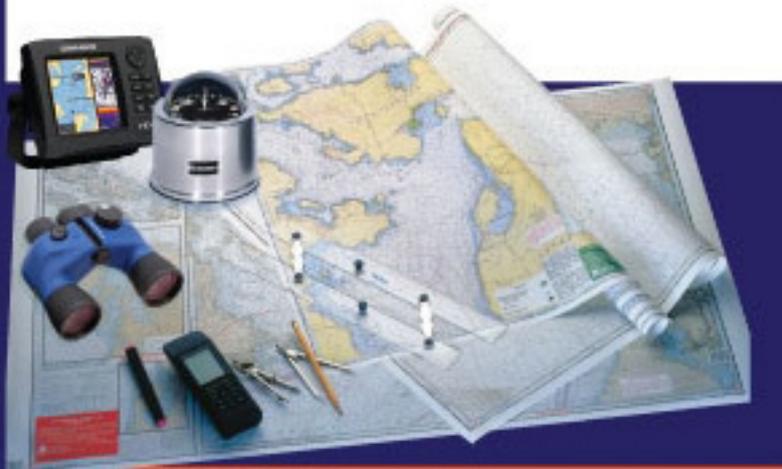


ТОМ КАНЛИФ



200 СОВЕТОВ ЯХТЕННОМУ КАПИТАНУ



Простые практические навыки, которые
улучшат ваше искусство мореплавания



Том Канлиф

200 советов яхтенному капитану

УДК 656.6
ББК 39.471

Канлиф Т.

200 советов яхтенному капитану / Т. Канлиф —

ISBN 978-5-9791-0346-4

Книжка составлена из заметок, которые публиковались в журнале Yachting Monthly. Окунитесь в любой из 200 советов в этой книге, чтобы сделать из себя настоящего яхтсмена. Откройте для себя практические навыки, которые вы не найдете больше нигде. Каждый совет иллюстрируется и полезен всем, от абсолютного новичка до опытного морехода. Книга удобна для чартерного путешествия и нацелена на широкую аудиторию любителей яхтинга и водномоторного спорта, которые хотели бы получить или повысить свои навыки управления и владения яхтой любого размера.

УДК 656.6
ББК 39.471

ISBN 978-5-9791-0346-4

© Канлиф Т.

Содержание

Предисловие	7
Мореходная практика	9
1. Вопросы вежливости	9
2. Чей приоритет движения?	10
3. Определение риска столкновения	11
4. Дайвер под водой!	13
5. Обратное сомнение	14
6. Смотрите вверх	15
7. Где ваш шар?	16
8. Никогда не прекращайте общение	17
9. Вид с мостика	18
10. Один сигнальный флаг стоит знать	19
11. Это, это и то!	20
12. Против ветра или по ветру?	21
13. Согласуясь с приливом	22
14. Мнемоника для правил	23
15. Осветите вашу тьму	24
16. Обьедки морей	25
17. Плавание в лунный прилив	26
18. Поверх волн	27
19. Проверка якоря	28
20. Расхождение ночью	29
Навигация	30
21. Пункт назначения	30
22. Отслеживать	31
23. Изучите плоттер	32
24. Проверить, если есть сомнения	33
25. Радар следит за реальным миром	34
26. Следуйте вашим створом	35
27. Приливные наблюдения	36
28. Естественные приливные измерения	37
29. Как далеко от берега вы на якорю?	38
30. Пользоваться плоттером	39
31. Смещение нулевой плоттера – скрытный враг	40
32. Судовождение вместе с радаром	41
33. Оповестительные знаки	42
34. Точки отсчета для GPS	43
35. Быстрая подсказка	44
36. Расчетное местоположение	45
37. Держитесь подальше	46
38. Управлять на глаз	47
39. Безопасный курс в тумане	48
40. Замена карт	49
41. Предсказание глубины прилива с ложкой дегтя	50
42. Произнести по буквам, чтобы не сбиться с курса	51
43. Путевые точки маршрута в качестве опасности	52

44. Компенсация дрейфа	53
45. Догнать время	54
46. Пройдет она, или нет?	55
Конец ознакомительного фрагмента.	56



200 советов яхтенному капитану. Простые практические навыки, которые улучшат ваше искусство мореплавания Составитель: Том Канлиф

Предисловие



Я должен признать, что давным-давно редактор журнала *Yachting Monthly* попросил меня написать несколько советов для шкиперов и экипажей яхт. В тот момент я не был признанным автором таких посланий, но вскоре обнаружил, что выступаю с ними каждый месяц. У меня никогда не было прав собственности на подобные советы и я думал, что это не будет длиться долго, но все продолжается и сейчас, несмотря на революцию GPS и появление надежного штурманского карт-плоттера. Сегодня я все еще сажусь писать каждые четыре недели, чтобы выдать на-гора эти маленькие кусочки информации. Давать советы не самое простое занятие. Для начала установим правильный уровень компетентности читателя, принимая во внимание некоторые соображения. Ценный совет для одного шкипера, может быть вопиюще очевидным для другого. Некоторые весьма компетентные люди не имеют естественного интереса к электронике, но чувствуют, что им это необходимо. Для них метод быстрой проверки путевой точки маршрута может избавить от множества затрудне-

ний. Для технофилов самым большим удовольствием будет нажатие кнопок и чтение руководства пользователя, но для них будет шоком, если разместить руководство в журнале. С другой стороны, из этого сборника советов ветеран, который использует стопорный и фаловый узлы, как нечто само собой разумеющееся, вполне может взять на вооружение любое годное предложение помощи в швартовке к одиночному кнехту. Он, конечно, всегда прав, но интересно, как он добьется постановки спинакера в темноте, ветреной ночью.

Другой ловушкой для пишущего советы является неизбежная опасность повторения. В конце концов, парусный спорт не совсем астрофизика. Я часто думаю, что в нем нет ничего особенного, но каждый раз углубляясь туда, я обнаруживаю новый взгляд на старую проблему. После двадцати лет сотрудничества с журналом повторения сказанного нельзя избежать, но, по крайней мере, я пытаюсь предложить найденную идею по-другому или с новой точки зрения.

Пожалуйста, имейте в виду все это, когда вы погрузитесь в эту небольшую книгу. Кроме того, попробуйте быть добрыми к моему старомодному настойчивому обращению к лодке, как «она» и человеку, как «он», где это личное местоимение будет применяться. Английский язык является недостаточным в этом плане и нет никакого неуважения к дамам. Я не могу писать в тексте «он или она». Когда наступит такой день, чтобы мне использовать «их» для отдельного человека, то в этот день он даст последний совет моим останкам на просторах Атлантики.

Я благодарен издательству John Wiley & Sons за идею книги и журналу Yachting Monthly за то, что он использовал мою голову на его страницах. Вы можете узнать старых друзей или все советы могут быть для вас в новинку, но, кто бы вы ни были, я надеюсь, что вы найдете что-то полезное.



Том Канлиф

Мореходная практика

1. Вопросы вежливости

Не все лодки постоянно гоняются в регатах, типа «Гран-при». Многие крейсерские яхты используют выходные дни для плавания недалеко от местного яхт-клуба. Такую лодку можно легко принять за круизную яхту, которой она вполне может быть в любой другой день. Однако, сегодня на ней не развеивается кормовой флаг и это международный знак того, что она участник гонки. Как только она заканчивает гонку или сходит с дистанции, она должна водрузить свой флаг снова так, чтобы ее коллеги-конкуренты и кто-либо еще вокруг знали, что она больше не подчиняется гоночным правилам. Как раз сегодня, те из нас, кто совершает круиз на своей крейсерской яхте, хотели бы дать своей лодке чистый ветер. Однажды, мы можем быть на их месте. (В России яхтсмены часто забывают про этот момент и гоняются на круизных яхтах с кормовыми флагами. – Прим. перев.)



Нет кормового флага? Тогда вероятно, 2 что она сегодня участник гонки

2. Чей приоритет движения?

При пересечении вашего курса другой лодкой в светлое время суток полезным мнемоническим правилом для понимания приоритета движения было бы, это спросить себя, какие из бортовых огней вы хотели бы видеть на ней, если бы это было в темноте. Красный цвет (левый борт) огней предлагает вам держаться подальше от ее курса. Зеленый цвет огней (правый борт) означает «можете идти», так что если вы видите его на правом борту, вы можете с осторожностью оставаться на своем курсе, не меняя скорости.

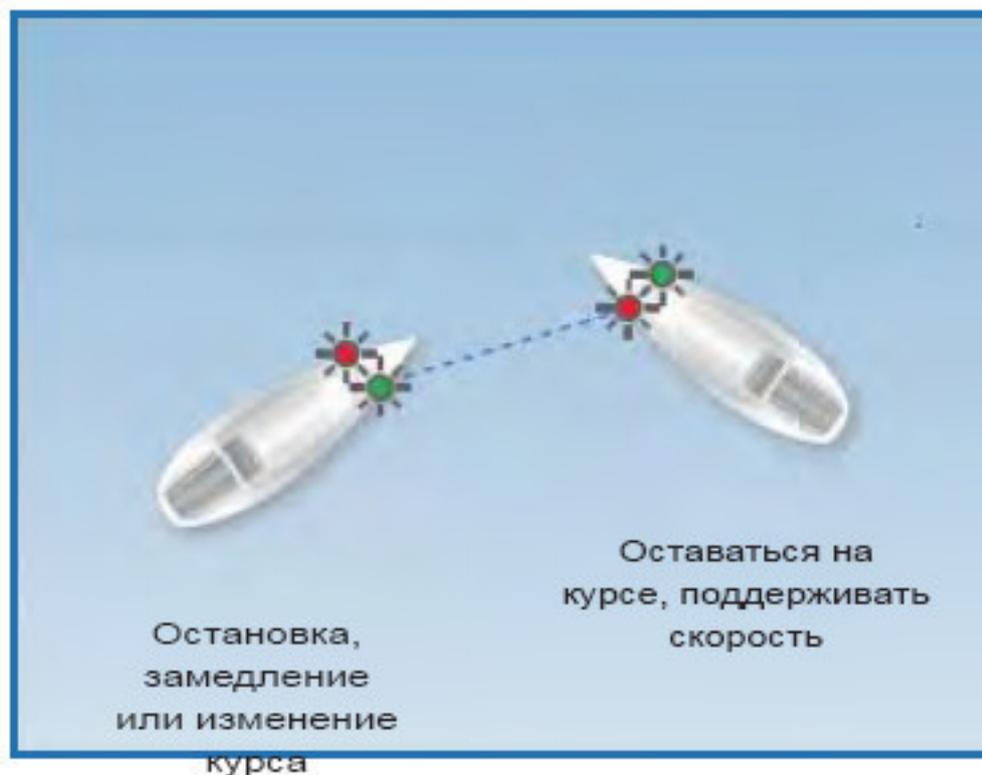


Схема огней на картинке поможет выяснить, кто имеет право на приоритет движения в дневное время суток

3. Определение риска столкновения

В море риск столкновения проверяется путем установления, поддерживает ли другое судно постоянный пеленг по отношению к вам или нет. Для начала, вам надо заметить, держа голову неподвижно, что это далекое судно остается на месте по отношению к выбранной вами леерной стойке, к вантам, или к другому подходящему элементу. Если это выглядит опасным, но вы не уверены, то вы можете взять пеленг по судовому компасу и следить за ним по мере сокращения дистанции. Вы можете даже пользоваться электронной линией пеленга на вашем радаре.



Выстроить в ряд судно с леерной стойкой, если нет ничего другого, чтобы использовать в качестве ориентира

В стесненных водах удобнее обратить внимание на другие транспортные средства, с устойчивым местоположением по отношению к своему заднему плану. Хотя трудно доказать математически, но этот старый практический метод работает каждый раз, если другое судно не находится почти у берега. Если другое судно стоит перед той же самой отдаленной областью, дымовой трубой или припаркованным автомобилем, когда вы приближаетесь, то вы находитесь на курсе точки встречи, так что будьте осторожны!

4. Дайвер под водой!

Изучение всех сигнальных флагов больше не является частью какой-либо яхтинговой учебной программы, но каждый несущий вахту должен быть осведомлен о значении флага «А». Он говорит: «Дайвер находится под водой. Держитесь отдаленно на небольшой скорости».



Будьте бдительны, если вы видите развевающийся сигнальный флаг «А»

Иногда эти флаги сделаны из фанеры, иногда из ткани, но они всегда поднимаются на лодках с дайверами. Следите за ними и учитывайте их в своем курсе. Если вы пропустите этот сигнал, то будете нести ответственность в случае, если вы являетесь причиной серьезной аварии. Даже если вы никого не повредите, вы получите заслуженный разнос от рулевого лодки с дайверами.

5. Обратное сомнение

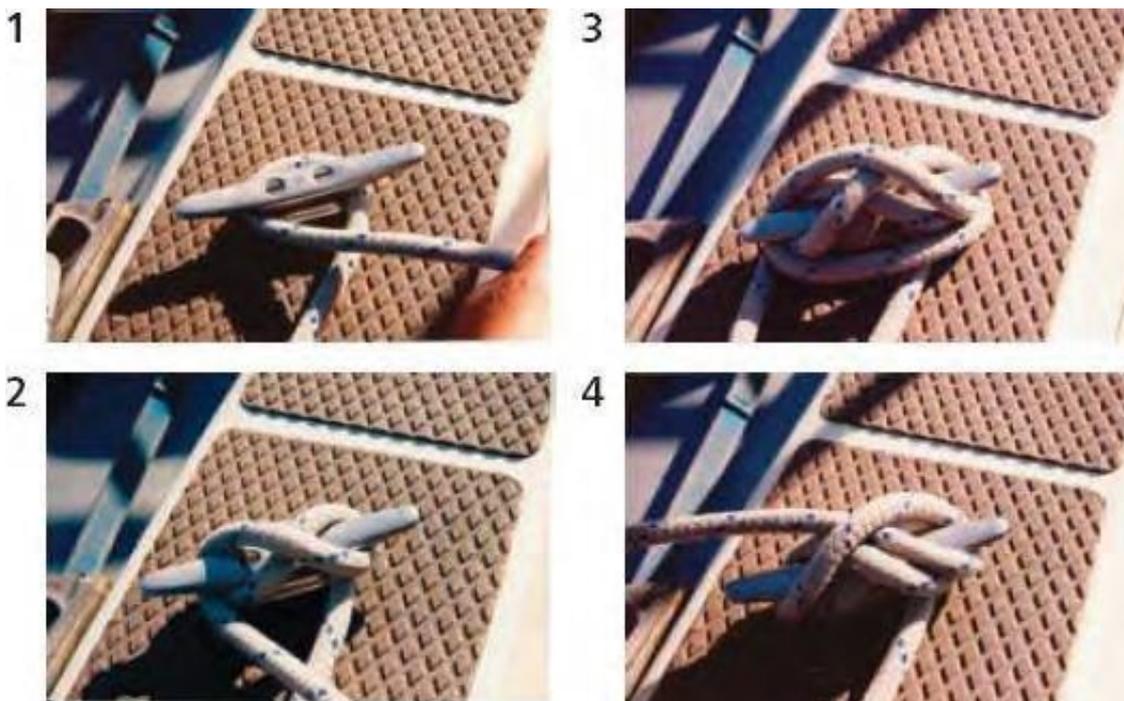
Единственная определенность в том, как быстро крепить канат на швартовой утке заключается в том, что существует несколько одинаково хороших способов это сделать. Чтобы определиться, какой именно использовать способ, задайте себе ряд вопросов:

Если я уложу швартов таким образом, то может ли он соскочить по ошибке?

Не затянется ли он «намертво» на утке или запутается?

Если уложить швартов таким образом, то когда я начну его снимать, можно ли будет его стравить «под нагрузкой», если потребуется?

Если все три ответа – «да», то вы все делаете правильно. Обратите внимание, на первом фото (**Утка 1**), первая половина оборота не зажата вторым оборотом, который слабо натянут, но, как правило, его подтяжка на утке не приведет к блокировке под нагрузкой, по сравнению с первой половиной оборота. **Утка 2** показывает аккуратный, безопасный способ с «восьмеркой», проходящей нестопорным образом. **Утка 3** показывает классическое «в пол-оборота, две «восьмерки» и в полный оборот стопорная петля» решение. Обычно, наилучшее, кроме случаев короткой веревки или очень маленькой утки, тогда используйте блокировочный узел, как на **Утке 4**. Это не единственные способы, тем не менее.



6. Смотрите вверх

Если вы установили такелаж самостоятельно, то вы можете быть полностью уверены в нем, но если его установил кто-либо другой, тогда стоит проверить ваши краспицы и карабины перед переходом. Если вы не можете по какой-то причине подняться наверх мачты, настройте резкость бинокля на ближний диапазон фокусировки, очистите линзы и серьезно взгляните вверх. Вы будете удивлены тем, что вы сможете увидеть.



Используйте бинокль, чтобы проверить ваш такелаж

7. Где ваш шар?

Все мы знаем, что должны поднять черный шар, когда бросили якорь и, тем не менее, многие из нас забывают это сделать. Одна из причин этого заключается в том, что шар часто скрывается в задней части рундука за ящиком для инструментов и его легко там «позабыть». А чтобы пойти и достать его требуются определенные усилия. Так почему бы не убрать его в якорный рундук, где он всегда будет под рукой?



Держите ваш якорный шар в рундуке для якорных цепей, и вы всегда найдете его там

8. Никогда не прекращайте общение

Любой шкипер может быть настолько погружён в проблемы экипажа, что забывает о том, что надо держать экипаж в курсе происходящего. Также важно провести инструктаж, объясняющий основы грядущего перехода, чтобы рассказать, где находится спасательный плот или как использовать гальюн. По мере наматывания клубка миль, моральный дух усиливается, если весь экипаж информирован о продвижении к цели перехода. Человек, замерзая в кокпите, справится с задачей лучше, если он знает, что прилив имеет твердое намерение повернуть в следующий час, и что ужасное состояние моря в скором времени начнет меняться к лучшему; обнадеживающее замечание о том, что осталось пройти еще каких-то 15 миль, может спасти команду от бунта. Это кажется очевидным, но часто игнорируется.



Хороший шкипер должен поддерживать свой экипаж сообщениями – это отличный способ для поднятия боевого духа

9. Вид с мостика

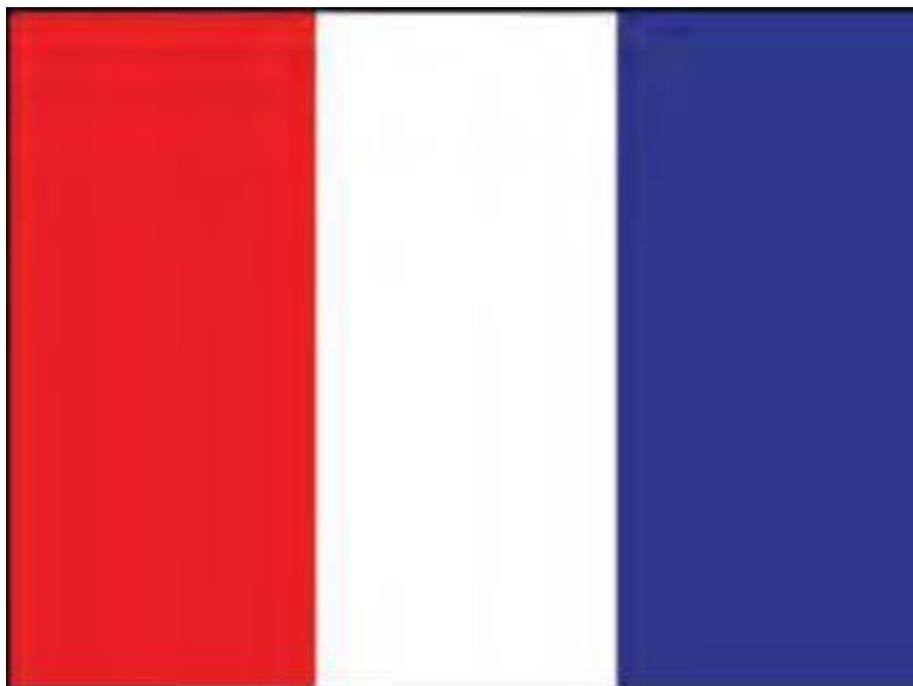
Об этом говорят достаточно часто, но легко забывают, что «мелких парней» большие корабли могут не видеть. Вот необычный вид на пролив Солент, который показывает, «что видит рулевой», когда яхта поспешно убегает из под носа его судна на доброй четверти мили впереди. Это было вполне безопасно в данном случае, но если бы она была чуть ближе и все бы пошло не так для нее, присутствующие на капитанском мостике даже не узнали бы, что они с ней столкнулись.



То, что видит рулевой...

10. Один сигнальный флаг стоит знать

Те дни, когда яхтенным капитанам надо было знать все сигнальные флаги, к счастью, давно в прошлом. Однако способность распознавать один или два сигнала, остается полезным фактором безопасности. Сигнальный флаг «Т-Танго» – выглядит, как французское знамя, но с цветами задом наперед. Это означает, что судно занято парным тралением. Где-то далеко, на одной с ним прямой будет и его партнер, и последствия обнаружения себя между ними приводят нас к мнению, чтобы развернуться назад. Вам не доведется часто видеть парное траление, эта практика запрещена в водах Великобритании, но континентальные рыбацкие суда действительно показывают этот флаг, хотя вы, возможно, знаете, что их судовые огни иногда оставляют желать лучшего.



Сигнальный флаг «Т» выглядит, как французское знамя, но цвета расположены в обратном порядке

11. Это, это и то!

Плавая в иностранных водах, вы никогда не знаете, когда вас посетят представители органов власти. Они могут оставить вас в покое на годы, а потом вдруг, в один прекрасный день, вот они! Не стоит почитать на лаврах, о состоянии возимых с собой документов. Судовые регистрационные документы (SSR (Small Ships Register), должны быть в порядке), доказательства оплаты НДС, международный сертификат шкипера (это International Bareboat Skipper IYT, или, по крайней мере, международный сертификат компетенции (ICC, International Certificate of Competence)), паспорта, международный сертификат радиста (VHF Radio Operator Certificate) и страховое свидетельство, это минимальный требуемый перечень для многих стран. Если у вас нет их под рукой, вы можете попасть в сложную ситуацию.



Будьте готовы к визиту представителей органов власти

12. Против ветра или по ветру?

Летний круиз, который запланирован слишком плотно по времени, может привести к огорчениям и бунту. Нептун, в конце концов, не обязан отправлять свой ветер для того, чтобы обслуживать наши мелкие цели. Но нас не радует тот факт, что может появиться долгая пауза в начале путешествия. В тот день, когда вы поднимаете парус, и если вам известно, что ветер не изменится, имеет смысл начать идти против ветра, а затем вернуться домой по ветру, «сначала неприятные вещи, хорошие вещи позже» – принцип, известный каждому хорошо воспитанному ребенку. В более длительное плавание вы тоже можете выйти в море против ветра и вернуться из него усталыми лишь для того, чтобы увидеть на следующей неделе бриз, который вовремя доставил бы вас домой. Начав плавание по ветру, вы гарантируете, как минимум 50 % удовольствия. И вы, получите хорошие шансы на ваш переход домой. В худшем случае, у вас будет ситуация 50 на 50, но шансы в вашу пользу. Спросите любого азартного игрока...



Идя против ветра даже один день, вы не сделаете старт удачным!

13. Согласуясь с приливом

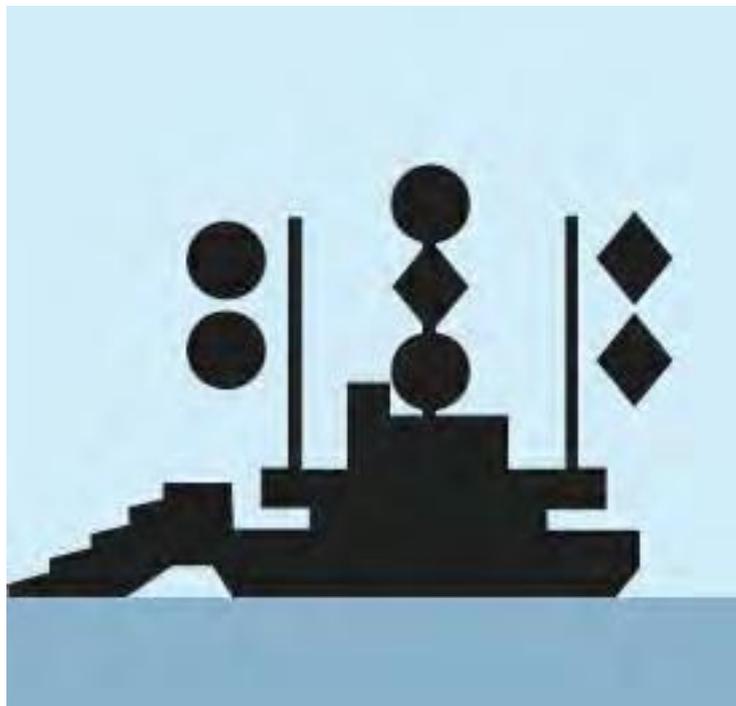
Если вы находитесь в компании старых грузчиков и пьете с ними чай в их сарае во время прилива, то с дуновением ветра, несущим с собой вонь гниющих водорослей, один из них обязательно скажет: «Не волнуйтесь, ребята. Ветер уйдет вместе с отливом». Полагаю, что хорошо разбирающиеся в науке читатели, снисходительно отнесутся к этому маленькому наблюдению, однако не стоит торопиться с оценкой! Возможно, все это звучит нереально в отношении 15 мильной морской прибрежной зоны, но в реке или на берегу в окружении отмелей, при падении уровня воды появляется все больше и больше естественных укрытий. Волны начинают ослабевать, даже сила ветра уменьшается с упавшим на 20 футов уровнем воды, и общее впечатление не вызывает сомнений. Если вы не верите, стоит попробовать на веслах перейти через реку при силе ветра в 9 баллов на полной воде и при полном отливе. Старые парни были, в общем-то, правы.



Он сейчас выглядит свирепым, но во время отлива обнажится широкая прибрежная полоса

14. Мнемоника для правил

Не легко запомнить все детали МППСС (Международные правила предупреждения столкновений судов в море, ColRegs), когда вы не выходите в море каждый день, а на практике иногда нет времени, чтобы искать в них подзабытые детали.



Пройдите мимо земснаряда с «алмазной стороны»

Мнемоника может помочь вам их вспомнить. Вот пример:

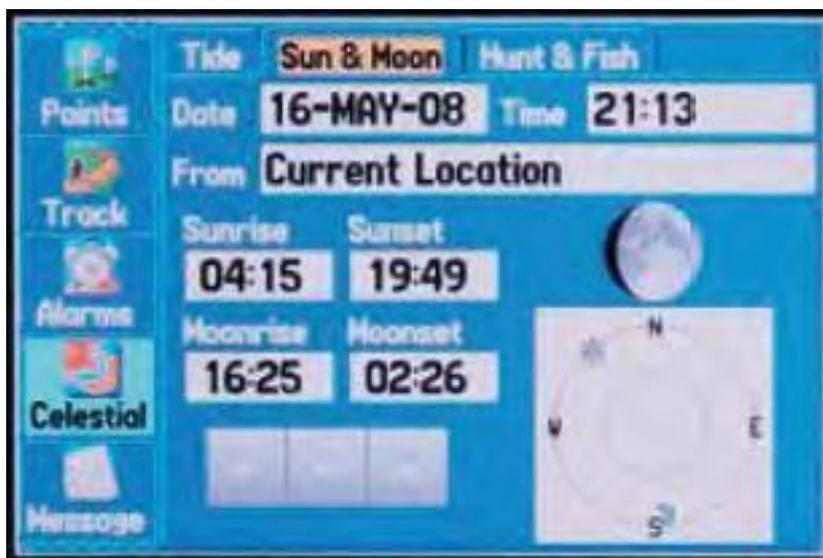
Вопрос: С какой стороны вы пройдете мимо земснаряда – несветящиеся сигнальные шары, или алмазы?

Ответ: Огромные шары огня! (название популярной песни: Great balls of fire! – прим. ред.) Огонь красный, а бриллианты должны быть зелеными. Я пойду мимо зеленого цвета ради безопасности.

Вы, вероятно, можете придумать что-то поинтереснее.

15. Осветите вашу тьму

Парусная яхта, заходящая или покидающая незнакомую гавань ночью, это всегда невесело, но если у вас нет выбора, то немного лунного света может иметь для вас большое значение. Если вы можете передвинуть время выхода или захода на несколько часов после восхода Луны, то это реальный бонус, особенно если Луна – видна больше, чем наполовину. Такой альманах как Reeds, будет для вас книгой с информацией, но намного проще взглянуть на карт-плоттер. Этот маленький электрический мозг будет работать безошибочно все время, где бы вы ни были. Показания плоттера от фирмы Garmin говорят вам даже, является ли Луна растущая, убывающая, полная или ее не видно вообще. И если вы хороший моряк, который заинтересован в спуске флага на закате, плоттер даст вам эту информацию.



Этот плоттер фирмы Garmin показывает текущую фазу Луны

16. Объедки морей

Есть вероятность того, что в какой-то момент времени каждого сезона, половина из нас окажется укрывающимися и коротающими время из-за непогоды в каком-нибудь далеком порту. И обычно в середине отпуска. Заманчиво высунуть свой нос из-за мола, как только ветер стихнет до 4 баллов, но если тяжелые вещи с берега стали компонентами бурного моря, то с ними придется бороться. Как правило, мы могли бы оказаться в стихающем бризе, «идя вверх и вниз через ту же нору», в течение 24 часов. Ответ, конечно, заключается в выборе убежища с хорошим пабом, хорошим пляжем, многозальным кинотеатром или казино с отвлекающим внимание крупье. Это действенное планирование похода...



Подумайте дважды, перед отплытием в неприятных остатках после шторма

17. Плавание в лунный прилив

Если вы плывете в центральной части Южной Англии, вы обнаружите полные сизигийные воды к полуночи и полудню, далее, на востоке страны они падают около 06:00 и 18:00 часов, на Темзе они обычно прибывают в припозднившийся ланч, и так далее. Квадратурные приливы четко делятся на шесть часов по продолжительности. Все мы знаем, что приливы и отливы следуют за Луной и высший сизигий будет день или два после полнолуния или новолуния. После того, как вы установили, когда обычно происходит ваш местный отлив, вам нужно только посмотреть на Луну, плывущую сквозь облака, чтобы предсказать в какое время завтра прилив начнет убегать. Точно, как это делалось раньше, когда люди еще не пользовались таблицами приливов и отливов.



Используйте Луну для предсказания приливов и отливов

18. Поверх волн

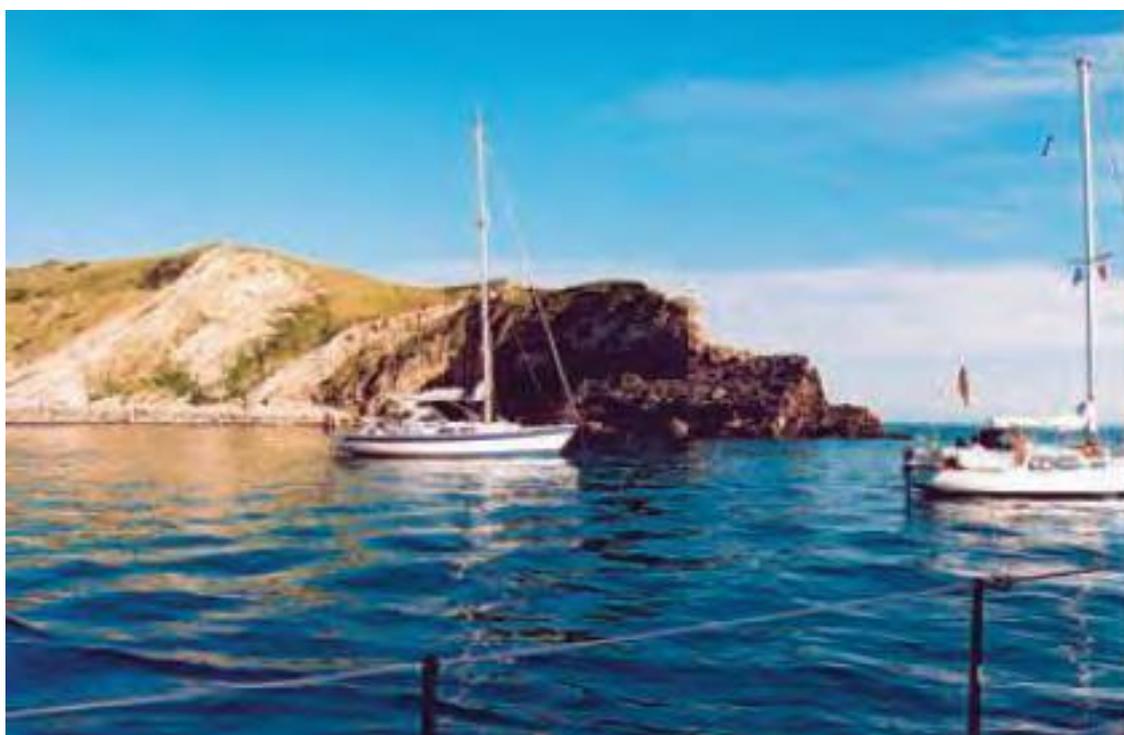
Совершая подход к берегу в темноте, наиболее вероятно, что вы будете, глядя на него, с трудом определять сигнальные огни. При этом может быть значительное волнение на море, которое будет превышать ваш уровень глаз, когда вы сидите за штурвалом. Ваша высота уровня глаз в сидячем положении может быть небольшой, около 4 футов в маленькой яхте, или 8 футов в большой яхте с центральным кокпитом. В любом случае, лишние 6 футов, которые вы получаете стоя у мачты, дают огромную разницу. То, что сначала кажется изредка мигающим бумом, может превратиться в затмевающийся маяк, если вы находитесь достаточно высоко, чтобы увидеть разницу.



Игольный канал (Needles Channel) – это популярный кросс-канал подхода к берегу – поднимитесь к мачте, чтобы установить разницу между мигающими буюми и береговым затмевающимся маяком

19. Проверка якоря

Самый лучший метод наблюдения на якорной стоянке за тем, волочится ли якорь яхты по дну или нет, это найти естественный створ между двумя объектами находящимися более или менее на траверзе, когда нос лодки на якоре. Для их четкой видимости они должны быть достаточно близко. Вы даже можете использовать другую лодку, которая подходяще выглядит для этого, пока она не присоединится к вам на стоянке и не достигнет, как объект наблюдения, угрожающих размеров. Компас тоже можно использовать, чтобы определить, изменился ли пеленг – это туповатый инструмент для сравнения, но он полезен тогда, когда не видно створа. Даже ночью, два сигнальных огня или один сигнальный огонь в соответствии с каким-то силуэтом на горизонте, как правило, могут быть найдены. GPS приемник, обещающая сообщать оптимистичным шкиперам о волочении якоря, представляет собой интерес только в густой туман.



Проверяйте створ, когда бросили якорь

20. Расхождение ночью

В дневное время, для того чтобы уступить место другому судну в море, достаточно простого, незначительного изменения курса, чтобы пройти по его корме. Как правило, 20° или 30° более, чем достаточно. Ночью – другая история, потому что судно может видеть только ваши сигнальные огни. Можно установить хороший радиолокатор, но вероятнее предположить, что вы этого не сделаете. Для наблюдателя на мостике судна важно знать, что вы уступаете ему путь, для этого необходимо включить на достаточном удалении от него, ваши сигнальные огни, чтобы показать ему свои намерения, Это может быть неудобно, но важно, что он не сомневается в ваших намерениях.



Лучше предполагать, что все, что судно видит, глядя на вас, это лишь ваши сигнальные огни

Навигация

21. Пункт назначения

При использовании карт-плоттера, пункт назначения маршрута стоит вводить всегда, даже если вы не беспокоитесь о любых других путевых точках маршрута. Это позволяет сразу видеть, как долго вы должны идти до него, насколько пеленг до пункта назначения совпадает с вашим планом маршрута, как это далеко, как ваша средняя скорость соотносится со скоростью лодки и скоростью движения и, самое главное, достигнете ли вы пункта назначения до времени, известного, как «ожидаемое время прибытия (ETA)».



Введите конечный пункт маршрута – это покажет вам, как долго вы должны идти до него

22. Отслеживать

Использовать карт-плоттер без активации функции «проекция курса» – все равно, что есть чипсы без соли и уксуса. «Проецирование курса» создает линию, исходящую от изображения лодки, и которая показывает, где яхта будет находиться в некоторый момент времени, полагая, что скорость, течение и т. д. остаются неизменными. Хотя это не совсем правда, но эта функция может иметь огромное значение для вас. Если вы не знаете, как это сделать, то надо почитать руководство пользователя к плоттеру или потратить полчаса на прокрутку его меню. Эта функция где-то есть!



Включите на карт-плоттере функцию – «проекция курса», чтобы увидеть, куда вы направляетесь на быстрый взгляд

23. Изучите плоттер

Первое, что некоторые люди делают, когда они покупают новое оборудование – это изучают руководство пользователя к нему. Другие используют старый принцип, не читать инструкцию, до тех пор, пока все остальное не помогло. Многие из сегодняшних электронных карт-плоттеров предоставляют полный анализ высот прилива для многочисленных точек, в том числе для вторичных портов. Как хорошо, что это все существует, но оно работает только для мореплавателей, которые взяли на себя труд выяснить, какие кнопки нажимать. Опрос показывает, что удивительно большое количество моряков никогда не трудились над тем, чтобы это выяснить. Обратитесь к совету 41 для полноты картины.



Вы полностью используете возможности вашего плоттера?

24. Проверить, если есть сомнения

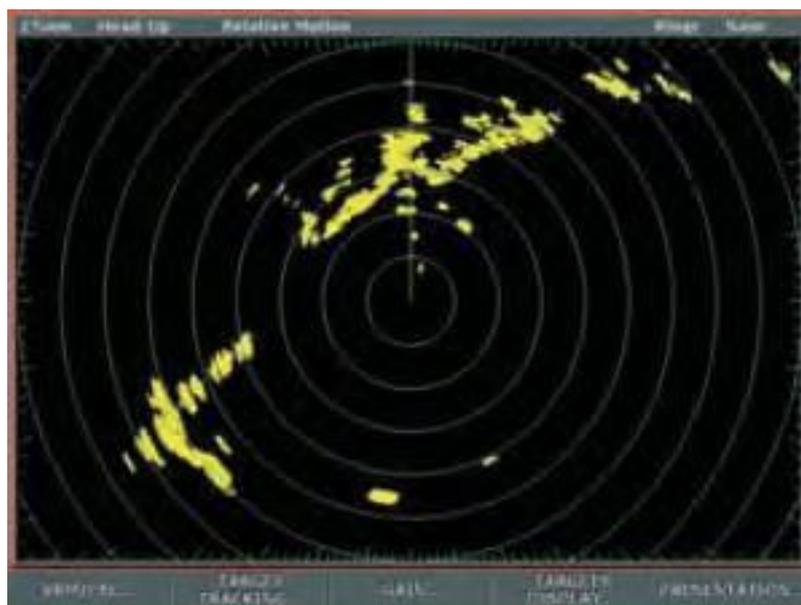
Если у вас есть сомнения по идентификации берега или маяка, самый простой способ убедиться в этом, нанести свои координаты по GPS на карту и определить какой пеленг должен быть у объекта. Далее, подняться на палубу со стороны объекта, имея компас-пеленгатор, и убедиться, что он дает пеленг, такой как надо. Всегда вносите поправку на ход лодки между результатами, полученными по координатам на карте и когда вы окончательно взяли пеленг по компасу-пеленгатору. Если есть серьезные расхождения, достаньте бинокль и посмотрите все еще раз.



Это восточный кардинальный знак, но какой? Ручной компас-пеленгатор поможет вам быть уверенней в себе

25. Радар следит за реальным миром

Чтобы быть полностью эффективным оператором радара нужно почти постоянно следить за новыми разработками. Для небольшой яхты, где, пожалуй, только шкипер может квалифицированно интерпретировать данные с экрана, это вряд ли реально. Обычно, наблюдение за обстановкой должно быть детальным, если идёте в тяжелых условиях плохой видимости, но в более спокойных водах, когда вы являетесь единственным шкипером на вахте, то бывает трудно решить, сколько времени тратить на проверку экрана радара для обнаружения других судов.



Переключить диапазон на шесть миль и убрать кольца для более четкого обзора радара

Единственный ответ – это иметь экран, расположенный так, чтобы он был бы виден с кокпита, затем выбрать из колец дальности для себя диапазон до шести миль. Экран останется при этом чистым и пустым, делая любой новый объект на экране радара более заметным. Когда цель установлена, вы можете, взять электронную линию пеленга (EBL, Electronic Bearing Line) и изменяемый радиус дальности (VRM, Variable Range Marker), затем вернуться в реальный мир на палубу, и выполнить свой маневр наблюдая его.

26. Следуйте вашим створом

Эта лодка выглядит так, будто ей следовало бы удариться о буй хорошо и жестко, но прилив удачно ее отнес. Пытайтесь прочитать течение огибающее буй. Когда лодка подошла к нему, ее шкипер увидел буй, скользящий боком относительно лесистой береговой линии за ним, и, понятно, что если бы он даже направился прямо на буй, он бы не смог столкнуться с ним, как слетать на Луну. Створ был в движении, так что он был в безопасности.



Читая проходящее течение у буя и используя створ, вы можете идти круто к ветру

27. Приливные наблюдения

Моряки в центральной части пролива Солент, Великобритания, всегда могут определить направление прилива в Калшоте, отмечая, как плавучий световой знак «лежит». Власти наградили это судно якорным шаром, когда они отбуксировали старый плавучий маяк много лет назад. Шар находится на стороне плавучего корпуса, близкой к его мурингу, поэтому его положение «на прилив», служит ясным индикатором, ибо там находится носовая часть закрепленного на якорь плавучего маяка.

В принципе, наблюдения этого типа могут быть сделаны в любом месте, где можно видеть положение какой-либо посудыны. В некоторых местах буи расположены прямо на небольших лодках. Их прочтение не представляет трудностей. В остальных случаях может помочь отдаленно стоящее на якорь судно.



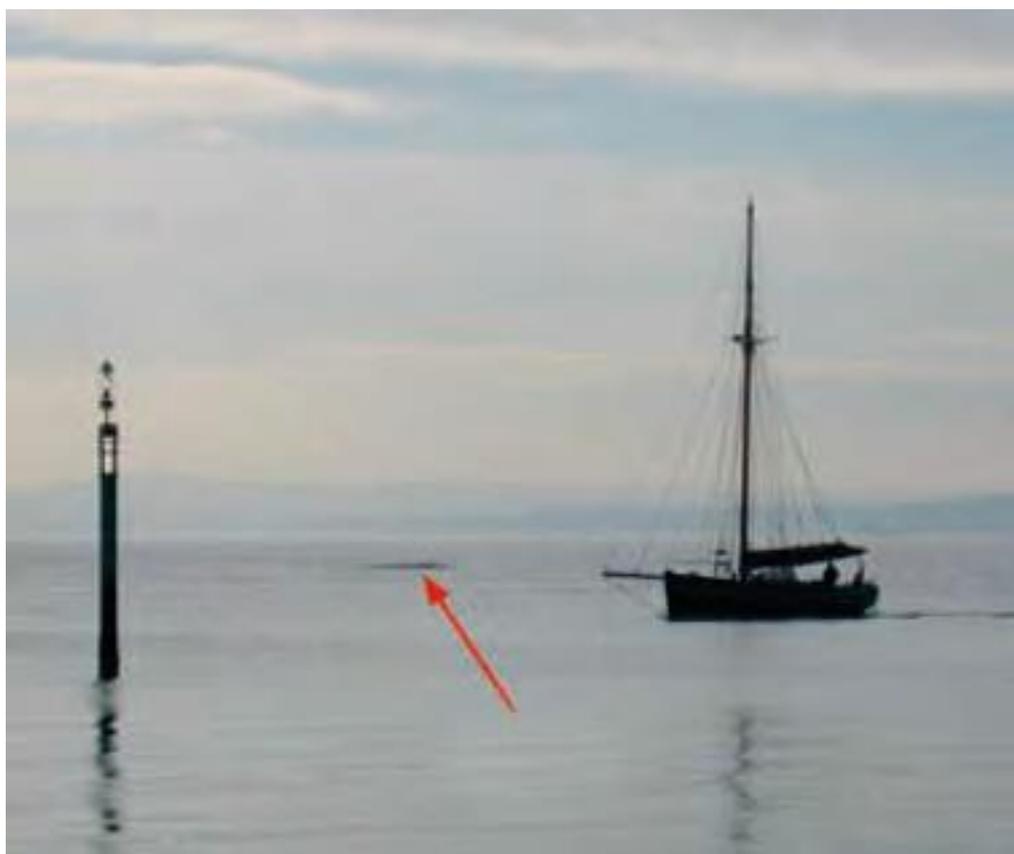
Калшот, плавучий маяк – это индикатор направления прилива

28. Естественные приливные измерения

Этот парень идет вниз по течению к морю, пересекая песчаный нанос, но ему не нужно вычислять высоты прилива вторичного порта, чтобы убедиться в достаточном количестве воды. Он уже наблюдал в предыдущий день, что его лодка имеет достаточно глубины, если мелководье у побережья будет на одном уровне с поверхностью воды.

Конечно галька, может изменить эти характеристики после следующего большого шторма.

Так если на то пошло, он может сделать и песчаный нанос. В настоящий момент времени, однако, он не сомневается, что он в безопасности.



«Незамысленный» глаз наблюдателя не нуждается в научном обосновании

29. Как далеко от берега вы на якорь?

Любой старый моряк знает, что любая лодка стоящая на якорь кажется ближе к берегу, чем это выглядит с берега. Полезно перестраховаться, если у вас есть радар – выбрать в его электронном меню кольцо дальности до ближайшей скалы и увидеть, насколько близко она находится на самом деле. В этом случае шкипер устанавливает кольцо дальности такого же диаметра, какой диапазон расстояний он предположил. В качестве дальнейшего уточнения, он прикидывает вероятное положение своего якоря и, поместив на него курсор радара, очерчивает требуемое для лодки пространство.

Совмещение на электронной карте радарных изображений, подкрепляет данные радиолокации за счет полученных данных от независимого источника. Это разумно, потому что скалы могут быть недостаточно видимой целью для радара.



Обратите внимание, что карта ориентированна «на север», в то время как радар «по курсу». Стрелка на карте представляет только последнее направление лодки и не имеет ничего общего с ее настоящим положением. Лодка, на самом деле, направлена носом в бухту к югу от неё

30. Пользоваться плоттером

Запустить плоттер совсем не сложно. Даже если некоторые члены экипажа не являются штурманами официально, научите их пользоваться плоттером в качестве полезного визуализирующего инструмента. Покажите им, как панорамировать и масштабировать, и убедитесь, что они понимают масштаб вещей. Тогда, когда ваша вахта закончится, у них будет еще один инструмент, помогающий ориентироваться и интерпретировать то, что они видят.



Научите ваш экипаж пользоваться плоттером

31. Смещение нулевой плоттера – скрытный враг

Вот фотография, сделанная в июне 2006 года с экрана плоттера яхты. Яхта, оказалась согласно карты, на стоянке в местном супермаркете, но она фактически находилась в безопасности, вдоль береговой стенки на восточной оконечности причала. Расстояние от лодки до супермаркета было чуть более 200 метров. Не было ничего неправильного с конфигурацией плоттера – проблема была в расхождении между данными широта/долгота по GPS и данными с электронной карты. Иными словами, классическое смещение нулевой точки. Когда вы подумаете, что случилось бы, если бы шкипер яхты опирался на точность плоттера, входя в эту гавань в тумане, то сами всё поймёте.



Карт-плоттер показывает эту яхту припаркованной на берегу, когда она на самом деле рядом с причалом

32. Судовождение вместе с радаром

Когда дело доходит до подтверждения расстояний от неподвижных объектов, таких как скалы, то наиболее точным инструментом на борту полностью оборудованной яхты является радар. Хороший пример – огибающая Портландский мыс, держать кабельтов или два от берега, чтобы оставаться на глубокой воде, но в безопасности от быстрого течения в сторону моря внутри кипящего отлива. Чтобы оставаться так близко, не имея створов, требуется мужество, так что радар, это все – что у вас есть! Выбрав наиболее подходящий диапазон, нажмите кнопку радара, чтобы активировать изменяемый радиус дальности (VRM, Variable Range Marker) и установить кольцо дальности выбранного удаления. Дважды проверьте, что вы не совершили ошибку, после чего, двигайтесь по VRM, который просто касается эха от скалы на экране. Не забывайте смотреть на эхолот, что жизненно важно для перекрестной проверки и помните, что окончательным судьей должны быть ваши собственные глаза.



Используйте радар, чтобы поддерживать постоянное удаление от берега

Они быстро подскажут вам, если вы сделали крупную ошибку.

33. Оознавательные знаки

Вы заметили буй в бинокль, но есть и другие, не слишком далеко. Очень важно знать, что это именно нужный вам буй, но как вы убедитесь, что это он? Ответ прост – надо вырулить (по картинке – влево) так, чтобы буй встал недвусмысленно в створ с мысом и взять на него пеленг. Теперь снимите пеленг створа с карты. Если он не совпадает с вашими замерами, то либо буй смещен со своего штатного места, либо он не тот. Не ждите здесь высокой точности. Буи не являются неподвижными объектами, но для наших целей, они, как правило, достаточно хорошо подходят, чтобы этим воспользоваться.



Как вы убедитесь, что это нужный буй?

34. Точки отсчета для GPS

Точки отсчета для карт можно найти в легенде карты. Как только вы определите датум, например, для «Ordnance Survey of Great Britain (OSGB) 1936» – у вас есть два пути, если вы намерены применить их для плоттера. В идеале, перенастройте приемник GPS (ищите в меню прибора) на эти точки отсчета. Если вы не можете этого сделать, используйте информацию – «спутниковые вторичные позиции» (Satellite Derived Positions) для настройки GPS-плоттера но только тогда, когда суперточность действительно имеет для вас значение. Большую часть времени, когда вы находитесь в море, такие вопросы носят чисто академический интерес, но когда вы ищите буй в густом тумане, они помогут определиться.

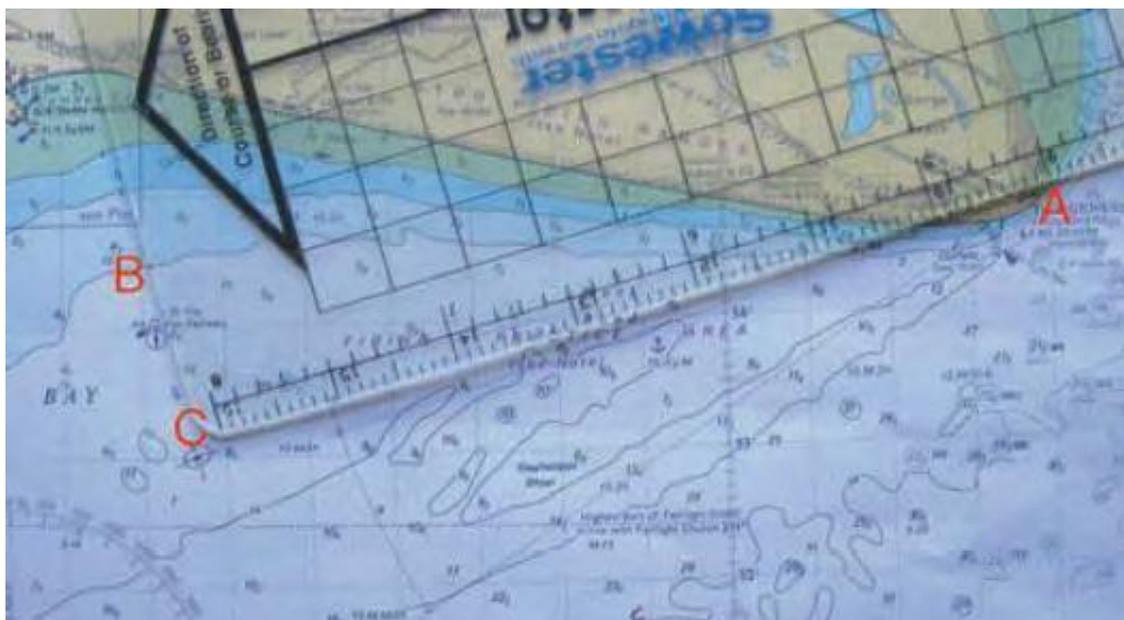


Знайте точки отсчетов для ваших карт и синхронизируйте ваш GPS приемник

35. Быстрая подсказка

Если ваш GPS приемник завис и вы не слишком успешны в построениях на карте, то чтобы исправить это положение, найдите идентифицируемый объект впереди или за кормой (он не должен лежать на вашем курсе – в этом примере – Дандженесский маяк). Держитесь так, чтобы привести его прямо на нос или строго за корму. Компас дает пеленг или обратный пеленг, и это текущая линия положения. Удерживайте это направление движения и подождите пока второй нанесенный на карту элемент (буй Rye Fairway) будет на траверзе лодки. Лучший способ определить это точно – подождать, пока он окажется на одной линии с погоном гика-шкота паруса, кормового комингса кокпита или кормовой части крыши рубки. Поскольку буй теперь под углом 90° к вашей линии движения, вам не нужно брать его пеленг.

Нанести на карту этот идеальный «срез» – плевое дело. Установите на карте прямоугольный транспортир вдоль пеленга, взятого по компасу на мыс Дандженесс (А) впереди или за кормой, затем двигаем его поперек карты таким образом, чтобы другая его сторона прямого угла коснулась буя (В). Вершина прямого угла транспортира укажет вам – ваше местонахождение (С). Отметьте его крестиком на карте, занесите его координаты в вахтенный журнал, и поскорее возвращайтесь наверх.



Если ваш GPS приемник завис, нанесите на карту этот идеальный «срез»

36. Расчетное местоположение



Если вам нужно наносить на карту традиционное счислимое место лодки, более чем на один час из вашей отправной точки, не пытайтесь делать это каждый час. Вместо этого, нанесите на карту счислимое место для всего участка перехода заданным курсом и дистанцию перехода, затем нанесите вектор течения (прилива) в конце одночасового отрезка.

37. Держитесь подальше

Если вы являетесь завсегдатаем Северного моря, вы наверняка знаете, что нанесенные на карту небольшие кольца вокруг морских газовых и нефтяных платформ означают, что вы должны держаться от них на расстоянии более 500 метров. Если вы когда-то проходили мимо них, то могли и пропустить предупреждение на карте, так что отслеживайте пунктирные круги. Ночью большинство этих платформ и связанных с ними структур сигналият кодом азбуки Морзе “Uniform”. Как и в старые добрые времена, это означает – «Ваш курс ведет к опасности!»



Следите за пунктирными кругами на карте и держите дистанцию от морских нефтяных и газовых платформ

38. Управлять на глаз

Там, где вы предполагаете, что проход в устье реки обременен отмелью, простирающейся с одной или с обеих сторон, можно удивительно точно судить о ней, если для этого требуется всего лишь «незамысленный» взгляд на объект внимания.

Приближаясь к этому месту, можно поместить воображаемую метку на середине его ширины.



Этот проход выглядит простым, но есть скала, закрывающая одну треть его ширины

Теперь разделите подобными метками каждую половину на две части и вы получите довольно объективные четверти. Разделить отрезок таким методом можно и на три части, что также может оказаться удивительно точным. Проверьте по карте эти направления и вы наверняка обнаружите, что одна из этих воображаемых линий пройдет безопасно внутрь или мимо отмели. Если есть сомнения, то забудьте об этом.

39. Безопасный курс в тумане

Когда мы ходим в туманные месяцы года, то благодаря GPS мы в гораздо большей безопасности, чем раньше. Однако никто, кроме безумца, не станет утверждать, что инструмент никогда не подведет при судовождении в тумане.

В дни навигации по счислению, любой замаячивший буй должен был регистрироваться в бортовом журнале по времени и расстоянию, прежде, чем штурман сделает следующий вдох. Свежая координатная точка и свободный курс! Даже манна с небес голодающими израильтянами не принималась с такой благодарностью. Даже с GPS карт-плоттером, который призван облегчать нам задачу, если вы не успели занести в журнал буй в период плохой видимости, то это может оказаться дорогостоящей ошибкой. Представьте себя на картинке ниже, с пустым экраном радара, через 20 минут после проигнорированного буя без его идентификации!



Не забудьте записать данные любого буя, который вы увидите при плавании в тумане – вы никогда не знаете, когда карт-плоттер может подвести!

40. Замена карт

Мы все хотели бы сохранять наши карты достоверными, как в книге, но для некоторых из нас это не всегда возможно. Возможно, мы слишком заняты, сводя концы с концами, может быть наша папка для карт слишком объемна, чтобы вносить большое число Извещений Мореплавателям (Notices to Mariners), которые были бы нам необходимы, или может быть мы просто ленивы до мозга костей.

Каковы бы ни были наши оправдания, и сколько бы мы не ворчали о том, что «скалы не движутся», но иногда мы действительно должны быть уверены, где стоят буи и огни. Даже если наши карты так же старые, как эта, еще не все потеряно. Альманах Рида (Reed's Almanac) несет в себе списки всех навигационных знаков для каждого морского района с местоположением и характеристиками. Они регулярно обновляются. Не идеально, но намного лучше, чем ничего или морские карты, используемые большинством людей!

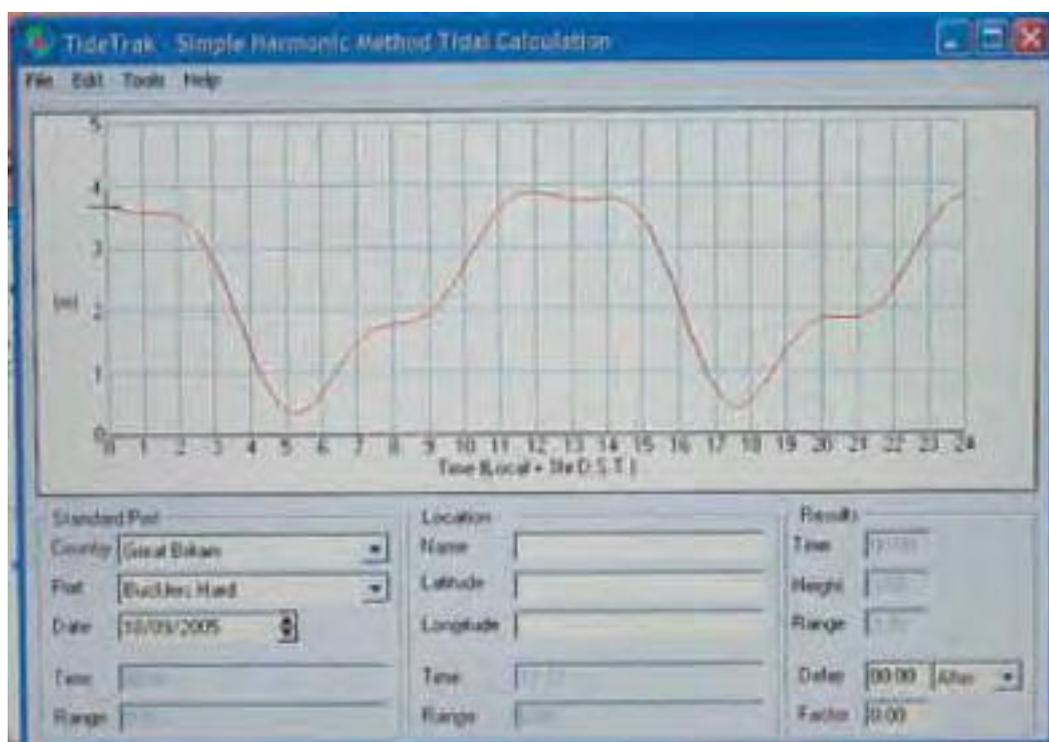


Используйте альманах в случаях, если вы хотите дважды проверить положение навигационных знаков

41. Предсказание глубины прилива с ложкой дегтя

В наши дни высоты приливов во вторичном порту перестали доставлять навигатору обычные хлопоты, ибо у вас есть плоттер. Можно считывать и с монитора компьютера. Большинство плоттеров предлагает эту опцию и если вы знаете, где её найти, то это означает окончание борьбы с интерполяцией и графиками.

Есть только одна проблема. Картинка в вашем плоттере может отличаться от той, которая предлагается другим производителем оборудования, находящегося на яхте в 50 метрах от вас. Большую часть времени эти показания являются довольно полезными, но когда у вас слишком мало времени и нужно знать высоту прилива до десятых метра, пожалуй, пора взять карандаш, выбрать свою таблицу и взглянуть на график, в конце концов. Даже тогда ваш лучший расчетный результат останется только прогнозом. Только рыбы знают, как глубоко там на самом деле.



Прогнозы прилива, полученные с помощью цифровых устройств навигации, могут выглядеть авторитетно, но не стоит им полностью доверять

42. Произнести по буквам, чтобы не сбиться с курса

Эта лодка держит курс на «три-два-пять». Если штурман скажет рулевому держать на «три-двадцать-пять» это будет то же самое. Но если курс был бы 315 («три-один-пять»), а он сказал бы как «три-пятнадцать», то возможно, рулевой ослышался в ветреную ночь. Лодка могла бы дальше скатиться на «три-пятьдесят» и только Господь знает, чем бы это закончилось.

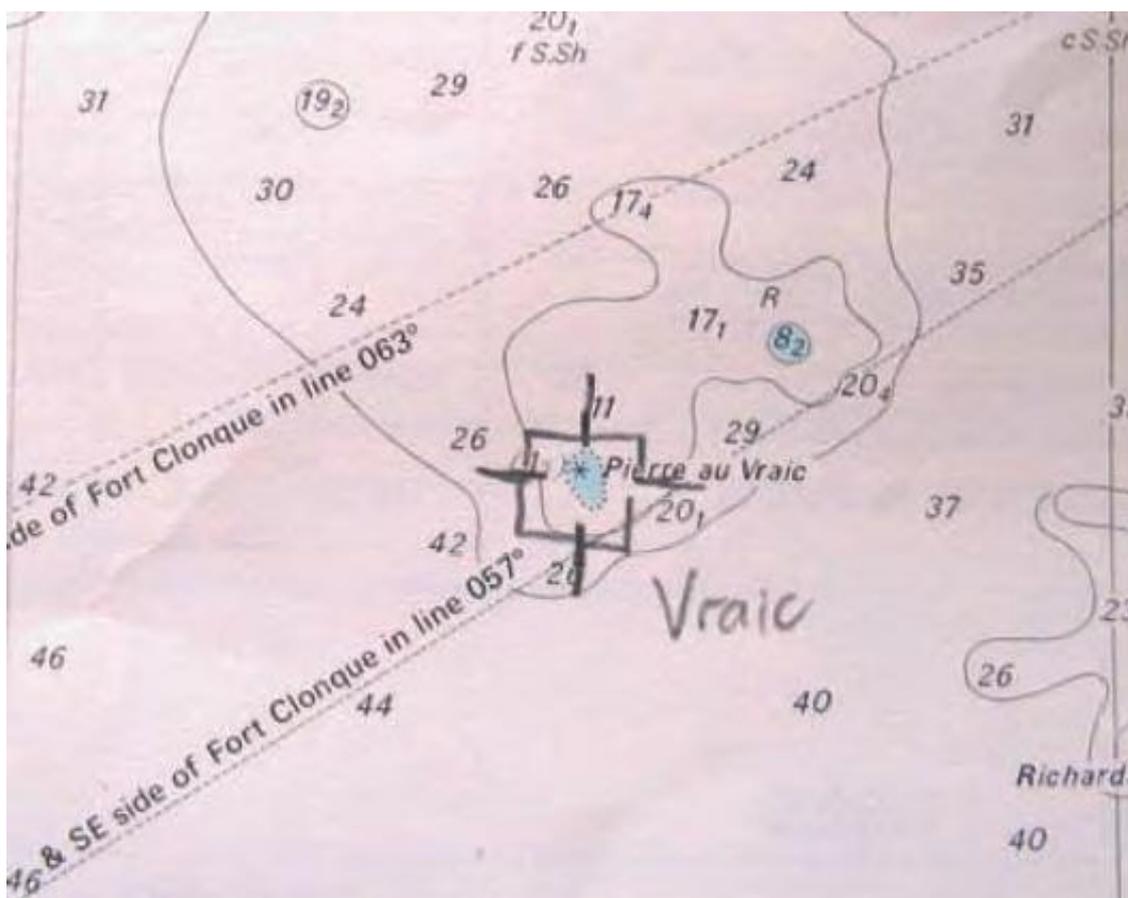
Три одноразрядных цифры, в том числе «ОУ», где это уместно (или «ноль», если вы так предпочитаете), не оставляют места для сомнений.



Три одноразрядные цифры не оставляют места для сомнений

43. Путьевые точки маршрута в качестве опасности

Мы все привыкли к размещению путьевых точек в безопасных местах, но иногда лучший способ, чтобы избежать незамеченной обособленной опасности, это закинуть точку прямо на ее вершину. Это особенно полезно, когда вы пользуетесь бумажной картой и вам не особенно важно с какой стороны миновать опасность. При подходе к путьевой точке, все, что вам нужно сделать, это убедиться, что ее пеленг меняется, как если бы это был визуальный объект. До тех пор, пока пеленг меняется, вы не можете с ней столкнуться. Нанесите на карту путьевую точку, как эта, и вы сможете видеть, как вы ее проходите!



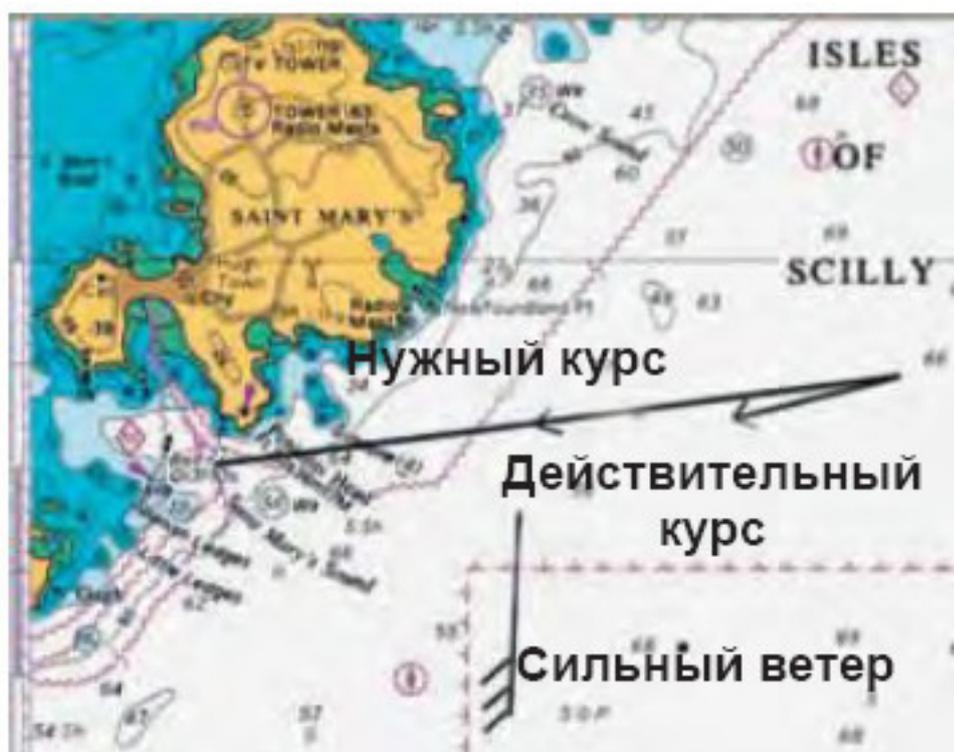
Выделите опасность с размещаемой путьевой точкой на ней

44. Компенсация дрейфа

Если вы не профессор математики, который умеет думать в чистых цифрах, то самый простой способ проложить курс, компенсируя дрейф, это сделать визуально. Нанесите желаемый курс на карту и буквально укажите и направление ветра на карте. Становится очевидно, в каком направлении надо следовать, чтобы лодка скользила вдоль нужного курса. Нанесите на карту небольшую линию, указывающую на курс который должен выдерживать рулевой.

А на сколько градусов нужно изменить курс, это уже другая история.

Если есть сомнения, то приведитесь на 7°...



Чтобы учесть дрейф, нанесите простой визуальный план на карту

45. Догнать время

«Найди вход, глядя только на восток от Башни Мартелло», – шепчет лоция. Беда в том, что любая лоция настолько полезна, насколько давно её составитель посещал данное место района плавания. В месте массовой застройки берегов, а развитие идет постоянно, разумно ожидать определенное количество дезинформации из книги, которая не обновляется ежегодно. Не будьте слишком строги к составителю. Совет был дельным, когда он отпасовал его нам, и если он в следующий раз окажется здесь, он опять даст нам дельный совет. Однако, в то время, когда вы видите здания, подобные этим, которые подобрались вплотную к вековым береговым ориентирам, лучше всего быстро установить по GPS путевую точку рядом с входом в гавань!



Новое жилье может скрыть достопримечательности

46. Пройдет она, или нет?

Высота мостов на адмиралтейских картах дана по «НАТ» (Highest Astronomical Tide, наивысший уровень астрономического прилива) – вы вряд ли найдете меньший надводный габарит. Все очень хорошо до тех пор, пока расчеты не показывают, что есть только метр или два над клотиком мачты. Затем, по мере приближения к пролету моста, все начинает выглядеть пугающе недостаточным. Очевидный ответ – это продолжать идти дальше, но как можно медленнее. Лучший план – это вкарабкаться кому-то на мачту и наблюдать. Когда есть сильное попутное приливное течение и нет добровольцев для подъема на топ мачты, попробуйте «преградить путь» течению и позвольте ему переносить вас кормой вперед. У вас будет полный контроль над скоростью вашей лодки и можно полностью открыв дроссельную заслонку, остаться целым и невредимым, если даже вы зацепили металлоконструкцию моста вашим рангоутом.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.