

Без права или “Правила

Едва ли отыщется такой рыболов, который хотя бы раз в сезон открытой воды не воспользовался лодкой. Простая “надувнушка”, разборная байдарка или более солидная корпусная лодка под веслами или мотором позволяют легко достигать самых заветных уловистых мест на любом типе водоемов от тихой лесной речки до обширных водохранилищ.

Внешняя простота использования лодки – приехал на водоем, оттолкнул лодку от берега и “плыви мой челн по воле волн”, – порождает довольно легкомысленное отношение к пребыванию на воде. Но вода, дарящая нам радость, была, есть и еще долго останется грозной стихией, не прощающей беспечности.

Ежегодная грустная статистика несчастных случаев на воде позволяет, к вящему огорчению, констатировать, что ни технический прогресс, ни общее повышение культуры рыбалки, ни строгий догляд контролирующих и надзирающих органов не способны серьезно повлиять на наши исконные принципы “авось – да небось”. Огромная армия рыболовов по всей стране ежедневно и ежечасно вы-

ходит ничтоже сумняшеся на воду на разнообразных лодках (которые, кстати, именуются официально маломерными плавательными средствами), подчас не имея ни малейшего представления об элементарных правилах плавания на внутренних водных объектах. И, что еще горше, не имея на борту необходимого оборудования и предметов снабжения, обеспечивающих безопасность жизни как самих рыболовов, си-

поэтому мы сосредоточимся лишь на основных положениях, призванных обеспечить плавание без происшествий.

Закон есть закон

Мы все давно привыкли к тому, что велосипед не требует ни регистрации, ни получения прав на его вождение (хотя люди преклонного возраста еще помнят номера на этом “железном коне” о двух колесах), а управление автомобилем требует и того и другого, плюс техосмотра и еще целого пакета необходимых документов. Так что не стоит удивляться тому, что и водный транспорт организован по такому же принципу, то есть на управление плавсредством, имеющим механический двигатель, необходимы соответствующие документы: права, судовой билет с отметками о техническом освидетельствовании и годности судна к плаванию. А гребные лодки грузоподъемностью менее 100 кг, байдарки – менее 150 кг и надувные безмоторные суда – до 225 кг допускаются к эксплуатации без регистрации и техосмотра в Госу-



дящих в лодке, так и окружающих купальщиков, отдыхающих и прочих штатских. Разумеется, в объеме одной журнальной статьи невозможно изложить абсолютно все пункты действующих на территории России правил пользования водными объектами (которые, заметим, могут несколько отличаться по регионам),

Спасательный жилет – необходимая принадлежность рыбака, находящегося на любой лодке на воде.

дарственной инспекции. Это означает, что названными плавсредствами можно пользоваться повсеместно, где это не запрещено, и с соблюдением Правил плавания по внутренним водным путям России и местных (бассейновых) правил плавания. При этом, как видим, и управление моторным судном и гребным подчиняется одним и тем же правилам, подобно тому, как велосипедист и водитель автомобиля обязаны соблюдать правила дорожного движения. Заметим, однако, что поскольку для управления мотор-

Надо повезде

ным судном нужно иметь права, а их получение подразумевает обучение и сдачу экзаменов, то водномоторники, как правило, гораздо лучше, чем “безлошадные” рыболовы представляют себе условия плавания и судоводческую обстановку. Так что, если вы являетесь обладателем не нуждающегося в регистрации плавсредства, не поленитесь и загляните в местные (бассейновые) Правила плавания или поинтересуетесь в инспекции, что можно и что нельзя, чтобы потом нервно не препираться с инспекторами на водоеме: информирован – значит, обезопасен.

Средства спасения

Как ни ужасно это прозвучит, но в известной всем циничной фразе “спасение утопающих – дело рук самих утопающих” есть определенная доля истины, поскольку помощь попавшим в бедствие может прийти, увы, далеко не всегда. Споткнувшемуся на людной улице человеку окружающие порой не успевают подать руку или подставить плечо, что ж говорить об экстремальной ситуации, когда рыболов, забираясь подальше от соратников-

конкурентов, вдруг оказывается за бортом или его плавсредство потерпит аварию. В этом случае человек может рассчитывать только на индивидуальные средства спасения (жилет, спасательный пояс из пробки или пенопласта, надувные круги) да на собственные силы. Именно поэтому правила предписывают иметь на борту маломерного судна определенное оборудование и предметы снабжения для спасательных и водоотливных мероприятий, а для моторных судов и противопожарных. Далек

ОШШШ

НЦЯ НО

во всех региональных Правилах точно указаны нормы такого оборудования, поэтому мы здесь полностью их приводим по доку-

ментам, любезно предоставлен-
ным работниками Государствен-
ной инспекции по маломерным
судам (ГИМС) по городу Москве.

Нормы оборудования и предметов снабжения маломерных судов

<i>Наименование оборудования и предметов снабжения</i>	<i>Гребные лодки</i>	<i>Моторные лодки</i>	<i>Катера</i>	<i>Парусные суда</i>
Обух или обух-кольцо	1-2	—	—	—
Рым или утка-рым, или утка	—	2	2-3	2-3
Буксирно-швартовый канат	1	1	1	1
Отпорный крюк	—	1	1	1
Якорь с якорным канатом	—	1	1	1-2
Спасательное кольцо с линем или спасательный линь	—	1	1	1
Весла	2	2	2	2
Водоотливный насос (ручной)	—	—	1	0-1
Ведро с черпаком	1	1	1	1
Огнетушитель	—	1	1	1
Ремонтная аптечка	—	1	1	1
Медицинская аптечка	1	1	1	1
Индивидуальные спасательные средства		По кол-ву экипажа и пассажиров		
Ракета бедствия парашютная	2	2	2	2
Фальшфейер	2	2	2	2
Звукосигнальное устройство	—	1	1	1
Электрофонарь	1	1	1	1

ПРИМЕЧАНИЯ: 1. Указанные нормы распространяются на маломерные суда как индивидуальной, так и промышленной постройки.

2. Фальшфейерами должны снабжаться все суда, кроме гребных лодок лодочных (прокатных) станций, а ракетами бедствия – суда, эксплуатируемые на крупных озерах и внутренних судоходных путях.

3. На гребных и моторных лодках допускается использовать в качестве буксирно-швартового устройства элементы корпусных конструкций.

4. На гребных лодках лодочных (прокатных) станций в качестве индивидуальных спасательных средств разрешается иметь один спасательный круг.

5. Звукосигнальными устройствами снабжаются только суда внутреннего плавания длиной 7 и более метров.

Лодки, предоставляемые на рыболовных базах, укомплектованы всем необходимым для безопасного плавания, но все же перед выходом на воду проверьте исправность каждого предмета обеспечения.

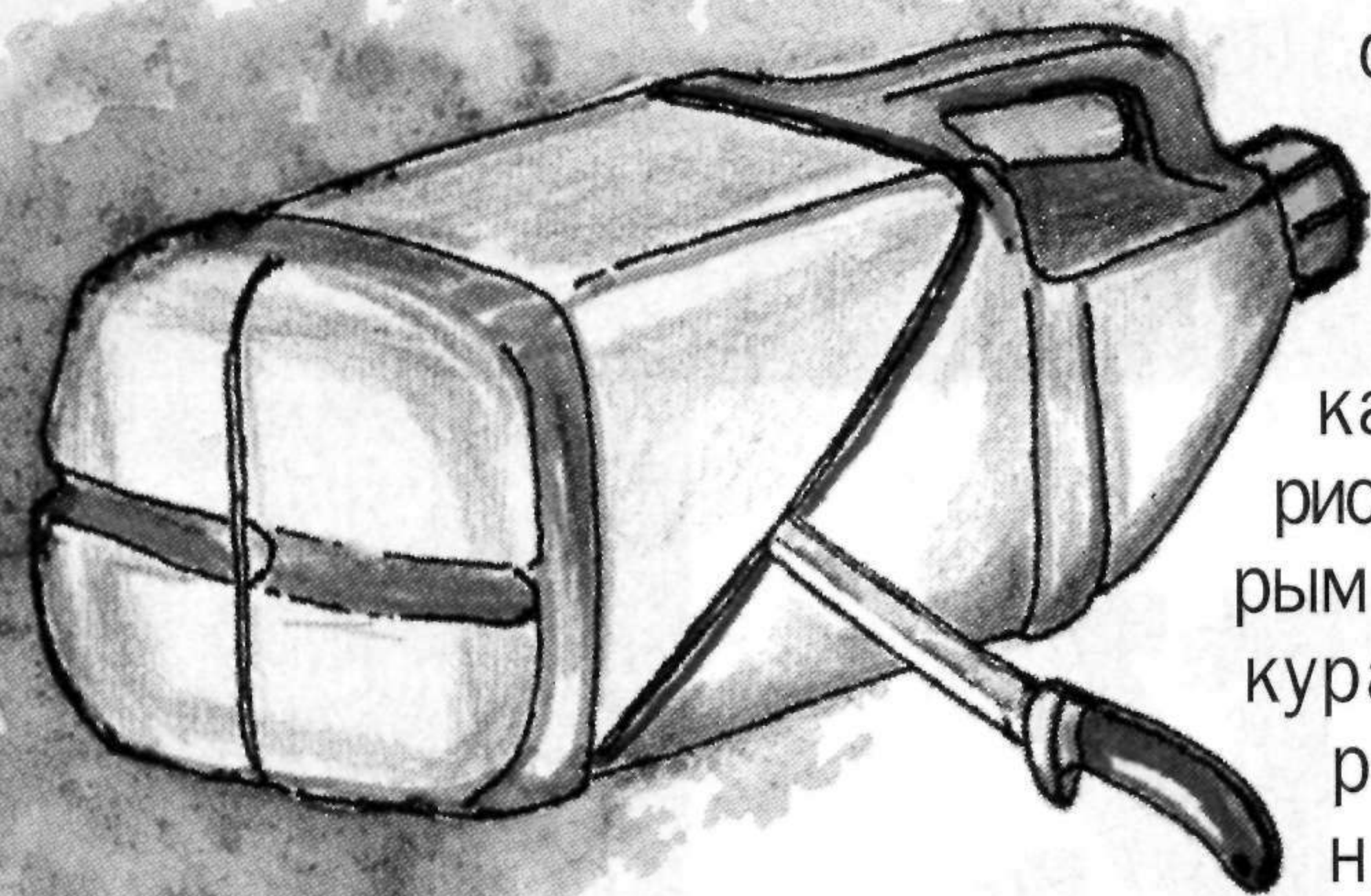
Поверьте, все перечисленные в таблице предметы отнюдь не случайны, и их набор сложился из многолетней практики плавания, причем не только в нашей стране, но и повсюду в цивилизованном мире. Кстати, замечу, что правила береговой охраны США в отдельных случаях еще более жесткие, чем в родном отечестве, и нарушение их судоводителем в лучшем случае влечет запрещение выхода на судне со стоянки и штраф, а в худшем – тюремное заключение. Опытные водномоторники исходя из “морской практики” рекомендуют существенно расширить список предметов снабжения судна, даже если им предстоит выйти в относительно небольшое плавание, тем более – в серьезное путешествие. На судне необходимо иметь:

- инструмент для ремонта двигателя и наиболее часто необходимые запчасти;
- запасной гребной винт для мотора и шпонки к нему (не менее пяти);
- страховочный стальной тросик с коушами и замком для крепления подвесного мотора;
- запас горючего и масла, достаточный для возвращения на базу или подходу к ближайшему берегу в случае изменения первоначального маршрута при ухудшении метеоусловий;

Удобный черпак

Черпак положено иметь на борту любого типа судна – от простой гребной лодки до солидного катера. Стандартный черпак не всегда можно приобрести в магазине, да и объем его маловат, и вычерпывание попавшей в лодку воды превращается в длительную процедуру.

Очень удобный объемистый черпак можно сделать самостоятельно из старой пластиковой канистры емкостью в 4-5 л из-под спирта, масла или бытовой химии.



Лучше всего использовать канистру с прямыми стенками – так будущим черпаком легче будет удалять воду из углов набора лодки и ее днища.

Разметьте фломастером линию отреза, как показано на рисунке, и острым ножом аккуратно разрежьте канистру. Таким черпаком с удобной ручкой можно в считанные минуты удалить из лодки полтора-два ведра воды, а в аварийной ситуации на лодке каждая минута дорогого стоит.

Очень удобный объемистый черпак можно сделать самостоятельно из старой пластиковой канистры емкостью в 4-5 л из-под спирта, масла или бытовой химии.

- навигационное обеспечение: карты, компас или прибор GPS и средства связи (в простейшем варианте – мобильный телефон при условии, что он имеет роуминг в акватории плавания);
- непромокаемую одежду и запас теплой одежды в герметичной упаковке на случай ухудшения погоды;
- питьевую воду и компактные, калорийные продукты питания (шоколад, печенье-галеты,

сахар, копчености, сухое или сгущенное молоко) и спички в герметичной таре. Возможно, этот необходимый перечень снабжения кому-то покажется слишком длинным, но тот, кому доводилось сутками “куковать” на крошечном островке где-нибудь на Ладоге, Онеге или Рыбинке, отрезанному ото всего мира налетевшим штормом, пожалуй, добавит еще что-нибудь. И будет скорее всего прав.



3

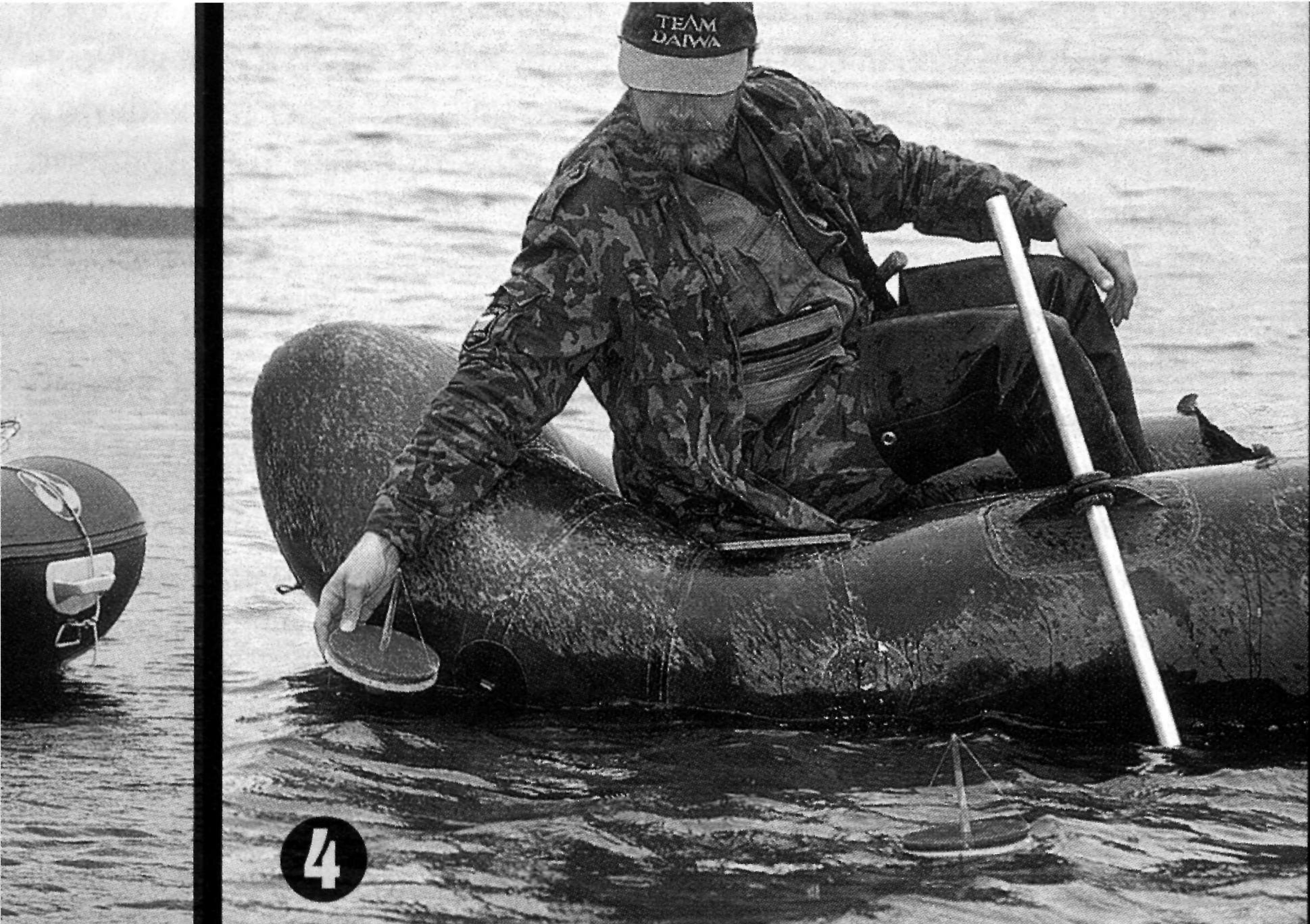
Конструкция современных надувных лодок достаточно надежна, но на большинстве из них плавание допускается с ограничением удаления от берега до 1 км и при высоте волны не выше 0,5 м.

Благоразумие – норма поведения

Практически во всех Правилах для плавания на маломерных судах (у автора под рукой было целых четыре: для города Моск-

вы, Московской, Тверской и Вологодской областей) в главе второй “Порядок эксплуатации маломерных судов” с пункта 2.10 следует 20 (!) запрещений, оговаривающих, чего нельзя делать судоводителю, поскольку





В таком положении даже резкий порыв ветра может привести к падению за борт лодки, а рыболов, как видим, без спасжилета.

названные в этих пунктах действия могут привести к аварии с угрозой жизни судоводителя и пассажиров. В частной беседе с работниками ГИМС я все же попытался выяснить, какие из этих запретов наиболее часто на-

рушаются именно рыбаками – владельцами плавсредств. Ответ был довольно лаконичен: “Управление незарегистрированным в установленном порядке маломерным судном”. Это вполне объяснимо: в пределах



Судоводитель, помни!

- ✓ Маломерные суда должны следовать за пределами судового хода. Если это по условиям пути невозможно, они могут идти по судовому ходу вдоль правой по ходу кромке в пределах до 10 м от нее.
- ✓ Расхождение судов, идущих встречными курсами, должно производиться левыми бортами. При этом для предотвращения столкновения каждое судно своевременно уклоняется вправо, насколько это необходимо, и следует так до тех пор, пока встречное судно не будет оставлено позади.
- ✓ В случае невозможности пропуска встречного судна по левому борту судно, идущее вверх, обязано заранее уклониться в левую по ходу сторону, остановить движение и пропустить сверху идущее судно с правого борта.
- ✓ Маломерные суда при необходимости могут пересекать судовый ход, а также выполнять поворот с пересечением судового хода за кормой проходящих судов. Пересечение должно производиться под углом, близким к прямому, и в возможно короткий срок.
- ✓ Маломерным судам запрещено маневрировать и останавливаться вблизи идущих или стоящих других судов, а также останавливаться и становиться на якорь в пределах судового хода и у плавучих навигационных знаков.
- ✓ Маломерные моторные суда должны уступать дорогу всем другим маломерным не моторным судам.
- ✓ Запрещается выходить на судовый ход при ограниченной (менее 1 км) видимости.
- ✓ Судам запрещается обгон и расхождение с одновременным нахождением на траверзе трех судов при ширине судового хода менее 200 м.

ацию вежливо, но настойчиво вмешались егеря рыболовной базы), но сам факт довольно показателен. Чем грозит такая “рокировка”, догадаться не трудно.

■ Если рассматривать надувную лодку как бескорпусное судно, то налицо нарушение, оговоренное в московских Правилах: “Плавание на бескорпусных (моторных, парусных) плавательных средствах без спасательных жилетов” (3). В других регионах страны на это смотрят сквозь пальцы, поскольку надувная лодка считается достаточно надежным судном, пробить все отсеки которого одновременно едва ли получится.

■ Ситуация, которую нельзя классифицировать как прямое нарушение, но которая может быть чревата неприятностями – сидение на незакрепленной банке (просто доске) на борту надувной лодки (4). Как видно, рыболов, ставящий кружки, балансирует на грани падения за борт. Даже имея многолетний опыт “безаварийной рыбалки”, едва ли следует это делать.

■ И, наконец, последнее – ловля стоя в лодке. Это, собственно, не является нарушением, но на небольших валких судах, тем более на надувных, не имеющих жесткого пайола, такой неоправданный риск выпасть за борт (особенно в момент обрыва лески при вываживании рыбы или зацепе) совершенно не уместен. Чтобы не ком-

прометировать своих коллег и друзей “по оружию”, я намеренно не предлагаю такое фото к рассмотрению, тем более что все персонажи на красивых слайдах почему-то забыли надеть спасжилеты...

Непререкаемое подчинение

В преддверии публикации этой статьи я опросил нескольких своих близких друзей, знакомы ли они с капитанами флота. Выяснилось, что счастливым оказался один я, поскольку знаком с пятью из них. Один перевозит пассажиров на “Комете” по Онеге из Петрозаводска в Шалу и другие поселки на побережье, второй на речном “толкаче” водит баржи с лесом, щебнем или углем во время операции “Юг” по Вологде и Сухоне, где в весенний разлив не зацепить кромку затопленного берега – великое искусство. Третий – командир тральщика на Каспийской флотилии, ныне кавторанг в отставке – искал и расстреливал плавучие мины под бомбежкой немецкой авиации, а двое других простые судоводители. Один из них владелец выдавший виды, но ухоженной “Казанки – 5”, а другой – обладатель старенького “Прогресса”. На берегу все эти разного возраста мужчины просты в общении и ничем не напоминали “морских волков”, но, ступив на борт вверенного им корабля или встав к штурвалу любимой “посудины”, они пре-

Словарь терминов

Обух – болт с неподвижным кольцом. Ввинчивается в палубу, а на гребных судах – в носовую оконечность. Служит для крепления рымов, скоб и др.

Рым – стальное круглое или овальное подвижное кольцо, продетое в обух. Служит для швартовых и буксирных операций, а также для постановки судна на якорь. На надувных лодках крепится на резино-тканевой петле или специальной наделке.

Утка – двурога литая или сварная фигурная планка для крепления концов тросов небольшого диаметра. Обычно располагается близко к месту водителя на опалубленной части корпусного самоходного судна.

Отпорный крюк – древко с металлическим наконечником, имеющим по сторонам два загнутых рожка, а между ними – прямой с шариком на конце. На серийных корпусных маломерных судах его заменяет комбинированное весло-отпорный крюк, входящее в комплект поставки.

Фальшфейер – световое сигнальное средство, заключенное в водостойкий корпус с собственным запальным устройством; горит ярким пламенем около 5 минут.

Штурвал – устройство в форме колеса или сегмента для перекладки руля, расположенное на рулевой колонке.

Траверз – направление, перпендикулярное диаметральной плоскости судна.

Судовой ход – часть водного пространства на внутреннем водном пути, пригодная для движения судов, обозначенная на местности и (или) карте.

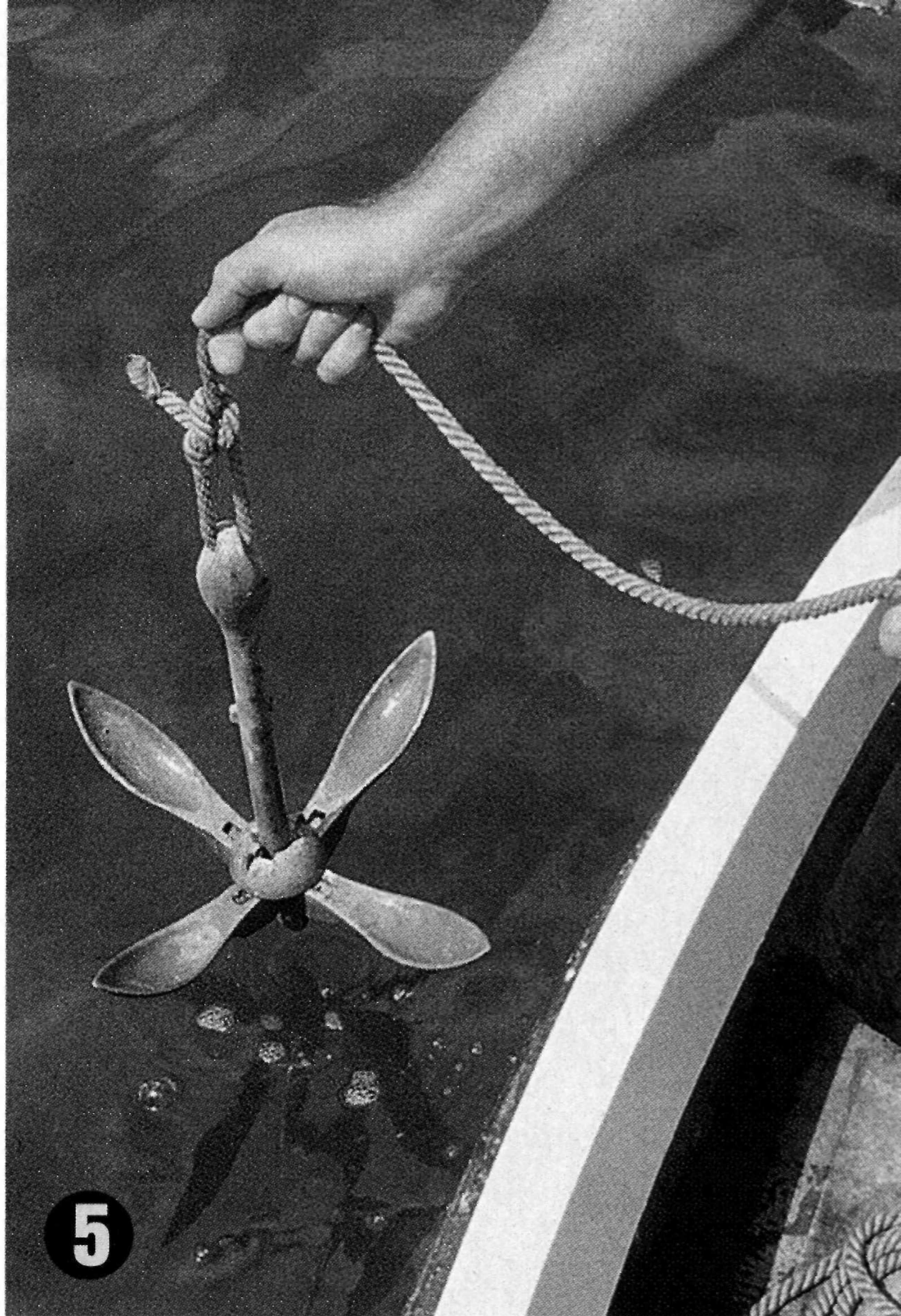
ображались. На их лицах отчетливо читалась ответственность, потому как судоводитель отвечает за все. У меня далеко не идеальный характер, но находясь с этими людьми в одной лодке несколько раз в году, я засовываю свою гордыню... э... за пояс, и по первой просьбе (читай: приказу) сесть там или сделать то-то, беспрекословно подчиняюсь, чего и всем настоятельно советую. Ибо

сказано в Писании, извините – в Правилах, что “судоводитель **обязан** лично проводить инструктаж пассажиров перед посадкой по правилам поведения на судне при плавании и в случае аварии обеспечить их безопасность при посадке и на период пребывания на судне”. Так что если вы не внесены в судовую роль и, стало быть, не являетесь полноправным членом экипажа, то вы –

всего лишь пассажир. И коль судоводителем было сказано сидеть здесь, то ваше дело сидеть, как пришитому, даже если под вами гвоздь, о чем можно робко заявить только на берегу. Потому как судоводитель отвечает за все. Это он обязан оказать помощь терпящим бедствие и доставить пострадавших в лечебное учреждение. Это на нем лежит ответственность за грамотное расхождение со встречными судами и прохождение шлюзов. Это он несет административную, а в серьезных случаях и уголовную ответственность за совершенное нарушение. А пассажир только прокатится с ветерком до места рыбалки.

Счастливого плавания

Я далек от мысли, что эта публикация сразу же изменит отношение великого племени рыбаков к пребыванию на воде, но задуматься, надеюсь, заставит. Как показывает практика, большинство нарушений рыбаков-судовладельцев происходит не по злему умыслу, а по неведению, то бишь из-за отсутствия долж-



5

Пересаживаться из одной лодки в другую можно только на берегу и ни в коем случае – на воде!

ной информации. Поэтому не стесняйтесь обращаться к специалистам – инспекторам ГИМС, работникам лодочных станций и баз, спасателям ОСВОДа. Эти люди призваны обеспечить нашу с вами безопасность на воде, и их рекомендации основаны на огромном опыте. Будьте сами, дорогие коллеги, собранны и аккуратны, находясь в любой лодке, и помните – предупредить несчастье гораздо проще, чем исправлять его последствия.

