

Тревоги и действия по ним.

Предотвращение возникновения аварийных ситуаций является приоритетной задачей экипажа судна, выполнение которой обеспечивается:

1. Соблюдением экипажем судна мер безопасности.
2. Поддержанием судна, его устройств и оборудования в рабочем состоянии.
3. Соблюдением безопасных приемов борьбы с авариями.
4. Проведением занятий, тренировок, учений

Руководство действиями экипажа в аварийных ситуациях на судне осуществляет капитан или лицо его заменяющее.

Главными целями борьбы за живучесть судна являются:

1. Сохранение жизни пассажиров и экипажа.
2. Предотвращение загрязнения окружающей среды.
3. Сохранение судна.
4. Сохранение груза.

Действия по спасению жизни пассажиров и экипажа являются приоритетными!

ТРЕВОГИ

Любое происшествие на корабле, представляющее угрозу жизни людей или корабля, сопровождается тревожными сигналами по корабельной связи. Сигнал должен быть слышен во всех жилых и служебных помещениях судна. Сигналы тревог повторяются 3-4 раза и дублируются голосом. Целью объявления тревоги является мобилизация всего экипажа для противостояния внешней или внутренней опасности. Учебные тревоги подаются с разрешения капитана и предваряются словом «Учебная».

Каждой тревоге соответствует свой сигнал. В зависимости от тревоги Ваши действия могут выглядеть по-разному, но в одном они не отличаются – все, что Вы должны делать, Вы должны **делать максимально быстро, качественно, с полной отдачей сил, беспрекословно выполняя приказы своего старшего офицера, не создавая паники и не мешая другим выполнять** свои обязанности. В нашем случае мы будем изучать только те тревоги и действия по тревогам, которые нами используются.

Существует несколько видов тревог – общесудовая, пожарная, человек за бортом, химическая, нападение пиратов.

Мы используем три вида тревог – Человек за бортом, Шлюпочная тревога, Общесудовая тревога.

В аварийных ситуациях действия членов экипажа, находящихся на вахте, определяются судовыми расписаниями и распоряжениями капитана. В расписании по тревогам указываются обязанности экипажа по каждому виду судовых тревог. Тип одежды и снаряжения экипажа по тревогам определяются судовыми расписаниями.

Каждый член экипажа должен уметь:

- докладывать обстановку
- применять основы и технику выживания на море
- исполнять команды и распоряжения командиров
- различать сигналы тревог

- использовать спасательное имущество
- Каждый член экипажа обязан знать:
- устройство и конструктивные особенности судна, помещения по заведованию и вахтенного места
 - наличие и расположение всех спасательных средств, противопожарного оборудования и инвентаря, пиротехнических средств.
 - Обязанности по заведованию и тревогам
 - Способы использования противопожарных средств и систем

Человек за бортом

Сигнал – три длинных сигнала.

Причина – человек за бортом.

Действия – все не занятые в вахте, независимо от места нахождения и действий, обязаны встать по местам штатного расписания по шлюпочной тревоге. Лица не занятые в штатном расписании должны максимально быстро, **не создавая толчеи и паники**, подняться на шканцы (полуют), и ждать распоряжений от старшего вахтенного офицера о помощи другим. Исключение составляет человек который первым увидел человека за бортом, **сразу бросил ему спаскруг**, после чего смотрит на него и постоянно указывает на него рукой, что бы не потерять его из вида.

Шлюпочная тревога.

Сигнал – семь коротких, один длинный

Причина – оставление корабля экипажем.

Действия – все не занятые в вахте, в независимости от места нахождения и действий, обязаны встать по местам штатного расписания по шлюпочной тревоге. Лица не занятые в штатном расписании должны максимально быстро, **не создавая толчеи и паники**, подняться на шканцы (полуют), и ждать распоряжений от старшего вахтенного офицера о помощи другим. При себе иметь свои документы упакованные в водонепроницаемую упаковку, быть тепло одетым и иметь надетый спасжилет.

Общесудовая тревога.

Сигнал – непрерывный сигнал громкого боя в течение 25 – 30 сек.

Подается в случаях не оговоренных в предыдущих тревогах (пожар, поступление воды, и др.).

Действия – все не занятые в вахте, в независимости от места нахождения и действий, обязаны встать по местам штатного расписания Лица не занятые в штатном расписании должны максимально **быстро, не создавая толчеи и паники**, подняться на шканцы (полуют), и ждать распоряжений от старшего вахтенного офицера о помощи другим.

Все аварийные действия будут начаты аварийной партией (АП), в связи с чем Вы не должны создавать помех тем кто входит в состав АП передвигаться по кораблю.

ПРИЛОЖЕНИЕ:

1. Расписание по общесудовой тревоге (оставление судна)

Ходовая вахта:

Вахтенный офицер		1. Определяет место возгорания < поступления воды и т.д.> 2. Объявляет по громкой связи (где и что случилось) 3. Выпускает аварийную партию 4. Отключает вентиляторы (все) 5. Пуск пожарного насоса 6. Подготовка необходимого к оставлению судна
Матрос 1 Матрос 2		Закрывают крышки вентиляции
Матрос 1 Матрос 2 Матрос 3 Матрос 4		Готовят (спускают) штормовые трапы

Аварийная партия проверяет трюма (2 человека), проводит действия по тушению пожара или борьбе с водой (4 человека).

Подвахта:

Спуск шлюпки (см. тревогу «Человек за бортом»)

Сон:

Готовит к спуску спас-плоты.

2. Расписание по тревоге «Человек за бортом»

Ходовая вахта

Вахтенный офицер		Объявляет тревогу, нажимает кнопки «МОВ» на эл. карте, GPS и радаре, осуществляет управление кораблем и шлюпкой, руководит спасательной операцией
Матрос 1		Первый наблюдающий, следит за человеком
Матрос 2		Бросает спасательный круг
Матрос 3		Надевает гидрокостюм, готовится спуститься в шлюпку
Матрос 4		Помогает надевать гидрокостюм
Матрос 5		Стоит на штурвале
Матрос 6		
Матрос 7		Второй наблюдающий (по указанию вахтенного офицера), достает поисковый прожектор (ночью)

Матрос 8		Надевает пояс, выходит на руслень
Матрос 9		Остается на мостике, репетует команды, вахта на рации

Подвахта

Вахтенный офицер		Руководит брасопкой грота/фока и спуском шлюпки
Матрос 1		Брасопит грот, фок, работает на штаговой/фоковой талеве и на оттяжке штаговой/фоковой талевы, отталкивает шлюпку от борта.
Матрос 2		Брасопит грот, фок, работает на гротовой талеве и на оттяжке гротовой талевы, отталкивает шлюпку от борта.
Матрос 3		В шлюпке крепит талевы, кормовая оттяжка
Матрос 4		Работает на ходовом конце штаговой/фоковой талевы
Матрос 5		Носовая оттяжка
Матрос 6 Матрос 7		Травит шкот фока и галс грота, работает на оттяжке ходового конца гротовой талевы, помогает на оттяжке ходового конца штаговой талевы
Матрос 8		Работает на гротовой оттяжке, отталкивает шлюпку от борта
Матрос 9		Работает на гротовой талеве, отталкивает шлюпку от борта

Сон

Вахтенный офицер		Руководит уборкой парусов
Матрос 1-9		См. расписание по уборке парусов по мачтам для вахты.

3. Порядок спуска на воду спасплотов.

Спасплат сбрасывается за борт при шлюпочной тревоге. Спасплат крепится к палубе глаголь-гаком, в основании которого находится взрыв-патрон, который при достижении определенной глубины срабатывает и перерезает трос крепления плота к палубе. Взрыв-патрон находится между глаголь-гаком и рымболтом вкрученным в палубу за который крепится пусковой линь. При сбросе спасплота ни в коем случае нельзя откреплять пусковой линь. Спасплат открепляется от палубы и выбрасывается за борт по команде капитана корабля или лица его заменяющего. После сброса спасплота вытравливается пусковой линь (длиной 28 м), прикрепленный к палубе, и резко дергается, вследствие чего спасплат раскрывается. Экипаж корабля, оставляющий судно прыгает в воду, держась за пусковой линь и, не подтягивая спасплат к кораблю, добирается до спасплота по пусковому линю. Когда все члены экипажа и пассажиры добрались до спасплотов,

спусковые линии отрезаются, и с помощью весел спасплоты отводятся от корабля на безопасное расстояние.

5. Порядок спуска шлюпки.

Спасательная шлюпка хранится принайтованной к запасному рангоуту в ДП. Спуск на воду шлюпки производится при тревоге *Человек за бортом*, при *Шлюпочной тревоге*, при швартовках (в отдельных случаях). Шлюпка на воду спускается двумя из трех стационарных талев: штаговой и гротовой или штаговой и фоковой. Обе талева заводятся в шлюпку, где крепятся рулевым шлюпки к подъемному рыму, после чего шлюпка поднимается на штаговой талева выше уровня запасного рангоута. Далее набивается гротовая (фоковая) талева до положения шлюпки над планширем. После этого травится штаговая талева до полного растравливания. В то же время шлюпка одерживается носовой и кормовой оттяжками. Носовая оттяжка также является швартовом, который заводится за нагель на баке до касания шлюпкой воды. После растравливания штаговой талева гротовая (фоковая) талева также травится до касания шлюпкой воды (при заложенной носовой оттяжке). После этого талева растравливаются полностью, отдаются со шлюпки и подаются на борт, где заводятся по-штатному. Далее, по команде рулевого шлюпки, который завел двигатель и убедился в исправности всех систем шлюпки, и получает разрешение на отход от борта с мостика от вахтенного офицера, отдается носовая оттяжка.

Связь между шлюпкой и мостиком производится по рации.