

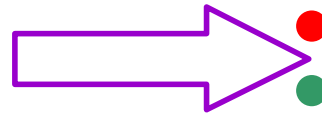
Система ограждения МАМС

Система ограждения МАМС включает пять типов знаков:

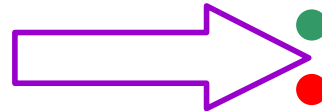
- *латеральные знаки*
- *кардинальные знаки*
- *знаки, ограждающие отдельные опасности*
- *знаки, обозначающие начальные точки и ось фарватера (канала) и середину прохода (осевые или знаки чистой воды);*
- *знаки специального назначения.*

Системой МАМС предусмотрено деление Мирового океана на два региона: регион *А* и регион *Б*, которые отличаются принципом использования красного и зеленого цветов для ограждения сторон фарватера латеральными знаками.

Красный цвет окраски плавучих предостерегательных знаков (ППЗ) с левой стороны фарватера относится к региону *А*.



Зеленый цвет окраски ППЗ с левой стороны фарватера относится к региону *Б*.



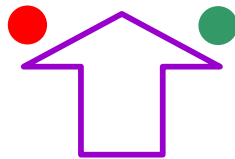
Направление фарватера считается с моря для региона *А* и для региона *Б*.

В отдельных случаях направление фарватера оговаривается специально.

Латеральные знаки, используемые в регионах *А* и *Б*, отличаются друг от друга цветом и формой.

Остальные четыре типа знаков являются общими для региона *А* и для региона *Б*.

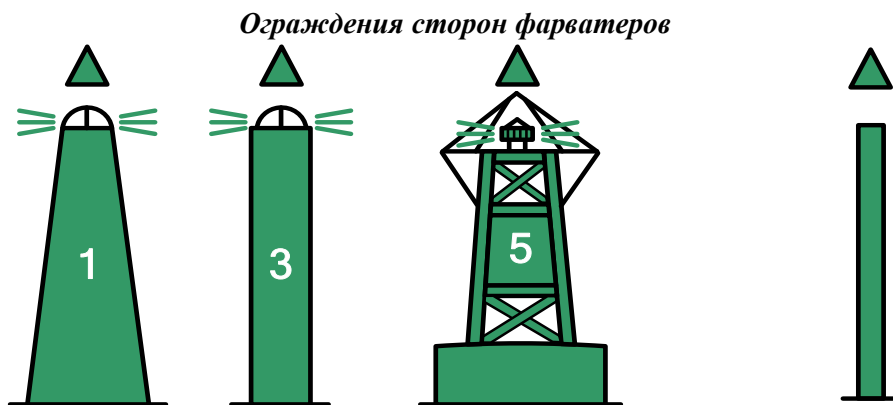
Указатель сторон фарватера



для РЕГИОНА *А*

Наносится на карты в местах, где направление фарватера «с моря» определить затруднительно.

Латеральные знаки



Правой стороны

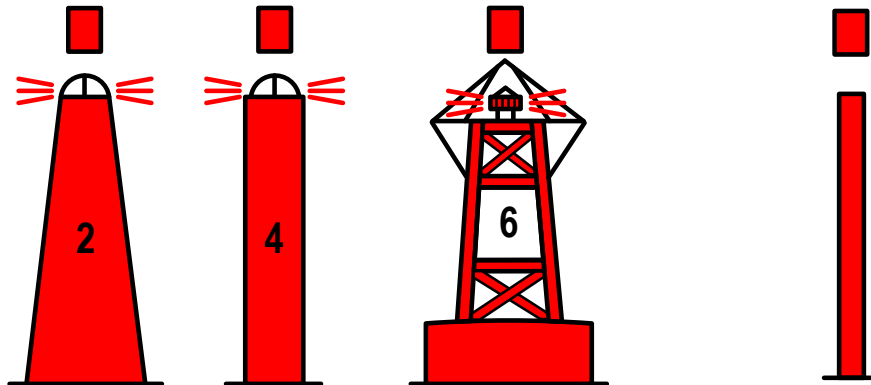
Рис. 28 Ограждения сторон фарватеров

Окраска: зеленая; обозначение на картах – Зл

Форма: буи сигарообразные, столбовидные или вежи

Топовая фигура: зеленый конус вершиной вверх

Огонь: цвет – Зл, характер – Пр Зс



Левой стороны

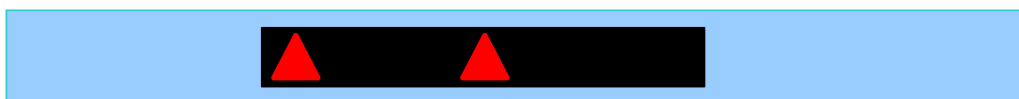
Рис. 29 Ограждения сторон фарватеров

Окраска: красная; обозначение на картах – к

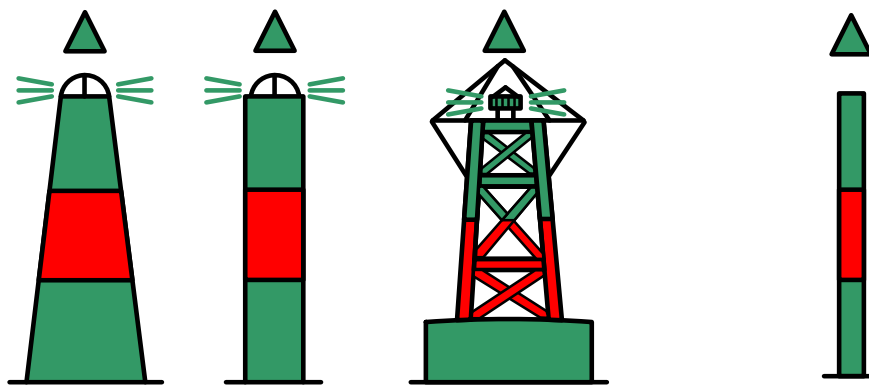
Форма: буи сигарообразные, столбовидные или вежи

Топовая фигура: красный цилиндр

Огонь: цвет – Кр, характер – Пр Зс



Обозначения мест разделения фарватеров



Основной фарватер
слева

Рис. 30 Обозначения мест разделения фарватеров

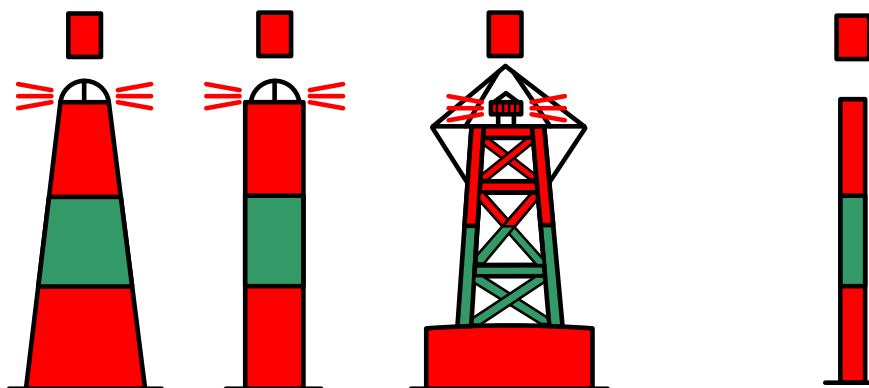
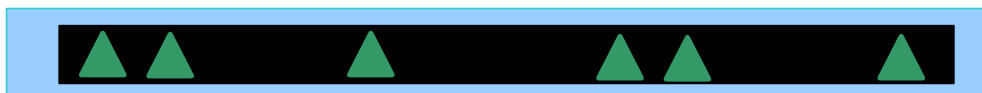
Окраска: зеленая с широкой красной горизонтальной полосой;

Обозначение на картах: зл к зл

Форма: буи сигарообразные, столбовидные или вехи

Топовая фигура: зеленый конус

Огонь: цвет – Зл, характер – Пр (2 + 1) 9с



Основной фарватер справа

Рис. 31 Обозначения мест разделения фарватеров

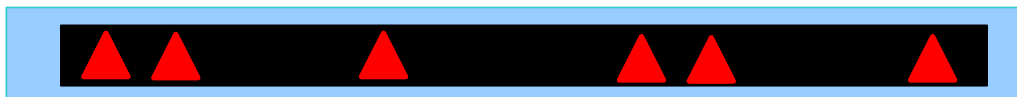
Окраска: красная с широкой зеленой горизонтальной полосой;

обозначение на картах – кзлк

Форма: буи сигарообразные, столбовидные или вехи

Топовая фигура: красный цилиндр

Огонь: цвет – Кр, характер – Пр (2 + 1) 9с



6.2 Кардинальные знаки

Кардинальные знаки выставляются в одном, нескольких или во всех секторах относительно сторон света от опасности (как показано на рисунке) и обозначают сторону, с какой эту опасность надо обходить.

Ограждение навигационных опасностей

Форма: буй сигарообразные, столбовидные или вехи

Топовая фигура: два черных конуса один над другим

Огонь: Бл

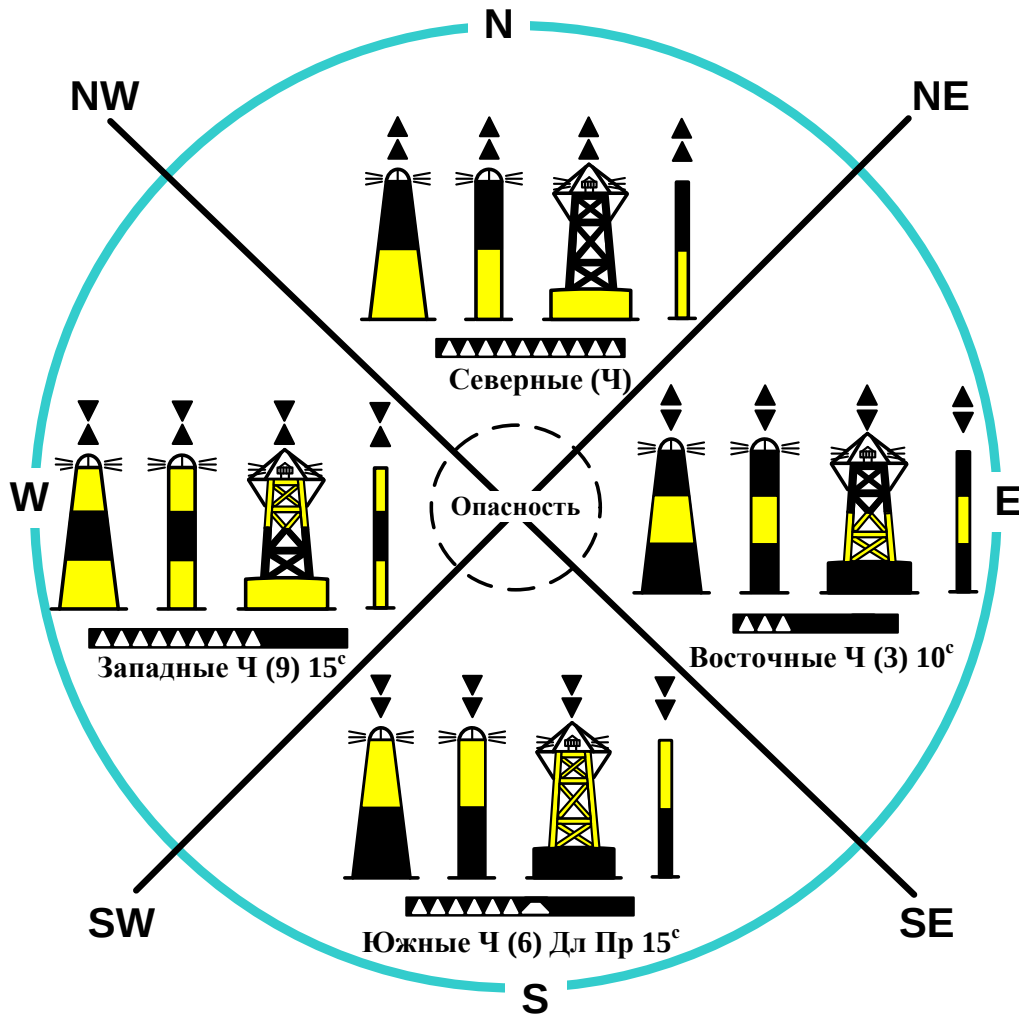


Рис. 32 Кардинальные знаки

Северный буй (между румбами NW и NE) (рис. 32).

Раскраска: сверху чёрная, снизу жёлтая

Положение указателей: оба треугольника остриями вверх

Огни: без пауз три проблесковых, три быстропроблесковых

Восточный буй (между румбами NE и SE) (рис. 32).

Раскраска: сверху и снизу чёрная, посередине жёлтая

Положение указателей: оба треугольника основаниями друг к другу

Огни: три проблесковых, пауза 10 секунд, три быстропроблесковых пауза 5 секунд

Южный буй между румбами SE и SW. (рис. 32).

Раскраска: сверху жёлтая, снизу чёрная

Положение указателей: оба треугольника остриями вниз

Огни: шесть проблесковых, длинный постоянный, пауза 15 секунд, шесть быстропроблесковых, длинный постоянный, пауза 10 секунд

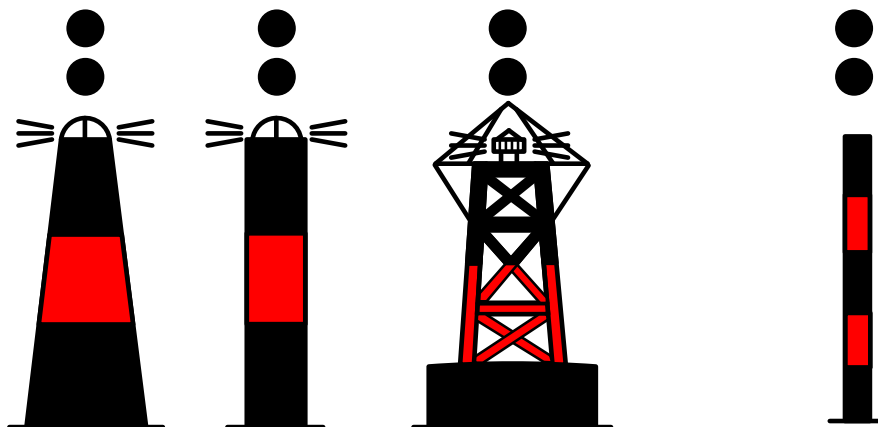
Западный буй между румбами SW и NW. (рис. 32).

Раскраска: сверху и снизу жёлтая, посередине чёрная

Положение указателей: оба треугольника остриями друг на друга

Огни: девять проблесковых, пауза 15 секунд, девять быстропроблесковых, пауза 10 секунд.

Знаки, ограждающие отдельные опасности.



Выставляются над опасностью

Рис. 33 Отдельные опасные места малых размеров

Окраска: черный с широкой красной горизонтальной полосой, вехи – черные и красные горизонтальные полосы

Обозначение на картах: ч к ч «Обходи с любой стороны».

Форма: буй сигарообразные, столбовидные или вехи

Топовая фигура: два черных шара один над другим

Огонь: цвет – Бл, характер – Пр (2) 5с

Знаки, обозначающие начальные точки и ось фарватера и середину прохода

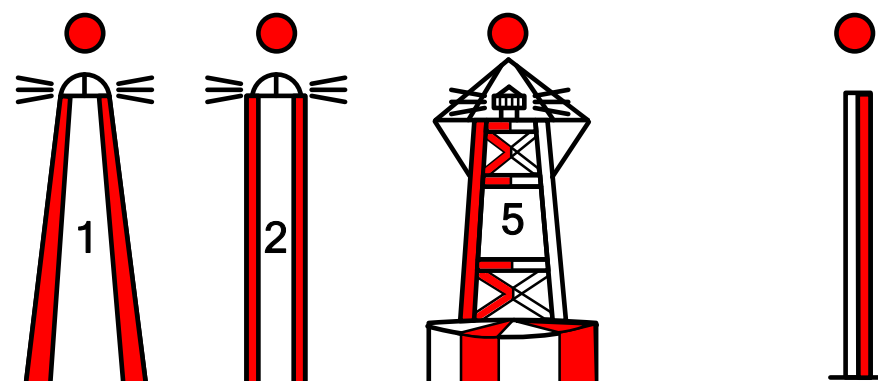


Рис. 34 Знаки, обозначающие начальные точки и ось фарватера и середину прохода

Окраска: красные и белые вертикальные полосы; обозначение на картах – кб

Форма: буй сигарообразные, столбовидные или вехи

Топовая фигура: красный шар

Огонь: цвет – Бл, характер – Дл Пр 6с

Знаки специального назначения

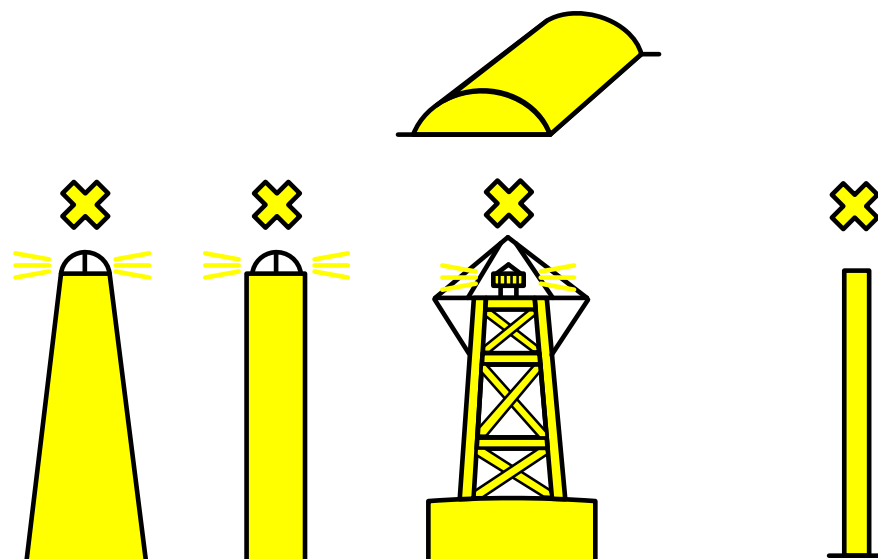


Рис. 35 Знаки специального назначения

Знаки специального назначения применяются для обозначения или ограждения специальных районов или объектов.

Окраска: желтая;

Обозначение на картах: ж

Форма: любые буи, принятые в Системе, бочки или вехи

Топовая фигура: желтый косой крест

Огонь: цвет – Жл, характер – Пр 5с



Судовые огни.

Применение огней.

Правила, относящиеся к судовым огням, должны соблюдаться от захода до восхода солнца (ночью), а также в условиях ограниченной видимости днем. При этом не должны выставляться другие огни, которые могут быть ошибочно приняты за предписанные Правилами, ухудшить видимость последних или стать помехой для наблюдения. Сигнальные огни должны быть включены на каждом без исключения судне — движущемся или неподвижном. Категории судов, несущих сигнальные огни.

Правила плавания требуют, чтобы по сигнальным огням можно было различать следующие категории судов: самоходные одиночные суда и составы на ходу и стоянке, несамоходные суда

при их буксировке (т. е. «на ходу») и на стоянке, суда технического флота, рыболовные, маломерные и парусные, а также стоечные плавучие средства и плоты.

Среди несамостоятельных судов в особую категорию выделены суда технического флота, которые могут стоять на судовом ходу (земснаряды, подъемные краны, водолазные боты и т. д.). Выделены также суда, занимающиеся ловом рыбы на реке, поскольку их опущенные сети могут занимать до половины ширины судового хода, представляя повышенную навигационную опасность для проходящих мимо судов.

Стойные плавучие средства (причалы-понтон, купальни и т. д.) являются, образно говоря, неподвижными «надводными навигационными препятствиями», и их сигнальные огни в этом смысле сродни навигационным. Парусные суда можно сравнить с подвижной «навигационной опасностью», в связи с чем они выделены в отдельную категорию судов. Для маломерных судов установлен упрощенный вариант сигнальных огней.

Назначение огней судов.

По этим огням можно узнать назначение судна: состав это или одиночное судно, и если состав, то какой именно. Однако самое важное в ночной ориентировке — определить, стоит судно на месте или движется, и если движется, то в каком направлении. Поэтому у самостоятельных судов существенно различаются огни на ходу и на стоянке, или ходовые и стояночные. Ходовые огни позволяют узнать направление движения судна (встречное, пересекающее судовую дорожку, попутное) и определить изменение его курса, стояночные характеризуют тип судна и его груз.

Несамостоятельное судно двигаться по судовому ходу может только с помощью самостоятельного судна, которое несет свои ходовые огни, поэтому несамостоятельному судну ходовые огни не нужны. Обычное несамостоятельное судно не имеет права стоять на судовом ходу, а несамостоятельные суда технического флота используют для выполнения на нем определенных работ, поэтому их стояночные огни должны указывать, где стоит судно — на судовом ходу или за его пределами.

Характер огней.

Огни судов отличаются один от другого расположением на судне, цветом, сектором освещения, режимом горения, дальностью видимости. (Рис. 36)

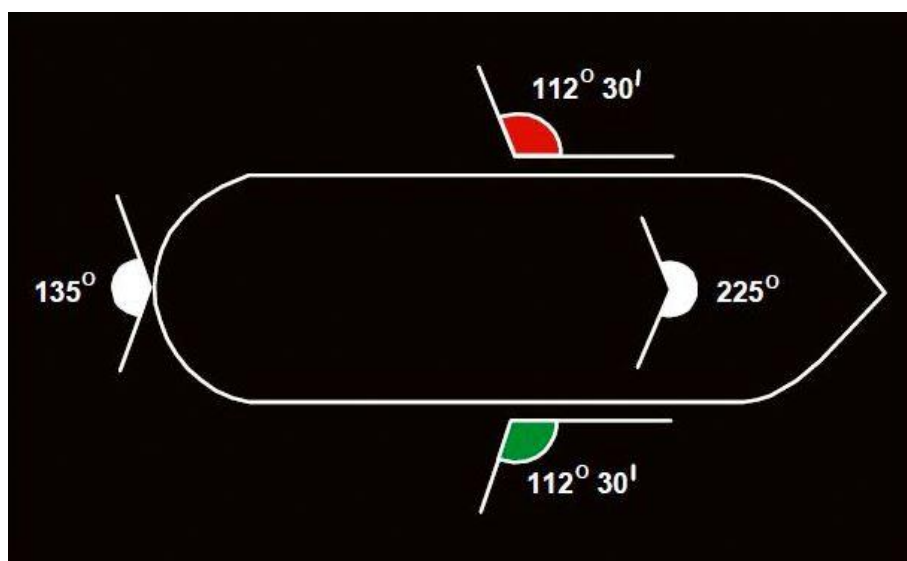


Рис. 36 Характер огней

Топовые огни белого или красного цвета горят непрерывно, расположены в диаметральной плоскости судна, светят прямо по курсу в секторе 225°. Число, цвет и взаимное расположение топовых огней зависят от назначения судна.

Бортовые огни горят непрерывно. (Рис. 36) Они расположены по бортам судна:
по правому борту — зеленый,
по левому — красный.

Каждый огонь светит впереди и вбок от диаметральной плоскости судна в секторе $112,5^\circ$ так, что каждый сектор освещения бортового огня занимает ровно половину сектора освещения топового.

Кормовые огни белого цвета (Рис. 36), расположенные в кормовой части судна, горят непрерывно. Они светят назад в секторе 135° так, что при любом маневре судна всегда видны или топовые, или кормовые огни, но вместе — никогда.

Буксировочный огонь желтого цвета горит непрерывно (Рис. 36), светит назад в таком же секторе, что и кормовые огни, — 135° .

Круговой огонь освещает дугу горизонта в 360° (Рис. 36), т. е. виден со всех сторон. В зависимости от назначения судна круговой огонь может быть разного цвета — белого, красного, желтого, синего, зеленого — и с разными режимами горения: постоянно горящий и проблесковый, т. е. непрерывно мигающий с регулярными интервалами времени между вспышками

Ходовыми огнями судна являются топовые и бортовые, они постоянно включены на ходу и выключены на стоянке. Только на ходу включены также буксировочный и проблесковые круговые огни.

У маломерного судна в одном фонаре могут быть объединены бортовые огни, у парусного — **бортовые и кормовой.**

Ходовые огни и возможный курс судна по отношению к маломерному судну

Секторы освещения ходовых огней выбраны так, что цветные бортовые огни практически нельзя перепутать с цветными навигационными огнями: бортовые огни всегда видны «в сопровождении» топовых.

Но одного этого недостаточно для надежной ориентировки ночью: водителю маломерного судна крайне важно знать, на каких курсах он сближается с увиденным транспортным судном.

Наиболее опасны встречные курсы — от лобового до траверзного, когда суда сближаются со скоростью, превышающей скорость каждого из них. Сближение на остальных курсах происходит со скоростью, меньшей, чем скорость наиболее быстрого из них.

Ходовые огни позволяют быстро установить, опасно ли сближение с увиденным судном. Для этого нужно помнить правило:

В первом случае увиденное судно пересекает наш курс справа, так что мы видим его левый борт, во втором случае - наоборот.

Однако наиболее опасна ситуация, когда впереди по курсу видны оба бортовых огня — если не изменить курс своего судна, столкновения не избежать!

движущийся красный огонь опасен справа по курсу, зеленый — слева.

Ходовая сигнализация

ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

НОЧЬЮ

ДНЕМ

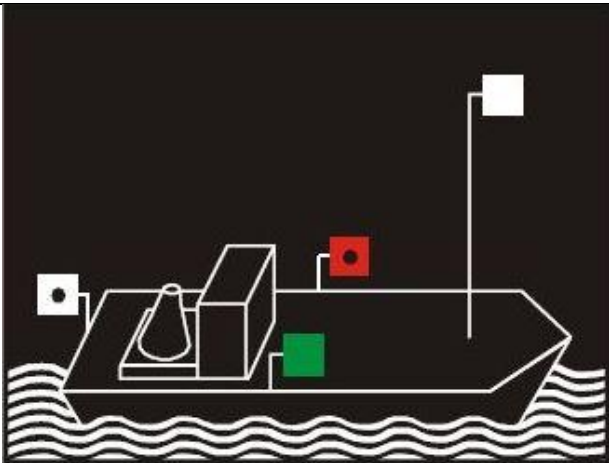


Рис. 37 *Одиночные моторные суда.*

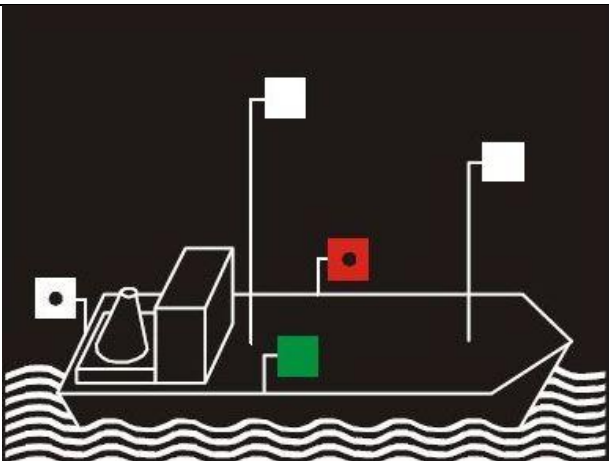


Рис. 38 *Одиночные моторные суда, несущие второй топовой огонь. Обязателен для судов длиной более 110 м.*

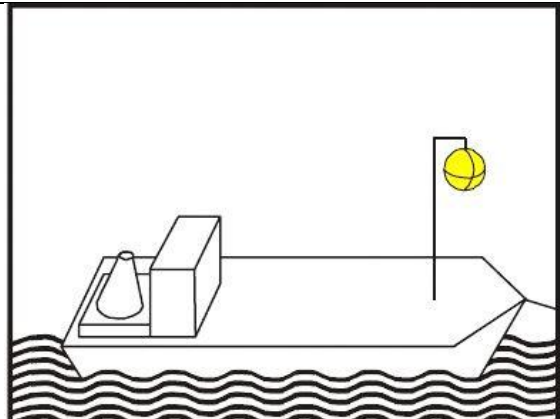
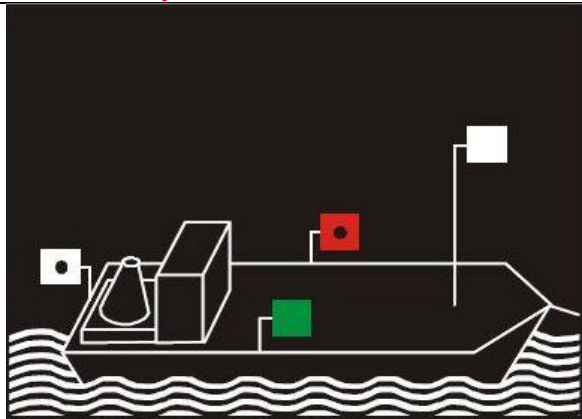


Рис. 39 *Моторное судно, которое временно следует за вспомогательным моторным судном.*

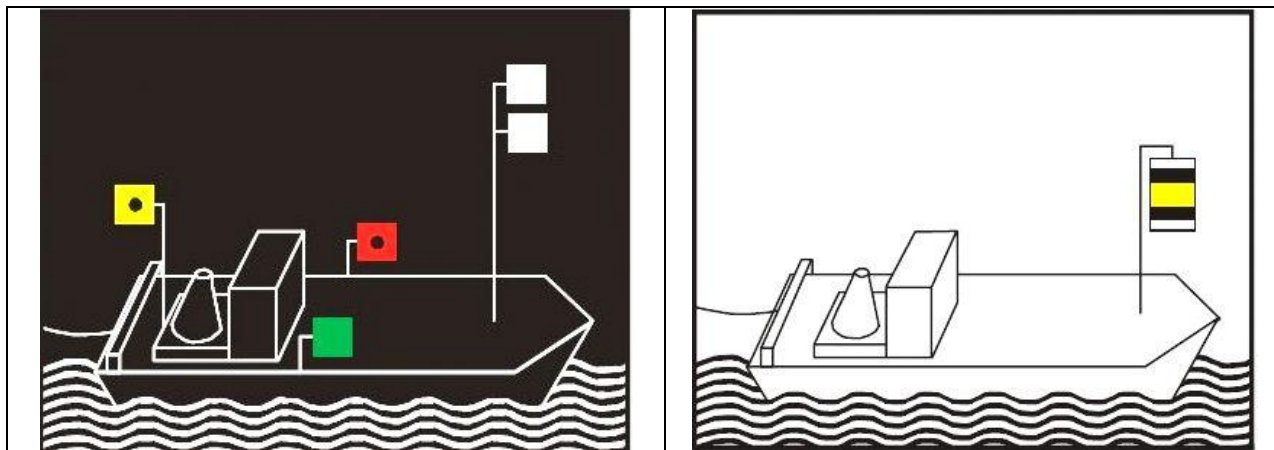


Рис. 40 Головное моторное судно буксируемого состава или вспомогательное моторное судно.

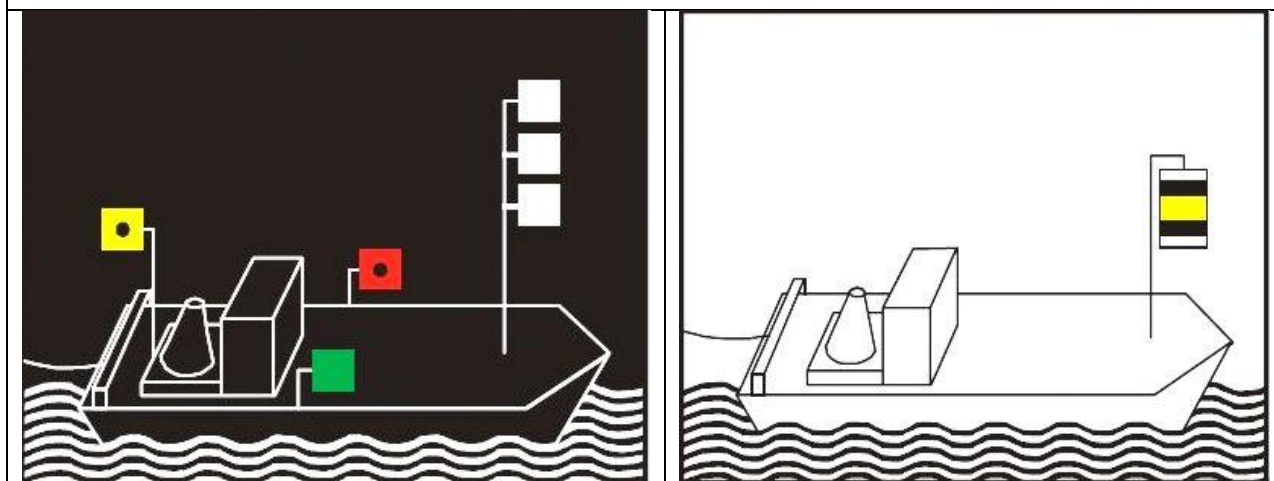


Рис. 41 Каждое из моторных судов, идущих в голове состава, или каждое из вспомогательных моторных судов, идущих рядом друг с другом.

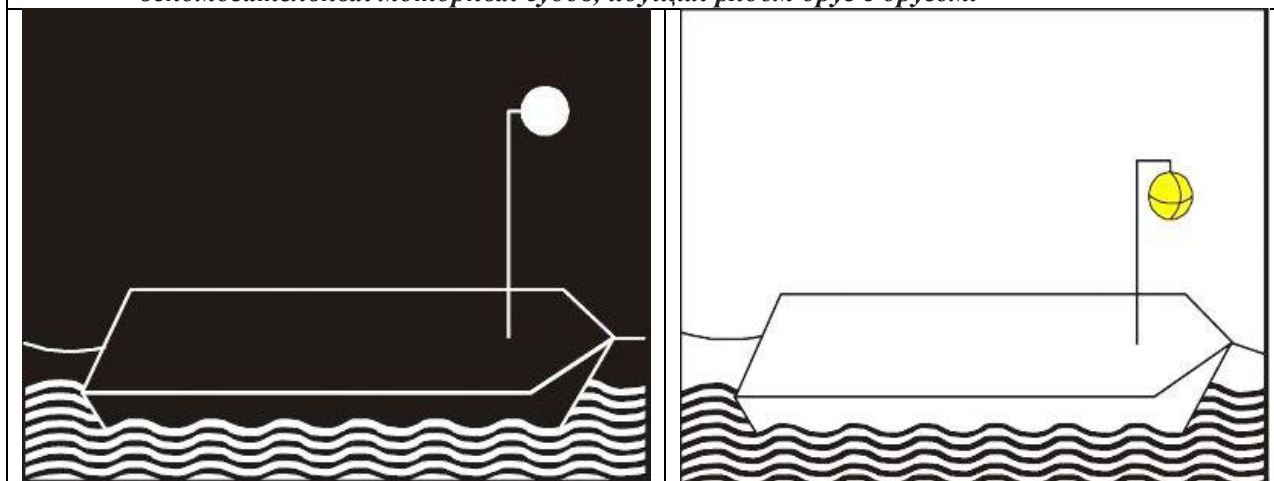


Рис. 42 Буксируемые суда.

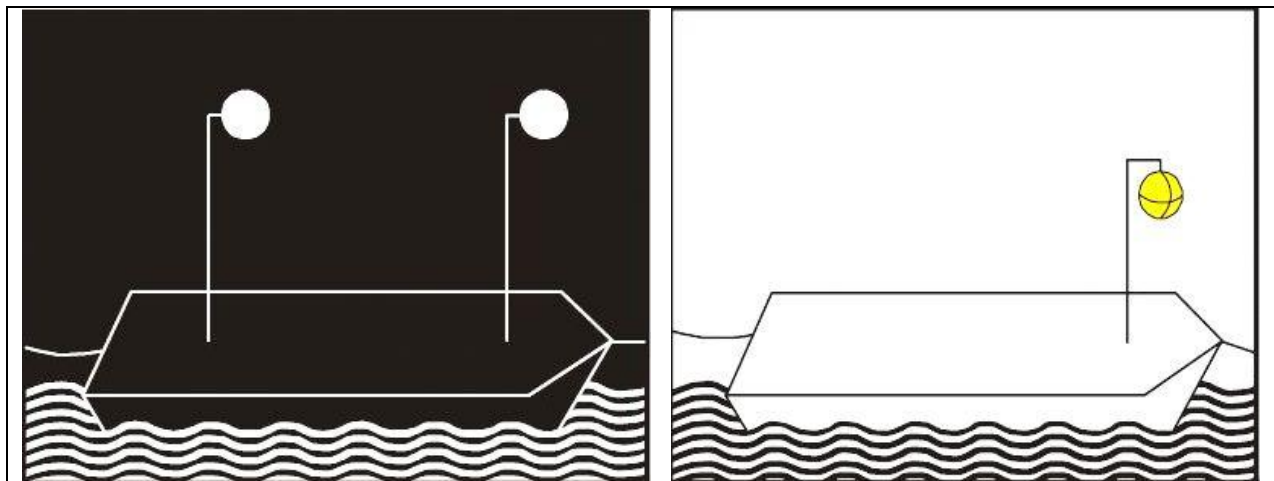


Рис. 43 Буксируемый состав длиной более 110 м.

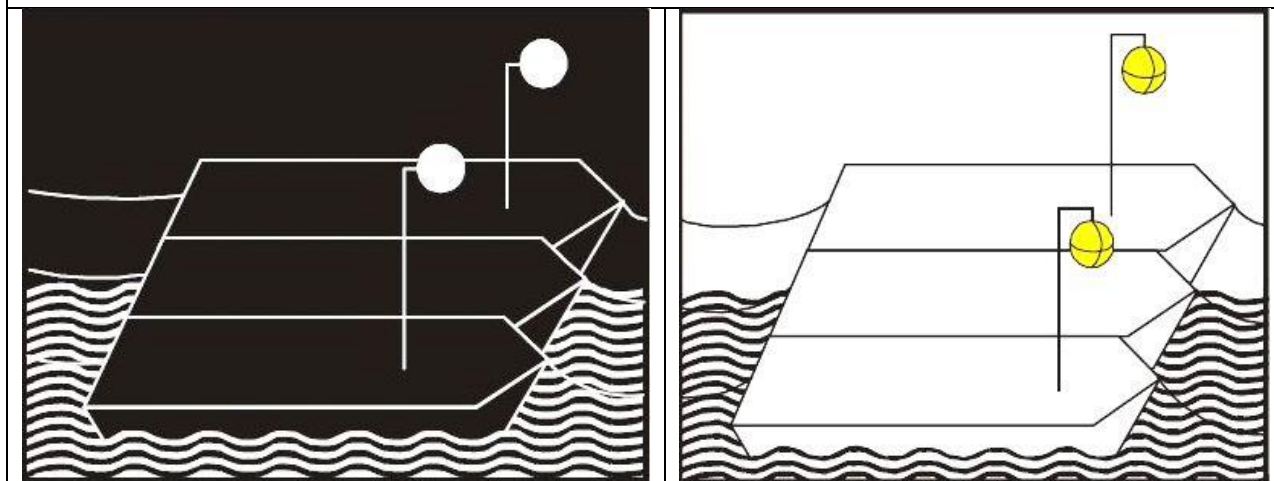


Рис. 44 Буксируемый состав, имеющий ряд счаленных судов в количестве более двух.

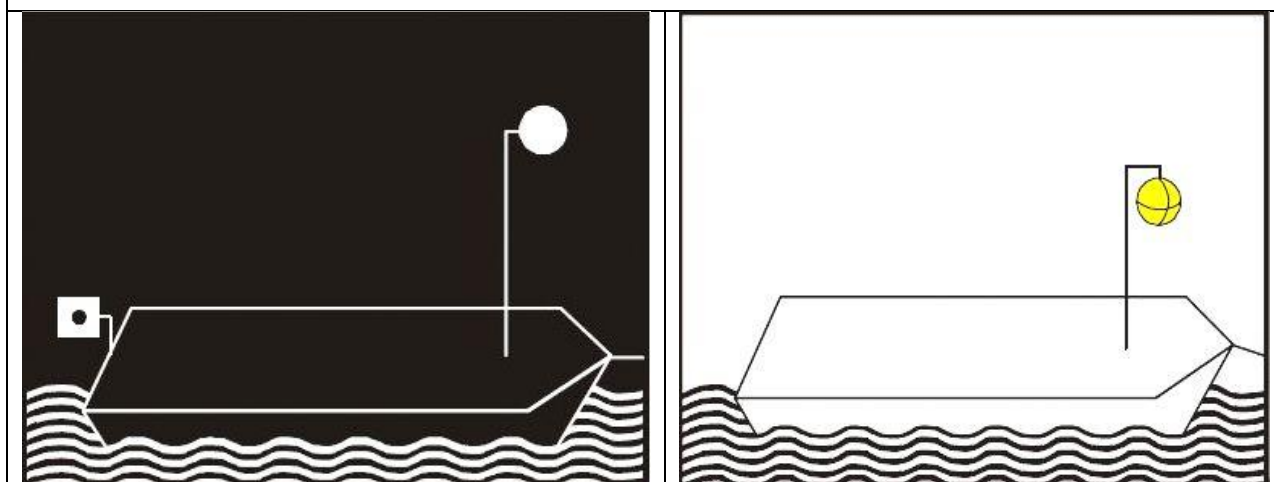


Рис. 45 Судно, расположенное в конце буксируемого состава.

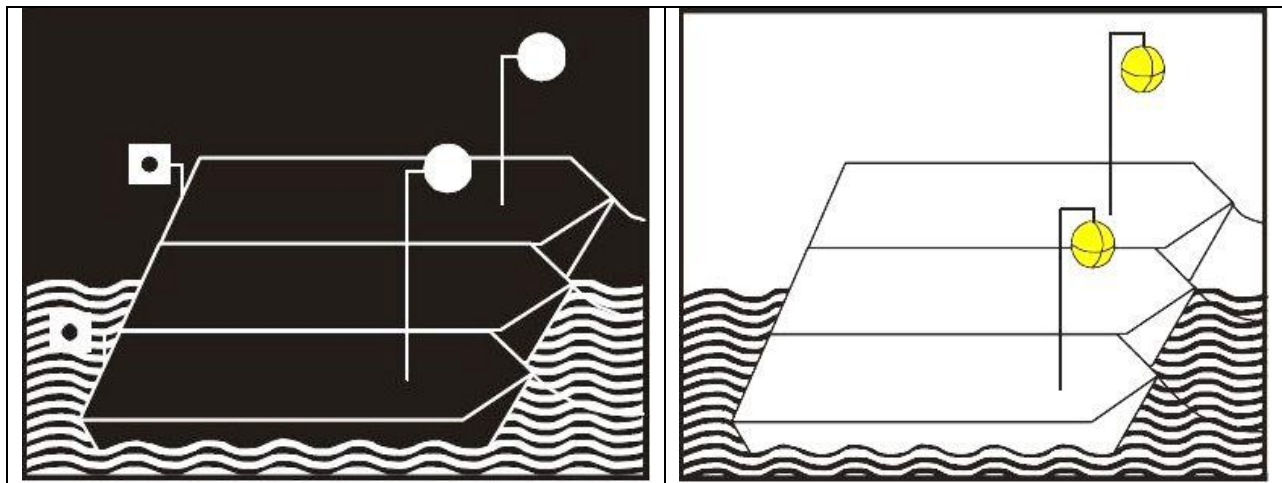


Рис. 46 Несколько буксируемых судов, расположенных в конце состава.

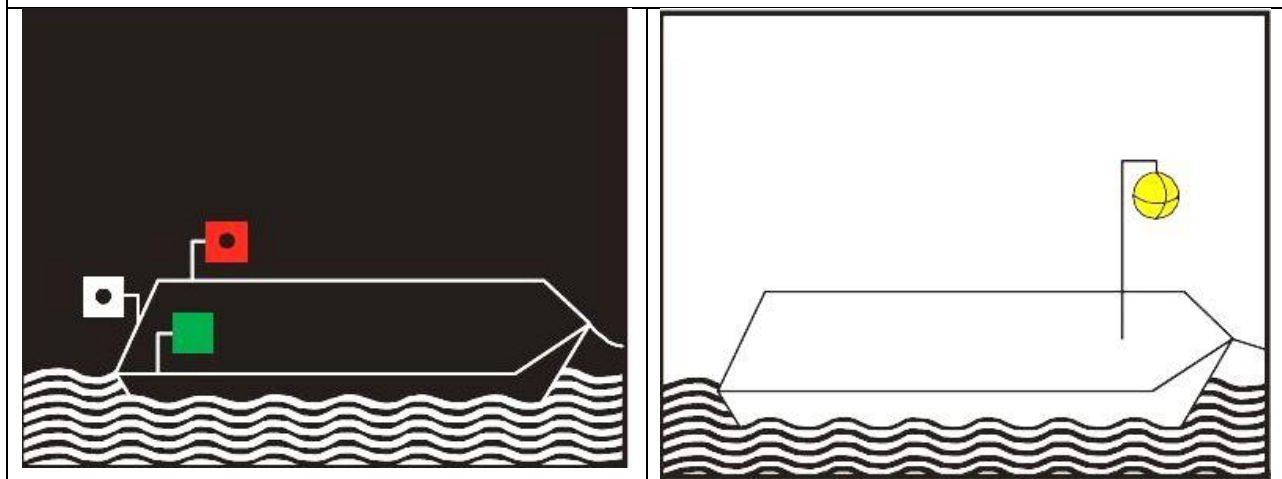


Рис. 47 Буксируемые морские суда, приходящие непосредственно из открытого моря или отправляющиеся в море.

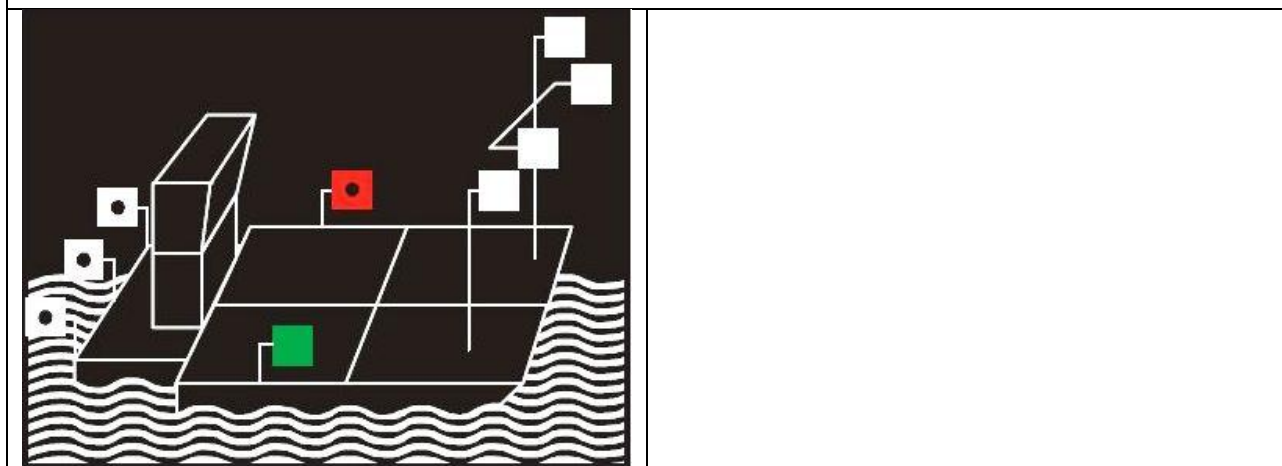


Рис. 48 Толкаемые составы.

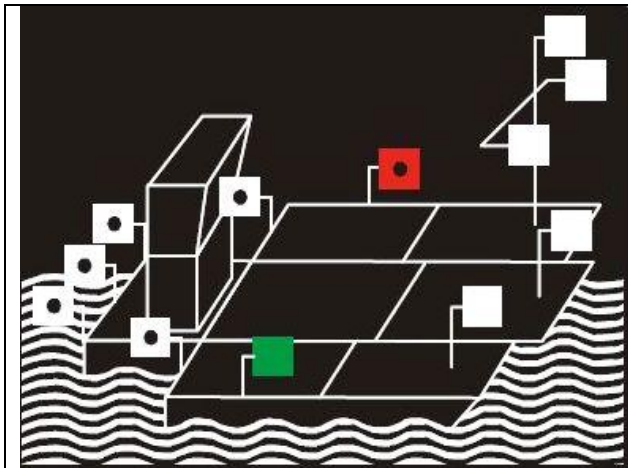


Рис. 49 Толкаемые составы, более двух судов, общая ширина которых видна сзади.

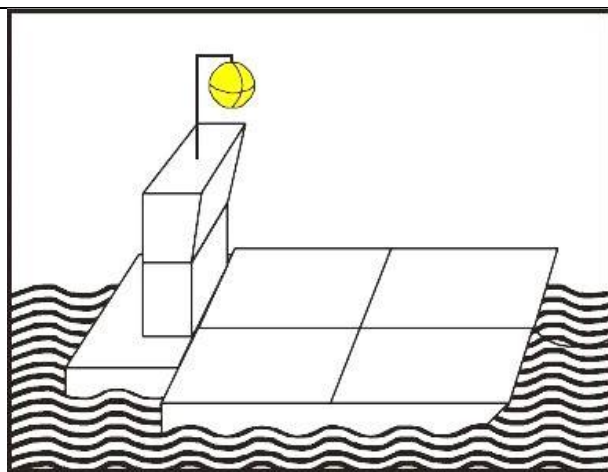
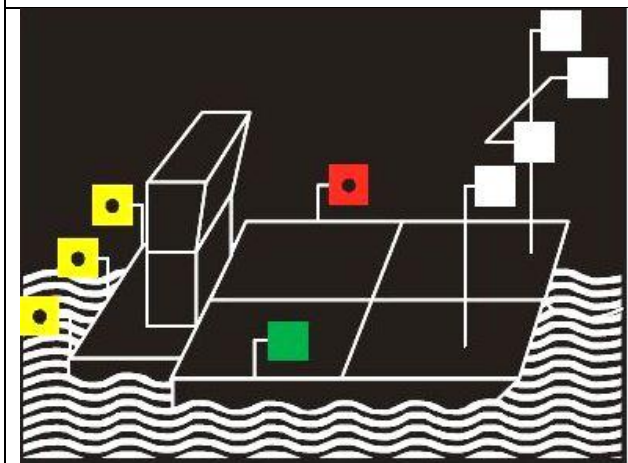


Рис. 50 Толкаемые составы, которые следуют за одним или несколькими вспомогательными моторными судами.

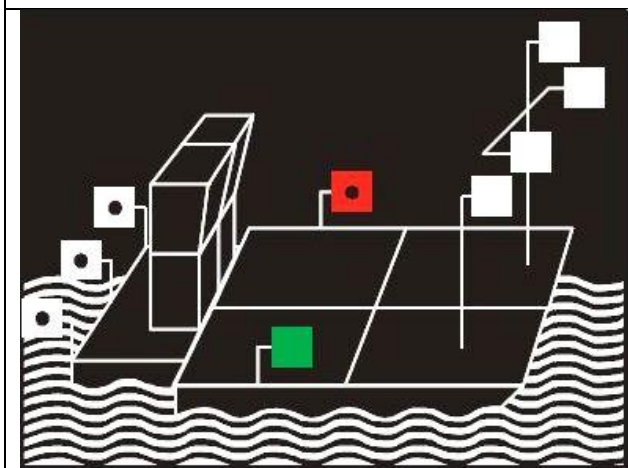


Рис. 51 Толкаемые составы с двумя толкачами.

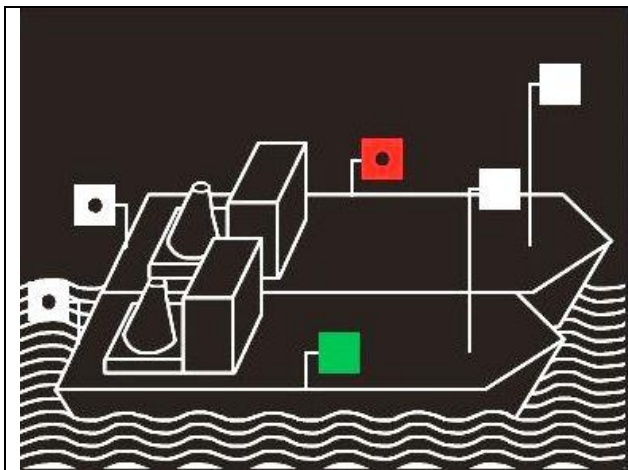


Рис. 52 Счаленные группы: два моторных судна.

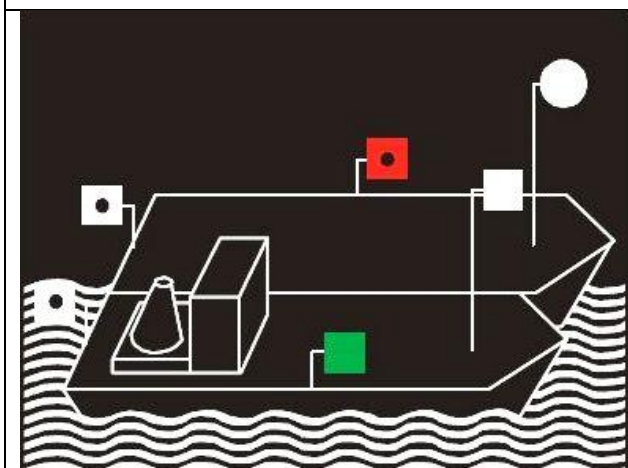


Рис. 53 Счаленные группы: моторное судно и немоторное судно.

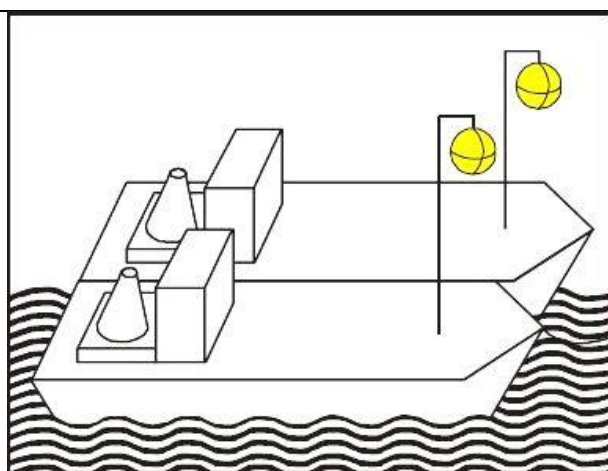
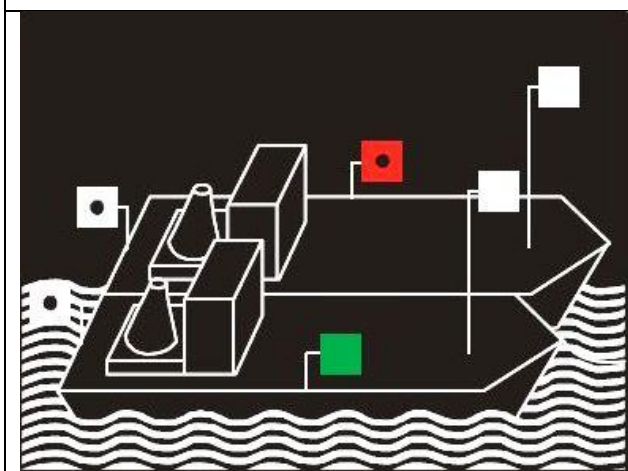


Рис. 54 Счаленные группы, которые следуют за одним или несколькими вспомогательными судами.

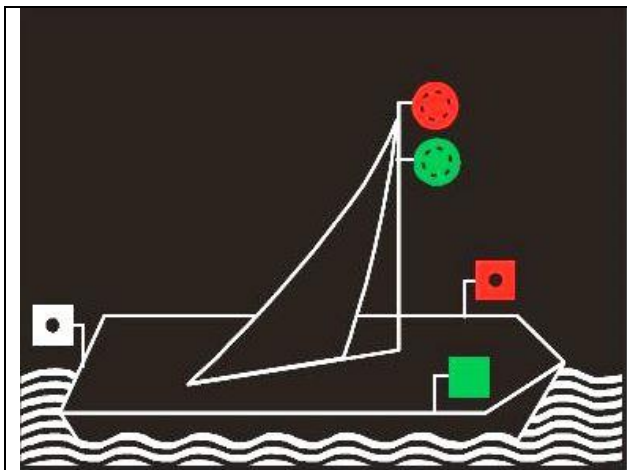


Рис. 55 Парусные суда более 50 м.

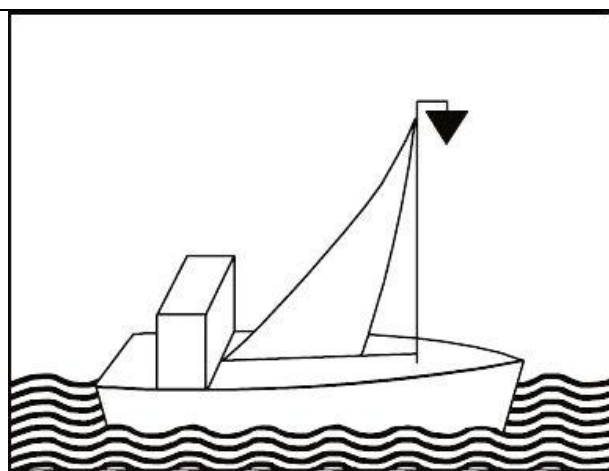
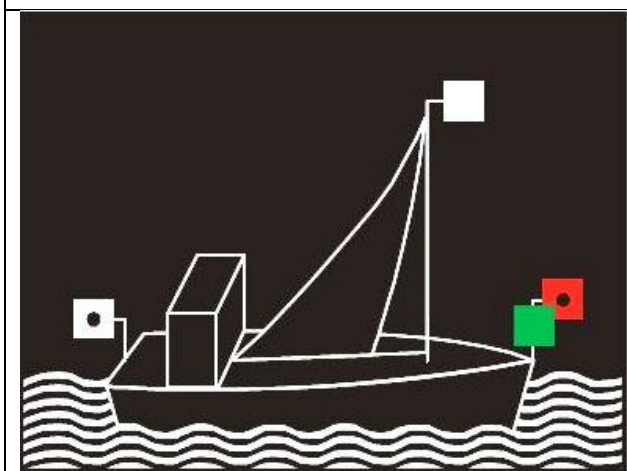


Рис. 56 Судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою силовую установку.

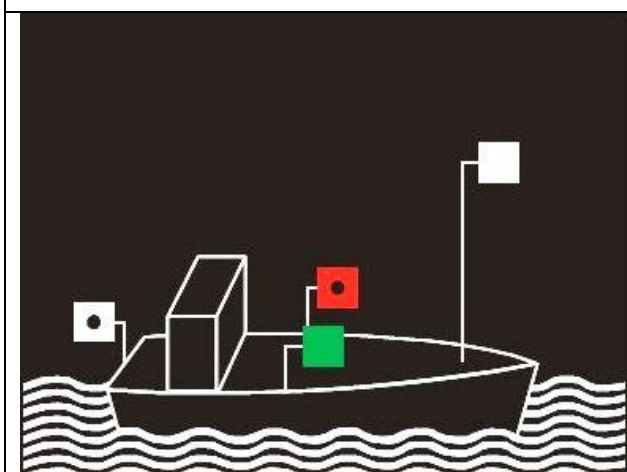


Рис. 57 Одиночные малые моторные суда.

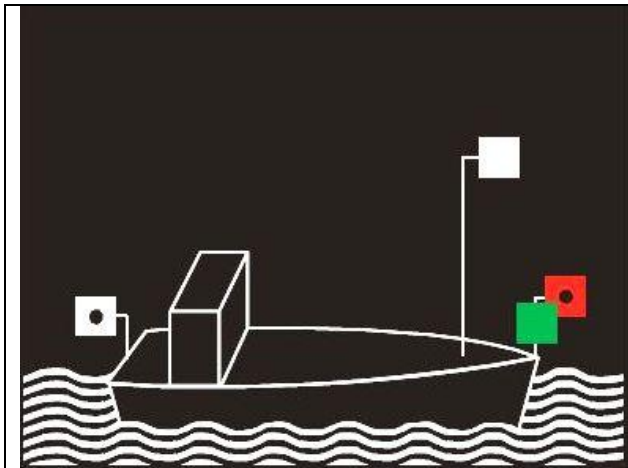


Рис. 58 *Одинокные малые моторные суда с бортовыми огнями, расположенными рядом либо в одном фонаре по оси судна на носу или поблизости от него.*



Рис. 59 *Одинокные малые моторные суда: топовый огонь заменен ясным белым огнем, видимым со всех сторон.*

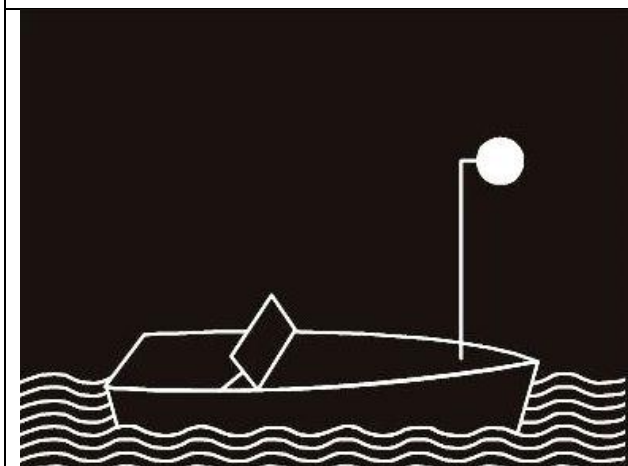


Рис. 60 *Одинокные малые моторные суда длиной менее 7 м.*

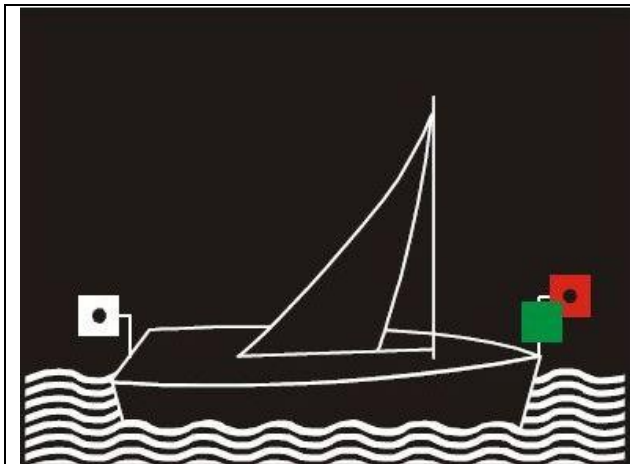


Рис. 61 *Малые парусные суда.*

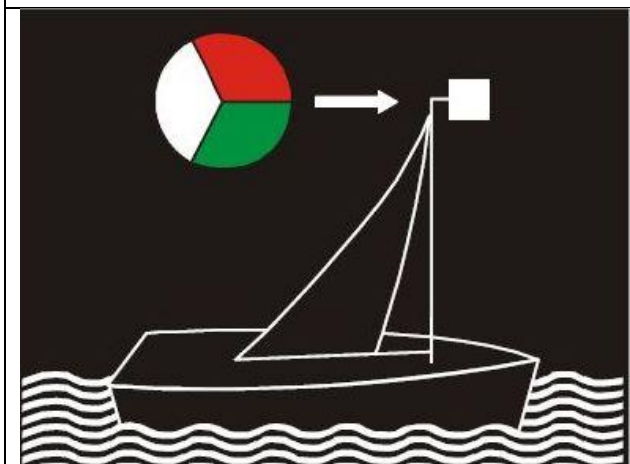


Рис. 62 *Малые парусные суда, бортовые огни и кормовой огонь, расположенные в одном фонаре в верхней части мачты.*

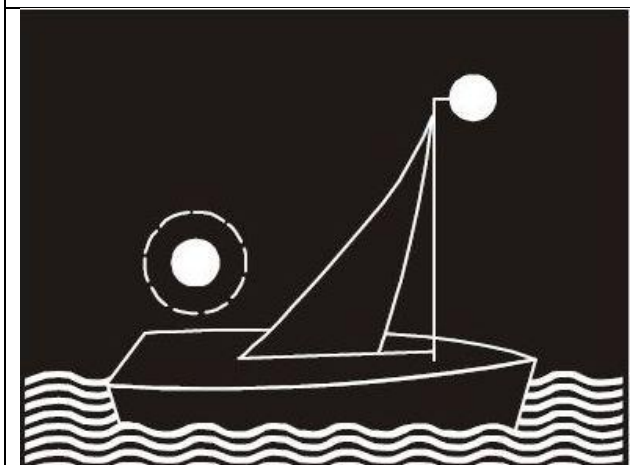


Рис. 63 *Малые парусные суда длиной менее 7 м, несущие белый огонь, видимый со всех сторон, и показывающие, кроме того, второй обыкновенный белый огонь при приближении других судов.*

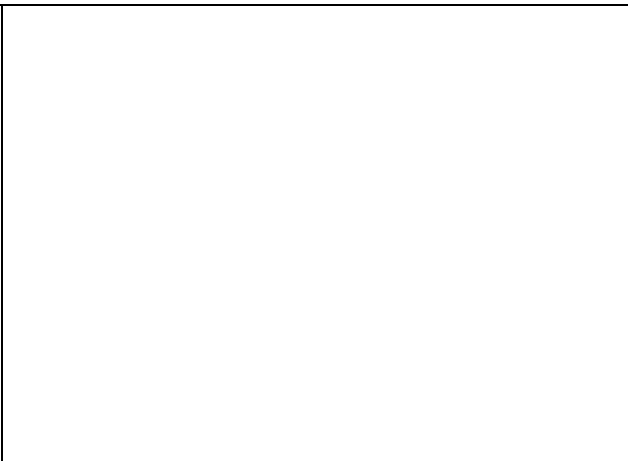


Рис. 64 *Одинокные малые суда, которые не являются ни моторными, ни парусными*

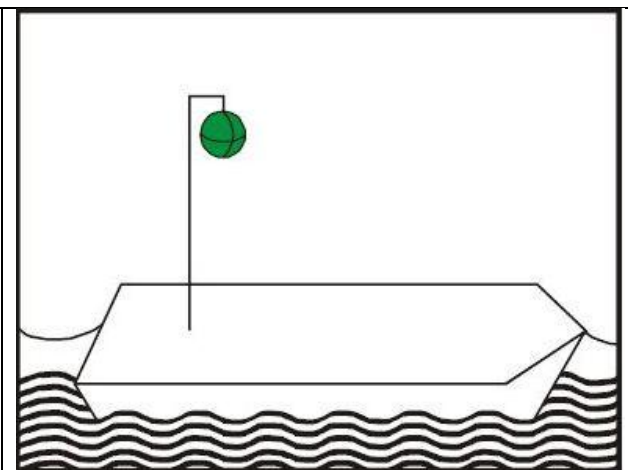
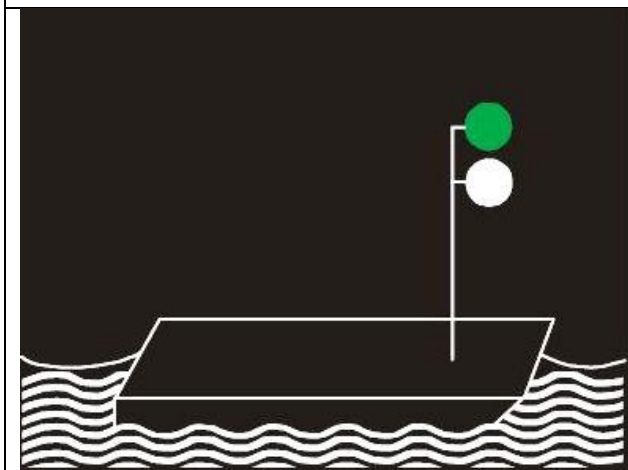


Рис. 65 *Паромы, не передвигающиеся самостоятельно.*

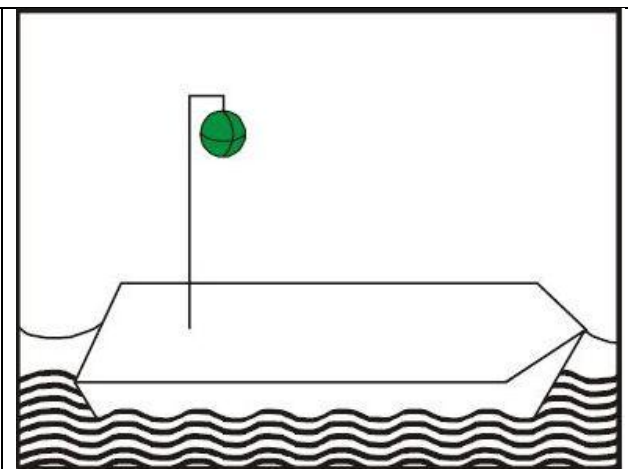
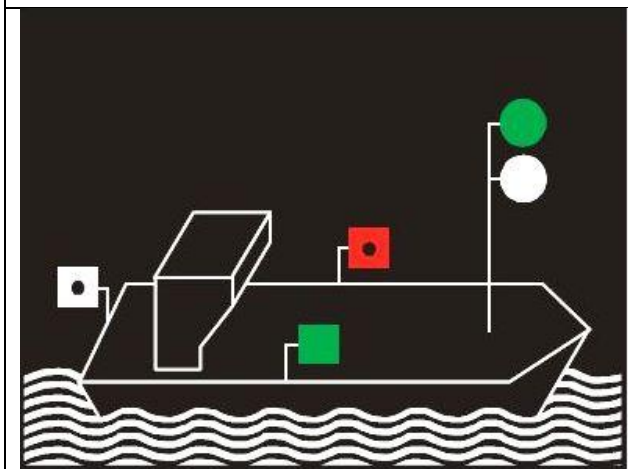


Рис. 66 *Самостоятельно передвигающиеся паромы.*

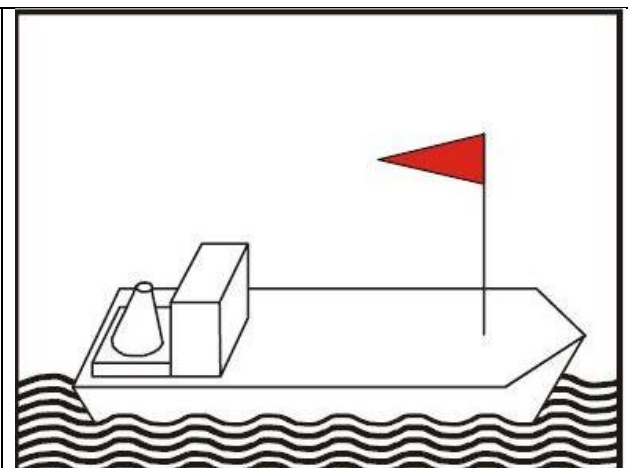


Рис. 67 Суда, пользующиеся преимущественным правом прохода.

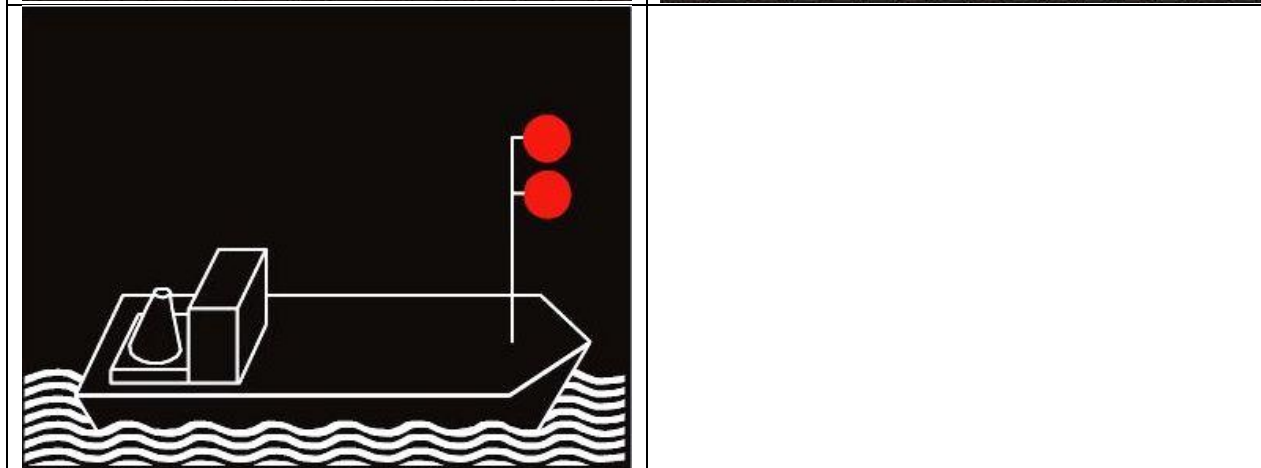
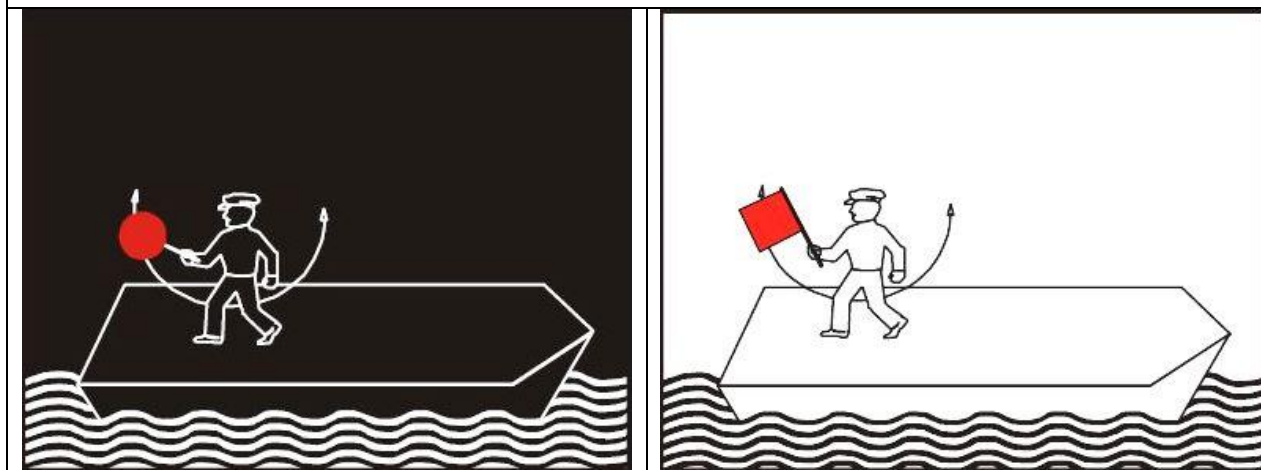


Рис. 68 Дополнительная сигнализация судов, потерявших маневренность.

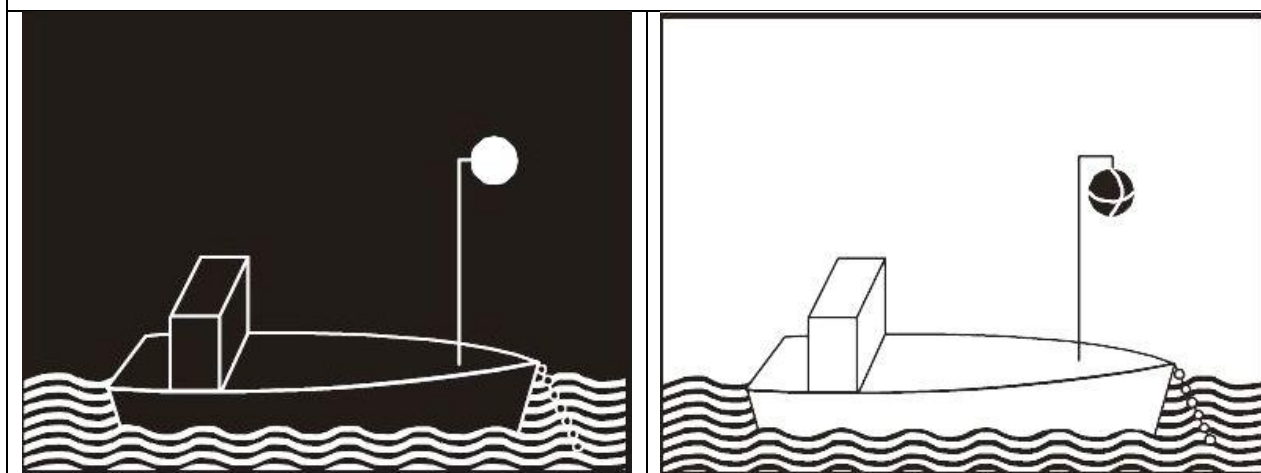


Рис. 69 Малые суда на стоянке.

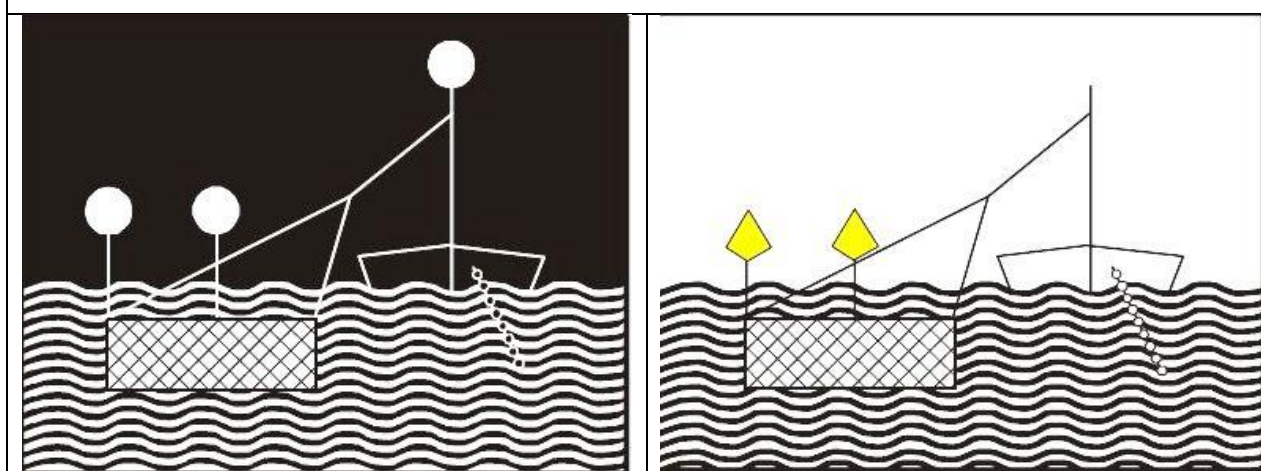


Рис. 70 Рыболовные суда, находящиеся на стоянке, с сетями или жердями.

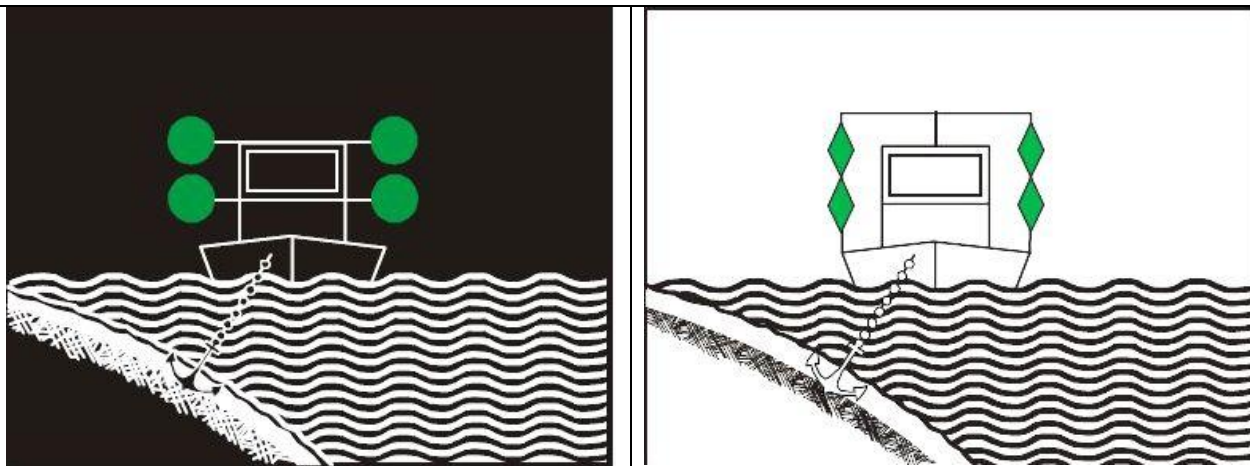


Рис. 71 Плавающие средства, выполняющие работы, и суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин; проход свободен с обеих сторон.

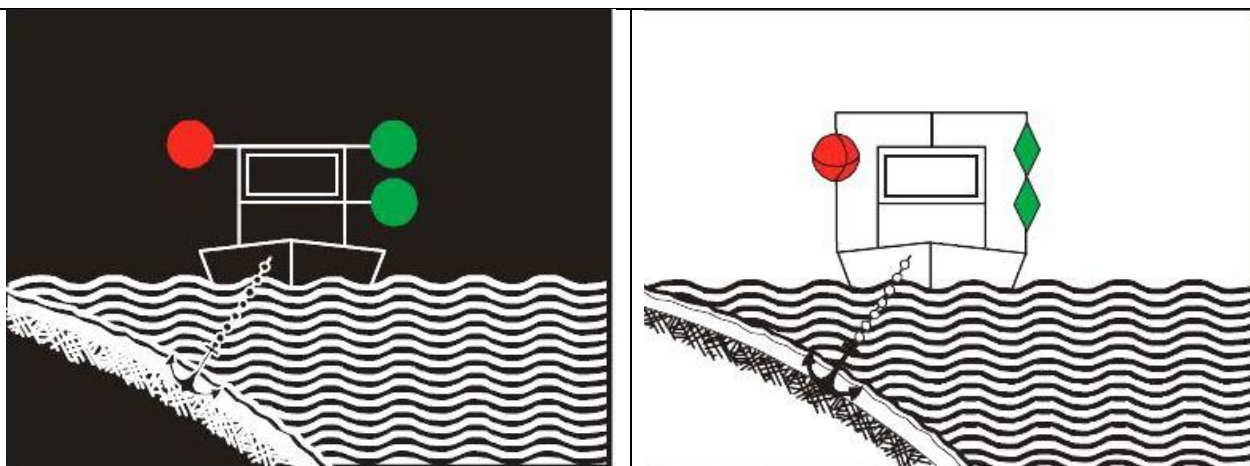


Рис. 72 Плавающие средства, выполняющие работы, и суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин; проход свободен с одной стороны.

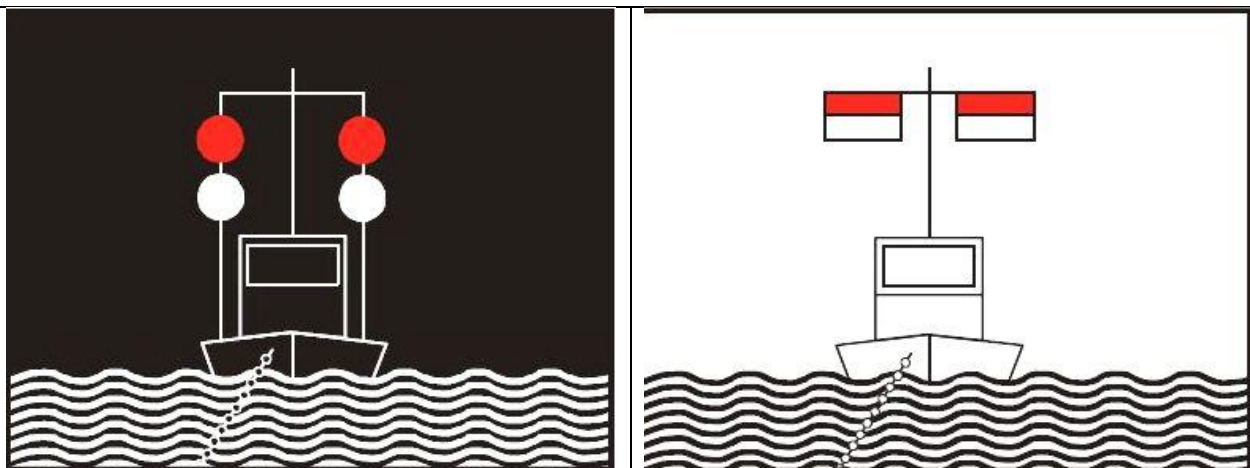


Рис. 73 Плавающие средства, выполняющие работы, суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин, и стоящие на мели или затонувшие суда; предохранение от волнения; проход свободен с обеих сторон.

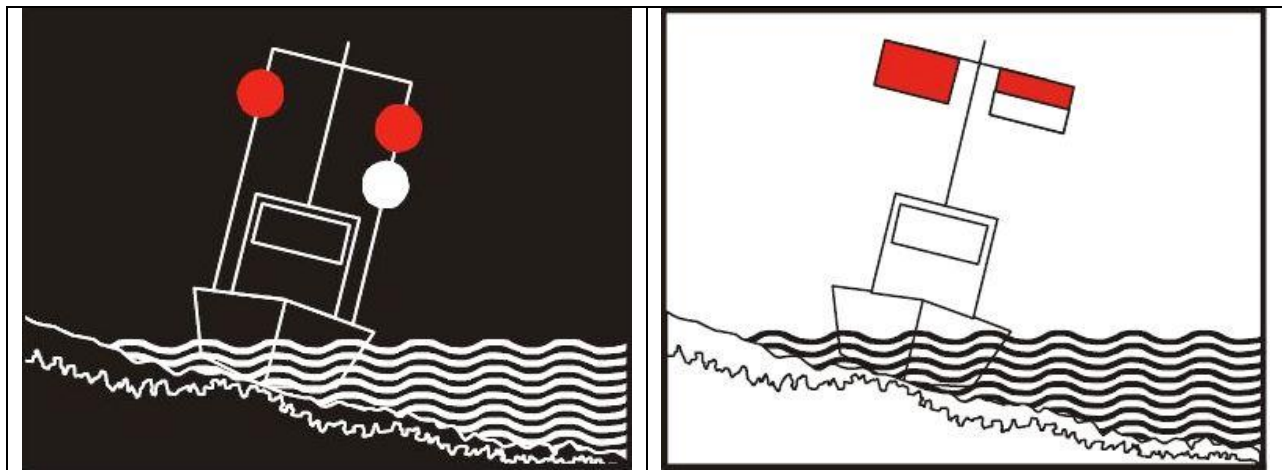


Рис. 74 Плавающие средства, выполняющие работы, суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин, и стоящие на мели или затонувшие суда; предохранение от волнения; проход свободен с одной стороны.

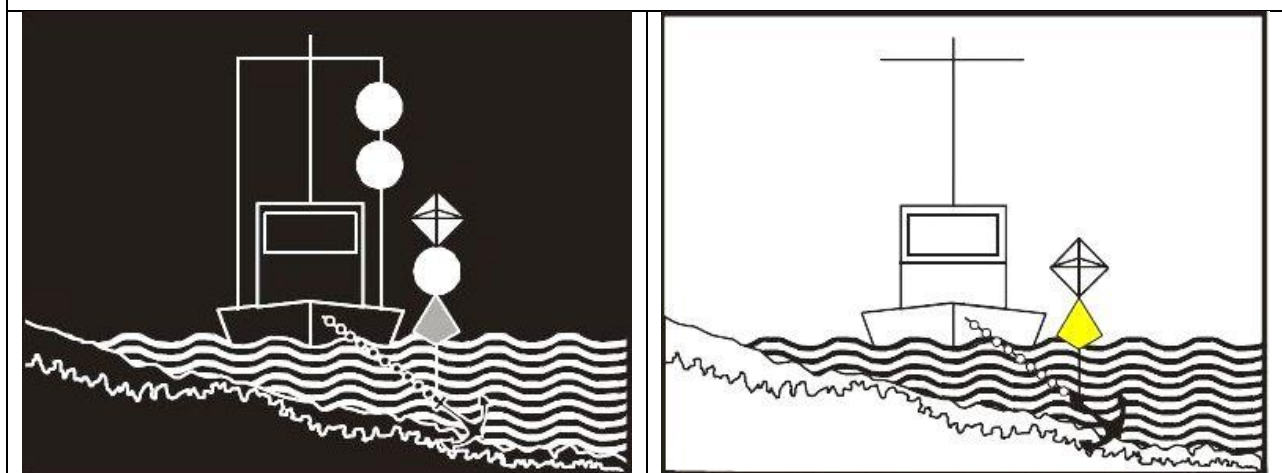


Рис. 75 Суда, якоря которых могут представлять опасность для судоходства.

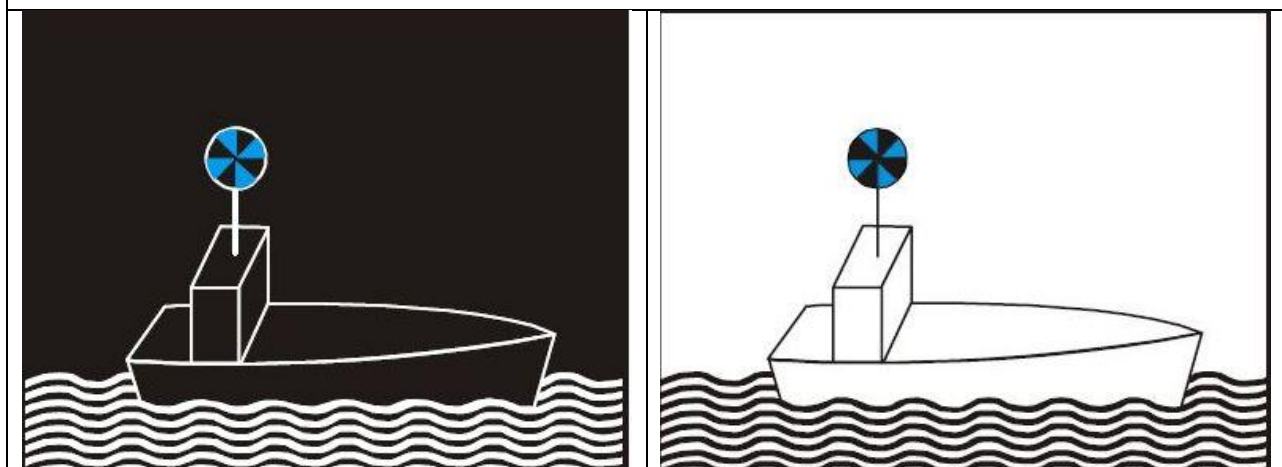


Рис. 76 Дополнительная сигнализация судов органов контроля и противопожарных служб.

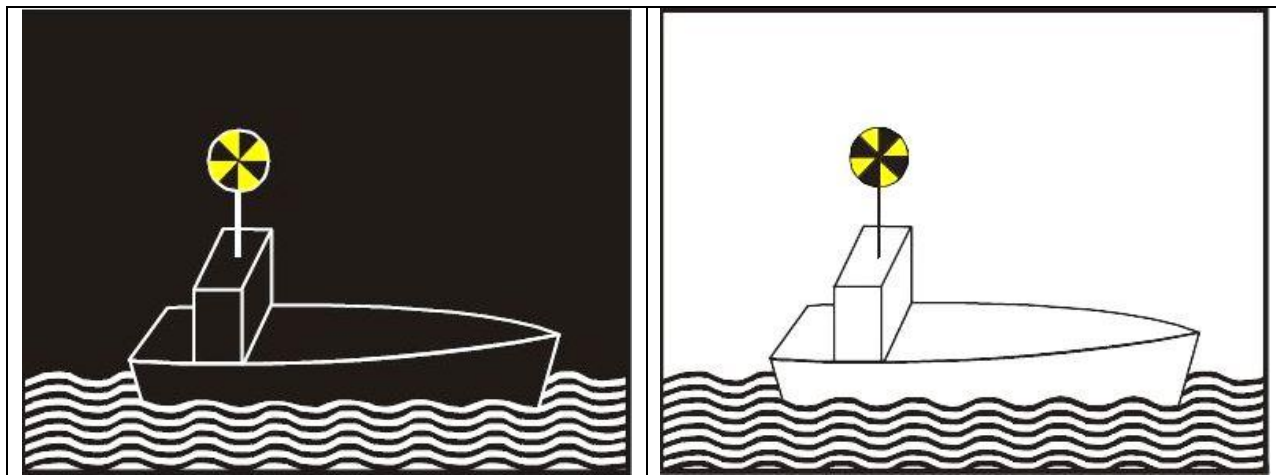


Рис. 77 *Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути.*

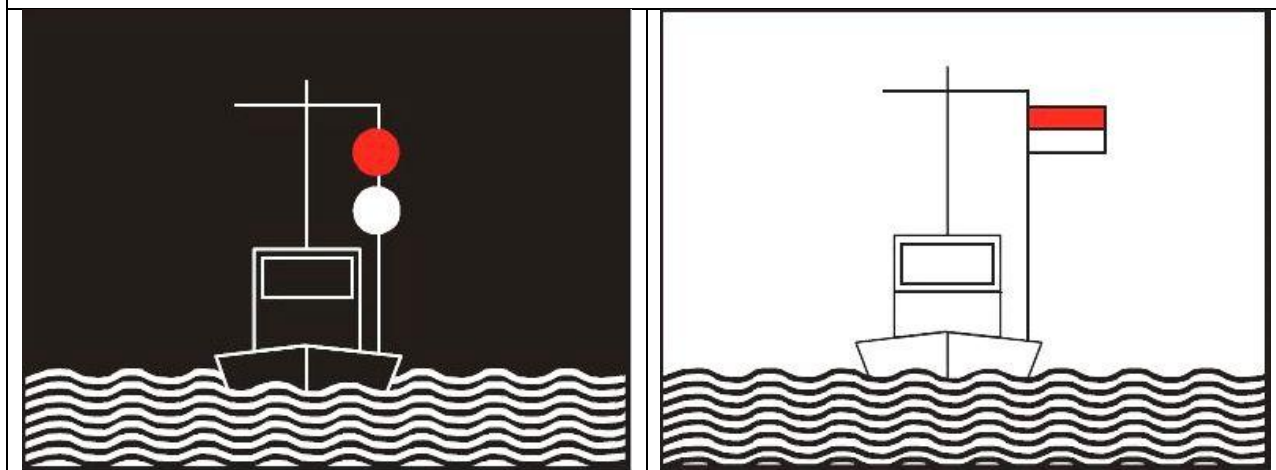


Рис. 78 *Дополнительная сигнализация для предохранения от волнения.*

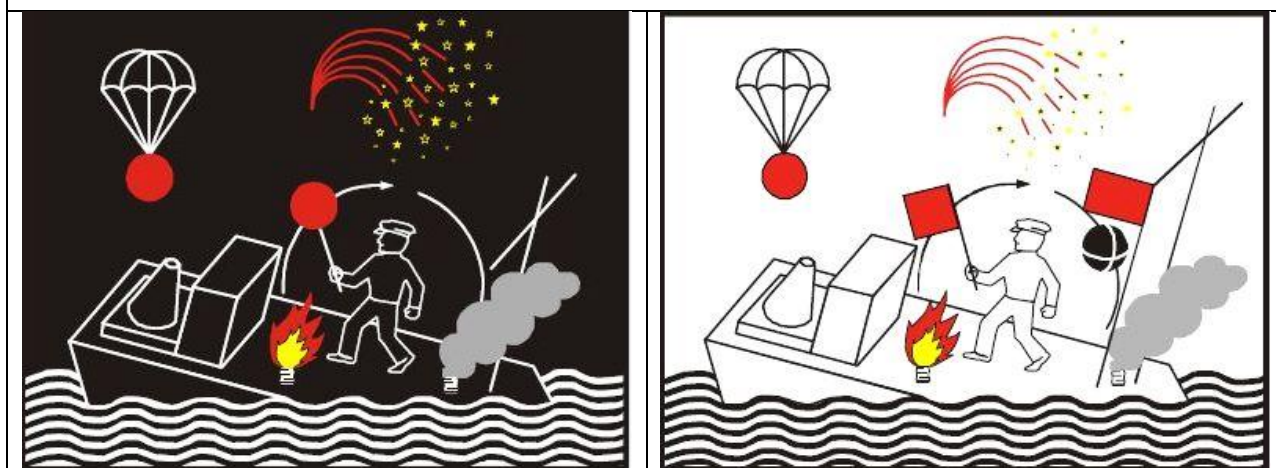


Рис. 79 *Сигналы бедствия.*

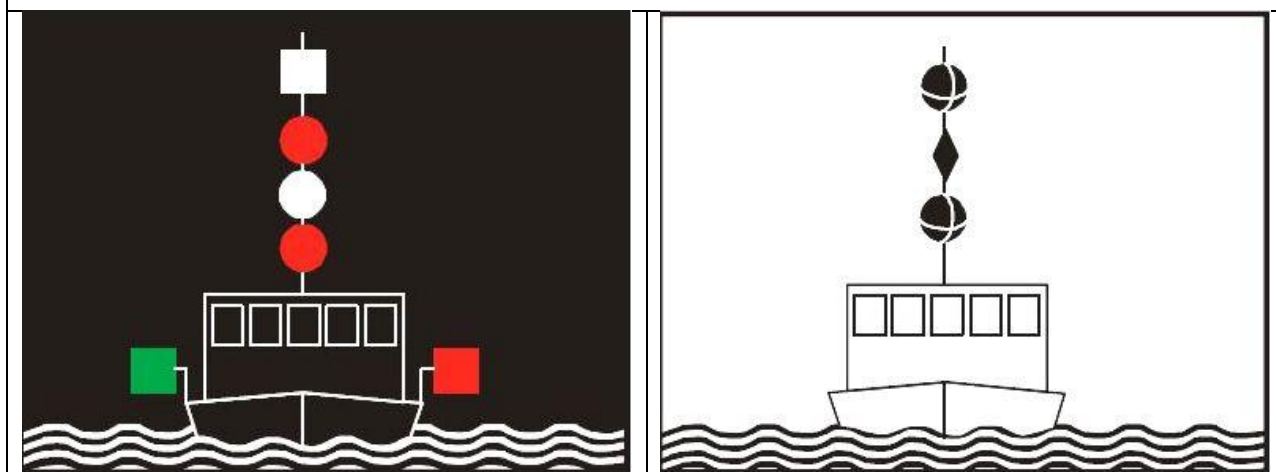


Рис. 80 *Дополнительная сигнализация судов, ограниченных в возможности маневрировать.*

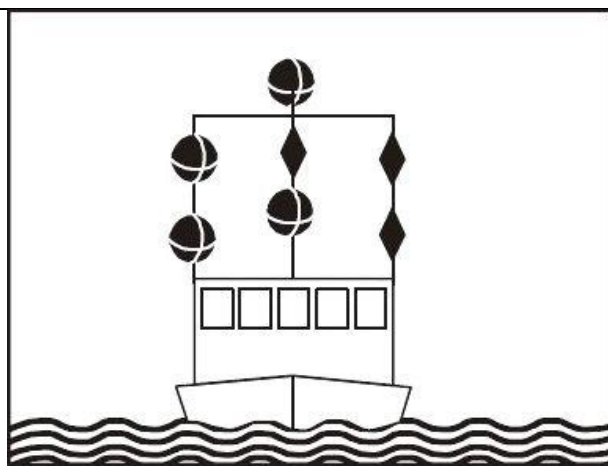
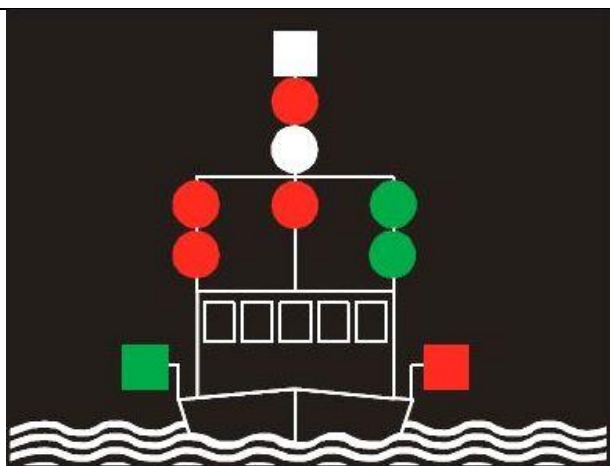


Рис. 81 *Дополнительная сигнализация судов, ограниченных в возможности маневрировать; проход свободен с одной стороны.*

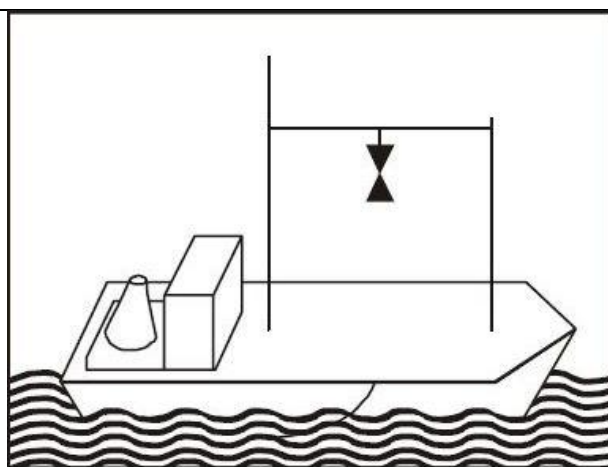
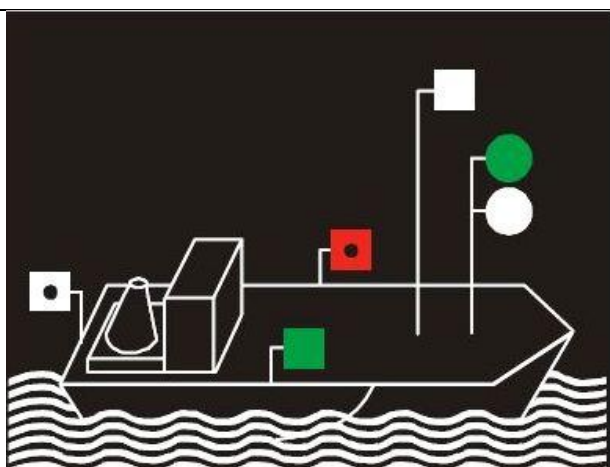


Рис. 82 *Дополнительная сигнализация судов, занятых протаскиванием трала или другого орудия лова в воде (траулер).*

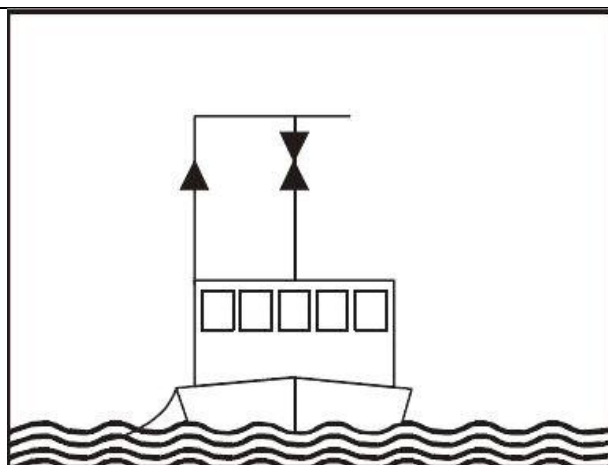
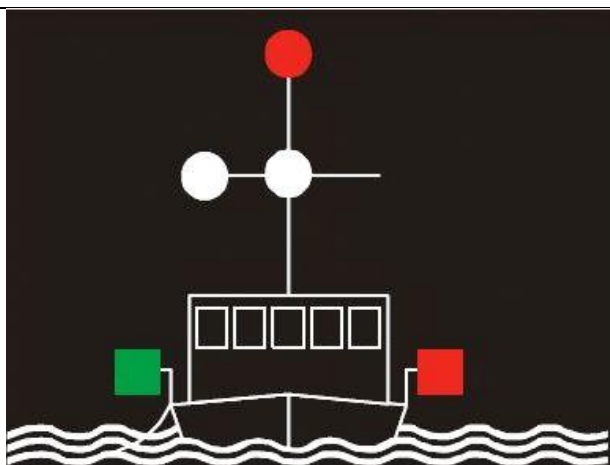


Рис. 83 *Рыболовные суда, за исключением траулеров, орудие лова которых простирается на расстояние более 150 м по прямой от судна.*

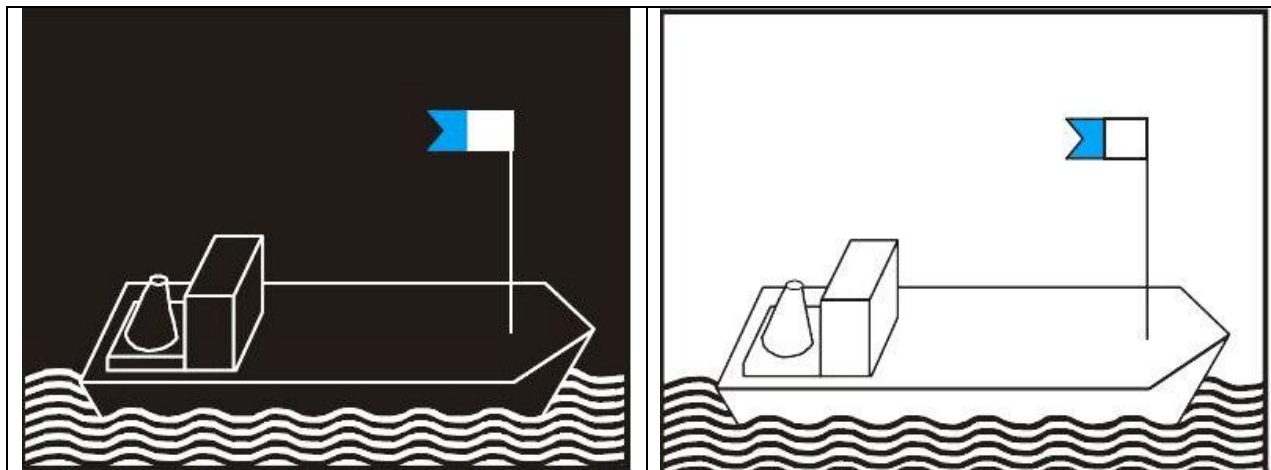


Рис. 84 *Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ*

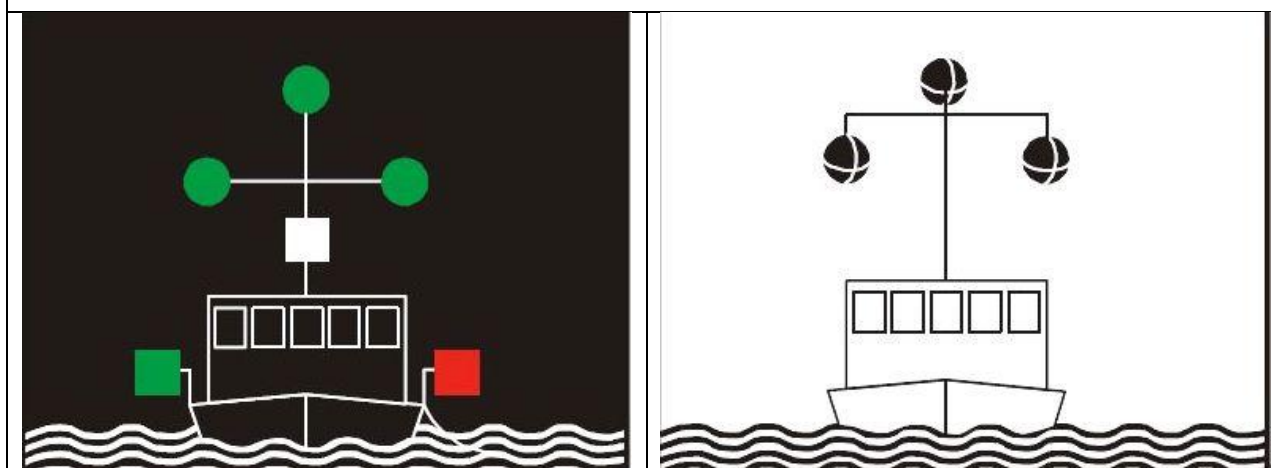


Рис. 85 *Дополнительная сигнализация судов, занятых минным тралением.*

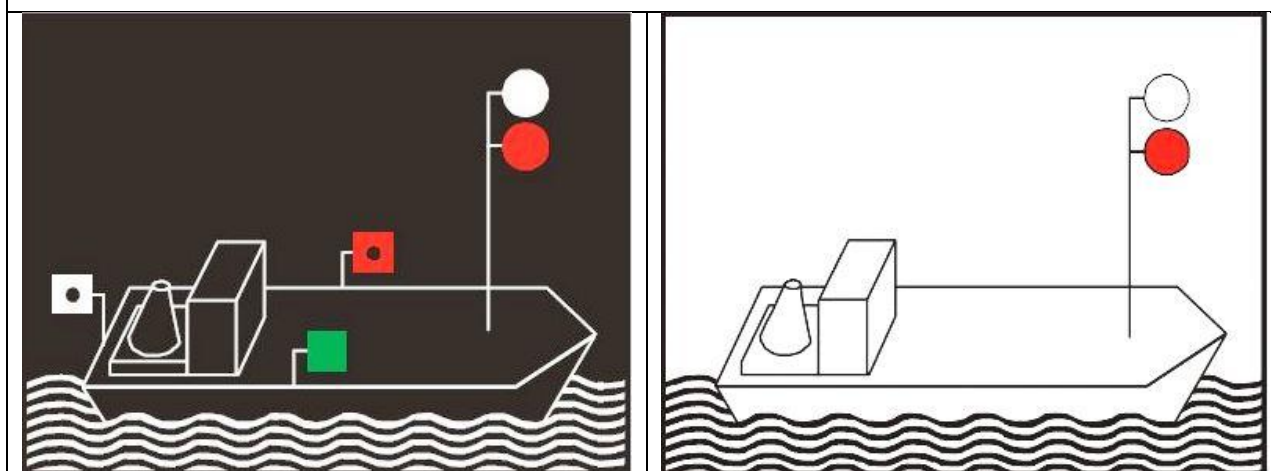
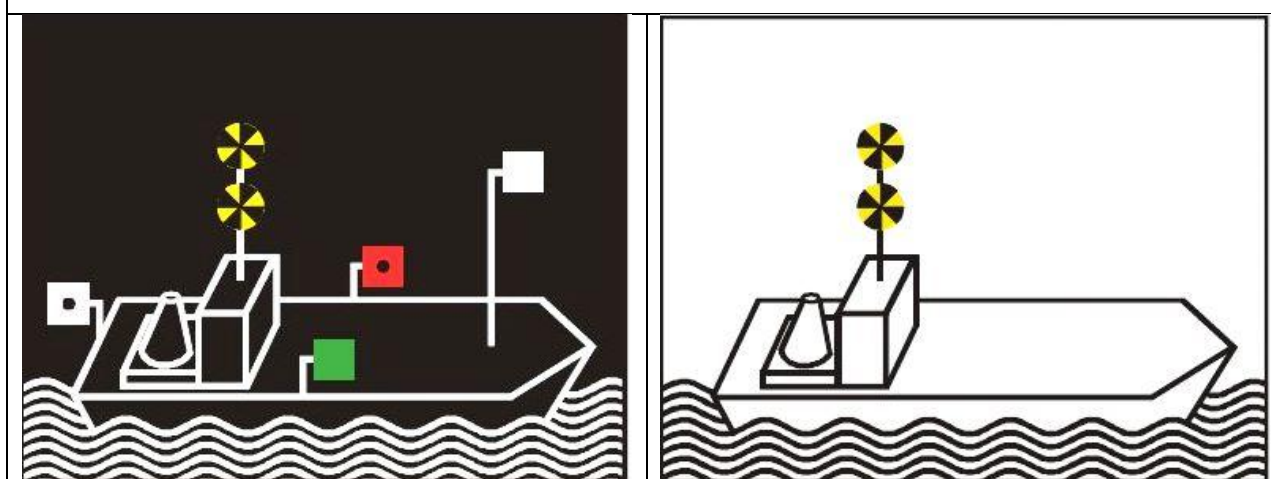


Рис. 86 *Дополнительная сигнализация судов лоцманской службы.*



Звуковые сигналы на водном транспорте.

Сигналы маневроуказания на ВВП

Сигнал	Буква		Значение сигнала
•	<i>E</i>	<i>E</i>	Я ИЗМЕНЯЮ СВОЙ КУРС ВПРАВО
• •	<i>I</i>	<i>I</i>	Я ИЗМЕНЯЮ СВОЙ КУРС ВЛЕВО
• • •	<i>S</i>	<i>S</i>	МОИ ДВИЖИТЕЛИ РАБОТАЮТ НА ЗАДНИЙ ХОД
• • • •	<i>X</i>	<i>H</i>	Я НАМЕРЕВАЮСЬ СДЕЛАТЬ ОБОРОТ/ОСТАНОВИТЬСЯ
• • • • •	<i>5</i>	<i>5</i>	СИГНАЛ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ
• —	<i>A</i>	<i>A</i>	ПРОШУ УВЕЛИЧИТЬ ХОД
— •	<i>N</i>	<i>N</i>	ПРОШУ УМЕНЬШИТЬ ХОД
— • —	<i>K</i>	<i>K</i>	ПРОШУ ВЫЙТИ НА РАДИОСВЯЗЬ
— • — •	<i>C</i>		Я ВАС ПОНЯЛ
— — • •	<i>Z</i>	<i>Z</i>	ЗАПРОС НА ОБГОН
— — —	<i>O</i>	<i>O</i>	ЧЕЛОВЕК ЗА БОРТОМ
— • • •	<i>B</i>	<i>B</i>	ПАССАЖИРСКОЕ СУДНО ОТХОДИТ ОТ ПРИЧАЛА
— *	<i>T</i>	<i>T</i>	СУДНО С МЕХАНИЧЕСКИМ ДВИГАТЕЛЕМ НА ХОДУ, ИМЕЮЩЕЕ ХОД ОТНОСИТЕЛЬНО ВОДЫ. ПОДАЕТСЯ ЧЕРЕЗ ПРОМЕЖУТКИ <u>НЕ БОЛЕЕ 2 МИНУТ</u> . ПОДАЕТСЯ ПРИ ПОДХОДЕ К УЧАСТКУ, ГДЕ ДРУГИЕ СУДА МОГУТ БЫТЬ НЕ ВИДНЫ
— • • *	<i>D</i>	<i>D</i>	СУДНО ТОЛКАЮЩЕЕ ИЛИ БУКСИРУЮЩЕЕ СУДА ИЛИ ПЛОТЫ. ПОДАЕТСЯ ЧЕРЕЗ ПРОМЕЖУТКИ <u>НЕ БОЛЕЕ 2 МИНУТ</u> . ПОДАЕТСЯ ПРИ ПОДХОДЕ К УЧАСТКУ, ГДЕ ДРУГИЕ СУДА МОГУТ БЫТЬ НЕ ВИДНЫ
• — • *	<i>R</i>	<i>R</i>	СУДНО ИЛИ СОСТАВ НА ЯКОРЕ ИЛИ НА МЕЛИ

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ:

« • » - ОКОЛО 1 С. « — » 4 - 6 С

* сигнал подается при ограниченной видимости

