

ПЕРЕГОН САМАРА → ВОЛГОГРАД · ИЮЛЬ 2026

Курс судоводителя

7 дней на Волге: от владельца — к капитану своего судна



Учебное судно: хаусбот CRUISE CR-50-2023 · борт. № AA 2742 RUS 63

Слушатель: Александр Пермяков · Инструкторы: Александр Павленко, Сергей Леонович

~850 км по Волге · 2 шлюза · Саратовское и Волгоградское водохранилища

Как устроен этот курс

Тебе повезло так, как редко везёт новичку: у тебя есть **собственное судно, 850 км живой реки и два мастера спорта по яхтингу на борту, 24 часа в сутки**. Ни одна школа ГИМС такого не даст. Этот курс — способ выжать из недели максимум.

Принцип курса: теория утром — глазами днём — словами вечером. Каждый день перегона = один модуль. Утром за чаем читаешь главу (30–40 минут). Днём всё прочитанное **происходит за бортом по-настоящему**: вот буй из главы, вот встречный состав, вот шлюз. Вечером на стоянке — «вечерний зачёт»: ребята задают тебе вопросы из конца главы и валят дополнительными. То, что прочитал → увидел → рассказал вслух, забыть уже почти невозможно.

Ритм дня

Когда	Что	Сколько
Утро (за завтраком, до выхода)	Читаешь модуль дня. Что непонятно — сразу спрашиваешь у ребят, тыкая пальцем в страницу	30–40 мин
День (на ходу)	Практика дня: смотришь на реку через прочитанное. Стоишь рядом с рулевым, комментируешь обстановку вслух	постоянно
Узел дня (на вахте пассажиром)	1–2 узла из главы — вяжешь до автоматизма, минимум 20 раз каждый	15–20 мин
Вечер (стоянка, ужин)	Вечерний зачёт: ребята гоняют по вопросам главы + рассказывают свои истории по теме	20–30 мин

Как использовать мастеров спорта

- **Проси «думать вслух».** Самое ценное в опытном рулевом — не руки, а глаза и голова. Пусть Павленко на ходу комментирует: «вижу состав, он прижмёт нас к кромке — заранее ухожу правее». Это и есть яхтенное мышление.
- **Дублируй решения.** Перед манёвром попробуй угадать: что сейчас сделает рулевой и почему? Сверься. Расхождения — лучшие вопросы вечера.
- **Стой вахту рядом.** Сначала как наблюдатель, с дня 3–4 — за штурвалом под присмотром (удостоверение у тебя действует — это законно).
- **Один вопрос — один ответ — одна проверка.** Услышал новое слово или манёвр — найди его в этой книге вечером. Так знания цепляются друг за друга.

Программа

День 1	Судно и язык воды — устройство твоего CR-50, морской язык, обязанности судоводителя	суббота, приёмка
День 2	Дорога по реке — судовой ход, буи и знаки, карты, эхолот	выход из Самары
День 3	Разъезд с судами — правила плавания, сигналы, УКВ-радио	Саратовское вдхр.
День 4	Ночь на реке — огни судов, ночная вахта, мосты	первая ночная вахта
День 5	Шлюз — как работает, процедура, команды	Балаково
День 6	Погода — ветер, волна, грозы, чтение прогнозов	Волгоградское вдхр.
День 7	Манёвры и матчасть — швартовка, якорь, человек за бортом, моторы	подход к Волгограду

Прил. Узлы · Сигналы · Шкала Бофорта · Словарь · Зачётный лист · Библиотека шкипера

Почему это честные 80% подготовки ГИМС Программа аттестации судоводителей (район ВВП) состоит ровно из этих тем: правила плавания, знаки и огни, лоция, метео, манёвры, безопасность, матчасть. Ты уже сдавал этот экзамен в 2020-м — так что это не зубрёжка с нуля, а восстановление и углубление: теперь каждая тема будет привязана к твоей реке и твоему судну.

1 Судно и язык воды

ДЕНЬ

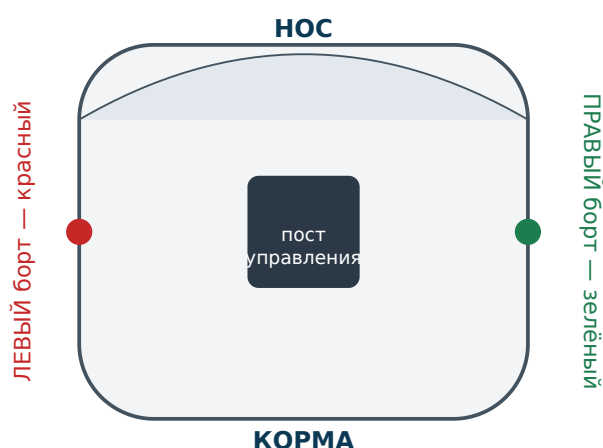
Суббота · Самара · день приёмки — твой первый урок матчасти

Зачем это тебе сегодня Сегодня ты принимаешь судно по акту — и это лучший урок устройства, который можно придумать: вы втроем вскроете лючки, запустите моторы, проверите каждую систему. А ещё с этого дня на борту будут звучать «отдай носовой», «кранец на левый борт», «трави помалу» — и надо, чтобы для тебя это был не шум, а команды. Морской язык — не понты: короткие однозначные слова придуманы, чтобы в ветер и шум мотора команда понималась с первого раза.

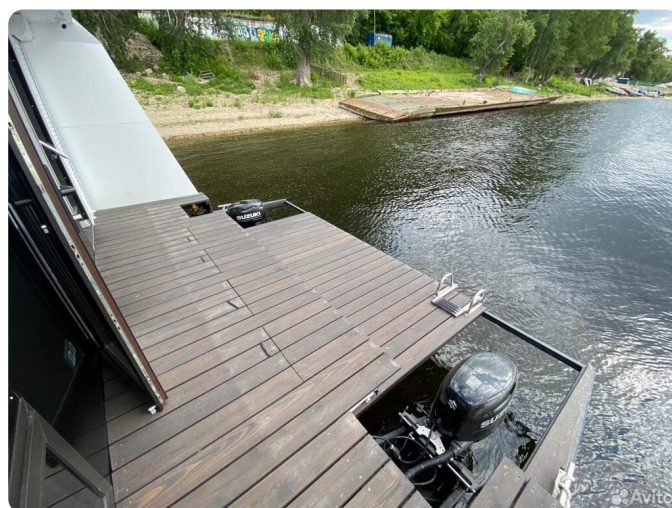
Судно: из чего оно состоит



Твой CR-50 сбоку. Вся жизнь судна описывается от этих точек: нос, корма, борта, палубы.



Вид сверху. Смотришь на нос: слева — левый борт (красный огонь), справа — правый (зелёный). Запомни цвета — в день 4 они спасут тебя ночью.



Корма твоего судна: купальная платформа, транец, два подвесных Suzuki DF60A. Транец — плоский срез кормы, на который вешают моторы.

Паспортные данные твоего судна (выучи как номер машины)

Параметр	Значение	Почему важно
Тип	Хаусбот CRUISE CR-50-2023, корпус пластик	«маломерное судно» по закону: длина ≤ 20 м, людей ≤ 12
Бортовой номер	АА 2742 RUS 63	твое «имя» в радиозэфире и для ГИМС
Габариты	14 × 6 м	называешь диспетчеру шлюза; определяет место у причала
Осадка	~0,5 м (лимит с грузом 0,65 м)	твой запас под днищем; меньше метра под килем — уже нервно
Моторы	2 × Suzuki DF60A (60 л.с., 4-тактные)	два мотора = манёвренность и резервирование
Топливо	баки 2 × 250 л, АИ-92	день 7 — топливная арифметика
Скорость	эконом 9–11 км/ч	на реке считают в км/ч, не в узлах

Морской язык: минимальный словарь первого дня

Конец — любая верёвка на борту. Слова «верёвка» на судне нет. **Швартов** — конец для крепления к берегу, **линь** — тонкий конец, **фал** — для подъёма чего-либо.

Отдать — отвязать, отпустить («отдать носовой» = отвязать носовой швартов).

Выбрать — подтянуть конец к себе. **Потравить** — плавно ослабить, выпустить понемногу.

Травить помалу! — ослабляй медленно.

Кнехт / утка — тумба / рогатая планка на палубе, за которые крепят швартовы.

Кранец — мягкий «буфер» между бортом и причалом. Вывешивается заранее, а не когда уже трётся.

Леер / релинг — трос / жёсткое ограждение по краю палубы. За леер держатся, к нему пристёгиваются ночью.

Осадка — насколько судно сидит в воде. **Дифферент** — наклон нос-корма, **крен** — наклон на борт.

Кильватер — след за кормой; «идти в кильватер» — следовать точно за другим судном.

Судовой ход — «дорога» для судов на реке (глава 2). **Кромка** — её край.

Бьеф — участок реки выше (верхний) или ниже (нижний) плотины. Пригодится в шлюзе.

Почему «право руля» — это не «руль вправо» Исторически команды на руль давались по румпелю, который толкали в противоположную повороту сторону, — из-за этого в разных флотах команды путались веками. Сейчас всё просто: «право руля» = нос пойдёт вправо. Но традиция коротких команд осталась: на воде говорят не «поверни немножко влево, пожалуйста», а «лево пять» — и все понимают одинаково.

Кто главный на борту и за что отвечает судоводитель

На любом судне, хоть на танкере, хоть на твоём хаусботе, действует один принцип: **капитан один, и его слово по безопасности — последнее**. На перегоне капитан — Павленко (это записано и в вашем договоре, п. 6.2). Владелец может решать «куда идём и когда», но «как идём и идём ли вообще в эту погоду» — решает капитан.

- **Судоводитель обязан:** иметь при себе удостоверение, судовой билет; следить за нормами снабжения (жилеты, огнетушители, фальшфейеры — вы проверяете их сегодня по акту); не

превышать нормы пассажировместимости и района плавания; выполнять требования ГИМС и диспетчеров.

- **Категорически нельзя:** управлять в опьянении и передавать штурвал пьяному (ст. 11.9 КоАП — штраф или лишение права управления на срок от 1 года до 2 лет). На вашем перегоне правило простое: на ходу — ноль, на стоянке один судоводитель всегда трезв.
- **Жилеты.** Законный минимум (приказ МЧС № 636): дети до 12 лет вне судовых помещений — всегда в жилетах; все, кто на открытой палубе, — при шлюзовании и в акватории порта. Правило вашего судна строже: жилет также в волну, ночью на палубе и всегда, когда человек на открытой палубе один. Про детей запомни на будущее — когда пойдёшь с Софией и Данилом.

На твоём маршруте сегодня Приёмка по акту — проведи её как экскурсию по собственному судну: каждый пункт чек-листа проговаривайте вслух — «это фильтр-сепаратор, он ловит воду из бензина, вот его отстойник». Вечером вы уже будете на борту, судно — твоё, и первые «отдать кормовой» прозвучат по-настоящему.

Практика дня (с Павленко и Леоновичем) 1) Обойди судно от носа до кормы и назови вслух 20 предметов морскими словами — ребята поправляют. 2) На приёмке сам запусти оба мотора и найди телтейл (контрольную струйку охлаждения). 3) Вывеси кранец на утку — узлом дня. 4) Попроси ребят показать, где на судне что «отдают» и что «выбирают» при отходе.

Узлы дня: восьмёрка и беседочный (схемы — Приложение А) Восьмёрка — стопорный узел на конце: не даёт концу выскользнуть из руки или блока. Вяжется за 2 секунды, развязывается даже после нагрузки.

Беседочный (булинь) — король узлов: незатягивающаяся петля. Накинуть на кнехт, обвязать человека, закрепить что угодно. Мнемоника: «кролик выходит из норки, обегает дерево и ныряет обратно». Требование мастеров: 20 раз подряд без ошибки, потом — с закрытыми глазами.

Вечерний зачёт — день 1 (отвечать без книги)

1. Покажи рукой: бак, ют, транец, ватерлиния, леер.
2. Чем «отдать» отличается от «потравить»?
3. Какого цвета огонь левого борта? Правого?
4. Назови габариты, осадку и бортовой номер своего судна.
5. Что такое кранец и КОГДА его вывешивают?
6. Почему на судне нет слова «верёвка» и что есть вместо него?
7. Кто принимает окончательное решение по безопасности на этом перегоне и где это записано?
8. Что грозит за управление судном в опьянении?
9. Когда на вашем судне жилет обязателен?
10. Что такое дифферент и почему он изменится, когда вы зальёте 200-литровую бочку на корму?
11. Зачем судну с двумя моторами лучшая манёвренность, чем с одним? (подумай, проверим в день 7)
12. Свяжи беседочный за 10 секунд. Теперь — за спиной.

Инструкторам: добавьте 2–3 вопроса от себя из практики дня — особенно из того, что у слушателя не получилось с первого раза.

Зачем это тебе сегодня Для пассажира река — просто вода. Для судоводителя — дорога с полосами, обочинами, знаками и ямами. Сегодня главное открытие курса: **судовой ход**. Как только начнёшь его видеть, река перестанет быть хаосом: вот полоса, вот её край, вот знак «впереди дорога уходит к другому берегу». К вечеру ты будешь читать реку, как читаешь трассу за рулём машины.

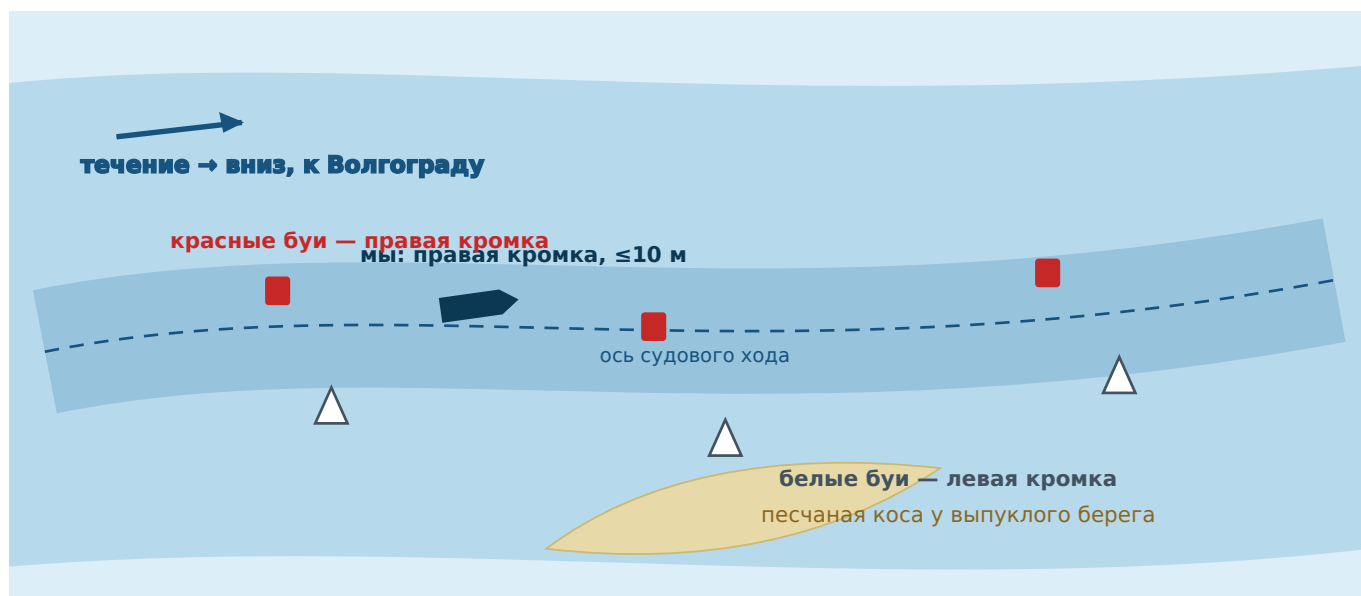
Судовой ход — «асфальт» реки

Судовой ход — это полоса воды с гарантированными глубинами, по которой ходят суда. Его края называются **кромками**, середина — **осью**. Всё, что за кромкой, — «обочина»: там может быть и 5 метров глубины, и коса по колено — гарантий нет.

Важно: «право» и «лево» на реке считают **по течению** (глядя от истока к устью). Вы идёте из Самары в Волгоград — вниз по течению, поэтому правый берег у вас всегда справа. Встречным, идущим вверх, тот же берег — тоже «правый», хотя он у них слева! Поэтому на реке говорят не «слева/справа от меня», а «правый берег», «левая кромка» — и путаницы нет.

Главное правило маломерного судна (ППВВП, п. 124) Маломерные суда должны идти **за пределами судового хода**, а где это невозможно — **вдоль правой (по своему ходу) кромки, не далее 10 м от неё**. Маломерное судно **не должно затруднять движение** больших судов — они физически не могут ни быстро остановиться, ни свернуть с судового хода. Твои 14 метров против 140 метров состава — уступает всегда тот, кто манёвреннее. То есть ты.

Буй: разметка на воде



Река сверху. Судовой ход размечен буями: идёшь вниз — красные держи справа. Заходить за буй «наружу» — только если точно знаешь глубину.

Знак на воде	Как выглядит	Что означает
Кромочный правой стороны	красный, у буйа — цилиндрический силуэт	край судового хода справа (по течению). Ночью — красный огонь
Кромочный левой стороны	белый (на вдхр. бывает чёрный), конический силуэт	край судового хода слева. Ночью — белый или зелёный огонь
Осевой	полосатый (чередование горизонтальных полос)	ось судового хода: суда расходятся по обе стороны от него
Поворотный	кромочный с широкой контрастной полосой	судовой ход поворачивает — смотри следующий буй заранее
Знак опасности	буй у затонувшего судна/препятствия	обходить с запасом, не срезать

Мнемоника: **правая — красный цилиндр, левая — белый конус** (по ГОСТ 26600-98 и Приложению № 4 к ППВВП). Бакены и вехи на местных участках выглядят иначе — главный признак всегда цвет. Точная «легенда» — в атласе ЕГС и на карте Lowrance.

Береговые знаки: указатели на суше

- **Створ** — пара щитов на берегу, один выше и дальше другого. Когда они сливаются в одну вертикальную линию — ты точно на оси судового хода. Рулевой «держит створ», пока не откроется следующий знак. Это главный способ вести судно на длинных прямых плёсах.
- **Перевальный знак** — щит на берегу: судовой ход «переваливает» от этого берега к противоположному. Увидел — жди пересечения реки наискосок.
- **Ходовой знак** — судовой ход идёт вдоль этого берега.
- **Километровый столб/щит** — километраж ЕГС (Единой глубоководной системы). По нему сверяешься с атласом и докладываешь позицию: «на 2140-м километре».
- **Информационные знаки** — как дорожные: «Якоря не бросать!» (перечёркнутый якорь — под водой кабель или трубопровод), ограничение скорости, «Внимание», запрет обгона. Круглый с красной каймой = запрет, как на шоссе.

Читаем реку без знаков: где глубоко, а где мель

Река копает там, где течение бьёт, и намывает там, где течение слабеет. Отсюда три правила, которым сотни лет:

- **Крутой, обрывистый берег (яр)** — течение подмывает его → у яра глубоко. **Пологий песчаный пляж** — намыв → мелко и далеко от берега.
- **На повороте** глубина у **вогнутого** (внешнего) берега; у выпуклого — коса, как на схеме выше.
- **Острова и устья притоков** — всегда жди отмелей и кос ниже по течению от них.

На водохранилищах (а у вас их два — Саратовское и Волгоградское) картина другая: это затопленная долина, под водой — старые берега, дороги и лес. За кромкой хода может быть и глубоко, и пень в полуметре под водой. **Поэтому на водохранилище из судового хода без карты не выходим вообще.**

Твои инструменты: атлас, картплоттер, эхолот

- **Атлас ЕГС** — бумажная «библия» реки: судовой ход, км, глубины, знаки, мосты, убежища. Утром рулевой смотрит день вперёд; ты — води пальцем и сверяй с рекой.
- **Картплоттер Lowrance** — та же карта + твоя позиция в реальном времени. Но карта — не догма: русло меняется каждый паводок, буи переставляют. **Верь глазам (буям), потом карте.**

- **Эхолот** показывает глубину под датчиком — то есть **под кормой, где уже поздно**. Он не «смотрит вперёд»! Правило: глубина падает подряд на трёх отсчётах → сбавь ход и уходи туда, где было глубже. Твоя осадка ~0,5 м: под днищем меньше метра — малый ход, меньше 0,7 м — стоп, разворот по своему следу.

Почему «Единая глубоководная система» — это круто ЕГС европейской части России — 6,5 тысяч км водных дорог с гарантированной глубиной около 4 м: Волга, Кама, Дон, Москва-река, Волго-Балт, Волго-Дон. Твой хаусбот с осадкой полметра может дойти отсюда до Москвы, Петербурга, Ростова и Астрахани, не выходя из «асфальтированной» сети. Перегон Самара→Волгоград — твои первые 850 км по ней.

На твоём маршруте сегодня Выход из Самары — мимо Жигулёвских гор (правый берег, самое красивое место всей Волги). Ниже Самары россыпь островов — идеальный полигон: найди на атласе, с какой стороны острова идёт судовой ход, и проверь по буйам. Засеки первый перевальный знак и проследи, как ход действительно уходит к другому берегу.

Практика дня 1) Час «штурманской вахты»: веди пальцем по атласу и объявляй км-столбы, буй и знаки ДО того, как их назовёт рулевой. 2) Найди 3 места, где мель видна по берегу (пляж, коса, остров) — сверь с картой. 3) Сверь эхолот с атласом на 5 точках. 4) Спроси у Павленко, как он определяет свежую обстановку, если буй «не там», где на карте.

Узел дня: выбленочный Узел для крепления кранцев к лееру: две петли-полуштыка вокруг трубы, держит под нагрузкой, снимается за секунду. Сегодня перевесь все кранцы сам. Бонус: он же — основа для крепления чего угодно к трубе или столбу.

Вечерний зачёт — день 2

1. Что такое судовой ход, кромка и ось?
2. Как определяется «правый берег» реки, если ты идёшь ПРОТИВ течения?
3. Где обязано идти маломерное судно по ППВВП?
4. Красный буй — какая кромка? Каким бортом ты его оставляешь, идя вниз?
5. Слились два щита на берегу в одну линию — что это значит?
6. Увидел перевальный знак — чего ждёшь дальше?
7. Перечёркнутый якорь на щите — что запрещено и почему?
8. Крутой яр и пологий пляж: у какого берега глубже?
9. На повороте реки — где коса: у вогнутого или выпуклого берега?
10. Почему эхолот не спасает от мели впереди? Что делать, если глубина падает три отсчёта подряд?
11. Чем водохранилище опаснее реки за кромкой судового хода?
12. На каком километре ЕГС вы сегодня ночуете? (по атласу)

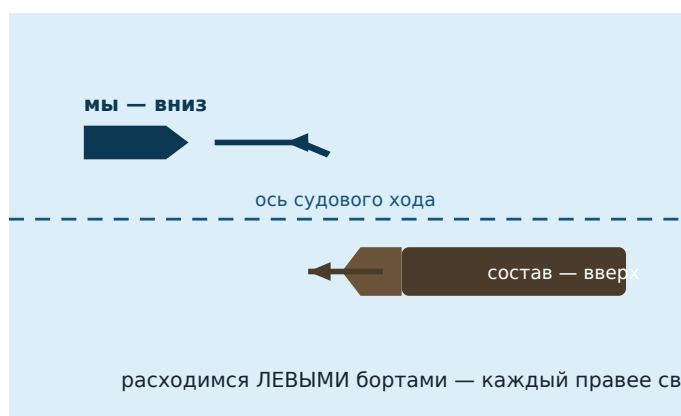
Инструкторам: устройте «слепую прокладку» — закройте картплоттер и попросите слушателя определить место по берегу и атласу.

Зачем это тебе сегодня Сегодня вы в большом судоходстве: навстречу пойдут «Волго-Доны» по 140 метров и толкачи с баржами. У воды нет светофоров и разметки посередине — вместо них три вещи: **правила** (кто кому уступает), **сигналы** (как сказать о манёвре) и **радио** (как договориться заранее). Освоишь их — и любой встречный станет предсказуемым.

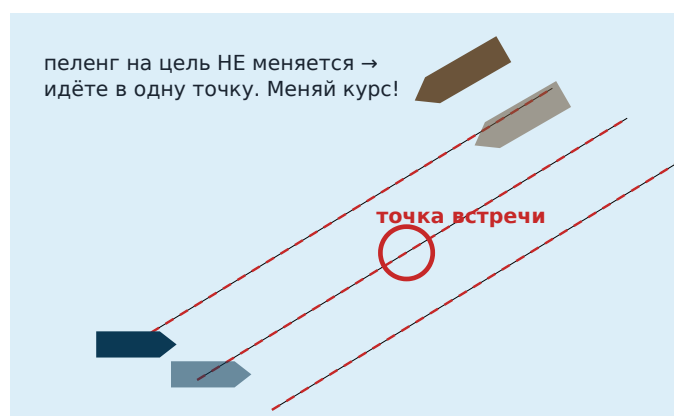
Кто кому уступает: иерархия реки

Запомни главную асимметрию: **гружёный состав идёт с инерцией в сотни тонн, тормозной путь — километр**, и с судового хода ему деваться некуда. Ты — манёвренный, лёгкий, с осадкой полметра. Поэтому по ППВВП всё просто:

- **Судно до 20 м не должно затруднять движение судов, которые могут безопасно идти только по судовому ходу, обязано заблаговременно уходить с их пути и не может требовать, чтобы ему уступили** (п. 124 ППВВП). В переводе на практику: любой состав, танкер, «Метеор» — уступаешь ты, заранее, без переговоров. Не потому что «ниже рангом», а потому что только ты и можешь уступить.
- Уступать — значит **заранее и очевидно**: изменил курс на 10–20° к своей кромке за километр — и капитан состава расслабился. Дёргаться в последний момент — худшее, что можно сделать.
- Маломерные между собой: правостороннее движение, **расходятся левыми бортами**, как машины на дороге. Обгон — по борту, где безопасно, обгоняющий отвечает за манёвр.
- **Пересекать судовый ход** — под углом, близким к прямому, убедившись, что никому не мешаешь. Не «наискосок потихоньку», а быстро и перпендикулярно. Жёсткое ограничение ППВВП: **ближе 1 км от приближающегося судна ход без согласования не пересекать**; оборот (разворот с пересечением) — только с запасом: закончить не менее чем за 500 м до приближающегося судна или за кормой прошедшего.



Классическое расхождение: встречные оставляют друг друга слева, каждый прижимается к своей правой стороне.



Правило постоянного пеленга: если встречный «сидит» на одном и том же месте относительно твоего окна/стойки — вы столкнётесь.

Правило постоянного пеленга — самый полезный трюк дня Заметь встречное судно через любую неподвижную точку своего судна: угол окна, стойку леера. Через минуту посмотри снова.

Уползает вперёд или назад от стойки — разойдётесь. Стоит на месте — курс на столкновение, и неважно, что до него ещё 3 км. Работает на любом транспорте, от лодки до самолёта. Моряки говорят: «пеленг не меняется — дистанция уменьшается».

Звуковые сигналы: азбука гудков

Сигнал	Как звучит	Что означает
●	один короткий (~1 с)	«Я изменяю свой курс ВПРАВО»
● ●	два коротких	«Я изменяю свой курс ВЛЕВО»
● ● ●	три коротких	«Мои движители работают НА ЗАДНИЙ ХОД» (торможу)
● ● ● ●	четыре коротких	«Намереваюсь остановиться / сделать оборот»
—	один продолжительный (~4 с)	«Внимание» — на отходе, у крутого поворота, при подходе к узкости
● ● ● ● ● ●...	не менее пяти коротких	«ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ» — опасность / ваши намерения не поняты
— — —	три продолжительных	«ЧЕЛОВЕК ЗА БОРТОМ» — все свободные смотрят на воду
—————	непрерывный звук	сигнал бедствия

Сигналы при ограниченной видимости (туман) — свой набор: одиночное судно на ходу — **один продолжительный не реже чем каждые 2 минуты**; состав/плот на ходу — **продолжительный + два коротких (— ● ●)**; судно на якоре или на мели в пределах судового хода — **короткий, продолжительный, короткий (● — ●)**. Вам это знание — чтобы понимать, ЧТО гудит в тумане; самим в туман не ходить (лимит видимости 1 км).

Услышал серию коротких — крути голову на 360°: кто-то кому-то (возможно, тебе) говорит «стоп, так нельзя». У вас на борту сигнал — горн: найди его сегодня и дай один короткий на пустой воде, чтобы знать его голос.

УКВ-радио: договориться раньше, чем сблизиться

- **Канал 5** — межсудовой/вызывной на ВВП: на нём суда договариваются о расхождении и обгоне. На ходу он у вас включён всегда — это «уши» рулевого.
- **Диспетчерский канал — свой у каждого участка:** в Волжском бассейне часто 4-й, но бывают 2, 7, 24 и другие. Правильный источник — радиоданные в атласе ЕГС/путевой информации участка (и подсказка диспетчера: спросишь на 5-м — переведут).
- Схема любого вызова: **кого зовёшь (x2) — кто зовёт — где ты — что хочешь**. Пример: «Теплоход „Капитан Рачков“, „Капитан Рачков“ — маломерное „АА двадцать семь сорок два“, на 1680-м, иду вниз правой кромкой — разойдёмся левыми бортами?» Ответили — подтверди: «Понял, левыми бортами».
- Тебе, идущему за кромкой, чаще всего договариваться не о чем — но **слушать 5-й канал обязательно**: за 10 минут до встречи ты уже знаешь, что за поворотом опускается состав и что двое сейчас будут обгоняться.
- Правило эфира: короче — лучше. Никаких «алло», «пожалуйста, извините». Числа — по цифрам: «на тысяча шестьсот восьмидесятом».

Чего не делать рядом с большими судами Не пересекать курс по носу «я успею» — из рубки состава тебя под носом НЕ ВИДНО последние 200–400 метров. Не идти в кильватер вплотную — за кормой танкера струя, которая швыряет 14-метровое судно как щепку. Не обгонять состав в узкости и на повороте. При любом сомнении — сбавь ход и пропусти: минута ожидания против железа в тысячи тонн.

На твоём маршруте сегодня Саратовское водохранилище — рабочая артерия: танкеры, сухогрузы, толкачи с баржами (смотри, как толкач «носом» толкает баржи, — это и есть состав). У Сызрани и Балаково движение плотнее. Слушайте 5-й канал: сегодня ты впервые услышишь живой радиообмен — половина обучения дня именно там.

Практика дня 1) Три раза определи по постоянному пеленгу, разойдётся ли со встречным, — объяви прогноз рулевому и проверь. 2) Час слушай 5-й канал и «переводи» ребятам, кто с кем о чём договорился. 3) Под присмотром Павленко сделай учебный вызов диспетчеру (или встречному маломерному) по всей форме. 4) Попроси показать, как выглядит обгон состава составом — и сколько километров он занимает.

Узел дня: шкотовый Связывает два конца, в том числе разной толщины, — то, с чем «бабский» узел не справляется. Пригодится удлинить швартов или буксирный конец. Мнемоника: петля из толстого, тонкий «повторяет беседочный» вокруг неё. 20 повторов.

Вечерний зачёт — день 3

1. Почему судно до 20 м заранее уходит с пути судов, которым нужен судовой ход? (физика, не «ранги»)
2. Какими бортами расходятся встречные суда по умолчанию?
3. Как правильно уступить дорогу составу? Когда начинать манёвр?
4. Как пересекают судовой ход?
5. Один короткий гудок — что это? Два? Три?
6. Услышал пять коротких — твои действия?
7. Правило постоянного пеленга — расскажи и покажи на первом встречном.
8. Какой канал УКВ — межсудовой, какой — диспетчер?
9. Построй радиовызов встречному судну по схеме (вслух).
10. Почему нельзя пересекать курс состава по носу, даже если «успеваешь»?
11. Что такое толкач и состав? Чем опасна струя за кормой танкера?
12. Сигнал судна в тумане?

Инструкторам: разыграйте радиообмен «в лицах» — один за диспетчера, слушатель вызывает. Потом поменяйтесь.

4

Ночь на реке

ДЕНЬ

Первая ночная вахта · огни судов · мосты в темноте

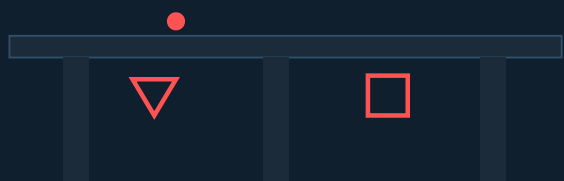
Зачем это тебе сегодня Ночью река исчезает. Остаются только огни — и для того, кто умеет их читать, ночь информативнее дня: каждое судно само сообщает о себе цветом и количеством огней — кто оно, куда идёт и каким бортом к тебе. Сегодня твоя первая ночная вахта наблюдателем. К утру набор цветных точек превратится для тебя в понятные «слова».

Сначала — твои огни

На ходу судно до 20 м несёт: **топовый белый** (вперёд и в стороны, выше остальных), **бортовые огни** (красный — левый борт, зелёный — правый; допускается комбинированный двухцветный фонарь) и **один белый кормовой** — **независимо от ширины судна**.

На стоянке правила другие, и для вашей ширины 6 м — строже, чем «один фонарик»: ППВВП для одиночного судна шириной более 5 м на стоянке требует **белый круговой огонь в носовой части + два кормовых огня горизонтально + белый огонь со стороны судового хода** (сектор 180°). До первой ночёвки проверь с капитаном, чем эта схема реализована на вашем судне. Стоянка вне судового хода снижает риск столкновения, но требований к стояночным огням не отменяет. Проверка всех огней — пункт вечернего чек-листа: перегоревший кормовой ночью делает тебя невидимкой для догоняющего состава.

Читаем чужие огни

красный + зелёный + топовый  видишь оба борта = идёт НА ТЕБЯ. Уходи вправо, к своей кромке	только зелёный + топовый  видишь его ПРАВЫЙ борт — пересекает твой курс. Следи за пеленгом!	один белый огонь  корма (догоняешь его), судно на якоре или маломерка. Сбавь ход, пока не поймёшь — что это и движется ли
несколько топовых = СОСТАВ  чем больше белых огней — тем длиннее объект. Между огнями может быть 200 м железа. НЕ проходи «между»!	МОСТ НОЧЬЮ  свой пролёт ищи по знаку для маломерных (треугольник) и держись его ОСИ. Чужой пролёт — чужой!	

Ночная азбука. Главный принцип: не понял огонь — считай его опасностью, сбавь ход и разбирайся.

Огни	Кто это	Твои действия
красный + зелёный + белый сверху	моторное судно идёт на тебя	вправо к кромке, следи за пеленгом
один бортовой + топовый	судно, видимое с борта, пересекает или расходится	правило пеленга; уступи, если сближение
несколько топовых в ряд/треугольником	состав или буксировка	максимум простора, не резать ни нос, ни корму
белый круговой, не движется	судно на якоре	обойти со стороны судового хода
красные/зелёные специальные на работающем у хода судне	земснаряд, дноуглубление, водолазные работы	проходить СО СТОРОНЫ разрешающих огней, малым ходом, по УКВ уточнить
слабый жёлтый/фонарик, мигает хаотично	рыбак на лодке (часто вообще без огней!)	худшая опасность ночи: смотреть в оба вдоль кромок

Мосты, дневная легенда (ППВВП, прил. № 4, п. 8.10): щит **квадратом** — пролёт для идущих **снизу, ромбом** (квадрат на угол) — для идущих **сверху, кругом** — для плотов, **треугольником вершиной вниз** — для судов до 20 м, т.е. для тебя. Зелёные/белые квадратные щиты на опоре показывают высоту пролёта: 1 — до 10 м, 2 — 10–13 м, 3 — 13–16 м, 4 — от 16 м.

Как стоят ночную вахту

- **Глаза.** Ночному зрению нужно 15–20 минут адаптации: после яркого света ты слеп. В рубке — минимум подсветки, экран картплоттера на ночной режим. Прожектором в глаза встречным не светить никогда — ослепишь рулевого состава.
- **Уши.** Ночью звук по воде летит на километры: мотор, гудок, стук толкача слышно раньше, чем видно огни. Вахтенный слушает реку и 5-й канал.
- **Скорость.** Ваш ночной регламент: 8–9 км/ч, правая кромка. На такой скорости встреча с топляком — неприятность, на 20 км/ч — пробоина.
- **Тело.** Жилет надет, на открытой палубе — пристёгнут. Упавшего ночью за борт найти почти невозможно — поэтому за борт по одному не выходим, вахтенный будит сменщика, а не «сам схожу».
- **Журнал.** Каждый час: время, км по ЕГС, топливо, ветер. Скучно — зато при любом разбирательстве это твой главный документ.

Почему бортовые огни именно красный и зелёный Традиция с парусного флота XIX века: красный — «порт» (левый борт, port), зелёный — «старборт» (правый). Отсюда мнемоника на английском: «red — port — left» (и порт(вейн) — красный, и в бокале слева). Авиация унаследовала те же цвета: посмотри на любой самолёт ночью — красный на левом крыле, зелёный на правом. Выучив огни на Волге, ты «читаешь» и самолёты над ней.

На твоём маршруте сегодня Ночной ход у вас — только на просторных плёсах и только вахтами 3 часа через 3. Шлюзование планируем только засветло (порядок пропуска маломерных задают правила Волжского бассейна и диспетчер конкретного шлюза), так что ночёвка или ночной переход планируются от Балаково. Сегодня посмотри на берега: створные огни (белые/красные пары, мигающие в такт) — это те же дневные створы, только светящиеся.

Практика дня 1) Отстой 1–2 часа ночной вахты наблюдателем рядом с рулевым. 2) Опознай по огням 5 объектов (встречное, попутное, состав, якорная стоянка, берег/створ) — вслух, рулевой проверяет. 3) Найди Полярную звезду — она всегда на севере, ваш генеральный курс — юго-запад, значит она должна быть где? 4) Перед вахтой — проверь все огни своего судна с воды или с причала.

Узел дня: штык со шлагами Главный швартовный узел: пара оборотов (шлагов) вокруг кнехта/рыма + два полуштыха. Держит судно, не затягивается намертво, отдаётся под нагрузкой. Завтра в шлюзе будешь крепиться им к плавучему рыму — сегодня довести до автоматизма: 20 раз, потом в темноте на ощупь.

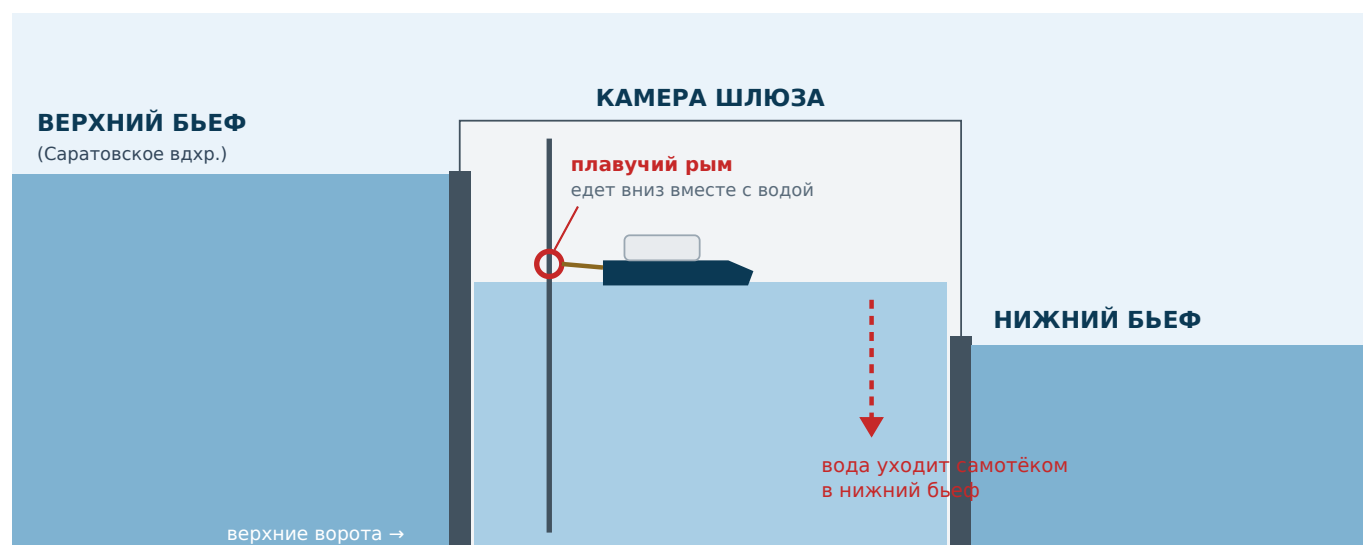
Вечерний зачёт — день 4

1. Какие огни несёт твоё судно на ходу? На якоре?
2. Видишь красный и зелёный одновременно — что это значит и что делаешь?
3. Видишь только зелёный бортовой — каким бортом к тебе судно?
4. Один белый огонь впереди: три варианта, что это. Твои действия?
5. Много белых топовых огней — что это и чего категорически нельзя?
6. Как проходят мимо работающего земснаряда?
7. Почему рыбацкая лодка — главная опасность ночи?
8. Сколько минут адаптируется ночное зрение и что это меняет в рубке?
9. Почему ночью нельзя светить прожектором по встречным?
10. Ночная скорость вашего судна и почему именно такая?
11. Правила выхода на палубу ночью?
12. Как ночью найти свой пролёт моста?

Инструкторам: на вахте закрывайте слушателю картплоттер на 10 минут — пусть ведёт обстановку только глазами и ушами.

Зачем это тебе сегодня Волга — не река в чистом виде, а лестница из водохранилищ, разделённых плотинами ГЭС. Перепад между «ступенями» — метры и десятки метров, и единственный способ спуститься — шлюз: гигантский лифт для судов. Сегодня Балаковский, на подходе к Волгограду — второй. Шлюз — самое регламентированное место всей реки: здесь всё делается строго по команде диспетчера, и именно поэтому здесь безопасно — если знаешь порядок.

Как работает шлюз



Шлюзование вниз: зашли при уровне верхнего бьефа, ворота закрылись, вода самотёком ушла вниз — судно опустилось, открылись нижние ворота. Насосы не нужны: работает гравитация.

Вся «механика» — два ряда ворот и галереи в стенах. Для идущих **вниз** (это вы) камера **опорожняется** — процесс спокойнее, чем наполнение: вода уходит из-под тебя без бурунов. Дно камеры ты не видишь, но глубина всегда гарантирована.

Порядок для маломерного судна

- **Заявка заранее.** За 1,5–2 часа до подхода — вызов диспетчера шлюза по УКВ: «маломерное АА двадцать семь сорок два, длина 14, ширина 6, следую сверху, прошу шлюзование». Диспетчер скажет ждать и с какой группой судов пойдёте.
- **Планируйте шлюзование только на светлое время** — таков порядок для маломерных по правилам Волжского бассейна (точный порядок и исключения — за диспетчером конкретного шлюза). Идут маломерные, как правило, **вместе с попутными судами, заходя последними**. Шлюзование для тебя бесплатно.
- **Ожидание — в стороне**, за пределами подходного канала, не мешая транспортным. Смотри на светофоры: дальний разрешает вход в подходной канал, ближний — в камеру. Красный = стоим, что бы ни казалось.
- **Вход — только по команде диспетчера**, малым ходом, за последним «большим» судном, на безопасном отдалении от его кормы (струя!).

В камере: 10 минут концентрации

- Жилеты на всех — надеты ДО входа. Кранцы — с обоих бортов (в камере может прижать к стенке или соседу).
- Швартуешься к **плавучему рыму** — поплавку в нише стены, который опускается вместе с водой. Конец — **штыком со шлагами** (вчерашний узел!) или в одну «серьгу» с постоянным контролем в руках.
- **Никогда не крепишь «намертво» к неподвижным частям стены** — лестницам, скобам выше уровня: вода уйдёт вниз, а судно повиснет на конце. Это главная ошибка новичков в шлюзах.
- Один человек — на конце (потравливает при необходимости), нож — под рукой на случай заклинившего конца. Рулевой у штурвала, **моторы не глушим без команды диспетчера**.
- Держись дальше от ворот: у них струи и водовороты. Не высовывай руки-ноги между бортом и стенкой — для этого кранцы.
- Выход — последними, малым ходом, после полного открытия ворот и команды. Вышел — доклад диспетчера, запись в журнал, жилеты можно снять.

Три «нельзя» шлюза 1) Нельзя входить/выходить без команды — даже на зелёный, если диспетчер молчит. 2) Нельзя крепиться к неподвижным элементам стены. 3) Нельзя стоять под воротами и у сброса воды. Всё остальное в шлюзе — рутина.

Кстати, о лифтах Волжские шлюзы — большие речные шлюзы: камера порядка 290 × 30 м, туда помещается целый состав. Твой 14-метровый хаусбот в такой камере — как ребёнок в грузовом лифте. А принцип стар как Возрождение: Леонардо да Винчи приписывают усовершенствование створчатых ворот, которые запираются давлением самой воды. Пять веков — и до сих пор лучшее решение.

На твоём маршруте сегодня Балаковский шлюз (Саратовская ГЭС). После выхода — заправка на воде примерно в 700 м ниже камеры (телефон в разделе «Связь» на сайте; статус проверить накануне). Дальше начинается Волгоградское водохранилище — самый длинный и открытый плёс маршрута. Второй шлюз, Волгоградский, будет финальным аккордом перегона.

Практика дня 1) Прослушай радиообмен с диспетчером от заявки до выхода — запиши последовательность фраз. 2) В камере — стой на конце у рыма (под контролем Леоновича): почувствуй, как потравливать. 3) После выхода нарисуй по памяти схему шлюза и проговори все команды. 4) Спроси ребят про их самый «весёлый» случай в шлюзе — такие истории запоминаются лучше правил.

Приём дня: крепление на утку Не узел, а движение, которое должно жить в руках: полный оборот вокруг основания утки → два-три «креста» восьмёркой → последний шлаг с перехлёстом (запирающий). Держит тонны, отдаётся одним движением. Тренируй на любой стоянке: 10 раз каждой рукой.

Вечерний зачёт — день 5

1. Зачем на Волге шлюзы и почему без них не пройти?
2. Расскажи цикл шлюзования вниз: от заявки до выхода.
3. За сколько подаётся заявка и что в ней говоришь?
4. Когда маломерным можно шлюзоваться и с кем?
5. Что такое плавучий рым и почему крепиться нужно именно к нему?
6. Почему нельзя привязаться к лестнице на стене камеры?
7. Зачем в камере нож под рукой?
8. Почему в камере не глушат моторы?
9. Что делает каждый из троих в камере? (роли)
10. Чем опасна корма впереди идущего судна при входе в камеру?
11. Три «нельзя» шлюза.
12. Покажи крепление на утку — 2 раза, второй с закрытыми глазами.

Инструкторам: после реального шлюзования устройте разбор — что слушатель заметил, чего не заметил, что бы делал один.

Зачем это тебе сегодня Хаусбот — плавучий дом, а не штормовой катер: высокий борт парусит, плоское широкое днище бьётся о крутую волну. Твой лимит — волна 0,6 м, а на Волгоградском водохранилище при свежем ветре она встаёт за пару часов. Поэтому главный навык владельца хаусбота — не «пробиться», а **увидеть погоду заранее и переиграть маршрут**. Умение ждать у воды — признак опытного судоводителя, а не трусости.

Откуда берётся волна

Волне нужны три вещи: **сила ветра, время и разгон** — расстояние открытой воды, по которому ветер гонит волну. На узкой реке разгона нет — даже сильный ветер даёт рябь. На водохранилище шириной в километры разгон огромный: тот же ветер за 2-3 часа раскачивает воду до «морской» волны. Отсюда правило: **прогноз по ветру читай вместе с картой — откуда дует и сколько километров воды под этим ветром**.

И волжская специфика: **ветер против течения делает волну короче и круче** — она не выше, но бьёт чаще и жёстче, для плоскодонного судна это хуже всего. Ветер с юга (навстречу вашему ходу) при том же прогнозе всегда неприятнее северного.

Шкала Бофорта на глаз

0-1 · штиль 0-1 м/с · зеркало  идеал: иди сколько хочешь	2-3 · лёгкий 2-5 м/с · рябь, гребешки  рабочая погода перегона	4 · умеренный 6-8 м/с · «барашки»  ваш ПРЕДЕЛ: только днём, под защитой берега	5-6 · свежий 9-13 м/с · волна с пеной  СТОИМ в укрытии. Волна выше вашего лимита	7-8 · крепкий 14-20 м/с · шторм для вас  на воде не находиться. Проверить швартовы, якоря
---	---	--	---	---

Бофорт «на глаз»: главный маркер — «барашки» (белые гребешки). Появились по всей воде = 4 балла = для хаусбота звонок «пора к берегу».

Ваши штормовые пороги (из договора и плана перегона) Ветер > 6 м/с — идём только днём, вдоль подветренного берега. Ветер > 8 м/с или волна к 0,6 м — стоим в укрытии. Видимость < 1 км — стоим вне судового хода. Решение об укрытии принимается **за 1-2 часа хода**, а не когда волна уже бьёт: укрытия на маршруте расписаны каждые 30-40 км.

Гроза: самое опасное явление лета

- Опасна не молния (хотя и она), а **шквал**: за 5-15 минут до ливня ветер может прыгнуть с 3 до 20 м/с и развернуться на 180°. Для высокого лёгкого хаусбота это самый рискованный момент вообще.
- Грозу видно за десятки километров: растущая «цветная капуста» кучевого облака, вершина растекается «наковальней», под ним тёмная стена дождя. Видишь такое на своём курсе — **в укрытие заранее, не досматривая**.
- Приближение можно посчитать: секунды между вспышкой и громом ÷ 3 = километры. 15 секунд = 5 км = у тебя минут 10-20.

- Если шквал догнал на воде: носом или 10–30° к волне, обороты малые, все в жилетах, палубное закреплено, окна-двери задраены. Ни в коем случае не подставляй волне борт (не вставать лагом).

Как читать прогноз как судоводитель

- **Две модели минимум:** Windy (ECMWF и GFS) + gp5. Сходятся — верь. Расходятся — планируй по худшей.
- Смотри **порывы** (gusts), а не средний ветер: средние «5 м/с» с порывами 12 — это день «стоим», а не «идём».
- Смотри **направление** вместе с картой: 6 м/с поперёк узкого места — ерунда; 6 м/с вдоль 40-км плёса против течения — стена крутой волны.
- Типичный летний ритм Нижней Волги: **утро тихое → к полудню ветер раскачивается → к вечеру стихает**. Поэтому ваш план перегона и построен на ранних выходах: золотые часы — с рассвета до 10–11 утра.
- Без интернета: барашки = 4 балла; тёмная матовая полоса на воде движется к тебе = идёт порыв; резко похолодавший ветер в жаркий день = рядом грозовой фронт.

Почему моряки уважают Бофорта Фрэнсис Бофорт придумал свою шкалу в 1805 году не от хорошей жизни: анеометров не было, а вахтенным нужно было одинаково записывать ветер в судовой журнал. Гениальность шкалы в том, что она описывает не ветер, а **его работу**: что он делает с водой и парусами. Поэтому она не устарела за 200 лет — вода отвечает на ветер так же, как при Трафальгаре.

На твоём маршруте сегодня Волгоградское водохранилище — самый серьёзный участок: местами берега расходятся так, что это уже «внутреннее море» со всеми последствиями для волны. Именно здесь чаще всего пережидают ветер (и здесь же — резервные дни вашего графика). Утром сегодня прогноз делаешь Ты — по двум моделям, с докладом и решением.

Практика дня 1) Утренний прогноз: сам открой Windy + gp5, сравни модели, доложи капитану формулой «ветер/порывы/направление/разгон → предлагаю идти до.../стоять». 2) Определи силу ветра по воде, потом сверь с прибором/прогнозом — попади в ± 1 балл. 3) Найди на атласе три ближайших укрытия впереди по курсу. 4) Вечером спроси ребят, какой самый сильный ветер они встречали на воде и что делали.

Узел дня: рифовый (прямой с быстрым роспуском) Классика для связывания двух одинаковых концов и подвязывания чего угодно. Учим с оговоркой мастеров: под серьёзной нагрузкой прямой узел ползёт и намертво затягивается — для швартовов НЕ используется. Зато для «прихватить чехол, подвязать тент перед ветром» — идеален, особенно с петелькой для мгновенного роспуска.

Вечерний зачёт — день 6

1. Три ингредиента волны. Почему на узкой реке волны нет, а на плёсе — есть?
2. Почему ветер против течения хуже, чем по течению?
3. «Барашки» по всей воде — сколько это баллов/м/с и что это значит для вашего судна?
4. Ваши три штормовых порога (ветер/волна/видимость)?
5. Когда принимается решение об укрытии и почему не «по факту»?
6. Чем именно опасна гроза для хаусбота? Что происходит с ветром перед ливнем?
7. Вспышка—гром 9 секунд: как далеко гроза?
8. Догнала волна: каким курсом и какой скоростью идти? Что значит «не вставать лагом»?
9. Что важнее в прогнозе: средний ветер или порывы? Почему?
10. Почему выходить лучше на рассвете?
11. Как без приборов заметить приближающийся порыв?
12. Сделай прогноз на завтра и защити его перед капитаном.

Инструкторам: дайте слушателю «вводную»: прогноз 5 м/с ЮЗ, порывы 11, плёс 35 км, идти на юг. Идём или стоим? Пусть обоснует.

Зачем это тебе сегодня Всё, что было до этого, — «как не столкнуться». Сегодня — «как управлять»: швартовка, якорь, человек за бортом и понимание машины, которая тебя везёт. Это последний день с инструкторами на борту — выжми из него максимум штурвального времени. После перегона судно останется с тобой один на один, и именно сегодняшние навыки ты будешь использовать каждые выходные.

Два мотора — твоя суперсила



Один мотор вперёд, второй назад — судно крутится вокруг своей оси. Штурвал прямо, работа только ручками газа.



Якорь держит не весом, а лапами в грунте. Короткий конец дёргает его вверх и вырывает; 5–7 глубин — тянет вдоль дна.

- **Разворот на месте («врозь тягой»)** — фирменный манёвр двухмоторного судна: в узкой стоянке 14-метровый хаусбот крутится как на пяточке. Сегодня — освоить лично.
- **Подруливание газом:** на малом ходу штурвал вялый; точнее работать раздельной тягой — «подтолкни правым», «придержи левым».
- **Резервирование:** отказал один мотор — второй доведёт до стоянки. Поэтому за температурой и телтейлом следят на обоих.

Швартовка: 90% успеха — до касания

- **Оцени, что сильнее — ветер или течение, и подходи носом ПРОТИВ сильнейшего:** так у тебя есть «тормоз» и управляемость на минимальной скорости.
- Угол подхода — 20–40° к причалу, скорость — минимальная управляемая. Золотое правило: **подходи с той скоростью, с которой готов удариться.**
- Всё готовится ДО подхода: кранцы вывешены по борту швартовки, концы разобраны, каждый знает роль (кто подаёт носовой, кто кормовой). Первым обычно крепят конец, который смотрит против сильнейшего фактора.
- Хаусбот парусит: боковой ветер сносит корпус целиком — бери упреждение на снос, как при боковом ветре на трассе.
- **Отход:** продумай, куда пойдёт корма, когда отработаешь от причала. Часто проще отжать нос/корму мотором «врозь», чем отталкиваться руками.

Якорная стоянка

- **Место:** защита от ветра/волны, вне судового хода, грунт песок/глина (держит), простор — судно будет ходить вокруг якоря по кругу.
- **Отдача — только с носа.** С кормы на течении судно может притопить и развернуть лагом к волне. Подошёл против ветра/течения, остановился, потрави конец на 5–7 глубин по мере дрейфа назад.
- **Проверка «держит»:** заметь створ двух предметов на берегу (дерево+столб). Створ «поехал» — якорь ползёт. Ночью — то же по огням + якорный огонь включён.
- На сильный ветер — второй якорь «веером» с носа (у вас их два с цепными вставками). Подъём: подтянулись НАД якорь — выломали из грунта вертикально — выбрали.

Человек за бортом (МОВ)

- Увидел — ори: **«Человек за бортом, правый борт!»** Немедленно: круг/жилет в воду ему, **один человек только показывает рукой** на упавшего, не отрывая глаз, — на волне голова исчезает из виду за секунды. Если рядом суда — три продолжительных гудка (сигнал «человек за бортом»).
- Рулевой: винты ОТ человека (перо руля/корму отводим), разворот, подход **против ветра/волны**, малым ходом.
- Финальный подход: человека держим с подветра у борта, **моторы в НЕЙТРАЛЬ** (вращающийся винт возле пловца — табу), подъём у купальной платформы на корме — главное преимущество хаусбота: она в 30 см от воды.
- Профилактика лучше манёвра: ночью и в волну — жилет + пристёгнут, по одному на палубу не выходим.

Матчасть: 2 × Suzuki DF60A и топливная арифметика

Обороты	Расход НА МОТОР	Оба мотора	Комментарий
3000 об/мин	~4,5 л/ч	~9 л/ч	эконом-ход, ваш основной режим
3500 об/мин	~6,4 л/ч	~12,8 л/ч	крейсер: +1–1,5 км/ч за +40% топлива
4000 об/мин	~8,8 л/ч	~17,6 л/ч	дорого и почти не быстрее
полный газ	~20,8 л/ч	~41,6 л/ч	только манёвр/проверка, не режим

Цифры — типовые заводские ориентиры для DF60A. Фактический расход ИМЕННО этого корпуса зависит от загрузки, винтов, ветра, течения и обрастания — его даёт мерный прогон первого дня и учёт заправок в журнале; планирование топлива ведётся по своей цифре, не по таблице.

Почему газовать бессмысленно: водоизмещающий режим Хаусбот не глиссирует — он раздвигает воду корпусом. У такого судна есть физический потолок скорости (длина собственной волны), и возле него сопротивление растёт стеной: топливо в четыре раза дороже, а скорости — плюс километр-два. Расе-режима у плавучего дома нет. Его режим — 9–11 км/ч, чай на палубе и 850 км без нервов. Мерный прогон первого дня дал вам фактическую цифру расхода — она и есть закон перегона.

- **Каждое утро:** масло по щупу на обоих, телтейл после запуска (нет струйки = не работает охлаждение = глуши сразу), осмотр винтов и транцев.
- **Топливо:** АИ-92, сепараторы ловят воду и грязь — проба из отстойника при каждой заправке из бочки/канистр, заливка только через воронку с сеткой.
- **Электрика:** на оборотах зарядка $\geq 13,5$ В; стартовые и сервисные АКБ разделены селектором — холодильник не должен съесть пуск моторов.

- **ЗИП на борту:** свечи, крыльчатки, масло, фильтры — и Леонович, который умеет это ставить. Смотри и учись: следующий раз менять крыльчатку будешь ты.

На твоём маршруте сегодня-завтра Финал: Волгоградский шлюз (Волжская ГЭС) — сработаешь по вчерашней схеме уже как «опытный», — и родной город с воды. Швартовка на финишной стоянке — твоя, под присмотром. Круг замкнулся: ты уходил из Самары пассажиром, приходишь в Волгоград судоводителем.

Практика дня (главная за неделю) 1) Час за штурвалом на переходе: держать кромку, разойтись со встречным. 2) Разворот «врозь тягой» на пустой воде — 3 раза в обе стороны. 3) Учебная швартовка к бочке/бону — минимум 3 подхода. 4) Учебный МОВ: кранец за борт «человеком» — полный цикл до подъёма. 5) Якорь: полный цикл постановки и съёмки твоими руками. 6) Утреннее обслуживание моторов — сам, ребята смотрят.

Узлы: выпускной экзамен Все пять узлов недели (восьмёрка, беседочный, выбленочный, шкотовый, штык со шлагами) + крепление на утку — подряд, на время, с рассказом «где применяю». Норматив мастеров: вся серия — меньше двух минут, беседочный — за спиной.

Вечерний зачёт — день 7 (финальный, по всему курсу)

1. Как развернуть двухмоторное судно на месте?
2. Против чего подходят к причалу и как понять, что сильнее — ветер или течение?
3. «Подходи со скоростью, с которой готов удариться» — почему это работает?
4. Почему якорь отдают с носа и что будет, если с кормы?
5. Зачем 5–7 глубин? Как проверить, что якорь держит?
6. Первые три действия при «человек за бортом»?
7. Почему у пловца моторы в нейтраль, а не «чуть-чуть подработать»?
8. Телтейл: что это, и что делаешь, если струйки нет?
9. Почему на 4000 об/мин идти невыгодно? Что такое водоизмещающий режим?
10. Дневная норма топлива вашего судна на эконо-ходу (посчитай: 10 часов хода)?
11. + 10 любых вопросов из дней 1–6 на выбор инструкторов — переходящий балл курса.

Инструкторам: финальный зачёт — «капитанский час»: слушатель сам ведёт судно 30–60 минут и комментирует ВСЁ (обстановку, знаки, встречных, решения). Вы молчите и вмешиваетесь только при ошибке. Сдал — жмёте руку.

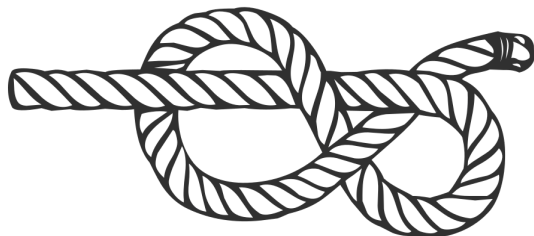
А

ПРИЛ.

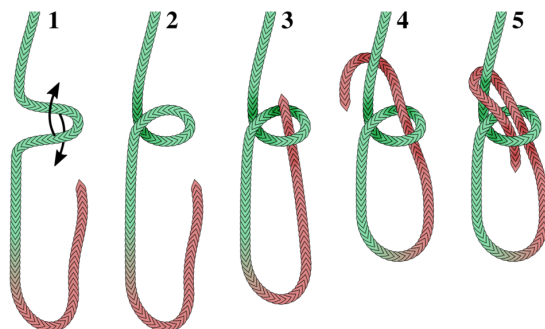
Шесть узлов, которые решают всё

по одному-два в день · норматив: вся серия за 2 минуты

Больше шести не нужно: этот набор закрывает 99% задач на маломерном судне. Критерий «выучил» — вяжешь не глядя, устав, на мокром конце. Именно поэтому по 20 повторов в день, а не «понял и забыл».



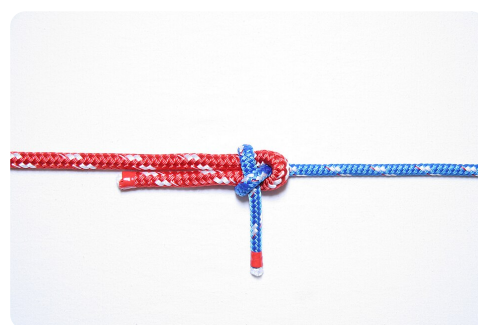
Восьмёрка · день 1 · стопор на конце: не выскользнет из руки, блока, полуклюза. Развязывается даже после нагрузки.



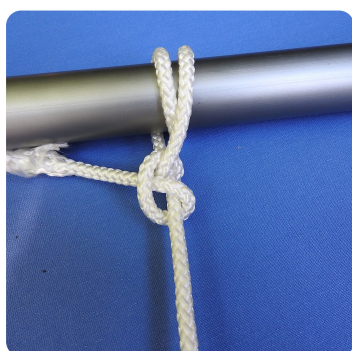
Беседочный (булинь) · день 1 · незатягивающаяся петля, «король узлов»: петля на кнехт, обвязать человека, закрепить что угодно. «Кролик из норки», вокруг дерева, обратно в норку».



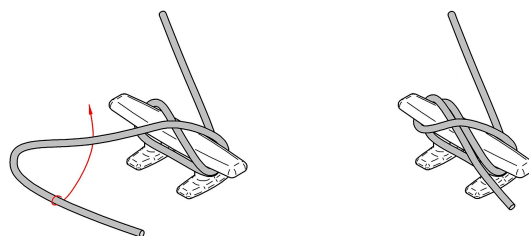
Выбленочный · день 2 · крепление к трубе/леерной стойке: кранцы, оттяжки. Две петли внахлест — держит под тягой, снимается за секунду.



Шкотовый · день 3 · связать два конца, в т.ч. разной толщины (удлинить швартов). Из петли толстого — тонкий делает «беседочный» вокруг неё.



Штык со шлагами · день 4 · главный швартовный: оборот-другой вокруг рыма/кнехта + два полуштыка. Держит судно, отдаётся под нагрузкой. Им же — к плавучему рыму в шлюзе.



Крепление на утку · день 5 · оборот вокруг основания → «кресты» восьмёркой → запирающий шлаг. Отдаётся одним движением даже под тягой.

Чего в этом списке нет — и почему «Бабского» узла (два прямых перехлёста) — он развязывается сам и затягивается намертво, худшее из двух миров. Если не помнишь узла — лучше три простых

полуштыка, чем один «какой-то». И правило конца: у всего, что закреплено, ходовой конец должен быть подобран — болтающийся хвост за бортом наматывается на винт.

Иллюстрации узлов: Wikimedia Commons — «Bowline tying» (CC BY-SA), «Figure-eight knot», «Clove Hitch — USCG» и «Sheet Bend — USCG» (public domain), «Round turn and two half hitches 3796» (CC BY-SA), «Cleat 02/04» (CC BY-SA).

Б

ПРИЛ.

Сигналы и связь — шпаргалка

распечатать и держать у штурвала

- 5 правил, которые нельзя забыть на Волге**
1. Судно ≤ 20 м — за пределами судового хода; если нельзя — правой кромкой в пределах 10 м; с пути больших уходить заблаговременно и не требовать уступки.
 2. Судовой ход не пересекать ближе 1 км от приближающегося судна без согласования; оборот — завершить за ≥ 500 м до него или за кормой прошедшего.
 3. Видимость меньше 1 км — стоим вне судового хода (в туман маломерному на ходу делать нечего).
 4. На ночной стоянке огни — по схеме ППВВП для ширины > 5 м (носовой круговой + два кормовых + огонь к судовому ходу), а не «один фонарик».
 5. 5-й канал УКВ слушать всегда; диспетчерский канал участка — по атласу/радиоданным, не «всегда 4-й».

Звуковые сигналы (ППВВП)

Слышишь/даёшь	Значение
●	меняю курс вправо
● ●	меняю курс влево
● ● ●	работаю на задний ход
● ● ● ●	намереваюсь остановиться / сделать оборот
— (~4 с)	«Внимание» — отход, поворот с плохим обзором, узкость
● ● ● ● ● (5 и более)	ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: опасность / не понял ваши намерения
— — — (три продолжительных)	ЧЕЛОВЕК ЗА БОРТОМ
непрерывный звук	сигнал бедствия

Ограниченная видимость (туман) — кто что гудит

— (не реже чем каждые 2 мин)	одиночное судно на ходу
— ● ●	состав/плот на ходу
● — ●	судно на якоре или на мели в пределах судового хода

УКВ

Канал	Кто
5	межсудовой/вызывной — постоянная вахта на ходу
диспетчерские	свой канал у каждого участка (часто 4-й, бывают 2/7/24...) — брать из радиоданных атласа ЕГС
канал шлюза	назначает диспетчер — спросить на подходе (на 5-м переведут)

Шаблон вызова: «[Кого зову] (×2) — маломерное „АА двадцать семь сорок два“, [где я: км/ориентир], [иду вверх/вниз], [что хочу]». Подтверждение: «Понял, [повтор договорённости]».

Заявка на шлюзование: «Диспетчер шлюза [имя узла] — маломерное АА-2742, длина 14, ширина 6, следуя сверху, прошу шлюзование».

Телефоны (дублируются на сайте, раздел «Связь»)

Береговой контакт — Юлия	+7 917 839-89-62 · сеансы 08:00 и 20:00
Экстренные (МЧС/ГИМС через ЕДДС)	112
Диспетчер Волжского бассейна (Н. Новгород)	+7 831 431-30-34
Заправка на воде, Балаково	8 927 158-02-36

В

Шкала Бофорта для хаусбота

ПРИЛ.

волна указана для открытых плёсов водохранилищ

Балл	м/с	Название	Что видно на воде	Для вашего судна
0	0-0,2	штиль	зеркало	идеал
1	0,3-1,5	тихий	рябь-чешуя	идеал
2	1,6-3,3	лёгкий	короткие волночки, стекло гребней	отлично
3	3,4-5,4	слабый	гребешки местами опрокидываются	рабочая погода
4	5,5-7,9	умеренный	«барашки» по всей воде	ПРЕДЕЛ: днём, у подветренного берега
5	8,0-10,7	свежий	волны с пеной, брызги	СТОИМ в укрытии
6	10,8-13,8	сильный	крупные волны, пенные гребни везде	стоим; проверить швартовы/якоря
7	13,9-17,1	крепкий	пена полосами по ветру	на палубу без нужды не выходить
8	17,2-20,7	очень крепкий	срываются брызги, идти против ветра тяжело	шторм; типичный грозовой шквал

Пороги из вашего договора: >6 м/с — только днём у подветренного берега; >8 м/с или волна к 0,6 м — стоим; видимость <1 км — стоим вне судового хода.

Г

ПРИЛ.

Словарь судоводителя

всё, что звучит на борту за неделю

Аванпорт — защищённая акватория перед шлюзом.

Бак — носовая часть палубы.

Бакен/буй — плавучий навигационный знак.

Бьеф — участок выше (верхний) или ниже (нижний) плотины.

Ватерлиния — линия соприкосновения борта с водой.

Взять/отдать — закрепить / отвязать (конец, якорь).

Выбрать — подтянуть конец; «выбрать слабинку».

Галс — курс относительно ветра; «идти галсами» — зигзагом.

Дифферент — продольный наклон судна (на нос/на корму).

ЕГС — Единая глубоководная система европейской части РФ.

Кабельтов — 185,2 м (0,1 морской мили).

Камбуз — судовая кухня.

Кильватер — след за кормой; строй «в кильватер» — друг за другом.

Кнехт — тумба для крепления швартовов.

Комингс — порог/бортик у двери, люка (о него все спотыкаются).

Кормовой/носовой — швартов с кормы / с носа.

Кранец — мягкий буфер между бортом и причалом.

Крен — поперечный наклон судна.

Кромка — граница судового хода.

Лаж — борт («встать лагом к волне» — бортом, опасно).

Леер — трос-ограждение по краю палубы.

Линь — тонкий растительный/синтетический трос.

Лоция — описание водного пути; наука читать реку.

Маломерное судно — до 20 м и до 12 человек на борту.

Мидель — середина судна по длине.

Осадка — глубина погружения корпуса.

Отмашка — световой/флажный сигнал при расхождении.

Пережат — мелководный участок русла между плёсами.

Плёт — глубокий протяжённый участок реки.

Полуклюз — направляющая для швартова в фальшборте.

Потравить — плавно ослабить/выпустить конец.

Рангоут/такелаж — «палки»/«верёвки» парусника (у вас — навес и оттяжки).

Рым — металлическое кольцо для крепления; в шлюзе — плавучий.

Створ — пара знаков, слившись — показывают ось хода.

Судовой билет — «техпаспорт» маломерного судна.

Судовой ход — полоса с гарантированными глубинами.

Топляк — полузатопленное бревно, гроза винтов.

Транец — плоский срез кормы, крепление моторов.

Телтейл — контрольная струйка охлаждения подвесного мотора.

Узел (скорость) — 1 морская миля/ч = 1,852 км/ч; на ВВП считают в км/ч.

Утка — двурога планка для крепления концов.

Фал — конец для подъёма (флага, тента).

Фальшборт — сплошное ограждение палубы выше борта.

Фарватер — безопасный проход; на ВВП корректно «судовой ход».

Флайбридж — открытый верхний мостик управления.

Ходовой конец — рабочий конец, которым вяжут узел; неподвижный — коренной.

Швартов — конец для крепления судна к причалу.

Шлаг — один полный оборот троса вокруг чего-либо.

Штурманская прокладка — ведение пути по карте.

Ют — кормовая часть палубы.

Якорный огонь — белый круговой на стоянке.



Зачётный лист курса

отмечают инструкторы · сдано = показал уверенно, без подсказок

Теория (вечерние зачёты)

- | | |
|---|--|
| ☐ День 1 — судно и язык воды | ☐ День 4 — огни и ночь |
| ☐ День 2 — судовой ход и знаки | ☐ День 5 — шлюз |
| ☐ День 3 — расхождение и сигналы | ☐ День 6 — погода |
| | ☐ День 7 — манёвры и матчасть |

Практические навыки

- | | |
|---|--|
| ☐ 20 предметов на борту — морскими словами | ☐ Швартов на плавучий рым в шлюзе (под контролем) |
| ☐ Узлы: восьмёрка · беседочный · выбленочный · шкотовый · штык со шлагами · утка (серия < 2 мин) | ☐ Час за штурвалом на переходе: кромка, расхождение |
| ☐ Кранец перевесил, швартов подал/принял | ☐ Разворот «врозь тягой» ×3 в обе стороны |
| ☐ Час штурманской вахты по атласу ЕГС | ☐ Учебная швартовка ×3 к бону/бочке |
| ☐ Оpozнал 10 знаков/буёв подряд без ошибки | ☐ Якорь: полный цикл своими руками |
| ☐ Радиовывоз по форме (учебный) | ☐ Учебный МОВ: полный цикл с подъёмом кранца |
| ☐ Прогноз погоды по 2 моделям + решение, защищённое перед капитаном | ☐ Утреннее обслуживание моторов — самостоятельно |
| ☐ Ночная вахта наблюдателем (1-2 ч) + 5 судов по огням | ☐ Капитанский час: 30-60 мин ведения судна с комментированием — СДАН |

Инструктор: _____ /
Павленко А.Ю. /

Инструктор: _____ /
Леонович С.Ю. /

Слушатель: _____ /
Пермяков А.И. /

Бумажные книги (первая полка)

Книга	Что даёт
Барри Пиктхолл. Моторные катера и яхты от А до Я	популярный курс именно по моторным судам: манёвры, швартовка, навигация, погода — читается легко, много картинок
Моспан Е.Л. Лоция внутренних водных путей	современное пособие ровно по теме перегона: знаки, огни, шлюзы, гидрометео ВВП
Карлов Б.И. Учебник судоводителя-любителя	классика подготовки ГИМС, «дедушка» всех курсов — судовождение, лоция, манёвры
Черепанов Ю.Н. Судовождение на внутренних водных путях (2025)	свежий учебник: управление судном на реках и водохранилищах
Коминов Г.А. Букварь судоводителя моторного маломерного судна	настольная книга владельца мотолодки/катера
Земляновский Д.К. Лоция внутренних водных путей	фундаментальная речная лоция: перекаты, водохранилища, ветро-волновые режимы
Боб Бонд. Справочник яхтсмена	легенда жанра; фокус парусный — «для души» и общей культуры

Скачать бесплатно (официальное и классика)

Материал	Где
ППВВП — Правила плавания по ВВП (приказ Минтранса № 19, действ. ред. от 11.02.2019 — других изменений нет)	docs.cntd.ru/document/542617282 · полный текст одним файлом: meganorm.ru/Data2/1/4293738/4293738900.htm
Правила пользования маломерными судами — приказ МЧС от 22.07.2025 № 636 (действует с 01.03.2026; старый № 487 утратил силу)	publication.pravo.gov.ru/document/0001202508010004
Официальные вопросы аттестации судоводителей МЧС (район ВВП, PDF)	mchs.gov.ru → Деятельность → Аттестация судоводителей → «Вопросы для аттестации»
Тренажёр билетов ГИМС онлайн (неофици., актуальные билеты)	gims-exams.ru
ГОСТ 26600-98 «Знаки навигационные внутренних судоходных путей» — все знаки с картинками	meganorm.ru/Data2/1/4294827/4294827835.htm
«Школа яхтенного рулевого» (ред. Леонтьева, 1987) — легендарный учебник, PDF 1,6 МБ	fps30.ru/images/biblioteka/Shkola_yahtennogo_rulevogo_E_P_Leontev.pdf
Архив журнала «Катера и яхты» 1963–1993 — золотая жила по малым судам	motorka.org/book/591-kia_1963-1993.html
Иллюстрированный конспект «Знаки и огни ВВП» (ГИМС.РУ)	gims.ru/zakon/pravila/znaki/Pravila_Znaki_Light_.html
Конспекты школы судоводителей (ППВВП + оборудование)	kamstorm.ru/info/sudov/rules.php · kamstorm.ru/info/sudov/oborud.php

Как читать эту полку Сначала — Пиктхолл (легко и с картинками, закрепит курс). Потом Моспан или Земляновский (лоция — твоя главная наука ближайший год). Карлов — как справочник: открывать по вопросу, не читать подряд. Нормативку (ППВВП, приказ № 636) не читают как книгу — её открывают по конкретному поводу, но пункт 124 и Приложение № 4 (знаки) стоит прочесть целиком: это твои «ПДД».

Курс подготовлен для перегона Самара→Волгоград, июль 2026. Составил Claude (Anthropic) по действующим редакциям ППВВП (приказ Минтранса № 19 ред. 11.02.2019), приказа МЧС № 636 от 22.07.2025, ГОСТ 26600-98, ТР ТС 026/2012 и материалам подготовки судоводителей ГИМС. Не заменяет официальные правила: в спорном случае прав документ, а не конспект.