части укреплены пиллерсами. Верхний конец стойки входит в гнездо на банке, нижний – в башмак на кильсоне (рис. 14). Между банками находятся распорки, называемые чакками. Поверх банок и чакк вплотную к шпангоутам уложена дубовая планка – штапик (рис. 6 и 7).

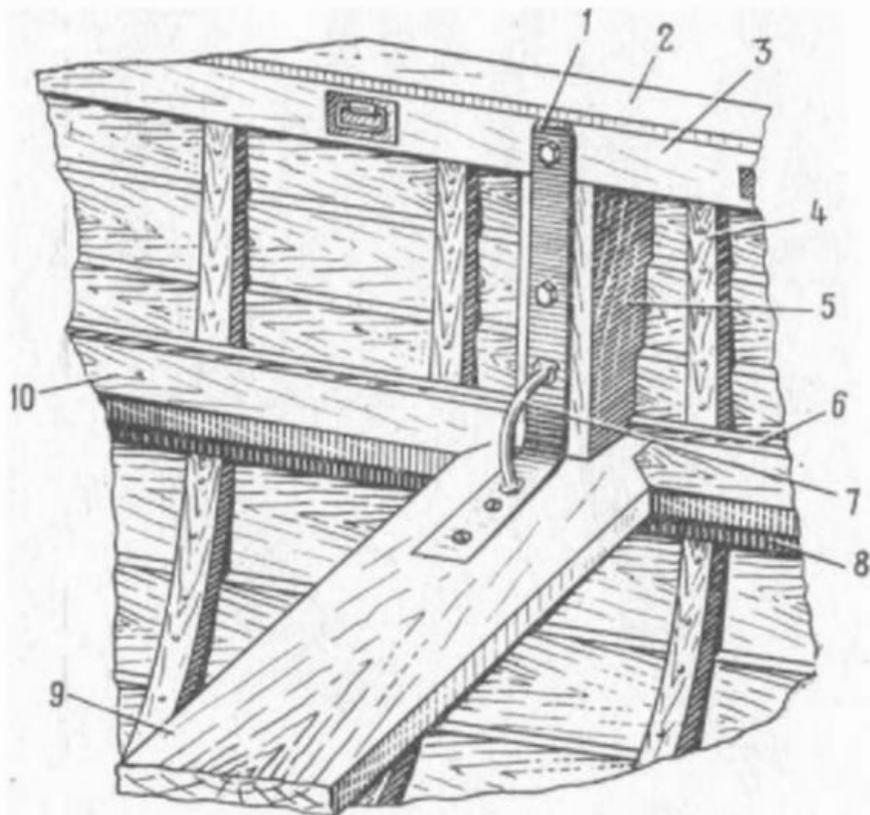


Рис. 7. Крепление банки к привальному бруссу:

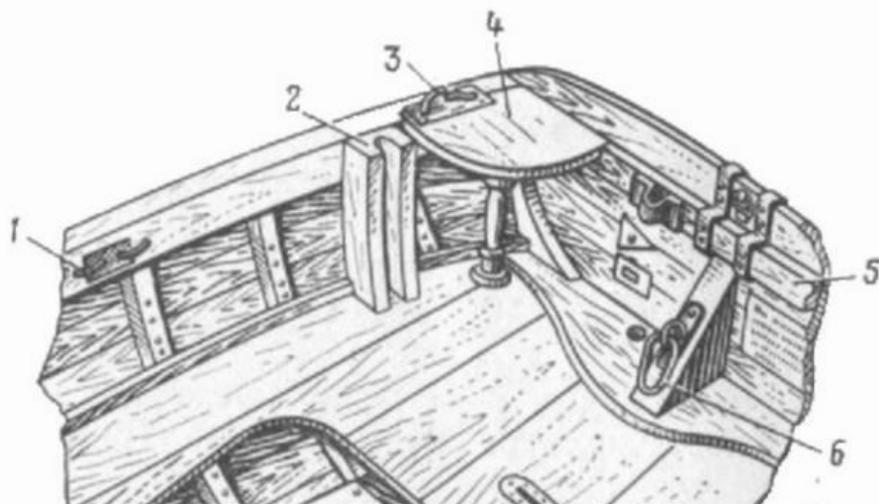
1 – металлическая кница; 2 – планширь; 3 – привальный брус; 4 – шпангоут; 5 – деревянный наполнитель; 6 – штапики обухок для заводки кливер-шкота; 8 – подлегарс; 9 – банка (средняя); 10 -- чакка

В носовой части шлюпки на подлегарс опирается съемный носовой решетчатый люк с отверстием для фонарного номера). Нижний конец стойки входит в гнездо башмака на форштевне.

В кормовой части шлюпки (рис. 8) на подлегарс опирается сиденье, на котором при движении под парусом размещаются командир и старшина шлюпки. Параллельно транцевой доске в вертикальные направляющие башмаки вставляются доски.

Между заспинной и транцевой досками у правого борта на деревянной накладке – книце, опирающейся на привальный брус, находится место старшины шлюпки при движении на веслах.

Для предохранения шпангоутов от повреждений, удобства передвижения по шлюпке и равномерного распределения нагрузки прикрыты съемными деревянными щитами – рыбинами, а между загребной банкой и кормовым сиденьем – кормовым щитом (рис. 8 и 9), состоящим из двух частей.



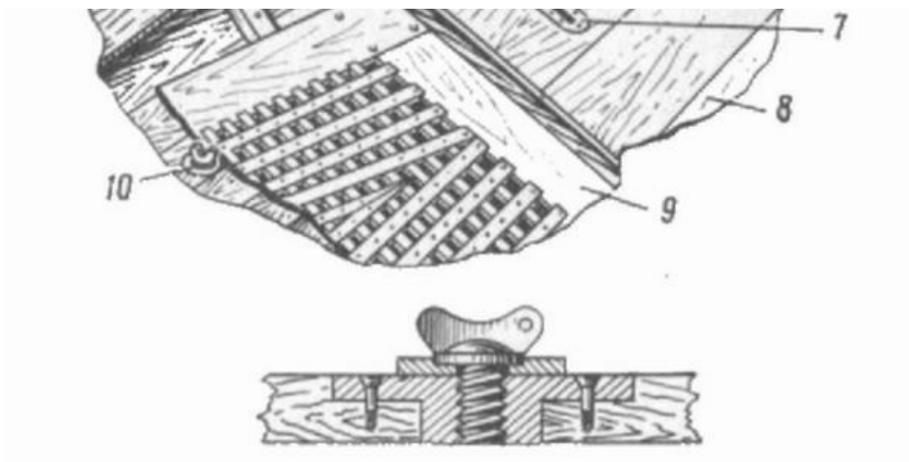


Рис. 8. Кормовая часть шестивесельного яла:

1 – утка; 2 – направляющий башмак; 3 – разрезной фасонный обушок для заводки фока-шкота; 4 – деревянная кни шлюпки при движении на веслах); 5 – транцевый брус; 6 – кормовой рым; 7 – отверстие для цепного подъемного ры сиденья; 9 – кормовой решетчатый люк; 10 – пробка

На рыбах и люке имеются упорки для ног гребцов. Для слива воды, скопившейся на дне шлюпки, под кормовы имеется отверстие с вывинчивающейся пробкой (рис. 8). При спуске и подъеме шлюпки на борт корабля используют (подъемные рымы).

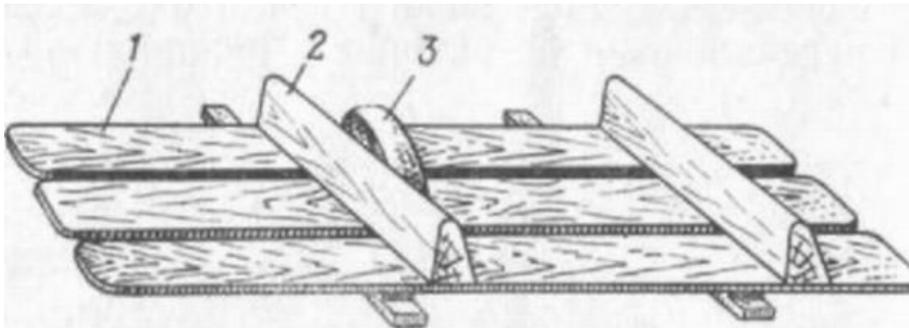
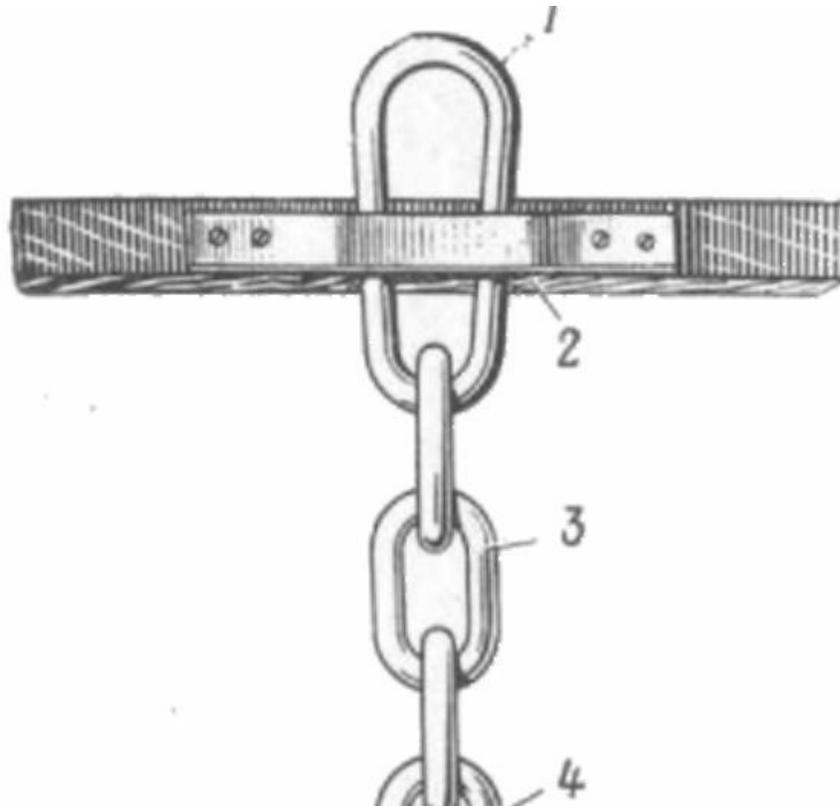


Рис. 9. Рыбина:

1 – рыба; 2 – упорка; 3 – стройка

Цепной подъем состоит из обуха, наглухо прикрепленного к килю, такелажной скобы, отрезка цепи и рыма (закладываются гаки шлюпочных талей).



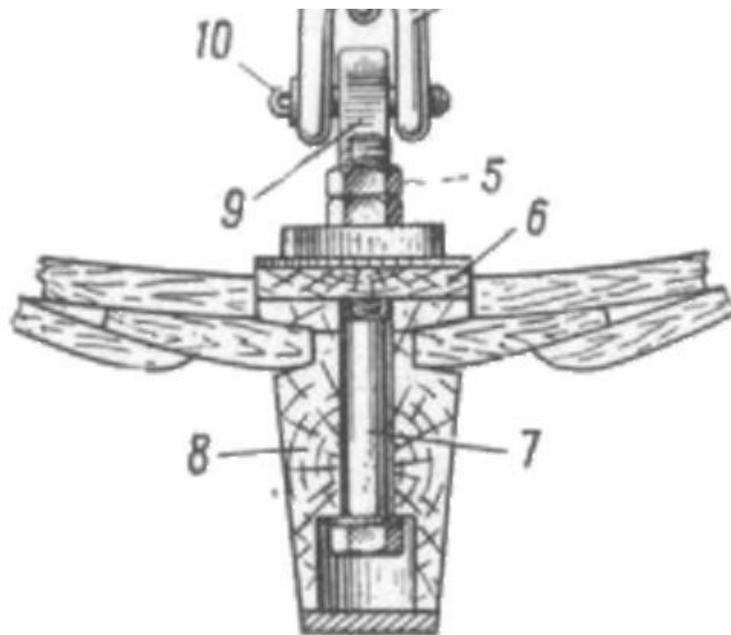


Рис. 10. Цепной подъем (цепной подъемный рым):

1 – рым; 2 – стопорная планка; 3 – цепь; 4 – такелажная скоба; 5 – гайки; 5 – кильсон; 7 – болт; 5 – киль; 9 – обух; 10 – шгырь

Чтобы шлюпка при спуске (подъеме) не кренилась, носовой рым пропускают через стопорную планку на носовой борт через специальное отверстие в кормовом сиденье.

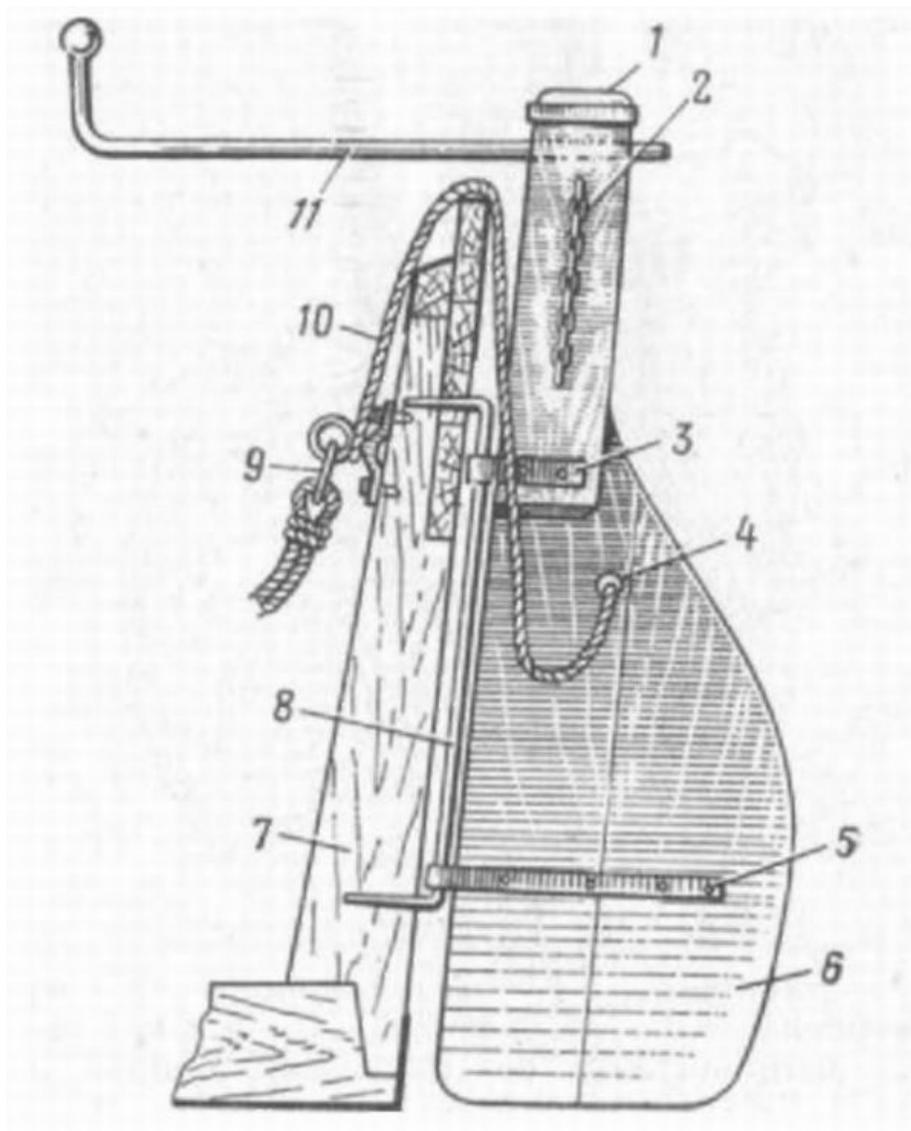


Рис. 11. Рулевое устройство:

1 – головка руля; 2 – чека с цепочкой; 3, 5 – петли с оковками; 4 – отверстие для сорлиня; 6 – перо руля; 7 – ахтерштевень; 8 – ахтерштевень; 9 – цепочка; 10 – сорлиня; 11 – сорлиня

Для удержания шлюпки на заданном курсе или изменения направления ее движения служит рулевое устройство (рис. 11), состоящее из навесного руля, деталей для его навески и румпеля (при движении на веслах используется изогнутый румпель, при де – прямой).

Руль изготовлен из дуба и состоит из головки, пера и петель с оковками. Он навешен на стальной оцинковке укрепленный на транцевой доске и ахтерштевне яла. В головке руля имеется квадратное отверстие для румпеля. Чтс он крепится чекой, связанной цепочкой с головкой руля или румпелем. В пере руля имеется отверстие для сорлини; окружностью 25 мм. Один конец сорлиня, пропущенный в отверстие на руле, заделан узлом – кнопом, а второй пр ахтерштевне.

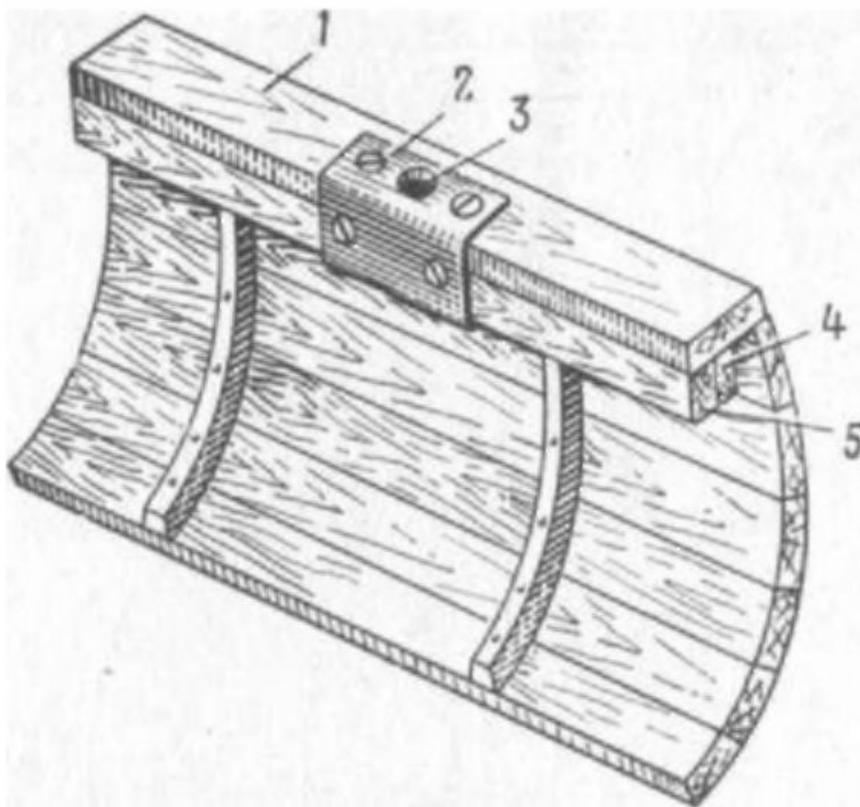


Рис. 12. Подуключина:

1 – планширь; 2 – подуключина; 3 – отверстие для уключины; 4 – деревянный наполнитель; 5 – привальный брус

Для крепления весел, мачты и снастей при управлении парусами, а также для других надобностей на корпусе следующие детали.

Подуключины – врезанные заподлицо в планширь угловые металлические оцинкованные планки с отверстиями для уключин (рис. 12).

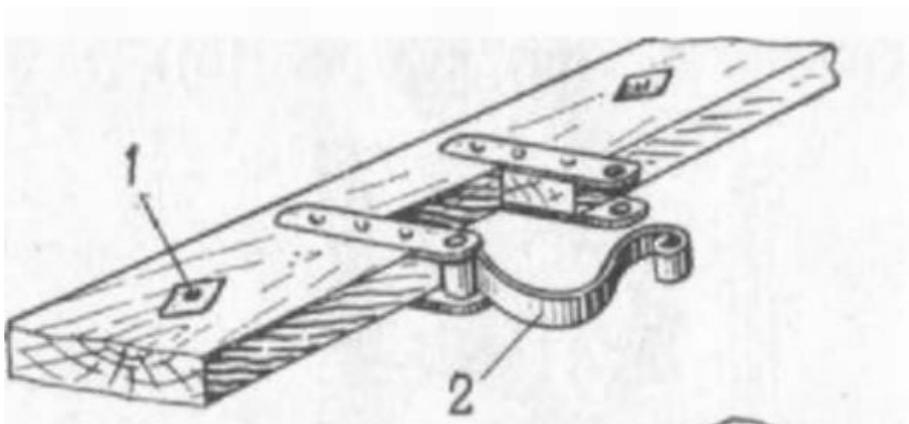
Наметка – откидная металлическая скоба на шарнире для удержания мачты в вертикальном положении. Один коне на мачтовой банке, другой, откидной, крепится к банке нагелем (рис. 13).

Степс – прикрепленная к кильсону металлическая наделка для установки нижнего конца (шпора) мачты. В находится горизонтальный штырь, на который садится мачта желобом шпора (рис. 14).

Степсами называются также металлические наделки с отверстиями для уключин, которые иногда устанавливают бруса.

Вантпутенсы – металлические планки с проушинами для крепления вант. Расположены с внутренней стороны при два с каждого борта (рис.20).

Разрезные фасонные обушки служат для закладки фока-шкотов. Расположены на планшире между заспинной (рис. 8). На кницах сред- ней банки – фасонные обушки для заводки кливер-шкотов (рис. 7).



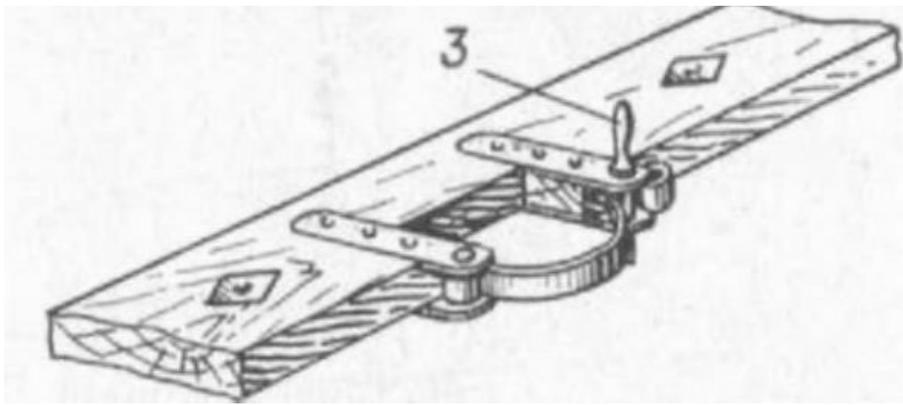


Рис. 13. Наметка:

1 – отверстие для нагеля; 2 – наметка; 3 – нагель

Гак на форштевне (галсовый гак) служит для осаживания и крепления кливер-галса (рис. 2 и 5).

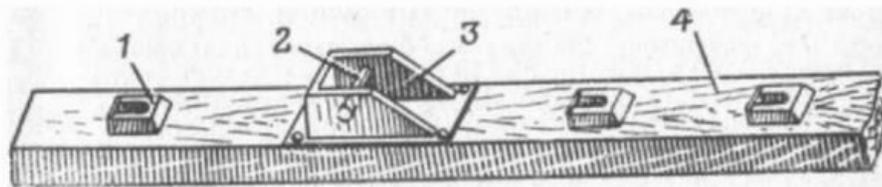


Рис. 14. Кильсон со степсом и башмаками для стоек:

1 – башмак для стойки (пиллерса); 2 – штырь; 3 – степс; 4 – кильсон

Утки – металлические двурогие планки для крепления краев (рис. 8).

Швартовное устройство состоит из носового (на форштевне) и кормового (на ахтерштевне) рымов, к которым крепятся тросы из растительных или синтетических волокон. Предназначено для швартовки и буксировки шлюпок.

На внутренней стороне транцевой доски находится обойма, а на кормовом сиденье – гнездо (или башмак) для крепления (рис. 15).

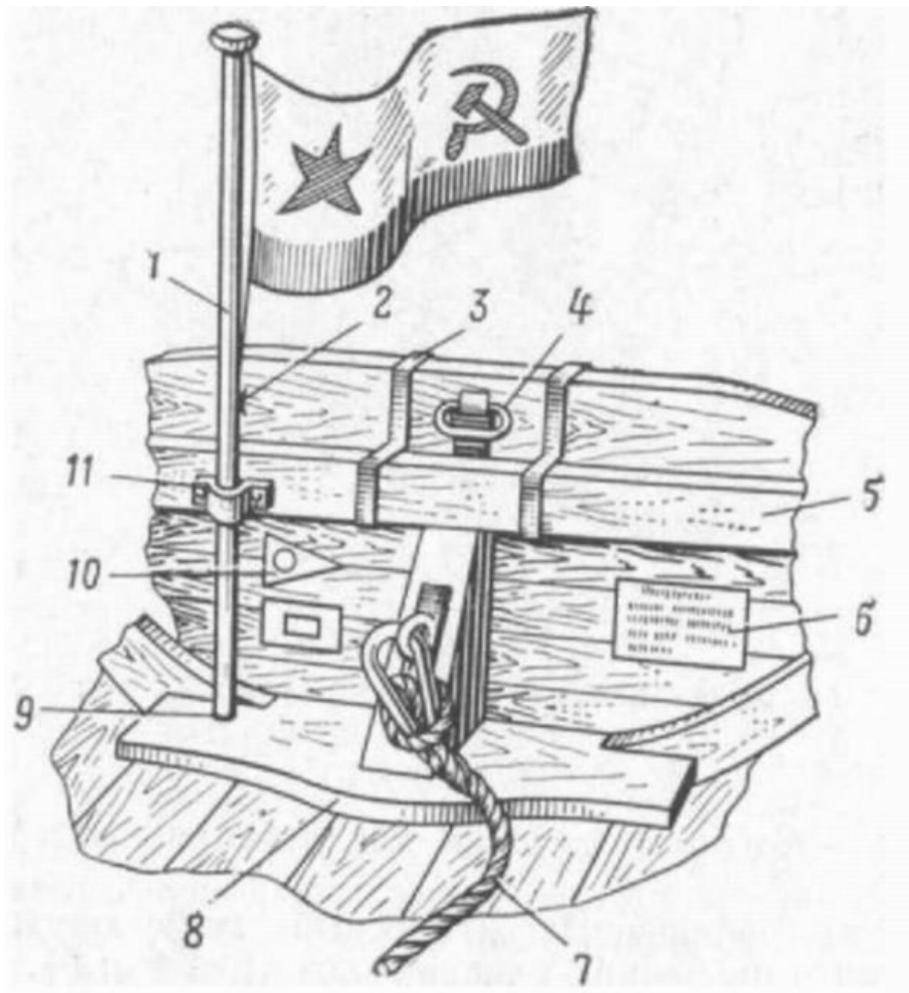


Рис. 15. Детали на транцевой доске:

1 – флагшток; 2 – утка на флагштоке для крепления фала флага; 3 – металлические планки для крепления по-
фасонный обушок для крепления леера; 5 – транцевый брус; 6 – металлическая пластинка с данными о мореходности
кормовой фалинь; 8 – фасонная доска; 9 – гнездо для флагштока; 10 – флажный позывной; 11 – обойма для флагштока

Для подвески мотора на транцевой доске установлены две металлические планки. Для крепления леера при
имеется фасонный обушок.

Слева от ахтерштевня на транцевой доске прибита металлическая пластинка с данными о мореходности и пас-
шлюпки, а справа накрашивается флажный позывной данной шлюпки.

Флажный позывной присваивается шлюпке приказом командира корабля (части) и состоит из сочетания двух
сигнальной книги: верхний флаг обозначает букву, нижний – «Шлюпочный». Таким образом, флажные позывные име-
Шл. и т. д.

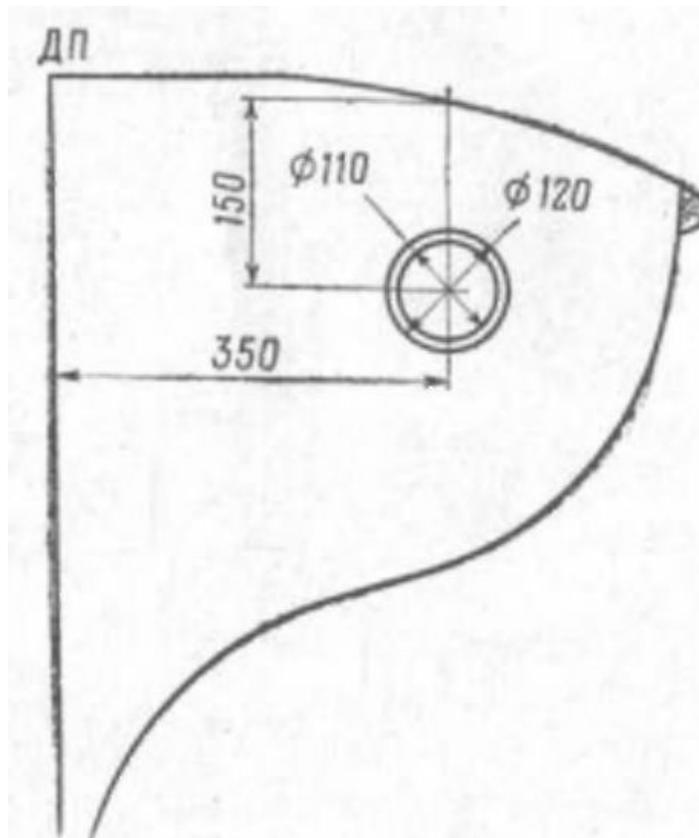


Рис. 16. Расположение флюгарки на транце

Кроме флажного позывного циркуляром начальника штаба флота шлюпке присваиваются флюгарка и цифровой
накрашивается на гоночном номере и пришивается к парусу. Порядок пользования позывными изложен в Шлюпочной
(ШСК).

В носовой части на привальном бруске правого борта прикреплена табличка с указанием типа шлюпки, заво-
заводского номера и года постройки.

Флюгарки – круглые с деревянной окантовкой знаки (рис. 16), указывающие, какому кораблю (части) принадле-
располагаются снаружи обшивки в носовой части и на транце с обоих бортов.

1.5. Особенности устройства шлюпок из шпона, пластмассы или легкого сплава

Корпус яла может быть изготовлен из шпона, пластмассы или легкого сплава. Корпус из шпона настолько прочен, что для четырехвесельных ялов нет необходимости устанавливать шпангоуты, а для шестивесельного яла количество шпангоутов до 12.

Пластмассовый корпус шестивесельного яла, изготовленный из жгутовой стеклоткани в сочетании с полиэстером, шпангоутов не имеет, а толщина его наружных стенок 6 мм.

Прочность корпуса усиливается флорами, которые находятся под бортовыми сиденьями, расположенными по всей длине яла. Флоры образуют внутренние объемы плавучести, заполненные пластиком ТПК-Н.

Ял из алюминий-марганцевого сплава АМГ-5В конструктивно аналогичен пластмассовому. Весла, мачта, реер и другие детали изготавливаются из легкого сплава.

Весла и парусное вооружение на шпоновом и пластмассовом ялах такие же, как на яле с корпусом из дерева.

Основные технические данные шлюпок приведены в разделе 9.1.

1.6. Предметы снабжения шестивесельного яла

В комплект шлюпки входят предметы, необходимые для ее эксплуатации. Перечень всех предметов приведен в формуляре шлюпки. Ниже приводится описание предметов шлюпочного снабжения (рис. 17).

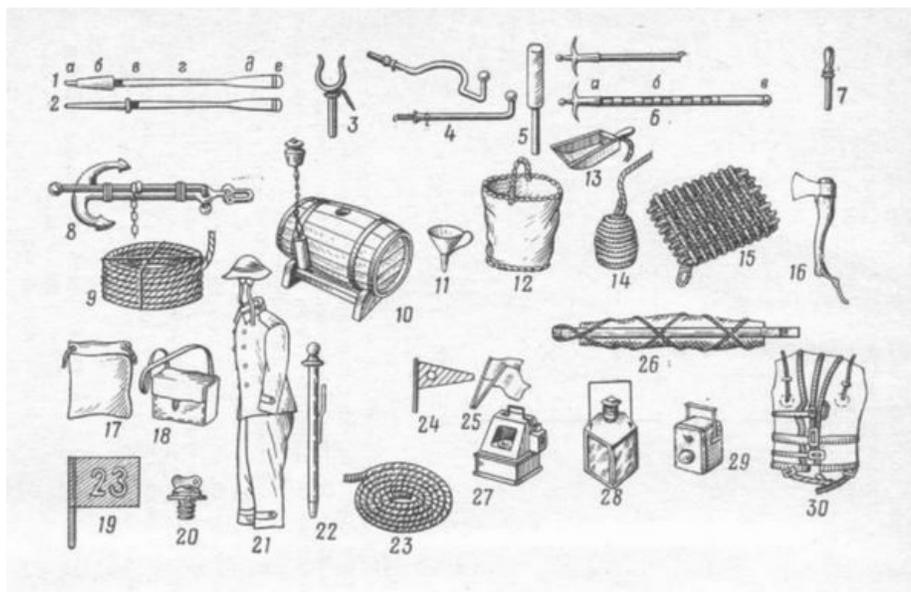


Рис.17. Предметы снабжения шестивесельного яла:

1 – весло вальковое (а - рукоять; б – валец; в – кожа; г - веретено; д - лопасть; е - оковка); 2 – весло распашное; 3 – уключина; 4 – Военно-морской флаг в чехле; 5 – отпорные крюки (а – крюк; б – шток; в – клот); 6 – нагель; 7 – якорь; 8 – якорный канат с пролкой и пробкой; 9 – воронка к анкеркам; 10 – ведро парусиновое; 11 – лейка деревянная; 12 – кранец; 13 – мат шпигованный; 14 – топор; 15 – кисть с такелажным ножом и свайкой; 16 – Шлюпочная сигнальная книга в чехле; 17 – гоночный номер; 18 – пробка; 19 – дождевое платье (комплект); 20 – фонарная стойка; 21 – фалинь; 22 – ответный вымпел; 23 – семафор; 24 – рангоутный чехол в сборе; 25 – шлюпочный компас; 26 – двухцветный фонарь; 27 – белый аккумуляторный фонарь; 28 – жилет

Весло – вальковое. Распашными веслами снабжаются вельботы и спасательные шлюпки. Изготавливается из ясеня, бука или кле- сосны. Части весла: рукоять, валец, веретено, лопасть с латунной оковкой. Для защиты от намокания и растрескивания олифой. Место упора весла в уключине обшито кожей. Длина весла – 3,9 м. Шесть основных и два запасных весла уклады- по бортам лопастями на нос.

Уключина – металлическая развилка для упора весел при гребле. Шесть уключин вставляются в отверстия на подуш- штертам и к подлегарсам или шпангоутам. Одна уключина хранится как запасная. Штерты к уключинам и другим при- изготовляются из белого троса окружностью 18 мм.

Отпорный крюк – металлический крюк на деревянном штоке для задержки шлюпки при швартовке и отталки- Утолщение штока называется клотом. Шток изготавливается из дуба. Отпорный крюк должен иметь положительную по- два крюка: один длиной 2,5 м, другой-1,5 м. Шток длинного крюка через каждые 25 см окрашен в черный и белый цвета- глубины. Короткий не окрашивается. Хранятся крюки у бортов на веслах (длинный – справа, короткий- слева), а посл- борта корабля кладутся на рангоут (короткий – крюком в корму, длинный – крюком в нос).

Нагель – металлический стержень с рукояткой. На шестивесельном яле два нагеля: один служит для крепления на- Вставляются в отверстия мачтовой банки. Штерты нагелей прихватываются к пиллерсу банки.

Якорь служит для удерживания шлюпки на месте. Имеет две лапы, веретено, укладываемый шток и скобу. Хр- виде (шток прикладывается к веретену и прихватывается двумя штертами) между мачтовой и носовой банками и при- штертами к кильсону. Масса якоря 20 кг.

Якорный канат – пеньковый смоленый трос окружностью 50 мм. Свернутый в бухту и связанный в четырех местах к- под носовым решетчатым люком. Длина якорного каната 60 м.

Анкерок – дубовый бочонок емкостью 25 л. Предназначается для хранения пресной воды. К пробке анкерка сна- цепочке ковшик. На яле два анкерка. Устанавливаются в диаметральной плоскости шлюпки на специальных подста- крепятся штертами к рыбакам.

При авариях анкерки могут использоваться как спасательные средства. Для этого их нужно остропить – взяты- обтянуть по окружности, сростить концы каждого, а затем оба линия скрепить между собой двумя поперечными ст- можно держаться, находясь в воде.

Воронка служит для наполнения анкерков водой.

Парусиновое ведро и деревянная лейка служат для удаления воды из шлюпки. Ведро хранится под носовым реи- лейки – под кормовым сиденьем.

Мат шпигованный 300X500 мм изготавливается из пеньки или манильского троса. Служит для вытирания ног. В шлю- один мат – в носу на рыбаке, другой – в корме на люке.

Топор служит для ремонта корпуса и предметов снабжения шлюпки. Хранится прихваченным штертом к подл- решетчатым люком.

Кранец мягкий Ø 125 мм служит для предохранения борта от повреждения при швартовке. Четыре кранца (по два на- рыбаках в районе уток.

Фалинь – белый растительный трос окружностью 50 мм. Носовой фалинь (12 м), ввязываемый в рым форште носовом решетчатом люке, кормовой фалинь (8 м), ввязываемый в рым ахтерштевня, – на кормовом сиденье (в свернутом виде).

Фонарь двухцветный (МППСС-72 предусматривает двухцветный фонарь с красным стеклом слева и зеленым справа, кс заменить трехцветный фонарь с красным слева и зеленым справа стеклами. Источником света служит керосиновая или м Фонарь белый – аккумуляторный. Оба фонаря служат для обеспечения безопасности плавания шлюпки в те Двухцветный фонарь надевается двумя скобками на кронштейн специальной фонарной стойки, устанавливаемой в носу шлюпки. Хранятся фонари в ящике под загребной банкой, фонарная стойка – на банках с левого борта.

Военно-морской флаг изготавливается из специальной шерстяной ткани (флагдуха), флагшток – из дерева. При д флаг, свернутый вокруг флагштока, помещается в парусиновый чехол и укладывается на весла с правого борта. Пр флагшток с флагом вставляется в обойму на транце и гнездо на кормовом сиденье шлюпки (рис. 15).

Гоночный номер – фанерная доска размером 40X40 см на деревянном штоке длиной 130 см. На черном фоне доск накрашен белой краской номер шлюпки. Этот номер соответствует номеру на парусе. При движении шлюпки на весл устанавливается на место фонарной стойки.

Румпель – рычаг для перекладки руля. При управлении шлюпкой на веслах используется изогнутый румпель, п парусами – прямой. Оба румпеля хранятся между заспинной и транцевой досками, прихваченные штертами к пиллерсу кницы.

Пробка с резьбой закрывает отверстие в днище шлюпки. Цепочкой пробка крепится к кильсону.

Кис а – парусиновый мешок, в котором хранятся мотки ниток и линия, игла, куски парусины, такелажный нож и св для работы с тросами. В кисе хранятся также запасная уключина, воронка, ответный вымпел и семафорные флажк кормовым сиденьем и крепится к рыму кормового цепного подъема.

Шлюпочный чехол изготовлен из специальной парусины, скроен по обводам шлюпки и имеет в носовой и кормово по бортам – пришитые куски парусины (ушки). Вдоль кромок разрезов и на ушках пробиты отверстия – люверсы, в ко заделываются штерты. Чтобы чехол не провисал и в нем не скапливалась вода, между форштевнем и ахтер- штевне талрепом, который крепится в носу за галсовый гак, а в корме – за фасонный обушок. Чехол кладется на леер и обтягивается и крепится к шлюпке. При спуске шлюпки на воду шлюпочный чехол оставляется на корабле (берегу).

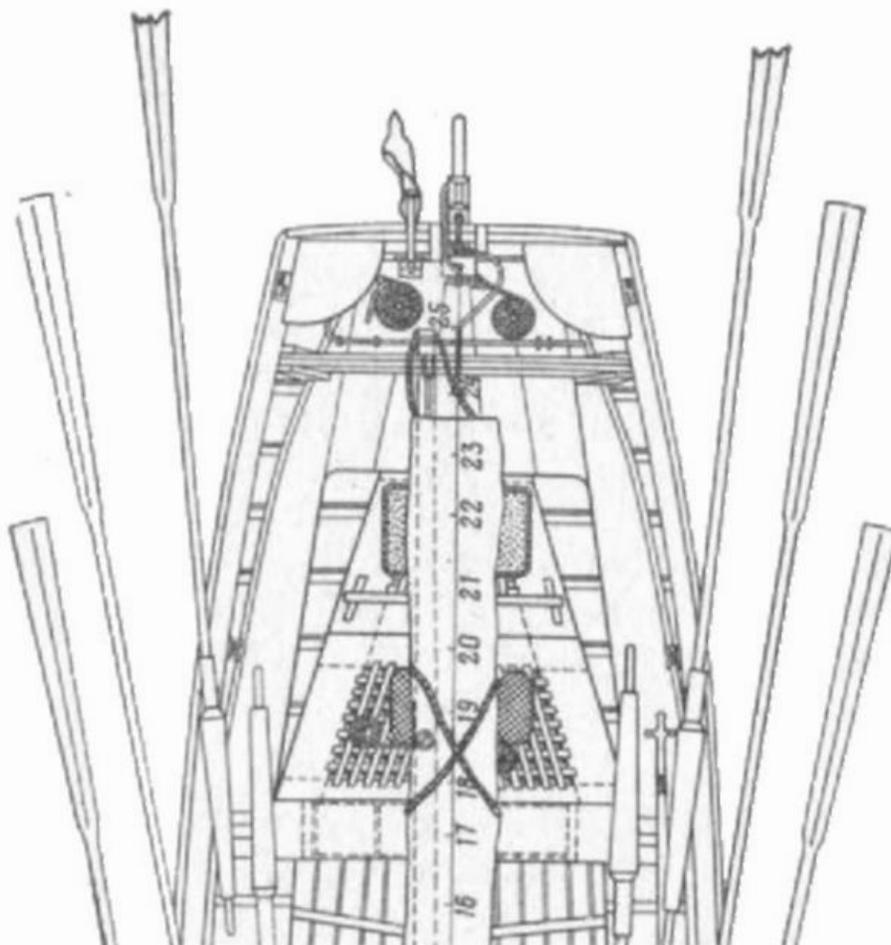
Рангоутный чехол шит из той же парусины, хранится вместе с парусом на банках в диаметральной плоскост постановке парусов – на кормовом решетчатом люке.

Парусное вооружение (см. раздел 1.7).

Компас шлюпочный служит для удержания шлюпки на курсе при движении в тумане, ночью или вне видимости (с под загребной банкой в ящике.

Ответный вымпел – трапециевидный красный флаг с белым кружком посередине на деревянном штоке. Вместе семафорным и флажкам и служит для сигналопроизводства. Порядок пользования ими изложен в Шлюпочной сигнальной книге.

Шлюпочная сигнальная книга (ШСК) используется при переговорах шлюпки с кораблями, постами наблюдения другими шлюпками, а также является пособием по управлению шлюпкой в различных условиях. Хранится в парусиновом чехле с лямкой.



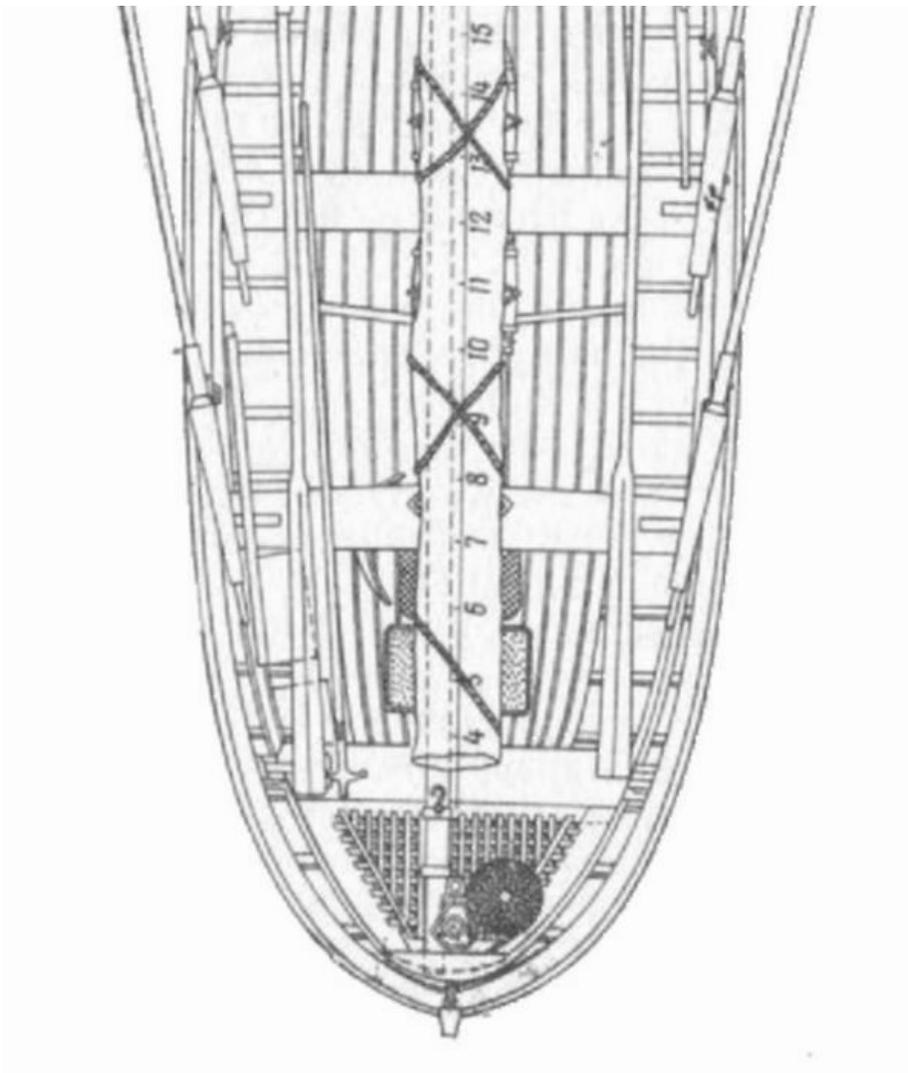


Рис. 18. Типовое расположение предметов шлюпочного снабжения

Комплект дождевого платья (куртка, брюки и головной убор) свертывается и подвешивается на штертах под банки сидят гребцы (по комплекту на каждого). Для этого снизу в банки ввернуты специальные обушки.

Спасательный пояс изготовлен из двух слоев парусины и пенопласта (или крошеной пробки). Может быть заменен жилетом. Количество соответствует численности команды. Хранятся по бортам шлюпки под банками.

Морские карты (в пеналах), прокладочный инструмент, средства радиосвязи, продовольствие и другие необходимые на шлюпку в случае необходимости. Типовое расположение предметов шлюпочного снабжения показано на рис. 18.

1.7. Парусное вооружение шестивесельного яла

Шестивесельный ял имеет одномачтовое рейковое разрезное парусное вооружение, основными частями которого мачта и реек, паруса – фок и кливер, стоячий такелаж – снасти для поддержания рангоута, бегучий такелаж – снасти управления парусами (рис. 19).

Фок-мачта, клеенная из сосны или ели, длиной 5,5 м служит опорой для парусов (рис. 20). Нижний четырехгранный шпор для прочности обшит металлической оковкой. Мачта шпором ставится в степс и крепится наметкой к боковому соединению со степсом шпор имеет желоб, в который входит штырь степса. Для плотного прилегания мачты к баку спереди имеет плоскую форму. Выше банки сечение мачты круглое с постепенным уменьшением диаметра по высоте. Толщина мачты (100 мм) в районе наметки. В этом месте она воспринимает основную нагрузку парусов. Выше наметки бугель с гаком для осаживания и крепления фока-галса. На верхний конец мачты – топ в уровень с ее срезом надет и бугель с обушками для крепления вант. Ниже бугеля вырезано сквозное отверстие, в которое помещен шкив. Чехолковой конец фока-фала.

Ванты (пеньковый трос окружностью 50 мм или стальной трос 0 4-6 мм) крепят мачту. В оба конца вант вплетены металлические кольца с желобками.

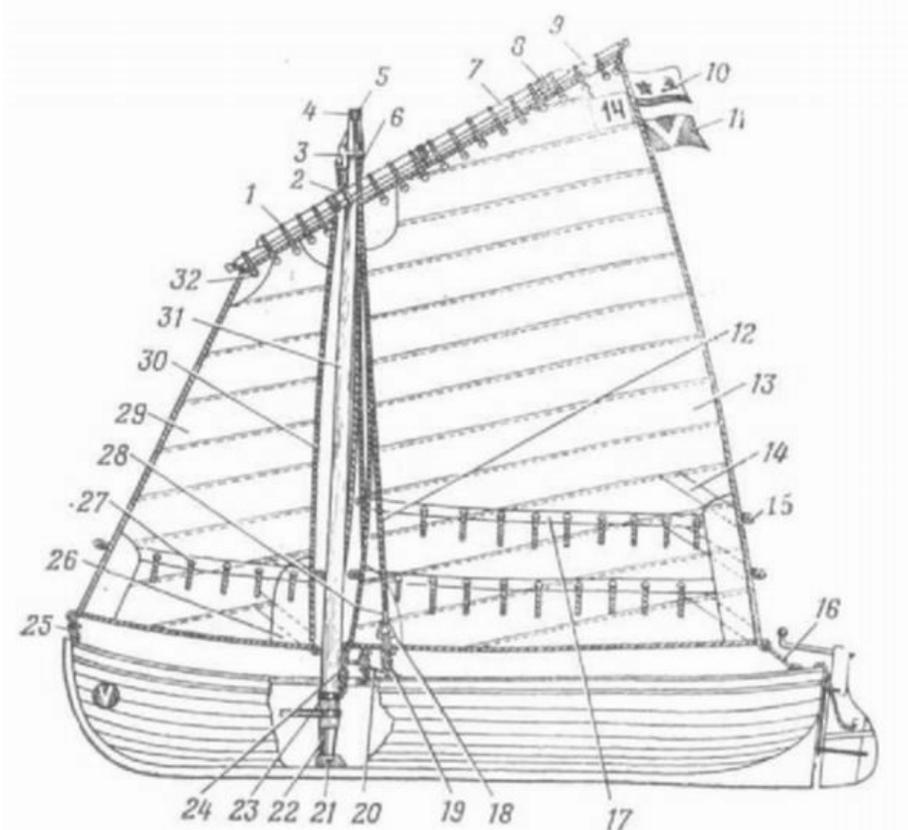
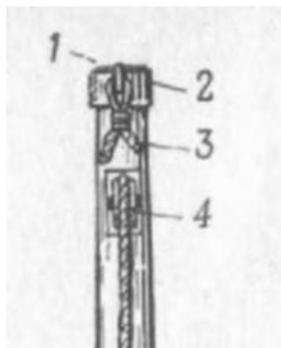


Рис. 19. Парусное вооружение шестивесельного яла:

1 – слабинь; 2 – третья стропка; 3 – ракс-бугель; 4 – бугель; 5 – топ; 6 – фал; 7 – шкала; 8 – полубензель; 9 – реек; 10 – Военно-морской флаг; 11 – флюгарка; 12 – ван- тина; 13 – фок (парус); 14 – боуты; 15 – кренгельсы; 16 – фока-шкот; 17 – риф-банты; тросовый талреп; 20 – кливер-шкот; 21 – степс; 22 – оковка; 23 – бугель с галсовым гаком; 24 – фока-галс; 25 – кливер-галс – риф-штерты; 28 – коуш; 29 – кливер; 30 – ликтрос; 31 мачта; 32 – люверс

Верхние концы вант крепятся к обушкам бугеля. К нижним коушам вант крепятся штерты – концы линия окружностей тросовыми талрепами для обтягивания и крепления вант к вант-путенеам. Длина вант должна быть такой, чтобы в от тросовый талреп был не короче 20 см. Запрещается укорачивать ванты с помощью узлов.



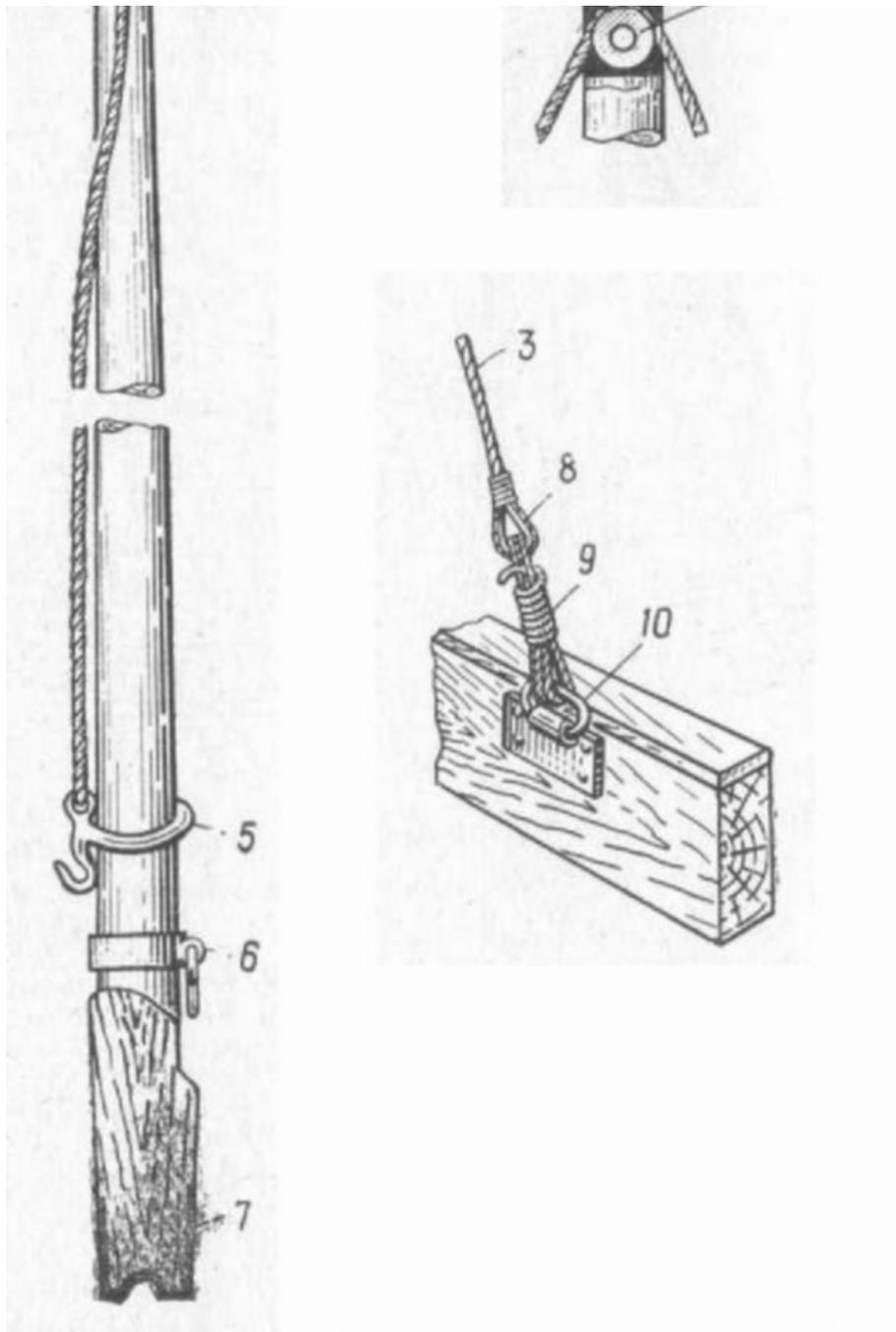


Рис. 20. Мачта:

1 – гоп мачты; 2 – бугель с обухами для крепления верхних концов вант; 3 – вантйна; 4 – шкив для фала; 5 – ракс-бугаком для крепления фока-галса; 7 – шпор мачты в оковке; 8- коуш; 9 – крепление штерта к вант-путенсу (талрепни путенс)

Фока – фал (растительный трос окружностью 40 мм) служит для подъема рейка с парусом. Коренной конец фала к бугеля, а ходовой пропускается через шкив в мачте и крепится за нагель.

Ракс-бугель (рис. 19 и 22) – металлическое кольцо с гаком, надевается на мачту для удержания рейка с парусом у мачты. Бугель обшивается кожей. Мачта с вантами и фалом хранится на банках в диаметральной плоскости шлюпки слева от паруса.

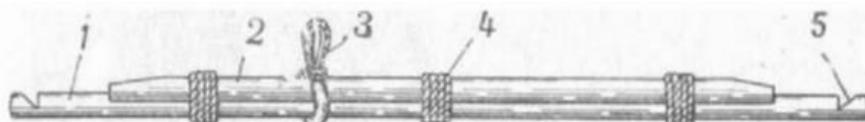


Рис. 21. Реек:

1 – реек; 2 – шкала; 3 – третная стропка; 4 – полубензели; 5 – зарубка на ноке рейка

Реек(рис. 21) изготавливается из сосны или ели длиной 4,3 м. Оконечности рейка называются ноками. Ноки имеют за которые полубензелями растягивается верхняя шкаторина паруса. Для прочности на реек наложена дубовая жердь называемая шкалой. Шкала крепится к рейку в трех местах полубензелями. На одной трети от переднего нока рейка третная стропка для соединения рейка с ракс-бугелем. Она изготавливается из стального оцинкованного гибкого троса и об ходовой для подъема паруса третная стропка очком надевается на гак ракс-бугеля.

Парус изготавливают из лучших сортов парусины, имеющей водоупорную пропитку. Разрезной парус состоит из ле

парус изготавливают из двух сортов парусины, имеющей водоупорную пропитку. Газрезовый парус состоит из двух кливера площадью 14,6 и 3,8 (рис. 19). Паруса сшиты из отдельных полотнищ двойным швом. Передняя, задняя, верхние кромки парусов, называемые шкаторинами, окантованы тросом пологого спуска – ликтросом. Ликтрос пришивается паруса целым концом и имеет один сплесень, располагаемый в месте, где парус испытывает наименьшее напряжение парусов испытывают наибольшее натяжение, поэтому дополнительно укреплены кусками парусины – бантами и половбутами, нашитыми с двух сторон паруса.

Верхние передний угол фока и задний угол кливера называются бензельными. Верхний передний угол кливера и нок-бензельным углом, задний угол фока – задним нок-бензельным углом. Передние нижние углы фока и кливера называются – шкотовыми.

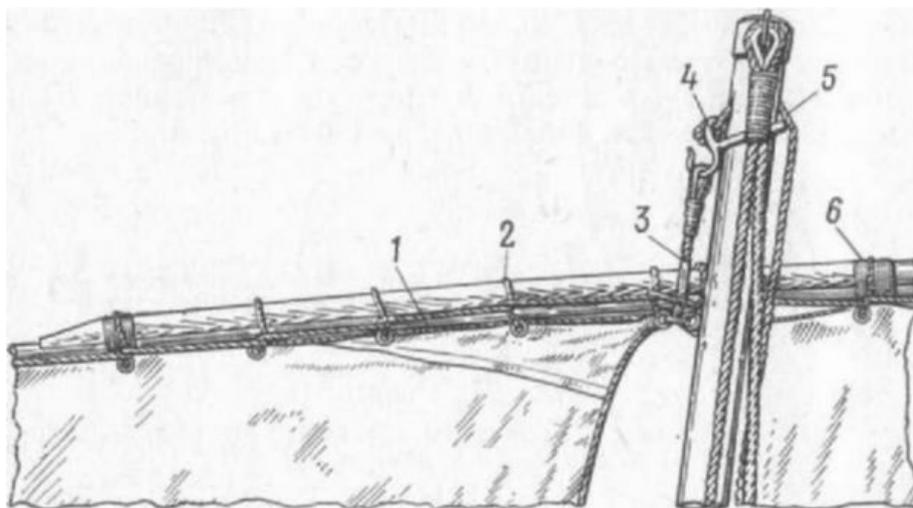


Рис. 22. Устройство для подъема разрезного фока: 1- ликтрос; 2 – слаблинь; 3 – третная стропка; 4 – ракс-бугель; 5 – полубензель; 6 – шкотовый бугель

По всей длине верхней шкаторины фока и кливера пробиты отверстия – люверсы, по краям обметанные нитки латунию. Через люверсы верхних углов паруса вяжутся полубензели, которыми парус растягивается по рейку; через слаблинь, прихватывающий парус к рейку по всей длине верхней шкаторины (рис. 22).

В нижней части паруса параллельно нижней шкаторине пробиты у фока два ряда, а у кливера один ряд люверсов пропущены короткие (до 60 см) отрезки линия – риф-штерты для уменьшения площади парусов в свежую погоду. Риф-штерты паруса с помощью узлов, завязанных на риф-штертах с обеих сторон паруса вплотную к нему (рис. 23). В районе люверсов паруса нашиты риф-банты.

К шкаторине заднего нок-бензельного угла фока пришит Военно-морской флаг, а ниже – флюгарка размером 3 бантов к заднему нок-бензельному углу с обеих сторон пришиты четырехугольники парусины размером 30x30 см с центром шпюпки черного цвета.

Все нижние углы паруса для крепления галсов и шкотов имеют кренгельсы – петли из троса, в которые введены оцинкованные круглые коуши, предохраняющие кренгельсы от перетирания (рис. 24).

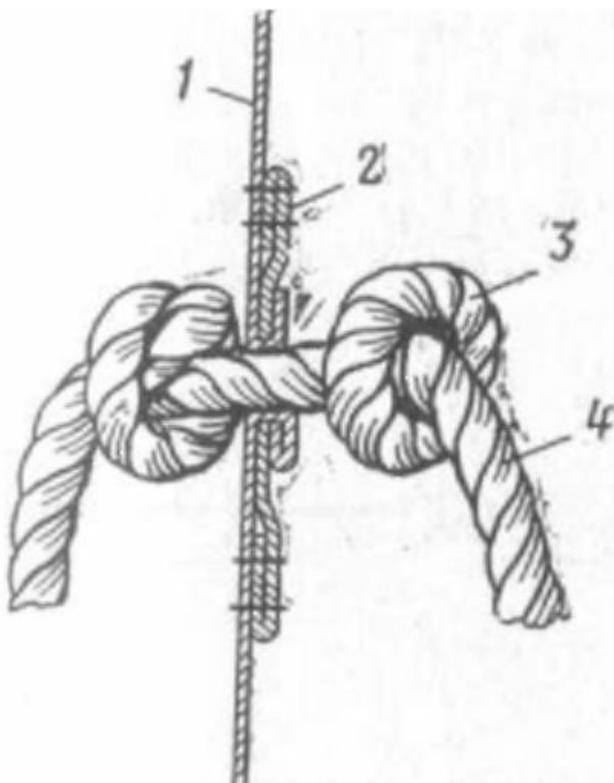


Рис. 23. закрепление
риф-шпертов: 1 – парус; 2 – риф-бант; 3 – узел; 4 – риф-шперт

Кренгельсы на уровне риф-шпертов служат для переноса галсов и шкотов при взятии рифов.

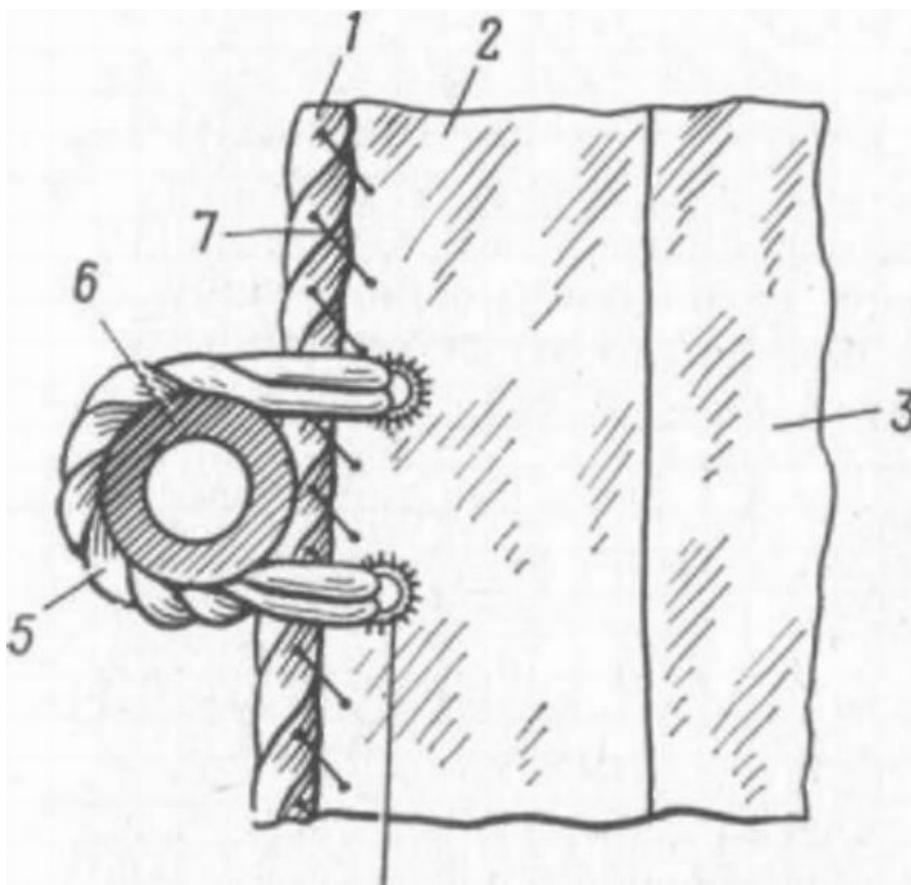


Рис. 24. Крепление кренгельса к парусу:
1 – ликтрос; 2 – бант; 3 – полотнище; 4 – люверс; 5 – кренгельс; 6 – коуш; 7 – обшивка ликтроса (хлопчатобумажные нитки)

Галсы (растительные тросы окружностью 25 мм и длиной 125 см) обтягивают и крепят галсовые углы паруса. Гал фока-галсом, галс кливера – кливер-галсом.

Шкоты (тросы окружностью 30 мм) служат для управления парусами. Они крепятся серединой к кренгельсам и в зависимости от паруса называются фока-шкотами или кливер-шкотами. Фока-шкоты имеют длину 15 м, кливер-шкоты – 9 м.

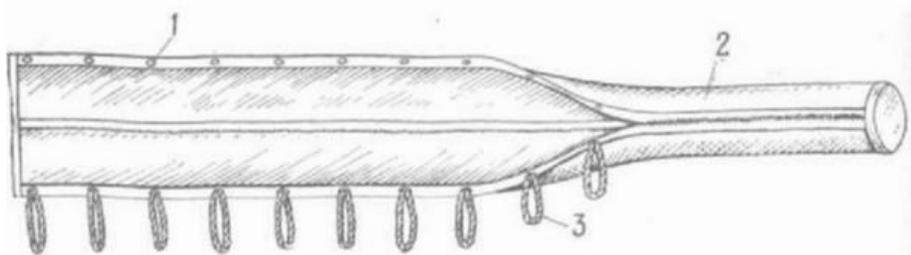


Рис. 25. Рангоутный чехол: 1 – люверсы; 2 – сшитая часть чехла; 3 – петли (стропки)

Рангоутный чехол (рис. 25) выкраивается из парусины в виде прямоугольника, большая сторона которого на 25 см стороны, обращенной к корме шлюпки, чехол на $\frac{7}{3}$ длины шит. Вдоль несшитых краев симметрично пробиты люверсы.

Для быстрой расшнуровки удобно применять не шперт, а ряд стропок, вплесненных в люверсы одной из кромок ч несколько больше расстояния между люверсами. Чехол шнуруется одновременно с обоих концов.

В рангоутном чехле хранится парус с рейком, галсами и шкотами.

Чтобы не пачкать парусину, все снасти шлюпочного такелажа делают из белого пенькового или сизальского трос, из которого выделяются снасти, предварительно вытягивают.

Концы снастей, которые вплесниваются в коуши или пропускаются через блоки, делают тоньше (с них удаляют час пряди). Все стальные стропки и части снастей, в которые введены коуши и блоки, обшивают юфтовой кожей.

1.8. Особенности устройства и вооружения гребных катеров

Пояса обшивки на катерах укладываются вгладь (рис. 6, б).

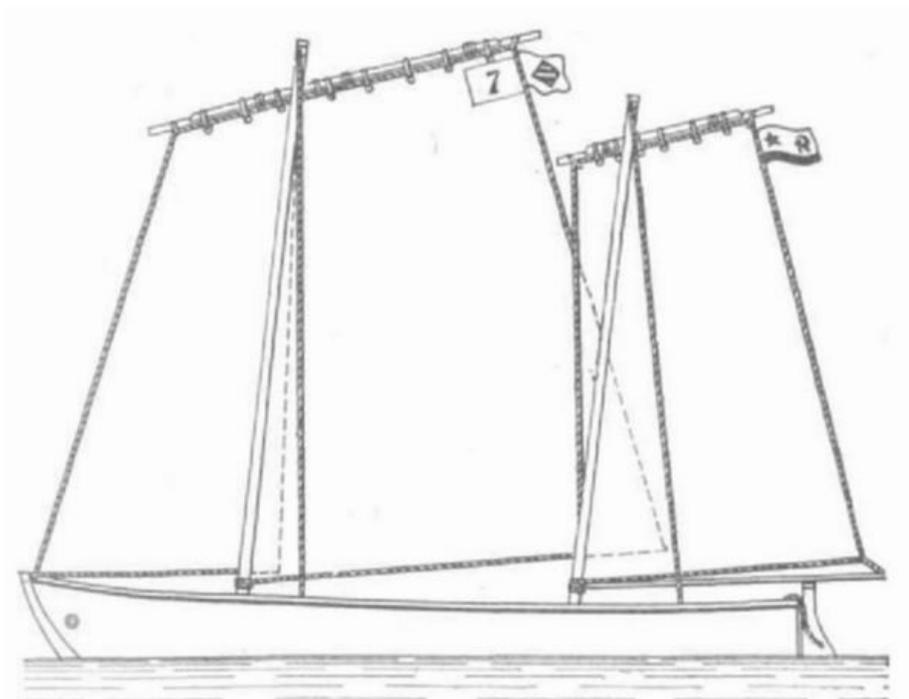


Рис. 26. Парусное вооружение гребного катера

Парусное вооружение – двухмачтовое рейковое разрезное с двумя парусами: разрезным фоком и гротом (рис. 26).

Первая от носа мачта называется фок-мачтой, вторая – грот-мачтой. Для крепления грот-мачты в районе дополнительно установлены степс, наметка и вант-пугенсы.

Разрезной фок поднимается на фок-мачте.

Грот, как и фок, имеет форму неправильного четырехугольника, но скроен из цельного куска парусины. Подним грота-фалом. Для растяжки нижней шкаторины грота применяется гик – тонкий цилиндрический брусок рангоутного предохранения от раскалывания на нок гика надет бугель.

Вблизи бугеля в гик врезан шкив для грота-шкота. На переднем конце гика – пятке имеется продольная оковка с или червяком, соединяющим гик с мачтой (на грот-мачте для этого имеется специальный бугель). Такое соединение перемещаться в горизонтальной и вертикальной плоскостях. На середине гика установлена горизонтальная утка шкота.

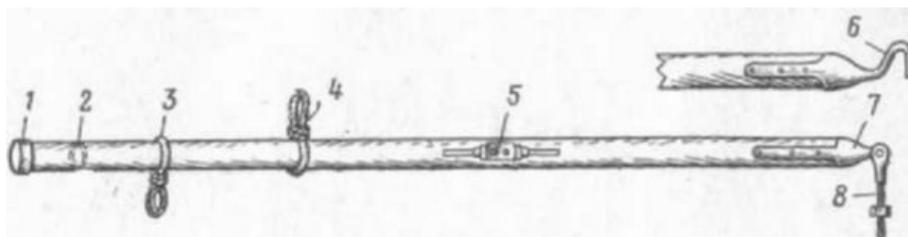


Рис. 27. Гик:

1 – бугель; 2 – шкив для грота-шкота; 3 – стройка для гика-шкота; 4 – стройка для гитовых; 5 – утка для креплений червяк; 7 – пятка гика; 8 – вертлюжный болт

На уровне транцевой доски на гике установлена обшитая кожей стропка с круглым коушем, в которую заклады шкота.

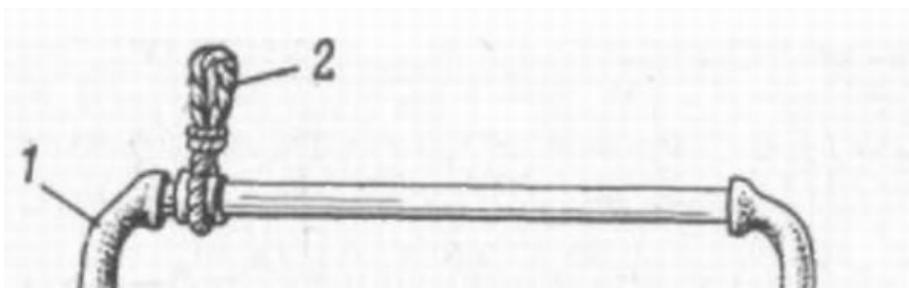




Рис. 28. Погон со стропкой:
1 – погон; 2 – стропка для гика-шкота; 3 – чека

На некотором расстоянии от этой стропки в сторону носа расположена вторая стропка с коушем, за которую крепят гитовых. С их помощью нок гика поднимается кверху («на гитовы»).

В отверстия на транцевом брусе устанавливается погон со стропкой для гика-шкота (рис. 28). Погон снизу стопорится чеками, хранится между заспинной и транцевой досками или под кормовым сиденьем и крепится к корпусу катера.

Иногда, чтобы шлюпка ходила круче, гик устанавливают и на ялах-шестерках.

Грота-шкот (рис. 29) служит для растяжки нижней шкаторины грота по гике. Храпцами или шкотовым узлом он бьет угол грота, а ходовым концом, заведенным за шкив, обтягивается и крепится за утку на гике.

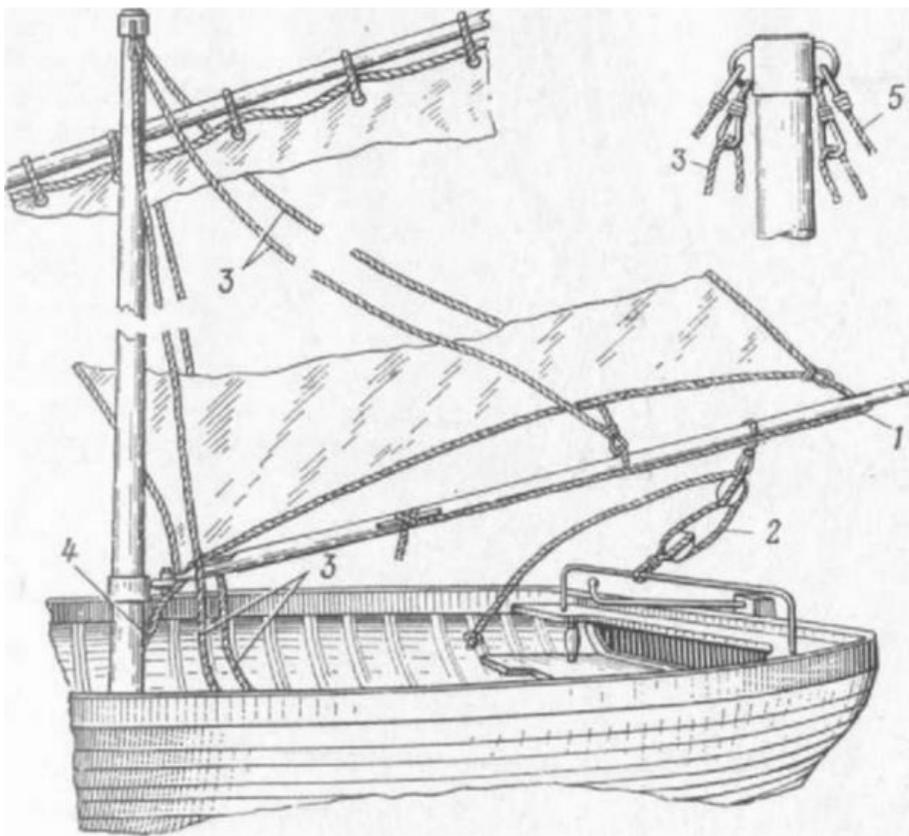
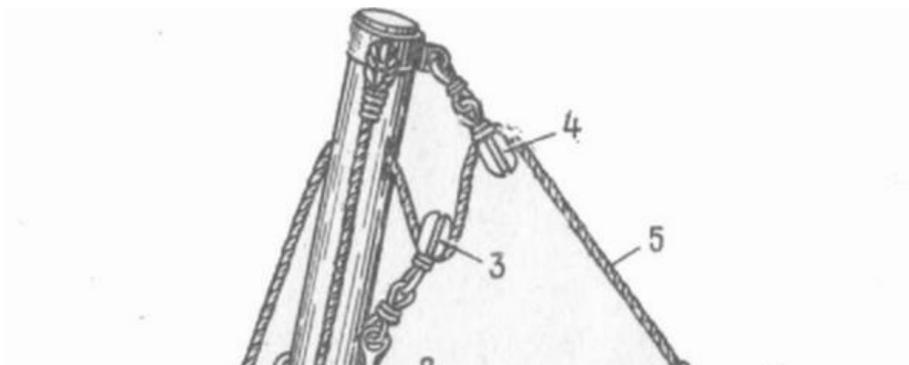


Рис. 29. Бегучий такелаж грота:
1 – грота-шкот; 2 гика-шкот; 3 – гитовы; 4 – грота-галс; 5 – вантина

Гика-шкот используется при управлении гротом. С целью облегчить управление гика-шкот основывается на одношкивных блоках. Храпцы верхнего блока берутся за кормовую стропку на гике, храпцы нижнего – за стропку. Концы гика-шкота должны выходить из верхнего блока и направляться внутрь катера.

Храпцы на шкотах обвязываются (закабливаются) шгертными, которые для этой цели вязаны в один из обухов храпцев.



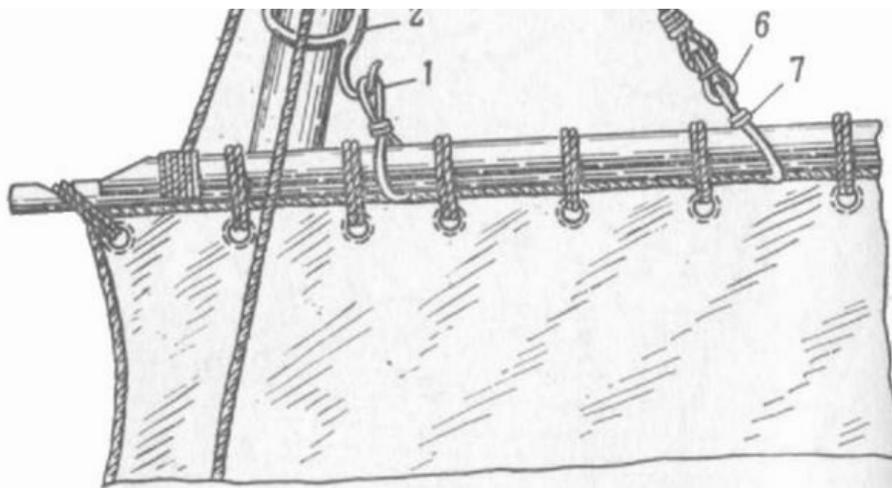


Рис. 30. Подъем грота с помощью дерикфальной стропки:

1 – третья стропка; 2 – ракс-бугель; 3 – одношкивный блок ракс-бугеля; 4 – неподвижный одношкивный блок; 5 – ф-дерикфальная стропка

Гитовы (всегда двойные) – вспомогательные снасти. Предназначены для уменьшения парусности грота. К середине бензеля крепится коуш храпцев.

Храпцы берутся за переднюю стропку на гике, ходовые концы гитовых проходят с обеих сторон грота, пропуская топового бугеля (или через коуши двойной стропки на рейке) и спускаются вниз. Чтобы гитовы не выдернулись из коушей, ходовые концы под гиком вяжутся прямым узлом или прихватываются к гику у пятки.

При необходимости задний нок-бензельный угол грота можно приподнять. Для этого грота-фал основывается с коренной конец фала заделывают храпцы, которые закладываются в дерикфальную стропку, укрепленную на 1/3 д-рейка (рис. 30). фал пропускают через неподвижный одношкивный блок, заложенный за задний обух бугеля, затем блок, заложенный за ракс-бугель, и, наконец, через шкив на топе мачты.

Такелаж, паруса и мачты на катерах хранятся в рангоутном чехле.

На двухмачтовых катерах Военно-морской флага пришивается к гроту, флюгарка – к фоку.

На спасательных шлюпках применяется люгерное рейковое парусное вооружение, у которого верхний реек и нижний выходят далеко вперед мачты. Простота конструкции и меньшая парусность обеспечивают шлюпке безопасность плавания.

Глава 2. Гребля и управление шлюпкой на веслах

2.1. Организация и методика обучения

Обучают гребле и управлению шлюпкой на веслах после изучения устройства, вооружения и снабжения шлюпки эксплуатации в различных условиях плавания. Руководителями занятий должны быть офицеры и старшины, имеющие самостоятельное управление шлюпкой.

В состав учебной команды шлюпки входят: руководитель занятий, старшина шлюпки, назначенный из числа оребцов.

При отработке тем рекомендуется придерживаться следующей очередности:

- приготовление шлюпки к занятиям (подгонка весел, упорок для ног и т. д.);
- посадка гребцов в шлюпку;
- правила поведения и обязанности гребцов;
- гребля на три счета;
- гребля на два счета;
- гребля без подсчета;
- выполнение различных команд при движении на веслах;
- подход к вехе, бочке, трапу, пирсу и отход от них в тихую погоду;
- постановка шлюпки под выстрел и на бакшпов;
- постановка на якорь и съёмка с якоря;
- подход и отход от трапа в свежую погоду;
- подход и отход от берега на прибое;
- спасение человека, упавшего за борт корабля;
- подход к судну, терпящему бедствие, и оказание помощи его команде;
- буксировка шлюпок.

На каждую тему руководитель должен составить план с указанием цели занятия, отрабатываемых вопросов, времени на каждый изучаемый вопрос, и места проведения занятия. На одно занятие отводится не менее двух часов с десятиминутным перерывом и учебных отрядах с сорокапятиминутным (академическим) часом рекомендуется на каждое занятие отвести более продолжительные занятия утомительны, короткие – недостаточно эффективны, так как значительная часть времени уходит на подъем шлюпки. Рекомендации по содержанию и расчету времени каждого занятия на шлюпке даны в разделе 9.3.

Перед каждым занятием на шлюпке старшина проверяет ее исправность и укомплектованность. Особое внимание уделяется наличию и исправности спасательных средств. Обучение посадке гребцов в шлюпку начинается на корабле или отработке посадки с берега, затем – посадка с пирса, с трапа корабля и, наконец, посадка с выстрела с использованием шторм-трапа и шкентеля с мусингами. Последнему способу следует уделять больше внимания.

Для быстрого восстановления порванных снастей и правильного выполнения обязанностей членами команды не из первых занятий научить гребцов вязать морские узлы и выполнять простейшие такелажные работы.

Для отработки подхода к трапу при отсутствии корабля рекомендуется использовать обеспечивающий катер, который ставится на якорь в районе занятий. Подход к берегу на прибое лучше отрабатывать у песчаного берега при температуре воды не ниже 16° С.

Отработку каждого маневра (на веслах или под парусами) руководитель начинает с объяснения действий старшего показателем выполнения маневра. Затем на руль поочередно садятся обучаемые. Каждый самостоятельно выполняет маневр. Если маневр выполнен неудовлетворительно, рулевого следует сменить. Наблюдая за действиями своих старшины, обучаемый лучше понимает свои ошибки, скорее осваивает выполнение маневра.

Для смены рулевого подается команда «Поменяться местами». Место старшины занимает сначала гребец, сидящий у правого борта. Остальные гребцы перемещаются по часовой стрелке на одно место. Старшина сменяет гребца. Последовательно меняя свое место в шлюпке, гребцы учатся выполнять обязанности любого члена команды.

Внимательно наблюдая за выполнением маневра, руководитель не должен вмешиваться в действия рулевого (иск шлюпке угрожает опасность). Разбор и замечания можно сделать позже, так как маневр, выполненный с ошибками, дает значительно больше пользы обучаемому, чем маневр, выполненный правильно, но с помощью руководителя.

В конце занятия следует дать задание обучаемым (с указанием учебных пособий) на самостоятельную подготовку по следующей теме.

На каждом занятии рекомендуется проводить контрольный опрос обучаемых и совершенствовать приемы и изучались ранее, до полной их отработки. Руководитель организует занятия так, чтобы в полной мере использовались возможности изучения:

- района плавания;
- знаков ограждения навигационных опасностей и правил их обхода;
- Правил рейдовой службы (ПРС) и местных портовых правил;
- Международных правил предупреждения столкновений судов в море (МППСС-72).

Руководитель должен научить гребцов пользоваться шлюпочным компасом, навигационной картой и Шлюпочной (ШСК), поддерживать визуальную связь с постами, кораблями и шлюпками.

Для занятий с компасом и навигационной картой района кроме этих предметов в шлюпку берутся комплект инструмента, простые карандаши и резинка. Руководитель показывает, как устанавливать компас на шлюпке, как шлюпки по двум пеленгам, как определять и удерживать курс шлюпки по компасу.

В целях отработки навыков в пользовании ШСК по заявке руководителя во время занятий на посту (корабль) специальные сигналы. Гребцы, используя ШСК, докладывают их значение. При отсутствии в районе нахождения шлюпки поста (корабля) на время занятий может быть развернут специальный сигнально-наблюдательный пост.

2.2. Подгонка весел

Важное значение имеет для гребцов правильная подгонка весел и упорков для ног, которая проводится один раз когда шлюпка готовится к соревнованиям. Сначала отбирают весла: самые длинные - для гребцов средней банки, с баковых, оставшиеся – для загребных и в качестве запасных. На больших шлюпках длина весел постепенно уменьшается к носу и корме.

Затем весла вставляют в соответствующие уключины и располагают по траверзу. Расстояние между рукоятками должно быть 10-15 см, излишки обрезаются. Поверхность рукоятки тщательно обрабатывается стеклом или наждачной бумагой.

Чтобы гребцы легко находили свои весла, на вальках или веретенах (у распашных весел) наносят кольца: для правых – краской, для левого – красной. На веслах загребной банки наносят по одному кольцу, средней банки – по два и баковых по три. Ширина колец и расстояние между ними 10 мм. Первое кольцо наносят на расстоянии 10 мм от ближнего к веретену среза валька.

В некоторых учебных пособиях рекомендуется надрезать порядковые номера весел (начиная с загребных) и закрашивать их зеленой и красной краской. Но при укладке весел цифры часто оказываются внизу и их не видно, что при разборе весел.

Запасные весла не маркируются.

После подгонки весел по длине их уравнивают, заливая расплавленный свинец в просверленные на вальке отверстия. При гребле он находился в нижней части валька, иначе весло будет выворачиваться.

Правильно подогнанное весло, вложенное в уключину (серединой кожаной обшивки), должно иметь некоторый изгиб и принимать горизонтальное положение при подвеске к середине рукоятки груза массой в 4 кг (что приблизит весло к массе положенных на валец рук).

Упорки для ног подгоняют после распределения гребцов по банкам. Они должны находиться от банки на таком расстоянии, сидящего нормально на банке, ноги, поставленные на упорку, были несколько согнуты в коленях. При отталкивании должны быть прямыми, на одной линии с корпусом тела. При правильной установке упорки сила гребца возрастает. В работе участвуют мышцы живота, спины и ног. Чтобы гребцы не падали назад, к упоркам для одной из ног (в диаметральной плоскости шлюпки) крепят парусиновые стройки (рис. 9). Нога на полступни должна входить в стропку.

Уключины должны быть подогнаны по гнездам, не шататься при гребле и быстро выниматься из гнезд. Веретено свободно вставляется в уключину и вынимается из нее. Сработанные уключины и подуключины заменяются новыми.

2.3. Посадка команды в шлюпку и обязанности гребцов

Перед посадкой в шлюпку гребцы распределяются по банкам, что позволяет лучше использовать их физическую силу. На загребную банку отбираются наиболее сильные гребцы, по возможности имеющие навыки в гребле, на баковую – более слабые. Гребцы с развитой левой рукой назначаются на левый борт.

Гребцам правого борта присваиваются нечетные номера: 1, 3, 5; гребцам левого борта – четные: 2, 4, 6 (счет идет от кормы). Гребцы могут также именоваться по банкам, на которых они сидят: загребные, средние, баковые – с добавлением номера, например, правый загребной, левый баковый и т. д.

На шлюпках с распашными веслами гребцы размещаются по одному на банке. На двойках и тузиках у гребцов по шлюпку производится по команде «Гребцы в шлюпку». Бегом направляясь к шлюпке, они занимают свои места, со следующим порядком:

– если шлюпка стоит носом к берегу или находится под выстрелом, первым входит на шлюпку старшина, а затем по порядку номеров;

– если шлюпка стоит кормой к берегу, первым входит шестой номер, затем пятый и т. д., старшина входит после гребцов;

– если шлюпка стоит бортом к пирсу, гребцы обоих бортов входят в шлюпку одновременно, при этом гребцы правого борта – вслед за баковым с кормы, а гребцы левого борта – вслед за загребным – с носа (продвигаясь соответственно вдоль свеса шлюпки).

При движении на веслах старшина сидит на книце правого борта, держа ноги между заспинной и транцевой досками. В отсутствие пассажиров старшине разрешается находиться на кормовом сиденье. Командир шлюпки занимает место на кормовом сиденье с левого борта последним. Выходят из шлюпки в обратном порядке по команде «Гребцам выйти из шлюпки».

После посадки гребцы проверяют подгонку упорков и стропков для ног, укомплектованность шлюпки и очищают ее. Загребные, становясь коленями на кормовое сиденье, навешивают руль на стержень. Правый загребной переносит крюк с борта на рангоут и кладет его крюком в корму.



Рис. 31. Место старшины шлюпки при движении на веслах

Левый баковый переносит длинный крюк с борта на рангоут и кладет его крюком в нос. Баковые и загребные по очереди укладывают их в бухту: первые – на носовом решетчатом люке, вторые – между транцевой и заспинной досками.

Старшина шлюпки вставляет изогнутый румпель, ставит кормовой флаг, проверяет наличие на штатных местах пирса шлюпки, при входе на шлюпку офицера подает команду «Смирно» и отдает честь, прикладывая руку к головному убору.

Гребцы по команде «Смирно» сидят на своих местах лицом в корму, корпус прямой, ноги согнуты в коленях, руки на коленях.

В шлюпке гребцы обязаны соблюдать следующие правила поведения:

- при посадке и высадке не ходить по банкам, рангоуту, веслам;
- не входить в шлюпку в грязной обуви;
- при температуре воздуха 14°C и выше снимать обувь;
- не облокачиваться на планширь и не выставлять рук за борт;
- следить, чтобы за бортом шлюпки не было посторонних предметов;
- соблюдать тишину, внимательно слушать команды, быстро и четко их выполнять;
- соблюдать установленную форму одежды;
- не переговариваться с проходящими мимо шлюпками;
- не перемещаться в шлюпке без разрешения;
- не купаться с борта шлюпки;
- курить только с разрешения старшины шлюпки.

Если шлюпка у борта корабля или у пирса, курить запрещается.

2.4. Техника гребли

Перед греблей по команде «Весла» гребцы должны принять исходное положение: сесть на банке прямо, заняв 3/4 согнутые ноги должны упираться в упорки, кисти согнутых в локтях рук должны находиться на весле (одна на руке на ширине груди ладонями вниз (рис. 32).



Рис. 32. Исходное положение для гребли (лопасть развернута параллельно поверхности воды)

Правильная посадка гребцов облегчает освоение техники гребли и дает возможность наиболее полно использовать силу. Гребок можно разделить на четыре фазы (рис. 33):

а) Занос лопасти весла к носу шлюпки (1, 2).

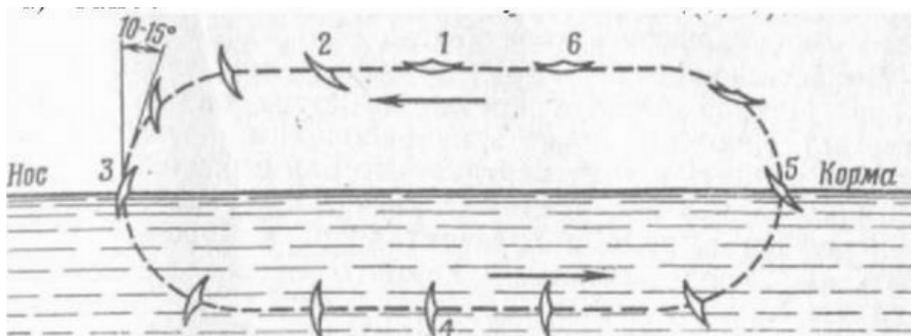


Рис. 33. Разворот лопасти весла при гребле:

1 – исходное положение (по команде «Весла»); 2 – в начале разворота от себя; 3 – в конце разворота и в момент входа в воду; 4 – в момент выноса из воды; 5 – в момент выноса из воды; 6 – при заносе

Лопасть весла движется по воздуху на высоте планширя, развернутая параллельно поверхности воды, сопротивление воздуха и не задеть за воду.





Рис. 34. Занос весла

Корпус гребца наклоняется вперед, колени сгибаются, руки выпрямляются, голова поднимается и поворачивается (рис. 34).

В конце заноса движением кистей рук от себя весло разворачивают так, чтобы передняя кромка лопасти, в это положение, оказалась наклоненной от вертикальной плоскости в сторону кормы на угол $10-15^\circ$.

б) Ввод лопасти в воду (3).

Лопасть вводится в воду быстро и энергично, но без удара. Наклон верхней кромки к корме на угол $10-15^\circ$ помогает на необходимой глубине. Если лопасть вводить в воду вертикально или с разворотом верхней кромки к носу, то она углубится, вывернется в воде в горизонтальное положение и, проскользнув под лопасти других весел, сбьет темп гребли.

Вялое, неэнергичное погружение лопасти не дает толчка шлюпке и даже может вызвать ее торможение, если скоп окажется меньше скорости шлюпки.

Большое значение имеет глубина погружения лопасти в воду. На первый взгляд кажется, что наиболее эффективно когда вся лопасть находится в воде. Однако это не так. Лопасть делается несколько длиннее с расчетом на волнение. В спокойной воде лопасть нужно погружать в воду на $1/2-2/3$ ее длины. При этом гребец вынужден прилагать большее усилие на проводку, в результате чего быстрее устает. При меньшем погружении рабочая площадь лопасти, и весло будет работать неэффективно.

Практически глубина погружения лопасти зависит от выучки гребца и от условий плавания (ветра, волны). Тренер погружает лопасть больше, чем новичок. При движении по ветру лопасть погружается меньше, чем против ветра.

в) Проводка лопасти в воде.

Во время проводки шлюпке дается поступательное движение вперед. Поэтому проводка является главной фазой, выполняться от начала и до конца с максимальным усилием.

Начиная проводку, гребец должен сильно упереться ногами в упорку и тянуть весло всем корпусом на прямых. Проводка должна находиться в вертикальном положении. Рукоять весла надо вести на одном уровне, не теряя чувств. При этом условии лопасть сохраняет постоянное заглубление.

Основная работа при проводке выполняется мышцами ног и спины. Выпрямленные руки лишь передают на весло усилие, развиваемое за счет движения корпуса. Мышцы рук включаются в работу, когда корпус, пройдя вертикальное положение, отклоняется. В этот момент руки сгибаются и с силой подтягивают рукоять весла к туловищу.

Рукоять весла при проводке обхватывается четырьмя пальцами сверху и одним (большим) – снизу. Захват рукояти ладонью совершенно недопустим, так как при проводке весла кожа ладони собирается в складки и легко стирается.

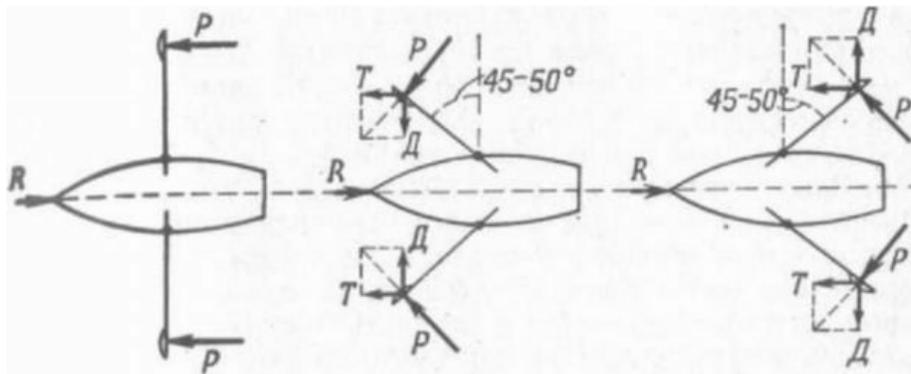


Рис. 35. Силы, действующие на шлюпку при гребле

Проводка должна быть достаточно длинной и выполняться одновременно всеми гребцами, что придает шлюпке движение и обеспечивает лучшие результаты при переходах на большие расстояния.

При коротких гребках шлюпка движется неравномерно, рывками и гребцы быстро устают. Частые гребки (четыре небольших заноса) применяются на стартах в шлюпочных соревнованиях для придания шлюпке необходимой начальной скорости.

Однако делать чрезмерно большой занос лопастей и очень длинную проводку не следует. На рис. 35 указаны силы, действующие на шлюпку при гребле. Сила сопротивления воды R действует на корпус и тормозит движение шлюпки вперед. Сила P действует на лопасть весла и через уключины передается на корпус шлюпки. Силу P можно разложить на силу T параллельно диаметральной плоскости, которая двигает шлюпку вперед, и силу дрейфа D , направленную перпендикулярно диаметральной плоскости, которая в движении шлюпки не участвует. Сила T имеет наибольшее значение, когда лопасть находится в момент силы D равна нулю. При заносе лопасти на угол 45° от траверза $T = D$, а при заносе на больший угол $D > T$, т. е. усилии гребца затрачивается вхолостую. Поэтому угол заноса весла и окончания проводки должен быть в пределах $45-50^\circ$.

Большое значение имеет одновременность начала и конца проводки гребцами обоих бортов. При неодновременном действии силы D шлюпка раскачивается и рыскает, что затрудняет работу гребцов, понижает управляемость и скорость шлюпки.

Одновременность гребли достигается:

- равнением гребцов по загребным;
- равнением левого загребного – по правому;
- выполнением команд (подсчета) старшины шлюпки;
- тщательной тренировкой гребцов.

г) Вынос лопастей из воды.

Для выноса лопастей из воды в конце проводки нужно закончить движение туловища назад, с силой подтянуть резким движением рук вниз вынести лопасть из воды. Затем весло разворачивается на себя и лопасть оказывается в положении верхней кромкой к носу. Начинать разворот лопастей в воде не следует ввиду ее возможного произвольного заглубления.

Все фазы гребка должны следовать одна за другой непрерывно, составляя полный замкнутый цикл.

При гребле важное значение имеет правильное дыхание. Занося весло, нужно делать глубокий вдох носом, во медленный выдох ртом.

Темп гребли задается в зависимости от технической и физической подготовки гребцов. Для шестивесельного я гребли 26-30 гребков в минуту.

Гребля при ветре и волнении имеет свои особенности. При движении по ветру проводка весла должна быть очень с занос медленным и плавным без разворота лопастей. При движении против ветра и волны шлюпка теряет ход сразу п весла заносят быстрее, а проводят медленнее.

2.5. Обучение гребле

Гребле начинают обучать на шлюпке, закрепленной кормовым фалинем за бочку, бакштов, пирс. Вначале объясняя должны быть сухими во избежание потертостей, а одежда тщательно расправлена. Для уменьшения усталости рук и весла сильно не сжимать и при заносе весла расслаблять мышцы предплечья, полуоткрывая для этого кисти рук.

Затем объясняют и отрабатывают команды «Уключины вставить», «Весла разобрать», «Весла», «На воду», «Суши в борту», «Весла в воду» и «Шабаш», которые необходимы для начала и окончания движения и для расхождения шлюпки с другими судами.

Полезно, подав команду «На воду», дать гребцам возможность поработать веслом самостоятельно (без подсчета). После такой тренировки обучаемые начинают чувствовать весло и выполняют гребок более равномерно. Руководитель гребцов, подает команду «Суши весла» и переходит к обучению гребле по фазам и с подсчетом (по разделениям). Для на загребную банку, объясняет и показывает технику гребка по фазам и по разделениям. Затем, заняв свое место наблюдает выполнение обучаемыми гребка по фазам. Если гребцы допускают слишком много ошибок, переходит к гребцу в отдельности, начиная с загребного или пар гребцов. Для начинающих гребцов характерны следующие ошибки:

- слишком большой или недостаточный занос весла;
- нерезкое (вялое) движение рук при опускании лопасти в воду или вынос ее из воды;
- слишком глубокое или недостаточное погружение весла;
- короткая, неэнергичная проводка на согнутых руках, вызванная малым наклоном корпуса при заносе весла и нег при проводке;
- разворачивание лопасти в воде перед выносом;
- неритмичность движений и дыхания;
- задевание веслом впереди сидящего гребца.

Последнее происходит оттого, что при заносе рукоять весла слишком опущена вниз или сидящий впереди г наклоняется вперед.

Ошибки следует исправлять сразу, иначе они могут войти в привычку. Легче правильно обучить молодого гребца недостатки у обученного. Нет смысла пытаться исправить все ошибки на первом занятии – это пользы не даст.

Для разбора ошибок рекомендуется после трех-четырех гребков подавать команду «Суши весла» или «Весла по бо отдыхом гребцов.

По мере приобретения гребцами начальных навыков в работе с веслом и в выполнении указанных выше команд пер гребле на свободной воде сначала на три, затем на два счета и без подсчета.

Если во время гребли без подсчета гребцы начнут сбиваться, необходимо им помочь командами на два счета. Темп замедленный в начале обучения, постепенно увеличивается.

Обучение гребле должно чередоваться с отработкой других команд, применяемых при движении шлюпки на веслах.

Для отработки старта, темпа гребли, финиша, а также с целью тренировки в гребле на скорость и выносливость делают пробеги нескольких шлюпок сначала на 500, а затем на 1000 и 2000 м. Заканчивают обучение гребле шлюпочн дистанцию 2000 м.

2.6. Командные слова при движении шлюпки на веслах

При управлении гребной шлюпкой используются командные слова, которые произносятся громко, отчетливо соответствующий середине проводки. Команда, поданная преждевременно или с опозданием, приводит к разному ее выполнению.

Перед подачей команды командир (старшина) шлюпки должен осмотреться (особенно с кормы) и убедиться в выполнении.

Нельзя, например, делать повороты на курсе (пересекать курс) обгоняющего корабля.

«Протянуться». Команда подается для отхода от борта корабля (пирса). По этой команде гребцы ближайшего к корме в ручную, держась за трап, леер (стенку пирса) или с помощью отпорных крюков – длинный крюк у бакового, короткий – у кормового, протягивают шлюпку вдоль борта корабля (пирса) и дают ей ход. Старшина шлюпки с началом движения кладет руль корабля.

«Оттолкнуть нос». Команда подается, когда шлюпка получит ход. По этой команде баковый отталкивает нос, а кормовой шлюпки, после чего оба кладут крюки на рангоут. Средний гребец убирает кранец.

«Уключины вставить». По этой команде гребцы без шума вставляют уключины в гнезда, разворачивают их в сторону от борта. Штерты, фалы и кранцы должны быть убраны в шлюпку и не висеть снаружи бортов.

«Весла разобрать». Гребцы, начиная с загребных, берут свои весла, продвигают их к носу и, положив одну руку (ближайшую к борту) под валец, приподнимают весла и кладут их на планширь за вторую (загребные) и третью (с уключины).

Вальки весел должны быть на высоте планширя, прижаты к бортам, а лопасти – в горизонтальном положении загребным параллельно друг другу. Гребцы поворачиваются влоб к борту и смотрят на весла. На больших шлюпках свои весла через голову и кладут их на рангоут лопастями к корме. Остальные гребцы кладут весла за третью свою первой. На шлюпках с распашными веслами каждый гребец готовит весло для впереди сидящего (гребцы правого борта на левом борту, и наоборот), вставляя его в уключину лопастью к корме шлюпки.

«Отваливай». Команда подается при отходе от борта корабля (пирса) вместо всех указанных выше, когда гребцы выполняют. По этой команде гребцы самостоятельно выполняют все действия, изложенные в командах «Протянуть нос», «Уключины вставить», «Весла разобрать».

«Весла». Команда подается для начала или продолжения гребли. По этой команде гребцы одновременно приподнимают локтем весла, заносят их на уровне уключин перпендикулярно диаметральной плоскости шлюпки и вставляют в уключины (должна быть в уключине). Руку, находившуюся под вальком, кладут кистью на валец в обхват. Лопасти разворачивают на уровне планширя. Гребцы занимают исходное положение для гребли (рис. 32).

На шлюпках с распашными веслами эта команда не подается, так как на них весла вставляются в уключины и исходное положение гребли занимает по команде «Весла разобрать» или «Отваливай».

«На воду». Гребцы одновременно, равняясь по загребным, заносят лопасти к носу, разворачивают их, быстро, резко опускают в воду и начинают грести. На больших шлюпках баковые во время первого гребка берут свои весла и ставя вторым гребком кладут их в уключины и с третьим гребком начинают грести вместе со всеми.

При обучении на три счета подаются следующие команды.

«На воду – раз». По этой команде гребцы выполняют первую фазу гребка – равняясь по загребным (см. разделы 2.4, пп. б, в) делают глубокий вдох. Положение гребца в конце этой фазы гребка фиксируется, а руководитель проверяет поворот весел и положение корпуса гребцов.

«Два – а – а» (подается протяжно). По этой команде гребцы выполняют вторую и третью фазы гребка, постепенно выходя на уровень проводки. Руководитель проверяет правильность проводки лопастей и положение гребцов при проведении проводки на вытянутых руках усилиями мышц корпуса и ног.

«Три». Команда подается в конце проводки. По этой команде гребцы выполняют четвертую фазу гребка (см. разделы 2.4, пп. б, в) окончателный выдох. Положение гребца в конце этой фазы фиксируется до команды «Раз».

«Раз». Руководитель проверяет одновременность выноса лопастей из воды и правильность их поворота. По команде «Раз» гребцы начинают первую фазу второго гребка.

Для обучения на два счета подаются следующие команды.

«На воду – раз». Гребцы заносят и разворачивают весла.

«Два – а – а». Гребцы начинают греблю. В конце гребка по команде «Раз» выносят лопасти из воды, разворачивают их и заносят на нос и разворачивают от себя. При гребле без подсчета первое время командуют только «Раз» в конце гребка и этот подсчет.

«Суши весла». Команда подается для кратковременного отдыха гребцов или для отдания чести начальникам. По команде «Суши весла» гребцы заканчивают гребок и располагают весла перпендикулярно диаметральной плоскости шлюпки, а лопасти – параллельно воде.

Для отдания чести старшина шлюпки дополнительно подает команду «Смирно, равнение направо (налево)» и при головном уборе. Гребцы поворачивают голову в сторону начальника (честь отдается, сидя).

«Весла по борту». Команда подается при прохождении узкостей и различных препятствий на воде, а также для этой команде гребцы, закончив проводку, откидывают корпус назад и, пропустив валец перед собой, подводят лопасти ближайшей к борту рукой придерживая его за середину валька.

«Весла в воду». Команда подается для резкого заторможения хода шлюпки. Гребцы, закончив гребок, ставят весла разворачивают лопасти перпендикулярно поверхности воды с небольшим наклоном верхней кромки в сторону носа, на 1/2 длины в воду, нажимают грудью на валец и, наклоняясь корпусом в сторону кормы, удерживают весла на траверзе.

«Табань». Команда подается, когда шлюпке надо дать задний ход. По этой команде гребцы, откидывая корпус назад, в горизонтальном положении к корме до отказа, затем разворачивают их на себя под углом 10-15° к вертикальной кромке в сторону носа и, опустив в воду на 1/2-2/3 длины, начинают грести в обратную сторону.

При обучении гребле команда «Табань» выполняется на два счета. По первому счету «Табань – раз» гребцы за горизонтальным положением в сторону кормы и разворачивают их на себя. По счету «Два – а – а» лопасти опускаются в воду в сторону носа. По счету «Раз» лопасти выносятся из воды, разворачиваются от себя в горизонтальное положение в сторону кормы и разворачиваются на себя.

«Весла под рангоут». Команда подается для отдыха гребцов. По этой команде гребцы, не вынимая весел из уключин, поднимают пол рангоута и выправливают лопасти горизонтально.

ручки под рангоут и выравнивают концы горизонтально.

На шлюпках с распашными веслами вместо команды «Весла под рангоут» подается команда «Весла под планширь», заводятся под планширь противоположного борта.

«Берег и весла». Команда подается для предупреждения поломки весел при прохождении каких-либо предметов прекращая гребли, внимательно следят за своим веслом и при необходимости подбирают его в шлюпку, приподнимают ее к борту.

«Навались». Команда подается, когда необходимо увеличить скорость шлюпки, используя до предела физическую силу гребцов. Гребцы усиливают проводку весел в воде.

«Легче грести». Команда подается для уменьшения скорости шлюпки. Гребцы ослабляют проводку весел в воде.

«Весла на укол». Команда подается при снятии шлюпки с мели. По этой команде гребцы, подложив одну руку под другую на рукоять, вынимают весла из уключин и ставят их между коленями вертикально рукоятками на рыбки, поворачивая корпусом к своему борту, выносят весла за борт и, упираясь рукоятками весел в грунт, снимают шлюпку с мели.

Когда шлюпка сойдет с мели, по команде «Весла» гребцы вынимают весла из воды, ставят их вертикально рукоятками на банки, вставляют весла в уключины и принимают исходное положение.

«Весла на валец». Команда подается для отдания чести начальникам в торжественных случаях. По этой команде вынимают весла из уключин, ставят их вертикально рукоятками на рыбки между ног и разворачивают лопасти в сторону, ближайшую к борту, обхватывают веретено так, чтобы кисть и локоть были на уровне плеча. Другой рукой берут рукоять на уровне пояса (рис. 36). Гребцы равняются сами и выравнивают весла по загребным.



Рис. 36. Положение по команде «Весла на валец» (лопасть развернута параллельно диаметральной плоскости шлюпки)

На шлюпках с распашными веслами вместо команды «Весла на валец» подается команда «Суши весла».

«Весла за борт». Команда подается при высадке десанта вместо команды «Шабаш» для уменьшения шума и облеивания при подходе к берегу. Гребцы сначала проводят лопасти к борту (как и по команде «Весла по борту»), а затем, вынув весла, сбрасывают их за борт. Весла предварительно должны быть прихвачены штертами к уключинам.

«Шабаш». Команда подается для уборки весел. Закончив гребок, гребцы вынимают весла из уключин, заносят их на палубу, стараясь сделать это бесшумно, укладывают к борту, начиная с боковых. Загребные кладут свои весла последними бесшумно вынимают уключины и штертами уключины прихватывают весла к борту. Гребцы должны следить за порядком весел, обращая внимание на то, чтобы лопасти не оставались на планшире. Если шлюпка ошвартовалась у корабля (близко к борту), старшина убивает шумовую и кормовой флюг, подает на флюг вперед и кладет его на весла и правый борт.

поднята, старшина убирает румпель и кормовой флаг, надевает на флаг чехол и кладет его на весла у правого борта. коленями на кормовое сиденье, снимают руль и кладут его между транцевой и заспинной досками пером вниз и головкой на правый борт.

На больших шлюпках рекомендуется после заноса лопастей к носу шлюпки положить их на планширь, после чего начиная с баковых. Гребцы помогают друг другу продвигать весла в корму и укладывать их на банки.

На шлюпках с распашными веслами гребцы, закончив гребок, откидываются назад, проводят над собой рукоятки сидящим сзади гребцам (те быстро продергивают их внутри уключин рукоятками в нос шлюпки), вынимают уключины весла.

На двойках и тузиках весла укладываются лопастями в корму. Для разворота шлюпки вправо подаются команды «правая табань», «Левая на воду – правая в воду», «Левая навались – правая легче грести».

Для разворота шлюпки влево подаются команды «Правая на воду – левая табань», «Правая на воду – левая в воду», «левая легче грести».

Команда со словом «табань» подается, когда шлюпка находится без движения. На ходу подаются команды «навались» и «легче грести». Для ускорения поворота используется руль.

При управлении рулем необходимо помнить, что команда «Право (лево) руля» относится к положению пера руля. Например, для поворота вправо на переднем ходу руль кладется вправо, а румпель влево, для поворота влево – наоборот.

2.7. Подход к трапу (пирсу) в тихую погоду

Подходят к трапу с кормы под углом $30-35^\circ$ к диаметральной плоскости корабля (рис. 37). За 15-20 м от трапа (в скорости шлюпки и ветра) старшина подает команду «Шабаш». Гребцы быстро убирают весла, следя за тем, чтобы лопастями не зацепились за трап; если весло зацепится за трап, оно может сломаться или нанести травму гребцам. Баковый и загребной готовят отпорные крюки (держат их крюками вверх с наклоном к корме шлюпки), средний гребец готовит кранец.

Если с корабля подается конец, баковый внешнего борта принимает его и крепит шлюпочным узлом за баковую биту пирсу баковый и загребной внешнего борта готовят и подают фалини на пирс).

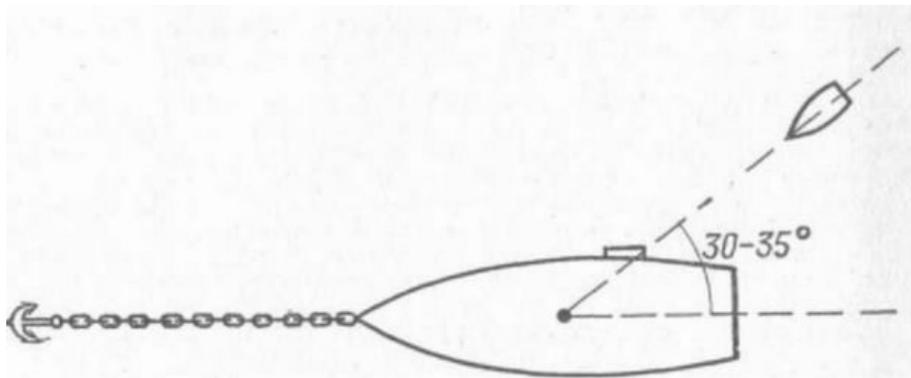


Рис. 37. Подход к трапу корабля в тихую погоду

Старшина шлюпки при подходе к трапу постепенно рулем отводит нос шлюпки от трапа, а у самого трапа резко подводит корму к трапу.

По команде «Задержаться» баковый и загребной задерживают шлюпку с помощью крюков с таким расчетом, чтобы шлюпка была у нижней площадки трапа.

При задерживании крюки должны быть обращены к корме шлюпки. Нельзя разворачивать их к носу и упираться в клот может поранить гребца.

При погашении инерции шлюпки крюк может вырваться из рук гребца. Чтобы этого не случилось, нужно держаться в середине и, передвигая руки к клоту, постепенно гасить инерцию.

На больших шлюпках перед командой «Шабаш» подается команда «Крюк», по которой баковые гребцы берут весла, стукнув лопастями друг о друга, кладут на рангоут лопастями в корму. После этого баковый швартуемого борта берет отпорный крюк.

Задерживать шлюпку у трапа корабля без необходимости запрещается.

2.8. Отход от трапа (пирса) в тихую погоду

Для отхода от трапа корабля (пирса) последовательно подаются команды «Протянуться», «Оттолкнуть нос», «Ук «Весла разобрать» или одна команда «Отваливай» (см. раздел 2.6).

Если с корабля на шлюпку был заведен конец, то он отдается по команде «Отдать конец». Если при стоянке у г поданы фалини, то предварительно подается команда «Отдать фалини».

После отваливания шлюпки от борта корабля подается команда «Весла» и затем – «На воду».

2.9. Подход к трапу корабля в свежую погоду

Подход шлюпки к трапу корабля в свежую погоду сложнее, требует предельной четкости и быстроты действий всей команды.

Подходят к кораблю с подветренной стороны параллельно его борту на расстоянии 1,5-2 длины весла, чтобы и грести до момента принятия с корабля конца (в свежую погоду с корабля на шлюпку обязательно подается конец). К трап, старшина командует «Баковые шабаш». Баковые убирают весла, принимают с корабля конец и крепят его к баковой банке.

Затем подается команда «Шабаш» для остальных гребцов, и шлюпка с помощью конца и крюков подводится к трапу. Следить за тем, чтобы шлюпка не попала под трап и гребцы не получили травмы.

2.10. Отход от трапа в свежую погоду

После выполнения задания шлюпка должна немедленно отойти от трапа. С этой целью конец, поданный с ко «Перенести конец на загребную банку» переносится гребцами внешнего борта с баковой на загребную банку и крепится к узлу. Во время переноса конца шлюпка удерживается у трапа с помощью отпорных крюков или рук гребцами внутреннего борта. Шлюпка удерживается у борта корабля руками или серьгой из носового фалиня, заведенной за этот конец.

Для отхода шлюпки от трапа корабля подается команда «Уключины вставить», а затем – «Протянуться». Выполняют команду гребцы внутреннего борта берут конец и с силой протягивают шлюпку вперед. Когда корма шлюпки пройдет трап, командир шлюпки «Оттолкнуть нос, отдать конец» и кладет руль в сторону от борта корабля. Баковые отдают серьгу и крюком сильнейшего гребца Средний гребец убирает кранец. Загребные отдают конец, бросают его в воду и отпорным крюком отталкивают шлюпку от трапа.

Далее подаются команды «Весла разобрать», «Весла» и т. д. Если гребцам трудно или невозможно протянуться самим, то по приказанию вахтенного офицера шлюпку протаскивают матросы корабля.

При очень свежей погоде подходят не к трапу, а к корме корабля (на бакшгов), где всегда значительно тише, чем у бортов.

2.11. Постановка шлюпки на бакштов и под выстрел

При стоянке корабля на якорь или бочке шлюпки, спущенные на воду, ставятся на бакштов ~~Бакштов – выстрел~~ трос, один конец которого крепится на корме корабля, а другой подается на шлюпку. Выстрел – балка, перпендикулярная для крепления шлюпок и посадки в них личного состава).

Для постановки на бакштов шлюпка подходит к корме корабля. С корабля на нее подается бросательный конец, с шлюпку выбирается бакштов. На большой волне, когда шлюпке трудно подойти к корме, бакштов подается с плавучего предмета – спасательного круга, анкерка и т. п. Привязанный к плавучему предмету конец ветром сносится в сторону шлюпки.

Если на бакштов становится одна шлюпка, бакштов крепится за носовой подъемный рым шлюпки рыбацким штыком за банку выбленочным узлом. Если на бакштов становятся несколько шлюпок, носовые фалини крепятся к нему стопорным узлом.

Для выхода гребцов из шлюпки после постановки на бакштов используется штормтрап. При большой волне выход рекомендуется в тот момент, когда корабль встанет точно против волны. При необходимости с помощью бакштова шлюпки отходят вперед.

При отходе от бакштова подаются команды «Отдать бакштов (фалинь)», затем – «Уключины вставить» и т. д.

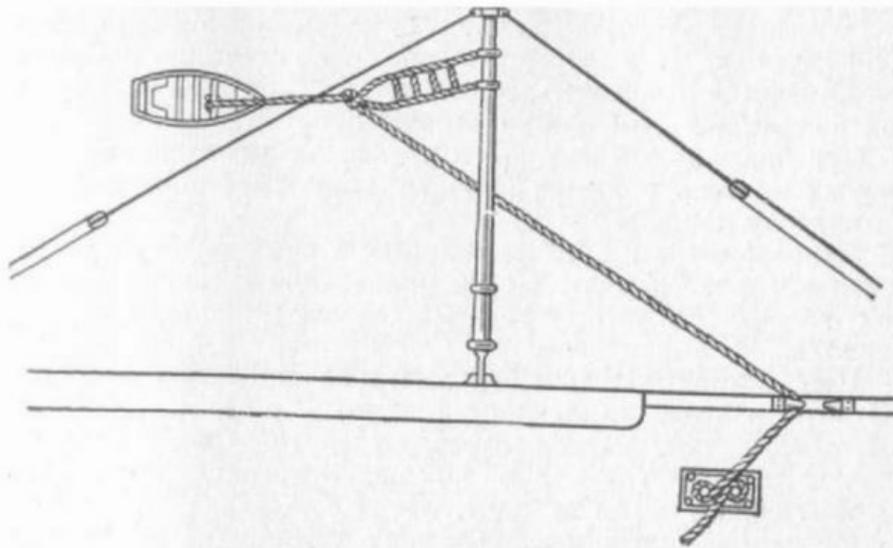


Рис. 38. Постановка шлюпки под выстрел

Постановка под выстрел производится с учетом обстановки (ветра, волны, наличия других шлюпок). Подходить к корме. Старшина направляет шлюпку на свободный штормтрап (шкентель) и, исходя из обстановки, подает команды «Весла в воду», «Суши весла», «Весла по борту», «Баковые шабаш», «Шабаш». Последняя команда подается с таковой шлюпка по инерции подошла носом к штормтрапу (шкентелю). Баковые, ухватившись за штормтрап, задерживают принятый с корабля конец через коуш штормтрапа и рым носового фалиня, а затем крепят его рыбацким штыком за банку выбленочным узлом за баковую банку (рис. 38).

Для уменьшения рыскания шлюпки за бурундук выстрела серьгой заводится кормовой фалинь. Ставить шлюпки фалинях не рекомендуется, так как в случае ветра и волны резкие толчки шлюпок будут передаваться через фалинь, что затруднит посадку гребцов в шлюпку.

В случае если постановке шлюпки под выстрел мешают стоящие под ним шлюпки, необходимо подойти к ним с борта, убрать весла, опустить кранцы и вручную или с помощью отпорных крюков протянуться к свободному штормтрапу, и с корабля конец и закрепить его.

Разрешается ставить шлюпку в кильватер впереди стоящей шлюпки. Для этого на шлюпку, стоящую впереди, вешают носовой фалинь за кормовой подъемный рым или за гребную банку.

При постановке под выстрел нескольких шлюпок различных классов большие шлюпки ставятся ближе к борту и выстрелу корабля.

Одновременно с креплением конца на шлюпке убирается кормовой флаг и руль. После приведения шлюпки в штормтрап (шкентелю) поднимаются на корабль.

Для отхода шлюпки от выстрела подаются команды «Отдать конец», «Уключины вставить» и т. д. Если под выстрелом несколько шлюпок, то шлюпку протягивают вперед (назад) с помощью крюков, конца или штормтрапа, а затем отходят.

Переводят шлюпки от выстрела к трапу на веслах или по специально основанному лееру.

2.12. Подход к идущему кораблю

Бывают случаи, когда шлюпке необходимо подойти к идущему кораблю. Для этого шлюпка выходит на острый курс подветренной стороны и ложится на параллельный курс.

Для выхода с наветренной стороны на подветренную шлюпке разрешается пересекать курс корабля не ближе. Маневрировать и пересекать курс под носом корабля категорически запрещается.

С подходом корабля шлюпка приближается к нему на расстояние, позволяющее принять с него конец, и движение принятия конца. Для приемки конца баковые по приказанию убирают или ставят весла по борту. Приняв конец, они к банку шлюпочным узлом. После этого старшина командует: «Шабаш» – и, управляя рулем, подводит шлюпку к борту шлюпку, если необходимо, протягивают с помощью конца.

2.13. Снятие шлюпки с мели

Чтобы снять шлюпку с мели, берут весла на укол и, упираясь рукоятями в грунт, сталкивают ее. Если шлюпка не сходит на корму и раскачивают шлюпку с борта на борт. Если и это не помогает, высаживают часть гребцов в шлюпку.

Если шлюпка села на мель под парусами, вначале необходимо спустить паруса и срубить рангоут.

2.14. Постановка шлюпки на якорь

Шлюпку ставят на якорь, предварительно определив глубину по карте, с помощью лота или по длине вытравленно момент постановки шлюпки на якорь.

При подходе к месту якорной стоянки подаются команды «Баковые шабаш» и «Якорь к отдаче изготовить». Выполнив правый баковый кладет якорный канат на носовой решетчатый люк, отдает штерты, передает ходовой конец каната коренной крепит рыбацким штыком за носовой подъемный рым. Левый баковый вставляет шток в веретено якоря, крепит ходовой конец якорного каната, крепит его рыбацким штыком за скобу якоря и докладывает: «Якорь к отдаче изготовлен».

После доклада бакового старшина разворачивает шлюпку против ветра и волны и командует: «Якорь товсь». Е коленами на носовой решетчатый люк. Левый баковый кладет якорь на планширь, правый – готовит якорный канат борт. Когда шлюпка развернется против ветра и волны, старшина командует: «Табань», а с началом движения наза, Левый баковый опускает якорь в воду, правый – тревит якорный канат до нужных пределов (по указанию старшины и гребцы по команде «Шабаш» убирают весла.

В зависимости от глубины, ветра и волны якорный канат вытравливается на длину от 1,5 до 3 глубин. Оставшая восьмеркой за нагель на баковой банке (коренной конец не отдавать). Короткой серьгой из носового фали прихватывается к форштевню. Чтобы канат не перетирался, под него на планширь лицевой стороной вниз кладут штертом к рыму носового фалиня.

На больших шлюпках, имеющих тяжелые якоря, по команде «Отдать якорь» сначала выбрасывается за борт бу длиной 1,5 глубины места отдачи якоря, а затем отдается якорь так, чтобы он не попал на канат и не запутался в нем.

На шлюпке, идущей под парусами, якорь отдают после спуска парусов, заблаговременно приготавив его к отдаче отдачи якоря шлюпку приводят против ветра, спускают паруса и затем отдают якорь.

2.15. Съёмка с якоря

Для съёмки с якоря подают предварительную команду «Приготовиться сняться с якоря». По этой команде все греста. Баковые отдают коренной конец якорного каната и передают его средним гребцам, затем снимают канат с настила и берут канат в руки. Средние гребцы готовятся свертывать канат в бухту.

По команде «Поднять якорь» баковые, стоя коленями на носовом решетчатом люке, выбирают якорь, а средние гребцы свертывают канат в бухту.

Когда якорь оторвется от грунта, левый баковый докладывает: «Встал якорь», а при выходе якоря из воды – «Чист»). Баковые очищают якорь от водорослей и грунта и кладут его на носовой люк.

После выборки якоря подают команды «Уключины вставить», «Весла разобрать» и т. д. Гребцы (кроме баковых) встают и начинают грести.

Баковым подают команду «Якорь уложить, канат скружить». Левый баковый отдает ходовой конец каната, укладывает его к веретену. Правый баковый заканчивает свертывание каната в бухту и связывает его в четыре бухты. Якорь укладывается под носовой решетчатый люк, канат – между носовой и баковой банками.

При съёмке с якоря в стесненных условиях и сильном дрейфе рекомендуется одновременно с выборкой якоря средними и загребными гребцами «Уключины вставить», «Весла разобрать», а после выборки якоря – «Весла», «На воду». Средние гребцы в уборке якорного каната участия не принимают.

Если шлюпка должна идти под парусами, рекомендуется рангоут ставить до съёмки с якоря, а парус поднимать после выборки якоря.

2.16. Плавающий якорь

В дальнем шлюпочном походе при внезапном усилении ветра и отсутствии места для укрытия может возникнуть необходимость использовать плавающий якорь для удержания шлюпки вразрез волны и уменьшения дрейфа.

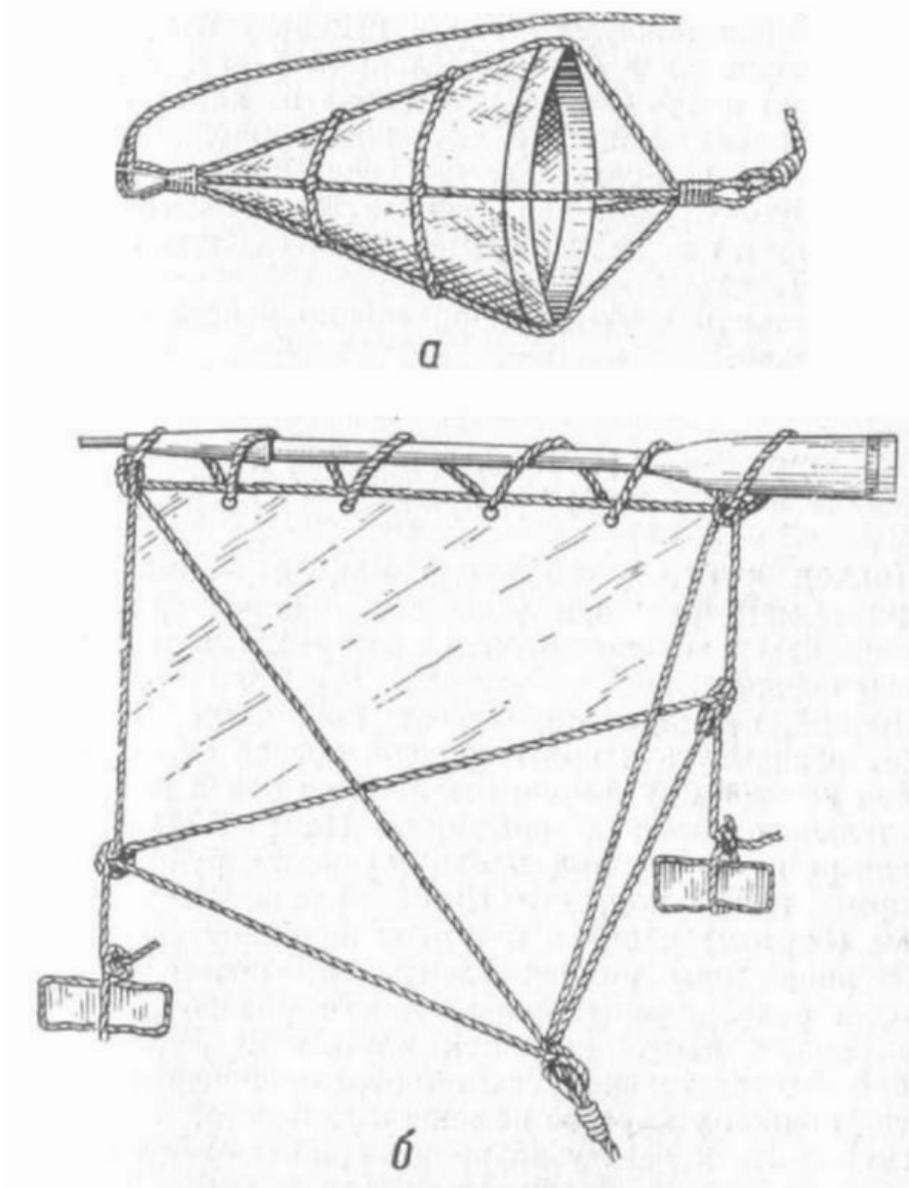


Рис. 39. Плавающий якорь:
а – из парусины; б – из кливера

Плавающий якорь изготавливается из парусины в виде конуса, в основание которого вшивается металлический обруч (во втором случае в основание вставляются распорки). Для прочности по образующим конуса пришивают концы стороны основания в общий огонь, служащий для крепления якорного каната. Конус в воде занимает горизонтальное положение и удерживает шлюпку против ветра и волны (рис. 39, а).

Для уборки плавающего якоря используется оттяжка из линя, ввязываемая в огонь, заделанный в вершину конуса.

Плавающий якорь можно изготовить из кливера. К рейку или веслу крепят кливер задней шкаториной. К галсовому бензельному углу крепят балласты (якорь, румпель) и во все углы ввязывают снасти – шпрюйты, к которым крепят (рис. 39, б).

В качестве плавающего якоря можно использовать парусиновое ведро.

2.17. Подход шлюпки к берегу во время прибоя

Подход к берегу во время прибоя – один из самых трудных маневров при управлении шлюпкой и должен пройти обученными гребцами под командованием офицера.

Прибой, как правило, бывает при ветре с моря, но может возникнуть и при штилевой погоде от зыби. Волны при волн открытого моря и представляют для шлюпок большую опасность. На них шлюпка зарывается, резко теряет ход заливается с кормы водой или, что самое опасное, развертывается лагом (бортом) к волне и может опрокинуться.

Ширина зоны прибоя зависит от рельефа дна. При пологом рельефе зона прибоя может распространиться на значительную ширину, при крутом и глубоком – зона прибоя бывает только у самой береговой черты. Особенно опасен прибой у крутого каменистого берега.

Подходить к берегу во время прибоя следует только в случае крайней необходимости и в светлое время суток на песчаный берег.

Если шлюпка шла под парусами, то до входа в зону прибоя необходимо убрать паруса, срубить рангоут и перейти на весла.

Командир шлюпки должен до входа в зону прибоя принять решение, как подходить к берегу, определить и распределить обязанности каждого гребца и старшины при высадке, приказать команде снять обувь, надеть спасательные жилеты и приготовить якорь к отдаче.

Подходить к берегу следует носом или кормой, как правило, с отдачей якоря.

Подход носом. До входа в зону прибоя командуют: «Весла по борту», «Снять обувь», «Надеть спасательные жилеты» («Якорь и якорный канат перенести в корму»). Загребные укладывают якорь и канат на кормовой решетчатый люк.

Затем командуют: «Якорь к отдаче изготовить». Загребные готовят якорь к отдаче, а старшина в это время пересаживается, готовит из кормового фалиня петлю, вставляет в нее запасное весло и убирает руль. На больших шлюпках вставляют две уключины – одна для весла, другая для якорного каната.

Получив доклад о готовности якоря к отдаче, командир шлюпки приказывает старшине принять от загребных якорь к отдаче, входит в зону прибоя и, управляя веслом, удерживает шлюпку вразрез линии прибоя.

При подходе к берегу на расстояние 3/4 длины якорного каната (~ 40 м) подается команда «Отдать якорь». Старшина, потравливая или задерживая якорный канат, удерживает шлюпку вразрез прибоя. Гребцы продолжают грести до тех пор, пока шлюпка коснется грунта, после чего командир командует: «Шабаш, гребцы в воду». Гребцы быстро убирают весла (вынимают) и, держась за планширь, прыгают в воду у своих бортов. Командир и старшина, оставаясь в шлюпке, с помощью каната удерживают шлюпку вразрез волны. Гребцы, держась одной рукой за планширь, а другой за уключину, вытаскивают шлюпку на берег, используя силу наката. Командир и старшина прыгают в воду, когда шлюпка твердо принимает участие в подъеме шлюпки на берег. Рулевое весло убирается после подъема шлюпки на берег.

Момент высадки из шлюпки очень опасен: вал прибоя может подхватить гребцов и ударить о камни, а шлюпку перевернуть или захлестнуть волной. Вот почему от всей команды в этот момент требуется особая внимательность и осторожность. Если на шлюпке находятся пассажиры, они должны выполнять все указания командира, не мешая гребцам. Пассажиры садятся после гребцов.

Подход кормой. С отдачей якоря с носа выполняется при сильном прибое, когда шлюпку может захлестнуть волна. В этом случае шлюпка до входа в зону прибоя разворачивается носом против волны и, табаня, подходит к берегу. Шлюпка удерживается против волны веслами и рулем, для чего При необходимости берут весла «на воду», а затем с отдачей якоря руль убирается и шлюпка удерживается баковыми гребцами против волны с помощью якорного каната.

Когда шлюпка коснется грунта, командир, подав команду «Шабаш, гребцы в воду», немедленно со старшиной прыгает с баковыми гребцами удерживает шлюпку вразрез волны до выхода всех гребцов из шлюпки (баковые гребцы выходят последними).

Если высадка производится командой, не имеющей достаточного опыта, и в незнакомой местности, рекомендуется не подходить, а спуститься на якорном канате на возможно близкое расстояние. Пассажиры и гребцы вплавь добравшись до шлюпки остаются один гребец, который подбирает слабинку якорного каната и отводит шлюпку на безопасную глубину бросательного конца или фалиня помогает гребцам возвратиться на шлюпку.

При подходе к берегу нескольких шлюпок рекомендуется одной из них встать на якорь мористее прибоя и подать заранее приготовленный конец (можно связать якорные канаты), по которому они поодиночке спускаются к берегу, выше правила.

2.18. Отход от берега на прибое

При отходе от берега на прибое необходимо развернуть шлюпку носом к волне, вставить уключины, приготовить гфалиня и вставить в нее весло, всем надеть спасательные жилеты, а затем, используя кругляки, спустить шлюпку шлюпки гребцы входят в воду, находясь около своих банок. Нос шлюпки удерживается вразрез волны.

Как только форштевень оторвется от грунта, баковые быстро садятся в шлюпку и, выбирая канат якоря, отданного при подходе к берегу, удерживают шлюпку против волны. Остальные гребцы, командир и старшина быстро продвигают шлюпку вперед оторвется от грунта, гребцы по команде командира садятся в шлюпку, быстро разбирают весла и начинают грести якорный канат, а затем и якорь. Старшина с помощью весла удерживает шлюпку вразрез волны.

После подъема якоря баковые, не разоружая его, садятся на свои места, разбирают весла и начинают грести. Греб весла, чтобы быстрее выйти из зоны прибоя. После выхода из зоны прибоя ставится руль, убирается рулевое весло и разоружается якорь.

Подход к берегу и отход от него без отдач и якоря еще более сложны. Опасность постановки шлюпки лагом к волне в этом случае увеличивается. Поэтому рекомендуется при проходе зоны прибоя использовать плавучий якорь или При подходе к берегу носом подаются команды «Баковые шабаш» и «Измерять глубину». Левый баковый длинным измеряет глубину.

Когда глубина уменьшится до 1 м, командир, пропустив очередной вал прибоя, командует: «Шабаш, гребцам действуют, как указано выше. Командир и старшина с помощью весла и плавучего якоря удерживают шлюпку вразрез киль коснется грунта, прыгают в воду и помогают гребцам вытащить шлюпку.

Отход от берега рекомендуется выполнять следующим образом. Загребные заранее укладывают весла на рангоут баковые и средние гребцы садятся в шлюпку по команде командира, когда форштевень оторвется от грунта, разбирают грести, удерживая шлюпку против волны. Командир, старшина и загребные во время посадки баковых и средних гшлюпку против волны, а в момент, когда они начинают грести, дают шлюпке возможно больший ход и быстро с Загребные разбирают весла и включаются в общий темп гребли. Старшина с помощью весла управляет шлюпкой. Ком чтобы шлюпка удерживалась вразрез волны и не теряла ход.

Гребцы усиливают проводку весел при подходе очередной волны и ослабляют ее при спуске шлюпки с волны.

2.19. Буксировка шлюпок

Шлюпки могут буксироваться с полным составом гребцов или с командой из трех человек (не менее) – старшины и нужно буксировать несколько шлюпок, впереди ставят более тяжелые. При большом количестве шлюпок их буксируют в двухкильватерной колонне.

В этом случае с внутренних бортов шлюпок выставляются кранцы.

Шлюпки можно буксировать на фалинях или на специальном буксирном тросе. При буксировке на фалинях нос шлюпки подается на буксирующий катер и крепится за кнехт. Носовые фалини последующих шлюпок подаются шлюпку и крепятся одним из трех способов: за кормовой подъемный рым рыбацким штыком, за загребную банку ш носовой фалинь простым или рыбацким штыком. В последнем случае рывки при буксировке воспринимаются не б шлюпки, а фалинями и шлюпки лучше сохраняют строй кильватера.

Крепить фалинь за кормовой рым при буксировке не рекомендуется, так как на волне рывком может вырвать тр свежей погоде и зыби рекомендуется буксировать шлюпки на буксирном тросе. Для буксировки можно испол пеньковый или капроновый трос окружностью 100-120 мм. Длину троса выбирают в зависимости от количества букси состояния моря. Носовые фалини всех шлюпок (за исключением концевых) крепятся за буксирный трос стопорнь между шлюпками и катером устанавливается так, чтобы буксирующий катер и шлюпки одновременно входили на г крепления фалиней на буксирном тросе рекомендуется обозначать специальными марками.

Чтобы буксирный трос и фалини не перетерлись, под них кладут маты лицевой стороной вниз и прихватыва транцевой доски и у форштевня. Если буксирный трос и фалини не прихватить серьгой, то они при повороте (планширю и могут нанести травму гребцам и командиру (старшине) шлюпки. Порядок буксировки шлюпок определяя одновременно объявляя его старшина шлюпок и старшине буксирующего катера.

Для постановки шлюпок на буксир командуют: «Шлюпкам встать на буксир в однокильватерную (двухкильватерную) колонну».

При постановке на фалинь и первой к катеру подходит головная шлюпка. В кильватер ей последовательно подходят остальные шлюпки.

При постановке на буксирный трос первой к катеру подходит концевая шлюпка. Трос, поданный с катера, кр подъемный рым рыбацким штыком или за баковую банку шлюпочным узлом. После этого катер дает самый малый х буксирный трос. Гребцы, табаня, удерживают шлюпку на месте и обтягивают провисающий буксирный трос. Когда к и обтянут, остальные шлюпки подходят к нему одновременно. Трос поднимают из воды с помощью отпорных крю носовые фалини.

При подходе к катеру (шлюпке, буксирному тросу) командуют: «Весла по борту» и «Подать (закрепить) фалинь». фалиней командуют: «Шабаш», а затем – «Гребцам сесть на рыбины».

Гребцы при буксировке находятся на рыбинах и кормовом решетчатом люке, создавая небольшой дифферент на лучше входила на волну. Старшина находится справа на кормовом сиденье и управляет рулем. При наличии гру возможно ниже и ближе к корме.

После постановки на буксир на всех шлюпках, кроме концевых, убирается кормовой флаг.

О готовности к буксировке старшины шлюпок докладывают на катер, поднимая ответный вымпел.

Чтобы избежать наматывания на винт катера буксирного троса и обрыва фалиней от рывка в начале движенн крепления фалиней выбирают слабинку и с началом движения постепенно травят их, не допуская рывков.

Старшина катера, убедившись в готовности шлюпок к буксировке, дает самый малый ход и, когда буксирный трос стопорит ход на некоторое время. Когда трос будет натянут втугую и шлюпки выровняются, старшина снова дае постепенно увеличивая его до необходимой величины. Скорость буксировки зависит от состояния моря, количества буксирного троса и мощности двигателя катера. Обычно она не превышает 6-8 уз. Во время буксировки на к выставляются огни и знаки, предусмотренные МППСС-72 для буксирующих и буксируемых судов.

Для наблюдения за шлюпками на катере назначается специальная вахта.

Старшины шлюпок во время буксировки держат свои шлюпки в кильватер катеру, не допуская рыскания и пост время поворота катера.

О предстоящем повороте старшина катера оповещает шлюпки голосом через электромегафон и сиреной. Один к означает «поворачиваю вправо», два коротких – «поворачиваю влево». Перед поворотом ход катера уменьшается переключается на 8-10°.

При прохождении встречных судов во избежание резких рывков от образовавшихся волн и обрыва фалине уменьшает или стопорит ход.

В случае обрыва фалини или падения человека за борт немедленно оповещаются катер и идущие сзади шлюпки.

Катер стопорит ход, а шлюпки управляются так, чтобы не ударить форштевнем человека или вышедшую из стрн бросают спасательный нагрудник. Старшина концевой шлюпки самостоятельно отдает буксирный конец и принимает человека.

Для защиты от брызг гребцы используют комплекты дождевого платья или спасательные жилеты. Накрывать чехлом запрещается.

При передаче с катера сигналов и приказаний шлюпки подтверждают их прием подъемом ответного вымпела. На т не поднимают ответного вымпела, сигналы репетуются голосом.

При подходе к месту назначения катер стопорит ход, и с него подается команда «Отдать фалини» или «Отдат отдают фалини и действуют по указанию командира похода.

Глава 3. Использование шлюпок в особых случаях

3.1. Спасение человека, упавшего за борт

На случай падения человека за борт на корабле при выходе в море готовится специально выделенная шлюпка (см. раздел 6.2).

На спасательную шлюпку назначается полный состав гребцов во главе с офицером. Командир спасательной шлюпки вступает на вахту, он обязан:

- принять шлюпку, убедившись в ее исправности, укомплектованности и готовности к спуску, а при обнаружении немедленно доложить вахтенному офицеру и принять меры для их устранения;
- приказать гребцам надеть спасательные жилеты и проверить их исправность;
- назначить место, где должны находиться гребцы;
- распределить гребцов по банкам и проверить знание ими своих обязанностей (особенно при посадке в шлюпку).

В течение дневной вахты с разрешения вахтенного офицера командир спасательной шлюпки производит проверку команды в шлюпку.

Командир спасательной шлюпки отвечает:

- за нахождение команды в назначенном месте;
- за пребывание гребцов в спасательных жилетах (в течение вахты);
- за правильное крепление шлюпки;
- за правильное крепление походного конца;
- за правильное положение румпеля и шлюпочного чехла;
- за закрытие отверстия для спуска воды;
- за наличие и исправность шлюпочного имущества и вооружения;
- за правильный разнос шлюпочных талей.

Для спуска спасательной шлюпки с главного командного пункта подается команда «Человек за бортом» или «Спуск шлюпки», по которой командир и гребцы бегом направляются к шлюпке. Первым свое место занимает командир. За командиром поднимаются гребцы средней банки, за ними по кормовой шлюпбалке – загребные, по носовой – шлюпбалочный может использоваться специальная сетка (сетчатый трап). По сетке сначала поднимаются гребцы внутренней.

Спуск шлюпки выполняет команда матросов под руководством дежурного или главного боцмана.

Во время спуска командир шлюпки руководит действиями гребцов, проверяет крепление походного конца, пробки в сливном отверстии. Гребцы очищают и вставляют уключины. Баковый и загребной внутренней шлюпки наблюдают за спасаемым человеком и после спуска шлюпки показывают направление на него командиру шлюпки.

Как правило, спуск шлюпки выполняется на инерции переднего хода корабля. Поэтому, когда шлюпка коснется воды, матросы обтягивают походный конец. Это ослабляет натяжение талей и позволяет гребцам выложить тапи талей из рымов шлюпки.

Сначала выкладываются кормовые тапи, а затем носовые. После того как тапи будут выложены, шлюпка под походным концом отойдет от борта.

Командир шлюпки подает команды «Отдать конец», «Весла разобрать» и т. д. Гребцы разбирают весла и начинают отвязываться. Командир шлюпки, руководствуясь докладом загребного, целеуказаниями сигнальщика корабля наблюдениями, кратчайшим путем и максимально возможным ходом ведет шлюпку к спасаемому.

Для указания направления движения шлюпки сигнальщик с корабля дает семафорными флажками (ночью – светом направленными действиями) следующие сигналы:

- обе руки с флажками вытянуты вверх (ночью – длинные белые проблески) – «Курс шлюпки правилен»;
- правая рука с флажком вытянута горизонтально вправо (ночью – длинные зеленые проблески) – «Шлюпке держать правее»;
- левая рука с флажком вытянута горизонтально влево (ночью – длинные красные проблески) – «Шлюпке держать левее».

В мирное время для поиска и указания места нахождения человека разрешается использовать корабельный прожектор на шлюпку). При обнаружении человека в его направлении дают несколько вспышек прожектора, после чего держат спасаемого. Шлюпка идет к спасаемому без кормового флага. Подходить следует с наветренной стороны, соблюдая подходе подается команда «Весла по борту» или «Баковые шабаш». Баковые поднимают спасаемого на борт (при оказываемой помощи), а командир шлюпки ставит кормовой флаг, и шлюпка возвращается на корабль.

3.2. Подход к бочке для заводки конца

Для заводки стального троса или якорной цепи при постановке корабля на бочку на шлюпку назначаются старш два матроса из боцманской команды. Шлюпку спускают на воду на затухающей инерции переднего хода, поэтому ее же, как спасательную шлюпку (заводят походный конец, румпель переключают в сторону внутреннего борта шлюпки, команда надевает спасательные жилеты).

Для удобства работы с тросами со шлюпки снимают рангоут с парусами и заблаговременно грузят необходимый инструмент и принадлежности.

После спуска на воду шлюпку походным концом протягивают вперед. После отдачи конца шлюпка следует к бочке наветренной стороны (рис. 40).

При подходе к бочке старшина командует: «Весла по борту» или «Шабаш» и затем «Задержаться». Баковый с задерживает шлюпку, а матросы боцманской команды высаживаются на бочку, принимают с корабля бросательный к проводником, пропускают его сверху вниз через рым бочки и подают обратно на корабль. На корабле выбирают конец подают стальной трос на бочку. Трос заводится за бочку серьгой или крепится к рыму такелажной скобой.

Якорная цепь подается на бочку с помощью стального троса, заведенного за бочку серьгой.

Бросательный конец может быть подан на шлюпку сразу после ее спуска на воду.

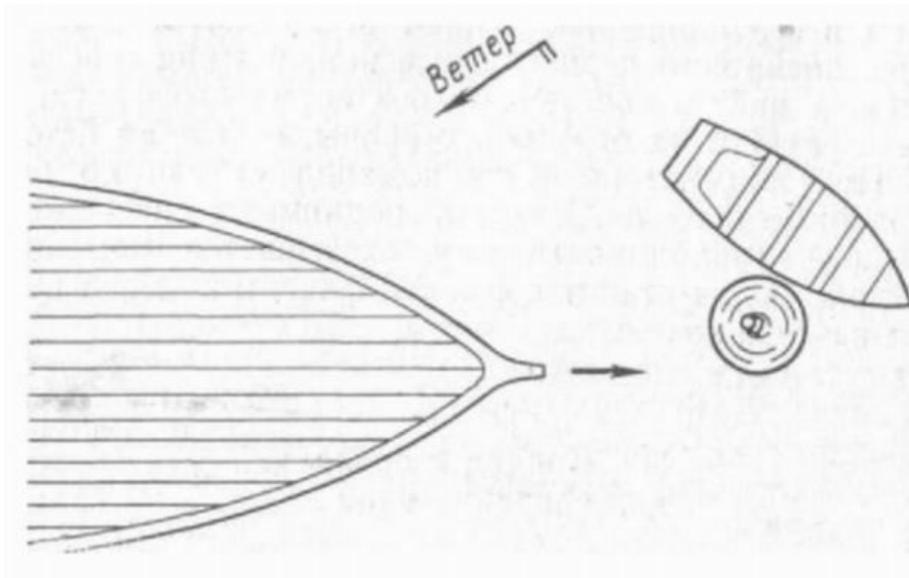


Рис. 40. Положение шлюпки при заводке конца на бочку

Если по какой-либо причине бросательный конец, проведенный через рым бочки, нельзя подать на корабль, с корабля на бочку подают второй бросательный конец, который связывают с первым.

Если выбрать стальной трос с помощью бросательного конца нельзя, между бросательным концом и стальным растительный проводник.

3.3. Подход к аварийно-спасательному бую подводной лодки

Подходить к аварийно-спасательному бую подводной лодки следует с подветренной стороны кормой. Во избеж швартоваться к бую и поднимать его категорически запрещается. Удерживаясь около буя на веслах, необходимо отвинтить накидную гайку ключом, открыть крышку шахты, вынуть из резинового чехла микротелефонную тру нажатием кнопки в торцевой части резиновой груши. Получив ответ, отпустить кнопку и начать переговоры.

Чтобы шахту буя не заливало водой, ее закрывают брезентом.

3.4. Подход к плавающей мине

Один из возможных случаев боевого применения шлюпки- подрыв плавающей мины. Для выполнения этой задачи назначаются командир корабельной подрывной команды (он же командир шлюпки), минер из подрывной команды и гребцы. Перед отходом от борта корабля гребцы должны быть проинструктированы о правилах подхода к мине предосторожности.



Рис. 41. Подход шлюпки к плавающей мине

Для осмотра корпуса мины и определения места подвески подрывного патрона шлюпка подходит к мине с подветренного расстояния 10-15 м. После осмотра шлюпку разворачивают, снимают руль и осторожно кормой подводят к мине с подветренной стороны. Командир шлюпки и минер ложатся грудью на заспинную доску и, выставив руки вперед, удерживают мину от удара (рис. 41).

Командир шлюпки навешивает на мину подрывной патрон, выдергивает чеку зажигательной трубки и командуе Шлюпка отходит от мины по ветру максимально возможным ходом на расстояние не менее 100 м, после чего подают по борту, «Всем лечь на рыбины». Если взрыва не последовало, подходить к мине разрешается не ранее чем через 30 мин.

3.5. Подход к судну (самолету), терпящему бедствие

Шлюпки, отправляемые к судну или самолету, терпящему бедствие, укомплектовываются опытными офицерами шлюпки должны быть четыре бросательных конца, четыре спасательных круга, топор, нож, несколько одеял, бутылка спирта для растирания и анкерок со свежей пресной водой.

Быстрейшую доставку шлюпок к месту аварии могут обеспечить моторные катера. Способы подхода к аварийному судну зависят от состояния судна и погоды. Во всех случаях подход производится на веслах.

К дрейфующему судну шлюпка должна подходить с подветренной стороны. На большой волне вплотную к борту нужно держаться в удалении на веслах (носом к ветру) или на достаточно длинном конце.

Если судно имеет большой крен (дифферент), то подходить надо к приподнятому борту (носу или корме), чтобы предметы не повредили шлюпку.

Находясь рядом с судном, необходимо следить за его положением и немедленно отходить от борта при образовании крена или дифферента. В момент гибели судна и образовавшийся водоворот могут перевернуть шлюпку. Задерживаться дольше, чем это необходимо для спасения людей, запрещается.

Концы, поданные на судно, должны быть готовы к немедленной отдаче, а на шлюпке они должны незакрепленными держаться в руках. На всякий случай рядом с концами должен находиться топор или нож.

К судну, которое стоит на мели, лучше подходить с подветренной стороны, прикрываясь от волн корпусом судна. С наветренной стороны нужно отдать якорь и, потравливая якорный канат, спустить шлюпку к судну на расстояние, позволяющее бросательный конец. Рекомендуется доставлять спасаемых на шлюпку с помощью спасательных кругов, которые спускаются с бросательных концов.

Если обстановка не позволяет принять людей непосредственно с судна в шлюпку, спасаемым подают бросательные беседочные узлы вяжут петли, с помощью которых обессилевших людей подтягивают к шлюпке. Поднимают людей с кормы шлюпки. Раненых, женщин и детей спасают в первую очередь. Перегрузка шлюпок не допускается.

К самолету следует подходить с подветренной стороны к той части фюзеляжа, где находятся кабины (двери, люки).

3.6. Высадка десанта со шлюпок

На шлюпках, выделенных для высадки корабельного десанта, снимают рангоут и паруса. Якорь с якорным канатом шлюпки, якорный канат ввязывают в скобу якоря. К веслам привязывают штерты длиной около 1 м, а их огоны надев. Это делается для того, чтобы при подходе к берегу можно было вместо команды «Шабаш» исполнить команду «Вес выполняется быстрее и без шума. Кроме того, уменьшается масса шлюпки, а это дает ей возможность подойти ближе к берегу.

Бойцы, не занятые греблей, рассаживаются на рыбинах и по бортам между банками спиной к борту. Груз уклад средней банки и на кормовой решетчатый люк. Загружать нос шлюпки не рекомендуется, так как шлюпка будет плох и при прохождении прибоа.

К берегу шлюпки подходят носом так, как изложено в разделе 2.17. Когда шлюпка коснется килем грунта, подает борт, гребцы в воду». Гребцы, прыгнув в воду, подводят шлюпку к берегу. Когда шлюпка коснется грунта всем киле «Десанту на берег». Выпрыгнув из шлюпки, бойцы как можно быстрее добираются до берега и действуют в соответст задачей.

Глава 4. Управление шлюпкой под парусами

4.1. Организация и методика обучения

Чтобы освоить управление шлюпкой под парусами, нужно хорошо знать ее парусное вооружение.

Сначала изучается назначение и состав парусного вооружения в целом, а затем устройство и назначение отдельных частей. Занятия рекомендуются проводить на палубе корабля (на берегу) у шлюпки с развернутым или поставленным парусом. Паруса можно поднять до начала или в ходе занятия, если сила ветра не больше 3 баллов.

На первом занятии ставят рангоут и поднимают паруса матросы боцманской команды. После изучения обязанностей гребцов ставят и убирают рангоут и паруса сами обучающиеся. Руководитель подробно объясняет и показывает каждому гребцу. При постановке рангоута и парусов он внимательно следит за правильным креплением снастей и ригелей на шлюпке. При спуске парусов он обращает внимание на необходимость придерживать переднюю шкаторину кливными ударами гребцов задним носом рейка, показывает, как предотвратить падение паруса в воду и как правильно уложить паруса.

Тренировку в постановке и уборке парусов проводят несколько раз, пока каждый гребец не научится выполнять быстро и правильно.

Один раз паруса поднимают со взятием рифов. Руководитель объясняет, когда и для чего берут рифы, раздает старшины и гребцов по команде «Взять рифы», показывает, как эта команда выполняется. При подъеме зарифленных парусов следит, чтобы галсовый угол фока был на уровне планширя. Выше поднимать его нельзя, иначе остойчивость уменьшится.

Чтобы обучаемые лучше поняли смысл команд и логику своих действий, руководитель рассказывает им о назначении шлюпки, о действии ее на паруса, о галсах и влиянии крена и дефферента на управляемость шлюпки. Подчеркивая, что при управлении шлюпкой под парусами успех зависит не только от опыта старшины, но и от четкости команд члена команды.

Дальнейшее обучение проводится непосредственно в шлюпке на воде. Первое занятие проводится при ветре не более 3 баллов.

Для постановки парусов нужно стать на бочку или на веслах отойти от корабля (берега, стенки), чтобы во время движения шлюпка не сдвинулась на эти препятствия. Можно ставить паруса, стоя на бакшгове корабля или у пирса.

Учитывая, что после постановки рангоута и парусов шлюпка должна быть готова к расхождению с судами или объектами, обучение следует начинать с маневров «привестись», «увалиться».

Руководитель объясняет и показывает порядок выполнения этих маневров, обращая особое внимание на действия при внезапном усилении ветра, а также на разницу в исполнении команд «Шкоты выбрать» и «Шкоты стянуть», «Шкоты раздернуть». Обучаемым нужно объяснить, почему нельзя крепить шкоты за угки или наматывать на руки.

Маневры «привестись» и «увалиться» рекомендуется выполнять до тех пор, пока не заволокут паруса, объясняя, что потеряли ветер и что нужно сделать, чтобы снова их наполнить.

Затем объясняется порядок выполнения поворота оверштаг и для чего необходимо удифферентовать шлюпку. Поворот гребцы поочередно садятся за руль и самостоятельно выполняют маневры «привестись», «увалиться» и один-два тренировочных поворота оверштаг. Изменяя курс, они докладывают направление ветра относительно шлюпки.

Последующая очередность отработки маневров определяется руководителем с учетом конкретной обстановки переходом от простого к сложному.

Рекомендуется придерживаться следующей очередности:

- поворот через фордевинд;
- постановка в дрейф и снятие с дрейфа;
- движение вокруг корабля, лавировка, выполнение полуповоротов;
- подход к вехе, бочке, пирсу и отход от них;
- подход к трапу корабля;
- подход к выстрелу и на бакшгов;
- управление шлюпкой при шквалах и усилении ветра (при ветре 4-5 баллов);
- постановка парусов бабочкой;
- подход к опрокинувшейся шлюпке;
- управление шлюпкой под парусами без руля (этот маневр не входит в зачет на самостоятельное управление шлюпкой).

Для оказания помощи шлюпкам в случае опрокидывания занятия под парусами должен обеспечивать моторный катер.

4.2. Правила поведения гребцов в шлюпке под парусами

В дополнение к общим правилам, изложенным в разделе 2.3, на шлюпке под парусами должны выполняться следующие правила:

- весь личный состав должен надеть индивидуальные спасательные средства;
- при подъеме и спуске парусов гребцы должны следить за рейком, чтобы в случае обрыва фала уклониться от удара;
- во время движения гребцы, за исключением впередсмотрящего, должны сидеть на рыбах лицом к парусу, чтобы в случае опрокидывания шлюпки парус не накрыл людей.

После постановки рангоута и подъема парусов запрещается:

- вставать на банки;
- сидеть на кницах между транцевой и заспинной досками;
- залезать на мачту (для устранения неисправности мачту нужно срубить);
- крепить шкоты за утки и банки, а также наматывать на руки (при внезапном порыве ветра шкоты немедленно раздергиваются);
- использовать для движения весла. Движение шлюпки на веслах с необрунным рангоутом допускается лишь в случае предупреждения, аварии или гибели людей.

4.3. Направления ветра относительно шлюпки

Любое решение на маневр шлюпки старшина принимает с учетом направления ветра. Чтобы выразить полотно относительно ветра, введено понятие о галсах.

Если ветер дует в правый борт (паруса на левом борту) – шлюпка идет правым галсом; если ветер дует в левый борт (паруса на правом борту) – шлюпка идет левым галсом (рис. 42).

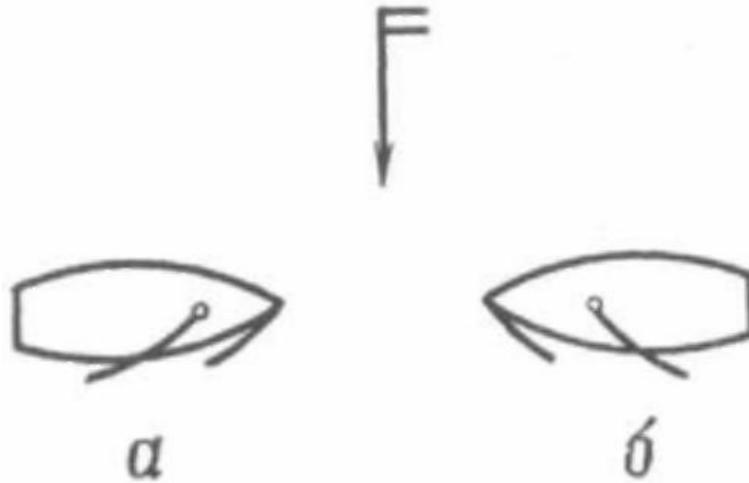


Рис. 42. Галсы шлюпки:
а – левый; б – правый

Различают следующие направления ветра относительно диаметральной плоскости шлюпки (рис. 43).

Ветер, дующий прямо или почти прямо в нос шлюпки (от 10° правого борта до 10° левого борта), называется лобовым.

Ветер, дующий в пределах от 10 до 80° к диаметральной плоскости (от носа шлюпки), называется бейдевинд. Бейдевинд считается крутым, если угол ветра составляет 10-60°, и полным, если угол > 60°.

Ветер, дующий прямо или почти прямо в борт шлюпки (от 80 до 100°), называется галфвинд.

Ветер, дующий под углом от 100 до 170° к диаметральной плоскости, называется бакштаг. Бакштаг считается полным, если угол > 150°. Ветер, дующий прямо или почти прямо в корму (от 170° правого борта до 170° левого борта), называется фордевинд.

Полные наименования направлений ветра включают наименование галса, например бейдевинд (галфвинд, бакштаг, фордевинд).

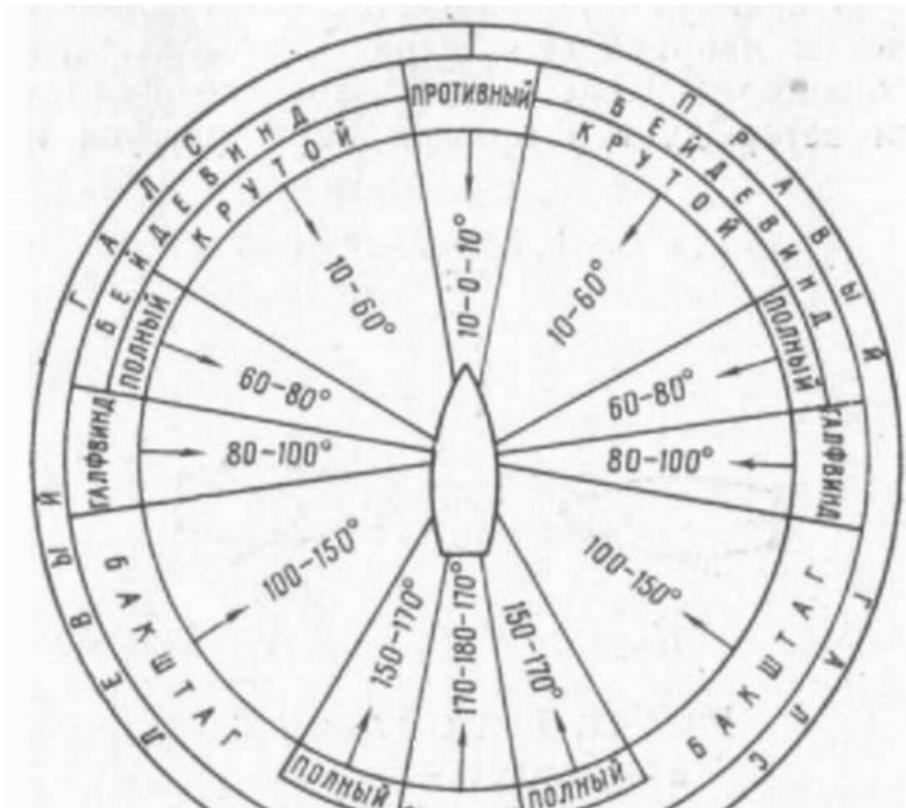




Рис. 43. Направления ветра относительно диаметральной плоскости шлюпки

4.4. Действие ветра на парус

На шлюпку под парусом оказывают влияние две среды: воздушный поток, действующий на парус и надводную часть действующая на подводную часть шлюпки.

Благодаря форме паруса даже при самом неблагоприятном ветре (бейдевинд) шлюпка может двигаться вперед крыло, наибольший прогиб которого удален от передней шкаторины на $1/3-1/4$ ширины паруса и имеет величину $8-10'$ (рис. 44).

Если ветер, имеющий направление V (рис. 45, а), встречает на пути парус, он огибает его с двух сторон. С наветренной стороны паруса создается давление выше (+), нежели с подветренной (-). Равнодействующая сил давления образует силу перпендикулярно плоскости паруса или хорде, проходящей через переднюю и заднюю шкаторины и приложенную ЦП (рис. 45, б).

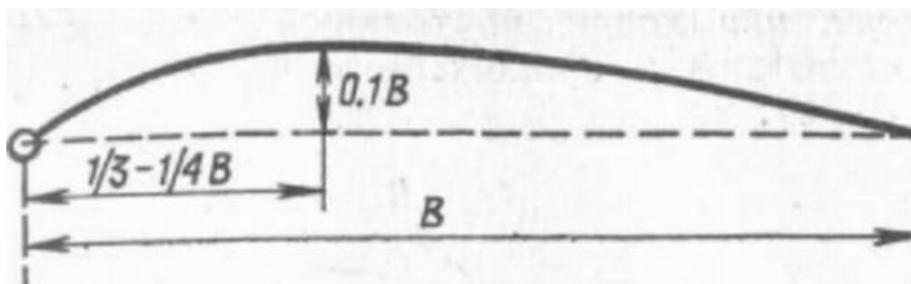
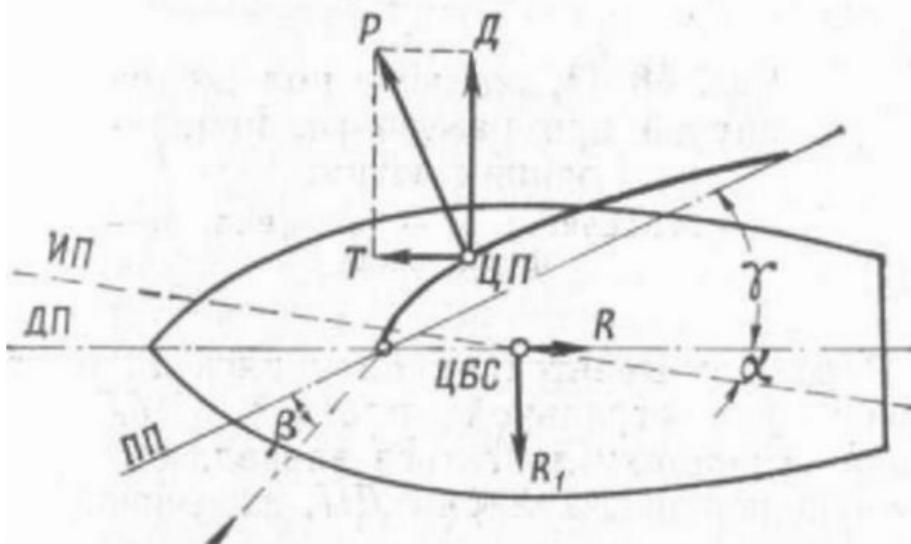
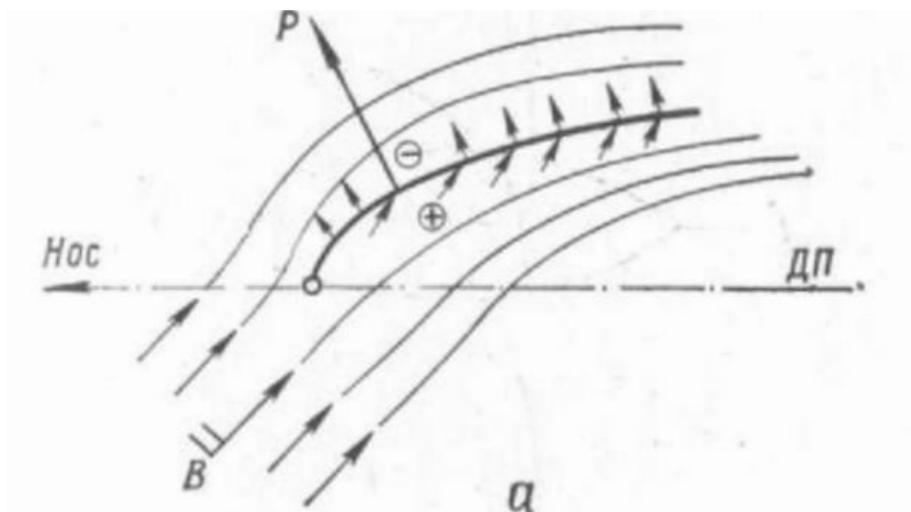


Рис. 44. Профиль паруса:
 B – ширина паруса по хорде



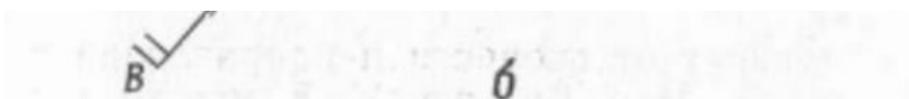


Рис. 45. Силы, действующие на парус и корпус шлюпки:

а – действие ветра на парус; б – действие ветра на парус и воды на корпус шлюпки

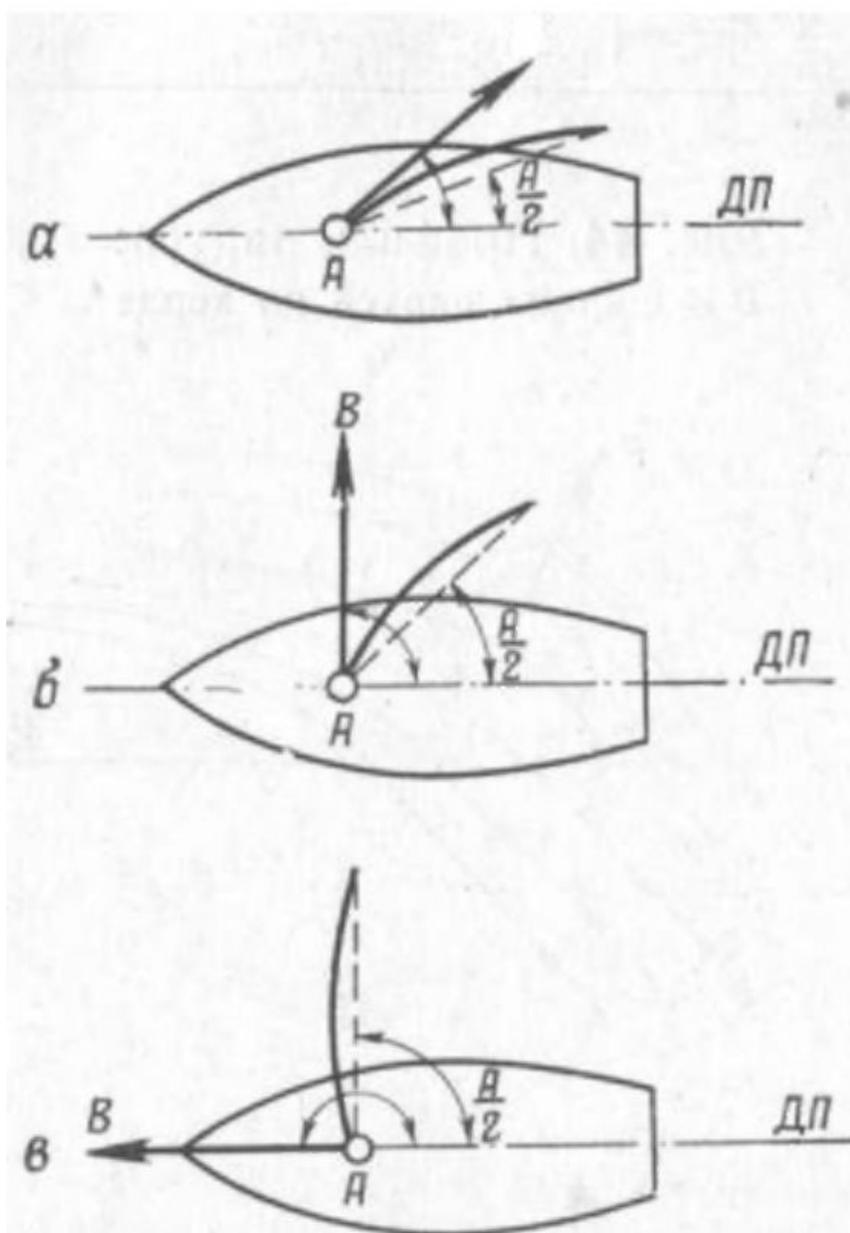


Рис. 46. Правильное положение паруса при различных направлениях ветра: а – бейдевинд; б – галфвинд; в – фордевинд

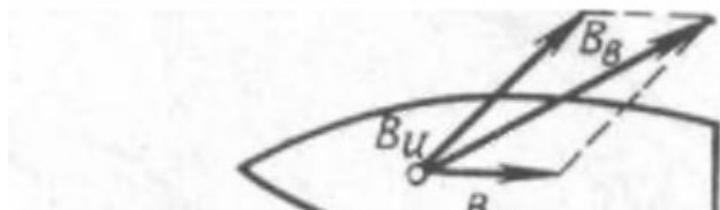
Сила P раскладывается на силу тяги T , направленную параллельно диаметральной плоскости (ДП) шлюпки, заставляющей двигаться вперед, и силу дрейфа D , направленную перпендикулярно ДП, вызывающую дрейф и крен шлюпки.

Сила P зависит от скорости и направления ветра относительно паруса. Чем больше α между направлением ветра и парусом, тем больше сила P .

Если $\alpha = 90^\circ$, сила P достигает максимальной величины. Силы T и D зависят от γ между ДП шлюпки и плоскостью паруса. С увеличением γ сила T увеличивается, а сила D уменьшается.

Действие воды на шлюпку во многом зависит от обводов ее подводной части.

Несмотря на то что при ветре бейдевинд сила дрейфа D превышает силу тяги T , шлюпка имеет ход вперед. Здесь сопротивление R^1 подводной части корпуса, которое во много раз больше лобового сопротивления R .



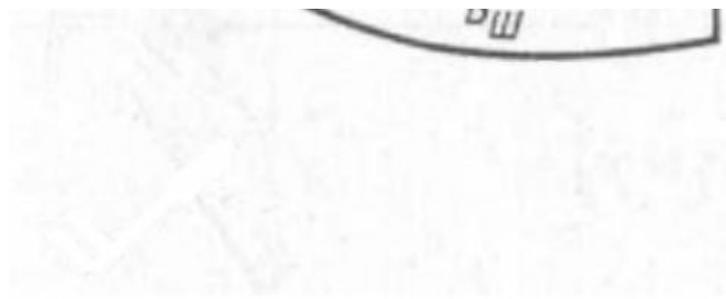


Рис. 47. Вымпельный ветер:

$V^И$ – истинный ветер; $V^Ш$ – ветер от движения шлюпки; $V^В$ – вымпельный ветер

Сила D , несмотря на противодействие корпуса, все же сносит шлюпку с линии курса. Составленный ДП и направл движения шлюпки $\angle \alpha$ называется углом дрейфа. Чем острее угол между ДП и направлением ветра, тем больше угол острых углов сила тяги T незначительна и шлюпка, не имея достаточного поступательного движения вперед, снос ветре бейдевинд круче $40-45^\circ$ шлюпка вперед двигаться не может.

Таким образом, наибольшая тяга и наименьший дрейф шлюпки могут быть получены путем выбора наиболее выгодной плоскости шлюпки и плоскости паруса относительно ветра. Установлено, что угол между ДП шлюпки и парусом должен быть равен половине $\angle \alpha$ между диаметральной плоскостью и направлением ветра. На рис. 46 показаны положения паруса при ветрах бейдевинд (а), галфвинд (б) и фордевинд (в).

При выборе положения паруса относительно ДП и ветра старшина шлюпки руководствуется не истинным, а вымпельным ветром, направление которого определяется равнодействующей от скорости шлюпки и скорости истинного ветра (рис. 47).

Кливер, расположенный перед фоком, исполняет роль предкрылка. Поток воздуха, проходящий между кливером и фоком, увеличивает его тяговую силу. Это происходит лишь при угле между кливером и ДП шлюпки несколько больше угла между фоком и ДП (рис. 48, а).

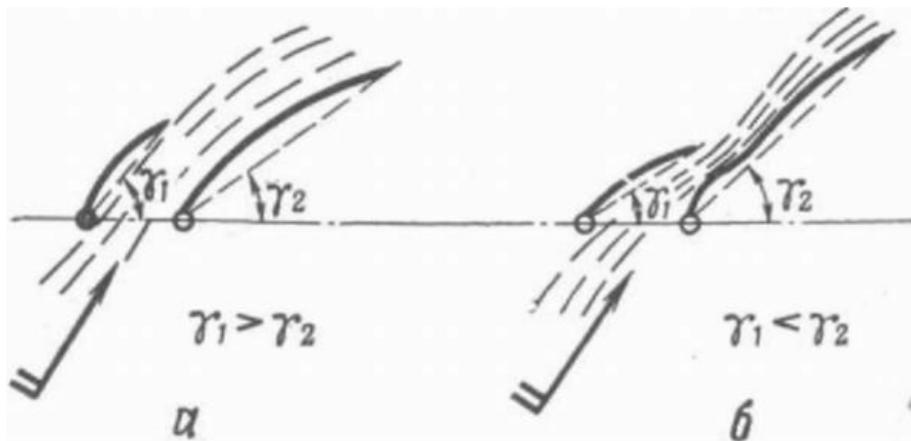


Рис. 48. Установка кливера относительно фока:

а – правильно; б – неправильно

Если же кливер прижать к ДП, то поток воздуха будет ударять в подветренную сторону фока, ухудшит его форму и тяговую силу (рис. 48, б). Такое же действие производит кливер, имеющий слишком выгнутую форму.

4.5. Влияние крена и дифферента на управление шлюпкой

В разделе 4.4 работа парусов рассматривалась без учета влияния крена и дифферента шлюпки, т. е. предположительно ЦП и центр лобового сопротивления ЦЛС подводной части корпуса расположены примерно в одной вертикали (рис. 49, а). В реальной обстановке на управление шлюпкой под парусами всегда оказывают влияние крен и дифферент.

При крене от действия пары сил T и R (силы тяги и силы лобового сопротивления подводной части корпуса шлюпки) образуется вращательный момент вокруг вертикальной оси (рис. 49, б). С увеличением крена за счет увеличения плеча возрастает и форштевень шлюпки поворачивается в сторону наветренного борта (на ветер).

Явление, когда под угрозой опрокидывания шлюпка стремится привести себя к нулевому крену, следовательно, обесточить парус положительным. Однако оно играет и отрицательную роль, когда для удержания шлюпки на заданном курсе приходится переложить шлюпку в сторону подветренного борта, что приводит к потере шлюпкой скорости. Кроме того, крен уменьшает рабочую поверхность парусов.

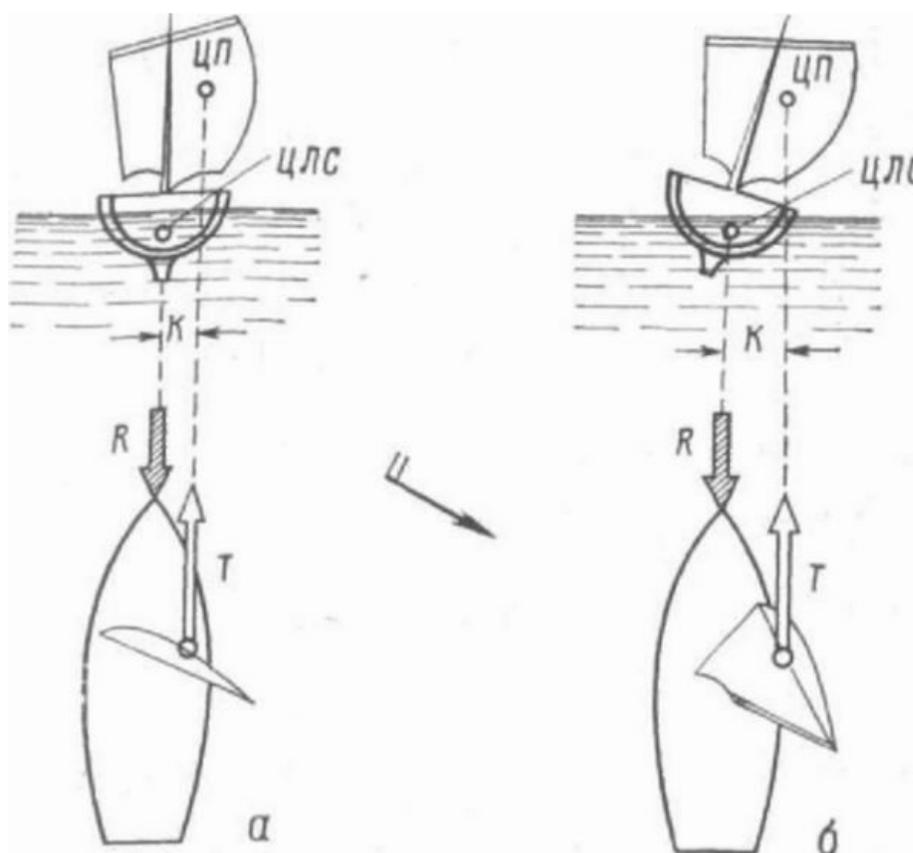
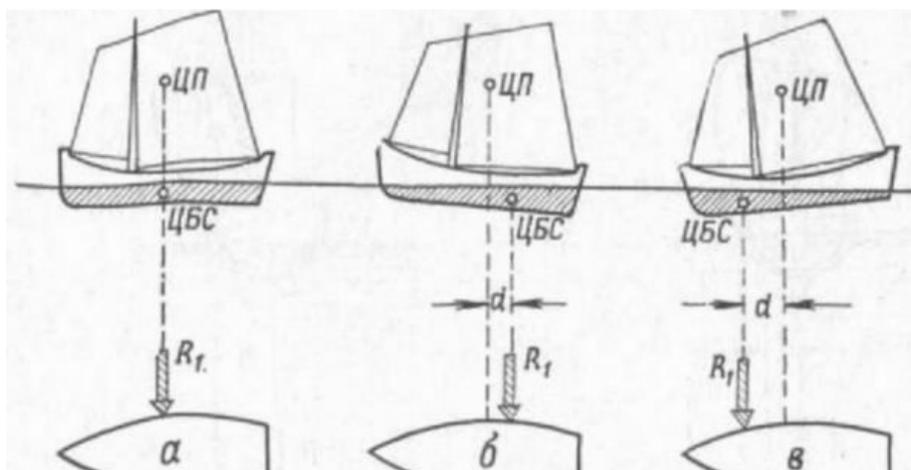


Рис. 49. Влияние крена на управляемость шлюпки:
а – крен отсутствует; б – крен на правый борт

Следовательно, для сохранения остойчивости и достижения наибольшей скорости шлюпки необходимо уменьшать крен. Крен бывает полезным при слабом ветре, когда парус не может принять правильную форму. В этом случае следует и крен на подветренный борт; парус под действием собственного веса приобретает необходимую выпнутую форму.

Парусное вооружение шлюпки рассчитывается так, чтобы центр парусности ЦП и центр бокового сопротивления части корпуса находились примерно на одной вертикали (рис. 50, а).



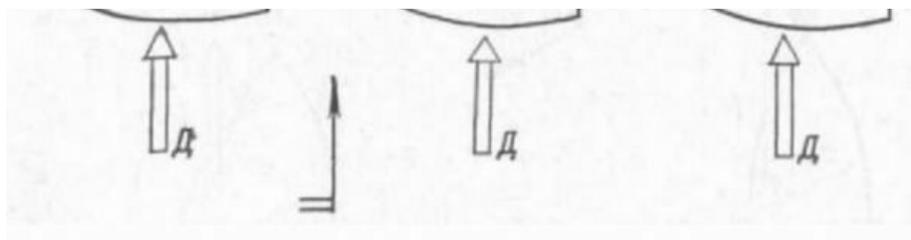


Рис. 50. Влияние дифферента на управляемость шлюпки:
 а – дифферент отсутствует; б – дифферент на корму; в – дифферент на нос

При дифференте на корму ЦБС смещается к корме, в результате чего от действия силы дрейфа D и силы бокового ветра возникает вращательный момент, который уваливает нос шлюпки под ветер (рис. 50, б). При дифференте на нос шлюпки повернуться носом к ветру, т. е. привести шлюпку к курсу (рис. 50, в). Вращательный момент шлюпки при дифференте усиливается на приподнятую оконечность шлюпки.

Искусственно создавая дифферент на нос или на корму, можно в нужный момент улучшить поворотливость шлюпки (особенно при выполнении поворота оверштаг).

Отрицательная роль дифферента состоит в том, что для удержания шлюпки на заданном курсе приходится держать руль переложным в сторону борта.

4.6. Постановка рангоута и подъем парусов

На одномачтовой шлюпке. Старшина приводит шлюпку, идущую на веслах, носом против ветра и командует: «ставить» (при стоянке у борта корабля или у пирса – «Рангоут ставить»). Гребцы убирают весла и прихватывают их к уключин, а крюки укладывают на весла, но шпертами не прихватывают.

Старшина переходит на кормовое сиденье. Гребец № 5 убирает гоночный номер.

По команде «Ворочай» гребцы, положив одну руку на парус, а другую под него, переворачивают парус вместе с ч стрелке (глядя с кормы) шнуровкой вверх и расшнуровывают чехол.

По команде «Чехол снят» парус переворачивают против часовой стрелки и снимают чехол, для чего баковые гребцы заворачивают его на длину вытянутых рук и передают средним гребцам. Средние гребцы заворачивают чехол дал загребным, которые кладут свернутую часть чехла на неразрезную часть. Затем средние гребцы приподнимают корм загребные сдергивают чехол и кладут его в свернутом виде на кормовой решетчатый люк. По команде «Рангоут разоб борта переносят парус через голову и кладут на весла правого борта.

По команде «Приготовиться рангоут ставить» гребец № 5 откидывает наметку, а остальные приподнимают топ ма мачту в корму так, чтобы шпор оказался над степсом.

По команде «Рангоут ставить» гребцы № 1-4, не вставая, поднимают мачту в вертикальное положение. Гребцы № 5 шпор мачты в степс.

Гребец № 5 накидывает наметку и вставляет нагель. Старшина шлюпки убирает флаг, меняет румпель и перек сиденье.

После постановки мачты гребцы правого борта переносят парус на середину, отдают штерты, которыми парус п передают их старшине шлюпки. Старшина укладывает штерты на кормовое сиденье.

Гребец № 6 очищает ванты, передает гребцу № 5 правую вантину, вместе с гребцом № 4 основывает, осаживает и кр узлом левую вантину (штерт ванты пропускают три раза через вант-путенс снаружи внутрь и два раза – через коуш в наружу и обтягивают вантину снизу вверх).

Гребец № 5 принимает от гребца № 6 правую вантину, вместе с гребцом № 3 основывает, осаживает и крепит ее талрепным узлом.

Гребцы № 1 и 2 разбирают фок, очищая заднюю шкаторину, передают гребцу № 3 кливер, очищают и заводят фока- обушки; гребец № 1 принимает от гребца № 2 левый фока-шкот и держит в руках оба фока- шкота.

Гребец № 3 передает кливер гребцу № 5, очищает переднюю шкаторину фока, основывает и держит в руках фока-галс.

Гребец № 5 принимает от гребца № 3 кливер, переходит с ним на носовой решетчатый люк и садится на него с лево переднюю шкаторину кливера, основывает и держит в руках кливер-галс.

Гребец № 6 очищает заднюю шкаторину кливера и кливер-шкоты, пропускает правый кливер-шкот под реек, обносит вокруг вантины и передает его гребцу № 3, обносит левый кливер-шкот вокруг вантины и передает гребцу № 4, берет и держит в руках фал.

Гребцы № 3 и 4 принимают от гребца № 6 кливер- шкоты, пропускают их через обушки на средней банке и передают гребцу № 2.

Гребец № 4 очищает фал, надевает третнюю стропку на гак ракс-бугеля и берет в руки фал.

Старшина шлюпки руководит действиями гребцов, следя за тем, чтобы мачта находилась точно в вертикальном положении.

Когда паруса разобраны и готовы к подъему, старшина подает команду «На фале».

По этой команде гребец № 6 отвечает: «Есть на фале» – и держит фал в руках.

Гребец № 5 держит кливер-галс.

Гребец № 4 держит фал выше гребца № 6.

Гребец № 3 держит фока-галс.

Гребец № 2 держит оба кливер-шкота.

Гребец № 1 держит оба фока-шкота.

Старшина шлюпки управляет рулем, находясь на кормовом сиденье с наветренного борта.

По команде «Паруса поднять» гребцы № 4 и 6 поднимают паруса до места и крепят фал за нагель (слева от мачты) вверх четырьмя шлагами. Последний шлаг кладется сверху банки ходовым концом под себя и обтягивается. Гребцы , чтобы при подъеме парусов галсы имели слаbinу, иначе ракс- бугель до места не дойдет, паруса будут стоять плохо пойдет. Чтобы паруса не наполнялись ветром и не затрудняли выборку фала и осаживание галсов, старшина приво ветра. В свежую погоду это избавляет шлюпку от опасных кренов в то время, когда гребцы заняты подъемом парусов.

После подъема парусов до места по команде «Осадить кливер-галс» гребец № 5 осаживает и крепит кливер-галс; пк фока-галс» гребец № 3 осаживает и крепит фока-галс. Осаживать галс гребцу № 5 помогает гребец № 6, гребцу № 3 – г галсы тал- репным узлом.

По команде «По местам» гребец № 2 передает кливер- шкоты гребцам № 3 и 4 и принимает от гребца № 1 левый фока 1 и 2 садятся на кормовой решетчатый люк, гребцы № 3 и 4 – на рыбины между загребной и средней банками, гребец между средней и мачтовой банками, гребец № 5 – на носовой решетчатый люк (все лицом к парусу и ближе к наветре обеспечивает остойчивость шлюпки и уменьшает опасность накрытия гребцов парусами при опрокидывании.

После выполнения команды «По местам» старшина и гребцы распределены следующим образом.

Старшина шлюпки управляет рулем, находясь у наветренного борта.

Гребец № 1 – на правом фока-шкоте.

Гребец № 2 – на левом фока-шкоте.

Гребец № 3 – на правом кливер-шкоте.

Гребец № 4 – на левом кливер-шкоте.

Гребец № 5 – впередсмотрящий.

Гребец № 6 следит за фалом.

Гребцы подветренного борта, сидящие на шкотах, управляют шкотами, гребцы наветренного борта дают шкотам слаbinу.

Впередсмотрящий наблюдает впереди по курсу шлюпки и с подветренной стороны и докладывает, что обнаруж угол, дистанцию. Например: «Шлюпка справа 15, дистанция 100 метров».

Старшина должен проверить, как выполнен подъем парусов. При правильной постановке паруса не морщатся, пк обтянуты втугую, галсовые углы находятся на высоте планширя. Если галсовые углы окажутся ниже планширя, то нижняя шкаторина будет цепляться за планширь, если выше – центр парусности окажется выше нормы и шлюпка получит большой крен.

Если паруса, поднятые до места, морщатся при обтянутых галсовых углах, нужно немного потравить или еще боли

галс. Если и это не помогает, необходимо спустить паруса и перенести вперед или назад по рейку третнюю стропку.

Не следует необтянутую переднюю шкаторину фока прижимать к мачте с помощью штертов, лучше выпрямить обтянутого галса.

Шкоты должны быть выбраны так, чтобы паруса не полоскали, но и не были слишком стянуты. Правильность и определяется по легкому дрожанию (заигрыванию) передних шкаторин при движении в бейдевинд или галфинд и по шкаторин при движении в бакштаг или фордевинд. При необходимости паруса подгоняются и выхаживаются (см. раздел 6.5).

На двухмачтовой шлюпке. По команде «Рангоут разобрать» гребцы правого борта переносят на правый борт фок, а – на левый борт грот и гик. По команде «Приготовиться рангоут ставить» гребцы правого борта подают фок-мачту левого борта – грот-мачту в нос. Гребцы мачтовых банок откидывают наметки.

По команде «Рангоут ставить» гребцы правого борта ставят фок-мачту, а левого – грот-мачту. Гребцы мачтовых шпоры мачт в степсы. Когда мачты скрестятся, гребцы правого борта от загребных до средней банки подхватывают левого борта от средней банки до баковой подхватывают фок-мачту, старшина шлюпки убирает кормовой флаг. Гребцы крепят мачты наметками. Старшина шлюпки ставит погон, готовит гика-шкот, меняет румпель, руководит креплением мачт.

На больших шлюпках при постановке и уборке рангоута гребцам разрешается вставить на рыбыны. Чтобы во время ветра мачты не вырывало из рук, рекомендуется баковым и загребным поднимать и рубить мачты с помощью вант (фок-мачты баковым, от грот-мачты – загребным). Дальнейшие действия гребцов на десятиклассном катере следующие.

Гребец № 1 вместе с гребцом № 3 основывает и крепит правые грот-ванты. Вместе с гребцом № 2 готовит грот, отдает левый одношкивный блок фока-шкота и передает его через ванты гребцу № 3, а гребцу № 6 под ванты – ход фока-шкота. Вместе с гребцом № 2 ставит гик. Принимает от старшины и держит гика-шкот.

Гребец № 2 вместе с гребцом № 4 основывает и крепит левые грот-ванты. Вместе с гребцами № 4 и 6 переносит грот-ванты, основывает гитовы. Основывает грота-шкот, обтягивает его и со слабиной крепит на гике. Принимает от гребца фока-шкота и крепит его на левом борту, а ходовой конец фока-шкота передает гребцу № 6 внутри вант. Вместе с гребцом № 7 закладывает грота-галс. Держит гитовы и грота-галс.

Гребец № 3 вместе с гребцом № 1 основывает и крепит правые грот-ванты. Принимает от гребца № 1 левый блок фок-шкота снаружи грот-вант и передает гребцу № 4. Очищает грота-фал и держит его вместе с гребцом № 4.

Гребец № 4 вместе с гребцом № 2 основывает и крепит левые грот-ванты. Принимает от гребца № 3 левый блок фок-шкота снаружи грот-вант и передает гребцу № 2. Держит вместе с гребцом № 3 грота-фал.

Гребец № 5 основывает и крепит вместе с гребцом № 7 правые фок-ванты. Вместе с гребцами № 7 и 9 переносит фок-ванты, готовит фок. Держит кливер-шкоты.

Гребец № 6 вместе с гребцом № 8 основывает и крепит левые фок-ванты. Готовит фок. Принимает от гребца № 9 левый блок фок-шкота и крепит его к фоку. Держит фок-шкоты и двухшкивный блок фока-шкота.

Гребец № 7 вместе с гребцом № 5 основывает и крепит правые фок-ванты. Вместе с гребцами № 5 и 9 переносит фок-ванты. Закладывает и держит фок-галс.

Гребец № 8 вместе с гребцом № 6 основывает и крепит левые фок-ванты. Готовит фок. Держит фок-фал вместе с гребцом № 10.

Гребец № 9 вместе с гребцом № 10 готовит кливер. Передает гребцу № 5 кливер-шкоты. Основывает и держит кливер-галс.

Гребец № 10 готовит вместе с гребцом № 9 кливер, очищает и держит с гребцом № 8 фок-фал.

По команде «На фалах» гребцы № 3 и 10 отвечают: «Есть на фалах». В этот момент гребцы распределены следующим образом.

Гребец № 1 – на гика-шкоте.

Гребец № 2 – на грота-галсе и гитовых.

Гребцы № 3 и 4 – на грота-фале.

Гребец № 5 – на кливер-шкотах.

Гребец № 6 – на фока-шкотах; держит двухшкивный блок фока-шкота.

Гребец № 7 – на фок-галсе.

Гребцы № 8 и 10 – на фок-фале.

Гребец № 9 – на кливер-галсе.

Старшина шлюпки – на руле.

По команде «Паруса поднять» гребцы № 3 и 4 выбирают и крепят грота-фал за нагель на правом борту.

Гребцы № 8 и 10 выбирают и крепят фок-фал за нагель на левом борту.

Чтобы избежать опрокидывания шлюпки при значительном ветре и волнении, рекомендуется сначала поднимать гитовы, а затем фок. Когда фалы будут закреплены за нагели, по команде старшины грота-галс, гребец № 9 – кливер-галс и гребец № 7 – фок-галс. Гребцы № 1 и 2 выбирают грота-шкот и крепят за утку на гике.

Гребцы № 1, 5 и 6 по приказанию выбирают шкоты.

Гребец № 2 очищает гитовы.

По команде «По местам» гребцы распределены следующим образом.

Гребцы № 1 и 2 – на пика-шкотах.

Гребец № 3 – на грота-фале.

Гребец № 4 – на гитовых.

Гребец № 5 – на правом фок-шкоте.

Гребец № 6 – на левом фок-шкоте.

Гребец № 7 – на правом кливер-шкоте.

Гребец № 8 – на левом кливер-шкоте.

Гребец № 9 – впередсмотрящий.

Гребец № 10 – на фок-фале.

Обязанности гребцов на двухмачтовых шлюпках с большим количеством банок такие же, но они перераспределены отдельными гребцами за счет изменения их числа и нумерации.

4.7. Уборка парусов и рангоута

На одномачтовой шлюпке. Чтобы паруса при спуске не упали в воду, старшина приводит шлюпку к ветру и подает Гребец № 6 отвечает: «Есть на фале», снимает лишние шлагги фала с нагеля и, оставив один шлаг, держит фал в руках, готовятся подбирать паруса в момент их спуска.

По команде «Паруса долой» гребец № 6, не снимая последний шлаг с нагеля, травит фал.

Гребцы № 1 – 4 подбирают паруса, не допуская их падения в воду.

Гребец № 5 обтягивает переднюю шкаторину кливера, удерживая реек в горизонтальном положении, и подбирает кливер в шлюпку.

После спуска парусов гребцы садятся на свои места на банках (за исключением гребца № 5) и приступают к уборке парусов.

Старшина меняет румпель, ставит кормовой флаг и руководит уборкой парусов.

Гребец № 5 отдает кливер-галс и передает кливер гребцу № 3. Садится на свое место на банке, отдает правую ванту гребцу № 6 обтягивать и крепить фал и ванты.

Гребец № 6 принимает от гребцов № 3 и 4 кливер-шкоты, сматывает и передает их вместе с кливером гребцу № 4 и 5 ванты, обтягивает и крепит на мачте фал и ванты.

Гребец № 3 отдает фока-галс. Принимает от гребцов № 5 и 6 кливер и кливер-шкоты. Передает галсовый угол кливера и кливер-шкоты на фок вдоль рейка.

Гребец № 4 снимает третнюю стропку с раке-бугеля, отдает левую вантину и передает ее гребцу № 6.

Гребец № 1 очищает и передает правый фока-шкот гребцу № 2. Принимает от гребца № 3 галсовый угол кливера, обтягивает и передает его гребцу № 2. Принимает от гребца № 3 галсовый угол кливера, обтягивает и передает его гребцу № 2.

Гребец № 2 очищает, сматывает и укладывает на фок вдоль рейка фока-шкоты.

После этого все гребцы укладывают фок. Для укладки фока гребцы № 1-5 садятся на весла у своих банок лицом внутрь шлюпки. Гребцы № 2 и 4 складывают фок пополам и передают нижнюю шкаторину фока гребцам правого борта, которые растягивая, придерживая галсовый угол фока у переднего нока рейка. Затем гребец № 2, перебирая заднюю шкаторину фока, а гребцы № 1 и 4 переднюю шкаторину, очищают и складывают фок еще два раза пополам. Гребцы № 1 и 2 укладывают в складки парус в фюгарку. Гребцы обоих бортов закатывают остаток фока вместе с кливером и прихватывают паруса к рейку при штертах.

Фал и ванты крепятся на мачте следующим образом.

Конец фала обносят вокруг гака фока-галса и гака ракс-бугеля (расстояние между гаками должно быть около 1 м). Фал обносят вокруг гаков, а остаток фала крепят вокруг мачты полуштыком. Ванты очищаются, заводятся штертом обтягиваются, а остатки штертов крепятся вокруг мачты полуштыком (поверх фала). Фал и ванты можно крепить и ракс-бугеля завести за гак фока-галса, обтянуть фал, вместе с вантами обнести его несколько раз вокруг мачты полуштыками.

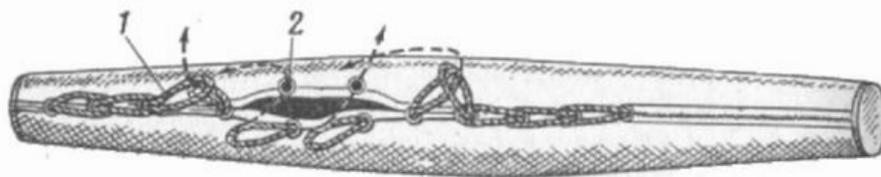


Рис. 51. Шнуровка чехла:

1 – стропка; 2 – люверс

По команде «Паруса перенести» гребцы правого борта переносят паруса на правый борт.

По команде «Наметку откинуть» гребцы № 3, 4 и 6 придерживают мачту, гребец № 5 вынимает нагель и откидывает наметку.

По команде «Рангоут рубить» гребцы № 5 и 6 приподнимают мачту и наклоняют топом в корму. Остальные гребцы прикладывают топом на банки шпором в нос, топом под заспинную доску.

По команде «Чехол» гребцы правого борта переносят парус на середину и кладут на банки правее мачты.

Гребцы № 1 и 2 кладут чехол на парус шнуровкой вниз и, раскатывая его, передают на нос, после чего надевают чехла на парус. Гребцы № 3 и 4, приподнимая парус, помогают загребным надеть чехол, а затем все гребцы растягивают его по парусу.

По команде «Ворочай» гребцы переворачивают парус вместе с чехлом по часовой стрелке шнуровкой вверх, затем поворачивают в обратную сторону (шнуровкой вниз). Шнуровку производят одновременно с обоих концов, при противоположные люверсы, а затем от кормы к носу и от носа к корме стропки пропускают через соседние, обтягивают и связывают между собой (рис. 51).

На двухмачтовой шлюпке. На десятивесельном катере при спуске и уборке парусов гребцы действуют следующим образом.

По команде «На фалах» гребцы № 3 и 10 отвечают:

«Есть на фалах» – и снимают лишние шлагги фалов с нагелей.

По команде «Паруса долой» гребцы № 3 и 10 травят фалы. Остальные гребцы подбирают паруса.

После спуска парусов гребцы садятся на банки и убирают паруса.

Старшина снимает и укладывает гика-шкот, снимает погон, меняет румпель, ставит кормовой флаг и руководит уборкой парусов.

Гребец № 1 отдает правую заднюю грот-вантину, передает ее гребцу № 4, принимает от гребца № 3 одношківный блок шкота и крепит его на правом борту.

Отдает гота-шкот. Вместе с гребцами № 2-4 убирает грот.

Гребец № 2 отдает левую заднюю грот-вантину, передает ее гребцу № 4, отдает одношківный блок левого фока-шкота гребцу № 4. Убирает гитовы и передает старшине шлюпки. Вместе с гребцами № 1, 3 и 4 убирает грот.

Гребец № 3 крепит гота-фал. Принимает от гребца № 4 блок левого фока-шкота и передает его гребцу № 1.

Вместе с гребцом № 4 отдает гик и укладывает на левый борт. Вместе с гребцами № 1, 2 и 4 убирает грот.

Гребец № 4 отдает гота-галс. Принимает от гребца № 2 и передает гребцу № 3 блок левого фока-шкота.

Вместе с гребцом № 3 отдает гик и укладывает его на левый борт. Принимает от гребцов № 1, 2, 5 и 6 грот-ванты, обтягивает и крепит их. Вместе с гребцами № 1 – 3 убирает грот.

... вместе с гребцами № 7-9 убирает грот.

Гребец № 5 отдает правую переднюю грот-вантину и передает ее гребцу № 4. Вместе с гребцами № 6-10 убирает фок и кливер.

Гребец № 6 отдает левую переднюю грот-вантину и передает ее гребцу № 4. Выкладывает двухшкивный блок фока его гребцу № 9. Вместе с гребцами № 5, 7-10 убирает фок и кливер.

Гребец № 7 отдает фока-галс. Отдает правую заднюю фок-вантину и передает ее гребцу № 9. Вместе с гребцами № фок и кливер.

Гребец № 8 отдает левую заднюю фок-вантину и передает ее гребцу № 9. Вместе с гребцами № 5-7, 9 и 10 убирает фок и кливер.

Гребец № 9 отдает кливер-галс и передает гребцу № 7. Отдает правую переднюю фок-вантину и принимает от гребца № 7 фок-ванты, очищает и крепит их.

Принимает от гребца № 6 двухшкивный блок фока-шкотов и крепит его на правом борту. Вместе с гребцами № 5-8 и кливер.

Гребец № 10 отдает левую переднюю фок-вантину и передает ее гребцу № 9. Крепит фока-фал. Вместе с гребцами № фок и кливер.

По команде «Паруса перенести» гребцы № 2, 4 и 6 переносят грот на левый борт, гребцы № 5, 7 и 9 переносят фок на правый борт.

По команде «Наметки откинуть» гребцы № 2 и 9 откидывают наметки. Гребцы № 1-5 держат грот-мачту, гребцы № 6-10 – фок-мачту.

По команде «Рангоут рубить» гребцы № 1 и 2 приподнимают грот-мачту, гребцы № 9 и 10 – фок-мачту.

Остальные гребцы наклоняют их, направляя фок-мачту по правому, а грот-мачту по левому борту.

Когда мачты скрестятся, гребцы № 1, 3 и 5 подхватывают фок-мачту, гребцы № 6, 8 и 10 – грот-мачту. Гребцы № 2, 4 и 6 продвигают фок-мачту в нос, гребцы левого борта – грот-мачту в корму и укладывают их на банки.

По команде «Чехол» гребцы № 2, 4 и 6 переносят через голову грот и гик, гребцы № 5, 7 и 9 – фок с кливером и к мачтами. Гребцы надевают чехол на паруса и мачты и шнуруют чехол.

4.8. Повороты под парусами. Поворот оверштаг

Поворотом шлюпки под парусами называется изменение направления ее движения, обязательно связанное с изменением курса, не связанное с переменной галса, называется полуповоротом.

При повороте оверштаг шлюпка пересекает линию ветра носом. Поворот безопасен, требует мало места и времени, хорошей скорости. Вот почему, если шлюпка шла в крутой бейдевинд, перед поворотом оверштаг для набора скорости полного бейдевинда.

На одномачтовой шлюпке (рис. 52, а). Старшина шлюпки, убедившись, что повороту ничто не мешает, подает команду Гребцы, сидящие на шкотах, отвечают: «Есть к повороту», усиливают внимание и ждут следующую команду. Когда скорость, старшина подает команду «Поворот оверштаг» (1), а затем - «Фок стянуть» и медленно кладет руль в сторону. Гребец, сидящий на фока-шкоте, подбирает его по мере надобности. Если быстро стягивать фок и переключать руль, шлюпка потеряет ход.

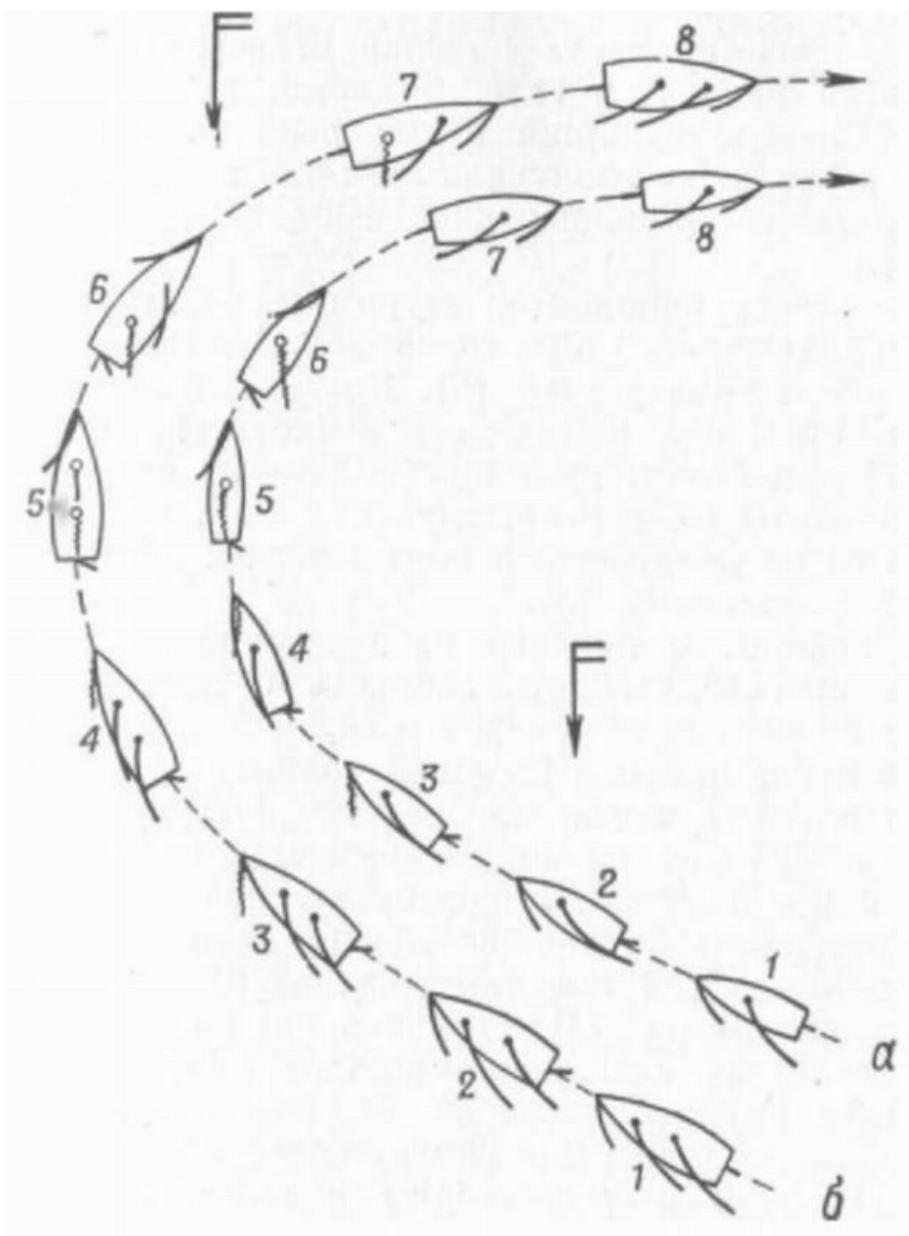


Рис. 52. Выполнение поворота оверштаг:
а – на одномачтовой шлюпке; б – на двухмачтовой шлюпке

Когда нос шлюпки пойдет на ветер, подается команда «Кливер раздернуть» (3). Гребцы № 3 и 4 раздергивают кливер-шкоты. Когда нос шлюпки будет подходить к линии ветра, руль резко кладется на борт (4).

Как только нос шлюпки придет на линию ветра, старшина командует: «Кливер на левую (правую)» (5). Кливер шкотовую сторону, на которой находился до поворота.

Если в ходе поворота шлюпка станет против ветра и не увалится на новый галс, подается команда «Впередсмотрящий рукой выносит кливер на ветер. (Если шлюпка получила задний ход, одновременно с этим переключается на противоположный борт.)

Когда кливер наполнится ветром (заберет), впередсмотрящий докладывает: «Кливер забрал», после чего след раздернуть» (6). Когда шлюпка достаточно увалится, старшина командует: «Шкоты на правую (левую)» (7) - и ставит р

выбирают фока- и кливер-шкоты на соответствующий борт и быстро пересаживаются на наветренный борт лицом считается оконченным (8).

Если поворот с первого раза не удался, нужно лечь на прежний галс, набрать скорость и повторить маневр. При повороте оверштаг следует делать сразу же после прохода большой волны.

В тех случаях, когда поворот оверштаг не получается, создают дифферент на нос, пересаживая двух или трех гребцов, повторяют поворот. Когда кливер заберет, гребцы возвращаются на свои места.

На двухмачтовой шлюпке (рис. 52,6). После команды «Поворот оверштаг» (1) старшина подает команду «Гика-медленно кладет руль в сторону поворота (2). Гребцы, сидящие на гика-шкоте, стягивают его. Гребцы, сидящие на фок-шкоте по мере надобности и удерживают с помощью фока необходимую скорость шлюпки. Если стягивать фок втугу шлюпка получит большой крен и дрейф, что затруднит выполнение поворота.

Когда нос шлюпки пойдет на ветер, старшина командует: «Кливер раздернуть» (3), а когда нос будет подходить к борту (4).

Как только нос шлюпки придет на линию ветра, подается команда «Кливер на левую (правую)» (5), а после доклада «Кливер забрал» – команды «Гика-шкот раздернуть» и «Фок на правую (левую)» (6). Когда шлюпка увалится на новый галс, командуют: «Кливер на правую (левую)» (7), а затем, чтобы остановить дальнейшее уваливание шлюпки, – «Гика-шкот стянуть» (8).

4.9. Поворот через Фордевинд

При повороте через фордевинд шлюпка пересекает линию ветра кормой.

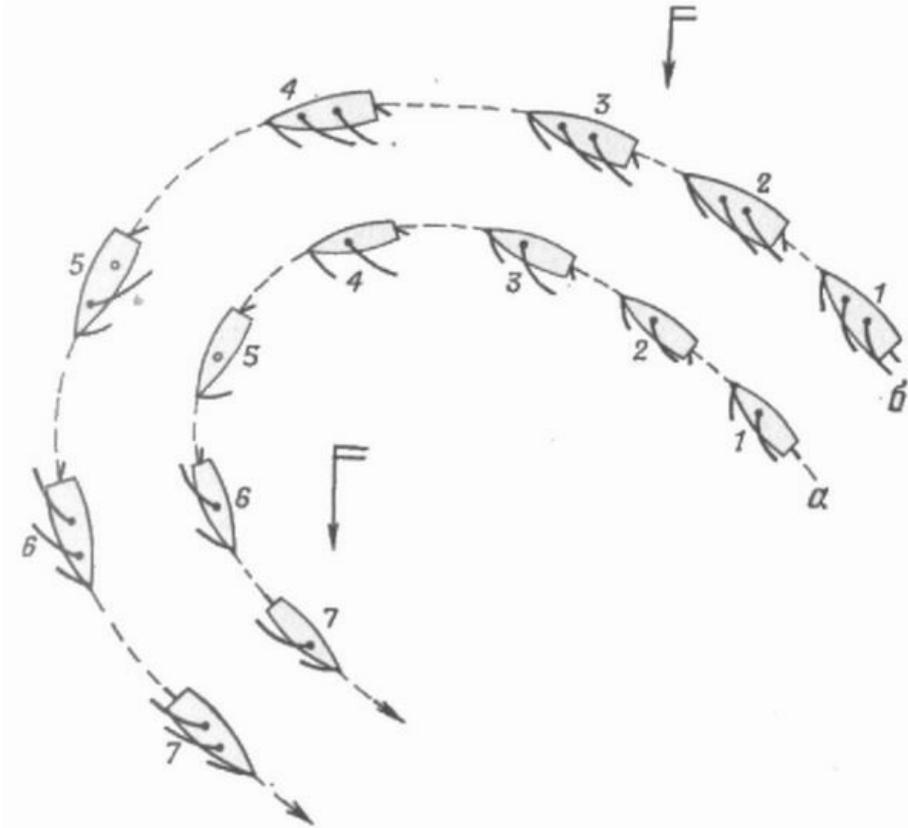


Рис. 53. Выполнение поворота через фордевинд:
а – на одномачтовой шлюпке; б – на двухмачтовой шлюпке

Поворот выполним всегда, но требует больше места, а во время свежего ветра небезопасен: при неумелом управлении перевернуться. Во время этого поворота шлюпка спускается под ветер, что крайне нежелательно при лавировке.

Ниже рассматривается выполнение поворота через фордевинд для случая, когда шлюпка идет в бейдевинд. На о, (рис. 53, а). Старшина подает команду «К повороту» и затем – «Поворот через фордевинд», после чего кладет руль в сторону поворота (2). Гребец № 6 садится верхом на мачтовую банку лицом к мачте и парусу. Затем следуют команды:

- как только корма шлюпки пойдет на ветер – «Фок травить» (3);
- когда шлюпка увалится за линию галфвинда – «Кливер травить» (4);
- при подходе кормы к линии ветра (на $30-20^\circ$) – «Фок к мачте» (5).

Исполняя последнюю команду, гребец № 6 встает на рыбины и, опираясь грудью на мачту, подбирает нижнюю и мачте, уменьшая таким образом площадь паруса. Если этого не сделать, ветер может резко перебросить фок на про перевернуть шлюпку или сломать мачту.

В тех случаях, когда шлюпка идет в галфвинд или в бакштаг, вместо первых двух команд подается одна – «Шкоты ветре (до 3 баллов) разрешается фок к мачте не брать, но в этом случае при приближении кормы к линии ветра надо в стянуть» и, как только корма пересечет линию ветра, немедленно травить фока-шкоты на другой борт.

Чтобы пересечение кормой линии ветра не получилось очень резким, руль нужно отводить плавно, а момент для за выбрать с таким расчетом, чтобы большая волна не накрыла шлюпку с кормы.

Когда корма пройдет линию ветра и ветер перебросит фок на противоположный борт, подается команда «Шкоты (6). Гребцы выбирают фока- и кливер-шкоты в указанную сторону и пересаживаются на наветренный борт лицом к п опираясь на мачту и не выпуская фока, быстро переходит на наветренный борт и постепенно травит фок, начиная Нельзя отпускать весь фок сразу: если парус резко заберет, шлюпка может опрокинуться.

Когда паруса наполнятся и гребцы пересядут на наветренный борт, поворот считается окончанным (7), гребец № свое место.

На двухмачтовой шлюпке (рис. 53,б). При следовании в бейдевинд подается команда «Гика-шкот травить» (5), а по линию галфвинда – «Кливер и фок травить» (4).

При подходе кормы к линии ветра подается команда «Грот на гитовы». Гребцы, выбирая гитовы, поднимают гик и шкот травится. Когда шлюпка перейдет кормой линию ветра и паруса начнут наполняться с обратной стороны, следу и фок на правую (левую)» (6) и «Грот садить». Гребцы выбирают кливер- и фока-шкоты в указанную сторону, гитовы травятся.

При свежем ветре и сильной волне гика-шкот не травится, грот сразу берется на гитовы или совсем спускается, (После поворота грот поднимают снова.

4.10. Удифферентовка шлюпки

Для выявления и устранения вредного дифферента необходимо лечь в галфвинд или полный бейдевинд, выбранные шкоты, поставить руль точно в диаметральной плоскости и отпустить румпель. Если при этом шлюпка начнет с пересадкой гребцов облегчать нос, если будет уваливать – облегчают корму.

Шлюпка считается правильно удифферентованной для хождения в бейдевинд и галфвинд, если она при положении заметно приводится. В этом случае она будет лучше выполнять поворот оверштаг.

При следовании полным ветром необходимо создать дифферент на корму. Облегченный нос будет лучше в перестанет зарываться. Шлюпка с загруженной кормой лучше слушается руля.

4.11. Постановка в дрейф

Лечь в дрейф – значит расположить паруса таким образом, чтобы шлюпка самопроизвольно уваливалась и приводила этот ход вперед (или имея самый минимальный ход). Необходимость в таком положении возникает при ожидании ст. соревнований, при предоставлении дороги кораблям и судам и т. д.

Для постановки в дрейф шлюпку приводят в крутой бейдевинд и выбирают до отказа наветренный кливершкот (п. на левую (правую)», «Кливер стянуть», а фока-шкот стягивают на подветренном борту (по команде «Фок стянуть»), по румпель и оставляют руль в произвольном положении (рис. 54). Теперь кливер и фок будут работать поочередно. Шлюпка приводясь, будет дрейфовать имея минимальный ход вперед.

На двухмачтовой шлюпке вместо фока стягивают гика-шкот, а фок берут к мачте.

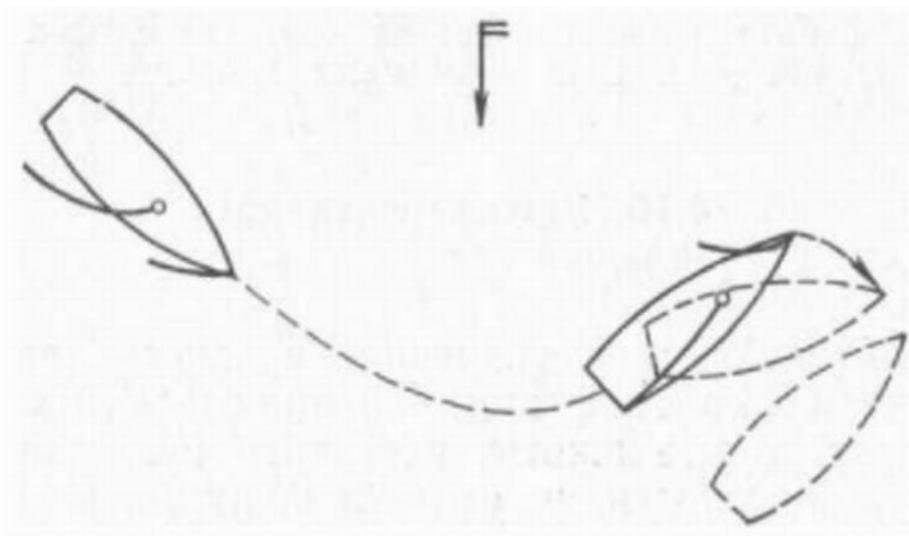


Рис. 54. Постановка шлюпки в дрейф

Для снятия с дрейфа вставляют румпель, травят фока-шкот и переносят кливер на подветренный борт.

4.12. Лавировка

Лавировка – движение на ветер переменными галсами (зигзагом). Применяется в случаях, когда ветер дует прямо углом от пункта, к которому идет шлюпка (рис. 55). Галсы, на которых шлюпка приближается к пункту назначения выгодными. Галс остается выгодным до прохождения траверза пункта назначения, после прохождения траверса выгодность. Галсы, на которых шлюпка, выбираясь на ветер (БВ, ГЕ), удаляется от пункта назначения, считаются невыгодными.

Искусство лавировки заключается в умении ходить круто к ветру, правильно располагать галсы, своевременные повороты. На каждом галсе нужно внимательно следить за правильностью курса шлюпки относительно ветра. Курс правильным, если передняя шкаторина кливера слегка заплоскаивает.

Нельзя допускать сильного полоскания парусов. При слишком крутом бейдевинде они обесветриваются и шлюпка не может и слишком уваливаться, так как это ведет к проигрышу в пути.

При лавировке применяется поворот оверштаг, так как он способствует выходу шлюпки на ветер и требует меньше времени. При устойчивом ветре лавировку рекомендуется выполнять на длинных галсах, так как повороты отнимают много времени. При неустойчивом ветре лучше идти короткими галсами, используя порывы ветра.

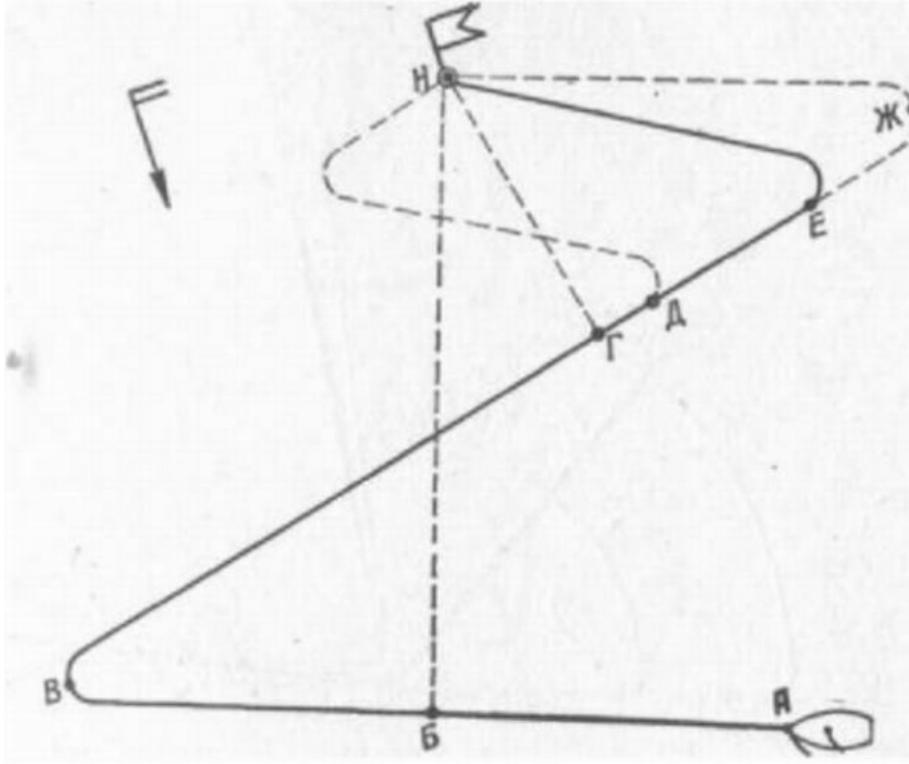


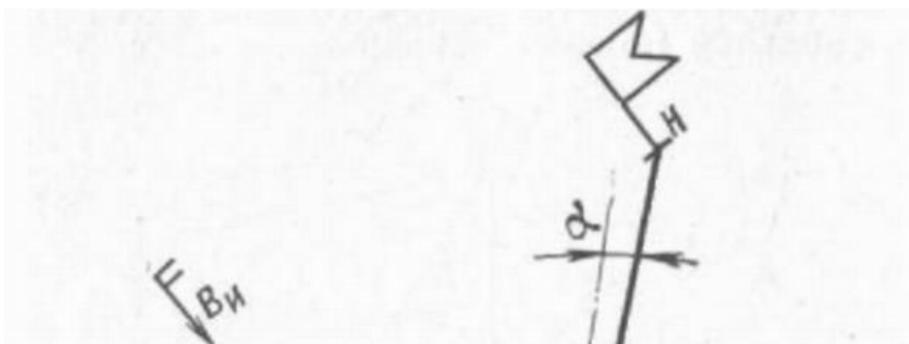
Рис. 55. Лавировка:

Н – пункт назначения; БН и ГН – траверзы пункта назначения; АВ и ВГ – выгодные галсы; БВ и ГЕ – невыгодные галсы; В – преждевременный поворот; Е – своевременный поворот; Ж – запоздалый поворот

Для лавировки нужно по возможности выбирать район с устойчивым ветром и слабым волнением. Крутой берег, объекты, расположенные в направлении движения шлюпки, ослабляют ветер, подходить к ним близко не рекомендуется. На волне следует держать шлюпку в полный бейдевинд, при крутом бейдевинде она будет иметь малый ход и значительный дрейф.

Очень важно правильно определить место поворота для выхода на последний галс. Сделав поворот преждевременно будет вынуждена лишиться галса. Запоздалый поворот приводит к удлинению пути (Ж). Первая ошибка хуже поворот уходит много времени. Поэтому лучше начать поворот с небольшим опозданием, чем преждевременно.

Место поворота определяется по курсовому углу пункта назначения $KУ$ должен быть равен двум курсовым углам истинного ветра $KУ$ и плюс угол дрейфа α (рис. 56). Направление истинного ветра определяется по ряби на воде, по флагам и дымам корабля, стоящих на яоре.



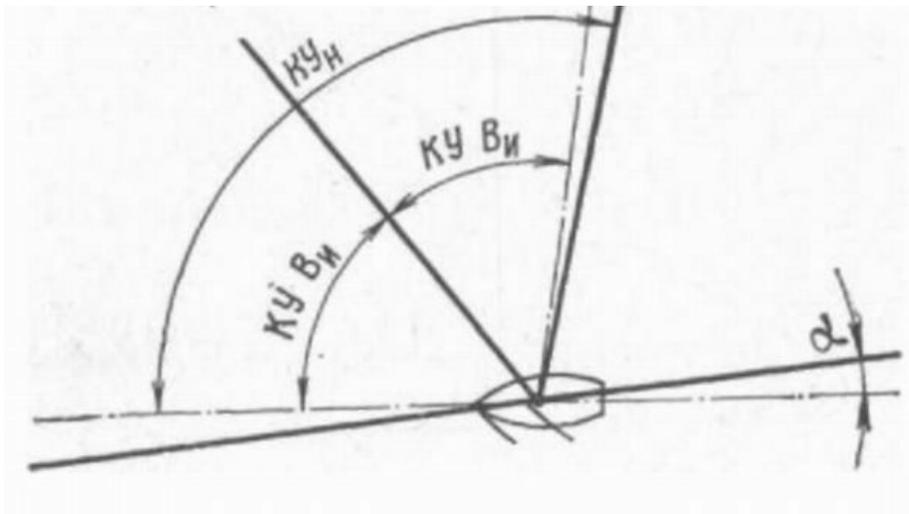


Рис. 56. Определение места поворота для выхода на последний курс $KУ$ и угол пункта назначения; $KУ Вн$ – курсовой угол истинного ветра; d – угол дрейфа шлюпки

Угол дрейфа определяется по кильватерной струе шлюпки. Величина $KУн$ зависит от типа шлюпки, состояния морского ветра и небольшой волне для ялов и катеров $KУн$ имеет величину 100-110°. При короткой и резкой волне он становится больше.

4.13. Полуповороты

Бывают случаи (например, при гонках), когда для выхода шлюпки на ветер выгодно применить полуповорот. Рассмотрим один из них.

Шлюпка, идущая в крутой бейдевинд, должна обойти предмет (корабль, буй и т. д.) с наветренной стороны. Чтобы определить, сможет ли шлюпка выполнить это, не меняя курса, нужно сообразить наветренную кромку предмета неподвижным предметом на берегу или на воде. Если береговая черта будет выходить из-за предмета, шлюпка движется прежним курсом. Если береговая черта будет уходить за предмет, обход без изменения курса невозможен. Если предмет остается неподвижным, возможность обхода предмета с наветренной стороны сомнительна. В этом случае рекурсивно шлюпку на ветер, выполнив полуповорот.

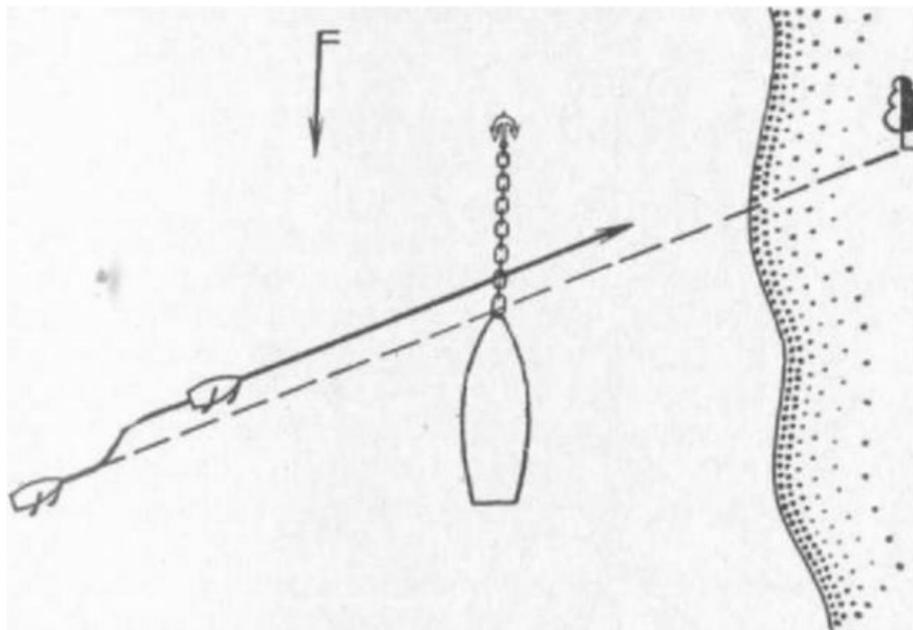


Рис. 57. Выполнение полуповорота

Полуповорот выполняется так: руль медленно, чтобы не затормозить ход шлюпки, кладется на ветер и, как только отводится обратно; шлюпка плавно возвращается на прежний курс.

Для выполнения маневра требуется хорошая скорость. Очень важно во время полуповорота не потерять ход, и дрейфовать и пользы от маневра не будет. Если ветер шквалистый, то для полуповорота надо использовать порыв галсе при сильном ветре можно сделать несколько полуповоротов.

4.14. Маневрирование вокруг корабля

Разрешается обход корабля в двух направлениях: по часовой стрелке и против. В направлении по часовой стрелке вблизи корабля, по кратчайшему пути. В направлении против часовой стрелки шлюпка движется на расстоянии от мешать встречному движению.

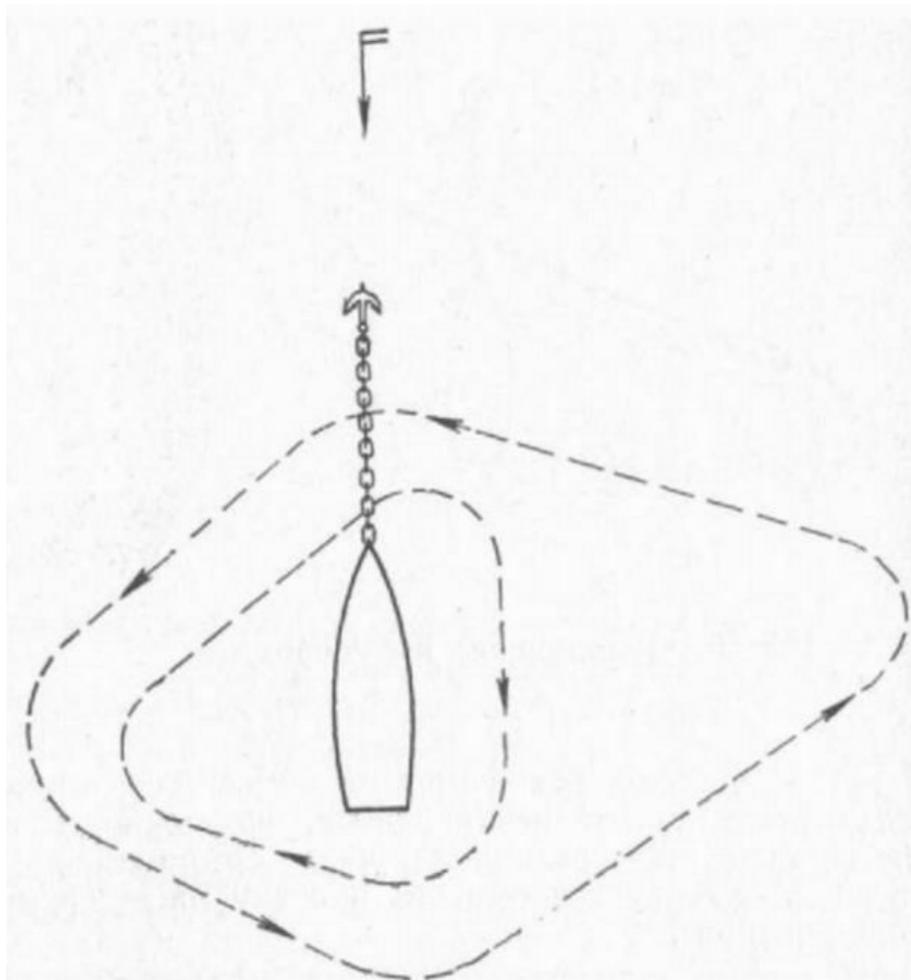


Рис. 58. Хождение под парусами вокруг корабля

Круговой обход корабля по часовой стрелке выполняется следующим образом (рис. 58). Пройдя вплотную к носу (спуститься и на траверзе правого трапа сделать поворот через фордевинд. На траверзе правого среза кормы следуе расчетом обрезать корму корабля и выйти на его левый борт в бейдевинд. Проходя за кормой безветренную полос ветер), надо потравить кливер- шкоты, иначе кливер, наполняясь ветром раньше фока, увалит шлюпку под ветер. мачты корабля, нужно сделать поворот оверштаг с расчетом обрезать нос корабля одним галсом (см. разделы 4.12 и 4.13).

При отсутствии корабля круговое маневрирование можно производить относительно бочек, буюв, вех и т. п.

4.15. Управление шлюпкой при шквалах

Шквал – это внезапное и резкое усиление ветра. Шквал очень опасен для парусной шлюпки: он рвет такелаж, парус при неумелых или запоздалых действиях опрокидывает шлюпку. Шквал может налететь при ветре умеренной силы полного штгиля, причем с любого направления, иногда противоположного тому, откуда дул до этого ветер.

О приближении шквала свидетельствуют следующие признаки:

- значительное скопление темных и быстро несущихся облаков в нижних слоях атмосферы;
- появление на водной поверхности темной полосы, отличающейся от окружающей поверхности;
- появление гребней волн со стороны приближающегося шквала;
- быстрое закрытие дождевой полосой видимых на горизонте предметов;
- многократное изменение направления (кручение) ветра с неожиданными резкими изменениями его силы;
- беспокойное поведение чаек, сопровождаемое резкими выкриками.

Учитывая, что силу ожидаемого шквала угадать невозможно, лучше всего при появлении его признаков спустить шквал на веслах.

Если же по каким-либо причинам шквал настиг шлюпку под парусами, надо действовать следующим образом. При шквале с бейдевинда и галфвинда, по команде «Шкоты раздернуть» шлюпку резко приводить против ветра.

При шквале, налетевшем с бакштага, по команде «Шкоты травить» спускаться до полного бакштага. При шквале приводиться, так как при переходе линии галфвинда паруса будут перпендикулярны линии ветра и шлюпку может опрокинуть.

При шквале, налетевшем с подветренной стороны, командовать «Шкоты раздернуть».

На двухмачтовых шлюпках при шквале с бакштага необходимо спустить грот и подать команду «Все в корму». Шкоты надлежит травить. Старшина рулем приводит шлюпку в полный бакштаг. Грот спускается и при шквале с фордевинда нужно действовать, сообразуясь с обстановкой: или убрать паруса и перейти на весла, или взять рифы, или, если следовать к кораблю (пирсу), следя за тем, чтобы шлюпка произвольно не меняла галсы и не теряла ход. При самогонде галса шлюпка может перевернуться, а при потере хода она становится неуправляемой.

При шквалистом и свежем ветре следует избегать движения в галфвинд. Лучше идти переменными курсами в бакштаг.

4.16. Взятие рифов

При усилении ветра до 3 баллов и выше старшина подает команду «Надеть спасательные жилеты». Гребцы по свободным, а после подмены сидящие на шкотах – надевают спасательные жилеты.

При усилении ветра до 4 баллов и выше необходимо уменьшить площадь парусов, для чего берут рифы. Если этого будет сильно кренить; она будет черпать воду бортом и может опрокинуться. Обычно при ветре 4 балла берут один балла – два рифа. При ветре 6 баллов и более хождение под парусами на шлюпках запрещается, шлюпки обязаны спустить паруса.

На одномачтовой шлюпке. Для взятия рифов шлюпка приводится носом к ветру. Затем последовательно подают «Паруса долой» и «Два (один) рифа взять». Выполняя последнюю команду, гребцы № 1-3 и 4 берут рифы на фоке, гребцы № 5 – на кливере. В соответствующие кренгельсы переносят: гребец № 1 – фока-шкоты, гребец № 3 – фока-галс, гребец № 5 – к кливер-шкоты.

По команде «Один риф взять» рифы у кливера не берутся.

При взятии рифов паруса не закатываются, а гофрируются и прихватываются риф-штертами рифовым узлом. Шкотовым или брамшкотовым узлом. При взятии двух рифов сначала берут один риф (нижний), а потом (вокруг шкотов) при ослаблении ветра отдавать рифы без спуска парусов в обратной последовательности.

После взятия рифов гребец № 5 докладывает: «На кливере риф взят», а гребец № 1 – «На фоке два (один) рифа взят». Старшина командует: «На фале» и «Паруса поднять». Гребцы № 6 и 4 поднимают паруса так, чтобы галсовый угол был на планширя. Поднимать паруса до места запрещается, так как в этом случае повысится центр парусности и уменьшится шлюпки.

Отдавать рифы можно на ходу шлюпки, не спуская парусов. Отдача производится по команде «Отдать рифы» или «Отдать рифы шлюпка» приводится против ветра. После отдачи рифов и переноса галсов и шкотов паруса поднимаются до места.

На двухмачтовой шлюпке сначала берут рифы на фоке, потом на гроте (или наоборот). В первом случае шлюпка будет стоять против ветра, имея минимальный дрейф. Во втором случае шлюпка под действием фока и кливера может бейдевинд. Очередность взятия рифов определяет старшина шлюпки, исходя из обстановки.

Перед взятием рифов старшина приводит шлюпку против ветра и подает следующие команды.

«На фока-фале» – гребцы готовят фал.

«Фок долой» – гребцы спускают фок и кливер.

«Один (два) риф взять» – гребцы берут указанное число рифов, и шкотовые докладывают о готовности.

«На фока-фале», «Фок поднять» – гребцы поднимают паруса.

«На грота-фале», «Грот долой» – гребцы спускают грот.

«Один (два) риф взять» – гребцы берут указанное число рифов.

«На грота-фале», «Грот поднять» – гребцы поднимают грот.

Штормовое вооружение ставят на больших шлюпках в случаях, когда сила ветра настолько велика, что даже с штормовым вооружением, а обстановка заставляет идти под парусами. Для этого спускают грот, рубят грот-мачту, кладут ее на борт концами к банкам, чтобы она не перемещалась при крене. Затем спускают фок и кливер, переставляют фок-мачту на штормовое установленный для этого степс и крепят мачту. После этого поднимают фок и кливер.

Кливер-галс крепится за носовой подъемный рым, фокашкоты разносятся по бортам в корме или вместо фокашкоты за шкотовый угол фока.

В этом случае при уборке грота погон не убирается. Необходимость взятия рифов при штормовом вооружении не исключается.

4.17. Подход к трапу корабля

На одномачтовой шлюпке подход к трапу корабля можно выполнять со спуском и без спуска парусов. В обоих случаях шлюпку в полный бейдевинд, правя на нижнюю площадку трапа, а затем по мере приближения к трапу приводит бейдевинд и направляет форштвень несколько выше трапа (рис. 59). По команде «Крюк» впередсмотрящий готовит крюк.

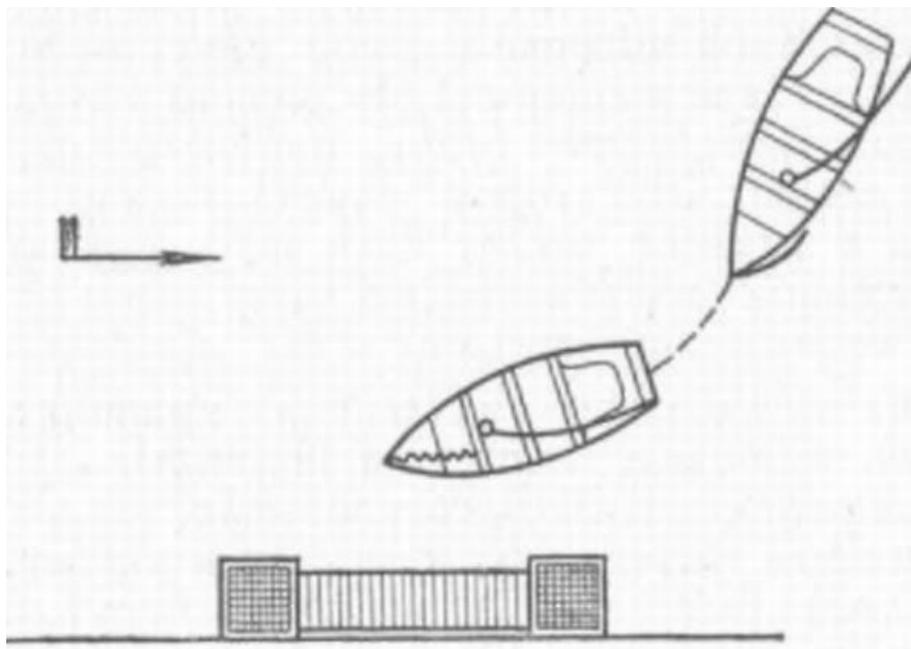


Рис. 59. Подход к трапу корабля под парусами

Если выполняется подход со спуском парусов, старшина, учитывая расстояние до трапа и инерцию шлюпки, командует: «Паруса долой». Затем, подведя рулем шлюпку к трапу, командует: «Задержаться». Впередсмотрящий задерживает шлюпку крюком.

Если выполняется подход без спуска парусов, старшина, учитывая расстояние до трапа и инерцию шлюпки, командует: «Паруса долой» и «Фок стянуть». Затем, подведя рулем шлюпку к трапу, он командует: «Задержаться. Фок к мачте». Впередсмотрящий задерживает шлюпку, а гребец № 6 берет фок к мачте.

Фок берут к мачте, чтобы он не бился о трап и для удобства выхода из шлюпки пассажиров.

Выполняя подход к трапу в свежую погоду, правят немного выше трапа. В нескольких метрах от трапа и несколько метров против ветра и спускают паруса. В этот момент с корабля должны подать конец, который крепят к мачтовой банке и подводят шлюпку на конце к трапу.

При большой волне рекомендуется подходить к подветренному трапу, когда корабль придет на якорной цепи в положение, или подходить на бакштов.

На двухмачтовой шлюпке подход к трапу можно выполнять со спуском всех парусов, спуском передних парусов и без спуска парусов. Подход со спуском всех парусов выполняется так же, как и на шестивесельном яле. Если выполняется подход без спуска парусов, старшина, учитывая расстояние до трапа и инерцию шлюпки, командует: «На фока-фале», «Фок долой» и «Паруса долой», а затем с помощью руля и грота подводит корму шлюпки к трапу.

Выполняя подход без спуска парусов, раздергивают кливер и фок и стягивают гика-шкот. Для удобства выхода из шлюпки рекомендуется после подхода к трапу взять грот на гитовы.

4.18. Отход от трапа корабля

При отходе от трапа под парусами с корабля на шлюпку подается конец, который проводится вдоль внутренен (снаружи вант) и крепится за заgrabную банку шлюпочным узлом. В носовой части шлюпки за конец серьгой заводи (рис. 60).

На шлюпке ставят рангоут и паруса, шкоты при этом раздернуты.

После подъема парусов старшина командует: «Отваливай». Гребцы внутреннего борта, держась за конец, протягив настолько, чтобы корма шлюпки оказалась выше трапа, после чего впередсмотрящий отдает серьгу и отталкивает. Затем по команде «Кливер на левую (правую)» кливер выбирается в сторону корабля.

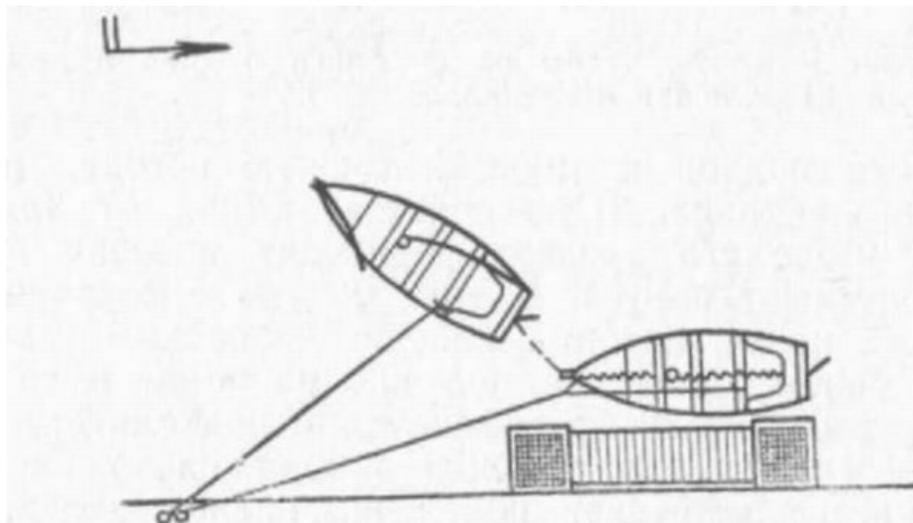


Рис. 60. Отход от трапа под парусами

Когда кливер заберет и увалит шлюпку, по команде «Шкоты на правую (левую)» шкоты выбирают на подветренную и отпускают конец, и по команде «Отдать конец» заgrabные быстро отдают его.

На двухмачтовых шлюпках при сильном ветре и волнении рекомендуется отходить от трапа только под кливер, поднимать после отхода от трапа.

4.19. Подход к выстрелу и на бакштов

Шлюпке под парусами разрешается подходить к выстрелу при ветре не более 3 баллов и только в тех случаях, когда обстановка. Старшина ведет шлюпку в бейдевинд, правя на 10-15 м ниже нока выстрела. Приблизившись на указанный дистанции, приводит шлюпку против ветра, дает команду спустить паруса и за счет инерции подводит шлюпку к шкентелю с осторожностью, чтобы не сломать мачту о бурундук или выстрел.

Подход на бакштов старшина выполняет также курсом бейдевинд, правя на правый (левый) срез кормы корабля; при этом корабля, учитывая инерцию и расстояние, дает команду спустить паруса и за счет инерции подводит шлюпку к корме корабля на шлюпку подается конец (см. раздел 2.11).

4.20. Подход к пирсу и отход от него

Подходить к пирсу следует с подветренной стороны, приготовив крюки и фалини для задержки и швартовки приводит шлюпку в бейдевинд и правит на пирс. На подходе к пирсу, учитывая расстояние и инерцию, командует: «К «Фок стянуть»» и рулем подводит шлюпку к пирсу (рис. 61, а).

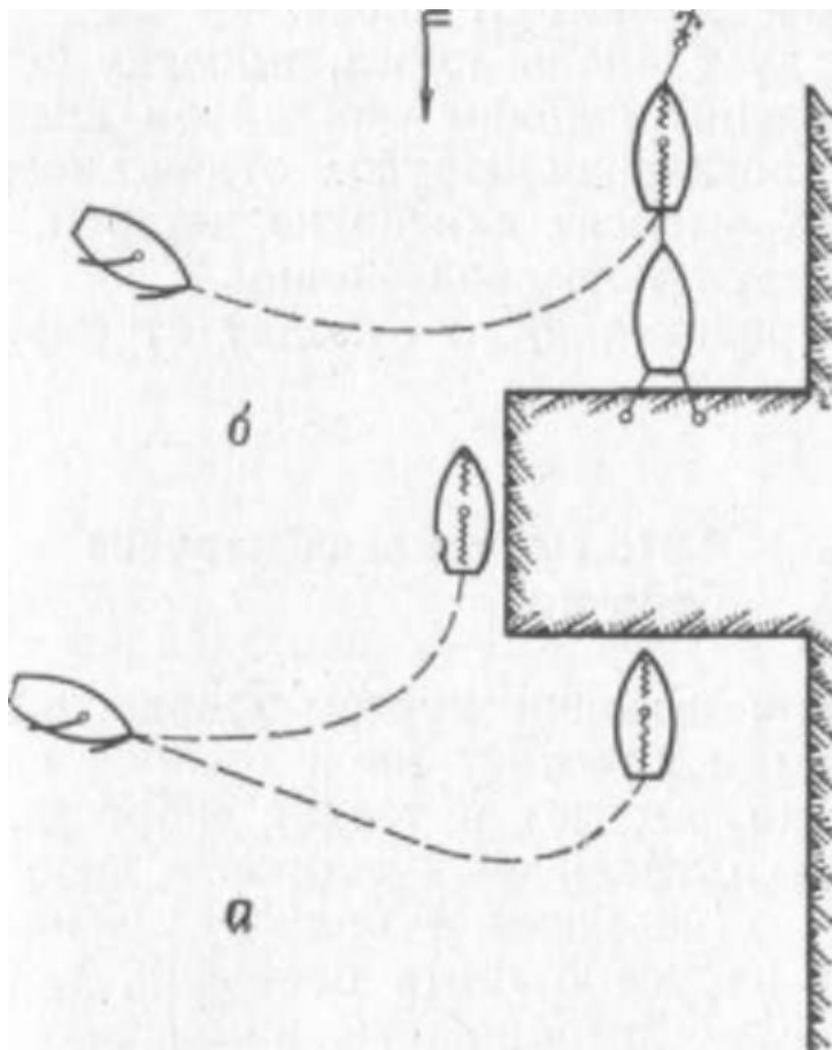


Рис. 61. Подход к пирсу под парусами:

а – с подветренной стороны; б – с наветренной стороны в свежую погоду

Если ветер дует вдоль пирса, шлюпка приводится в галфвинд или бейдевинд и подводится к пирсу форштевнем г подходить и с попутным ветром, но в этом случае необходимо взять фок к мачте (а на двухмачтовых шлюпках, кроме подходить под одним кливером).

При подходе с наветренной стороны нужно учитывать дрейф и вести шлюпку таким образом, чтобы между ней и свободное пространство. В этом случае при подходе к пирсу все паруса спускаются.

В свежую погоду подходить с наветренной стороны не рекомендуется, но если обстановка вынуждает к этому, то отдачей якоря, развернув шлюпку предварительно против ветра (рис. 61,б).

Для отхода шлюпки от пирса при отжимном ветре заводят носовой фалинь за кнехт серьгой и отдают кормовой фалинь, становя носом против ветра, ставят рангоут и паруса. После постановки парусов отдают носовой фалинь и отходят от пирса.

Если ветер дует вдоль пирса, шлюпку ставят носом против ветра, крепят фалини серьгой за кнехты и ставят пару парусов отдают носовой фалинь, отталкивают нос, выносят кливер на ветер и, когда шлюпка увалится, отдают кормовой фалинь.

Если ветер прижимной, то отходят от пирса на веслах, а затем ставят паруса.

4.21. Постановка парусов бабочкой

При движении шлюпки курсом фордевинд кливер закрывается фоком и работает не в полную силу. Вследствие этого теряет скорость. Для уменьшения рыскания и увеличения скорости шлюпки при движении по ветру (не более 4 баллов) на длинных галсах паруса ставят бабочкой, т. е. так, чтобы фок и кливер были расположены на разных бортах.

На одномачтовой шлюпке гребцы наветренного борта (№ 1 и 3 или № 2 и 4) по команде «Приготовиться ставить паруса» передают шкоты гребцам подветренного борта, готовят весло, вязывают в шкотовый угол фока короткую стропку рукоять весла в стропку (можно вместо стропки прихватить рукоять весла выбленочным узлом из фока-шкота). Гребцы «Фок готов к постановке бабочкой».

Гребец № 6 берет кливер-шкоты, обтягивает и крепит их у мачты за мачтовую банку. Впередсмотрящий вязывает галсовый угол кливера, готовит длинный отпорный крюк и докладывает: «Кливер готов к постановке бабочкой».

По команде «Поставить бабочку» впередсмотрящий отдает кливер-галс, вставляет в стропку отпорный крюк, выносит кливер с помощью крюка на противоположный фок борт и штертом прихватывает отпорный крюк к банке или вант-путенсу.

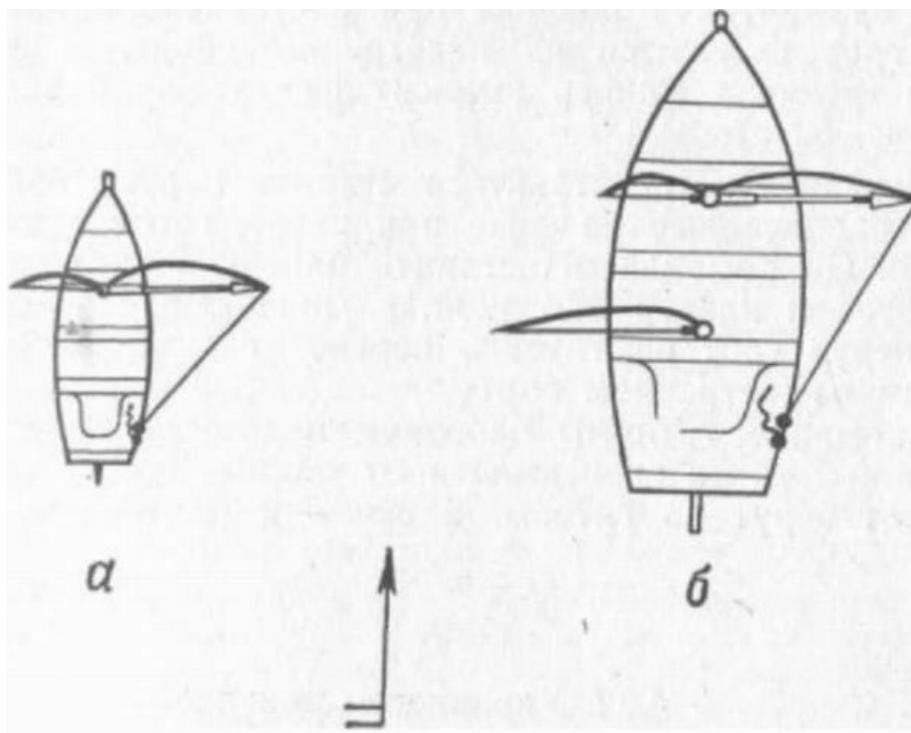


Рис. 62. Постановка парусов бабочкой:

а – на одномачтовой шлюпке; б – на двухмачтовой шлюпке

Гребцы № 1 и 3 (или № 2 и 4) с помощью весла выносят фок на траверз того борта, на котором он был, и упирают лоб бугеля на мачте; фока-шкот травится (рис. 62, а).

Крюк прихватывается штертом для того, чтобы задний нок-бензельный угол фока не опустился под тяжестью груза; можно использовать также нештатную оттяжку, заранее прикрепляемую к переднему ноку рейка. Вместо весла нештатный гик.

При движении шлюпки курсом фордевинд надо внимательно следить за тем, чтобы фок ветром не перебрало на борт, иначе шлюпка может черпнуть бортом воду и перевернуться.

По команде «Убрать бабочку» гребцы № 5 и 6 убирают крюк, гребец № 5 крепит кливер-галс за носовой гак, гребец № 6 шкоты и передает их гребцам № 3 и 4. После этого приводят шлюпку в полный бакштаг и убирают весло.

На коротких галсах или при ветре более 4 баллов (когда паруса бабочкой не ставятся) рекомендуется вместо фордевинда идти в полный бакштаг; скорость шлюпки в этом случае будет больше.

На двухмачтовой шлюпке при постановке парусов бабочкой грот выносится на наветренный борт, а фок – на подветренный на тот же борт, что и грот (рис. 62, б).

По команде «Приготовиться ставить паруса бабочкой» гребцы, расписанные на фоке и кливере, готовят их к постановке «Поставить бабочку» те же гребцы ставят фок и кливер бабочкой, а гребцы, расписанные на гроте, берут грот на гитов (опускают) его на наветренном борту.

По команде «Убрать бабочку» переносят грот с кливером или фок (в зависимости от обстановки). При переносе грот фок – к мачте (см. раздел 4.9).

4.22. Управление шлюпкой под парусами без руля

Управление шлюпкой под парусами без руля применяется на шлюпочных соревнованиях. Оно требует умело парусов, дифферента и крена шлюпки (см. раздел 4.5) и свидетельствует о хорошей морской подготовке команды.

На одномачтовой шлюпке. При выполнении маневра «привестись» командуют: «Кливер травить», «Фок стянуть» и «Два гребца в нос» (№ 1 и 3 или № 2 и 4) перебегают в нос.

При выполнении маневра «увалиться» командуют:

«Кливер стянуть», «Фок травить» и «Два гребца в корму». Гребцы № 5 и 3 (или № 4) перебегают в корму. Если шлюпка медленно, то по команде «Кливер на левую (правую)» кливер выбирают на наветренный борт, по команде «Все в корму» дифферент на корму и по команде «Крен на левую (правую)» создают крен на наветренный борт.

Когда шлюпка приведется или увалится на заданный курс, подается команда «По местам» и шкотам дают нужное натяжение.

Следует помнить, что шлюпка без руля приводится быстрее, чем уваливается, и учитывать это при поворотах. По рулю выполняется так же, как с рулем (см. раздел 4.8). Дополнительно после команды «Фок стянуть» подается команда «Кливер раздернуть» – «Все в нос». Исполняя последнюю команду, все гребцы, в том числе и загребец, нос. Фока-шкот передается старшине шлюпки, кливер-шкот остается у гребца № 3 или 4.

Дополнительно после доклада «Кливер забрал» подается команда «Все в корму». Гребцы, кроме сидящего на кливере в корму. После команды «Фок раздернуть», когда нос увалится достаточно, следуют команды «По местам» и «Шкоты на левую (правую)».

При выполнении поворота через фордевинд подаются команды «К повороту», «Поворот через фордевинд», «Фок в корму», «Кливер на правую (левую)». Кливер-шкот выбирается на ветер. По команде «Крен на правую (левую)» создается наветренный борт. Затем следует команда «Фок к мачте», а когда шлюпка увалится до бакштага – «Кливер на левую (левую)» переносит на подветренный борт и ждут, когда шлюпка увалится до фордевинда. Период уваливания от бакштага до фордевинда (здесь положительную роль играет крен). Чтобы ускорить переход кормы через линию ветра, гребцы «Перекинуть фок» перебрасывают фок на противоположный борт, удерживая нижнюю сгофрированную шкаторину у мачты.

Для переброски фока рекомендуется использовать нештатный конец, заранее прикрепленный к переднему или заднему борту. Количество гребцов, пересаживаемых в нос и корму при поворотах зависит от погоды и скорости шлюпки и определяется исходя из обстановки.

После этого по команде «Шкоты на правую (левую)» фок постепенно травится, а фока- и кливер-шкоты выбирают на ветер.

Когда фок наполнится ветром на новом галсе и шлюпка приблизится к заданному курсу, подается команда «По местам» и считается оконченным.

На двухмачтовой шлюпке. При выполнении маневра «привестись» травят или раздерпывают кливер и фок, стягивают гребцов в нос.

При выполнении маневра «увалиться» выбирают на наветренный борт кливер-шкот, травят гика-шкот, пересаживают гребцов в корму и создают крен на наветренный борт.

При выполнении поворота оверштаг подаются команды «К повороту», «Поворот оверштаг», «Гика-шкот стянуть», «Травить фок», «Кливер на левую (правую)», «Все в нос». Когда нос шлюпки покатится к ветру – «Кливер раздернуть», «Все в нос». Все гребцы, кроме сидящего на фока-шкоте. Когда нос шлюпки будет против ветра, командуют: «Кливер на левую (правую)», а когда кливер заберет – «Все в корму раздернуть», «Фок на правую (левую)».

Когда шлюпка ляжет на новый галс и необходимо остановить ее дальнейшее уваливание, командуют: «Кливер на левую (левую)», «Гика-шкот стянуть», «По местам».

При выполнении поворота через фордевинд подаются команды «К повороту», «Поворот через фордевинд», «Все в корму», «Фок к мачте», «Кливер на середину», «Крен на правую (левую)».

Когда корма шлюпки дойдет до фордевинда, взятый на гитовы грот руками выносят на противоположный борт. («Грот садить»; когда грот заберет на новом галсе – «Все в нос», «Кливер и фок на правую (левую)», а когда шлюпка придет на курс – «По местам»).

4.23. Подход к опрокинувшейся шлюпке и оказание помощи ее команде

При противном ветре следует срубить рангоут и идти к опрокинувшейся шлюпке на веслах, при попутном и бор парусами.

Подходить следует с наветренной стороны к носу или корме опрокинувшейся шлюпки. При этом нужно соблюсти, чтобы не ударить форштевнем людей, находящихся в воде. При подходе на веслах подается команда «Шабаш». При этом паруса спускаются, и шлюпка по инерции подводится к штевню. Не убирая рангоута, приступают к спасению людей.

В условиях небольшой глубины и прибоя нужно выйти на ветер, отдать якорь и спуститься к опрокинувшейся шлюпке на канате. Если подойти к шлюпке вплотную невозможно, спасаемым подают на конце спасательный нагрудник или спасательный пояс. Если люди на шлюпке следуют с кормы (через транцевую доску) или носа, следя за тем, чтобы спасаемые не оказали сопротивления.

Если обстановка не позволяет принять на борт всех пострадавших, старшина принимает в первую очередь обессиленных, приказывает остальным держаться за шлюпку до подхода других плавсредств и использует для помощи на борту спасательные средства. При необходимости вызова других плавсредств старшина подает сигналы бедствия.

Если поблизости нет других плавсредств, рекомендуется буксировать людей, находящихся в воде, на борту пострадавших должны быть надеты индивидуальные спасательные жилеты или пояса).

После приемки людей на борт рангоут убирается и шлюпка на веслах следует к берегу или ближайшему кораблю.

Техническую помощь аварийной шлюпке оказывают другие плавсредства, не занятые спасением людей.

4.24. Действия старшины и гребцов в случае опрокидывания шлюпки

Оказавшись в воде после опрокидывания шлюпки, старшина и гребцы должны прежде всего осмотреться – не ну а затем ухватиться за борт шлюпки, плавающие весла или анкерки, с тем чтобы до прибытия помощи продержаться первую очередь помощь понадобится тому, кто запутался в снастях или оказался накрытым парусом. От паруса и погрузившись в воду, а затем вынырнув на чистой воде.

В случае отсутствия кого-либо из команды старшина должен немедленно организовать его поиск.

До подхода спасающих плавсредств команда должна находиться у шлюпки с подветренного борта. Самовольно оставлять опрокинутую шлюпку и плыть к подходящим плавсредствам, кораблям или берегу запрещается. Если позволяет обстановка, предметы шлюпочного снабжения с помощью шпертов прикрепить к корпусу или рангоуту шлюпки.

При подходе плавсредств надо соблюдать осторожность, чтобы не попасть под форштвень или винты. Опасны бортами двух шлюпок. Подплывать к плавсредствам надо с подветренной стороны.

Когда помощь не ожидается, старшина действует по обстановке. Если берег недалеко, команда организованно вплавь. При этом обувь и лишняя одежда снимаются. Используются любые спасательные средства. Всеми во: оказывается помощь нуждающимся.

Вдали от берега снимают со шлюпки рангоут и паруса, а затем принимают меры, чтобы ее выровнять. С уменьшены отливают воду и приводят шлюпку в состояние, пригодное для движения на веслах или под парусами.

Особенно опасно опрокидывание шлюпки в темное время суток и в холодную погоду. В темное время шлюпки, незамеченной и, следовательно, остаться без своевременной помощи. В холодную погоду личный состав быстро способность бороться за жизнь. По этим причинам хождение на шлюпках под парусами в ночное время запрещается, рекомендуется соблюдать особую осторожность.

4.25. Исправление повреждений шлюпки на ходу

На ходу у шлюпки могут произойти повреждения рангоута, такелажа, парусов и руля. Исправления рекомендуются в следующем порядке.

1. Лопнула вантина: а) быстро перенести фал с нагеля на наветренный борт и закрепить его за вант-путенс, после чего спустить галс и связать лопнувшую вантину; б) если место обрыва расположено высоко, спустить паруса, срубить рангоут, сменить лопнувшую вантину.

2. Лопнул шкот – управлять парусом с помощью наветренного шкота, привести шлюпку к ветру и заменить лопнувший шкот.

3. Лопнул галс – привести к ветру и завести новый.

4. Лопнул фал – срубить мачту и завести фал другим концом или связать.

5. Вывало кренгельс шкотового или галсового угла – взять риф и перенести шкот и галс в следующий кренгельс.

6. Поломан реек – спустить паруса и привалить к сломанной части отпорные крюки или весла.

7. Поломана мачта: а) около наметки – затесать шпор по степсу, поставить мачту и взять рифы; б) посередине-связать, подкрепив к ней 2-3 весла, затем взять рифы и для надежности подкрепить мачту добавочными вантами на корму; в) в шлюпке поставить целую мачту в шгормовой степс или на место фок-мачты и вновь удифферентовать шлюпку.

8. Поломан или утерян руль – управлять с помощью весла, вставленного в стропку на корме.

Глава 5. Правила плавания и пользования корабельными шлюпками

5.1. Правила допуска к самостоятельному управлению шлюпкой

К самостоятельному управлению гребно-парусной шлюпкой допускаются офицеры, мичманы, старшины курс прошедшие специальную подготовку, показавшие удовлетворительные знания и навыки в управлении шлюпкой. приказом командира корабля из опытных офицеров и мичманов создается комиссия, которая по результатам ра утверждаемый командиром корабля (см. раздел 9.4). На основании акта приказом по кораблю объявляются ли самостоятельному управлению шлюпкой, им выдается соответствующее удостоверение (см. раздел 9.5), действующее в течение года.

Для самостоятельного управления гребно-парусной шлюпкой командиры и старшины мичманы, исполняющ обязанности управляющего шлюпкой, называются командирами шлюпок; старшины, курсанты и матросы) ~~должны~~ знать:

- устройство, вооружение и снабжение шлюпки;
- нормы эксплуатации (грузоподъемность и пассажироместимость) шлюпки в различных условиях плавания;
- правила содержания шлюпки и ухода за ней;
- Правила рейдовой службы, Международные правила предупреждения столкновений судов в море и местные по объеме, необходимом для управления шлюпкой;
- огни и знаки, принятые на морях (реках) СССР, для ограждения опасностей;
- район, прилегающий к порту, в котором разрешается плавание шлюпок, и его ограждения;
- правила пользования шлюпкой (ст. 467-488 Корабельного устава ВМФ);
- назначение и содержание Шлюпочной сигнальной книги ВМФ; уметь:
- подавать команды при управлении шлюпкой на веслах и под парусами;
- управлять шлюпкой на веслах и под парусами при выполнении различных маневров (повороты, отход и подхо трапу и выстрелу корабля) при различной погоде;
- пользоваться шлюпочным компасом и навигационной картой;
- применять на практике Правила рейдовой службы и Международные правила предупреждения столкновений судов в море;
- пользоваться Шлюпочной сигнальной книгой и средствами связи шлюпки;
- иметь представление:
- о действии ветра на паруса;
- о влиянии крена и дифферента на управляемость шлюпки;
- о силах, влияющих на остойчивость и непотопляемость шлюпки.

Контрольная проверка знаний командиров и старшин шлюпок организуется ежегодно в сроки, определяемые к после чего в удостоверении делается отметка о продлении его годности на один год.

5.2. Правила пользования корабельными шлюпками

Правила пользования корабельными шлюпками изложены в Корабельном уставе ВМФ (ст. 467-488) и приводятся ниже.

На корабле каждая шлюпка поручается в заведование офицеру. В помощь ему назначается старшина шлюпки.

В военно-морских учебных заведениях и береговых частях ВМФ приказом командира части каждая шлюпка командиром роты, который назначает старшину шлюпки и полный состав гребцов.

Офицер, которому поручено заведование шлюпкой, должен следить за ее исправностью, укомплектованностью и содержанием в надлежащем порядке.

Старшиной шлюпки назначается старшина или матрос (курсант), прошедший специальный курс обучения самостоятельному управлению шлюпкой. Он отвечает за содержание шлюпки в исправности и чистоте, за сохранение имущества. Назначенные гребцами матросы (курсанты) с момента прибытия на шлюпку подчиняются старшине шлюпки.

Старшина шлюпки обязан:

– докладывать офицеру, в заведовании которого находится шлюпка, о всех неисправностях на шлюпке, необходимости ремонта и замены пришедших в негодность предметов вооружения и снабжения;

– совместно с гребцами производить необходимый мелкий ремонт;

– проводить тренировки команды на веслах и под парусами, участвовать в шлюпочных соревнованиях и походах.

С корабля шлюпки могут отправляться только по приказанию командира корабля, его заместителя по политической части, помощников командира корабля и вахтенного офицера (дежурного по кораблю).

Со шлюпочных баз учебных заведений и береговых частей шлюпки могут отправляться по приказанию командира корабля и заместителей по части через дежурного по плавсредствам.

Во всех случаях при отправлении шлюпки от борта корабля или от берега на ней должны находиться старшина шлюпки и полный состав гребцов. При плавании в сложных условиях на шлюпку назначаются офицеры, допущенные к управлению шлюпкой.

Перед отходом от корабля (берега) старшина шлюпки должен проверить наличие и исправность положенного по таблице имущества.

Назначенный старшиной шлюпки может не являться ее заведующим. В этом случае он принимает все вооружение и имущество на корабль сдает шлюпку тем же порядком.

Шлюпку перегружать запрещается. При отправлении шлюпки от корабля за соблюдение норм грузоподъемности офицер, при отправлении от шлюпочной базы – дежурный по плавсредствам. Если шлюпка находится в пути, за грузоподъемности и безопасностью плавания отвечает старший из присутствующих на шлюпке офицеров корабельного состава – старшина шлюпки.

Перед отправлением вахтенный офицер (дежурный по плавсредствам) должен проверить исправность и укомплектованность шлюпки гребцами, средствами сигнализации, фонарями и спасательными средствами, а если шлюпка находится в гавани (рейда), – укомплектованность шлюпки компасом, картами или схемами района плавания и якорем с якорным канатом.

Старшина шлюпки отходит от корабля (берега) по приказанию старшего из присутствующих на шлюпке офицеров корабля, которому отдано приказание отваливать, спрашивают разрешение на отход у вахтенного офицера или вышестоящего офицера. Старшина шлюпки отходит от корабля (берега) по приказанию вахтенного офицера (дежурного по плавсредствам).

После отхода от корабля (берега) старшина следит за порядком в шлюпке и ее внешним видом (положением флага), строго выполняет ПРС, МППСС-72, указания ШСК и местные портовые правила. Получив приказание подойти к борту корабля, старшина обязан выполнить это приказание. В случае выполнения срочного задания доложить об этом вахтенному офицеру корабля, к которому был подозван, и действовать в дальнейшем согласно причинам задержки в пути старшина докладывает вахтенному офицеру своего корабля (дежурному по плавсредствам) после возвращения.

На ходу шлюпки обязаны нести присвоенный их кораблю флаг. Шлюпки штаба флота, частей береговой артиллерии военно-морских учебных заведений носят Военно-морской флаг. Шлюпки тыловых частей и учреждений носят флаги судов. Поднимают флаг перед отходом шлюпки от корабля или берега (независимо от времени суток) и спускают с палубы в месте назначения.

При приближении к кораблю в темное время суток на окрик с вахты «Кто идет» старшина должен ответить:

– «Флаг» – если на шлюпке находится командир соединения или его прямой начальник;

– «Штаб» – если на шлюпке находится начальник штаба своего или вышестоящего соединения;

– «Адмирал» – если на шлюпке находится адмирал, не являющийся прямым начальником командира корабля;

– «Бойкий» (название своего корабля) – если на шлюпке находится командир корабля;

– «Офицер» – если на шлюпке находится офицер;

– «Старшина» или «Матрос» – если на шлюпке находятся старшины или матросы;

– «Нет» – если на шлюпке, кроме команды, никого нет;

– «Мимо» – если шлюпка не имеет намерения подходить к кораблю.

При обходе корабля, стоящего на якоре, по часовой стрелке шлюпка должна двигаться вблизи корабля. В направлении стрелки шлюпка должна двигаться на таком расстоянии от корабля, чтобы встречные шлюпки (катера) могли свободно пройти, т. е. разойтись с ними левыми бортами.

Во время пребывания у пирса (берега) старшина и гребцы могут отлучаться со шлюпки только с разрешения лица, которому она предоставлена. При этом на шлюпке оставляется вахтенный, который должен знать, где находится шлюпка.

После возвращения на корабль (в часть) старшина докладывает вахтенному офицеру (дежурному по плавсредствам) о выполнении задания и замечаниях за время рейса, а если шлюпка получила повреждение, докладывает заведованию которого находится шлюпка.

Шлюпки не должны стоять у трапа корабля без необходимости. Они протягиваются под выстрел, ~~при отходе от корабля~~ на баштов на шлюпке должны находиться три человека (не менее) – два гребца и рулевой) или держатся на траверзе корабля.

На ночь, а также при наступлении свежей погоды шлюпки должны быть подняты на корабль. В закрытых бухтах и в темное время оставлять на воде необходимое число шлюпок под наблюдением вахтенного офицера.

5.3. Правила рейдовой службы

Правила рейдовой службы (ПРС) являются обязательными для выполнения всеми кораблями, судами и плавучими средствами, касающиеся шлюпок.

Старшины шлюпок должны знать :

- сигналы, регулирующие движение в гаванях и на рейдах;
- сигналы о сильных ветрах и штормах;
- места расположения постов рейдовой службы и постов НиС (наблюдения и связи);
- навигационную обстановку в районе плавания и знаки ограждения опасностей на воде.

Плавание шлюпок разрешается только при наличии у старшины Удостоверения на право самостоятельного управления шлюпкой полного числа гребцов. Шлюпки должны иметь флажарки в установленных местах, а на транцевых пазухах и данные о мореходности и пассажировместимости.

При плавании по гаваням и бухтам шлюпкам запрещается пересекать их в неположенных местах (районы КИМС, д. т. д.), становиться на якорь в запрещенных местах (в местах прохождения кабелей и т. д.), загромождать прилегающие фарватеры, створы, входы и выходы, подходить к причалам заводов, складов и других объектов без предварительного разрешения администрации этих объектов, ходить под парусами в гаванях, засорять гавани и бухты мусором, отходами пищи, металлическими предметами.

Для занятий на шлюпках на веслах и под парусами в каждой базе отводятся специальные районы. При плавании на рейдах все шлюпки, в том числе и парусные, обязаны уступать дорогу кораблям и судам независимо от их взаимного расположения.

Выходить на внешний рейд можно только с разрешения дежурной службы базы, запрашиваемого через дежурного по проходу боновых ворот шлюпки не должны мешать входу (выходу) кораблей и судов.

При подъеме на посту сигнала, запрещающего движение по гавани, старшина, сообразуясь с обстановкой, обязан прекратить движение, или подойти к пирсу, или стать на якорь.

При объявлении штормовой готовности № 3 и выше движение шлюпок по гаваням и рейдам запрещается.

Шлюпки поднимаются на борт корабля или переводятся в укрытые места стоянки. Шлюпки береговых частей поднимаются на берег.

5.4. Международные правила предупреждения столкновений судов в море (МППСС-72)

Международные правила предупреждения столкновений судов в море распространяются на все суда, катера и шлюпки на военные корабли в мирное время.

Правила изложены в специальном издании Главного управления навигации и океанографии Министерства обороны в учебном пособии «Катер» (Воениздат, 1974) и других учебных пособиях. Ниже излагаются правила, непосредственно касающиеся шлюпок. При плавании от захода до восхода солнца в носовой части шлюпки должен быть выставлен двухцветный фонарь.

Зеленый огонь фонаря не должен быть виден с левого борта, а красный – с правого. При приближении догоняющего судна должна показывать с кормы белый огонь электрическим (аккумуляторным) фонарем.

Буксируемые шлюпки тоже должны нести двухцветный фонарь, а концевая шлюпка, кроме того, иметь в готовности показывать белый огонь с кормы при приближении догоняющего судна.

Для вынужденной постановки на якорь в темное время суток старшина должен выбрать место, где движение судов, выставить вахтенного, который обязан наблюдать за обстановкой и при приближении судов показывать в их сторону электрическим фонарем.

При расхождении шлюпки с другими судами действуют следующие правила.

1. Самоходная (моторная) шлюпка уступает дорогу гребным и парусным шлюпкам.
2. Гребная шлюпка уступает дорогу парусным шлюпкам.
3. Парусная шлюпка, идущая левым галсом, уступает дорогу шлюпке, идущей правым галсом (рис. 63, а).
4. Если парусные шлюпки идут одним галсом, то шлюпка, находящаяся на ветре, уступает дорогу шлюпке, находящейся подветру (рис. 63, б).
5. Если шлюпка, идущая левым галсом, видит другую шлюпку с наветренной стороны и не может точно определить, идет ли она, то первая шлюпка должна уступить дорогу второй.

Старшины шлюпок должны знать звуковые сигналы, подаваемые судами с механическим двигателем при нахождении вблизи, и соответствующим образом реагировать на них.

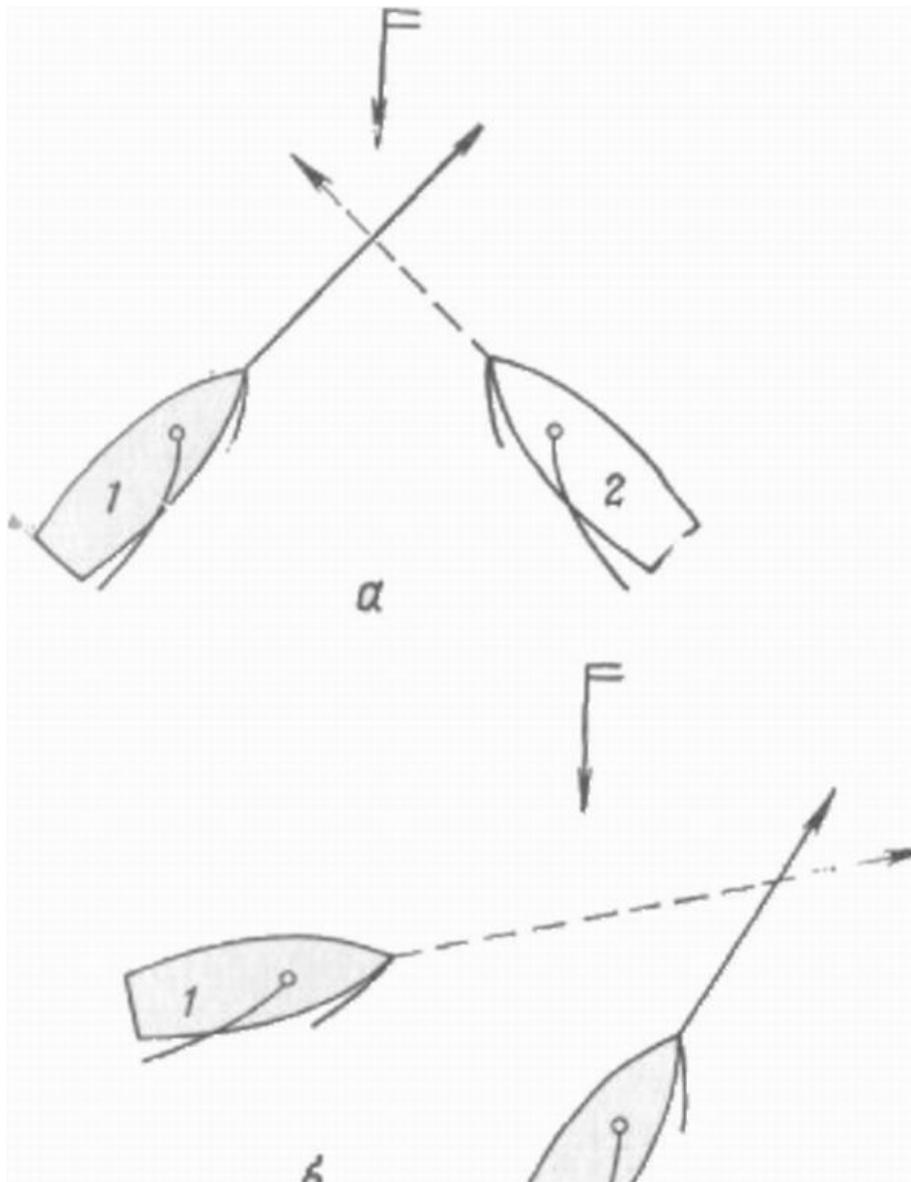




Рис. 63. Правила расхождения парусных шлюпок (шлюпка 1 уступает дорогу шлюпке 2):
а – галсы разные; б – галсы одинаковые

Один короткий звуковой сигнал означает, что судно поворачивает вправо, два коротких – влево и три коротких – на задний ход. Пять коротких сигналов означают, что судно сомневается в том, что другое судно предпримет действие для предупреждения столкновения.

В плохую видимость (туман, снегопад и т. д.) шлюпкам плавание запрещается. При ухудшении видимости до 2 миль должны немедленно следовать к кораблю или берегу. Если же видимость ухудшилась, когда шлюпка находилась (берега), необходимо, пользуясь компасом и картой, следовать к ближайшему месту укрытия, подавая соответствующую сигналы или встать на якорь.

При движении под парусами на шлюпке должны через промежутки не более 2 мин подавать три последовательных: один продолжительный и вслед за ним два коротких.

Для шлюпки, идущей на веслах, МППСС не предусматривают каких-либо определенных звуковых сигналов. Одна услышана сигналы другого судна, на ней обязаны подавать любые подходящие звуковые сигналы с интервалами не безопасности необходимо также, сориентировавшись по звуковым сигналам относительно курса судна, начать движение.

На шлюпке, стоящей на якоре, должны через промежутки не более 1 мин учащенно звонить в колокол в течение 5 с.

Если на шлюпке нет специальных средств для подачи звуковых туманных сигналов (колокола, горна), можно использовать средства – свисток от спасательного жилета, удары нагеля или румпеля по топору, якорю или по корпусу шлюпки.

5.5. Сигналы бедствия

В случае если шлюпка терпит бедствие и нуждается в помощи проходящих мимо судов (кораблей) или берегов (одновременно или порознь) следующие международные сигналы бедствия:

- ракеты или гранаты, выбрасывающие красные звезды – выпускаются поодиночке через короткие промежутки времени;
- сигнальная ракета красного цвета, спускаемая на парашюте, или Фальшфейер (тонкая бумажная гильза, наполненная пиротехническим составом, имеющим свойство гореть ярким пламенем) красного цвета;
- клубы дыма оранжевого цвета;
- сигнал, состоящий из квадратного флага и шара (или предмета, похожего на шар), – поднимается на мачте так, как флагом или над ним;
- сигнал, состоящий из двух флагов NC по Международному своду сигналов или из флагов ЗЭ по Шлюпочной сигнальной книге;
- медленное повторяемое движение вытянутых рук вверх (до уровня плеч) и вниз;
- пламя (например, от промасленной ветоши);
- сигнал, переданный по радиотелеграфу или с помощью любой другой сигнальной системы (например электрической) состоящий из сочетания знаков
... --- ... (SOS)
- непрерывный звук аппарата, предназначенного для подачи туманных сигналов;
- выстрелы или взрывы, производимые через 1 мин;
- слово «Mayday» (мэйдэй), передаваемое по радио-телефону.

Использовать указанные выше сигналы для других целей, а также применять в повседневной деятельности сигналы, сходные с сигналами бедствия, запрещается.

Шлюпка, заметившая указанные выше сигналы с судна, обязана подойти к нему и оказать возможную помощь.

5.6. Пользование шлюпочным компасом

С помощью шлюпочного компаса можно определять курс шлюпки, компасный пеленг на видимый со шлюпки предмет и волны.

Картушка компаса разбита на 360° , штриховка нанесена через 2° (т. е. цена одного деления равна 2°). Деления как через 10° числами, в которых опущены нули, например деление 10° обозначено цифрой 1, деление 180° – цифрой 18 и т. 90, 135, 180, 225, 270, 315° имеют буквенные обозначения N, NO, O, SO, S, SW, W, NW (сокращенные наименования румб северо-восток, восток, юго-восток, юг, юго-запад, запад, северо-запад). На внутренней стенке котелка компаса нанесены две черные вертикальные линии. На поплавке картушки нанесена красная черта в направлении север – юг.

Для предохранения от повреждений и осадков на компас надевается медный футляр, к которому прикреплен футляр картушки в ночное время. При полной заливке осветительным керосином фонарь может гореть непрерывно в течение рабочего времени при температуре воздуха от -20 до $+40^\circ\text{C}$.

Компас ставят на кормовой решетчатый люк ближе к загребной банке так, чтобы его курсовая черта оказалась в плоскости шлюпки. Все металлические предметы убираются от компаса на расстояние не менее 2 м. Можно закрепить компас на зашивную доску, но тогда необходимо заменить стальной румпель на медный или деревянный.

Чтобы определить, каким курсом идет шлюпка, нужно прочесть деление на картушке, расположенное против курсовой черты. Для того чтобы лечь на назначенный курс, нужно отыскать на картушке соответствующее ему деление и совместить деление с носовой курсовой чертой. Для определения направления ветра (волны) необходимо вообразить условно расположить на картушке и прочесть соответствующее деление. При определении направления ветра принято считать, что ветер дует в компас.

Определение направления на видимый со шлюпки предмет производится с помощью пеленгатора. Если пеленгатор поворачивает шлюпку точно на предмет и по компасу определяет компасный пеленг на него, равный в данном случае компасному курсу.

5.7. Пользование навигационной картой

Чтобы провести шлюпку из одного пункта в другой, старшина должен знать их взаимное расположение и навигационные сведения, которые могут встретиться на переходе. Эти и другие необходимые для перехода сведения он может узнать, имея навигационную карту (рис. 64). На карте нанесены очертания берега, а также горизонтальные линии – параллели и вертикальные – меридианы.

На морской навигационной карте север (норд) находится в верхней части карты, восток (ост) – справа, юг (зюйд) – внизу, а запад (вест) – слева. Карта имеет рамку, на правой и левой (вертикальных) сторонах которой нанесены деления широты, а на верхней и нижней – деления долготы. Широта обозначается буквой ϕ или Ш и имеет измерение от 0° (на экваторе) до 90° (на полюсе). На северном полушарии она увеличивается снизу вверх и называется северной (N), а на карте южного полушария – сверху вниз и называется южной (S).

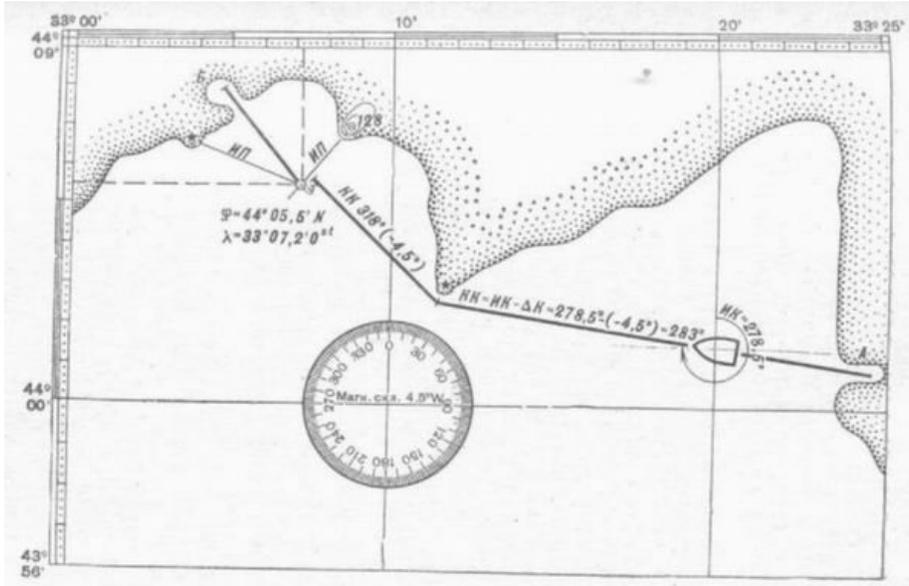


Рис. 64. Морская навигационная карта (образец)

Долгота обозначается буквой X или Д и имеет измерение от 0 до 180° . Отсчет долготы производится от нулевого меридиана, проходящего через астрономическую обсерваторию Гринвич в Лондоне. На карте восточного полушария долгота увеличивается слева направо и называется восточной (Ost), а на карте западного полушария – справа налево и называется западной (Wst). Широта и долгота называются координатами и выражаются в градусах и минутах (одна минута равна одной шестидесятой части градуса).

Расстояние на морских картах и на море измеряется в милях и кабельтовых. Милей называется длина V (одной мили) меридиана, она равна 1852 м. На морской карте величина 1 мили соответствует одному делению боковой стороны рамки. Кабельтов равен одной десятой части морской мили, т. е. $185,2$ м. Старшина должен знать, что V долготы не соответствует измерению расстояний ни в коем случае не использовать верхнюю и нижнюю стороны рамки.

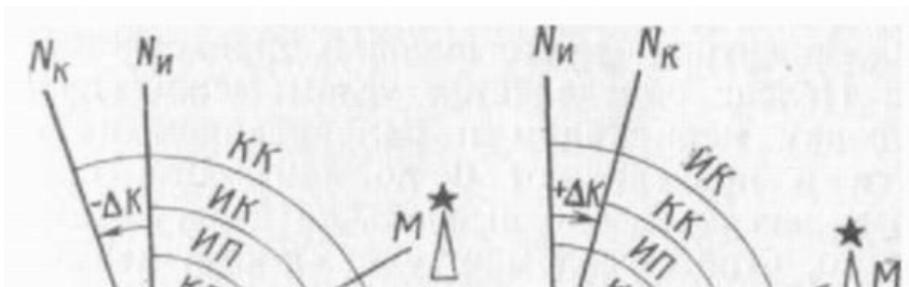
За единицу скорости в кораблевождении принят узел. Узлом называется такая скорость, при которой за 1 ч судно проходит 1 милю.

Скорость шлюпки можно определить с помощью секундомера и любого плавающего предмета. По команде старшина предмет сбрасывают с форштевня шлюпки в воду. В момент, когда плавающий предмет коснется воды, старшина должен удерживать старшину при движении к предмету, засекает время. Зная длину шлюпки в метрах, можно определить скорость в м/с.

Курс шлюпки определяется углом между проходящим через шлюпку меридианом и диаметральной плоскостью шлюпки в пределах от 0 до 360° .

Для определения курса при движении шлюпки от одного пункта к другому, находящемуся за пределами видимости, необходимо найти эти пункты на карте и с помощью параллельной линейки соединить их прямой линией. Затем с помощью транспортира измерить угол между северной частью меридиана и линией, соединяющей эти пункты. Измеренный угол и будет тем курсом, по которому следует двигаться к пункту.

Если между пунктами находятся навигационные препятствия (берег, камни, запретные районы и т. д.), то между ними прокладывают несколько курсов (в обход препятствий). Место поворота с одного курса на другой определяется по береговому расстоянию, которое определяется по скорости и продолжительности пути.



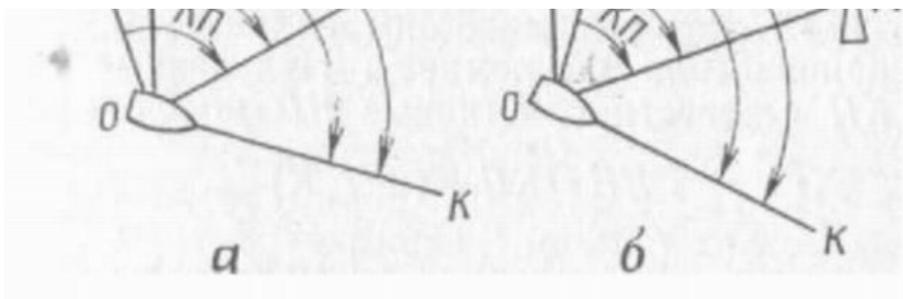


Рис. 65. Определение истинных и компасных курсов и пеленгов:
 а – поправка компаса отрицательная; б – поправка компаса положительная

Старшина шлюпки должен иметь в виду, что на карте прокладывается и с нее снимается истинный курс ИК удерживается компасный курс КК, который отличается от истинного на величину, называемую поправкой компаса А К. Поправка компаса зависит от магнитного склонения d и девиации компаса δ и равна алгебраической сумме этих величин, т. е. $AK=d+\delta$. Магнитное склонение d указывается на карте и может быть восточным (со знаком плюс) или западным (со знаком минус). Девиация компаса незначительная и поэтому не учитывается, т. е. $AK=d$ (рис. 65).

Истинный курс равен алгебраической сумме компасного курса и поправки компаса
 $ИК = КК + (\pm АК)$, (1)

отсюда
 $КК = ИК - (\pm АК)$. (2)

Сняв с карты истинный курс, нужно по формуле (2) перевести его в компасный и полученный курс удерживать на протяжении на карту курса, удерживаемого по компасу, нужно перевести его по формуле (1) в истинный и полученный курс.

Старшина шлюпки должен уметь определять свое место на карте и снимать координаты, а также по заданным наносить ее на карту. При видимости береговых ориентиров место шлюпки определяется по двум пеленгам. Пеленг между проходящим через шлюпку меридианом и направлением на ориентир, измеряется в пределах от 0 до 360°. Для снятия пеленгов нужно выбрать на берегу два ориентира (желательно, чтобы угол между ними был не менее 30° и не более 120°), нанести их на карту, и определить на них направления по компасу. Полученные компасные пеленги КП перевести в истинные по формуле

$$ИП = КП + (\pm АК) \quad (3)$$

и с помощью транспортира и параллельной линейки нанести их на карту (прокладывая от ориентиров в обратном направлении по пеленгам и будет местом нахождения шлюпки (рис. 64).

Координаты точки снимаются с карты с помощью измерителя или параллельной линейки. Чтобы снять координаты измерителя, нужно измерить кратчайшее расстояние от ближайшей параллели до точки, отложить его от той же части рамки и отсчитать широту.

Для определения долготы нужно измерить кратчайшее расстояние до точки от ближайшего меридиана и перенести его на верхнюю или нижнюю часть рамки и отсчитать долготу.

Чтобы снять широту с помощью параллельной линейки, нужно приложить линейку к ближайшей от точки параллели параллельно до точки, сделать карандашом засечку на ближайшей боковой части рамки и отсчитать широту; для снятия долготы нужно приложить линейку к ближайшему меридиану, переместить ее до точки, сделать засечку на верхней или нижней части рамки и отсчитать долготу.

Для нанесения точки по заданным координатам нужно на боковой рамке найти заданную широту и сделать засечку на ближайшей параллели, переместить ее до засечки и провести через засечку прямую линию (линию широты). На верхней или нижней части рамки найти заданную долготу, сделать засечку, приложить линейку к ближайшему меридиану до засечки и на линии широты сделать вторую засечку. Место пересечения линии широты и линии долготы и будет местом нахождения точки. В случае если на шлюпке нет транспортира, ИК и ИП можно снимать или прокладывать на карте с помощью параллельной линейки и картушки, нанесенной на карту.

Для этого нужно от проложенного на карте курса (пеленга) переместить линейку параллельно курсу (пеленгу) до нужной точки (пеленг) в градусах снять с окружности картушки. При прокладке курса на карте нужно сначала найти на окружности нужную точку, сделать засечку, приложить линейку к центру картушки и засечке и переместить ее параллельно до точки, от которой нужно провести линию заданного курса. При работе с картой разрешается пользоваться только простым карандашом.

Работая с картой, старшина шлюпки должен уметь читать нанесенные на ней условные обозначения: глубины, опасности, знаки ограждения опасностей и т. д. Описание условных обозначений дано в книге «Условные знаки на морских картах».

Глава 6. Обслуживание шлюпок

6.1. Корабельные устройства для крепления, спуска и подъема шлюпок

Шлюпки располагают на верхней палубе или надстройках (рострах) с учетом удобства спуска их на воду. На штат устанавливают на кильблок и и крепят по-походному найтовыми, соединенными между собой захватами (рис. 66).

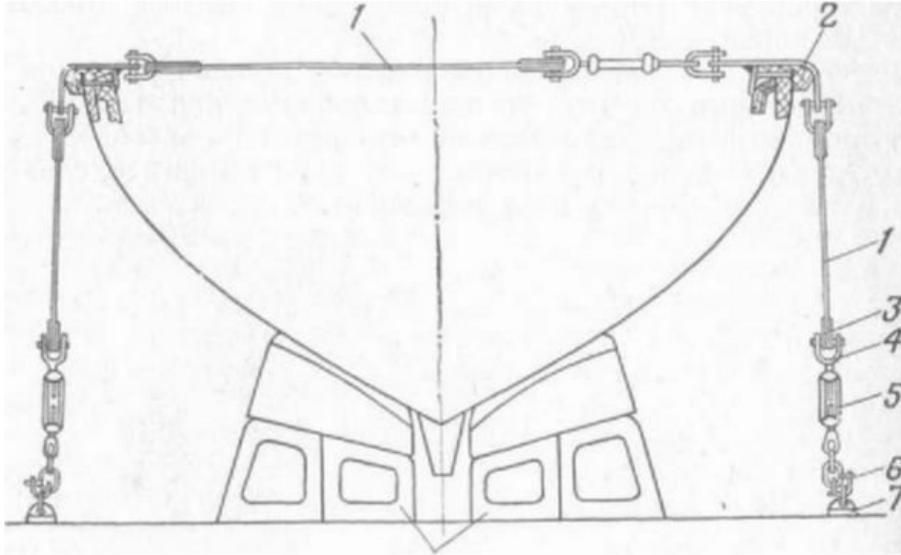


Рис. 66. Походное крепление шлюпки:

1 – найтовы; 2 – захват; 3 – коуш; 4 – такелажная скоба; 5 – винтовой талреп; 6 – глаголь-гак; 7 – палубный обушок; 8 – кильблоки

Найтовы, изготовленные из такелажных цепей или отрезков стальных тросов, обтягиваются талрепами, которые обухом (для быстрой отдачи) с помощью глаголь-гаков.

Для спуска и подъема шлюпок на корабле применяются поворотные (вращающиеся), заваливающиеся (и горизонтальные (склоняющиеся) шлюпбалки.

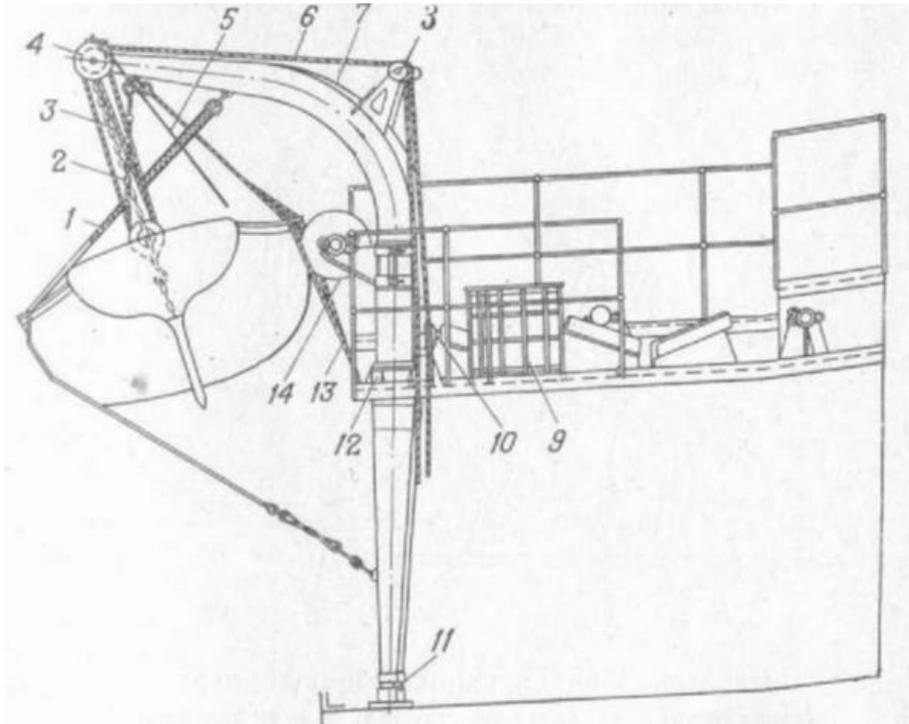


Рис. 67. Поворотная шлюпбалка:

1 – грунтовы; 2 – шкентель с мусингами; 3 – цепной стопор; 4 – обойма с двумя шкивами; 5 – шлюпбакштаг; 6 – ход металлическая балка; 8 – отводной шкив; 9 – корзина; 10 – канифас-блок; 11 – нижний подшипник; 12 – верхний подшипник для посадки гребцов; 14 – кольцевой кранец

Поворотная шлюпбалка (рис. 67) – стальная пустотелая балка, которая может поворачиваться на 360° в двух подшипниках – опорном стакане и нижнем – подпятнике. Если шлюпбалка устанавливается на верхней палубе, то подшипники в металлическом стакане – стандарсе.

Балка для подъема шестивесельного яла рассчитана на рабочую нагрузку 860 ктс. Расстояние между вертикальными шлюпбалками меньше длины шлюпки. Голова шлюпбалки заканчивается носом, имеющим гак для подвески шлюпочных талей с двумя шкивами. Каждый ходовой лопарь четырехшкивных шлюпочных талей проходит через отводной шкив на цевке и блок на палубе. К носкам шлюпбалок прикреплены стальные тросы – шлюпбакштаги, с помощью которых разворачивают вываливание и заваливание шлюпки и окончательно их кренят. Кроме того, один бакштаг – топрик соединяет носы обеих шлюпбалок.

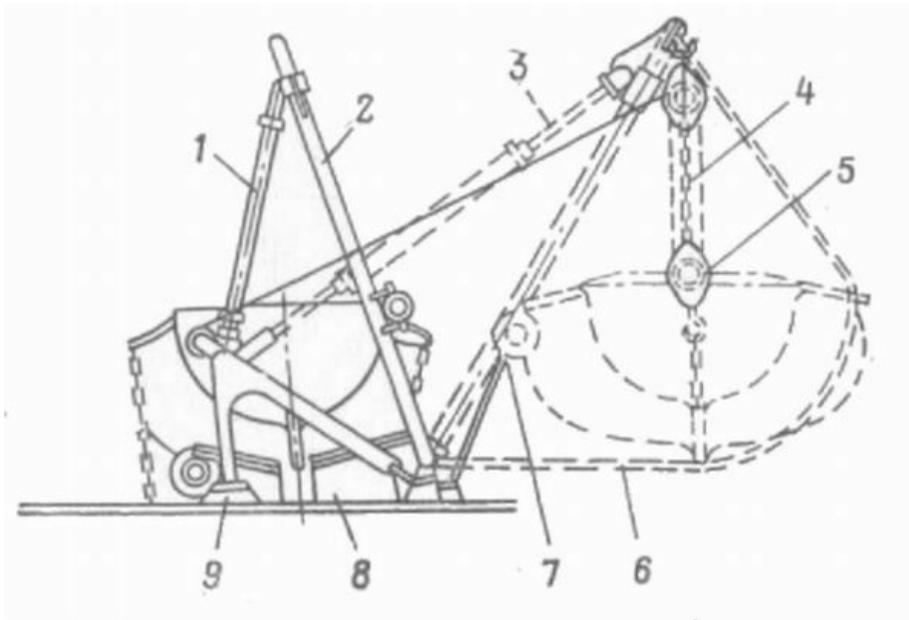


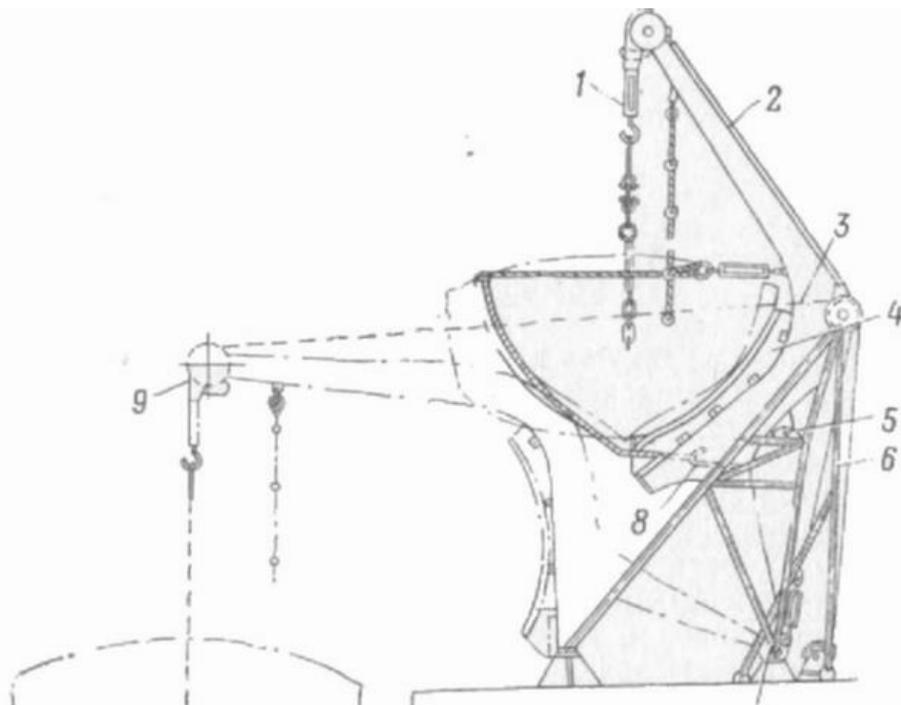
Рис. 68. Заваливающаяся шлюпбалка:

1 – затяжная втулка; 2 – стрела; 3 – передаточный механизм; 4 – цепной стопор; 5 – шлюпочные тали; 6 – грунт; 7 – кильблок; 8 – станина; 9 – станина

Висящая на цепных стопорах шлюпка с помощью двух брезентовых полотнищ – прунтов в прижимается к бортам дроси.

К топрику или носкам шлюпбалок прикреплены шкентели с мусингам и сетка для посадки гребцов в шлюпку. Для предусмотрены корзины. Поворотные шлюпбалки имеют ограниченный вылет, не обеспечивающий спуск шлюпки на противоположный борт более 10-15°. Процесс вываливания и заваливания сложен и требует много времени. Спуск и тали вручную требует большого количества людей (20-25 человек).

Заваливающаяся шлюпбалка (рис. 68) состоит из двойной стальной стрелы, затяжки, соединенной шарнирно со станиной. Затяжка представляет собой втулку с внутренней резьбой, в которую ввернуты верхний и нижний винты. В основании стрелы передаточный механизм, приводимый в движение рукояткой. Когда шлюпка завалена и стрела наклонена в сторону, испытывает усилие на сжатие, вследствие чего при вращении рукоятки для вываливания шлюпки из втулки выкручивается нижний винт, при этом наклон стрелы будет уменьшаться.





7

Рис. 69. Горизонтальная шлюпбалка:

1 – блок-подвеска; 2 – стрела; 3 – трос; 4 – кильблок; 5 – походный стопор; 6 – станина; 7 – ось; 8 – найтов; 9 – стопор подвески

После прохода стрелой вертикального положения затяжка испытывает усилие на растяжение, вследствие чего не вывинчивается и, вращаясь вместе с втулкой, заставляет вывинчиваться верхний винт. Длина затяжки увеличивается, наклон в сторону воды. Шлюпбалка применяется на малых кораблях и вспомогательных судах, среди однотипных балов совершенной.

Горизонтальная шлюпбалка (рис. 69) состоит из стрелы и станины. В подвешенном положении шлюпка удерживается лопарями, идущими на барабан шлюпочной лебедки. В походном положении шлюпка опирается на кильблок и при стреле. Для спуска шлюпки достаточно отпустить найтовы, походный стопор и ленточный тормоз шлюпочной лебедки происходит автоматически под действием ее веса. С приходом шлюпбалки в горизонтальное положение выходит из зацепления и шлюпка под действием силы тяжести опускается на воду. Подъем шлюпки и завал производятся с помощью электропривода или вручную.

6.2. Крепление шлюпки по-походному

По сигналу «Корабль к бою и походу приготовить» личный состав боцманской команды проверяет и готовит к спуску корабль оборудован поворотными шлюпбалками, то с отходом его от стенки шлюпка подвешивается на цепь шлюпбалок, вываливается за борт и в таком положении крепится по-походному. Походное крепление состоит из кранцами (дроси) и двух грунтово. Дрось предохраняет шлюпку от ударов и крепит ее со стороны борта корабля. Г шлюпку с внешней стороны по диагонали и под килем, прижимают ее к кранцам дроси.

На шлюпку с корабля подается походный конец и крепится за загребную банку. Ставится на место руль, а вставле перекладывается в сторону борта корабля и крепится штертом. Закрывается пробка для слива воды. Лопаря талей и закладываются в канифас-блоки, а ходовые концы укладываются на палубе в длинные плоские бухты.

Для быстрой и безопасной посадки людей в шлюпку устанавливается сетчатый трап, сделанный из тонкого стали кромка трапа растягивается и крепится по всей длине дроси, а нижняя крепится за обухи на палубе.

Изготовленную к спуску шлюпку принимает командир спасательной шлюпки. В дальнейшем он отвечает за праи грунтово и найтово и готовность их к быстрой отдаче, надежное и правильное крепление походного конца, правильный разнос шлюпочных талей и положение румпеля.

На современных кораблях, оборудованных заваливающимися и горизонтальными шлюпбалками, шлюпка на похо так как конструкция подъемного устройства обеспечивает быстрый спуск шлюпки на воду (примерно 3 мин).

Команда садится в шлюпку непосредственно с палубы. После посадки гребцов в шлюпку специально выделенни походные крепления.

6.3. Спуск и подъем шлюпок

Независимо от конструкции подъемных устройств в морской практике выработаны правила, обеспечивающие безопасный спуск шлюпок на воду и подъема их на корабль.

Перед спуском шлюпки на воду нужно снять с нее чехол и походные крепления, разнести носовые и кормовые специальные оттяжки, чтобы с их помощью удерживать шлюпку параллельно борту корабля. При волнении мор поворотных шлюпбалок рекомендуется вываливать за борт сначала корму, а затем нос шлюпки.

Если шлюпка на корабле закреплена по-походному на шлюпбалках или приготовлена как спасательная, то для ее достаточно отдалить грунтовые и цепные стопора.

Спускать и поднимать шлюпки нужно по возможности с подветренного борта, когда корабль не имеет хода.

Перед спуском на шлюпку посылают двух гребцов (левого бакового и правого загребного) для работы крюками, чтобы избежать ударов шлюпки о борт корабля во время спуска на качке, а также для выкладки блоков талей шлюпбалок. На лодке спускаемой шлюпке, должны быть надеты спасательные жилеты.

Остальные гребцы могут садиться в шлюпку в начале спуска, когда планширь шлюпки поравняется с палубой, или после спуска на воду (по шпормтрапу или шкентелям с мусингами).

При спуске или подъеме шлюпки на большой волне ее можно удерживать от размахов с помощью подкильных концевых устройств. Спуск шлюпки следует производить на подошву волны, своевременно сообщив достаточную слабинку лопарям.

После спуска на воду шлюпку необходимо отвести от борта, используя для этого походный конец (фалинь) и руль под кормовой подзор – на винт.

Если корабль имеет движение вперед, то сажать шлюпку на воду нужно с небольшим дифферентом на корму и в кормовые блоки талей. Если корабль движется назад, следует поступать наоборот.

Гребцы, назначенные на выкладку (закладку) гаков талей, должны располагаться по отношению к подъемному устройству внутри шлюпки. Подвески удерживаются руками за щеки, чтобы пальцы не попали под лопаря.

При спуске шлюпки нужно быстро отдавать гаки и выводить подвески за борт, при подъеме – удерживать их в рабнабивки лопарей (шкентеля), не допуская перекручивания. Носки гаков подъемных устройств должны быть заложены внутрь шлюпки.

Перед подъемом шлюпки на борт первыми закладывают гаки талей, обращенные в сторону движения корабля.

При подъеме шлюпки в свежую погоду обязательно пользуются носовым фалинем или концом, который заводит фалиня. Подает фалинь на корабль или принимает конец и крепит его шлюпочным узлом за мачтовую банку левый борт. При необходимости (если корабль имеет задний ход) на корму шлюпки подают второй конец. На этих концах или подан собственных фалинях шлюпка подводится под тали для подъема на борт. Поднимать шлюпку нужно с гребня волны, чтобы очередная волна не ударила ее.

Команды и действия личного состава при спуске и подъеме шлюпок с помощью поворотных шлюпбалок изложены в приложении к Корабельному уставу ВМФ.

6.4. Техническое обслуживание шлюпки

Содержание шлюпки в чистоте и исправности входит в обязанности ее команды. Плохое состояние шлюпки недостаточной подготовке и низкой морской культуре команды. Для поддержания шлюпки в готовности к использованию периодически мыть, ремонтировать, подкрашивать и вовремя сдавать на хранение.

Хранение. При постановке корабля на длительный ремонт или после окончания учебного процесса в училище шлюпки сдаются на хранение. Перед сдачей шлюпка, рангоут и паруса тщательно моются и просушиваются, предметы снабжения приводятся в порядок.

С корабля шлюпки сдаются на хранение в порт. В училище и учебном отряде шлюпки сдаются на хранение на шлюпочную базу.

На шлюпочной базе предметы снабжения шлюпки укладываются на стеллажи в отведенном для каждой шлюпки месте. Рангоут и весла устанавливаются (или подвешиваются) на специальные приспособления в вертикальном положении, чтобы они не повредились. Внутренняя поверхность шлюпки протирается ветошью насухо. Пробка вывертывается. После просушки корпуса шлюпки под навесом на киль-блоки.

Шлюпочная команда под руководством старшины в течение зимнего периода приводит в порядок корпус шлюпки, вооружение с таким расчетом, чтобы до начала занятий все было готово к использованию. Командир подразделения проверяет состояние и содержание закрепленной за ним шлюпки.

Мытье. Шлюпку нужно мыть один раз в неделю во время большой приборки на корабле. Мыть ее можно на палубе или на песчаном берегу. Предварительно с нее сносят на берег все шлюпочное вооружение, предметы снабжения и инструменты. После этого шлюпку поднимают на берег и снимают с нее рыбины, люки, пиллерсы и кильсон. Старшина шлюпки собирает приборочный инвентарь (обрез, два-три ведра, две-три щетки) и материалы (мыло, сода, ветошь, куски битого стекла) и инструктирует гребцов, как и чем мыть части и принадлежности шлюпки.

Веса, банки, предметы из неокрашенного дерева хорошо протирают мокрой ветошью и моют раствором мыла. Помывки тщательно споласкивают пресной водой и протирают ветошью. Пятна краски, смолы, мазута соскабливают стеклом или циклей.

Чехлы, паруса, пеньковый такелаж и деревянные окрашенные поверхности моют пресной водой с мылом и пропоровкой отвязывают паруса от реек, спарывают номер, флюгарку и флаг. Паруса моют щетками. Номер, флаг и такелаж отдельно.

Удаляют масляные пятна с краски и отмывают особо грязные места слабым раствором соды в пресной воде или раствором кислоты. После этого всю поверхность несколько раз хорошо промывают пресной водой. Чтобы вымыть шлюпку и такелаж, чтобы легче удалить отмытую грязь и скопившийся песок.

Помытая шлюпка с закрытой пробкой спускается на воду так, чтобы ее корма была на плаву. После этого в нее переносят принадлежности. Шлюпка спускается на воду и возвращается на корабль.

На корабле необходимо проолифить мачту и дать ей высохнуть, высушить паруса и чехлы.

Ремонт. Полученные в процессе эксплуатации шлюпки повреждения корпуса и предметов снабжения устраняют на корабле или шлюпочной базе училища. Для ремонта шлюпки и предметов шлюпочного снабжения используются:

принадлежности и инструмент :

- свайка (стальная и деревянная) – для работ со стальными и растительными тросами;
- драк – вместо свайки для более широкого раздвигания прядей толстого троса;
- полумушкель – для клетневания (Клетняют насмоленные тросы для придания им прочности) тросов;
- мушкель – для такелажных работ и околачивания тросов, заделанных огонов, сплесней;
- лопатка – для клетневания тросов;
- игла парусная – для сшивания парусины;
- зубило – для обрубки стальных тросов;
- плотничий инструмент – для ремонта деревянных частей шлюпки;

материалы:

- заготовки дуба или ясеня – для устранения повреждений буртиков, шангоутов, подлегарсов, привальных брусев, планширей и т. д.;
- сосновые доски (шлюпочник) – для устранения повреждений обшивки и изготовления предметов снабжения шлюпки;
- парусина – для ремонта парусов, чехлов, изготовления кис, номеров;
- полосовое железо – для замены подкильной полосы;
- гвозди шлюпочные, шурупы.

При повреждении одного или нескольких поясов наружной обшивки шлюпки необходимо поврежденную часть заменить новыми стыками, чтобы новые стыки располагались не ближе 1 м от стыков соседних поясов. На место вырубленных поясов подгоняют и закрепляют шлюпочными гвоздями. Внутри шлюпки в районе новых стыков устанавливаются стыковые планки и фанеры. Планки крепятся шлюпочными гвоздями.

Отремонтированный участок обшивки зачищается и красится.

Поврежденная или поломанная часть шангоута вырубается на длину не менее 60 см. Поврежденные участки обрабатываются под косой замок. Таким же образом обрабатываются концы дубовой рейки, подобранной по вырубленной части шангоута. После установки рейки на место скрепляются замки и рейки с обшивкой.

Поврежденный или поломанный подлегарс скрепляется стальной оцинкованной полосой толщиной не менее 5 мм. Место повреждения на 80 мм с обеих сторон. В районе крепления полосы между обшивкой и подлегарсом устанавливается планка-заполнитель. Стальная полоса крепится через обшивку стальными оцинкованными гвоздями в два ряда. Между ними можно установить дубовую накладку толщиной не менее 20 мм.

Поломанный участок привального бруса заменяется новым от замка до замка.

Поврежденный участок буртика или планширя вырубается на длину не менее 1,5 м так, чтобы расстояние от ближайшего края не было менее 1,5 м. Концы обрабатываются со скосом кромок, после чего новый участок буртика или планширя крепится оцинкованными шурупами.

Использовать для ремонта шлюпки обыкновенные гвозди не рекомендуется, так как они быстро ржавеют и портят дерево.

Окраска. Капитальная окраска шлюпки с удалением старой краски производится один раз в три года, окраска шлюпки старой краской – ежегодно перед началом навигации.

Восстанавливают (подкрашивают) испорченную или отставшую краску по мере необходимости в процессе эксплуатации на корабле и шлюпочной базе шлюпки полкрасивают вручную.

При подготовке деревянных поверхностей шлюпки к окраске с помощью металлических скребков, стамесок, и полотна удаляются старая краска, шпатлевка, грязь. Использовать для этого паяльную лампу не разрешается.

Для получения стойкого лакокрасочного покрытия очищенные деревянные поверхности сушат в течение 10 суток, а дровоточцев – 30 суток. При просушке деревянных поверхностей металлические части шлюпки грунтуют для предохранения их от коррозии.

Перед покраской поверхности шлюпки грунтуются свинцовым суриком. После высыхания грунта пазы, стыки и углубления заполняются шпатлевкой. Зашпатлеванные участки зачищаются наждачным полотном или пемзой.

Наружная поверхность шлюпки и внутренняя до поддегарса включительно покрываются (два раза) серой краской, а внутренняя поверхность шлюпки от поддегарса до привального бруса покрывается (два раза) белой краской ПФ-218. Каждый слой хорошо просушить.

Все металлические детали шлюпки и снабжения окрашиваются алюминиевой краской или черным лаком.

Привальные брусья, буртики, планшири, банки, заспинная доска не окрашиваются, а грунтуются лаком. Рангоут, поверхности деталей снабжения шлюпки покрываются двумя слоями олифы.

Внешняя сторона верхнего пояса (ширстрека) шлюпки левого борта окрашивается красной краской, а шлюпки правого борта – белой краской.

В период окраски детали шлюпки маркируются и окрашиваются флажки. Маркировка наносится черным цветом специальными трафаретами. Номер шлюпки пишется на верхней части ахтерштевня с внутренней стороны, на нижней (плоской) части мачты, на рангоутном и шлюпочном чехлах, на донцах анкерков и на головке руля. Весла указываются в разделе 2.2.

Часто подкрашивать шлюпку не следует, так как от этого она становится пятнистой, тяжелой и быстро приходит в негодность.

Приступая к окраске шлюпки, необходимо выбрать день с хорошей устойчивой погодой. Если погода неблагоприятная, окраску производить в закрытом помещении.

При окраске соблюдать аккуратность: не замазывать неокрашиваемые поверхности (дерева, металла), не допускать подтеков краски»

6.5. Выхаживание паруса

Шлюпка легко управляется и имеет хороший ход, когда паруса пригнаны по рангоуту, не провисают, не морщатся и не садятся. Чтобы придать эти качества полученным со склада парусам, нужно:

1. Прокипятить оба полотна в пресной воде и хорошо просушить.
2. Прикрепить кливер и фок слаблинем к рейку со слабым натяжением ликтроса и поднять на мачте шлюпки, стоя в воде носом против ветра.
3. Обтянуть кливер- и фока-галсы, шкоты не крепить. В таком положении паруса оббивать на ветру в течение 6 ч. Паруса спускать для устранения слабины ликтроса по рейку.
4. Выхаживать паруса в течение 30 ч на курсах не острее галфвинда и при силе ветра до 5 баллов. В процессе выхаживания вытянувшиеся шкаторины по длине ликтроса.

Выхаживание парусов можно производить и не спуская шлюпки на воду. Способ, предложенный офицером заключается в следующем. На берегу устанавливается металлическая мачта, а вокруг нее через каждые 30° в (вскапываются) металлические обушки. Паруса поднимаются на мачту, галсы и шкоты крепятся к обушкам. Паруса (выхаживаются) в положении, указанном выше. Шкаторины периодически обтягиваются.

Применять механическую силу для обтягивания шкаторин запрещается.

6.6. Морские узлы, применяемые на шлюпках

Для быстрого и надежного закрепления какой-либо снасти или соединения между собой двух растительных морские узлы (их должны уметь вязать и старшина, и все гребцы шлюпки).

Наиболее часто применяются следующие типы узлов (рис. 70):

прямой – для соединения двух тонких растительных тросов примерно одинаковой толщины. При натяжении трос затягивается и развязать его трудно;

рифовый – для связывания риф-штертов при взятии рифов на парусах. В отличие от прямого этот узел при н отдавать;

шкотовый – для ввязывания шкотов и галсов в шкотовые и галсовые углы парусов;

брамшкотовый – для более прочного ввязывания шкотов и галсов в шкотовые и галсовые углы парусов. Отличает тем, что ходовой конец шкота дважды обносится вокруг кренгельса;

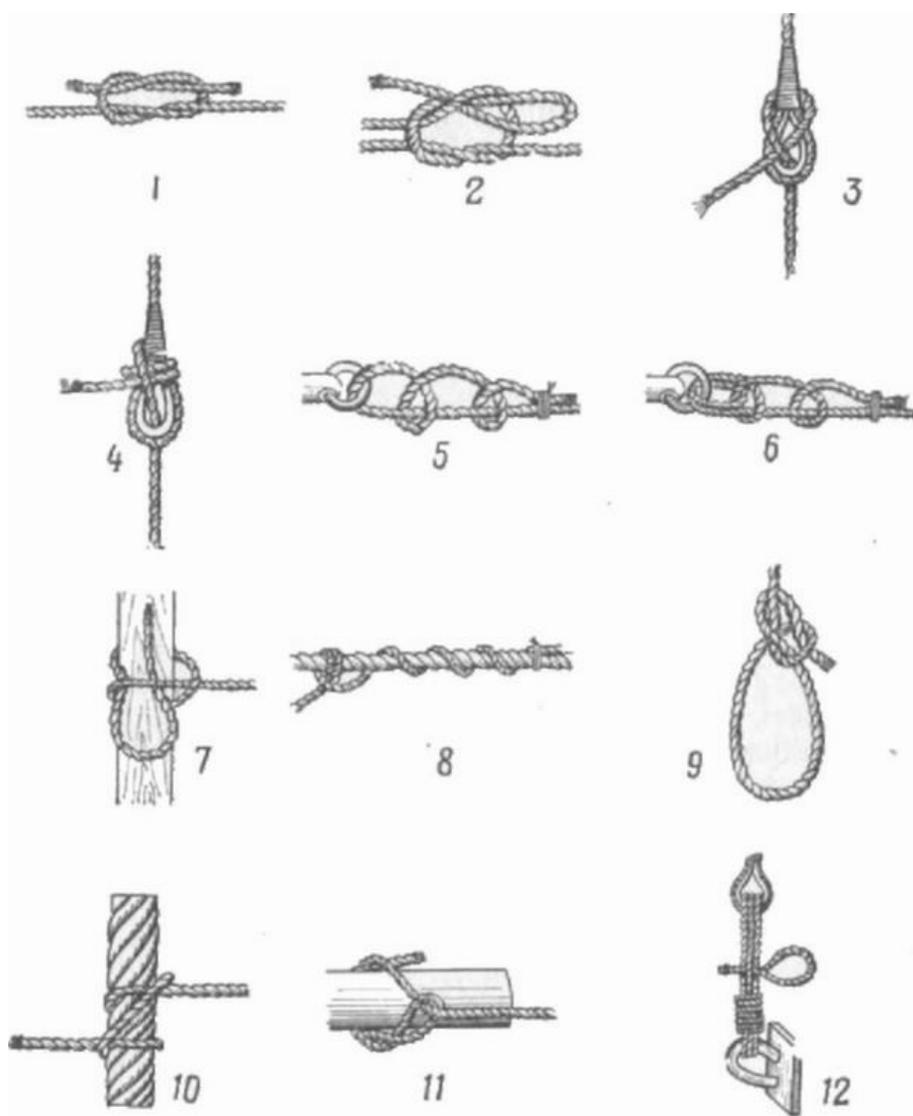


Рис. 70. Морские узлы, применяемые на шлюпках:

1 – прямой; 2 – рифовый; 3 – шкотовый; 4 – брамшкотовый; 5 – простой штык; 6 – рыбацкий штык; 7 – шлюпочный; 8 – беседочный; 10 – выбленочный; 11 – затяжной (удавка); 12 – талрепный

простой штык – для крепления фалиня шлюпки за рым на стенке (пристане). При сильном натяжении фалиня затягивается;

полуштык (один захват простого штыка) – для крепления фала и вант к мачте при уборке рангоута;

рыбацкий штык – для крепления якорного каната к якорю. Даже при сильном натяжении каната не затягивается; развязан;

шлюпочный – для крепления походного или буксирного конца за банку на шлюпке;

стопорный – для крепления носового фалиня на буксирном конце при буксировке шлюпок;

беседочный – для разного рода креплений при корабельных работах за бортом и при спасении людей с тон натяжении не затягивается; затяжной (удавка) – для крепления гладкого дерева при его буксировке. Иногда выбленочного узла;

выбленочный – для крепления бросательного конца к тросу, поданному на шлюпку. Один из наиболее сильно затягивающихся узлов;

талрепный (тросовый талреп) – для крепления и обтягивания вант.

Глава 7. Организация, подготовка и проведение дальних шлюпочных походов

Дальние шлюпочные походы организуются для молодых моряков с целью привить им любовь к морю и морско-физически, воспитать высокие моральные и волевые качества.

Шлюпочные походы можно использовать также для изучения района плавания и мест высадки на берегу или совместно с населением спортивных и агитационно-массовых мероприятий. Рекомендуется включать в план похода боевых действий кораблей ВМФ, частей Советской Армии и партизан во время Великой Отечественной войны.

Большое воспитательное значение имеют встречи моряков с участниками боев за Родину, Героями Советского Союза, Советской Армии и Военно-Морского Флота.

7.1. Структурная организация и обязанности участников похода

Для подготовки и проведения дальних шлюпочных походов командир части приказом по части назначает походный штаб в составе начальника походного штаба, заместителя командира похода по политической части, физической подготовки и спорта.

В зависимости от длительности похода, количества участников и уровня их подготовки могут назначаться также старшина-интендант, кок-инструктор и горнист.

Для популяризации шлюпочных походов рекомендуется приглашать фотокорреспондентов и кинооператоров.

Командир похода назначается из числа самых опытных, знающих военно-морскую службу офицеров. Он отвечает за подготовку и проведение шлюпочного похода и является прямым начальником всего участвующего в походе личного состава.

Командир похода обязан:

- организовать и тщательно проверить подготовку участников и плавсредств к походу;
- руководить разработкой и утверждать необходимую документацию на поход;
- обеспечить безопасность плавания;
- контролировать и всеми мерами обеспечивать воинский порядок и дисциплину на переходе морем и в местах высадки;
- организовать и поддерживать связь с командиром корабля (части), дежурной службой флота (базы), расположенными пограничными частями и военными комендантами соседних гарнизонов;
- организовать для участников похода своевременное и качественное питание и достаточный отдых;
- своевременно доносить командиру корабля (части) и дежурной службе флота (базы) о всех изменениях в утвержденном плане похода.

Командир похода имеет право:

- не допускать к участию в походе неподготовленные плавсредства и команды, а также выводить из похода наружу форму одежды;
- отменить назначенный поход или сократить маршрут и время похода в случае неблагоприятного прогноза погоды;
- организовать высадку личного состава на берег в случае внезапного шторма.

Начальник походного штаба назначается из числа опытных офицеров-морьяков, подчиняется командиру похода, заместителем и прямым начальником всего участвующего в походе личного состава.

Он организует работу офицеров походного штаба по подготовке, организации и проведению шлюпочного похода.

Начальник походного штаба обязан:

- руководить и лично участвовать в разработке необходимых документов на поход;
- непосредственно руководить подготовкой личного состава и плавсредств к походу и контролировать эту подготовку;
- организовать получение, хранение и выдачу необходимого имущества на поход (средств связи, продовольствия, посуды, постельных принадлежностей и т. д.);
- организовать подготовку и контроль за несением дежурно-вахтенной службы на походе;
- обеспечить наблюдение за обстановкой и надежную связь на переходе морем и в местах высадки с командиром дежурной службой и пограничными частями;
- составлять суточные планы и контролировать их выполнение;
- обеспечить соблюдение мер безопасности на походе и во время купания личного состава;
- контролировать наличие всего личного состава перед посадкой в шлюпки, после высадки на берег, во время утренней проверки;
- организовать оборудование места на берегу для отдыха личного состава;
- своевременно собрать отчетные документы и подготовить доклад по результатам дальнего шлюпочного похода;
- выполнять обязанности командира похода в его отсутствие на мостике обеспечивающего катера или в районе высадки.

Заместитель командира похода по политической части подчиняется командиру похода, является прямым начальником личного состава и несет непосредственную ответственность за организацию партийно-политической работы на походе, поддержание и высокую воинскую дисциплину личного состава.

Заместитель командира похода по политической части обязан:

- разработать план партийно-политической работы и организовать выполнение всех его мероприятий на походе;
- установить связь с местными партийными и комсомольскими организациями (до похода) и согласовать с ними политические и спортивно-массовые мероприятия;
- пригласить для участия в походе (на обеспечивающем катере) ветеранов войны, Героев Советского Союза, парадного флотского (исторического) музея, фотокорреспондента, кинооператора и вместе с ними наметить конкретный план мероприятий;
- правильно расставить партийно-комсомольский актив среди шлюпочных команд и обеспечить высокую воинскую дисциплину на походе;
- организовать культурный досуг личного состава в местах высадки (экскурсии, беседы, выступления, самодеятельность, просмотр кинофильмов, встречи с участниками Великой Отечественной войны и т. д.);
- использовать радио- и фотогазеты, фотоальбомы, киноочерки для популяризации шлюпочных походов. Врач походу и отвечает за медико-санитарное обеспечение участников похода.

Врач обязан:

- проверить состояние здоровья всех участников похода и дать разрешение на их выход в море;
- подготовить для похода необходимые медикаменты;
- проверить качество продуктов питания и дать разрешение на их выдачу;
- следить за правильным хранением продуктов, питьевой воды и контролировать качество приготовляемой пищи;
- своевременно оказывать медицинскую помощь заболевшим;
- устанавливать в местах высадки связь с местными органами здравоохранения для выяснения возможности питьевой воды и провизии;
- контролировать соблюдение санитарных норм в местах высадки и качество приборки;
- обеспечивать купание и загорание личного состава;
- проверить качество продуктов, оставшихся после похода;
- контролировать слачу голых продуктов на склад и уничтожение испорченных продуктов.

Врачу непосредственно подчиняется кок.

Начальник физической подготовки и спорта подчиняется начальнику походного штаба и отвечает за спортивные походы, организацию купания личного состава и дисциплину спортивных команд.

Начальник физической подготовки и спорта обязан:

- спланировать и организовать спортивные мероприятия в местах высадки;
- согласовать планы мероприятий с местными спортивными организациями;
- руководить утренними физическими упражнениями и купанием личного состава;
- составить спортивные команды из числа участников похода и организовать их тренировки и соревнования;
- обеспечить команды спортивной формой и инвентарем;

подготовить для вручения победителям соревнований грамоты, вымпелы и призы.

Командиры шлюпок назначаются из числа офицеров, мичманов и старшин сверхсрочной службы, допущенных к управлению гребно-парусной шлюпкой.

Командир шлюпки отвечает за подготовку шлюпки и ее команды к походу, безопасность плавания шлюпки, дисциплину похода и места высадки, а также за обеспечение личного состава шлюпки всеми видами довольствия.

Командиру шлюпки подчиняется весь личный состав шлюпочной команды.

Командир шлюпки обязан:

- подобрать личный состав шлюпочной команды из числа матросов (старшин, курсантов), обученных хождению парусом и умеющих плавать;
- составить заявку на участие в походе по форме № 1 Шлюпочной сигнальной книги и представить ее в усть начальнику походного штаба;
- проверить исправность шлюпки и предметов шлюпочного снабжения, принять меры к устранению всех выявленных недостатков;
- проверить крепление к корпусу шлюпки всех металлических предметов;
- провести тренировки шлюпочной команды с хождением на веслах и под парусами, взятием рифов и постановкой на буксир;
- изучить документацию на поход, район плавания, места высадки на берег и места укрытия от шторма;
- организовать получение для шлюпочной команды продовольствия, питьевой воды, посуды и постельных принадлежностей;
- изучить порядок оказания помощи личному составу опрокинувшейся шлюпки, организацию связи и меры безопасности морем;
- следить за выполнением командой установленного распорядка дня на походе, дисциплины и формы одежды личного состава при высадке на берег.

Старшина обеспечивающего катера во время похода подчиняется командиру похода и отвечает за исправное плавание катера, за дисциплину и обеспечение всеми видами довольствия личного состава катера.

Старшина катера обязан:

- перед походом проверить исправность катера и его оборудования, принять все необходимые меры для устранения недостатков;
- пополнить запасы (до полной нормы) топлива, воды, продовольствия;
- проверить исправность компасов, лага, всех средств связи и сигнализации (зрительных, звуковых и радиосвязи);
- получить у командира похода инструктаж и необходимые документы;
- подготовить для похода: навигационные карты, прокладочный инструмент, бинокль, электромегателефон, ракет красных и зеленых ракет, буксирные концы, штормтрапы, спасательные круги с бросательными концами, спасательный имущество по указанию командира похода;
- по картам и лоции изучить район плавания и сделать предварительную прокладку;
- доложить о готовности командиру похода.

Обязанности радиста, сигнальщика, фотокорреспондента, кинооператора, кока, горниста и старшины-интенанта подчиняются начальнику походного штаба и офицерами, которым подчинен участвующий в походе личный состав.

7.2. Планирование и подготовка шлюпочных походов

Шлюпочные походы планируются заблаговременно в годовом и месячном планах и проводятся на стандартным парусным вооружением и снабжением.

За 15-20 дней до начала похода командир части приказом по части назначает командира похода и состав похода, определяет состав участников, маршрут и продолжительность похода.

Командир похода собирает офицеров походного штаба и командиров шлюпок, объявляет приказ командира час подготовки к походу и разработке документов. Офицеры походного штаба под руководством начальника походно-разработке необходимых документов, а командиры шлюпок начинают подготовку шлюпок и шлюпочных команд.

Перечень необходимых документов составляет командир похода с учетом длительности похода, а также урс участников.

Рекомендуется разработать следующие документы.

1. Приказ о назначении командира и офицеров походного штаба. В приказе указываются маршрут и время г командир и состав походного штаба, количество шлюпок и фамилии их командиров, время готовности шлюпочн обеспечивающего катера и документация к походу.

2. План подготовки шлюпочного похода. В план включается перечень необходимых документов и сроки их р; предусматривается:

- подготовка заявки на выделение обеспечивающего катера;
- подготовка заявки на обеспечение котловым довольствием участников похода;
- время, необходимое для подготовки гребно-парусных судов и личного состава к походу;
- представление заявки в штаб флота (ВМБ) на переход;
- время проведения инструктажа офицеров походного штаба, командиров шлюпок и старшины обеспечивающего катера.

3. План дальнего шлюпочного похода (см. раздел 9.6).

4. Карта (калька) маршрута перехода с указанием истинных курсов, расстояний в милях на каждом курсе, ориент лежания на каждом курсе, заметных ориентиров в точках поворота на новый курс, мест и времени высадки на бер шпорма я действий в случае тумана и опрокидывания шлюпки.

5. План партийно-политической работы и спортивно- массовых мероприятий на переходе морем и в местах высадки.

6. Таблица условных сигналов на переходе морем и в местах высадки (раздел 9.7).

7. Ордера для перехода морем (см. раздел 9.8).

8. Указания по связи (см. раздел 9.9).

9. Таблицы восхода и захода Солнца и Луны.

10. Сборник инструкций дежурной и вахтенной служб в местах высадки.

11. Схема лагеря на берегу (см. раздел 9.10). Заявка на переход подается через дежурную службу флота (базы) установленным порядком.

Документы на поход должны быть готовы за десять суток до похода. План дальнего шлюпочного похода, карту указания по связи подписывает командир части, а утверждает начальник штаба флота (базы). План подготовки подписывает командир похода и утверждает командир части. Остальные документы подписывает начальник и утверждает командир похода.

При разработке документов используются навигационные карты, лоции и другие пособия. Для согласования во времени и мест высадки на берег, мест отдыха, пополнения запасов продовольствия и питьевой воды, а также прои массовых мероприятий, устанавливается связь с местными органами власти в пунктах высадки (при необходим представитель).

За семь суток до выхода в море командир похода представляет начальнику штаба флота (базы) на утверждение в , дальнего шлюпочного похода, карту маршрута перехода и указания по связи.

После утверждения документов командир похода доводит их содержание до офицеров походного штаба, ко старшины обеспечивающего катера, уточняет задачи по подготовке личного состава и шлюпок к походу и выдает не участникам.

Командирам шлюпок и старшине обеспечивающего катера выдаются:

- Шлюпочная сигнальная книга;
- карта (калька) маршрута перехода;
- ордера для перехода морем;
- таблица условных сигналов на переходе морем и в местах высадки.

Командиры шлюпок и старшина катера должны иметь блокноты, резинки и карандаши для различных записей.

После укомплектования шлюпочных команд командир шлюпок начинают подготовку личного состава к поход навыки в постановке и уборке парусов, управлении шлюпкой на веслах и под парусами (взятие рифов, постановка плавучий якорь, подход к берегу на прибое, крепление фалиней стопорным узлом за буксирный трос и шлюпочным узлом за банку и др.).

Параллельно готовится сама шлюпка, ее вооружение и предметы снабжения. В первую очередь проверяется, нет корпусе, в бегучем и стоячем такела- жах, исправность компаса и двухцветного фонаря, надежность фалиней подключочин, подгонка весел и упорков для ног.

О готовности команды и шлюпки к походу командиры шлюпок докладывают за пять суток до похода начальнику походного штаба.

Организуются совместные тренировки шлюпок в постановке и уборке парусов, движении на буксире, удержании своего места в ордере на веслах и под парусами. Время, выделяемое на такие тренировки, зависит от целей и сложности маршрута похода, а и класса шлюпок.

Командир похода должен проконтролировать, чтобы были подготовлены и доставлены на обеспечивающий катер:

- прокладочный инструмент, набор путевых карт и лоция маршрута перехода;
- приборы для измерения силы и направления ветра, термометры для измерения температуры воды и воздуха;
- Шлюпочная сигнальная книга, а также вся разработанная документация на поход;
- радиостанции УКВ и КВ диапазонов, комплект катерных флагов, сигнальный фонарь, электромегафон, бинокль, «мышь», ракетницы с запасом белых, зеленых и красных ракет;
- запасная мачта, реек, комплект парусов и запасных концов на фалы, шкоты и фалини;
- два буксирных конна из сизальского или капронового троса окружностью 125-150 мм и длиной 120 м каждый;

- такелажный инструмент, катки для подъема шлюпок на берег;
- пять вешек с грузами, флажками и концами длиной не менее 50 м для обеспечения шлюпочных соревнований парусами;
- спасательные средства для оказания помощи личному составу опрокинувшейся шлюпки (два спасательных бросательными концами длиной по 25 м, восемь спасательных нагрудников и два штормтрапа);
- нарукавные повязки, флаг «Г» с флашпоком и синий фонарь для дежурно-вахтенной службы;
- запас продовольствия и пресной воды на всех участников похода, посуда для приготовления и приема пищи, со приготовления пищи на костре;
- комплект палаток по количеству участников похода, спички, хозяйственное мыло и керосин;
- походная аптечка, содержащая бинты, вату, йод, глицерин, марганцовокислый калий, спирт-ректификат, и таблетки от кашля и головной боли, против гриппа и желудочных заболеваний, ножницы, ножи, жгут, средство от медицинское имущество, а также медикаменты по решению врача.

На катер грузятся приборочный материал, принадлежности для мытья, чистки и протирки посуды, рыболовные спортивный инвентарь и спортивная одежда.

Чтобы не перегружать шлюпки, участники похода сдают на катер свои вещи: одеяла, комплекты постельного белья (или шинели – в зависимости от погоды).

Разрешается брать в поход фотоаппараты, кинокамеры, транзисторные приемники и магнитофоны, ручные музыкальные инструменты, блокноты, карандаши и дополнительные личные запасы продовольствия (качество проверено врачом).

Для работы с буксирным тросом, охраны вещей и продовольствия на обеспечивающий катер выделяются 3-4 участника похода.

7.3. Переход морем

За 2 часа до выхода в море командиры шлюпок и офицеры походного штаба окончательно проверяют готовность обеспечивающего катера к походу. В это же время по приказанию командира похода начинается погрузка продовольственных предметов снабжения на шлюпки и обеспечивающий катер. На каждую шлюпку берется продовольствие на неприкосновенный запас (НЗ) на одни сутки. Остальное продовольствие грузится на катер.

За час до выхода в море командир похода запрашивает разрешение на выход через дежурную службу флота (в разрешении участники шлюпочного похода выстраиваются на берегу или на верхней палубе корабля по шлюпочной форме одежды).

Командиры шлюпок проверяют наличие и внешний вид своих команд и докладывают начальнику походного штаба и личного состава к походу. Начальник походного штаба докладывает командиру похода о готовности шлюпочного катера и личного состава к походу и зачитывает участникам похода приказ командира части о назначении командиров походного штаба.

С этого момента все участники шлюпочного похода поступают в подчинение командиру похода.

Командир похода ставит задачи личному составу на поход, указывает очередность выхода, ордер, способ движения, также напоминает меры безопасности на переходе морем, необходимость высокой воинской дисциплины и бдительной вахты на походе.

После постановки задач командир похода командует: «Смирно. Начать посадку на шлюпки».

Посадка в шлюпки и отход от берега производятся быстро и организованно. Шлюпки занимают свои места в строю командира похода начинают движение. Переход морем может осуществляться на веслах, под парусами или на буксире.

При следовании на веслах шлюпки ставят гоночные номера, закрепляют их строго в диаметральной плоскости одно- или двухкильватерную колонну. Расстояние между шлюпками в строю кильватера удерживается 5-10 м, а между колоннами 20-25 м (см. раздел 9.8).

На шлюпках должны быть в готовности ответный вымпел, ШСК и таблица условных сигналов. Наблюдение обстановкой осуществляют командир и старшина шлюпки. Ясность принятого сигнала или приказа подтверждается ответным вымпелом. Периодически гребцам должен предоставляться отдых на 5-10 мин, для чего подается команда «Весла под рангоут». В длительных походах практикуется отдых по 2 человека из команды (остальные продолжают грести).

Движение под парусами осуществляется в одно- или двухкильватерной колонне при ветре до 5 баллов. Расстояние в строю кильватера 20-30 м, а между кильватерными колоннами 50-100 м. При ветре свыше 4 баллов в голове и в конце кильватера, более мореходные десятивесельные катера или барказы для обеспечения надежного наблюдения и безопасности плавания.

Обеспечивающий катер находится с наветренной стороны на расстоянии 150-200 м от шлюпок. Наблюдение обстановкой осуществляют вперёдсмотрящий, старшина и командир шлюпки.

Особое внимание уделяется удержанию шлюпками своего места в строю. Выход из походного ордера и отставание шлюпки, резкое уменьшение видимости или шквального ветра очень опасны: шлюпки могут потерять связь друг с другом и оказаться без своевременной помощи.

Если ветер усилится до 3 баллов, командир похода дает команду взять один или два рифа и надеть спасательные жилеты.

При ветре свыше 5 баллов командир похода обязан дать сигнал об уборке парусов.

При шквале командиры шлюпок самостоятельно, не ожидая приказа флага, принимают решение спустить паруса и движение на веслах.

После уборки парусов шлюпки берутся на буксир или следуют на веслах в ближайший пункт укрытия. В случае отставания шлюпки ближайшая к ней шлюпка и обеспечивающий катер немедленно следуют на помощь. Остальные шлюпки убирают паруса, идут на веслах к обеспечивающему катеру и дальше действуют по указанию командира похода.

При внезапном уменьшении видимости обеспечивающий катер обязан подойти ближе к шлюпкам, застопорит установленные туманные сигналы. Все шлюпки должны немедленно спустить паруса, определить по компасу курс рангоут и следовать к катеру на веслах, подавая сигналы ударами по ведру, топору или анкерку. При подходе к катеру буксир и уводятся в пункт укрытия.

Когда пунктов укрытия поблизости нет, а погода не благоприятствует плаванию, шлюпки по приказанию командира похода выходят на ближайшему песчаному берегу. Шлюпки поднимают на берег, а катер становится на якорь. Связь катера со шлюпками визуальная, а если позволяет погода – с помощью дежурной шлюпки.

Если шлюпки не могут подойти к берегу из-за прибой или по другой причине, они ставятся на бакштов катера и глубина велика, шлюпки ставят на плавучий якорь или, связав несколько якорных канатов, ставят одну шлюпку на якорь к ней на бакштов, подавая с одной на другую сигналы ударами по ведру. На бакштовах можно ставить не более двух-трех шлюпок в зависимости от силы ветра и волны).

Постановка на якорь позволяет шлюпкам развернуться носом против волны и ветра и избежать захлестывания волной.

При необходимости командир похода запрашивает помощь через ближайший пост НиС (зрительно или по радиопередаче координаты).

При движении под парусами рекомендуется проводить парусные учения и парусные гонки. На парусных учениях быстрота постановки и уборки парусов, построение в ордере и удержание места в строю, движение вокруг катера и парусные гонки рекомендуется проводить вблизи пункта высадки (6-10 миль), если имеется резерв времени. Линия с двумя вешками, выставляемыми перпендикулярно основному направлению, которое указывается командирам шлюпок ориентиру.

После старта вешки выбираются, и катер, обгоняя шлюпки, идет вперед для оборудования линии финиша.

Линия финиша располагается перпендикулярно линии ветра и обозначается двумя вешками. Катер находится в строю и ведется наблюдение за всеми шлюпками. Закончив гонку, шлюпки действуют по указанию командира похода.

Переход на буксире. Организация постановки на буксир и способы буксировки изложены в разделе 2.19. Буксир по приказанию командира похода после доклада командиров шлюпок и старшины катера о готовности.

Перед началом движения все шлюпки должны быть развернуты носом в сторону катера; буксирный трос и фалы очищены, а слабина выбрана, особенно на головных шлюпках.

Командиры шлюпок организуют непрерывное наблюдение за катером-буксировщиком, буксирным тросом и фалинами.

При усилении ветра до 3 баллов скорость буксировки уменьшается до 3-4 уз, а при увеличении волны курс катера отклоняется на 45 или 135° к линии ее фронта.

При движении на буксире командир похода может организовать тренировки и прием зачетов по визуальной связи текста семафором и клотиком, набор и разбор флажных сигналов по ШСК).

Если после буксировки шлюпки будут идти под парусами, рекомендуется поставить рангоут до отдачи буксира, развернуться против ветра и дать самый малый ход или стать на якорь. После постановки рангоута шлюпки по приходу последовательно, начиная с концевой, поднимают паруса, отдают буксир и действуют по сигналам командира похода.

Организация питания. При следовании на буксире или под парусами личный состав принимает пищу (сухой и горячий) от командира похода. Чтобы не прерывать наблюдения за обстановкой и сигналами, командиры шлюпок устанавливают порядок приема пищи.

При следовании на веслах подаются команды «Шабаш», «Команде обедать».

Для получения горячей пищи, приготовленной на катере, шлюпки левой колонны подходят к левому борту катера, колонны – к правому. Пищу получают выделенные бачковые. На время приема пищи шлюпки становятся на бакштов от борта и ложатся в дрейф. На большой волне рекомендуется катер поставить на якорь, а шлюпки – на бакштов и получать пищу с катера развозит дежурная шлюпка.

После принятия пищи и сдачи посуды по сигналу командира похода шлюпки продолжают движение в объявленном порядке.

На берегу шлюпочные команды готовят пищу на костре или получают ее на обеспечивающем катере.

7.4. Высадка на берег и действия личного состава на берегу

Как правило, высадка на берег производится вне границ населенных пунктов. Обеспечивающий катер в зависимости подходит к берегу носом или становится на якорь в 3-5 каб от берега. По приказанию командира похода все или на подходят к борту катера и принимают с него продукты питания, посуду, постельные принадлежности, палатки, п оборудования постов лагерной службы и другое имущество, необходимое на берегу. После выгрузки имущества ш помощью катков) на берег и ставят на ровный киль.

Если катер подходил к берегу, он должен после выгрузки имущества отойти задним ходом и стать на якорь. обстановкой и визуальной связи с берегом на катере организуется сигнальная вахта. Связь катера с берегом об шлюпка.

Командир похода после высадки на берег устанавливает связь с местными органами власти (военным комендант дежурной службой флота (базы), дежурным по части и сообщает место и время высадки.

По приказанию командира похода участники похода строятся по шлюпочным командам в объявленной форме оде объявляются замечания по переходу, порядок размещения личного состава на берегу, границы лагеря, организац службы, распорядок дня, форма одежды, организация купания и отдыха, сигналы сбора и ближайшие задачи личного состава.

Начальник походного штаба проводит инструктаж и развод дежурно-вахтенной службы, оборудует пост в район для размещения дежурного по лагерю, выделяет патруль для обхода территории лагеря, определяет места разв отдыха офицеров походного штаба, шлюпочных команд и обеспечивающего личного состава.

Офицеры походного штаба действуют в соответствии со своими функциональными обязанностями и указаниями случае если на берегу специальные места для ночлега не оборудованы, личный состав располагается на отдых в ц дождя могут служить шлюпочные чехлы и шляпки, перевернутые вверх килем. Место отдыха офицерского состава , дежурной службе.

Заболевшие участники похода помещаются в ближайший госпиталь или гражданское лечебное учреждение.

7.5. Организация дежурной службы на берегу

Для поддержания внутреннего порядка, охраны района высадки и имущества личного состава назначается суточный наряд. Состав наряда зависит от количества участников похода, времени пребывания в месте высадки и местных условий. Строится развод в 18.45, сменяется – в 19.00. За подготовку лиц, назначенных в наряд, и своевременное их прибытие на раз ответственность командира шлюпок. Свободной смене суточного наряда разрешается спать от отбоя до пробуждения не раздеваясь.

Прекращать несение службы или передавать кому-либо свои обязанности без разрешения дежурного по лагерю запрещается.

Для связи с катером и обеспечения купания личного состава назначается дежурная шлюпка. Днем на дежурной шлюпке – флаг «Г», а ночью – фонарь «летучая мышь» белого или синего цвета.

Рекомендуется следующий состав суточного наряда:

- дежурный по лагерю (офицер);
- помощник дежурного по лагерю (старшина);
- рассыльный дежурного по лагерю;
- команда дежурной шлюпки;
- вахтенный на шлюпках;
- вахтенный сигнальщик на берегу для связи с катером;
- дежурный и рабочие по камбузу (старшина и три матроса);
- патруль для обхода территории лагеря (три матроса);
- дневальный по санузелу.

Вахтенный на шлюпках может выполнять обязанности вахтенного сигнальщика. Рабочие по камбузу и патруль – по правилу, из состава одной шлюпочной команды.

Дежурный по лагерю назначается из числа офицеров походного штаба, командиров шлюпок и подчиняется начальнику походного штаба. Он отвечает за поддержание внутреннего порядка в лагере, выполнение суточного плана несения службы суточным нарядом. Дежурному подчиняется весь суточный наряд в лагере.

Перед разводом суточного наряда заступающий дежурный прибывает к начальнику походного штаба на инструктаж, проверяет численный состав наряда, форму одежды, знание обязанностей, ставит задачи командиру дежурной шлюпки, указывает на устранение выявленных недостатков.

После развода новый дежурный обходит территорию лагеря, проверяет готовность дежурной шлюпки, принимает документацию и имущество согласно описи, уточняет план на следующие сутки и ближайшие задачи.

О сдаче и приеме дежурства старый и новый дежурные докладывают командиру похода. Новый дежурный по лагерю докладывает о всех недостатках, которые обнаружены при приеме дежурства и не могут быть устранены сменяемым суточным нарядом.

Дежурный по лагерю обязан:

- следить за точным выполнением распорядка дня, суточного плана и выполнением отданных приказаний;
- объявлять форму одежды для личного состава лагеря и суточного наряда;
- проверять несение службы суточным нарядом и соблюдение чистоты и порядка в лагере;
- докладывать командиру похода обо всех происшествиях;
- отлучаясь со своего места по служебным делам, оставлять за себя помощника и сообщать ему, куда отлучился;
- следить за своевременным приготовлением пищи, снимать пробу и разрешать выдачу;
- встречать и провожать представителей местной власти и командира похода;
- строить, проверять форму одежды и инструктировать личный состав, направляющийся за территорию лагеря;
- иметь список лиц, отсутствующих в лагере;
- после вечерней поверки и утреннего осмотра принимать от командиров шлюпок доклады о замечаниях и составлять общий список отсутствующих представляется командиру похода;
- обо всех недостатках в несении службы суточным нарядом и нарушениях внутреннего порядка в лагере записывать в журнал дежурства по лагерю, которую представлять на просмотр начальнику походного штаба ежедневно после утреннего осмотра;
- контролировать организованный выход шлюпок на рыбалку, следить за пребыванием их в отведенном районе и своевременным возвращением в лагерь; при внезапном усилении ветра принимать меры к вызову шлюпок с моря;
- обеспечить безопасность купания личного состава, не допускать самовольного и неорганизованного купания;
- при пожаре, наводнении и других стихийных бедствиях в расположении лагеря или вблизи него немедленно организовать спасение людей, материальных ценностей и имущества; организовать тушение пожара.

Дежурный по лагерю должен иметь:

- инструкции для всего состава дежурной и вахтенной служб;
 - таблицу сигналов в местах высадки;
 - Шлюпочную сигнальную книгу;
 - книгу приема и сдачи дежурства по лагерю;
 - таблицы времени восхода и захода Солнца и Луны;
 - расписание движения дежурной шлюпки для связи с обеспечивающим катером;
 - расписание отхода автомашин с участниками похода по историческим местам и экскурсантами;
 - список номеров телефонов должностных лиц района высадки;
 - список лиц суточного наряда;
 - электромегателефон, семафорные флажки, электрический фонарь, белый и синий фонари «летучая мышь», ракетные красные и зеленые ракеты и бинокль;
 - записную книжку с карандашом, флаг «Г»;
 - нарукавные повязки для дежурных и вахтенных.
- Документы хранятся у дежурного по лагерю в специальной сумке (папке).

Дежурному по лагерю и его помощнику разрешается по очереди спать за время дежурства не более 4 часов каждый командир похода время и не раздеваясь.

Командир дежурной шлюпки подчиняется дежурному по лагерю. Он отвечает за укомплектованность шлюпки имуществом и готовность ее команды к немедленному выходу в рейс.

.....

Гребцы дежурной шлюпки должны находиться недалеко от места ее стоянки.

С разрешения дежурного по лагерю личный состав дежурной шлюпки может привлекаться к работам по лагерю.

Обязанности остальных лиц суточного наряда определяются Уставом внутренней службы и Корабельными необходимостями офицеры походного штаба составляют для них инструкции с учетом конкретных условий похода.

7.6. Подготовка к выходу в море из пункта высадки

По сигналу «Приготовиться к выходу в море» лагерь сворачивается. Снимаются палатки, вооружаются шлюпки, при имуществе, анкерки заполняются свежей водой.

Территорию, на которой был разбит лагерь, приводят в порядок. Остатки дров складывают на катер. Костры засыпают песком. Бумагу, консервные банки и остатки пищи закапывают в отведенных местах.

Если лагерь находился в черте населенного пункта, врач предъявляет территорию для осмотра местным медицинским органам.

За час до выхода командир похода запрашивает разрешение на выход через дежурную службу флота (базы).

О выходе в море начальник походного штаба (дежурный по лагерю) оповещает военного коменданта гарнизона, гарнизонные и местные органы власти.

За полчаса до выхода в море личный состав выстраивается в районе расположения шлюпок. Командир похода контролирует пребывание на берегу и ставит задачи на выход.

Командиры шлюпок проверяют свой личный состав.

В случае отсутствия кого-либо начальник штаба сообщает об этом военному коменданту (начальнику порта) или начальнику гарнизона и телеграфирует командиру части.

По команде «По шлюпкам, шлюпки на воду» шлюпки спускаются на воду. Забираются катки, ставятся гоночные шлюпки. Подходят к борту обеспечивающего катера для выгрузки пассажиров и имущества. Начальник походного штаба вместе с командиром шлюпки отходит на дежурной шлюпке последним.

По приказанию командира похода шлюпки строятся в назначенный ордер и начинают движение.

7.7. Завершение шлюпочного похода

За 15-20 миль до входа в бухту на шлюпках и обеспечивающем катере производится приборка. Бумагу, консервные продукты собирают, увязывают и топят. За 5 миль до входа объявляется единая форма одежды. Через ближайший поход запрашивает разрешение на вход в базу.

При входе в базу участники похода должны показать высокую дисциплину, четкость и слаженность действия маневров на веслах и под парусами. Шлюпки не должны мешать движению кораблей и судов.

После того как шлюпки подойдут к берегу (кораблю), командир похода докладывает командиру части о результатах похода.

Личный состав шлюпочных команд под руководством командиров шлюпок и под контролем начальника похода полученное имущество ответственным лицам, моет шлюпки и предметы снабжения, ставит шлюпки на штатные места и зачехляет их.

После выполнения всех работ отличившиеся участники похода в торжественной обстановке награждаются грамотами и фотографиями.

Офицеры походного штаба составляют отчетный доклад по походу.

В отчетном докладе приводятся официальные данные о походе (время и маршрут перехода, пункты высадки, ор д.), дается описание агитационно- массовых и спортивных мероприятий, отмечаются положительные моменты. Желательно, чтобы в отчете нашли место предложения по улучшению организации шлюпочных походов. К с прилагаются документы, разработанные офицерами походного штаба, фотоальбом и фотогазета.

Отчетный доклад подписывают начальник походного штаба, заместитель командира похода по политической командир похода.

Глава 8. Организация подготовки и проведение гребно-парусных соревнований

(Глава написана в соответствии с правилами, изложенными в Шлюпочной сигнальной книге ВМФ (ШСК). Содержит изменения требований ШСК, а только дополняет и объясняет некоторые ее положения.)

8.1. Подготовка к соревнованиям на веслах

Подбор гребцов шлюпочной команды

При подготовке к шлюпочным соревнованиям на веслах выполняются мероприятия, изложенные в главе 2. (уделяется подбору команды и выбору шлюпки.

Гребцы должны быть крепкого телосложения, в возрасте от 18 до 30 лет, ростом более 178 см, массой от 77 до 90 кг, емкостью легких свыше 5300 мл, статической силой более 200 кг. Предпочтение отдается лицам, ранее занимавшимся греблей легкой атлетикой, плаванием, тяжелой атлетикой, ходьбой на лыжах и гимнастикой.

При подборе гребцов необходимо учитывать их желание заниматься гребным спортом, обращать внимание на выносливость, ловкость и быстроту реакции.

Отобранные гребцы распределяются по банкам в шлюпке. На средние банки назначаются высокие и тяжелые, ба легкие, а загребными – наиболее сильные и выносливые. Большое внимание уделяется назначению правого загребно задавать темп гребле, быстро реагировать на замечания командира шлюпки, являться примером в гребле и быть душой для всей команды.

Выбор шлюпки

Для участия в соревнованиях на веслах выбирается лучшая стандартная шлюпка с правильными обводами подводным килем и наименьшим весом. Шлюпка должна иметь минимальное сопротивление, измеренное динамометром на скоростях от 5 до 7 уз.

Весла подбираются наиболее прочные, прямые и жесткие по всей длине веретена и лопасти. На соревнованиях стандартными веслами или под парусом устанавливать дополнительные упорки и сиденья категорически запрещается.

Подготовка шлюпочных команд

Для всех гребцов устанавливается единая спортивная форма одежды, которая не стесняет движения гребца, потертостям и предохраняет их тело летом от перегревания, а зимой от переохлаждения. В жаркую погоду рекомендуется надевать хлопчатобумажные трусы, майку с длинными рукавами и в белом берете. В холодную погоду поверх хлопчатобумажной спортивной формы, а на голову вязаную шерстяную шапочку.

Предлагаются следующие варианты тренировок шлюпочных команд.

В теплое время года на воде команды тренируются 6 раз в неделю по 2 часа. Отрабатывают технику и слаженность, выносливость, взятие стартов, прохождение отдельных дистанций в ровном темпе и с усилением темпа на отрезке дистанции.

Тренировки на берегу должны включать кросс 1-2 раза в неделю по пересеченной местности на дистанцию 3-6 км. Соревнований снижают объем нагрузки и накапливают энергию гребцов, тренировки проводят только по отрезку прохождения отдельных участков дистанции в усиленном темпе.

В холодное время года тренировки команд не прекращаются (даже зимой).

В береговых условиях проводятся кроссы, лыжные пробежки, организуется плавание в бассейне, а в спортивном зале занимаются поднятием штанги, подтягиванием на перекладине и другими физическими упражнениями на спортивные снаряды, играют в волейбол и баскетбол. Если не замерзает акватория и позволяет погода, тренировки продолжают на воде 1 – 2 раза в неделю.

Очередность и продолжительность тренировок устанавливается в зависимости от конкретных условий (погоды, бассейна, снежного покрова и подготовки гребцов). При усиленной подготовке шлюпочных команд рекомендуется один раз в месяц контрольную проверку физического состояния гребцов у опытных врачей, а при необходимости замечены малейшие отклонения от нормы в самочувствии гребцов.

Организация питания гребцов

Калорийность рациона гребцов должна быть по возможности не менее 5500 ккал. В продуктах питания должны присутствовать углеводы (к таким продуктам питания относятся мясо, белый хлеб, овсяная и гречневая каши, овощи, фрукты, сахар, масло, молоко, яйца).

В период тренировок гребцам необходимо выдавать витамины С, ВРР и Р, особенно это важно для зимнего периода тренировок.

За неделю до соревнований питание гребцов должно усиливаться за счет включения в рацион жареного мяса, сливочного масла.

Перед соревнованиями принимать пищу следует за 2,5 ч до старта.

За 1 ч до старта каждому гребцу рекомендуется дать глюкозы в виде раствора (110 г) и 1-2 г аскорбиновой кислоты.

Отработка старта

Большое внимание на тренировках должно быть уделено отработке старта.

Первые 5-6 гребков на старте делаются мощными, короткими и частыми с целью как можно быстрее придать шлюпке скорость.

На тренировках важно добиваться одновременности и слаженности гребка, в противном случае шлюпка будет медленно набирать скорость.

Гребля на дистанции

Тактика гребли на дистанции зависит от обстановки, но во всех случаях важно выйти вперед на старте, затем дистанцию, соблюдая заданный темп гребли, так как неравномерная гребля неизбежно вызывает повышенный расход энергии. На тренировках надо особенно внимательно следить за качеством гребка каждого номера и делать своевременно качественный разбор недостатков.

В ходе тактической борьбы (обход или отрыв от противника с целью занять выгодную позицию) может возникнуть необходимость увеличения скорости на отдельных участках дистанции.

Поэтому важно отработать команду «Навались», которая подается с указанием количества гребков, например: «Навалься, старшина шлюпки громко подсчитывает гребки). Необходимо иметь в виду, что ускорение движения может быть по сравнению с дистанцией, а количество усиленных гребков в каждом случае не должно превышать 10-12.

Такую тактику гребли можно применять в физически сильной команде, которая может выдерживать неравномерный темп гребли.

На тренировках следует отработать строгое соблюдение своей воды, так как на дистанции гонок переходить подставлять корму или струю догоняющей или обгоняющей шлюпке запрещается.

Отработка финиша

На тренировках должна быть отработана усиленная гребля на дистанцию 250-300 м за счет темпа и мощности гребли для финиша на гонках.

Темп увеличивается на 2-3 гребка в минуту, а усилия при гребле должны быть максимально возможными. (Увеличение темпа не должно идти в ущерб слаженности.)

Дистанция 250-300 м соответствует тому расстоянию, с которого шлюпка должна финишировать. Очень важно подбадривать гребцов и вести подсчет гребли (т. е. подавать команду «Раз» в конце проводки весла) в Целях достижения полной выкладки сил гребцов на конечном участке гребли.

8.2. Организация соревнований на веслах

Шлюпочные соревнования на веслах проводятся в целях повышения спортивного мастерства, выявления лучших спортивных нормативов по гребле.

Соревнования проводятся на первенство корабля (части), соединения, военно-морской базы, флота и Вооруженных руководящими документами для проведения соревнований являются:

- правила гребных гонок, изложенные в ШСК;
- Положение о соревнованиях;
- Гоночная инструкция.

Примерное содержание Положения о соревнованиях и Гоночной инструкции дано в разделах 9.11 и 9.12, а разрядный разделе 9.13.

Организация соревнований на первенство соединения (части)

Для проведения шлюпочных соревнований по гребле в масштабе соединения командир соединения приказом назначает судейскую коллегию в составе главного судьи, судей на старте, финише, на дистанции, хронометристов и имеет права вмешиваться в действия главного судьи и отдавать ему приказания, связанные с проведением соревнования. Главного судьи выделяются врач, 2-3 самоходных катера, духовой оркестр, два электромегафона, две радиостанции, бинокль, ракетница с ракетами, сигнальщик с семафорными флажками, флаги для отмашки на старте и финиш нарукавных повязок для судейской коллегии.

В состав судейской коллегии включаются командиры кораблей (частей) и офицеры штаба соединения. На соревнованиях выделяются шлюпочные команды в составе 6 гребцов, старшины и командира шлюпки. Командиры заявки по форме № 1 ШСК, подписывают у командиров боевых частей и утверждают у старшего помощника команд для участия в соревнованиях подаются судейской коллегии на совещании командиров шлюпок или представителя корабля выделяется несколько шлюпочных команд, тогда для согласования всех вопросов по соревнованию назначаются (офицер).

Представитель обязан обеспечить своевременное представление заявок, участвовать в жеребьевке вод и заездов перед соревнованиями, на осмотре шлюпок и шлюпочных команд, обеспечить своевременное прибытие шлюпочных команд на стандартных шлюпках и в объявленной форме одежды, обеспечить высокую дисциплину участников на воде и на команд для объявления результатов гонок и вручения призов, а также обеспечить своевременное возвращение участников на корабль. Обязанности представителя распространяются и на всех командиров шлюпок.

Соревнования проводятся обычно в выходные и праздничные дни в соответствии с суточным планом боевой подготовки соединения (корабля), согласованным с вышестоящим штабом и рейдовой службой. Судейская коллегия и в указанном месте проверяет команды, шлюпки и шлюпочное снабжение. На проверке должен присутствовать представитель шлюпочной команды. Проверяются форма одежды, удостоверения личности, а у командиров шлюпок – наличие Удостоверения самостоятельного управления гребно-парусной шлюпкой (см. раздел 9.5). Проверяется стандартность шлюпок, качество шлюпочного снабжения (см. раздел 9.2).

На все вопросы представителей судейской коллегии по состоянию шлюпки и ее снабжению отвечает только командир шлюпки. Предметы снабжения показывают гребцы, соблюдая высокую дисциплину и тишину.

Особое внимание обращается на стандартность вальковых весел (наибольшая длина 3,9 м, наибольшая ширина лопасти 14 см).

На соревнование по гребле разрешается не брать: компас, якорь, рангоут, паруса, двухцветный фонарь. Команды допускаются шлюпочные команды, опоздавшие к осмотру, не по форме одетые, не имеющие положенных документов плавать, а также шлюпки грязные, нестандартные и некомплектованные.

Никто не имеет права после осмотра шлюпок (перед гонками) оставлять предметы шлюпочного снабжения на берегу из анкерков.

После осмотра команд и шлюпок по приказанию главного судьи производится построение личного состава в командир, старшина и 5 гребцов (один гребец остаётся в шлюпке для обеспечения безопасной стоянки). Перед строем замечания по осмотру команд и шлюпок, какие команды не допускаются к соревнованиям и по какой причине, а также жеребьевка вод и заездов. Объявляется маршрут гребной гонки, оборудование линии старта и финиша, порядок подачи сигналов для старта и форма одежды на гонках. Напоминается порядок действий командиров шлюпок после финиша: форма одежды и место построения команд для объявления результатов гонки, вручения призов и грамот. После подается команда «Разойтись по шлюпкам» и по сигналу главного судьи шлюпки следуют на линию старта с поставленными номерами.

Оборудование и организация старта гребных гонок и прохождения дистанции

Линия старта оборудуется створом на берегу или на воде, установленным перпендикулярно курсу гонки (рис. 71) соревнованиях (первенство ВМФ, Вооруженных Сил) линию старта на воде по возможности обозначают двумя бочками на флангах, и двумя-тремя буйами, поставленными между бочками. Генеральный курс гонки должен иметь протяженность 2300 м.

Между бочками и буйами, стоящими на якорях, натягивается пеньковый или капроновый трос, за который для расстоянии не менее 15 м крепятся пеньковые кончики одинаковой длины.

При необходимости у бочек выставляются буксирные катера, которые в момент старта обтягивают трос, заведенный буйами, перпендикулярно генеральному курсу гонки.

На соревнованиях меньшего масштаба линия старта может оборудоваться двумя вешками, выставленными на якорь иметь достаточную держащую силу, а длина концов (буйрепов) должна быть равна глубине места постановки вешек.

Если в районе соревнований имеется причальная линия, направление которой близко или перпендикулярно генеральному курсу гонки, она может быть использована как линия старта. На расстоянии 1000 м от линии старта – на флангах и 2000 м – на генеральном курсе устанавливаются контрольные точки, по которым судьи на дистанции проводят проверку правильности указания своим командам

выставляются контрольные вехи, по которым судья на дистанции проверяет правильность удержания своих вод командира шлюпок ориентируются в правильности генерального курса и выбирают тактику гонки на дистанции.

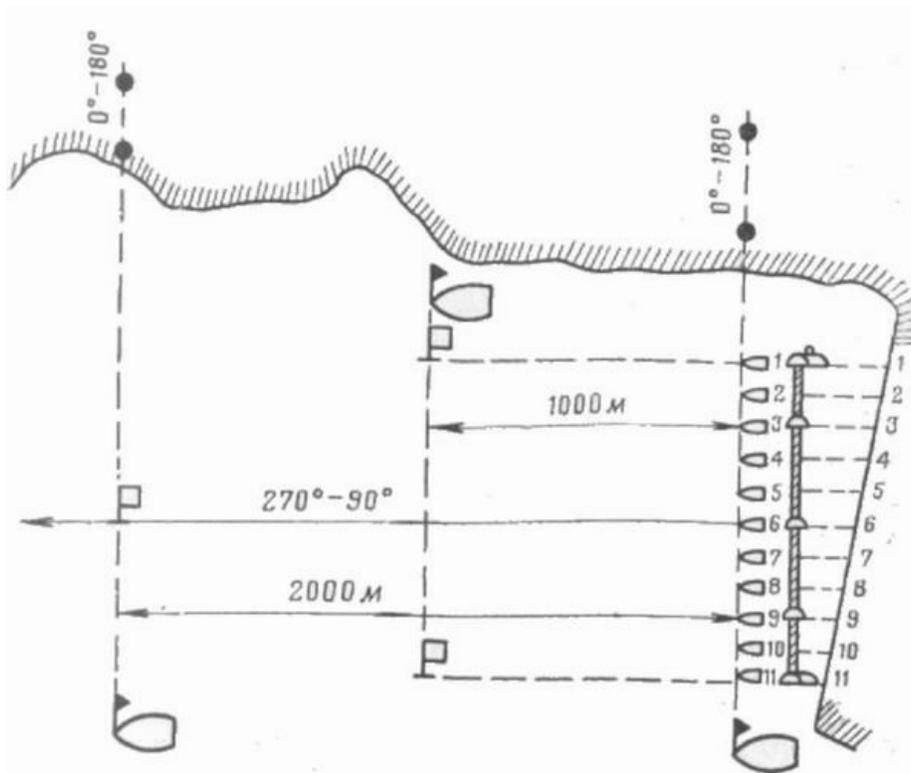


Рис. 71. Схема оборудования дистанции гребных гонок

По команде «На старт» шлюпки быстро выстраиваются на линии старта и занимают места, каждая на своей воде шлюпками должно быть не менее 15 м). По команде «Внимание» гребцы заносят весла, а с открытием старта начинают включать секундомеры, и сообщают по радио судье на финише об открытии старта.

Если одна или несколько шлюпок взяли старт преждевременно, старт не засчитывается, все шлюпки возвращаются на старт.

При нескольких заездах через 1-2 мин даются старты следующим заездам.

Секундомеры, запущенные во время старта, заблаговременно доставляются катерами судье на финише. Катерам шлюпкам проходить дистанцию.

На гонках командир и старшина шлюпки должны сидеть на кормовом сиденье и не раскачиваться в темп гребля. Если создается дифферент, который уменьшает скорость шлюпки.

Во время гонки запрещается сопровождать участников соревнований на других шлюпках или давать советы с берега.

Если в одном заезде принимают участие несколько шлюпок одного корабля (части) и одна из них совершила столкновение с чужой шлюпкой, главный судья имеет право снять с гонки все шлюпки данного корабля. Протесты на гонки командиры шлюпок подают устно при прохождении дистанции, а после окончания гонки письменно с приложением позднее чем через 30 мин после окончания гонки).

Организация и прохождение финиша гребных гонок

Линия финиша оборудуется на расстоянии 2000 м от линии старта створными знаками на берегу или на воде, перпендикулярно генеральному курсу гонки (рис. 71).

Как только форштвень шлюпки пересечет финишный створ, судья на финише дает отмашку и замечает время секундомерам.

Очередность финиширования шлюпок и время прохождения дистанции каждой шлюпкой записываются.

Командир шлюпки после пересечения финишного створа должен продолжать движение, постепенно уменьшая нагрузку гребцов. В дальнейшем, не мешая финишировать другим шлюпкам, командир собирает шлюпки для выяснения результатов гонки.

Если две или несколько шлюпок одновременно пересекут финишный створ, главный судья может назначить дополнительную гонку.

После окончания гонок все участники соревнований, в том числе и занявшие последние места, выстраиваются в линию. Команды, занявшие 1, 2 и 3-е места, выстраиваются на правом фланге. Главный судья подводит итоги соревнований, объявляет, какие команды выполнили спортивный разряд, и вручает призы. После подведения итогов шлюпочные команды отправляются на свои шлюпки и следуют на корабли.

Судейская коллегия готовит итоговый приказ командира соединения, где отмечает лучшие команды для поощрения и допуска к гонкам по различным причинам, а также оформляет необходимые документы для присвоения спортивных разрядов.

Организация шлюпочных соревнований на корабле

Шлюпочные соревнования могут проводиться и в масштабе корабля для выявления лучших команд и сдачи спортивного разряда. Организация этого соревнования такая же, как и соревнований на соединении. Судейская коллегия назначается командиром корабля.

8.3. Подготовка к соревнованиям под парусами

Подготовка шлюпочных соревнований под парусами начинается с выбора лучших, самых ходких под парусам парусов, а также с подбора и подготовки шлюпочных команд. Особое внимание уделяется подбору и подготовке от командиров шлюпок.

Подготовка парусов

При подготовке парусов к соревнованиям проверяется качество парусины, состояние шкотов, галсов, риф-штерто должны быть хорошо выхожены (раздел 6.5). На новых, не выхоженных парусах участвовать в соревнованиях выбирается лучший рангоут, проверяется качество вант и фалов. Для проверки парусного вооружения и устр рекомендуется поставить паруса на шлюпке, стоящей на кильблоках на корабле или на берегу.

Для постановки парусов «бабочкой» рекомендуется завести дополнительный конец за передний нок рейка, с пом можно разворачивать по траверзу шлюпки и придавать ему необходимый наклон. На соревнованиях при сильных крепления мачты могут заводиться на корму бакштаги.

Бакштаги крепятся коренным концом за обушки на бугеле мачты, а ходовым концом за утки в кормовой части шлюпки.

После подгонки рангоута и парусов на кильблоках шлюпка спускается на воду и проверяется работа парусов на направлениях ветра и силе ветра до 5 баллов. Выявленные на ходу недостатки устраняются. При подъеме паруса зап непосредственно за реек.

Подготовка шлюпочных команд

Командиры и старшины шлюпок подбираются из числа допущенных к самостоятельному управлению шлюпкой оф старшин, имеющих достаточный опыт в хождении под парусами.

Гребцы должны иметь твердые навыки в хождении под парусами. После укомплектования шлюпочные кс тренируются под руководством офицера, имеющего большой опыт в проведении гребно-парусных соревнований. О вместе с помощником для записи замечаний должен находиться на самоходном катере, иметь при себе бинокл секундомер и записную книжку.

На тренировках командир, старшина и гребцы отрабатывают постановку и уборку парусов; повороты (оверштаг лавировку, удифференцирование шлюпки, постановку парусов «бабочкой», взятие рифов, лежание в дрейфе, управлени смену рода движения. Особое внимание обращается на правильное и быстрое взятие старта и огибание знаков. Т проводиться в условиях, максимально приближенных к шлюпочным соревнованиям под парусами, а также при направлении ветра.

В ходе тренировок руководитель по электромегафону делает замечания командирам шлюпок, указывая на окончания тренировок тщательно разбирает их. Рекомендуется с командирами шлюпок проводить практические зан опытного офицера, на которых разбирать такие элементы, как старт, огибание знаков на дистанции, прохождение д шлюпкой без руля. Для этого командиры шлюпок собираются на одну шлюпку и выполняют поочередно под наблюдю обязанности гребцов, старшины и командира шлюпки, приобретают навыки в выполнении маневров. Руководитель : первым, после этого отрабатывают старт все командиры шлюпок.

После отработки старта руководитель занятий проходит дистанцию парусных гонок и финиширует. Объясняет, на дистанции, правила обхода знаков, как избежать «навала», кто и кому должен уступать дорогу на дистанции, у зна заявлять протесты.

В дальнейшем по назначению руководителя занятий поочередно берут старт и проходят дистанцию гонок все 1. Делается детальный разбор каждой гонки, вскрываются недостатки и даются рекомендации, как избавиться от нед подготовки командиры шлюпок отрабатывают все элементы парусной гонки со своими шлюпочными командами.

Только после полной отработки всех номеров в шлюпке на дистанции парусной гонки можно допускать команду к соревнованиям.

8.4. Организация соревнований под парусами

Шлюпочные соревнования под парусами проводятся по Правилам парусных соревнований, утвержденным Комитетом культуры и спорту при Совете Министров СССР и правилам, изложенным в ШСК, с целью повышения спортивного выявления лучших команд и выполнения спортивных нормативов.

Парусные гонки с рулями и без рулей проводятся на дистанцию 50 каб, а крейсерские гонки – на дистанцию 100 каб. Организационные вопросы, планирование соревнований, обеспечение, назначение судейской коллегии решаются в о и при гребных гонках (раздел 8.2). Дополнительные мероприятия, которые необходимо выполнять при организации парусами, излагаются в Положении о соревнованиях и в Гоночной инструкции (разделы 9.11 и 9.12).

Проверка команд и парусного вооружения

Проверку шлюпочных команд, шлюпок и парусного вооружения в назначенное время и в указанном месте проводит судейская коллегия.

Для проверки парусного вооружения и рангоута готовятся стандартные образцы рангоута и парусов и по ним сравнения проверяются все паруса и рангоут.

Площадь парусов должна составлять: фок – 5,8 м², кливер – 5,8 м². Паруса должны быть изготовлены из единой стандартной парусины единого покроя.

Проверяется наличие фалов, шкотов, галсов, риф-штертов, третних стропок, ракс-бугелей, обшитых кожей, номеров, Военно-морского флага на парусе. Шлюпки с нестандартным парусным вооружением и грязными парусами не допускаются.

После проверки командиры шлюпок выстраиваются в удобном месте для обзора акватории, главный судья объясняет порядок прохождения старта и финиша, маршрут гонки, знаки на дистанции и порядок их обхода, места стоянки, сигналы старта, форму одежды на гонке, меры безопасности, действия командиров при опрокидывании шлюпки, сокращении или прекращении гонки и закрытии финиша. Командиры шлюпок должны запомнить маршрут и зарисовать его.

После инструктажа командиров шлюпок никакие вопросы судейской коллегии, связанные с оборудованием дистанции, не задаются.

С прибытием на шлюпки командиры объясняют своим командам маршрут парусных гонок и по сигналу следуют к линии старта.

Оборудование дистанции

Парусные гонки рекомендуется проводить на открытой акватории, свободной от проходящих судов и других препятствий. При невозможности соблюдения этих условий допускается проводить парусные гонки в бухтах и на внутренних рейдах.

Дистанция парусных гонок с рулями и без рулей представляет собой равнобедренный треугольник (с основанием обозначаемый тремя поворотными знаками – вежами с красными прямоугольными флагами, которые надлежит обойти при левой дистанции).

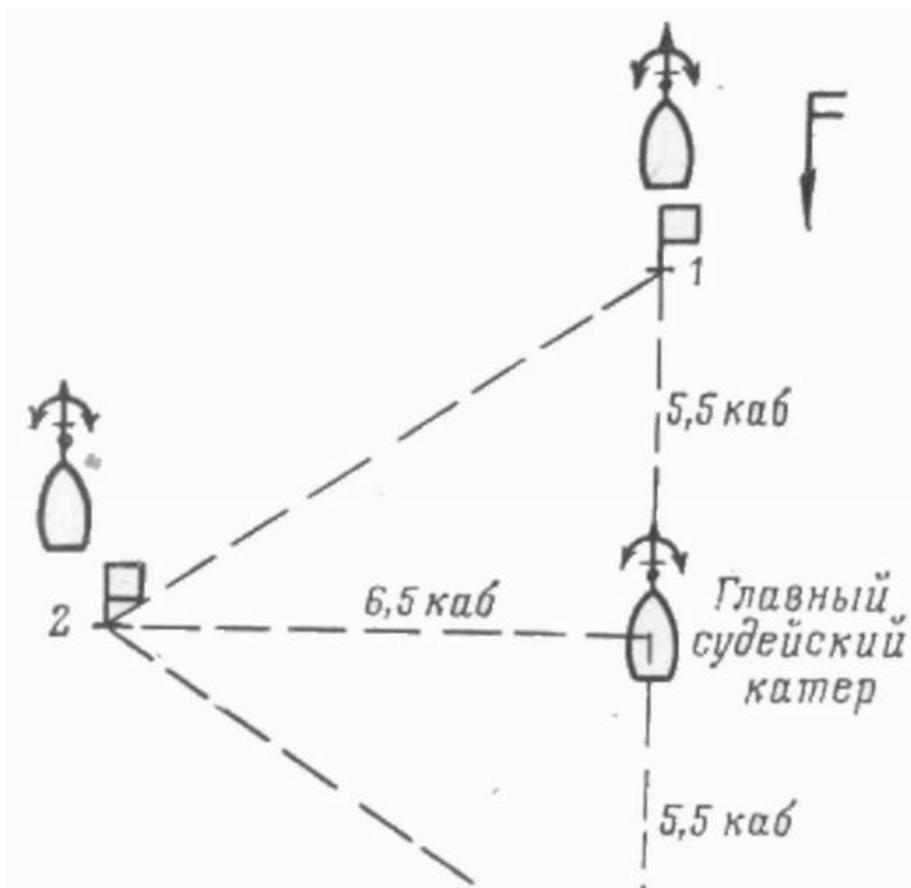




Рис. 72. Оборудование левой дистанции парусных гонок

Установка левой дистанции (рис. 72). Главный судейский катер становится на якорь в районе гонок. Судьи-арбитры на якорь знак № 1 прямо против ветра, знак № 3 – прямо по ветру, каждый на расстоянии 5,5 каб от главного судейского катера. Каждый судья-арбитр ставит судейский катер в удалении 25-30 м от своего знака снаружи дистанции. Если нет возможности Установка левой дистанции. Главный судейский катер становится на якорь в районе гонок. Судьи-арбитры устанавливают на якорь знак № 1 прямо по ветру, каждый на расстоянии 5,5 каб от главного судейского катера. Знак № 2 выставляется на левом траверзе на расстоянии 6,5 каб от главного судейского катера. Каждый судья-арбитр ставит на якорь свой судейский катер в удалении 25-30 м от своего знака снаружи дистанции. Если нет возможности установить стартовым знаком и створным штоком, устанавливается створный шток.

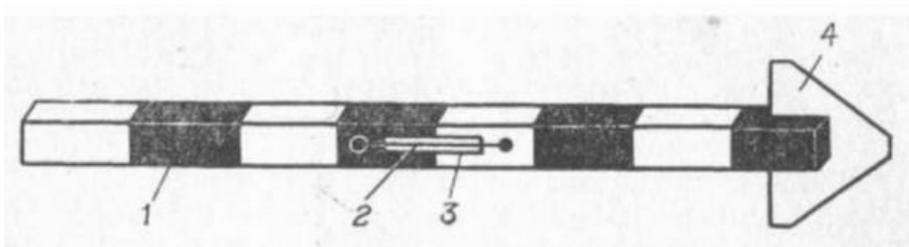


Рис. 73. Створный шток:
1 – шток; 2 – створная нить; 3 – створная прорезь; 4 – фанерный белый треугольник

Створный шток представляет собой бело-красный шток длиной около 3 м с белым фанерным треугольником на левом конце и створной нитью на уровне глаз (рис. 73).

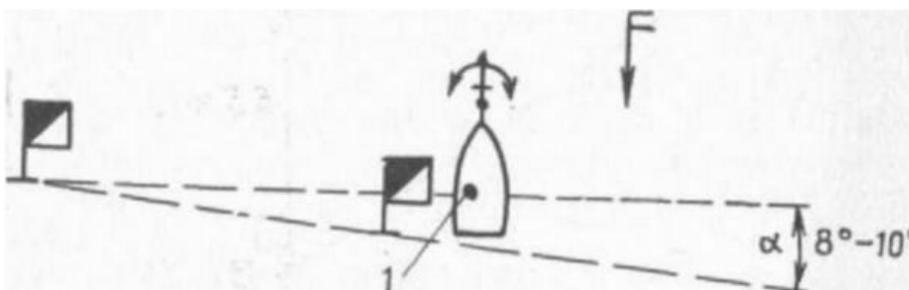


Рис. 74. Установка линии старта и финиша:
1 – место установки створного штока

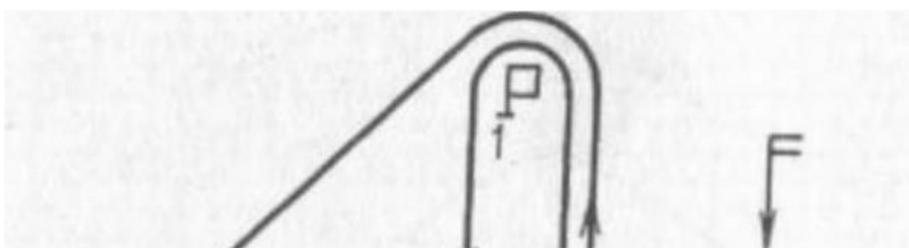
Стартовые знаки представляют собой вежи с бело-красными флагами, цвета которых разделены диагональю (левый – белый, нижний правый – красный).

Внутренний (ограничивающий) знак створных ворот ставится несколько ниже створа для предоставления некоторого пространства шлюпкам, стартующим левым галсом (рис. 74). Расстояние между двумя знаками створных ворот должно быть не менее длины корпуса всех стартующих в данной гонке одного класса шлюпок.

При данной дистанции линия старта является и линией финиша.

Прохождение дистанции

Полная дистанция состоит из треугольника и петли (рис. 75) и включает в себя две лавировки общей длиной 22 каб разными галсами длиной по 8,5 каб каждый и один курс фордевинд длиной 11 каб.



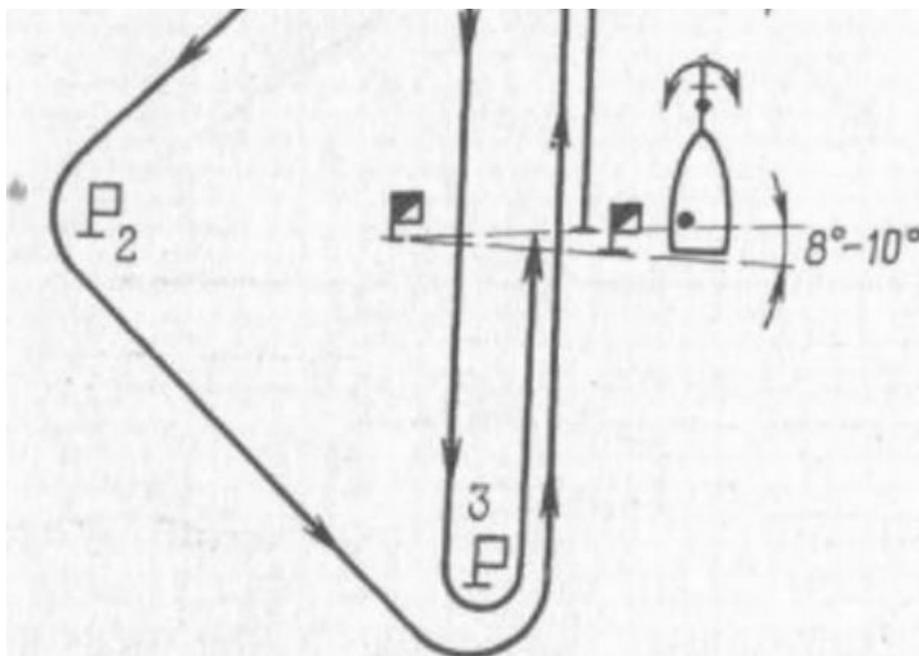


Рис. 75. Дистанция парусных гонок на внешнем рейде

Длина полной дистанции – 50 каб. Сокращенная дистанция состоит из одной лавировки длиной 11 каб и двух курсов каб каждый. Длина сокращенной дистанции-28 каб.

Гонки надлежит проводить по полной дистанции и сокращать дистанцию только в исключительных случаях.

Если нет возможности установить левую дистанцию, допускается проведение гонок на правой дистанции, которая копирует левую в ее зеркальном отображении. На гонках с правой дистанцией все знаки оглашаются правым бортом, а створные линии устанавливаются по правому борту главного судейского катера.

Для обозначения дистанции кроме установки стартовой и финишной линий на главном судейском катере «Предупреждение» выставляется щит размером не менее 650X850 мм (для левой дистанции красный, для правой – синий). Одновременно выставляется такого же размера черный щит с написанным на нем мелом курсом в градусах на первом курсе, ширина 200-220, толщина – 60 мм.

Установка такой треугольной дистанции с одной линией старта и финиша дает возможность, не меняя положения катера, сразу же после окончания предыдущей гонки давать старт последующей, так как после финиша все шлюпки находятся в районе очередного старта.

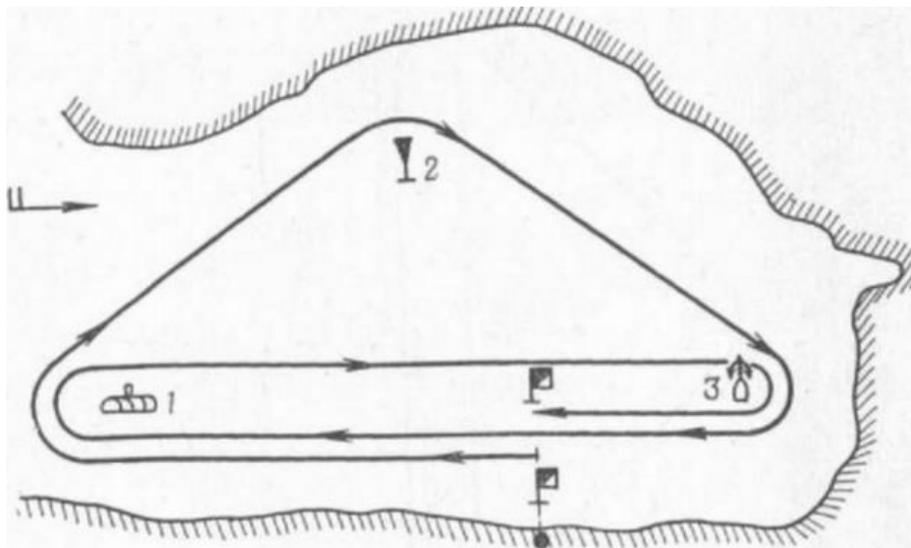


Рис. 76. Дистанция парусных гонок на внутреннем рейде

При проведении парусных гонок в бухтах или на внутренних рейдах установка и схема дистанции остаются в том же, как и на внешнем рейде.

В качестве знаков на дистанции разрешается использовать бочки, вехи, буи, установленные в бухте или на внутреннем рейде. Финишная группа судей в этом случае может давать старт и принимать финиш с берега, для чего оборудуют линию створных знаков аналогично вышеописанному способу, с той только разницей, что створный шторм и другие сигналы устанавливаются с берега (рис. 76).

Если треугольную дистанцию установить невозможно, тогда допускается установка любой другой дистанции лавировку длиной не менее 40-45% всей полной дистанции (50 каб) и курсов бакштаг (разными галсами) и фордевинд.

Для наблюдения за выполнением правил соревнований на дистанции гонок находится судья-арбитр, который наблюдает за участниками в гонках шлюпки. Для обеспечения безопасности шлюпочных гонок выделяется спасательный водолаз на борту, готовым к немедленному спуску под воду.

Стартовая сигнализация

При проведении парусных гонок подаются следующие сигналы:

- «Предупредительный» – за 10 мин до старта подъемом флага класса шлюпок;
- «Подготовительный» – за 5 мин до старта подъемом флага «Шлюпочный»;
- «Старт открыт» – спуском обоих флагов.

Каждый сигнал дублируется одной зеленой ракетой. Рекомендуется после подготовительного сигнала объявлять или через электромегафон число оставшихся до старта минут (пять, четыре, три, две, одна), а в последнюю минуту – и тридцать, пятнадцать, десять, пять, четыре, три, две, одна, ноль).

Старт открыт в течение 10 мин, после чего не успевшие стартовать шлюпки к гонкам не допускаются. При ф. отзываются следующим образом. Поднимается флаг класса шлюпок до половины, подаются прерывистые звуки колоколом и др.) и выставляются отзываемые номера шлюпок, стартовавших преждевременно, если они были назначены.

Все сигналы убираются, как только последняя сделавшая фальстарт шлюпка вернется на правильную сторону от пока пройдет достаточно для этого времени. При значительном количестве преждевременно стартовавших шлюпок отзываются которых неосуществим, или в случае ошибок в стартовой сигнализации судейская коллегия дает сигнал об флага «Е» и выстреливанием двух зеленых ракет. После возвращения всех шлюпок на стартовую сторону даются старта.

8.5. Комплексные гонки

Комплексные гонки проводятся для проверки готовности шлюпочных команд к быстрой перемене рода движения.

Допускается проведение комплексной гонки по двум вариантам: старт и финиш на веслах, старт и финиш под парусом. Проведение комплексной гонки должно быть оговорено Положением о соревнованиях.

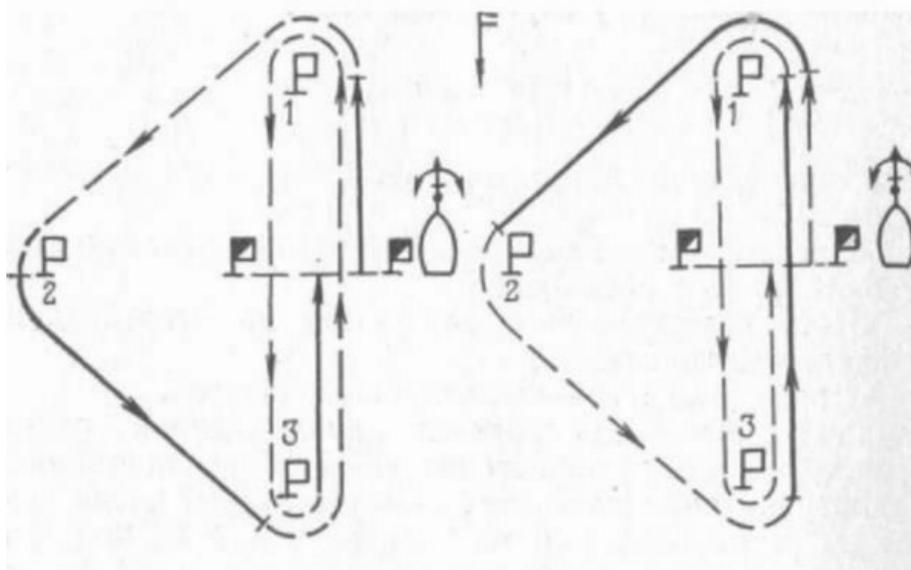


Рис. 77. Схемы прохождения левой дистанции комплексной гонки

Дистанция для комплексной гонки устанавливается такая же треугольная, как и для парусных гонок, и может быть, но расстояние между знаками несколько больше (рис. 77). Знаки № 1 и 3 устанавливаются от главного судейского катера кабели каждый, а знак № 2 – 8 каб. В обоих вариантах общая длина гребных этапов 23,5 каб, парусных – 36,5 каб.

Общая длина всех пяти этапов – 60 каб. Дистанции по предлагаемой схеме могут быть оборудованы как на внешних бухтах с обязательным выполнением условий, чтобы длина гребных гонок была не менее 20 каб, а парусные этапы генеральные курсы: бакштаг, фордевинд, а также лавировку.

Количество судейских и обеспечивающих катеров и их расстановка при комплексной гонке могут быть такими же, как в парусных гонках.

Смена рода движения производится по отмашке флагом судьи-арбитра с катера или с берега. За нарушение при гонке команда шлюпки не дисквалифицируется, но за каждое нарушение наказывается предусмотренным Положением временем от 30 до 60 с, которое прибавляется к общему времени прохождения ею дистанции.

8.6. Крейсерские гонки

Крейсерские гонки проводятся для проверки выносливости шлюпочных команд и умения командиров шлюпок в род движения в конкретной обстановке.

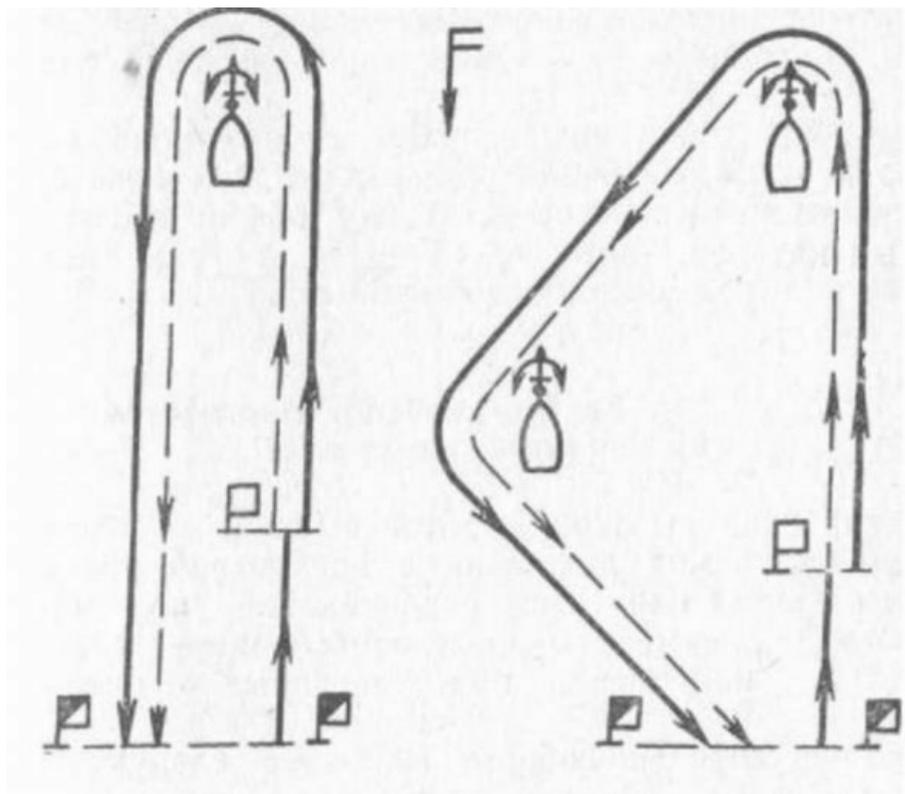


Рис. 78. Схема прохождения дистанции крейсерской гонки

Перед проведением крейсерских гонок судейская коллегия дополнительно проверяет наличие в шлюпках прс компаса, набора необходимых карт, прокладочного инструмента, бинокля, ракетницы с ракетами, двухцветного фона канатом и радиостанции УКВ. Дистанция крейсерской гонки должна быть не менее 20 миль. Характер дистанции, е условия проведения гонки должны быть тщательно разработаны и дополнены специальными указаниями судейской коллегии.

Командиры шлюпок заблаговременно предупреждаются о районе предполагаемого проведения гонки д. навигационной обстановки и других особенностей плавания.

Крейсерские гонки проводятся на внешнем рейде, в районе, свободном от помех, со стартом на веслах.

На расстоянии 5-10 каб от линии старта устанавливается знак или ставится на якорь обеспечивающий катер, до к идут на веслах, личный состав при этом находится в объявленной форме одежды (рис. 78).

После прохождения знака право выбора рода движения и формы одежды личного состава предоставляется Крейсерскую гонку обеспечивают 4-5 мореходных катеров. Все участвующие в гонке шлюпки должны быть в видимости судей-арбитров.

8.7. Гребно-парусное многоборье на шестивесельных ялах

Для отработки высокой морской выучки, выносливости, умения выбирать род движения в конкретной обстановке парусные соревнования по морскому многоборью. Это самые сложные соревнования, к которым допускаются наиболее шлюпочные команды.

Гребно-парусное многоборье включает следующие упражнения:

- две гребные гонки на 2000 м;
- две парусные гонки с рулями на 50 каб;
- две парусные гонки без рулей на 50 каб;
- комплексная гонка на 60 каб с пятью этапами;
- крейсерская гонка на 20 миль.

Разрядные нормативы указаны в разделе 9.13, а примерный календарь соревнований в разделе 9.14.

Глава 9. Справочные данные

9.1. Основные технические данные шлюпок

Наименование параметра	Катер 10-весельный	Ялы									
		из дерева			из шпона			из пласт-массы	из лег-кого сплава	Тузик	Вельбот 6-весельный
		ЯЛ-6	ЯЛ-4	ЯЛ-2	ЯЛШ-6	ЯЛШ-4	ЯЛШ-2	ЯЛП-6	ЯЛА-6		
Длина наибольшая, м	7,92	6,10	5,25	3,55	6,10	5,25	3,55	6,10	6,67	2,45	8,54
Ширина наибольшая, м	2,25	1,85	1,55	1,25	1,85	1,55	1,20	1,84	2,00	1,12	1,83
Высота на миделе от киля до планширя, м	0,83	0,91	0,72	0,53	0,91	0,72	0,42	0,89	0,87	0,46	0,94
Масса со снабжением и запасами, т	1,70	0,94	0,65	0,24	0,80	0,45	0,17	0,74	1,03	0,15	1,17
Водоизмещение полное, т	3,00	1,92	1,37	0,48	1,78	1,26	0,40	1,71	2,00	0,23	2,21
Площадь парусов, м ²	34,6	20,4	12,3		20,4	12,3		20,4	20,4		17,6
Осадка при полном водоизмещении, м	0,57	0,50	0,47	0,30	0,48	0,45	0,28	0,49	0,33	0,25	0,52
Пассажировместимость на веслах, чел.	25	13	9	3	13	9	3	13	13	2	13
Пассажировместимость под парусами, чел.	13	8	6		8	6		8	8		8
Мореходность, баллы (море/ветер)	4/5	4/5	3/4	2/3	3/5	2/3	1/2	4/6	4/5	1/2	4/5

Примечание. При ветре более 5 баллов пассажировместимость снижают сообразно обстановке.

9.2. Ведомость снабжения шлюпок

Наименование имущества	Количество на одну шлюпку					
	Катер 10-весельный	Ялы			Тузик	Вельбот 6-весельный
		6-весельный	4-весельный	2-весельный		
Весла	14	8	6	3	3	10
Уключины со штертами	14	7	5	3	3	
Крюк отпорный 2,5-м со штертом	2	1				1
Крюк отпорный 1,5-м со штертом	2	1	2	1		1
Нагели	4	2	2	1		1
Якорь	1	1	1			1
Якорный канат	1	1	1			1
Анкерок дубовый (с ковшиком, острожкой и штертом)	3	2		1		1
Ведро парусиновое	1	1	1			1
Воронка к анкеркам	1	1	1			1
Лейка деревянная со штертом	2	2	2	1	1	
Мат шпигованный	2	2	2	1	1	2
Топор со штертом	1	1	1	1		1
Нож такелажный с чехлом	1	1				1
Свайка	1	1	1			1
Фонарная стойка	1	1	1			1
Кранцы мягкие				2		4
Фалинь носовой	1	1	1	1	1	1
Фалинь кормовой	1	1	1	1	1	1
Флагшток с фалом и чехлом	1	1	1	1	1	1
Чехол на шлюпку	1	1	1	1	1	1
Киса для шхиперского имущества (с мотком ниток, иглой, кусками парусины и мотком линия)	1	1	1	1	1	1
Чехол на рангоут	1	1	1			1
Фонарь двухцветный	1	1	1			1
Фонарь аккумуляторный	1	1	1			1
Пробка	1	1	1			1
Гоночный номер	1	1				1
Дождевое платье с зюйд-вестками	12	7	5			8
Кормовой флаг	1	1	1	1	1	1
Ответный выпел со шток в парусиновом чехле	1	1	1			1
Семафорные флажки	2	2	2			2

Наименование имущества	Количество на одну шлюпку					
	Катер 10-весельный	Ялы			Тузик	Вельбот 6-весельный
		6-весельный	4-весельный	2-весельный		
Компас шлюпочный	1	1	1			1
Шлюпочная сигнальная книга	1	1	1			1
Подвесной мотор с запасными частями и инструментом		1	1			1
Румпель секторный с брасами				1		1
Леер под чехол	1	1	1	1		1
румпель прямой	1	1	1			1
Румпель изогнутый	1	1	1			1
Парусное вооружение	1	1	1			1

9.3. Содержание и расчет времени занятий на шлюпках

Занятие 1. Устройство шлюпки и обучение гребле – 3 ч Время в мин.

1. Назначение, классификация и размещение шлюпок на корабле. – 10
2. Мореходность, пассажироместимость и грузоподъемность шлюпок. – 10
3. Устройство корпуса шестивесельного яла. – 20
4. Предметы шлюпочного снабжения. – 20
5. Подгонка и проверка равновесия весел. – 5
6. Правила пользования шлюпкой и уход за ней. – 10
7. Пользование индивидуальными спасательными средствами. – 5
8. Распределение по банкам, обязанности, правила поведения и посадки гребцов. -10
9. Спуск шлюпки на воду и посадка гребцов. – 10
10. Отход шлюпки от борта корабля (берега). – 5
11. Отработка действий гребцов с веслами по командам «Уключины вставить», «Весла разобрать», «Весла», «На воду» «Весла по борту», «Весла в воду», «Табань», «Шабаш». Обучение гребле на три счета. – 65
12. Подъем шлюпки на корабль и приведение ее в порядок. – 10

Занятие 2. Обучение гребле – 3 ч

1. Спуск шлюпки на воду, посадка гребцов и отход шлюпки от борта корабля или от берега.
2. Отработка действий гребцов по командам первого занятия. – 15
3. Отработка действий гребцов по командам «Весла под рангоут», «Весла на укол», «Весла на валец», «Весла за борт», «Легче грести», «Береги весла». – 20
4. Содержание Шлюпочной сигнальной книги и правила пользования ею. – 10
5. Обучение гребле на два счета. Тренировка в выполнении различных команд. – 60
6. Обучение гребле без подсчета. Разворачивание шлюпки с помощью весел. Отработка действий гребцов по командам «Левая табань», «Правая на воду – левая в воду», «Правая навались – левая легче грести». – 55
7. Подъем шлюпки и приведение ее в порядок. – 10

В ходе занятия во время перерывов производится опрос по устройству и снабжению шлюпки. Для отработки навыков на посту поднимаются сигналы.

Занятие 3. Устройство парусного вооружения. Постановка и уборка рангоута и парусов – 3ч

1. Назначение и устройство парусов, рангоута и такелажа шестивесельного яла. -20
 2. Изучение обязанностей старшины и гребцов при постановке рангоута и подъеме парусов по командам «Шабаш», «Ворочай», «Чехол снять», «Рангоут разобрать», «Приготовиться рангоут ставить», «Рангоут ставить», «На фале», «Пар местам». – 40
 3. Изучение обязанностей старшины и гребцов при уборке рангоута и парусов по командам «На фале», «Парус перенести», «Наметку откинуть», «Рангоут рубить», «Чехол», «Ворочай». -30
 4. Тренировка в постановке и уборке рангоута и парусов. -45
 5. Правила поведения гребцов на шлюпке под парусами. – 5
 6. Направления ветра относительно шлюпки, -10
 7. Действие ветра на паруса. -15
 8. Влияние крена и дифферента на управление шлюпкой. -10
 9. Приведение шлюпки в порядок. Занятие проводится на палубе корабля или на берегу. – 5
- Паруса раскладываются на палубе (берегу) или до начала занятий поднимаются специальной командой. При изучении направлений ветра, действия ветра на паруса и влияния крена и дифферента используются чертежи.

Занятие 4. Обучение управлению шлюпкой на веслах и под парусами – 3ч

Обучение управлению на веслах

1. Спуск шлюпки, посадка гребцов и отход шлюпки от борта корабля (берега). – 10
 2. Обучение гребле без подсчета. – 20
 3. Снятие шлюпки с мели. – 5
 4. Подход к пирсу, отход от пирса. Отработка действий старшины и гребцов по командам «Шабаш», «Задержать нос», «Оттолкнуть нос», «Уключины вставить», «Весла разобрать», «Весла», «На воду», «Отваливай». -55
- Обучение управлению под парусами
1. Отработка действий при постановке рангоута и подъеме парусов. -15
 2. Показ выполнения маневров «привестись» и «увалиться», изучение курсов шлюпки относительно ветра. -10
 3. Показ выполнения поворота оверштаг. -10
 4. Удифферентовка шлюпки. – 5
 5. Движение под парусами. Отработка обязанностей старшины и гребцов при выполнении маневров «привести» также поворота оверштаг. -25
 6. Уборка рангоута и парусов. – 15
 7. Подъем шлюпки и приведение ее в порядок. -10

В ходе этого и последующих занятий проводится контрольный опрос и принимается зачет по устройству и правилам пользования шлюпкой, а также тренировки и зачет в пользовании Шлюпочной сигнальной книгой.

Занятие 5. Обучение управлению шлюпкой на веслах и под парусами – 3 ч

Обучение управлению на веслах

1. Спуск шлюпки на воду, посадка гребцов и отход шлюпки от борта корабля (берега). – 10
2. Тренировка в гребле. – 15
3. Подход к трапу корабля. Отход от трапа. Отработка действий старшины и гребцов по командам «Шабаш», «Протянуться», «Оттолкнуть нос», «Отваливай». -35
4. Подход к трапу корабля и отход от него в свежую погоду. – 10
5. Постановка под выстрел и на бакштов. – 10
6. Полхол к бочке. Отход от бочки. – 10

Обучение управлению под парусами

1. Постановка рангоута и подъем парусов. – 10
2. Правила расхождения шлюпок. – 10
3. Показ выполнения поворота через фордевинд. -10
4. Движение под парусами и отработка обязанностей старшины и гребцов: при выполнении поворота оверштаг; – 20
- при выполнении поворота через фордевинд. – 20
5. Уборка рангоута и парусов. -10
6. Подъем шлюпки и приведение ее в порядок. -10

Занятие 6. Обучение управлению шлюпкой на веслах и под парусами – 3 ч

Обучение управлению на веслах

1. Спуск шлюпки на воду, посадка гребцов и отход от борта корабля (берега). – 10
2. Постановка шлюпки на якорь. Съёмка с якоря. – 20
3. Подход к берегу и отход от него при накате. – 25
4. Подход к опрокинувшейся шлюпке и оказание помощи ее личному составу. -10
5. Подход к судну, терпящему бедствие. – 15
6. Тренировка в гребле на скорость и качество гребка (дистанция 500 м). Отработка старта и финиша гребной гонки. -10

Обучение управлению под парусами

1. Особенности управления шлюпкой при усилении ветра и шквалах. – 10
2. Постановка рангоута и подъем парусов. – 20
- Взятие рифов.
3. Маневрирование под парусами. Отработка обязанностей старшины и гребцов при поворотах оверштаг и через фордевинд. -35
4. Уборка рангоута и парусов. – 15
5. Подъем шлюпки и приведение ее в порядок. – 10

Занятие желательно проводить при ветре 4-5 баллов. По тем вопросам, которые не могут быть выполнены фактически объясняет действия старшины и гребцов и при первой возможности показывает их выполнение практически.

Занятие 7. Зачет на самостоятельное управление шлюпкой на веслах и обучение управлению шлюпкой под парусами – 3 ч

Зачет на самостоятельное управление шлюпкой на веслах

1. Спуск шлюпки на воду, посадка гребцов и отход от борта корабля (берега). – 10
2. Зачет на самостоятельное управление шлюпкой на веслах. – 65
3. Тренировка в гребле на скорость, качество гребка и выносливость (дистанция 1000 м). Отработка старта и финиша

15

Обучение управлению шлюпкой под парусами

1. Постановка рангоута и парусов. – 7
2. Маневрирование под парусами. Отработка обязанностей старшины и гребцов: при постановке шлюпки в дрейф и съёмке с дрейфа; – 5
- при движении вокруг корабля (вех или бочек) и лавировке; – 43
- при выполнении полуповоротов; – 5
- при постановке парусов «бабочкой». – 10
3. Уборка рангоута и парусов. – 10
4. Подъем шлюпки и приведение ее в порядок – 10

Рекомендуется, чтобы при сдаче зачета на самостоятельное управление шлюпкой на веслах обучаемые выполняли обязанности старшины при подходе шлюпки к трапу и отходе от него. Проверяются знание командных слов, умение командовать морской глазомер, а также умение правильно грести и выполнять команды.

Занятие 8. Зачет на самостоятельное управление шлюпкой на веслах и обучение управлению шлюпкой под парусами – 4,5 ч

Зачет на самостоятельное управление шлюпкой на веслах

1. Спуск шлюпки на воду, посадка гребцов и отход от борта корабля (берега). – 10
2. Зачет на самостоятельное управление шлюпкой на веслах. – 15
3. Тренировка в гребле на скорость, качество гребка и выносливость (дистанция 2000 м). Отработка старта и финиша

20

Обучение управлению шлюпкой под парусами

1. Постановка рангоута и парусов. – 5
 2. Маневрирование под парусами. Отработка действий старшины и гребцов при подходе к трапу корабля (пирсу) спуска парусов. Отход от трапа. – 90
 3. Показ управления шлюпкой без руля. -20
- Выполнение поворотов оверштаг и через фордевинд.
4. Уборка рангоута и парусов. – 10
 5. Подъем шлюпки и приведение ее в порядок. -10

Зачет принимается от тех обучаемых, которые по каким-либо причинам не сдали его на предыдущем занятии. Е корабля рекомендуется для отработки подхода к трапу под парусами использовать другие плавучие средства (ка суда), стоящие на якорю. В конце занятия старшинам шлюпок выдаются бланки заявок на участие в гонках на (подразделения) по форме № 1 Шлюпочной сигнальной книги и ставится задача по подготовке к гонкам.

Занятие 9. Гребная гонка на лучшую команду корабля (подразделения). Зачет на самостоятельное управление шлю

3ч

Гребная гонка на лучшую команду корабля (подразделения) и зачет по устройству шлюпки

1. Объявление порядка проведения гонки и буксировки шлюпок. – 10
 2. Спуск шлюпки, посадка гребцов и отход от борта корабля (берега). – 5
 3. Постановка шлюпок на буксир. Отработка действий гребцов и старшины при постановке на буксир. -10
 4. Буксировка шлюпок к линии старта. Зачет по устройству шлюпки. – 15
 5. Гребная гонка на лучшую команду корабля (дистанция 2000 м). – 20
 6. Продолжение зачета по устройству, вооружению и снабжению шлюпки и правилам пользования ею. – 30
- Зачет на самостоятельное управление шлюпкой под парусами

1. Постановка рангоута и парусов – 5

1. Постановка рангоута и парусов. – 5
2. Зачет на самостоятельное управление шлюпкой под парусами. – 60
3. Уборка рангоута и парусов. – 10
4. Подъем шлюпки и приведение ее в порядок. -10
5. Объявление результатов гребной гонки. – 5

Изучаются порядок буксировки шлюпок и организация гребных гонок. При участии в гонке пяти и более шлюпок гребное место, приказом командира части присваивается 3-й спортивный разряд по гребле.

Зачет по устройству, вооружению и снабжению шлюпки принимается от тех обучаемых, которые не смогли сдать занятия.

На зачете по самостоятельному управлению шлюпкой под парусами проверяются знание командных слов, умение управлять шлюпкой при выполнении поворотов оверштаг и через фордевинд, а также умение выполнять обязанности любого номера.

Занятие 10. Парусная гонка. Зачет на самостоятельное управление шлюпкой под парусами – 3 ч

1. Объявление порядка проведения парусной гонки. -10
2. Спуск шлюпки, посадка гребцов и отход от борта корабля (берега). от борта корабля (берега). – 5
3. Зачет на самостоятельное управление шлюпкой под парусами. -95
4. Гонка под парусами. – 45
5. Уборка рангоута и парусов. – 10
6. Подъем шлюпки и приведение ее в порядок. – 10
7. Объявление результатов парусной гонки и зачета. – 5

После зачета на самостоятельное управление шлюпкой под парусами рекомендуется провести парусную гонку. Обучаемых с организацией соревнований, дать первоначальный опыт в их проведении. Во время гонки руководители находятся в шлюпках и давать необходимые разъяснения обучаемым.

Обучение рекомендуется закончить выходом на внешний рейд с отработкой нижеуказанных вопросов.

Выход на внешний рейд – 5 ч 20 мин

1. Подготовка шлюпки к дальним шлюпочным походам. – 20
2. Постановка шлюпок на буксирный конец и буксировка их. – 30
3. Пользование шлюпочным компасом и навигационной картой. – 30
4. Маневрирование шлюпок под парусами в составе ордера. – 60
5. Маневрирование шлюпок под парусами вокруг корабля (обеспечивающего катера). Подход к трапу корабля. Отход от трапа. – 60
6. Парусная гонка. – 60
7. Гребная гонка на дистанцию 2000 м. – 30
8. Подход, шлюпок к берегу при накате. – 30

Отход от берега.

Лучше всего организовать выход в выходной день. Выход можно провести также за счет занятий 9 и 10 с отработкой предусмотренных для этих занятий.

Обучение такелажным работам – 1ч

1. Назначение и особенности морских узлов, применяемых на шлюпках. – 10
2. Показ и тренировка в вязании прямого, рифового, шкотового, брамшкотового, простого и рыбацкого шти- стопорного, беседочного, выбле- ночного, затяжного и талрепного узлов. – 50

Для обучения такелажным работам рекомендуется использовать один из дней, когда погода не позволяет проводить занятия на шлюпках.

9.4. Форма акта на Допуск к управлению шлюпкой

„УТВЕРЖДАЮ“

Командир (номер в. ч., звание и фамилия)

“ _____ ” _____ 197 г.

АКТ

КОМИССИИ ПО ПРИЕМКЕ ЗАЧЕТА НА ДОПУСК К САМОСТОЯТЕЛЬНОМУ УПРАВЛЕНИЮ ГРЕБНО-ПАРУСНОЙ ШЛЮПКОЙ

Комиссия в составе председателя _____
(должность, воинское

_____, членов _____
звание, фамилия, инициалы) (должность, воинское

звание, фамилия, инициалы)

_____, назначенная приказом командира _____
(номер в. ч.,
от _____ 197 г., произвела про-
номер приказа)

верку знаний и практических навыков личного состава на
допуск к самостоятельному управлению гребно-парусной
шлюпкой и выставила следующие оценки:

№ по пор.	Звание, фамилия, инициалы	Устройство, нор- мы эксплуатации и правила содер- жания шлюпок	Правила пользо- вания шлюпкой (ст. 467—488 КУ ВМФ)	ПРС, МПСС, местные портовые правила, знание района	Огни и знаки огра- ждения опасностей. Пользование компа- сом и навигацион- ной картой	Умение пользоваться ШСК и средствами связи шлюпки	Практические навы- ки по управлению шлюпкой на веслах и под парусами

Комиссия считает возможным допустить к самостоя-
тельному управлению шлюпкой _____

(воинское звание,

фамилия, инициалы)

К самостоятельному управлению шлюпкой не допус-
каются получившие неудовлетворительные оценки _____

(воинское звание, фамилия, инициалы)

Председатель комиссии _____

(воинское звание, фамилия)

Члены комиссии _____
(воинское звание, фамилия)

9.5. Форма удостоверения на право самостоятельного управления гребно-парусной шлюпкой

(Первая страница)

УДОСТОВЕРЕНИЕ НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ ГРЕБНО-ПАРУСНОЙ ШЛЮПКОЙ

(Вторая страница)

Выдано _____
(фамилия, имя, отчество)

в том, что он приказом № _____

от „ _____ 197 _____ г.
допущен к самостоятельному управлению гребно-
парусной шлюпкой.

К о м а н д и р _____
(номер в. ч.,

воинское звание, подпись)
_____ 197 _____ г.

Действительно по _____ 197 _____ г.

(Третья страница)

Продлено по _____ 197 _____ г.

Командир _____
(номер в. ч.,

воинское звание, подпись)
_____ 197 _____ г.

Продлено по _____ 197 _____ г.

Командир _____

(номер в. ч.,

воинское звание, подпись)

Продлено по _____ 197 _____ г.

Командир _____

(номер в. ч.,

воинское звание, подпись)

(Четвертая страница)

ПАМЯТКА

1. Перед выходом в море проверь исправность корпуса и снаряжения шлюпки и запроси разрешение у дежурного по части.
2. Не перегружай шлюпку.
3. Перед подъемом парусов прикажи команде надеть спасательные средства.
4. Перед поворотом осмотришь и не подставляй борт другим судам.
5. При усилении ветра возьми рифы или переходи на весла.
6. Соблюдай МППСС и ПРС. Внимательно наблюдай за сигналами кораблей и постов.
7. Будь дисциплинированным и требуй дисциплины и порядка от подчиненных.

9.6. Примерный план шлюпочного похода

"УТВЕРЖДАЮ"

Начальник штаба флота (базы)

(воинское звание, фамилия)

" " _____ 197 ____ г.

ПЛАН ДАЛЬНЕГО ШЛЮПОЧНОГО ПОХОДА

I. Общие сведения о походе

1. Участники похода (указываются номера войсковых частей).
2. Цели и задачи похода.
3. Дата и время похода.
4. Маршрут перехода.
5. Количество гребно-парусных судов.
6. Обеспечение (указываются проект и номер или название катера).

II. Командование и походный штаб

1. Командир похода.
2. Начальник походного штаба.
3. Заместитель командира похода по политической части.
4. Врач.
5. Начальник физической подготовки и спорта.
6. Место нахождения командира похода.

III. План похода

Указываются по датам и времени основные мероприятия на переходе и в пунктах высадки (дата и время выхода в море, пункты отдыха и ночлега, спортивно-массовые мероприятия и т. д.).

IV. Меры безопасности на переходе морем

Безопасность на переходе морем обеспечивается:

- бдительным наблюдением за шлюпками и изменением погоды;
- готовностью обеспечивающего катера немедленно оказать помощь личному составу опрокинувшейся шлюпки;
- готовностью всех шлюпок оказать помощь шлюпке, терпящей бедствие;
- наличием индивидуальных спасательных средств на шлюпках и обеспечивающем катере по количеству личного состава;
- точным соблюдением маршрута перехода;
- готовностью радио- и зрительных средств для связи с постами НиС по маршруту перехода;
- соблюдением МППСС и ПР С на переходе морем;
- своевременным получением прогнозов и наблюдением за фактической погодой по маршруту перехода;
- заходом в пункты укрытия от шторма и тумана.

Приложение. Карта перехода с легендой.

Командир _____

(номер в. ч., воинское звание, фамилия)

9.7. Таблица условных сигналов

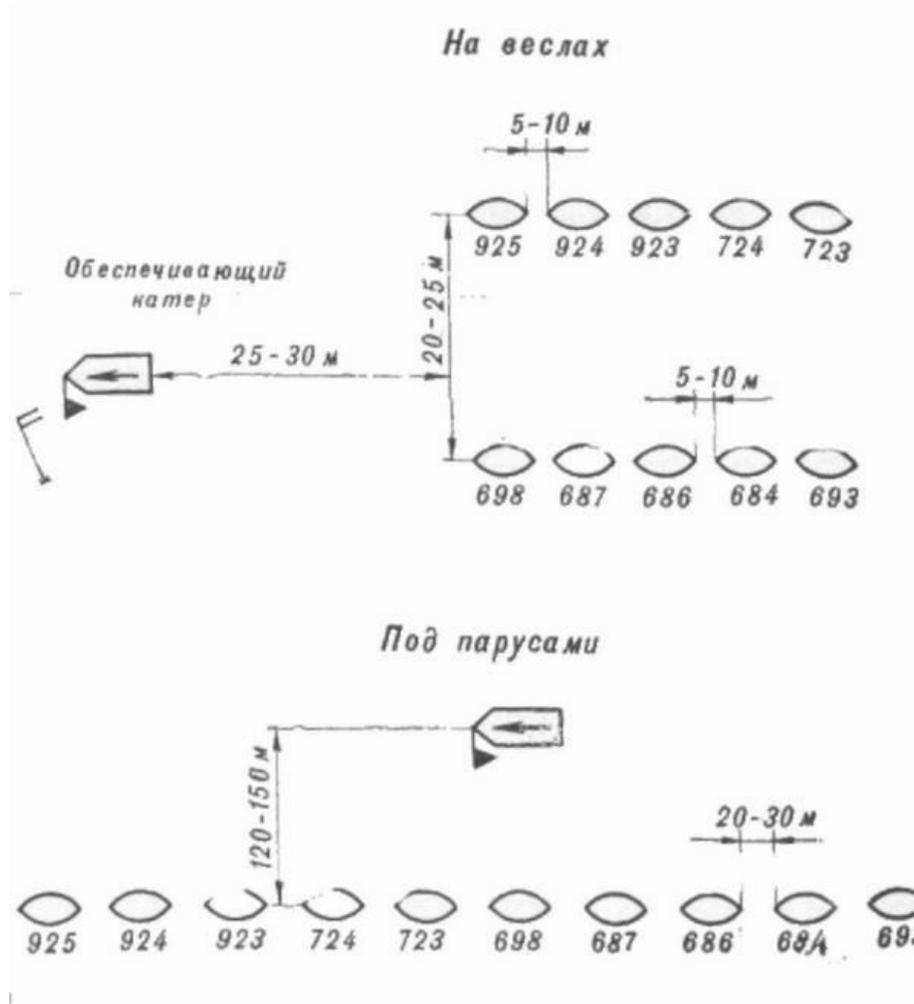
На переходе морем

Флажный	Ракетами	Значение сигнала
AP	Белая ракета (при движении на веслах)	Убрать весла и идти под парусами
AG	Белая ракета(при движении под парусом)	Срубить рангоут и идти на веслах
AU	Две белые ракеты *	Взять один риф
AF	Две белые ракеты (при движении с одним рифом)	Взять два рифа
BI	Зеленая ракета	Пристать к берегу
BZ	Зеленая и белая ракеты	Отойти от берега (держать мористее)
AB	Красная ракета	Подойти к борту
E9	Белая и зеленая ракеты	Войти в бухту
BX	Две зеленые ракеты	Стать на буксир
BC	Две красные ракеты	Отдать буксир
TB	Три красных ракеты	Шлюпка опрокинулась
TZ	Красная и зеленая ракеты	Построиться в ордер (на веслах, под парусом)
T4	Зеленая и красная ракеты	Следовать за мной самостоятельно
IX	Белая и красная ракеты	Ходить вокруг флагмана по часовой стрелке
IC	Красная и белая ракеты	Ходить вокруг флагмана против часовой стрелки
Z9	Пять и более красных ракет	Терплю бедствие, нуждаюсь в немедленной помощи
Поднятый над головой Военно-морской флаг в руках командира шлюпки		Застопорить ход при буксировке
Для сбора всего личного состава		Только для вызова шлюпок с моря (с рыбалки и т. д.)
Флаг «Ц»	Красная ракета	Флаги «Шлюпочный» и «Ц»
Один длинный сигнал гудком или сиреной продолжительностью 1 мин	Пять вспышек прожектором	Зеленая ракета
Пять вспышек прожектором	Голосом (в электромегафон) «Большой сбор»	Пять коротких сигналов гудком или сиреной
Голосом (в электромегафон) «Окончить рыбалку, вернуться на берег (к кораблю)»	Сигнал пожарной тревоги — не менее десяти ударов в рынду или по рельсу и голосом (в электромегафон) «Пожарная тревога».	Пять вспышек прожектором
Голосом (в электромегафон) «Окончить рыбалку, вернуться на берег (к кораблю)»		Голосом (в электромегафон) «Окончить рыбалку, вернуться на берег (к кораблю)»
Сигнал пожарной тревоги — не менее десяти ударов в рынду или по рельсу и голосом (в электромегафон) «Пожарная тревога».		
Командир похода _____		
		(воинское звание, фамилия)

* Поднятый над головой Военно-морской флаг в руках командира Застопорить ход при буксировке шлюпки

9.8. Форма схемы ордеров для перехода морем

"УТВЕРЖДАЮ" КОМАНДИР ПОХОДА
(звание, фамилия)
197... г.
Ордера для перехода морем



НАЧАЛЬНИК ПОХОДНОГО ШТАБА
(звание, фамилия)

9.9. Документация по связи

«УТВЕРЖДАЮ»

Начальник штаба флота (базы)

(воинское звание, фамилия)

_____ 197__ г.

Указания по связи

1. Состав участников похода (количество и классы шлюпок, номер или название обеспечивающего катера).
2. Место нахождения командира похода.
3. Связь командира похода с дежурной службой флота (базы) обеспечивается через посты НиС зрительными средствами радио на УКВ в радиотелефонном режиме открытым текстом с применением микрофонных позывных (указываются ч. 4). Связь из пунктов высадки поддерживается по телефону.
4. Связь командиров шлюпок между собой и с командиром похода осуществляется голосом – с помощью электрическими зрительными средствами – флажным семафором, флагами по Шлюпочной сигнальной книге и ракетами.
5. Командиру похода при нахождении в пределах видимости поста НиС доносить в адрес дежурной службы флота курс, скорость и состояние погоды.
6. Дается (при необходимости) перечень средств связи, имеющихся на обеспечивающем катере и шлюпках.
Командир _____
(номер в. ч., воинское звание, фамилия)

9.10. Форма схемы лагеря на берегу

"утверждаю"
командир похода
(звание, фамилия)
197 ...г.
Схема лагеря на берегу



начальник походного штаба
(звание, фамилия)

9.11. Положение о соревнованиях

1. Положение о соревнованиях должно состоять из следующих разделов:

I – цели и задачи соревнований;

II – время и место проведения соревнований;

III – руководство соревнованиями;

IV – условия приема участников;

V – время и место подачи заявок и работы мандатной комиссии;

VI – участники соревнований;

VII – программа и условия проведения соревнований;

VIII – условия и порядок определения личных и командных результатов;

IX – награждение победителей.

Положение о соревнованиях составляется организацией, проводящей соревнование, и утверждается вышестоящей организацией. Оно должно быть доведено до участников как можно раньше. 2. В Положении должно быть указано:

– по каким правилам будут проводиться соревнования;

– время и место проведения гонок, время старта первой и, если возможно, последующих гонок;

– классы шлюпок, количество шлюпок каждого класса в команде, состав экипажей;

– куда должны быть поданы заявки и время прекращения их приема;

– время и место работы мандатной комиссии;

– количество призовых мест, характер призов за эти места и специальные условия их присуждения;

– время и место получения Гоночной инструкции или ознакомления с нею;

– система зачета и определения личного и командного первенства.

3. Изменять или отменять какие-либо пункты Положения может только организация, утвердившая его, и соревнования.

Однако если соревнования не могут быть начаты или проведены в назначенное время вследствие неблагоприятных метеорологических условий или из-за того, что не обеспечены меры безопасности, то право перенести время или полной его отмены в данный день принадлежит главному судье.

9.12. Гоночная инструкция

Правила соревнований дополняются письменной Гоночной инструкцией, имеющей на данные соревнования силу правил.

Гоночная инструкция должна содержать следующие сведения:

- указание, по каким правилам будут проводиться гонки;
- описание дистанций всех гонок (парусных с рулями и без рулей, комплексной и крейсерской) и всех зон последовательности, в которой их надо проходить или огибать и стороны обхода или огибания, а также чередования этапов для комплексной гонки;
- сигналы, определяющие дистанцию (левую, правую);
- флаги классов шлюпок или сигналы классов, если они применяются;
- время открытия и закрытия старта для каждого класса;
- описание стартовой линии и предстартовой зоны, если она будет;
- описание финишной линии и специальные указания по сокращению дистанции или по финишу при сокращенном сокращении дистанции финиш по возможности не должен отличаться от финиша при полной дистанции;
- контрольное время финиша, если оно предусмотрено (оно устанавливается из расчета минимальной скорости дистанции – 1 узел);
- систему зачета, если она не была оговорена в Положении, а также способ определения победителя при равных результатах;
- время и место проведения гонок;
- специальные указания или сигналы о необходимости использования спасательных принадлежностей;
- специальные указания по методу и технике подачи стартовых сигналов и отзыва при фальстарте;
- длина дистанций;
- способ уведомления участников о любом изменении дистанций;
- порядок награждения победителей;
- место и время подачи гоночных объяснений; место и время разбора протестов;
- когда и где будут проводиться гонки отложенные или прерванные;
- определение отношения к шлюпке, оказавшейся на старте в единственном числе;
- состав главной судейской коллегии;
- возможность замены шлюпки, вышедшей из строя;
- время закрытия финиша после финиша первой шлюпки каждого класса (финиш закрывается после истечения прохождения дистанции первой шлюпкой данного класса).

Гоночная инструкция должна быть роздана или доступна для ознакомления всем участникам соревнований. Она м судейской коллегией при условии, что каждая участвующая шлюпка извещена об этом сигналом или письменным позднее сигнала

«Предупреждение» для данного класса шлюпок.

Судейская коллегия не должна давать устные указания и распоряжения, за исключением случаев, специаль- Гоночной инструкцией.

Обязанности членов судейской коллегии

Старший судья на старте-финише:

- руководит установкой линии старта и финиша и следит за их состоянием;
- руководит сигналопроизводством и работой судей- стартеров, судей на финише и судей-секундометристов;
- организует учет шлюпок, маневрирующих вблизи стартовой линии и ушедших в гонку, фиксирует преждевре шлюпками линии старта и организует отзыв таких шлюпок;
- отвечает за правильность приема шлюпок на финише (при большом количестве участвующих шлюпок запись пк финиша шлюпками обязательно дублируется) ;
- обеспечивает регулярное определение скорости, направления ветра и ведет учет состояния метеорологической обстановки.

Судьи – арбитры

Группа судей-арбитров состоит из одного или нескольких старших с одним или двумя помощниками у каждого.

Старший арбитр:

- распределяет работы между судьями своей группы;
- наблюдает с катера или судейского судна (вышки) за выполнением правил и прохождением дистанции;
- участвует в работе по рассмотрению протестов между участниками соревнований и рапортов судей;
- организует записи порядка и по возможности времени прохождения знаков шлюпками.

Судья при участниках

Судья при участниках подчиняется главному секретарю.

Он выполняет следующие функции:

- обеспечивает порядок на месте стоянки шлюпок и на месте нахождения и размещения участников соревнований;
- информирует участников обо всех решениях судейской коллегии, имеющих к ним отношение;
- принимает гоночные объяснения и протесты для передачи их главному секретарю.

Главный секретарь

Главный секретарь непосредственно руководит работой секретарей и ведает вопросами информации.

В его обязанности входит:

- вести и обрабатывать протоколы заседаний и распоряжений главного судьи;
- подсчитывать личные и командные результаты;
- информировать о результатах гонок (только утвержденных главным судьей);
- собирать и готовить материалы для отчета главного судьи;
- принимать гоночные объяснения, протесты и заявления участников (представителей);
- определять и составлять списки участников, выполнивших разрядные нормативы, заносить эти классификаци зачетные книжки спортсменов;
- руководить работой секретарей на старте и финише.

Протоколы соревнований должны вестись на бланках установленной формы. без поправок и исправлений. Черно

протокола соревнований должны вестись на бланках установленного формата, все поправки и исправления должны вестись только простым карандашом. Всякие исправления в черновой записи и других бланках должны быть оговорены и подписаны.

Заместители главного судьи

Заместитель по арбитражу руководит группами судей- арбитров, распределяет арбитров по катерам и местам наблюдения со старшими судьями-арбитрами рассматривает протесты и рапорты судей.

Заместитель по медицинскому обслуживанию обеспечивает медико-санитарное обслуживание участников, контроль и качество питания, размещение участников, состояние мест соревнований, проверяет наличие визы врача о допуске к соревнованиям.

Заместитель по материально-техническому обеспечению обеспечивает оборудование дистанции, наблюдает за состоянием во время соревнований; поддерживает в порядке обеспечивающие катера, суда и судейский инвентарь; распределяет данный гоночный день; руководит комендантской командой (рабочим отделением) и поддерживает порядок на судейском мостике, плоту и т. п.; организует спасательную службу и руководит ее работой; обеспечивает соревнования метеоинформацией; согласовывает все вопросы бытового обеспечения участников и судей.

9.13. Разрядные нормативы

Мастер спорта – занять 1-е место или дважды 2-е место в течение трех лет на чемпионате Вооруженных Сил СССР, или
2-е место на чемпионате Вооруженных Сил СССР, при этом иметь не менее половины первых мест во всех видах программы, или
1-е место на чемпионате Военно-Морского Флота при участии в состязаниях не менее 6 команд, в том числе 2 команд и 2 команд кандидатов в мастера спорта.
Кандидат в мастера спорта – занять 2-е место на чемпионате Вооруженных Сил СССР, или
2-е место на чемпионате Военно-Морского Флота, при этом иметь не менее половины первых мест во всех видах программы, или
1-е место на первенстве флота при участии в состязаниях не менее 10 команд, в том числе не менее 5 команд I разряда.
I разряд – участвовать в финальном заезде на чемпионате Вооруженных Сил СССР, или
занять 2-4-е места на чемпионате Военно-Морского Флота при участии в состязаниях не менее 10 команд, или
1-2-е места или два раза 3-е место в течение одного сезона на первенстве флота, или
1-е место на первенстве соединения при участии в состязаниях не менее 10 команд II разряда.
II разряд – занять в течение одного сезона 1-е место или два раза 2-е место в состязаниях любого масштаба, вы разряда или 5 команд III разряда, при участии в состязаниях не менее 10 команд.
III разряд – занять 1-е место в течение одного сезона на состязаниях любого масштаба, выиграв у 3 команд III разряда новичков, при участии в состязаниях не менее 6 команд.

(Гребля на морских шестивесельных ялах)
Разрядные нормы

Дистанции	Разряды	
	II	III
5 миль	2 ч 10 мин	2 ч 50 мин
3 мили		1 ч
2000 м	13 мин	13 мин 45 с

9.14. Примерный календарь соревнований

Календарь соревнований составляется с таким расчетом, чтобы соревнования можно было провести в возможно короткий срок.

Предлагается следующий примерный календарь соревнований:

- 1-й день -приезд участников и их размещение, работа мандатной комиссии и решение организационных вопросов
открытие соревнований;
- 2-й день – одна (первая) гребная и две парусные гонки – с рулем и без руля;
- 3-й день – одна (вторая) гребная и две вторые парусные гонки – с рулем и без руля;
- 4-й день – комплексная гонка и подготовка к крейсерской гонке;
- 5-й день – крейсерская гонка, торжественное закрытие соревнований, вручение призов победителям, отъезд участников.

К читателям

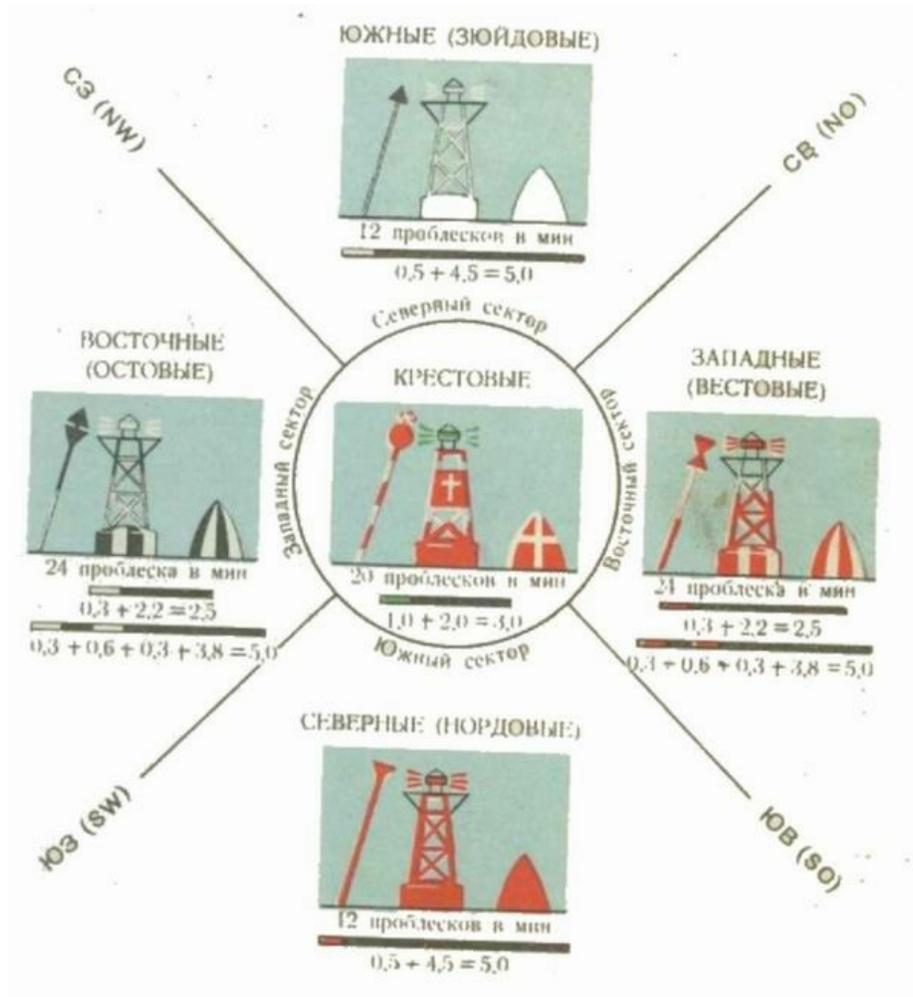
Военное издательство просит присылать свои отзывы об этой книге по адресу: 103160, Москва, К-160, Воениздат.

Книги Военного издательства продаются в магазинах «Военная книга», библиотечных коллекторах и книжных к торговли военных округов и флотов.

По вопросам приобретения книг почтой следует обращаться по адресу: 113114, Москва, М-114, Даниловская набереж книга – почтой».

Приложения:

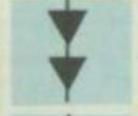
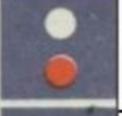
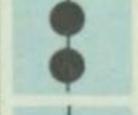
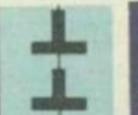
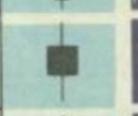
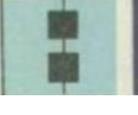
Приложение 1. Знаки ограждения навигационных опасностей относительно стран света (по компасу)



Приложение 2. Знаки ограждения каналов, фарватеров и рекомендованных курсов

<p>Левой стороны каналов и фарватеров</p> 	<p>20 проблесков в мин</p> $\overline{0,5 + 2,5 = 3,0}$ $0,5 + 1,0 + 0,5 + 4,0 = 6,0$ <p>20 проблесков в мин</p> $\overline{0,5 + 2,5 = 3,0}$ $0,5 + 1,0 + 0,5 + 4,0 = 6,0$	<p>правой стороны каналов и фарватеров</p> 
<p>Поворотные левой стороны каналов и фарватеров</p> 	<p>40 проблесков в мин</p> $\overline{0,5 + 1,0 = 1,5}$ $0,3 + 0,6 + 0,3 + 1,8 = 3,0$ <p>40 проблесков в мин</p> $\overline{0,5 + 1,0 = 1,5}$ $0,3 + 0,6 + 0,3 + 1,8 = 3,0$	<p>Поворотные правой стороны каналов и фарватеров</p> 
<p>Разделения и соединения каналов и фарватеров</p>  <p>10 проблесков в мин</p> $\overline{2,0 + 4,0 = 6,0}$	<p>Осевые фарватеров и рекомендованных курсов</p>  <p>12 проблесков в мин</p> $\overline{0,5 + 4,5 = 5,0}$	<p>Поворотные осевые фарватеров и рекомендованных курсов</p>  <p>30 проблесков в мин</p> $\overline{0,5 + 1,5 = 2,0}$ $0,5 + 0,5 + 0,5 + 2,5 = 4,0$
<p>Якоонных стоянок</p>  <p>20 проблесков в мин</p> $\overline{0,5 + 2,5 = 3,0}$	<p>Затонувших судов</p>  <p>12 проблесков в мин</p> $\overline{0,5 + 4,5 = 5,0}$ $1,0 + 2,0 + 1,0 + 6,0 = 10,0$	<p>Карантинных мест</p>  <p>12 проблесков в мин</p> $\overline{0,5 + 4,5 = 5,0}$

Приложение 3. Сигналы о штормах и сильных ветрах

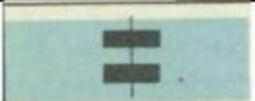
№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
1			Ожидается шторм от NW (северо-запада)
2			Ожидается шторм от SW (юго-запада)
3			Ожидается шторм от NO (северо-востока)
4			Ожидается шторм от SO (юго-востока)
5			Ожидается ветер силой 6—7 баллов
6			Ожидается сильный шквал
7			Ожидается ураган
8			Ожидается ветер силой 5 баллов на морях или 4—5 баллов на озерах и водохранилищах
9			Ожидается ветер от NW (северо-запада)
10			Ожидается ветер от SW (юго-запада)
№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
11			Ожидается ветер от NO (северо-востока)
12			Ожидается ветер от SO (юго-востока)
13			Ожидается поворот ветра вправо (по часовой стрелке)
14			Ожидается поворот ветра влево (против часовой стрелки)

Примечания: 1. Сигнал № 8 поднимается только в районах интенсивного плавания малотоннажных судов, для которых опасен.

2. В случае если ожидается дальнейшее усиление ветра до 8 баллов и более, сигналы № 5 и 8 с сигналами № 9 с сигналами № 1-4 или 6 и 7 с сигналами № 9 – 12.

3. Сигналы № 13 и 14 поднимаются при поднятых сигналах № 1-4 и в случае необходимости с одним из сигналов № 9 -12.

Приложение 4. Сигналы о времени наступления ожидаемой погоды

№ сигнала	Вид сигнала	Значение сигнала
15		Ожидаемая погода наступит завтра
16		Ожидаемая погода наступит сегодня

Примечания: 1. Сигналы № 15 и 16 поднимаются только днем одновременно с одним из сигналов № 1 12 приложения 3.

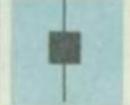
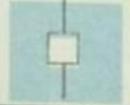
2. Отсутствие сигналов времени при одном из поднятых сигналов Кч 1 – 1 2 указывает, что ожидаемая погода на ближайших 12 ч.

Приложение 5. Сигналы в портах о приливе и отливе

№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
1			Отлив
2			Прилив

Примечания. Конусы, применяемые для производства сигналов № 1 и 2, должны иметь диаметр основания, равный равную 1,5 м.

Приложение 6. Сигналы о высоте воды

№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
3			Высота воды равна одной единице (20 см)
4			Высота воды равна пяти единицам (1 м)
5			Высота воды равна двадцати пяти единицам (5 м)
6			Высота воды равна половине единицы (10 см)

Примечания. Высота и диаметр конусов и цилиндров, а также диаметр шаров для производства сигналов № 3-6 дол
1 м.

Приложение 7. Сигналы о движении в гаванях и на рейдах

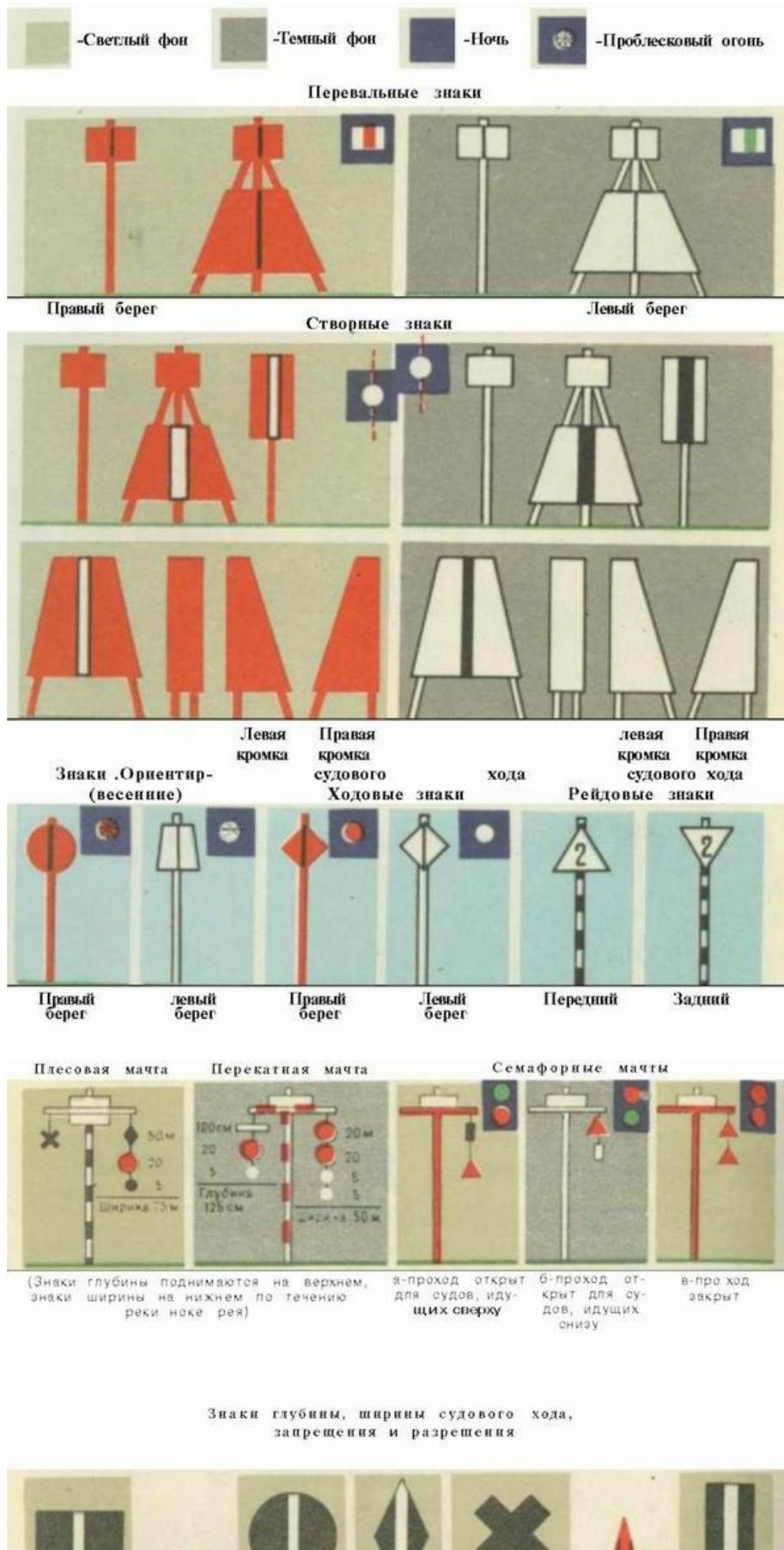
сиг-нала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
7			Абсолютное воспреещение входа в случае серьезных событий (например, загромождение фарватера судном, севшим на мель, и т.п.)
8			Воспреещение входа при нормальных обстоятельствах эксплуатации порта (например, когда на фарватер допускаются только суда, выходящие из порта)
9			Воспреещение входа и выхода при нормальных обстоятельствах эксплуатации порта (например, в случае прохода землечерпательного каравана и т. п.).
10			Воспреещение выхода при нормальных обстоятельствах эксплуатации порта (например, когда на фарватер допускаются только суда, входящие в порт)
11			Запрещено движение по гаваням и рейдам маломореходным кораблям, катерам и шлюпкам
12			Ворота бонового заграждения открыты
13			Запрещается движение кораблей, судов, базовых плавсредств по гаваням и рейдам

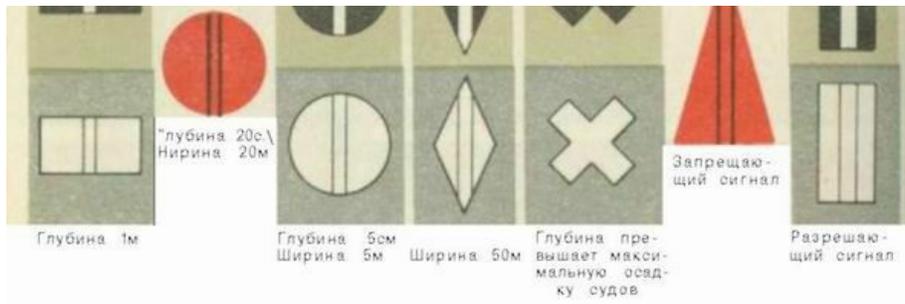
Примечания: 1. Высота и диаметр конусов и цилиндров и диаметр шаров для производства сигналов № 7-11 должны м.

2. Расстояние между знаками дневного сигнала должно быть не менее 1 м, а расстояние между знаками ночного сигнала - не менее 2 м.

3. Сигналы № 12 и 13 действуют на КЧФ.

Приложение 8. Знаки судоходной обстановки на реках, водохранилищах и каналах





Знак „Сигнал“

Знак „Внимание“

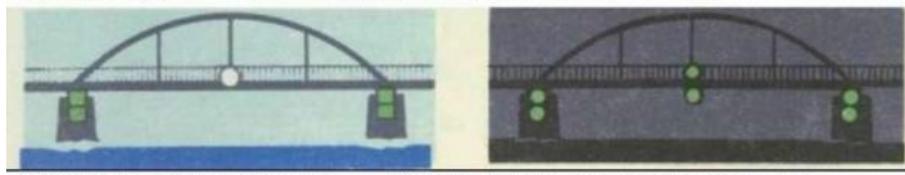
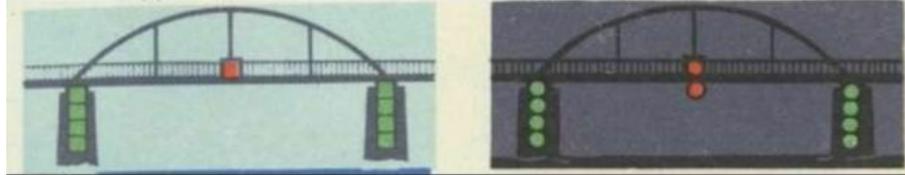
Знаки переходов

Флажная мачта



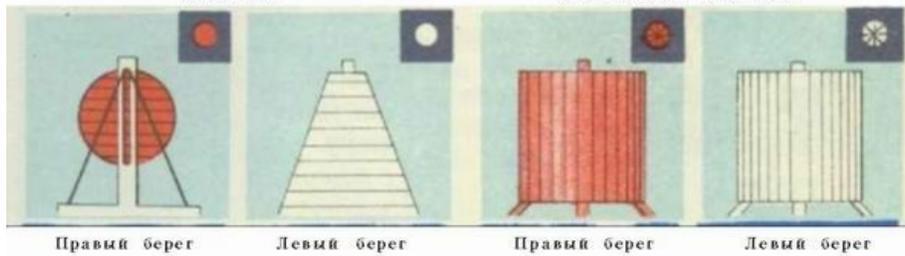
Дневные сигналы

Ночные сигналы



БАКЕНЫ

СВАЛЬНЫЕ БАКЕНЫ

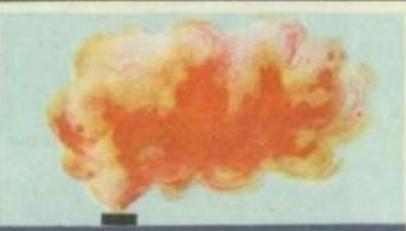


БУИ

ВЕХИ



Приложение 9. Сигналы бедствия (международные)

Вид сигнала		Значение сигнала
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-weight: bold; margin-right: 5px;">Д Н Е М</div>  </div>	<p>Выпуск клубов дыма оранжевого цвета</p>	
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-weight: bold; margin-right: 5px;">Н</div>  </div>	<p>или сигнал NC (НЦ) по Международному своду сигналов</p>	
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-weight: bold; margin-right: 5px;">Г/С</div>  </div>	<p>или сигнал, состоящий из квадратного флага с шаром над ним или под ним</p>	
	<p>или медленное, повторяемое поднятие и опускание рук, вытянутых в стороны</p>	
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-weight: bold; margin-right: 5px;">Н О Ч Ь Ю</div>  </div>	<p>ракеты или гранаты, выбрасывающие красные звезды, выпускаемые поодиночке через короткие промежутки времени</p>	
	<p>или пламя на судне (например, от горящей смоляной бочки)</p>	<p>ТЕНПО</p>

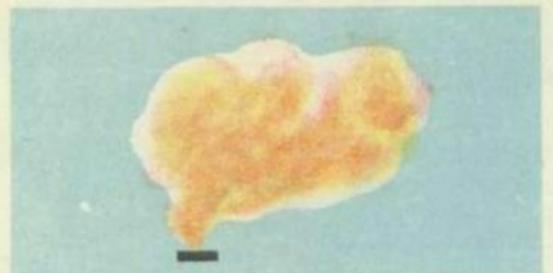
Вид сигнала		Значение сигнала
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-weight: bold; margin-right: 5px;">Н О Ч Ь Ю</div>  </div>	<p>или радиотелеграфный сигнал тревоги или радиотелефонный сигнал тревоги или сигналы, передаваемые аварийными радиобуями указания положения</p>	
	<p>или пламя на судне (например, от горящей смоляной бочки)</p>	

	или красный свет ракеты с парашютом	БЕДСТВИЕ, НУЖДЮСЬ В ПОМОЩИ
	или фальшфейер красного цвета	

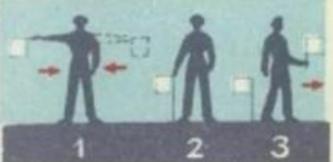
Примечание. Сигналы могут подаваться одновременно или порознь. Ночные сигналы могут подаваться и днем, а дневные-ночью.

Приложение 10. Сигналы спасательные (международные)

(а) ОТВЕТЫ СПАСАТЕЛЬНЫХ СТАНЦИЙ ИЛИ МОРСКИХ СПАСАТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ НА СИГНАЛЫ БЕДСТВИЯ ПОДАВАЕМЫЕ СУДАМИ ИЛИ ОТДЕЛЬНЫМИ ЛИЦАМИ

	Вид сигнала	Значение сигнала
Д Н Е М	 <p>Оранжевый дымовой сигнал</p>	<p>ВС ВИДУ — ПОМОЩЬ БУДЕТ ОКАЗАНА ТАК СКОРО, КАК ЭТО БУДЕТ ВОЗМОЖНО</p> <p>(Повторение сигнала имеет то же значение)</p>
	 <p>или комбинированный звуко-световой сигнал ("гром и молния"), состоящий из трех отдельных сигналов, подаваемых через интервалы приблизительно в 1 минуту</p>	
Н О ЧЬЮ	 <p>Белая звездная ракета, состоящая из трех отдельных сигналов, следующих с интервалами приблизительно в 1 минуту</p>	

(б) СИГНАЛЫ О ВЫСАДКЕ ДЛЯ РУКОВОДСТВА МАЛЫМ СУДАМ С ЭКИПАЖАМИ ИЛИ ОТДЕЛЬНЫМИ ЛИЦАМИ ПОТЕРПЕВШИМ И БЕДСТВИЕ

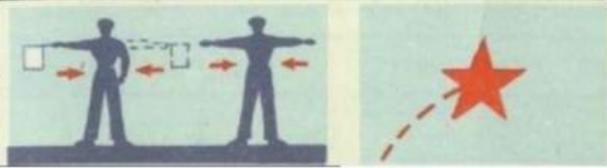
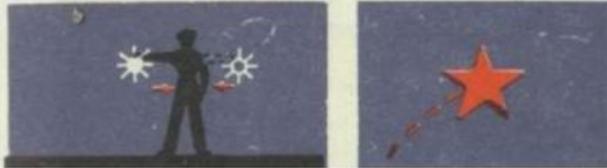
	Вид сигнала	значение сигнала
Д Н Е М	 	<p>ВЫСАДКА ЗДЕСЬ ЧРЕЗВЫЧАЙНО ОПАСНО БОЛЕЕ БЛАГОПРИЯТНОЕ МЕСТО ДЛЯ</p>
	<p>Горизонтальное движение белого флага (1) с последующей установкой белого флага в землю (2) и передвижение другого белого флага в указываемом направлении (3)</p> <p>или подача красного звездного сигнала вертикально (1) и белого звездного сигнала по направлению лучшего места высадки (2)</p>	

НОЧЬЮ			ВЫСАДКИ НАО ДИСЯ В УКАЗЫ- ВАЕМОМ НАПРАВ- ЛЕНИИ
	<p>Горизонтальное движение белого огня или факела (Г) с последующей установкой этого белого огня или факела в землю (2) и передвижение другого белого огня или факела в указываемом направлении (3)</p>	<p>или подача красного звездного сигнала вертикально (1) и белого звездного сигнала по направлению лучшего места высадки (2)</p>	
<p>или передача буквы S (...), а затем буквы R (...), если лучшее место для высадки на берег с малого судна, находящегося в опасности, расположено правее направления его подхода, или передача буквы S (...), а затем буквы L (...), если лучшее место для высадки с малого судна, находящегося в опасности, расположено левее направления его подхода</p>			

Примечание. Если необходимо, дневные сигналы могут подаваться ночью, а ночные сигналы – днем, или передача затем буквы R (...), если лучшее место для высадки на берег с малого судна, находящегося в опасности, расположено его подхода, или передача буквы S (...), а затем буквы L (...), если лучшее место для высадки с малого судна, находясь расположено левее направления его подхода

(с) СИГНАЛЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ БЕРЕГОВЫХ СПАСАТЕЛЬНЫХ УСТРОЙСТВ

	Вид сигнала	Значение сигнала
ДНЕМ	<p>Вертикальное движение белого флага или рук</p>	<p>В общем случае</p> <p>„УТВЕРЖДЕНИЕ“</p> <p>В специальном значении:</p> <p>„СПАСАТЕЛЬНЫЙ ЛИНЬ РАКЕТЫ УДЕРЖАН“;</p> <p>„БЛОК СО СВИТНЕМ ЗАКРЕПЛЕН“;</p>
НОЧЬЮ	<p>Вертикальное движение белого огня или факела</p>	<p>„БУКСИРНЫЙ КАНАТ ЗАКРЕПЛЕН“;</p> <p>„ЧЕЛОВЕК В СПАСАТЕЛЬНОМ КРУГЕ СО ШТАНАМИ“;</p> <p>„ВЫБИРАЙ ХОДОМ“</p>
ДНЕМ	<p>Горизонтальное движение белого флага или рук, вытянутых горизонтально</p>	<p>В общем случае</p> <p>„ОТРИЦАНИЕ“</p> <p>В специальном значении:</p>
НОЧЬЮ	<p>Горизонтальное движение белого огня или факела</p>	<p>„ТРАВИТЬ“;</p> <p>„СТОП ВЫБИРАТЬ“</p>

Вид сигнала		Значение сигнала
ДНЕМ	 <p>Горизонтальное движение белого флага или рук, вытянутых горизонтально</p>	<p>ВЫСАДКА ЗДЕСЬ ЧРЕЗВЫЧАЙНО ОПАСНО</p>
НОЧЬЮ	 <p>Горизонтальное движение белого огня или факела</p>	
или передача буквы S (...) посредством световой или звукооптической аппаратуры		
ДНЕМ	 <p>Вертикальное движение белого флага или рук</p>	<p>ЗДЕСЬ ЛУЧШЕЕ МЕСТО ДЛЯ ВЫСАДКИ</p>
НОЧЬЮ	 <p>Вертикальное движение белого огня или факела</p>	
или передача буквы K (—) посредством световой или звукооптической аппаратуры		

Примечание. Створ (указывающий направление) может быть показан посредством установки постоянного белого уровня ниже наблюдателя и в створе с ним.

(d) сигналы, применяемые самолетом, занятым поисковыми и спасательными операциями, для указания направления на летательный аппарат, судно или отдельное лицо, терпящее бедствие

Вид сигнала	Значение сигнала
<p>Действия, последовательно выполняемые самолетом:</p>  <p>1. Самолет описывает по крайней мере один круг над плавучим средством</p>	<p>САМОЛЕТ УКАЗЫВАЕТ ПЛАВУЧЕМУ СРЕДСТВУ НАПРАВЛЕНИЕ НА ЛЕТАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ ИЛИ ПЛАВУЧЕЕ СРЕДСТВО, ТЕРПЯЩЕЕ БЕДСТВИЕ</p>
 <p>2. Самолет пересекает курс плавучего средства близко по носу на малой высоте, открывая и закрывая дроссель</p>	
<p>(Повторение сигнала имеет то же значение)</p>	

<p>сельный клапан или изменяя шаг пропеллера</p> 	
<p>3. Самолет летит в направлении, в котором должно идти плавучее средство</p>	
	<p>ПОМОЩЬ ПЛАВУЧЕГО СРЕДСТВА БОЛЬШЕ НЕ ТРЕБУЕТСЯ (Повторение сигнала имеет то же значение)</p>
<p>Самолет пересекает кильватерную струю плавучего средства близко по корме на малой высоте, открывая и закрывая дроссельный клапан или изменяя шаг пропеллера</p>	

Приложение 11. Флаги международного свода сигналов

БУКВЕННЫЕ

 A Alfa А Алфа	МЕНЯ (СПУЩЕН ВОДОЛАЗ; ДЕРЖИТЕСЬ ДУЙТЕ МАЛЫМ ХОДОМ)	 B Bravo Б Браво	Я МЕНЯ ИЛИ ВЫГРУЖАЮ, ИЛИ ИМЕЮ НА БОРТУ ОПАСНЫЙ ГРУЗ
 C Charlie Ц Чарли	УТВЕРДИТЕЛЬНЫЙ ДА ИЛИ "ЗНАЧЕНИЕ ПРЕДЫДУЩЕЙ ГРУППЫ ДОЛЖНО ЧИТАТЬСЯ В УТВЕРДИТЕЛЬНОЙ ФОРМЕ"	 D Delta Д Делта	ДЕРЖИТЕСЬ В СТОРОНЕ ОТ МЕНЯ; Я УПРАВЛЯЮСЬ С ТРУДОМ
 E Echo Э Эхо	Я ИЗМЕНЯЮ СВОЙ КУРС ВПРАВО	 F Foxtrot Ф Фокстрот	Я НЕ УПРАВЛЯЮСЬ; ДЕРЖИТЕ СВЯЗЬ СО МНОЙ
 G Golf Г Голф	МНЕ НУЖЕН ЛОЦМАН. Этот сигнал, передаваемый рыболовными судами, работающими в непосредственной близости в районах промысла, означает: "Я выбираю сети"	 H Hotel Х Хотел	У МЕНЯ ЕСТЬ НА БОРТУ ЛОЦМАН
 I India И Индия	Я ИЗМЕНЯЮ СВОЙ КУРС ВЛЕВО	 J Juliett Й Джулиет	У МЕНЯ ПОЖАР И Я ИМЕЮ НА БОРТУ ОПАСНЫЙ ГРУЗ; ДЕРЖИТЕСЬ В СТОРОНЕ ОТ МЕНЯ
 K Kilo К Кило	Я ХОЧУ УСТАНОВИТЬ СВЯЗЬ С ВАМИ	 L Lima Л Лима	ОСТАНОВИТЕ НЕМЕДЛЕННО СВОЕ СУДНО
 M Mike М Майк	МОЕ СУДНО ОСТАНОВЛЕНО И НЕ ИМЕЕТ ХОДА ОТНОСИТЕЛЬНО ВОДЫ	 N November Н Ноябрь	ОТРИЦАТЕЛЬНЫЙ НЕТ ИЛИ "ЗНАЧЕНИЕ ПРЕДЫДУЩЕЙ ГРУППЫ ДОЛЖНО ЧИТАТЬСЯ В ОТРИЦАТ. ФОРМЕ". Этот сигнал может использоваться только при визуальн. или звуков. сигнализации. Голосом сигнал передается как "No" (в русском произношении "Ной")
 O Oscar О Оска	ЧЕЛОВЕК ЗА БОРТОМ	 P Papa П Пала	3 ГАВАНИ: ВСЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ НА БОРТУ, ТАК КАК СУДНО СКОРО СНИМАЕТСЯ 8 МОРЕ: Может быть использов. рыболов. судами в значении: "Мои сети зацепились за препятствие"
 Q Quebec Ц Кэбек	МОЕ СУДНО НЕЗАРЯЖЕННОЕ, ПРОШУ ПРЕДОСТАВИТЬ МНЕ СВОБОДНУЮ ПРАКТИКУ	 S Sierra С Сьера	МОИ МАШИНЫ РАБОТАЮТ НА ЗАДНИЙ ХОД
 U Uniform У Юниформ	ВЫ ИДЕТЕ К ОПАСНОСТИ	 V Victor Ж Викто	МНЕ ТРЕБУЕТСЯ ПОМОЩЬ
 W Whiskey В Уиски	МНЕ ТРЕБУЕТСЯ МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ	 X X-ray Ъ Эксрей	ПРИОСТАНОВИТЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ВАШИХ НАМЕРЕНИЙ И НАБЛЮДАЙТЕ ЗА МОИМИ СИГНАЛАМИ
 Y Yankee Г Янки	МЕНЯ ДРЕЙФУЕТ НА ЯКОРЕ	 Z Zulu З Зулу	МНЕ ТРЕБУЕТСЯ БУКСИРНОЕ СУДНО. Этот сигнал, передаваемый рыболовными судами, работающими в непосредственной близости в районах промысла, означает: "Я выметываю"

Примечания: 1. Сигналы, помеченные звездочкой (*), при передаче их звуком могут использоваться только в Международными правилами предупреждения столкновений судов в море.

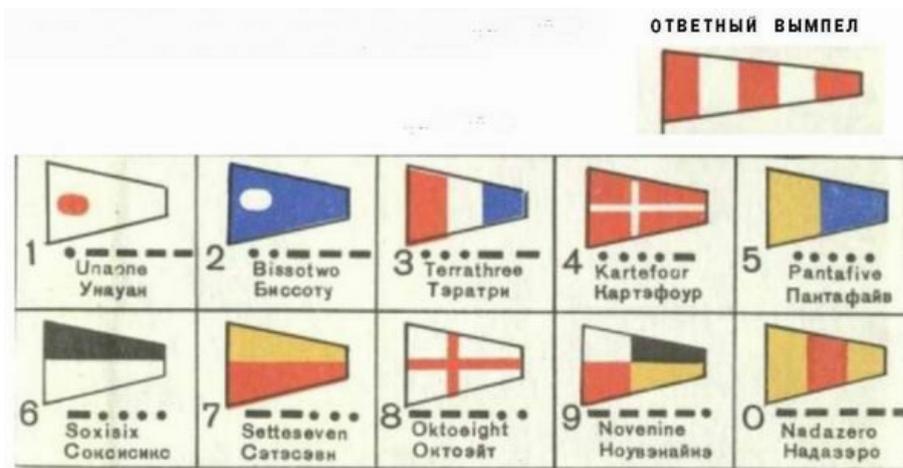
2. Сигналы K и S имеют особые значения, когда они используются как сигналы при высадке с малых судов с отдельными лицами в случаях бедствия (Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море, 1960, глава V, Правило 16).

3. В числителе показаны буквы латинского алфавита, а в знаменателе соответствующие им буквы русского алфавита.

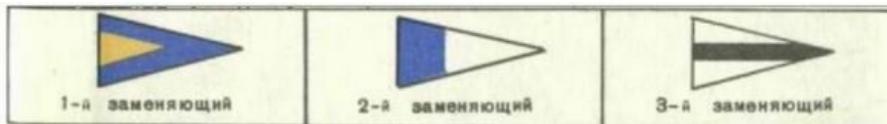
4. Латинским шрифтом обозначено кодовое слово, а русским – соответствующее ему русское произношение.

5. Флаги R и T не показаны, так как не имеют сигнального значения. Им соответствуют флаги Я и 7 Военно-морско СССР (по форме и цвету).

ЦИФРОВЫЕ



ЗАМЕНЯЮЩИЕ



*This file was created
with BookDesigner program
bookdesigner@the-ebook.org*

25.04.2012