

# Человек за бортом

**Владимир  
Алексеев**

Для каждого судна с его индивидуальными характеристиками есть свои способы решения тех или иных проблем. Имеет свою специфику, например, и система действий в ситуации «человек за бортом» на разных лодках.

Многокорпусники способны иногда почти рывками набрать скорость и также резко затормозить. При этом члены экипажа легко могут потерять равновесие и упасть за борт. На бортах поплавков тримаранов часто отсутствует леерное ограждение. (Полезно в таких случаях протянуть страховочное ограждение.) Конечно, отсутствие крена, меньшее зарыскивание и меньшая килевая качка, а также увеличенная рабочая площадь предоставляют экипажу и большую безопасность. Леера с минимальной высотой в 60 см с нижним тросом не выше 40 см, ножной леер, нескользящее покрытие палубы, рациональное размещение поручней, продольный страховочный трос и страховочные пояса снижают риск падения. Подветренные ванты и штаги на многокорпусниках с гибким рангоутом часто провисают, поэтому не стоит за них удерживаться. Теперь становятся все более популярными электронные методы сигнализации при падении человека за борт. Некоторые приборы настолько продвинуты, что могут заглушить мотор или включить реверс. Насколько они применимы на отдельном судне – решать

владельцу или шкиперу. Никогда не нужно полагаться на их надежность. Древнее правило сохраняет свою актуальность по-прежнему:

**Правило: рука для страховки, руки для работы.**

Если кто-то падает вопреки всем мерам предосторожности за борт, тогда работает следующий рецепт действия:

- маркировка,
- остановка,
- поиск,
- подъем,
- спасение.

**Маркировка.** Как можно скорее отмечают место падения человека на электронных навигационных устройствах. Для этого почти на всех имеется специальная заметная аварийная кнопка.

Сбрасывают аварийный буй с самозажигающимся сигнальным огнем и флагом на длинном стержне. Вслед за этим сбрасывают спасательный нагрудник на длинном легком фале. Следует подать сигнал с помощью GMDSS.





**Остановка.** Дают сигнал тревоги. Останавливают лодку, например, приведением к ветру. Убирают паруса и начинают поиск под мотором. Но лучше паруса на всякий случай, оставить, маневрируя под мотором. Что лучше, выясняют на тренировках. Многокорпусники под мотором маневрируют лучше яхт. Особенно при встречных ветрах и волнении.

**Поиск.** Выделяют одного из членов команды, который не сводит глаз с человека, упавшего за борт. Он освобождается от других работ. Найти в волнах человека, с которым потерян зрительный контакт, практически невозможно. Следует восстановить в памяти путь и скорость с момента потери зрительного контакта с упавшим за борт.

Координаты, сохраненные при нажатии кнопки MOB (Man over Board) электронного навигатора, выдают направление поиска. Но они помогут лишь начать его, так как остается непредсказуемым естественный дрейф попавшего в воду человека.

Теперь прочесывают предполагаемое место аварии. Многие навигационные приборы оснащены функцией Track. Можно найти истинное положение и курс следования относительно грунта, координаты положения цели и точно определить величину смещения каждого галса. Если на яхте имеется автопилот, то его следует включить и использовать, так как автопилот более точно выдерживает курс, чем рулевой в состоянии стресса.

Если поиски не дают возможности найти потерпевшего, следует немедленно вызвать помощь по радио или выстреливать красные ракеты. Если приходится удаляться от упавшего, то следует в любом случае его запеленговать.

Когда человек в воде действительно потерян, совершенно ошибочно сначала бессистемно кружить с пустой надеждой, найти его снова.

Так как же начать целенаправленный поиск? Кроме точной навигации потребуется и правильное выдерживание курса. Если представится возможность, следует поставить на ноль счетчик пройденного пути, и под мотором взять обратный курс с тем, чтобы систематически, полоса за полосой, обследовать область моря, куда мог сдрейфовать упавший за борт человек. Навигатор определяет курс, длину и ширину полос. Ширина полос диктуется видимостью. При средних условиях дневной освещенности и волнении на море она не должна превышать более 50 м.

Время от времени следует выключать мотор, чтобы услышать крики о помощи или сигналы свистка. Когда упавший за борт на возвратном пути не обнаруживается, приступают к поиску на «спиралеобразном» прямоугольном маневре. Но этот маневр выполним только под мотором.

**Подъем.** Как только упавший будет найден, его тотчас поднимают на борт с применением любых возможных приспособлений: тросов, блоков, талей, лучше приготовленных заранее. Но все члены экипажа должны быть и сами одеты в спасательные жилеты.

Большая площадь палубы у многокорпусника способствует подъему упавшего за борт.

**Спасение.** Теперь настало время применить медицинские методы спасения. Упавшего за борт на многокорпуснике спасают таким же образом, как и на традиционной килевой яхте.

Отличия только в том, что: многокорпусник дальше уходит от места аварии вследствие своей скорости, поэтому поиск осложняется. (Тем важнее своевременная реакция при спасении и отметка места несчастного случая.)

Многокорпусники без хода быстрее дрейфуют по ветру. У этих судов встречается много индивидуальных особенностей в общем расположении, удобстве работы на палубе, в оснащении, скорости, качке и т.п. Поэтому требуется очень важно хорошо ориентироваться на своем многокорпуснике, тренировать экипаж в поиске и спасении членов команды.

## Тактика подхода

Основная трудность в управлении многокорпусником при подходе к упавшему за борт человеку в том, что лодка быстро теряет скорость и вслед за этим управляемость. При

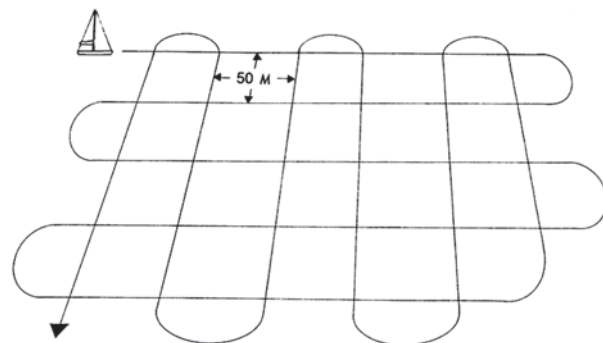
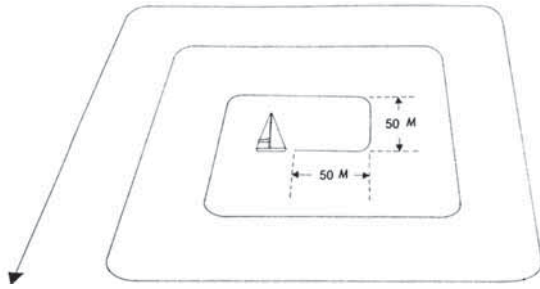


Схема движения при поиске упавшего за борт. Убрав паруса, под мотором ложатся на обратный курс и идут до вероятного места падения. Поворачивают в сторону вероятного дрейфа упавшего и идут параллельным курсом, нарезая полосы на квадраты. По этой схеме однажды удалось обнаружить человека через 20 ч поиска



Когда упавшего потеряли при движении на обратном курсе, применяют поиск по прямоугольной спирали. Длина первого прямоугольного отрезка должна соответствовать наибольшему расстоянию поискового курса (при отрезке 50 м каждый боковой путь тоже 50 м). Затем длина второго шага удваивается, третьего – утраивается и т.д.

выполнении поворотов лодка тяжело входит в циркуляцию против ветра. Поэтому иногда приходится снова разгоняться. Тем временем упавшего человека теряют из вида, и найти его снова не всегда удается. Поэтому лучше убрать паруса и маневрировать под мотором, особенно при развигнении. Перед запуском мотора следует убедиться, что паруса и весь такелаж поднят из воды и ничто не может намотаться на гребной винт.

Возможен еще один вариант подхода. Выходят на ветер от упавшего человека и пытаются сдрейфовать к нему по ветру.

В конце концов, можно сделать круг вокруг упавшего, буксируя длинный трос с плавучей подковой на конце, с тем чтобы захватить упавшего в эту петлю и подтянуть его к борту. Но здесь возникает опасность затягивания троса в гребные винты, или сильного затягивания петли, когда скорость судна окажется слишком большой.

**Подъем пострадавшего на борт.** На многокорпусниках подъем человека на борт чрезвычайно затруднен резкой качкой, ударами поплавков о волны. Такие колебания могут нанести пострадавшему дополнительные травмы. Лучше всего привести судно к ветру, а пострадавшего отвести к корме, где у многих многокорпусников предусмотрены трапы. Если пострадавший не дееспособен, то придется закрепить на его спасжилете или страховке какой-либо фал или длинную снасть и поднимать его за нее. Лучше заранее озаботиться о такой возможности, например, установив на стоячем такелаже специальные тали.

## Самопомощь

Чтобы повысить шансы на спасение, следует об этом позаботиться заранее:

- работать в спасжилете,
- иметь на борту автомат подачи сигнала тревоги,
- иметь самозажигающийся проблесковый огонь на жилете.

Дополнительно рекомендуется иметь:

- свисток с трелью, работающий в воде,
- карманный фальшфейер,
- краску, окрашивающую воду в месте падения.

Ни один яхтсмен не может исключить вероятность однажды увидеть транец удаляющегося от него судна. Как он должен себя вести?

Сохранять железное спокойствие. Не впадать в панику, потому что яхта быстро удаляется. Она нуждается в некотором пространстве для выполнения маневра по спасению.

Как можно меньше двигаться. Принять «положение эмбриона»: руки прижать к груди и подтянуть колени. Не уплывать, чтобы уменьшить потери тепла тела и сберечь силы. Махать руками есть смысл только тогда, когда есть вероятность, что вас заметят.

Выбросить из карманов все тяжелые предметы, но никогда не снимать одежды. Вначале она создает дополнительную плавучесть за счет находящейся в ней воздуха. Когда она полностью намокнет, то существенно замедляет перетекание подогретой телом воды к холодной окружающей воде. Мокрая одежда в воде вряд ли тяжелее воды в воде.

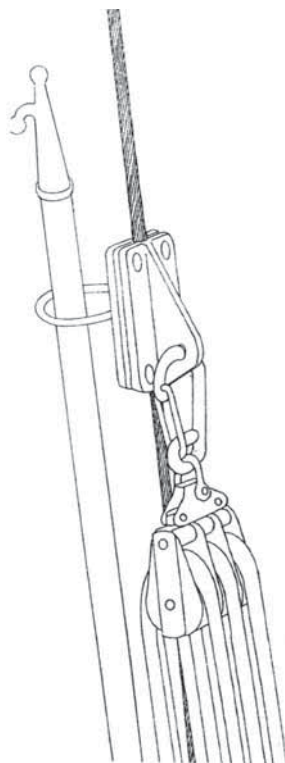
Необходимо оставаться около сброшенного спасательного сигнального средства. Его следует привязать к себе. До наступающей темноты полезно добраться до светящегося спасательного буйа или вехи. Только они дают шанс быть найденным вновь.

Никогда не следует догонять яхту или плыть навстречу к ней.

Никогда нельзя терять надежду на спасение. Только это одно дает возможность выжить и быть найденным даже через несколько часов. Если подниматься на борт, то лучше с кормы, однако, опасаясь возможных ушибов о корпус.

**Спасательные круги и спасательные средства.** И традиционные круглые спасательные круги, и спасательные «круги» в виде хомутов не могут считаться надежными спасательными средствами. Это показали многочисленные тесты. Тем не менее, эти средства еще применяются на яхтах, и торговля предлагает их.

Спасжилет должен переворачивать человека уже под водой головой и лицом вверх. Защищать от ударов позвоночник. На поверхности воды должен развернуть человека опять же лицом вверх. Удерживать рот над водой на расстоянии не менее 15 см. Позволять человеку проплыть 30 м и забраться на плотик или бон высотой 30 см от уровня воды. Защищать от перетекания воды в районе живота и (желательно) у подмышек. Защищать голову от ветра. Иметь встроенные петли для подъема с борта спасателей.



*Морской лифт – спасательные тали. Крепятся четырьмя болтами к верхней ванте на высоте 4 м над палубой, а снизу – к ножному лееру или пуненсу. Дополнительное кольцо удерживает отпорный крюк*

А также свисток, самозагорающийся огонь, замки из металла. Такой спасжилет разработан и испытан в Институте водного транспорта (ЛИИВТ), он не мешает работе на борту. Все прочее – страховочные средства. Широко представлены в продаже.

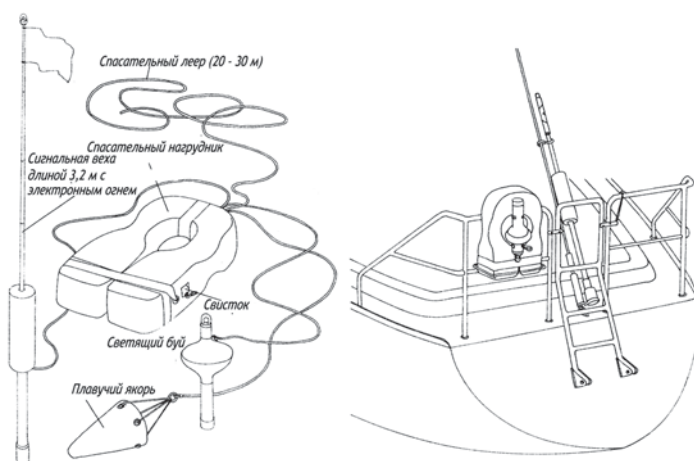
Эффективными надежными спасательными средствами являются те, в которых применяются жесткие пенопласты с закрытыми ячейками. Только такие соответствуют требованиям Правил безопасности. После простого и удобного пристегивания к страховочному поясу они разворачивают человека спиной вниз и удерживают голову над водой. Пара таких поплавков должна находиться под рукой у рулевого на кормовом релинге, леерах или на ахтерштаге, однако без легкомысленного «прочного» закрепления. При несчастном случае и возникающей нервозности освобождение от креплений спасательных принадлежностей требует слишком много времени. В таких случаях лучшим решением является катапульта. Реагирует достаточно быстро, и может доставить упавшему за борт человеку спасательный поплавок непосредственно в руки.

Правила безопасности требуют оснащения одного из приборов линем длиной не менее 20 м или применения альтернативы – подъемного троса. Он представляет собой комбинацию спасательного круга и пояса с тросом длиной от 35 до 45 м, разматывающегося с катушки из коробки, закрепленной на кормовом релинге. В случае необходимости за этот трос можно поднимать спасаемых людей на вертолет.

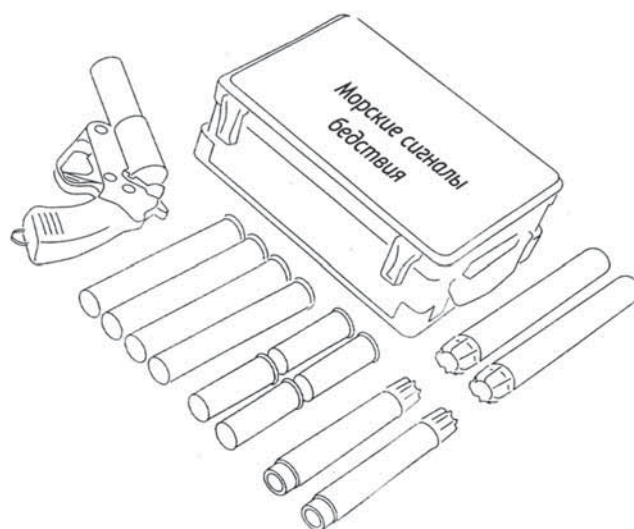
**Дополнительное оборудование.** Свисток с трелью обычно относят к стандартному комплекту снабжения спасательных средств. Маленький плавучий якорь уменьшает слишком большой дрейф. Легкие пенопластовые спасательные круги нелегко добросить до упавшего за борт человека, особенно против ветра, еще труднее догнать в плыв такой круг, дрейфующий по ветру и волне с большой скоростью. Многие предпочитают если и иметь круг на борту, то уж, конечно, старинный пробковый и тяжелый. На спасательном жилете или спасательном предмете должен быть закреплен сигнальный огонь с подключенной батареей или с батареей, работающей при попадании в нее морской воды. Еще лучше иметь электронный проблесковый огонь с частотой 40–60 проблесков в минуту. Такой огонь можно разглядеть при благоприятных условиях на расстоянии нескольких миль за счет контраста на фоне темных облаков.

**Сигнальные светящие буи и маркировочные буи.** Многие правила по безопасности предписывают для крейсерского плавания и морских гонок иметь для определения места несчастного случая спасательный буй. Надежный поплавок из жесткого закрытоячеистого пенопласта снабжается свистком, плавучим якорем, самовключающимся огнем на вешке с флагом. Вешка должна иметь постоянную длину или раскладываться на полную длину в течение не более 20 секунд. Она крепится плавучим тросом длиной 3 м со спасательным буюм, имеет достаточную длину и балласт, чтобы удерживать флаг над поверхностью воды на высоте не менее 1.8 м.

В продаже имеются обычно телескопические пластмассовые или металлические трубки, удерживающиеся в верти-



Аварийный спасательный трап, соединенный с релингом. Спасательный нагрудник с сигнальным огнем закреплен на релинге. На ахтерштаге закреплена телескопическая веха с огнем, работающим от 10 до 48 часов



Морские сигналы бедствия для районов категории от 2 до 4. Содержание контейнера: одна ракетница калибра 4, четыре красных ракеты, две красных парашютных ракеты, два фальшфейера красного света

кальном положении с помощью балласта, с желтым, красным или оранжевым флагом. Правила JOR требуют размещения проблескового огня на высоте 3.2 м над водой и частотой проблесков от 80 до 120 в минуту. Светящийся буй или электронные проблесковые огни дают шанс найти упавшего за борт человека даже ночью. Днем место несчастного случая отмечают оранжевым дымом дымовой шашки, который, к сожалению, быстро рассеивается.

**Подход к аварийному судну.** Подход к многокорпуснику осуществляется так же, как и к килевой яхте. Следует учитывать, что многокорпусники более уязвимы, более хрупки, чем килевые яхты. Поэтому следует держаться от них на достаточно большом расстоянии и сближаться с большой осторожностью. Многокорпусники быстро дрейфуют, постоянно меняя свое положение ↴