

Евгений Курганов

Судовой журнал на маломерном судне: не обязательно, но полезно

Что представляет собой судовой журнал (СЖ) на «регистраемом» судне, на котором наличие его обязательно, и что из этого применимо для СЖ катера или парусной яхты? Используя формы журналов для «больших» судов, составим наиболее подходящую для нашего маломерного судна. Очевидно, что события судовой жизни и обстоятельства, существенные для безопасного плавания, на парусной яхте будут отличаться от таковых на моторной яхте с двумя тысячесильными двигателями. Вам решать, что из предлагаемого должно обязательно фиксироваться в вашем журнале, но следует помнить, что цель его ведения — это возможность наиболее полно и объективно восстановить маршрут и условия плавания.

Титульный лист имеет стандартный вид:

СУДОВОЙ ЖУРНАЛ

Название судна _____
 Владелец судна _____
 Порт приписки _____
 Номер регистрации _____
 Позывной _____
 Тип судна _____
 Двигатель _____
 Капитан _____
 Начат _____
 Окончен _____

На небольшом судне не всегда есть подходящее место для хранения технической документации, относящейся к главным или вспомогательным двигателям, помпам и другим механизмам. Кроме того, существует тенденция не забивать себе голову лишней информацией и ограничиться знанием расположения заправочной горловины и кнопок «Пуск» и «Стоп». Но иногда могут потребоваться сведения о конкретных характеристиках вашего судна. Для этого в начале СЖ маломерного судна стоит выделить страницу, которая будет в достаточной мере отражать его основные технические данные: длину, ширину корпуса, осадку носом и

Шкала состояния моря

Баллы	Словесная характеристика	Высота волны в м от — до
0	Волнение отсутствует	0
1	Слабое волнение	0.1–0.25
2	Умеренное волнение	0.25–0.75
3	Значительное волнение	0.75–1.25
4	Значительное волнение	1.25–2.0
5	Сильное волнение	2.0–3.5
6	Сильное волнение	3.5–6.0
7	Очень сильное волнение	6.0–8.5
8	Очень сильное волнение	8.5–11.0
9	Исключительное волнение	11 и более

кормой, высоту максимальную и минимальную (неснижаемую), материал корпуса. Для парусных яхт — тип парусного вооружения, площади основных парусов. Для моторных и парусно-моторных яхт стоит указать наиболее полные данные о главных и вспомогательных двигателях — тип, модификация, год выпуска, а также напряжение в бортовой сети, мощность генераторов, производительность осушительного и (если имеется) пожарного насосов; объем установленных емкостей для топлива, воды, масла и т.д. Некоторые сведения будут дублировать содержание судового билета, но в СЖ они должны быть представлены более полно. Самое малое, что можно получить, выполнив эту работу — вы узнаете кое-что новое о своем судне. Вообще же эта «паспортная» информация, находящаяся под рукой, упростит подготовку к плановым и аварийным ремонтам, переоборудованию и регламентным работам по обслуживанию механизмов.

Далее в журнале можно рекомендовать разместить таблицу и график девиации, поправки лага, для парусной яхты — таблицы определения скорости способом «голландского лага», таблицу значений углов дрейфа.

Обычно в начале отпечатанного типографским способом СЖ помещают Правила ведения. Подчеркнем, что они не ограничивают в правах капитана и вахтенных помощников капитана вносить в СЖ любые записи, касающиеся повседневной жизни судна, которые, по их мнению, могут иметь значение для защиты интересов судна, судовладельца и груза, а вот записи или требования о совершении таковых в СЖ со стороны иных лиц исключаются. Правила ведения СЖ установленного образца, помимо информации о порядке ведения, дают подробную информацию о заполнении каждой графы СЖ, что существенно облегчает работу. Но объем этого текста может доходить до десятка страниц, и включение его в «самодельный» СЖ может быть слишком трудоемким. Тем не менее стоит поместить в начало журнала таблицы шкал силы ветра, состояния моря и состояния погоды и неба.

Буквенные обозначения состояния погоды и неба:

Я — ясно
 Д — дождь
 П — пасмурно
 С — снег

М — меняющаяся облачность
 ГЗ — гроза
 Т — туман (мгла)
 ГР — град
 ДМ — дымка
 З — зарница

Далее подготовим заполняемую часть СЖ, в которой, собственно, и ведется протоколирование всех действий и событий, существенных для безопасной эксплуатации вашего судна. Для этого нужно разграфить будущий журнал в соответствии с той информацией, которую вы предполагаете фиксировать в вашем СЖ. Какие-то из предлагаемых граф вы можете исключить как неважные для вас, но добавить графы, отражающие нужные вам данные, например, работу какого-либо оборудования, показания или поправки приборов, метеословия и т.д. При этом сохраняем сложившуюся форму построения СЖ. Правая и левая страницы связаны между собой по времени и описывают события одной календарной даты. Если одна из них заполнена полностью, то на оставшемся свободном месте другой страницы представляют прочерк в виде буквы «зет» и следующие записи продолжают на новых страницах.

Записи событий за каждые сутки должны начинаться с новой страницы, что позволяет в конце ее суммировать пройденное за сутки расстояние, оставшиеся запасы топлива, время работы механизмов.

Левая страница разворота СЖ разбивается на столбцы и с помощью установленных сокращений должна как можно более полно и однозначно отражать навигационные, метеорологические элементы плавания, работу механизмов.

В качестве примера приведем левую страницу из СЖ, отпечатанного для Санкт-Петербургского Речного яхт-клуба и рассмотрим вариант ее заполнения. Очевидно, что журнал ориентирован на использование на парусных яхтах.

В графах СЖ прописываются:

1. «Время» — записывается судовое время, т.е. гражданское время того часового пояса, в котором находится судно, в 24-часовой системе, двузначными числами часы и минуты, например, 5 часов 17 минут утра — 05 час 17 мин. В случае, если графа «Время» не делилась бы на часы и минуты, время события следовало бы записать четырехзначным числом, отделив часы от минуты точкой, например: 05.17. Так же четырехзначным числом следует записывать время на правой странице журнала и при ведении прокладки на карте.

Время		Курс по главному компасу	Поправка компаса	Пройденное по лагу расстояние	Дрейф	Направление и сила ветра	Состояние погоды и неба	Давление атмосферы	Состояние моря	ПАРУСА	Канат на клюзе
час	мин			Скорость	течение						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
05	17	35.6°	-3°,7	58 / 6	7°/NW0,5	W 3	Я / 3	740	2	Сп, Г	—

2. «Курс по главному компасу» — заносится в круговом счете (от 0° до 360°) в градусах и десятых долях градуса, например, 35.6°. При следовании в узкостях, по фарватерам или в портовых водах, при частых изменениях курса в

этом столбце записывается сокращенно слово «пер.» (переменный) или Ф (фарватер), а при стоянке на якорю — знак якорной стоянки (якорек).

3. «Поправка компаса» — общая поправка главного компаса на компасный курс, которым идет судно. Наименования поправки обозначаются: восточной — знаком «+», западной «-». Например, -3.7°.

4. В четвертой графе данные записываются в виде дроби: расстояние, определенное по лагу или любым другим способом (например, 58 миль) над чертой и скорость, определенная или вычисленная, под чертой (например, 6 узлов).

5. Также в виде дроби заносятся данные в следующую графу. Над чертой пишется величина дрейфа в градусах со знаком «+» при дрейфе вправо и знаком «-» при дрейфе влево. Под чертой указывается направление течения и его скорость в узлах (в нашем примере течение от NW скоростью 0.5 узла).

6. «Направление и сила ветра» — действительное (не вымпельный ветер) направление ветра в румбах и сила ветра по шкале Бофорта.

7. «Состояние погоды и неба» описывается дробью, числитель которой обозначает погоду буквой согласно таблице буквенных обозначений состояния погоды и неба, а в знаменателе цифрами от 0 до 10 обозначается степень покрытия неба облаками в десятых долях небесного свода, принимая 0 — для чистого неба и 10 для неба, полностью закрытого облаками.

8. «Давление атмосферы». В эту графу заносится давление атмосферы в мм ртутного столба в конце каждой вахты, а если давление резко изменяется, то ежедневно, а при необходимости — и чаще.

9. «Состояние моря» — в баллах по шкале Бофорта.

10. «Паруса» — перечисляются паруса, начиная с передних и кончая задними, стоящие начиная с указанного момента. Используются следующие сокращения: К — кливер, С — стаксель, Сп — спинакер, Ф — фок, Г — грот, Б — бизань и т.д.

11. «Канат на клюзе» — указывается длина вытравленного якорного каната при якорных стоянках.

Для СЖ моторной яхты могут не понадобиться такие графы, как «Паруса», «Дрейф», но будет важна информация о моментах пуска и остановки главного двигателя и дизель-генератора, остатках горючесмазочных материалов, состоянии аккумуляторных батарей. Выберите сами для СЖ параметры вашего судна и данные об условиях его эксплуатации,

которые целесообразно фиксировать в журнале. Советуем также фиксировать время работы (моточасы) подвесного мотора, чтобы не пропустить момент обязательных регламентных работ (смены масла и т.д.).

Для справки: в машинный журнал регистрового судна вписываются посуточно все исправления и работы по механизмам на якоре, а в случае хода вносятся каждый час в соответствующие графы данные относительно действия механизма; данные суточного журнала впоследствии служат для составления по установленной форме месячного журнала. Одновременно с тем в особом отделе ведется отчет об общем расходе материалов.

В нижней части левой страницы можно выделить несколько строк для суточного отчета — учета пройденного за сутки пути, отработанных часов и остатков припасов.

За сутки			В полночь		
Число ходовых часов	Отработано часов ДГ	Число пройденных миль	Осталось топлива		Осталось воды
			Танк 1	Танк 2	

На правой стороне СЖ вписываются все происшествия и события, могущие служить для воспроизведения условий плавания, стоянок и всяких происшествий. Именно на этой странице будет записано то, что оградит вас от несправедливых обвинений или просто порадует приятными воспоминаниями в суровый зимний период.

ров и полученных сообщений, состояние запасов на судне; откачивание воды из трюма; преступления, совершённые на судне; жалобы и заявления экипажа; случаи рождения и смерти; несчастные случаи с судном или экипажем; проведенные аварийные учения; портовые оплаты и многое другое, что может при необходимости способствовать восстановлению обстоятельств плавания или подготовки к нему. Не обязательно записывать в СЖ то, что более подходит для личного дневника — скажем, восторги по поводу необычайной красоты заката. Но любые метеонаблюдения, свидетельствующие о состоянии или о надвигающихся измене-

ний погоды, достойны фиксации в СЖ. При ведении СЖ следует руководствоваться правилом, сформулированным адмиралом С.О.Макаровым: «Пишем то, что наблюдаем. А чего не наблюдаем, того не пишем».

Всякий случай должен быть изложен в сжатой, но ясной форме, не допускающей сомнений или ошибочных толкова-

« _____ » _____ 200__ г	
СЛУЧАИ	
Время	

В самой верхней строчке записывается дата. На следующей строке отмечается место стоянки, если судно на швартовах (например, г. Выборг, яхт-клуб), или район плавания (например, Ладожское озеро).

Все записи на правой странице журнала привязывают ко времени, а если есть лаг, записи навигационных элементов содержат также отсчеты лага. На этой странице фиксируются: время и место швартовки и отшвартовки, каким бортом ошвартованы, постановки на якорь и снятия с якоря; глубина и грунт в месте якорной стоянки; маневры парусами или двигателем; уборка или смена парусов, взятие рифов, результаты промеров глубин; положение, определенное с помощью GPS, пеленгацией, счислением или иными методами; время прохождения траверзов навигационных знаков или других ориентиров; время подачи туманных сигналов; время включения и выключения ходовых огней; время передачи сигналов и знаков, требуемых МППСС или правилами судоходства в соответствующем районе; изменение судового времени; состав экипажа и смены в его составе (в некоторых случаях стоит при выходе в плавание внести в СЖ список всех находящихся на борту, их паспортные данные и домашние телефоны); прохождение таможенного и пограничного контроля; буксировка; время и содержание радиоперегово-

ний. Примером может быть запись в СЖ, сделанная Джеймсом Куком после празднования Рождества 1768 г.: «Вчера праздновали Рождество. На корабле трезвых не было».

Записи надлежит вести от имени третьего лица во множественном числе, в прошедшем времени, без употребления местоимения (например, прошли приемный буй, выбрали якорь, отдали швартовы, получили распоряжение: «приготовиться к буксировке» и т.д.).

Если происходит передача вахты, в СЖ отмечается время, должность и фамилия сдающего вахту, а также должность и фамилия принимающего вахту. Сдающий вахту судоводитель должен записать в журнал все, что он сочтет необходимым для документирования и заверить это своей подписью.

Как часто следует производить необходимые наблюдения и вносить их результаты в СЖ? На «больших» судах это делается каждый час в плавании и каждые четыре часа при стоянке в порту, а также при изменении погоды, курса или скорости, смене вахт, постановке или уборке парусов и т.д. На мой взгляд, при ведении СЖ маломерного судна, совершающего короткие, на несколько часов или суток, плавания можно предложить следующее.

Записи в СЖ производятся в те сутки, когда судно нахо-

дится в плавании или при подготовке к плаванию, а также на стоянке при выполнении каких-либо судовых работ — ремонта, замены оборудования, получения снабжения и т.д. Прочие даты отмечаются в СЖ, например, таким образом: «21 июня–27 июня — на швартовах, Центральный яхт-клуб». Во время стоянок на швартовах левую страницу можно не заполнять, если метеоусловия не потребуют экстренных действий. На ходу соответствующие записи следует делать каждый раз, когда капитан сочтет это необходимым, но не реже чем раз в четыре часа. С началом плавания на первой странице СЖ в верхней строке пишут название пункта отхода и дату. Затем время снятия с якоря или швартов, цель и маршрут плавания, состав экипажа с указанием должностей, данные о ветре, волнении, видимости и поставленных парусах либо о включении двигателя и эволюциях яхты при выходе из порта. В дальнейшем в плавании каждые новые сутки начинаются с нового разворота записью «00:00», описанием положения судна на этот момент (например, «стоим на якоре в бухте «Дубковая»), продолжают записями текущих событий с указанием времени и заканчиваются записью «24:00» и описанием положения судна на этот момент, при этом на свободном месте страницы проставляют «Z» и переходят на следующий разворот.

Заполнять и хранить СЖ нужно по возможности аккуратнее. Для этого на маломерном судне удобно записи во время вахты делать в блокноте, как «черновом» журнале, а затем переносить их в «чистой» СЖ. Судовой журнал — один из основных судовых документов. На кораблях ВМФ СЖ является секретным документом. Судовой журнал на «регистрационном» судне должен храниться в рулевой рубке, и в случае гибели судна капитан должен принять все меры для сохранения СЖ. Даже на китобойцах, на которых действовали герои Джека Лондона, СЖ хранился в сейфе, ключ от которого был только у капитана.

И, наконец, вспомним, что цель ведения СЖ — это возможность наиболее полно и объективно восстановить маршрут и условия плавания. На судах, подведомственных Регистру, это обеспечивается взаимодополняющей фиксацией событий и действий экипажа в СЖ плюс прокладкой на карте, которая должна сохраняться до окончания рейса. На маломерном судне приходится упрощать «штурманские» задачи судоводителя, отказываясь, например, от ведения прокладки. Тем не менее, заполняя СЖ, следует стремиться к тому, чтобы по его содержанию, во-первых, можно было восстановить ход событий в мере, достаточной для защиты интересов капитана и судовладельца. Ну, а во-вторых, судовые журналы всегда были источником знаний по географии, истории судостроения, биологии моря, этнографии, флоре и фауне и другим отраслям науки.

В наш век высоких технологий естественно появление электронных способов фиксации обстоятельств плавания и эксплуатации судна. В электронный СЖ автоматически заносится основная навигационная информация — данные о движении судна и других судов, информация об изменении режимов работы навигационной системы и устройств, параметры движения судна по маршруту, собственные комментарии судоводителя и т.п. Используя электронный СЖ, судоводитель сможет воспроизвести обстоятельства плавания непосредственно на электронной карте. Подолбный



журнал в будущем, вероятно, будет играть роль самолетного «черного ящика» (в настоящий момент его записи не имеют юридической силы), который позволит воспроизвести хронологию событий на любой момент времени. Но уже сегодня не следует пренебрегать данными, которые могут быть предоставлены почти повсеместно распространенными приемниками спутниковых навигационных систем. Практически любой приемник GPS сохраняет информацию о пройденном пути (трек). Эти данные в некоторых случаях могут быть использованы в качестве свидетельства ваших действий — например, при оформлении документов по наступившему страховому случаю. Весьма вероятно, что от вас потребуется приложить снимок района происшествия с экрана картплоттера, на котором должны сохраняться путь вашего судна и окружающая обстановка.

В заключение еще раз о пользе ведения судового журнала на маломерном судне. Ведущийся надлежащим образом СЖ может стать единственным свидетельством и подтверждением ваших показаний при рассмотрении аварийных и конфликтных ситуаций. СЖ позволяет вести учет и планирование работы судовых механизмов и работ по эксплуатации судна. Это необходимо для повседневной работы и может пригодиться при продаже судна. Оформленный СЖ будет объективным подтверждением его истории. Ведение СЖ упорядочит ваш судоводительский опыт и доставит удовольствие при чтении его в скучный межнавигационный период.