

Как мы уже упоминали в самом начале нашей беседы (см. №208) основную опасность на маломерном судне представляет собой топливо – которое, во-первых, само по себе представляет угрозу человеческой жизни (прежде всего из-за ограниченности пространства), а во-вторых, играет роль высокотемпературной «растопки», способной поджечь даже не особо горючие, казалось бы, материалы, из которых изготовлены корпус и надстройки. Пока легко воспламеняющиеся жидкости и газы надежно заперты в баках и трубопроводах, вам ничего не угрожает, но стоит им вырваться на свободу и смешаться с воздухом... Тут недалеко и до беды. И даже те, кто регулярно инспектирует системы на предмет возможных утечек, нередко забывают о том, что существует неизбежный для любого моторного судна процесс, при котором подобное может произойти в результате их собственных действий. Речь, естественно, идет о процессе заправки.



## Это страшное слово «ПОЖАР»

Артём Лисочкин

В отличие от нашей страны, где страхование прогулочных судов еще только делает первые шаги, в большинстве европейских стран и США это дело давно поставлено на поток. Поскольку страховым компаниям приходится урегулировать убытки, связанные с огнем, именно у них и накоплена самая достоверная статистика по этому вопросу. Цифры приводятся разные, но смысл один – заправка относится к числу наиболее пожароопасных моментов. И хотя судно при этом обычно находится у берега, в подобных происшествиях все равно гибнут люди.

Наличие нормальной береговой топливозаправочной станции несколько снижает риск пожара во время этой ответственной процедуры, но на наших акваториях, сами знаете, с этим не густо. Подавляющему большинству отечест-

венных водномоторников чаще придется иметь дело с таким «инструментом», как обычная канистра, количество которых возрастает пропорционально мощности и аппетиту двигателя. Кое-где приспособились заправлять крупные лодки из передвижных цистерн (чаще всего полулегально), но, когда имеешь дело со списанным армейским бензовозом на необорудованном берегу, о технике безопасности тоже говорить не приходится.

Итак, каким же образом следует вести себя во время заправки, тем более с учетом отечественной специфики?

**1. Курение и пользование открытым огнем категорически запрещается!** Если вы сами погасили сигарету, проследите, чтобы вашему примеру последовали и прочие курильщики; газовая плитка, примус или костер в непосредственной близости от места заправки должны быть потушены.

**2. По возможности удалите подальше от места заправки тех, кто непосредственно не участвует в процессе – в первую очередь детей.** Во-первых, в случае пожара (тьфу-тьфу-тьфу!) будет меньше пострадавших, а во-вторых, исключается вероятность, что кто-то неудачно толкнет вас под руку, пока вы переливаете бензин из канистры или держите заправочный пистолет. Каюта, впрочем – далеко не самое безопасное место на этот случай, особенно если она имеет только один выход: пассажирам лучше переждать заправку на свежем воздухе – на берегу или просто на палубе.

**3. Двигатель и все электроприборы на судне должны быть выключены.** Во время заправки следите, чтобы никто не трогал выключатели и тумблеры, а если есть выключатель массы, полностью обесточьте систему. Если верить зарубежным страховщикам, электрическая



## Часть 2: Осторожно — заправка!

искра ответственна за 55% лодочных пожаров.

**4. Запорный кран газового баллона должен быть перекрыт.** Впрочем, это само собой подразумевается: он и так должен быть перекрыт во всех случаях, когда плитка не используется, а заправлять лодку и одновременно кипятить чайник – преступная глупость.

**5. Средства пожаротушения должны быть под рукой.** Здесь все зависит от того, где вы держите огнетушитель или пожарную кошку и успеете ли в случае чего до них дотянуться – не забывайте, что на ограниченном пространстве маломерного судна пролитый бензин способен полыхнуть так, что вы окажетесь в ситуации «видит око, да зуб неймет».

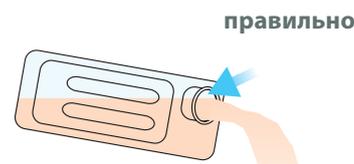
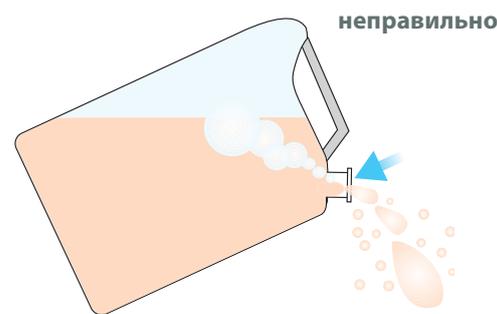
**6. Не пользуйтесь мобильным телефоном.** На этот счет давно идут бесчисленные споры, и вроде бы уже не раз доказано, что излучение радиотелефона или УКВ-рации искру вызвать не мо-

жет. Однако кто из нас не слышал о самовзрывающихся аккумуляторах китайских мобильных телефонов? Даже если телефон у вас хороший, а не дешевая поделка, все же уберите его от греха в карман (он может оставаться включенным) – руки во время заправки должны быть свободными. Кстати, на серьезных водно-моторных гонках нахождение на заправочном боне с работающими средствами радиосвязи, а также с фототехникой карается очень жестко – вплоть до полной дисквалификации провинившейся команды.

**7. Плотнo закройте все двери и люки.** Не забывайте о том, что ненароком пролитый в лодку бензин, даже испарившись, никуда оттуда не денется, поскольку бензиновые пары тяжелее воздуха. По этой причине они способны «затечь» в каюту, рундуки и трюм (особенно если кокпит в лодке не самоотливной). Если бензин все же угодил в междудонное пространство, сразу включайте отливную помпу, пока он не успел испариться. Щеточные узлы электромоторов даже у самых дешевых помп абсолютно герметичны, так что искрения бояться не следует – главное, чтобы наружные контакты были не разболтаны и надежно заизолированы.

**8. Избегайте заправлять переносной расходный бак на борту.** По всем соображениям гораздо безопаснее делать это на берегу – хотя бы с той точки зрения, что на суше куда больше места для того, чтобы ретироваться, а в случае возгорания вы в худшем случае потеряете только сам бак. См. также предыдущий пункт. Для хранения запаса лучше иметь второй такой бак вместо обычной канистры – если по каким-то причинам вам часто не удастся пристать к берегу для дозаправки, вся процедура сведется к отсоединению одного шланга и подключению другого.

**9. Не расплескивайте топливо.** Иной раз проще это сказать, чем сделать, но все же есть ряд приемов, позволяющих свести опасные потери бензина или солярки к минимуму. Во-первых, заранее позаботьтесь о воронке, наиболее подходящей к вашему баку или бакам. Лучше всего, когда она достаточно объемистая, с широким горлом, а ее носик не прилегает к заправочной горловине чересчур плотно – если на нем есть наружные ребра жесткости, замещаемый топливом воздух будет беспрепятственно выходить наружу. Во-вторых, чтобы стандартная канистра не «плевалась», запомните очень простое правило: в начале заправки надо держать ее *плашмя горловиной вверх* (рис. 1). В-третьих, при использовании шланга в качестве сифона не засасывайте топливо ртом – и



**Рис. 1** Чтобы канистра не «плевалась», при заправке держите ее плашмя горловиной вверх – это обеспечит беспрепятственное поступление в нее воздуха

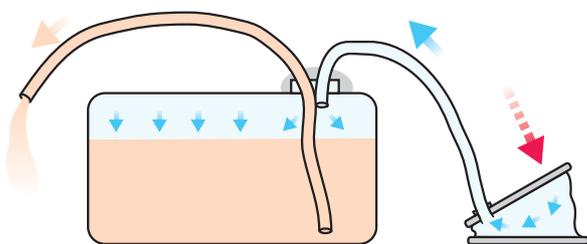
здоровью навредите, и зальете горючим все вокруг.

Чтобы «запустить» сифон, есть способы получше. Если бак-«донор» достаточно большой, попросту опустите в него шланг целиком, подождите, пока он не наполнится топливом, заткните свободный конец пальцем, резко вытащите и опустите вниз, к заливной горловине – процесс пошел (рис. 2). Если же по каким-либо причинам (например, шланг короток или бак маловат) так поступить нельзя, используйте не вакуум, а избыточное давление (рис. 3) – соединив оба бака шлангом, подавайте воздух в горловину «донора» (при объемах 20–30 л для этого вполне хватит ваших собственных легких). Наконец, если вам зачем-то понадобилось перелить топливо из расходного бака от подвесного мотора, можете и вовсе не мудрствовать: отсоедините «грушу» с запорным штуцером и просто наклоните бак в сторону бензоприемника – топливо польется из патрубка само собой (рис. 4).

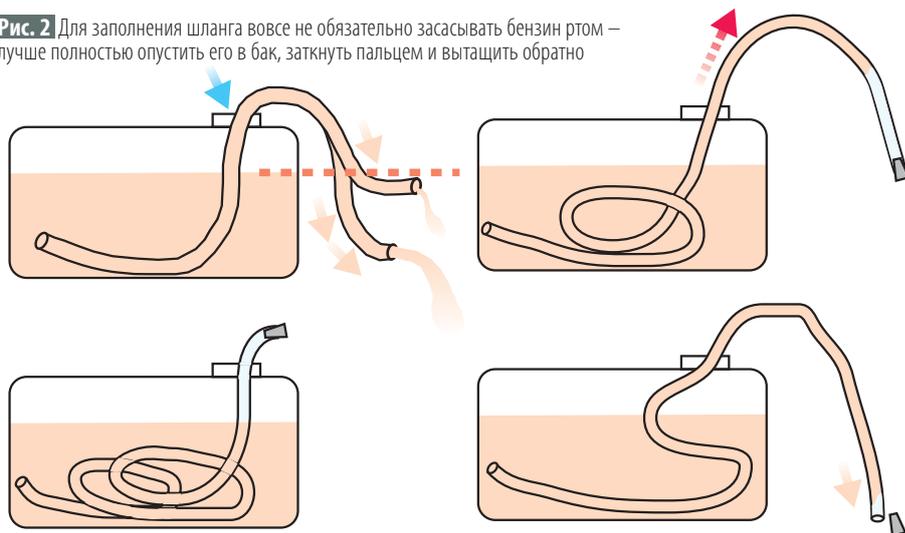
**10. Не переполняйте топливный бак.** В случае с канистрами и прочими более-менее компактными емкостями, объем которых заранее известен, следовать этому правилу довольно просто, но вот с большим стационарным баком такой грех нет-нет да и допустишь. Ориентироваться на прибор, расположенный на посту управления, во-первых, не всегда удобно, а во-вторых, обычно стрелка упирается в верхнюю отметку указателя уже тогда, когда, по вашим прикидкам, в бак войдет еще литров десять. Поэтому действуйте постепенно, с перерывами, постоянно контролируя уровень. На «цивильной» береговой бензоколонке тоже лучше заказывать



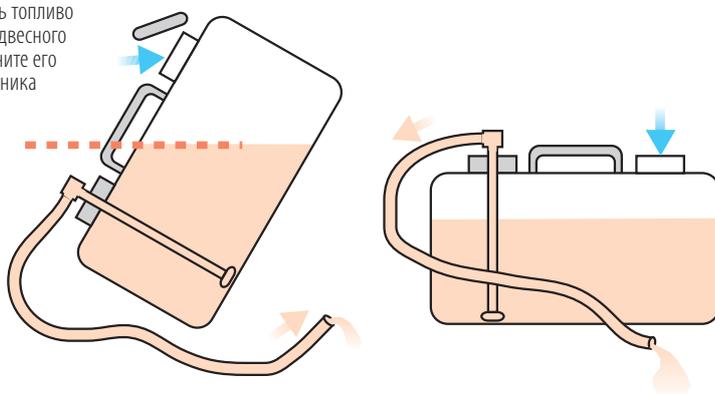
**Рис. 3** Удобнее и безопаснее «запускать» сифон за счет избыточного давления, а не вакуума



**Рис. 2** Для заполнения шланга вовсе не обязательно засасывать бензин ртом – лучше полностью опустить его в бак, заткнуть пальцем и вытащить обратно



**Рис. 4** Чтобы перелить топливо из расходного бака подвесного мотора, просто наклоните его в сторону бензоприемника



**НАШИ ЧИТАТЕЛИ – О ПОЖАРАХ И ВЗРЫВАХ НА ИНТЕРНЕТ-ФОРУМЕ «КИЯ»:**

- DEMOS:  
На нашей лодке был взрыв газового баллона лет 15–20 назад. Вынесло полборта в районе камбуза, по высоте дефекта – весь надводный борт и еще около метра под ватерлинией.
- ГАФЕЛЬ:  
Лично наблюдал, как горел «Elegans 65». Счастье, что он был ошвартован с внешней стороны «гребенки» бонов Морского яхт-клуба и отошел от них по течению, лишившись швартовых. Правда, нам, стоящим ниже, это доставило несколько неприятных минут – шел-то он в нашу сторону! Слава Богу, сел на мель, где его и тушили. Впечатление очень сильное. По поводу ущерба, думаю, журналисты забыли приписать нолик. Корпус выгорел полностью, остались лишь борта и днище.
- LVY:  
Во Владивостоке в 2002 г. хорошая лодка взорвалась в момент включения плиты – в щепки. Капитан – чудо – остался жив, обгорел только. Эффект нахождения в эпицентре взрыва. Соседям тоже досталось. Владивостокские ребята могут уточнить...
- DEMID:  
А я видел, как мужики на буксире лодку тащили – у нее только нос, транец да дно остались. Говорят, канистра с бензином рванула. Хорошо, никого рядом не было, все на берегу произошло.

топливо отдельными порциями и вовремя остановиться – даже если у пистолета исправно работает «отсечка».

А вообще-то лучше немного не долить, чем заправлять бак «под пробку» – особенно заранее, прохладным вечером. Утром, с первыми лучами солнца, бак нагреется, и бензин, расширяясь, начнет искать дорогу наружу со всеми *вытекающими* последствиями.

**11. Плотно закрывайте крышки баков.** Не забывайте о том, что на ходу лодка кренится, подпрыгивает на волнах, меняет скорость, отчего топливо в баке плюхаёт туда-сюда и может выплеснуться наружу, хотя на стоянке вроде бы все было в порядке. Кроме того, опять упомянем о старых добрых канистрах, которые мы обычно наполняем на автомобильной заправке и используем в качестве «оперативного запаса». Пусть это войдет у вас в привычку: завинтив пробку или закрыв крышку горловины, снабженную запирающими «рожками», обязательно переверните полную канистру вверх ногами и посмотрите, нет ли течи – резиновые прокладки имеют свойство усыхать или разрушаться под воздействием того же бензина. Кстати, если прокладка все же прохудилась и требует замены, для изготовления новой используйте только

заведомо бензомаслостойкий упругий материал – прокладка, вырезанная из старого резинового сапога, здесь долго не протянет. И уж совсем недопустимо использовать в качестве заменителя тряпки, скотканые полиэтиленовые пакеты и т.д. – даже временно.

**12. Провентилируйте все закрытые пространства судна после заправки.** После того, как вы завернули крышку бака, в воздухе всегда витает запах бензина, что обычно не настолько беспокоит, как неожиданное появление посторонних ароматов на ходу. Но все же помните о коварном свойстве бензиновых паров скапливаться внизу – подобно воде, налитой в тазик. Если судно со «стационаром» оборудовано системой принудительной вентиляции моторного отсека, не запускайте двигатель, пока она не поработает пару минут, а также попросите пассажиров воздержаться от курения до тех пор, пока запах топлива полностью не выветрится.

Искренне желаем всем читателям не оказаться в ситуации, когда придется бороться с огнем на борту, но предупрежден – значит, вооружен: в следующем номере поговорим о том, как действовать, если эта беда все же не прошла стороной.