

Безопасность на парусно-моторных яхтах.

1. Несение вахты на парусной, парусно-моторной яхте.

Минимальное количество квалифицированных яхт. специалистов определяется размером яхты, целями и дальностью плавания. Для безопасного крейсерского плавания на яхте длиной до 50 футов, количество яхтсменов, несущих вахту, должно быть не менее двух человек. Один из вахтенных должен иметь квалификацию штурмана-судоводителя. Обычно в одну вахту включают опытного яхтсмана и ему в пару назначают менее опытного. В тяжелых условиях плавания (при холодной или штормовой погоде, ночном плавании в холодное время года, проходе узкостей, проливов с оживленным судоходством, буксировке, подходе к порту и т.д.) вахта должна быть усилена квалифицированными и опытными яхтсменами. Обычно к работающей вахте присоединяется капитан яхты. Для полноценного отдыха сменившихся людей вахты несутся по формуле «4 через 8», т.е. четыре часа вахты сменяются восьмью часами отдыха. Для такой формулы число полноценных вахтенных на борту должно равняться 6.

2. Безопасность перемещения и нахождения людей на яхте во время шторма.

При штормовой погоде и сильном крене яхты работа на палубе затруднена. Не занятые судовыми работами люди, обычно, по палубе в такой момент не перемещаются. Занятые на вахте яхтсмены должны быть одеты в непромокаемые костюмы, сапоги с нескользящей подошвой, в дневное время очки с поляризацией, спасжилет (использование поддерживающих страховочных жилетов без воротника не допускается), «сбрую». В карманах костюма может находиться индивид. спасательный нож, портативная защищенная от воды радиостанция УКВ морского диапазона, фальшфейер красного огня, герметичный фонарик. По палубе от носовой до кормовой оконечности по обоим бортам протягиваются шторм. леера, к которым цепляются карабины эластичного страховочного шнура яхтсмана. Перемещение работающих на палубе людей должно происходить по более высокому наветренному борту. Люди не должны находиться на баке без крайней необходимости. При нахождении в кокпите и несении вахты на руле все члены экипажа должны пристегнуться к шторм. лееру или прочным конструкциям судна. При отдыхе экипажа внутри яхты использовать закладные доски в койках. **Ни в коем случае не использовать спальные мешки!!! В случае внезапного затопления яхты человек, находящийся в спальном мешке, обречён!**

3. Безопасность камбузных работ.

При штилевом и умеренном состоянии моря (до 3 баллов) камбузные работы, обычно, вполне безопасны. При большем волнении моря необходимо принять меры предосторожности. Плиты и духовки должны иметь карданов подвес и держатели кастрюль. При приготовлении пищи необходимо надеть длинный клеенчатый фартук и резиновые сапоги, во избежание ошпаривания кипящими жидкостями. Незакрепленные ножи, стеклянная посуда могут быть причиной ранений. Просыпанные или пролитые на слани продукты (масло, горох, крупа) могут послужить причиной падения и травм. При усилении ветра и качки (море 5-6 баллов и более) камбузные работы прекращаются и экипаж переходит на режим сухого пайка до окончания шторма.

4. Использование судовых спасательных средств.

Судовые спасательные средства делятся на коллективные и индивидуальные.

Коллективным средством спасения на яхтах является спаслот, реже надувной тузик, вследствие его ограниченной мореходности. К индивидуальным спасательным средствам относятся спасжилеты, круги, «подковы», плавающие бросательные концы, светящие маркерные веши и гидротермокостюмы (ГТК).

Каждый член экипажа в ночное время, когда судно «на ходу», а также во время дневного плавания в сложных гидрометеороусловиях должен надевать спасательный жилет.

Каждый член экипажа должен уметь грамотно подать выпавшему за борт спасательный круг, бросить плавающий бросательный конец. Этот навык проверяется капитаном каждый раз в начале крейсерского плавания яхты. Каждый раз перед началом плавания экипаж и пассажиры проходят краткий инструктаж по поведению на судне при различных погодных условиях, приведению в действие спасательного плота и использованию пиротехнических средств подачи сигналов бедствия.

5. Электробезопасность на яхтах.

Обычно все яхты оборудуются двумя системами электропитания, с низким и высоким напряжением сети: 12 или 24 В постоянного тока и 220 В переменного тока. Низкое напряжение, как правило, является безопасным для экипажа. Высокое напряжение в условиях сырого судна представляет серьезную опасность. Источниками высокого напряжения являются береговое питание, бензо- и дизельгенераторы, инверторные преобразователи напряжения. В общих случаях все высоковольтные сети коммутируются в эл. распределительных щитках. На щитке должна находиться лампа-сигнализатор, обозначающая наличие высокого напряжения в цепях судна. Все провода должны иметь надежную изоляцию, концы проводов иметь наконечники и быть пропаянными. Скрутки и незалуженные концы проводов не допускаются. Применение изоляционной ленты должно быть сведено к минимуму, она заменяется более практичной и прочной термоусадочной трубкой. Нельзя прокладывать линии выс. напряжения в трюмах, под- и над главными и вспомогат. двигателями, вблизи топливных цистерн, особенно пластмассовых. Все силовые линии 220 В должны иметь автоматы отключения УЗО, для мгновенного отключения тока при утечках, коротком замыкании или при прикосновении человека к неизолированным участкам оборудования. Заземление всех уст-в – на специальную металлическую пластину, расположенную под водой на днище или на фальшкиль.

6. Пожаробезопасность на яхтах.

Наиболее опасны в пожарном отношении суда из дерева и имеющие бензиновый двигатель с запасами бензина на борту. Основным источником опасности являются: курящие члены экипажа и пассажиры, моторный отсек с негерметичным топливопроводами, камбуз с газовой плитой и негерметичной газовой системой, водород, выделяющийся из аккумуляторов, некачественная электропроводка и зарядные устройства. Противопожарные средства на яхтах обычно представлены огнетушителями с различными огнегасящими агентами, пожарные покрывала. Для тушения простых возгораний на камбузе, в большинстве случаев, достаточно пожарного покрывала (возгорания масла на сковороде и т.д.). Для тушения пожара в машинном отделении наиболее эффективным средством является самосрабатывающий порошковый или аэрозольный огнетушитель, реже встречается система объемного тушения инертным газом. Все члены экипажа должны четко знать места расположения огнетушителей, порядок приведения их в действие, маневры судна при пожаре и основы борьбы за его живучесть.

- а) при пожаре все члены экипажа должны быть оповещены о пожаре громким криком;
- б) первый, увидевший очаг возгорания, использует ближайший огнетушитель для ликвидации пламени;
- в) рулевой и палубные матросы разворачивают яхту так, чтобы дым и пламя сносило за борт, а очаг возгорания находился под ветром. Одновременно нужно перекрыть подачу газа на камбуз, закрыв газовый баллон. Обесточить судно.
- г) одновременно с этим маневром все, не занятые тушением судна должны подняться из внутренних помещений на палубу, капитан руководит тушением пожара, собирает судовые документы и паспорта в герметичную емкость, обеспечивает сохранность судовой пиротехники, портативной радиостанции, приемоиндикатора GPS, мобильных телефонов;
- д) экипаж борется за живучесть судна, но при наличии явной опасности затопления или взрыва капитан дает команду покинуть судно, предварительно удостоверившись в том, что на членах экипажа надеты спасжилеты и спасплот приведен в действие.

7. Безопасность при обращении с ГСМ.

- а) канистры, баки, цистерны, их крышки и горловины, а также топливопроводы должны быть герметичны;
- б) запрещается курение, использование спичек и зажигалок при любом обращении с ГСМ;
- в) топливо желательно переливать шлангом, избегать перелива открытой струей и использования воронок;
- г) при всех операциях с топливом держать огнетушитель в шаговой доступности;
- д) не допускать разлива ГСМ на палубе и особенно в трюме, а при разливе тут же собрать пролитое масло или топливо и укупорить ветошь в герметичную емкость (например, в 5-ти литровую бутылку из-под воды);
- е) держать контакты на аккумуляторах крепко затянутыми во избежание искрообразования;
- ж) не производить операций с легковоспламеняющимся топливом при наличии зарядов статического электричества.

8. Оставление яхты без экипажа на воде в марине.

Оставление яхты без присмотра в условиях яхтклуба всегда сопряжено с некоторой опасностью. Для того, чтобы снизить риск, нужно:

- а) перекрыть все днищевые кингстоны и клинкеты во избежание затопления судна;
- б) отключить полностью аккумуляторы (отсоединение только «массы», т.е. минусового провода недостаточно!);
- в) перекрыть газ в баллоне, подающем газ на камбуз;
- г) отключить береговое питание, инверторы и устройства для зарядки аккумуляторов;
- д) задраить иллюминаторы и световые люки во избежание попадания дождя;
- е) проверить швартовы и кранцевую защиту борта;
- ё) при благоприятном прогнозе погоды оставить открытыми вентиляционные палубные головки для предотвращения появления неприятных запахов и сырости внутри яхты;
- ж) забрать или спрятать ключи от системы запуска главных двигателей;
- з) спрятать все лишнее палубное имущество внутрь судна;
- и) зачехлить приборы, тузик, подвесной мотор и т.д. чехлами от солнца и соли;

- к) обтянуть все наружные снасти (фалы, шкоты) для предотвращения их перетиранья об рангоут;
- л) оставить на вахте в марине свой номер телефона, сообщить свое приблизительное местонахождение и планы использования яхты. Иногда на вахте оставляют ключ от входного люка.

9. Одежда яхтсмена.

Для безопасной и комфортной работы человека на яхте его экипировка должна состоять из:

Летом при спокойном море:

1. Шорты из быстросохнущего материала;
2. Майка для защиты от УФ-излучения и ветра;
3. Бейсболка с козырьком или широкополая панамка;
4. Очки с УФ-фильтром и поляризацией;
5. Кроссовки или мокасины с нескользящей и не пачкающей палубу подошвой;
6. Перчатки для защиты рук при работе с тросами.

В холодное время:

1. Непромокаемый «дышащий» комбинезон и куртка яркой расцветки;
2. Высокие или низкие сапоги с нескользящей и не пачкающей палубу подошвой;
3. Шапочка, желательна яркая;
4. Очки с УФ-фильтром и поляризацией;
5. Длиннопалые перчатки для защиты рук;
6. «Сбруя» с эластичным шнуром и карабинами для страховки на палубе.

10. Поведение выпавшего за борт человека.

1. Не паниковать!
2. При падении всех известить о случившемся громким криком.
3. Взмахами рук обозначить свое местоположение на акватории, удостовериться, что с яхты вас заметили.
4. Ожидать подхода яхты, не плыть к ней, не расходовать зря силы.
5. В ночное время привести в действие маячок на спасательном жилете, а в дневное время – свисток.
6. Если вам подали спасательный круг, то не подныривать под него, а надавить на ближайшую к вам часть круга и круг сам упадет вам за плечи, опрокинувшись.
7. В холодной воде постараться подтянуть ноги к животу для того, чтобы уменьшить теплопотери.
8. На парусно-моторных яхтах подплывать к кормовому забортному трапу только при остановленном двигателе.