На заметку судоводителю. Практические советы. Буксировка одним маломерным судном другого

Буксировка одним **маломерным судном** другого осуществляется в вынужденных случаях, когда нет другой возможности оказать помощь. На практике используются два способа буксировки: в кильватер и под бортом.

Буксировка в кильватере осуществляется на тросе длиной от 10 до 15 метров. Способ крепления троса на судах выбирается в зависимости от наличия на них швартовых устройств, но он должен находиться в диаметральной плоскости судов. На большинстве маломерных судов киповой планки не предусмотрено, поэтому трос следует пропустить через петлю (**рис.1**).

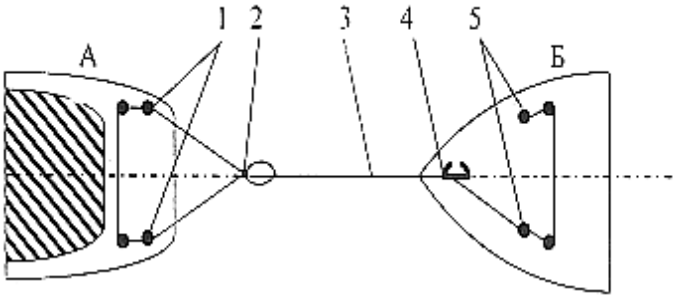

Рис.1. Схема крепления буксирного троса. А - буксирующее судно; Б - буксируемое судно. 1 - кормовые кнехты; 2 - петля (огон); 3 - буксирный трос; 4 - киповая планка; 5 - носовые кнехты.

В зависимости от наличия на буксировщике швартовых устройств, способы крепления на нем буксирного троса могут быть различными (**рис. 2**).

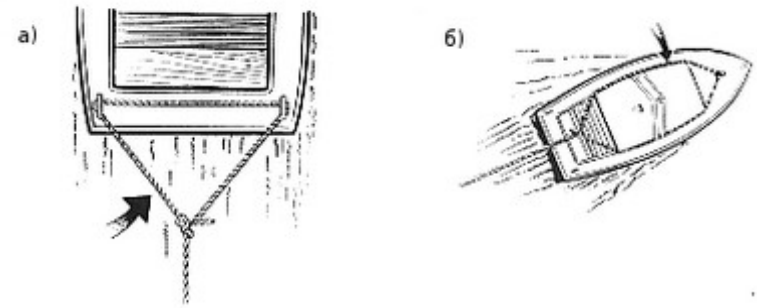

Рис. 2. Способы крепления буксирного троса на буксировщике: а) за кормовые утки; б) с расположением троса вдоль бортов.

Движение на буксирующем судне нужно начинать плавно, чтобы избежать резкого рывка. Когда слабины троса остается немного, следует застопорить ход и лишь при натяжении троса начать движение на

минимальной скорости, постепенно увеличивая обороты. На небольших судах убрать слабину троса можно отходя друг от друга на веслах. Если слабину не выбрать, то трос можно намотать на винт. Во время буксировки нельзя резко поворачивать и изменять режим работы двигателя, трос должен быть постоянно натянут и не опускаться в воду. Если на буксируемом судне оставлен судоводитель, то он должен находиться в спасательном жилете и при помощи руля удерживать судно на курсе в кильватер буксировщику. На поворотах судоводитель буксируемого судна перекладывает руль на 10-20° (на циркуляции до 30°) в наружную сторону поворота. На волнении длина буксирного троса регулируется так, чтобы оба судна одновременно проходили по гребням или впадинам волны. Если на буксируемом судне поврежден корпус, то необходимо принять меры для повышения плавучести судна, течь должна быть ликвидирована. **В *ночное время* буксировка чрезвычайно опасна и во избежание аварии от нее следует воздержаться.**

Буксировка под бортом (лагом) может осуществляться в тихую погоду и на сравнительно небольшие расстояния. Суда крепятся друг к другу (счаливаются) так, чтобы корма буксируемого судна была смещена вперед вдоль буксировщика на треть его корпуса (**рис.3**).

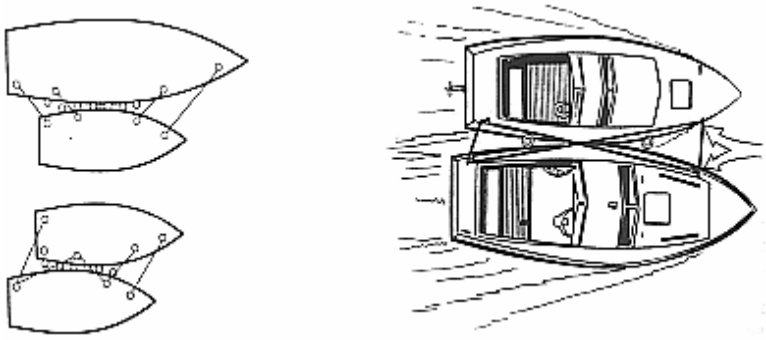

Рис.3. Схема крепления судов при буксировке лагом

Это повышает управляемость во время буксировки. Во избежание повреждения корпусов между ними закладываются мягкие кранцы. Буксируемое судно во время движения будет стремиться повернуть буксировщик в свою сторону, т.к. сопротивление встречного потока воды с этой стороны увеличивается более, чем в 2 раза. Поэтому руль на буксировщике следует держать отклоненным к противоположному от места швартовки борту. При необходимости развернуться на обратный курс, это осуществляется путем перекладки руля буксировщика на борт, с которого находится буксируемое судно. Диаметр циркуляции при этом будет минимальным.

Информацию подготовил: Старший государственный инспектор по маломерным судам (руководитель) ГРиЭР Сургутского инспекторского

отделения ФКУ «Центр ГИМС МЧС России по ХМАО – Югре» Хрущёв Роман Николаевич