

ТОМ КАНЛИФ



# 200 СОВЕТОВ ЯХТЕННОМУ КАПИТАНУ



Простые практические навыки, которые  
улучшат ваше искусство мореплавания



# Том Канлиф

## 200 советов яхтенному капитану

*Текст предоставлен правообладателем  
[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=22084742](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=22084742)  
200 советов яхтенному капитану. / Канлиф Том (составитель). (перев.  
англ. И. Закарян): СмарТБук; Москва; 2017  
ISBN 978-5-9791-0346-4*

### Аннотация

Книжка составлена из заметок, которые публиковались в журнале Yachting Monthly. Окунитесь в любой из 200 советов в этой книге, чтобы сделать из себя настоящего яхтсмана. 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.

# Содержание

Предисловие	5
Мореходная практика	9
1. Вопросы вежливости	9
2. Чей приоритет движения?	11
3. Определение риска столкновения	13
4. Дайвер под водой!	16
5. Обратное сомнение	18
6. Смотрите вверх	20
7. Где ваш шар?	22
8. Никогда не прекращайте общение	25
9. Вид с мостика	27
10. Один сигнальный флаг стоит знать	29
11. Это, это и то!	31
12. Против ветра или по ветру?	33
13. Согласуясь с приливом	35
14. Мнемоника для правил	37
15. Осветите вашу тьму	40
16. Обьедки морей	42
17. Плавание в лунный прилив	44
Конец ознакомительного фрагмента.	45



**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 затруднений. 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 помо-

щи 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 развевается 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 своём курсе. Если вы пропустите этот сигнал, то будете нести ответственность в случае, если вы являетесь причиной серьёзной 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 блокировке под нагрузкой, по сравнению с первой половиной оборота. **Утка 2** показывает аккуратный, безопасный способ с «восьмеркой», проходящей неstopорным 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.

1



3



2



4



## **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 наверх. Вы будете удивлены тем, что вы сможете увидеть.



**Используйте бинокль, чтобы проверить ваш таке-лаж**

## **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 галюн. 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.

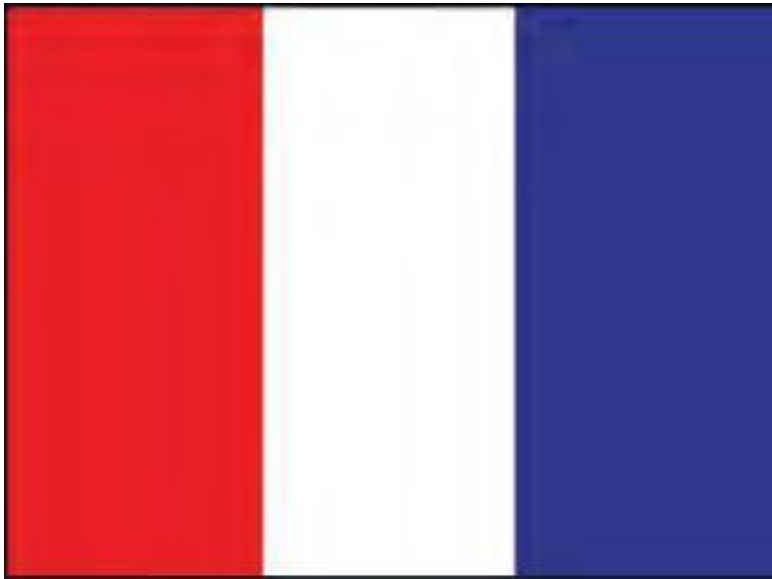


**То, что видит рулевой...**



## **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 цве-

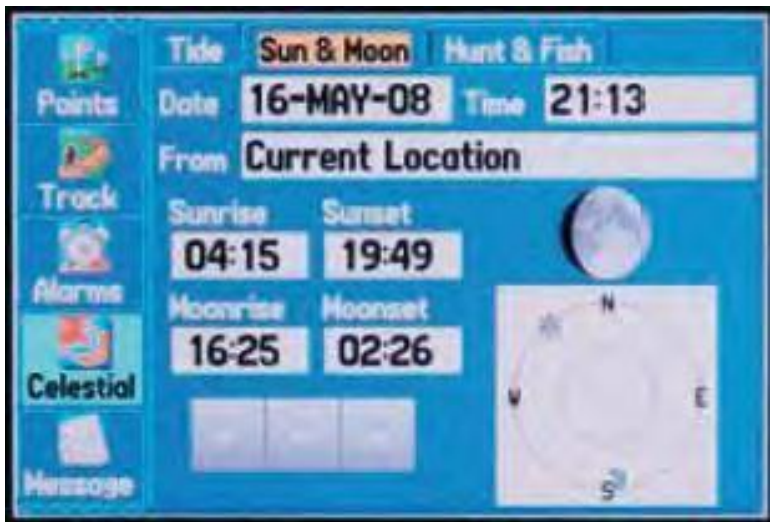
та ради безопасности.

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. Обьедки 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 вниманием 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.

# 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.