



ДОГОВОРИМСЯ НА БЕРЕГУ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

Если заклинило мотор арендованного автомобиля (даже «в чистом поле») — всегда можно вызвать эвакуатор. Когда на даче засорилась канализация — придет сантехник и починит. «Выбило» электросеть — звоним электрику. Словом, на суше мы редко сталкиваемся в неразрешимыми задачами. Но если то же самое происходит на яхте в плавании, вы оказываетесь один на один с проблемой. И хорошо, если она (проблема) из разряда «дискомфортных» и не грозит безопасности судна и экипажа...

Если отбросить романтику, яхта — это транспортное средство и загородный дом «в одном флаконе». Только перечисление систем и механизмов ввергает несведущего в священный трепет: якорная, рулевая, электропитания, водоснабжения, фановая, навигационная, двигатель (со своими системами), механизм подрулки, рангоут, такелаж... Много техники — больше шансов на поломки. Думать, что таковых не случится на новом судне, — заниматься самообманом.

Естественно, далеко не все чартерники рапортуют о поломках и происшествиях (обычно из-за боязни «попасть на деньги»), а чартерная компания за ответственные на «перезарядку» яхты полдня не в состоянии проконтролировать на ней всё. А потому запомните, капитаны: вы и только вы ответственны за проверку работоспособности и комплектности своего будущего судна. Так вы сможете снизить риск портящих отпуск злоключений

и даже оплаты чьих-то «грехов». Ибо чартерная компания, обнаружив пропажу или порчу чего-нибудь после вашего плавания, вполне резонно может вас оштрафовать.

Опасно думать, что уж вам-то, бывалому капитану, на современных серийных яхтах все известно. Нет, даже яхты одного проекта подчас весьма индивидуальны по установленному оборудованию и его расположению. Редкая беспечность — ознакомиться с ним «по быстрому» под прессингом экипажа «пошли уже в море!» И верх глупости — пропустить мимо ушей объяснения сдающего менеджера из-за нежелания показать слабый уровень своего английского... Еще раз подумайте: с любой проблемой в море разбираться вам и только вам!

Итак, архиважная процедура ознакомления с яхтой и ее комплектацией — check-in. Естественно, эти советы касаются так называемого bareboat charter, т.е. когда лодка арендуется без наемного экипажа или шкипера (в противном случае вся ответственность за

безопасность плавания, сохранность лодки и прочее возлагается на них).

ПРЕЛЮДИЯ

В домашнем списке подготовки к чартеру в «шкиперском» разделе должны быть пункты: малярный скотч, черный маркер, мягкий карандаш, ластик и блокнот карманного формата (у меня там еще числятся муринговые рукавицы, ручной GPS, налобный фонарик, баллончик WD-40 и стропорез). В команде должен быть минимум один фотоаппарат с функцией маркировки снимков датой.

На приемку лодки оставьте на борту максимум одного помощника — своего старпома. Остальных лучше отправить за продуктами: и время (а приемка займет минимум полчаса) будет рационально использовано, и толкотни в узких помещениях не случится, и нудить («ну долго еще?») будет некому.

Убедитесь, что бортовое питание включено. Обязательно включите холодильник (пусть готовится к загрузке продуктами). >>>

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ МИНИМУМ

Все расписанные в этом разделе пункты распечатайте в виде листа с чек-боксами (выполнил — отметил).

1) Проверить комплектность согласно «Ведомости» — списка от чартерной компании. У каждой компании он свой, более или менее подробный. При этом обязательно запомнить (а лучше записать в блокнот карманного размера) местонахождение:

- спасжилетов и страховочных поясов (потом их раздать команде с требованием подогнать под себя и положить в легкодоступном месте);
- спасательного плота и ванторезных кусачек;
- огнетушителей (всех!) и деревянных пробок (для заглушки кингстонов);
- аптечки, инструмента и ремкомплектов (мотора, динги, подвесника) — проверить комплектность!
- ключей для открывания крышек топливного и водяных баков.

2) Идем с носа на корму по одному борту и обратно по другому. Осматриваем яхту по борту и палубе на предмет ударов, потертостей борта, погнутых стоек, вмятого фальшборта и пр. Форштевень: нет ли сколов от болтавшегося якоря? Транец: нет ли следов навала на понтон? Все замеченные дефекты фотографируем (чтобы не оправдываться за кого-то при сдаче) и показываем сдающему менеджеру.

При этом:

- «Прикладываемся» (дергаем посильнее) к релингам — надежны ли? (это безопасность!)
- Считаем кранцы! (количество записываем в «Ведомость»). Проверяем, чтобы были накачаны.
- Проверяем натяжение (попарно) вант и штагов, контролируем целостность шплинтов и контровок.
- Целостность парусов, работа закруток грота и стакселя (размотать-смотать). Разобраться, как рифится грот.

3) Динги и его мотор:

- Держат ли баллоны воздух? Нет ли явных задиров и потертостей? (есть — фотографируем и показываем менеджеру). Убеждаемся, что к лодке есть помпа («лягушка») и переходник нужного диаметра (проверить — подкачать!).
- Проверяем весла и уключины: подходят ли к лодке? Состояние?
- Подвесной мотор осмотреть на предмет протечек масла и бензина. Завести, погонять (в идеале) на разных оборотах.
- Проверяем запас бензина (если мотор 2-тактный, бензин уже должен быть смешан с маслом).

4) Двигатель + якорная лебедка (шпиль):

- Отсоединяем береговое питание, замечаем напряжение аккумуляторов (холодильники включены!).
- Проверяем уровень масла в двигателе (заодно смотрим, снабдили ли вас свежим маслом на доливку).
- Заводим двигатель, контролируем воду из системы охлаждения. Включаем малый передний и задний, убеждаемся, что крутится винт. На холостом ходу (отключаем передачу, что делается обычно нажатием кнопки на рукоятке газа-реверса) даем 1000–1200 оборотов и идем на нос проверять якорную лебедку (шпиль).
- Отвязываем якорь, расфиксируем звездочку шпиля рукояткой, отдаем цепь (вручную) на 2–3 метра, проверяем торможение (поджимая рукояткой). Фиксируем звездочку, поднимаем якорь лебедкой в роульс, привязываем.
- Как крепится жвака-галс (проверяем, не гнилой ли кончик)?
- Спускаемся вниз и проверяем, заряжаются ли аккумуляторы? (напряжение снова должно подняться, как при береговом питании). Не ощущается ли в каюте резкий запах электролита? (его испарениями и отравиться можно...).
- Глушим мотор. Записываем моточасы в «Ведомость». Контролируем уровень топлива (хотя погрешность у этого прибора катастрофическая...)

5) В кокпите:

- Как закреплены спасательные подковы и плавающий конец (они бывают увязаны намертво)? Работает ли фонарик (при переворачивании)?
- Как вращается штурвал, есть ли люфт?
- Исправность лебедок (поработать ими всеми) и количество ручек к ним (записать в «Ведомость»).
- Состояние шкотов, фалов и других снастей.
- Исправность клавишных стопоров (нередко клавиши отламываются).
- Количество, состояние (развернуть!) и длина швартовных концов (записать в «Ведомость»).
- Где запасной якорь, сколько каната?
- Где аварийный румпель и как он устанавливается?
- Запасная канистра с дизтопливом, запас масла для доливки.
- Приборы — если не знакомые, то есть ли инструкции? Если они на незнакомом языке и/или единицы измерения не «ваши» — не забыть попросить менеджера переставить.

6) Под палубой:

- Бумажные карты (на весь маршрут), логия на понятном языке (бывает немецкая или французская комплектация) и без вырванных страниц (увы, случается).
- Инструкции к приборам и описания самой яхты.
- VHF-радиостанция (проверить работоспособность).
- Есть ли вода под пайолами, работает ли автоматическая трюмная помпа?
- Проверяем, как заливается и смывается вода в гальюнах, работает ли откачка воды из душа (именно налить в поддон душа воду и откачать).
- Работает ли холодильник?
- Как работает дренаж холодильника? (если не разобрались — вопрос менеджеру).
- Включаем все освещение и ходовые огни. Выходим, проверяем, что видно (топовые вряд ли увидите...). Выключаем.

7) Если надписи на электрощитке на неизвестном вам языке, делаем наклейки малярным скотчем — пусть менеджер продиктует перевод, а вы запишите маркером. То же самое (скотч с надписями) — на клавишных стопорах в кокпите (на неделю-две таких надписей обычно хватает).

8) У сдающего менеджера обязательно выяснить (ответы записать в блокнот):

- При каких оборотах двигателя можно пользоваться якорной лебедкой?
- Максимально допустимые и «маршевые» (длительный экономичный ход) обороты двигателя.
- Открываем двигатель. Проверяем уровень масла, натяжение ремня. Где перекрывается заборный кингстон контура охлаждения?
- Как вручную закачать топливо в систему, если туда попал воздух?
- Где выключатель-автомат якорной лебедки?
- Какова длина якорной цепи, размечена ли она?
- Выясняем, как откалиброван эхолот — от поверхности воды или от киля?
- Картплоттер: наличие и актуальность электронных карт.
- VHF-радиостанция: каналы связи с маринами, прием сводок погоды.
- Какие кингстоны нужно перекрывать на ходу (в гальюнах)?
- Если есть фекальные танки, как и где их опорожнять?
- Где вентили переключения с одного танка на другой?
- Есть ли индикатор уровня воды (или расхода воды)?
- Аккумуляторы: как закреплены и где основные выключатели?
- Сколько газа (для камбузной плиты) в баллоне, есть ли запасной (особенно если экипаж намерен активно готовить)? Где вентили газа, в каком они положении?

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД

«Обязы» — это именно минимум. Но чартер бывает очень разным. Кто-то днями простаивает в бухтах, купаясь и загорая, а иные выполняют «боевые» 600-мильные марш-броски с Гибралтара на Мадейру. В одних регионах паруса разматывают лишь изредка (ну не дует и все!), в других ежедневно свистит так, что уши заворачиваются. В некоторых акваториях якорь служит носовой фигурой (кругом муринги), а где-то не успевает просыхать.

Словом, включаем мозги и думаем, что из судовых систем, механизмов и снабжения особо значимо конкретно в вашем походе.

К примеру, намерены отдыхать с семьей в бухтах турецкого побережья? Повышенное внимание якорному устройству (если звездочка заедает — напшикайте под нее WD-40), пристрастная проверка динги и его мотора (не поленитесь опустить последний в воду и погоняйте на разных оборотах, проверьте наличие запасной шпонки винта). Убедитесь, что, кроме обычных швартовов, на лодке есть длинные заводные концы (минимум один 50-метровый, пара 30-метровых). А если идете с детьми, постарайтесь заполнить обвес-сетку и дополнительный тент на гик (чтобы сделать тень над рубкой и палубой, где малышня с удовольствием устраивает игрища).

Намерены изучать городки Далмации — разберитесь, как брать рифы на гроте (на



случай боры или юго), кранцев должно быть минимум по четыре на борт (+ «шарик» на корму), и хорошо, если на лодке есть носовая подрулка (спросить у менеджера, сколько секунд можно непрерывно ею работать!). Кстати, неопытным (и семейным) экипажам нежелательно в тех краях (и вообще везде, где

марины плотно заставлены и возможен сильный ветер) закладывать яхты со складными винтами.

В регионах с сильным ветром и волной (например, Киклады в июле-августе или Канары) позаботьтесь о постоянно заведенных штормовых леерах и тщательнее обычного осмотрите паруса: не истрепаны ли швы, не расползутся ли? Стабильно ли работают закрутка грота в мачту (нередко ее клинит из-за неправильной натяжки фала) и закрутка стакселя (нередко изнашиваются небольшие блочки проводки троса закрутки, и усилие становится непомерным)?

Конечно, самая скрупулезная проверка — перед многодневным морским переходом.

Ибо если в прибрежке еще можно организовать приезд механика в марину по маршруту движения, то в офшоре вы действительно предоставлены сами себе. Отсюда: 1) Внимательнейший контроль состояния парусов и такелажа. 2) Тщательнейшая проверка наличия запчастей. 3) Повышенное внимание к состоянию двигателя (нет ли грязной лужи в поддоне? уровень масла и воды? не лохматый ли ремень, хорошо ли натянут? нет ли эмульсии в редукторе сэйл-драйва?). 4) Хорошо ли работает автопилот? (вплоть до пробного выхода, если предстоит переход малым экипажем). 5) Исправны ли все ходовые огни? (проверить вечером, когда топовые видны!) 6) Комплектно ли описание всех систем/механизмов яхты и на понятном ли оно языке? 7) Корректно ли работают приборы, включается ли подсветка, а также сходятся ли показания магнитного и электронного компасов?

Что касается последнего, датчик электронного компаса чаще всего крепят в платяном шкафчике кормовой каюты по правому борту. И если на шкаф кладут мобильник, а внутри оказываются металлические плечики... На одной из моих лодок «девиация» составляла невероятных 120 градусов, пока я не поменял плечики на пластиковые.

Наконец, есть еще «фактор компании». К примеру, в Турции я пользуюсь услугами почти исключительно одной — лидера





На лодке моего друга отдали якорь и... не смогли поднять, хотя лебедка работала! Оказалось, что именно перед их чартером поменяли звездочку шплин и чуть не угадали с калибром последней — цепь постоянно «выпрыгивала» из захватов.

Другая ситуация: помпа откачки воды жужжит, а вода из душевой кабины не убывает. Оказалось — были перекрыты кингстоны, которые экипаж самостоятельно не нашел. В другом плавании торопящийся капитан принял на борт два газовых баллона со словами: «Сам подключу, мы отходим». А потом оказалось, что резьба на редукторе не подходит к этим баллонам...

Помнится, я как-то проморгал тот факт, что мотор якорной лебедки не сразу хватал цепную звездочку, а с некоторой задержкой. Оказалось, это была уже агония срезанного шплинта между мотором и редуктором — в пути пришлось поднимать якорь вручную и вызывать механика...

тамошнего чартерного рынка, чем сильно упрощаю себе жизнь, ибо: 1) Паруса менеджеры проверяют очень строго, мне можно даже не разматывать. 2) На камбузе проверяю лишь количество/размер кастрюль и салатниц — остального там в избытке. 3) Постельные принадлежности всегда включены и выдаются с запасом. 4) Будучи стабильным и безаварийным клиентом с 6-летним стажем, заработал определенную репутацию — в сложных случаях мне верят на слово.

Последнее — громадный плюс. Помню, как в первом своем чартере (еще в 2002-м) мы долго оправдывались за неработающий CD-чейнджер, который даже не включали. В другой раз компания с мировым именем пыталась оштрафовать нас за повреждение от «третьего лица», которое и не думало отрицать свою вину (у дедушки мотор заклинил на заднем ходу...). И как владелец очень маленькой (2 яхты) чартерной компании пересчитывал вилки и чайные ложечки, задерживая наш отъезд на самолет...

ВНИМАНИЕ И ЕЩЕ РАЗ ВНИМАНИЕ...

Считаю нелишним напомнить, как важно проверить все, что можно, а не только убедиться, что оно есть (или крутится вхолостую). Вот примеры.

Один из капитанов-россиян поделился в Интернете: «Запорный кран на фекальном баке был установлен в неправильное положение (то есть традиционное «закрыто» было на самом деле «открыто»). О последствиях догадаться несложно...»

Нашему главному попалась яхта с остатками дизтоплива в одном из баков для воды. Видать, заливая, кто-то перепутал горловины. Беда в том, что очистить систему водоснабжения от солянки вряд ли возможно без специальной химии... Кстати, баки для воды стоит заправить под завязку — только так можно убедиться, что они не протекают (такое тоже бывало).

Конечно, все перед отходом не проверишь. У меня был диковинный случай, когда вроде бы стандартный якорь-плуг категорически отказывался держаться. На веретене была небольшая прогиб (наверняка, это

результат «выдиранья» якоря из-под камней), которой хватило, чтобы плуг перестал зарываться. И мне пришлось всю неделю отдавать сразу два якоря — «гуськом».

И кое-что пострашнее: на переходе из Гибралтара на Канары «глазастый» матрос заметил, как ванга стала выползать из обжимки, некоторые волокна уже свободно распушились. Паруса смайнали и оставшиеся 4 дня шли под мотором, не рискуя мачтой.

АПОФЕОЗ

Последний шаг в процедуре check-in — подписание «Ведомости» (списка чартерной компании). Но сначала убедитесь, что внесли в него все замеченные пункты недоимки (если они не из важных, конечно, иначе требуйте доукомплектации) и менеджер с этим согласен. При сдаче лодки (check-out) через неделю вам эта дотошность может сильно помочь. Уточните время возврата яхты и необходимые процедуры перед этим (заправка топливом, откачка фекалки и пр.). Это важно, так как невыполнение может обернуться штрафом. Спросите, какие документы следует демонстрировать портовым властям и полиции (судовая роль, регистрация, страховка и прочее).

Подписывайте «Ведомость». Теперь лодка ваша. И не забудьте перед отдачей швартовов провести с экипажем инструктаж!.. ❖



Компания **МНЕВ и К°** **Catfish**
Производит лодки Korsar
 с модификациями баллонов Стандарт(Standart) и ПРО(PRO)



МОДЕЛЬНЫЙ РЯД ЛОДОК "КОРСАР"

<p>Туз (TUZ)</p>	<p>Боцман (Botsman)</p>	<p>Комбат (Combat)</p>
<p>Дж.Сильвер (J.Silver)</p>	<p>Командор (Komandor)</p>	<p>Адмирал (Admiral)</p>

www.korsarboat.com

www.mnev.ru