

№ 9027

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР  
ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ НАВИГАЦИИ И ОКЕАНОГРАФИИ

---

**О П И С А Н И Е**  
**ОСОБЕННОСТЕЙ ОГНЕЙ**  
**ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ И СИГНАЛОВ,**  
**ПОДАВАЕМЫХ КОРАБЛЯМИ И СУДАМИ**  
**ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ**  
**ПЛАВАНИЯ**

*Издание пятое, переработанное и дополненное*

1 9 8 6

## ПРЕДИСЛОВИЕ

В настоящем пособии дается описание особенностей несения огней военными кораблями различных стран, а также приводятся сведения о некоторых сигналах, подаваемых военными кораблями и гражданскими судами для указания своего состояния и обеспечения безопасности плавания. Общеизвестные сигналы, предписанные Международными правилами предупреждения столкновений судов в море (МППСС-72) и Международным сводом сигналов (МСС-1965), в описание не включены. Сигналы, действующие только в территориальных и внутренних водах, описываются в лоциях.

Материалами для составления настоящего пособия послужили:

— Описание особенностей судовых огней военных кораблей и сигналов, подаваемых кораблями и судами для обеспечения безопасности плавания, изд. 1978 г.;

— советские лоции изд. 1978—1985 гг.;

— переводы иностранных лоций изд. 1978—1984 гг.;

— извещения мореплавателям 1978—1985 гг. некоторых государств.

Пособие откорректировано по извещениям мореплавателям Главного управления навигации и океанографии Министерства обороны по выпуск № 1 — 1985 г.

Данные об изменениях, происшедших после указанной даты, будут публиковаться в извещениях мореплавателям Главного управления навигации и океанографии Министерства обороны по мере их поступления

## ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
<b>Глава 1. Особенности огней и сигналов подводных лодок и кораблей обеспечения</b>	7
§ 1. Особенности огней подводных лодок . . . . .	7
§ 2. Специальные опознавательные сигналы (огни) подводных лодок . . . . .	8
§ 3. Сигналы для обозначения присутствия подводных лодок . . . . .	8
§ 4. Сигналы для обозначения аварийного состояния подводных лодок . . . . .	14
<b>Глава 2. Особенности огней и сигналов надводных военных кораблей и предупредительных сигналов, поднимаемых в районе стрельб</b>	23
§ 5. Особенности огней и сигналов надводных военных кораблей . . . . .	23
§ 6. Предупредительные сигналы, поднимаемые в районах стрельб и военно-морских учений . . . . .	26
<b>Глава 3. Особенности огней и сигналов судов специального назначения (постройки) и рыболовных судов</b>	27
§ 7. Особенности огней и сигналов судов специального назначения (постройки) . . . . .	27
§ 8. Особенности огней и сигналов рыболовных судов . . . . .	28
<b>Глава 4. Специальные сигналы военных кораблей и самолетов ВМФ СССР и ВМС США</b>	34
Использование сигналов . . . . .	34
Таблица специальных сигналов . . . . .	36

## ОСОБЕННОСТИ ОГНЕЙ И СИГНАЛОВ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК И КОРАБЛЕЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ

### § 1. Особенности огней подводных лодок

Конструктивные особенности подводных лодок лишают их возможности безусловного соблюдения требований Международных правил предупреждения столкновений судов в море (МППСС-72) относительно несения судовых огней.

Из-за отсутствия мачт большинство подводных лодок несет только один топовый огонь, расположенный на крыше ограждения рубки. При наличии двух топовых огней передний топовый огонь устанавливается в носовой части подводной лодки на небольшой высоте.

Бортовые огни устанавливаются по бортам ограждения рубки с небольшим разном выше переднего и ниже заднего топовых огней.

Подводные лодки могут нести один или два кормовых огня. При наличии двух огней второй кормовой огонь устанавливается в кормовой части ограждения рубки.

В штормовую погоду, а при не полностью продутом балласте даже при слабом волнении, кормовой и бортовые огни заливаются водой и плохо видны.

Секторы освещения огней в большинстве случаев не полностью соответствуют требованиям МППСС-72.

Вследствие указанных причин огни подводных лодок открываются позже, чем огни надводных кораблей, не дают четкого представления о размерах подводной лодки, ее курсе и об его изменении. Поэтому огни подводной лодки можно ошибочно принять за огни небольшого судна или катера.

Эти обстоятельства неоднократно вводили в заблуждение даже опытных моряков и являлись причинами аварийных происшествий.

Мореплавателям необходимо помнить особенности расположения огней на подводных лодках и принимать все меры предосторожности при расхождении с ними, особенно на фарватерах, в узкостях, на входе (выходе) в бухты и заливы.

Подводные лодки, стоящие на якоре или бочке, поднимают два якорных круговых белых огня. Огни располагаются: носовой — на надстройке в носовой части подводной лодки, кормовой — в кормовой части подводной лодки или на стабилизаторе ниже носового якорного огня.

Огни и сигналы судна, лишенного возможности управляться, подводные лодки, как правило, не несут. Однако подводные лодки СССР и ФРГ могут поднимать эти сигналы над рубкой на специальном штоке с меньшими расстояниями между огнями и знаками и меньшими диаметрами фигур, чем это предусмотрено МППСС-72.

Ниже приводятся особенности в несении огней подводных лодок некоторых государств:

- подводные лодки Швеции несут двойной комплект бортовых огней, расположенных вертикально один над другим;
- подводные лодки Великобритании, стоящие на якоре или бочке, в дополнение к обычным якорным огням поднимают в средней части белый круговой огонь;
- подводные лодки ФРГ и Греции (немецкой постройки), стоя на якоре, несут один белый круговой огонь над рубкой.

## § 2. Специальные опознавательные сигналы (огни) подводных лодок

Для облегчения своевременного обнаружения подводных лодок в узкостях и в районах интенсивного судоходства в ряде государств введены для своих подводных лодок специальные опознавательные сигналы (огни), являющиеся дополнительными к ходовым огням, установленным МППСС-72.

При плавании в надводном положении в узкостях и в районах интенсивного судоходства подводные лодки могут нести один или два специальных опознавательных проблесковых круговых огня оранжевого (желтого) цвета. Частота огня от 90 до 150 проблесков в минуту при равной продолжительности света и темноты. Дальность видимости огня от 3 до 5 миль.

Опознавательный огонь устанавливается над передним или задним топовым огнем на расстоянии от него от 0,9 до 1,8 м. При наличии двух опознавательных огней второй огонь устанавливается в кормовой части или на стабилизаторе подводной лодки.

Ниже приводятся некоторые особенности в несении опознавательных огней подводных лодок некоторых государств:

- подводные лодки Дании вместо оранжевого огня могут нести синий проблесковый огонь (120 проблесков в минуту);
- подводные лодки Канады, находясь на перископной глубине, могут включать красный проблесковый огонь для того, чтобы указать на свое присутствие самолетам, проводящим с ними учения;
- подводные лодки Норвегии при встрече с судами на фарватере или узкостях освещают свой корпус прожектором.

## § 3. Сигналы для обозначения присутствия подводных лодок

Для предупреждения судов о присутствии подводных лодок в том или ином районе моря сопровождающие их надводные корабли (суда) обычно несут флажный сигнал по Международному своду сигналов NE2 (Новэмбер, Эко, Биссоту), означающий: «Вы должны следовать с особой осторожностью; в этом районе проводят учения подводные лодки».

В темное время суток такие корабли предупреждают проходящие суда о присутствии подводных лодок, используя для этого имеющиеся в их распоряжении средства связи.

Основное назначение сигналов для обозначения присутствия подводных лодок состоит в том, чтобы предупредить суда о необходимости обойти на достаточно большом расстоянии корабль, показывающий эти сигналы, и тем самым избежать опасности столкновения с подводной лодкой, находящейся в подводном положении.

Нахождение подводной лодки в надводном положении вблизи корабля, несущего предостерегательный сигнал, не означает, что судно может продолжать движение без соблюдения необходимой осторожности и тщательного наблюдения, так как в этом районе могут находиться другие

Ассигн  
100 пр/мин  
огни

подводные лодки в подводном положении, присутствие которых может быть замечено лишь в том случае, если они находятся на такой глубине, когда будут видны перископ, устройство РДП, антенна РЛС, радиопеленгаторная рамка и другие выдвижные устройства. За всеми этими устройствами, как правило, будет образовываться бурун. Иногда подводные лодки перед всплытием выстреливают цветные сигнальные ракеты или дымовые шашки.

В темное время суток всплывающая подводная лодка может быть обнаружена по ходовым огням.

В некоторых случаях указанием на то, что поблизости находятся подводные лодки, могут служить гидроакустические буи, сбрасываемые с самолетов и вертолетов. Эти буи имеют цилиндрическую форму и окрашены в яркие цвета. Буи снабжены штыревой антенной. Гидроакустические буи Великобритании и Канады показаны на рис. 1 (не следует путать гидроакустические буи с аварийно-сигнальными буями подводных лодок).

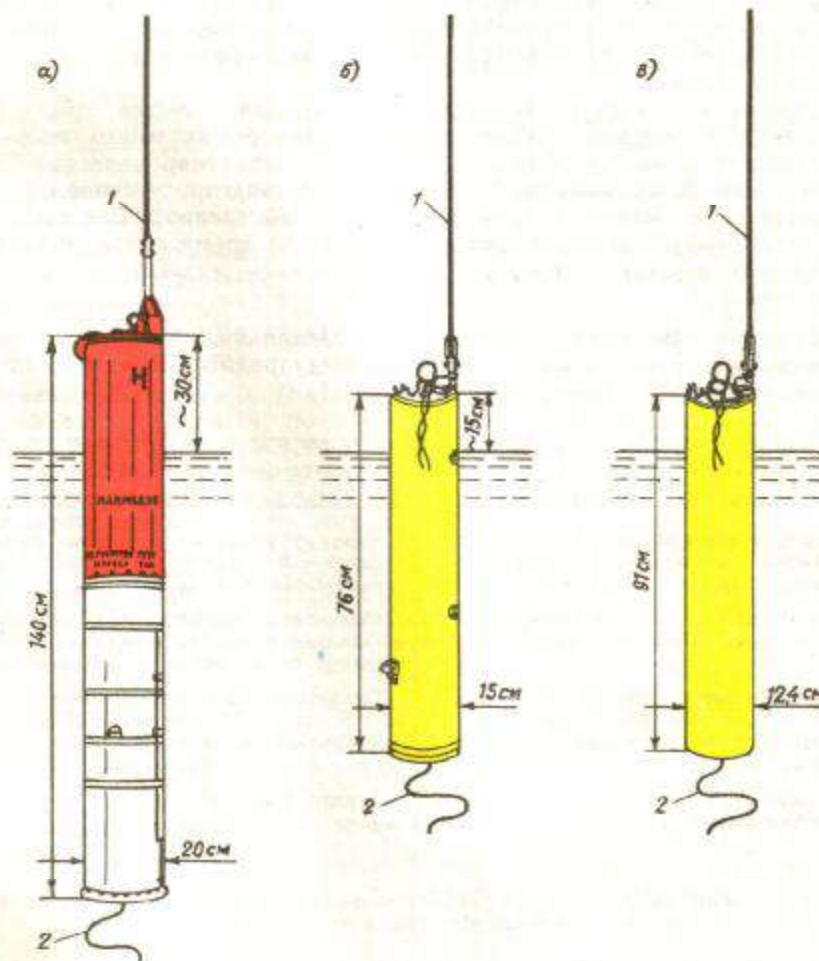


Рис. 1 Гидроакустические буи Великобритании (а, б) и Канады (в):  
1 - антенна, 2 - кабель и гидрофон

При обнаружении выдвижных устройств подводной лодки, буксируемого поплавка или буя, включенных ходовых огней, аварийно-сигнальных буев или выстреливаемых сигнальных патронов, ракет и дымовых

шашек надлежит немедленно уклониться, приведя их на кормовые курсовые углы с тем, чтобы разойтись с подводной лодкой на безопасном расстоянии.

Следует иметь в виду, что надводные корабли не всегда сопровождают проводящие учения или совершающие переходы подводные лодки. Поэтому, проходя через районы учений подводных лодок, необходимо вести наблюдение за водной поверхностью и соблюдать меры предосторожности. Лучше всего такие районы обходить.

Ниже описываются дополнительные или отличные от указанных выше общепринятых сигналы о присутствии подводных лодок, которые показывают надводные корабли, сопровождающие подводные лодки, а также предупредительные сигналы, подаваемые подводными лодками некоторых государств.

**СССР** Надводные корабли ВМФ по возможности передают по радио открытым текстом на установленной международной частоте 500 кГц предупреждение о присутствии подводных лодок и необходимости соблюдать осторожность при следовании в данном районе.

Подводные лодки иногда могут быть обнаружены по всплывающим на поверхность воздушным пузырям или по красно-белому поплавку или бую, буксируемому по поверхности моря непосредственно за кормой подводной лодки.

В темное время суток всплывающая подводная лодка может быть обнаружена по ходовым огням и постоянным белым огням аварийно-сигнальных буюв, которые она может включать заблаговременно, находясь еще в подводном положении. В некоторых случаях присутствие в районе подводной лодки может быть обнаружено по выстреливаемым ею из-под воды сигнальным патронам, которые в светлое время суток выпускают цветной дым, а в темное время — цветные звезды, аналогичные сигнальным ракетам.

Австралия, Великобритания, Новая Зеландия. Подводные лодки в подводном положении могут подавать предупредительные сигналы, вид и значение которых приведены в таблице.

Сигнал	Значение сигнала
1. Белая дымовая шашка (с пламенем или без пламени), или желтые дымовые шашки, или зеленые пиротехнические огни	Показываю свое место (в ответ на запрос с судна или самолета или когда возникает такая необходимость)
2. Две белые или желтые дымовые шашки, выпускаемые по одной через каждые 3 мин	Осторожно. Готовлюсь к всплытию. Не останавливайте машины. Немедленно покиньте район. Будьте готовы к оказанию помощи
3. Красные пиротехнические огни (могут сопровождаться дымовыми шашками, выпускаемыми как можно чаще) или красный дым	Осторожно. Произвожу срочное всплытие. Не останавливайте машины. Немедленно покиньте район. Приготовьтесь оказать помощь
4. Попеременно красный пиротехнический огонь и белый дым	Терплю бедствие*

\* Если с момента обнаружения сигнала подводная лодка не всплывает в течение 5 мин, следует считать, что она терпит бедствие и не может всплыть.

Помимо сигналов, приведенных в таблице, подводные лодки могут показывать свое место красно-белым или красно-желтым поплавком или буюм, который буксируется по поверхности моря непосредственно за кормой подводной лодки.

Для обозначения места подводной лодки самолеты или вертолеты могут сбрасывать гидроакустические буйи, показанные на рис. 1, а или 1, б.

**ГДР.** *Надводные корабли*, проводящие совместные учения с подводными лодками, поднимают два вертикально расположенных красных флага с черной горизонтальной полосой в таком месте, где они лучше всего видны.

**Греция.** *Подводные лодки* в подводном положении могут подавать предупредительные сигналы, вид и значение которых приведены в таблице.

Сигнал	Значение сигнала
1. Белая дымовая шашка, или желтая дымовая шашка, или зеленая ракета, запускаемая на высоту 15 м при времени горения 10 с	Показываю свое место (в ответ на запрос с судна или самолета или когда возникает такая необходимость)
2. Белая или желтая ракета (дымовая шашка) и через 3 мин другая желтая или белая ракета (дымовая шашка)	Намерен совершить всплытие. Не останавливайте машины. Покиньте район
3. Красная ракета (дымовая шашка). Сигнал часто повторяется	Совершаю вынужденное всплытие. Держитесь на расстоянии. Не останавливайте машины. Немедленно покиньте район. Будьте готовы оказать помощь

**Дания.** *Подводные лодки* в подводном положении перед всплытием могут показывать свое место и курс дымовыми шашками, выпускаемыми на поверхность с интервалом 3 мин. Шашки дают пламя в сочетании с красным или желтым дымом.

**Индонезия, Таиланд.** *Надводные корабли*, сопровождающие подводные лодки, несут днем четырехугольный или треугольный красный флаг на топе мачты.

Все суда, обнаружившие такой сигнал, должны обойти этот район на большом расстоянии.

**Испания, Португалия.** *Подводные лодки*, выполняя ночью упражнения в подводном положении, показывают свое место вертикальным лучом прожектора. При погружении подводной лодки на глубину около 20 м свет прожектора на поверхности моря представляется в виде светящегося пятна с расплывчатыми краями. При всплытии подводной лодки виден вертикальный луч прожектора.

Суда, увидевшие светящееся пятно на поверхности моря или вертикальный луч прожектора, должны покинуть этот район.

*Подводные лодки* в подводном положении могут подавать предупредительные сигналы, вид и значение которых приведены в таблице.

Сигнал	Значение сигнала
1. Две желтые или зеленые ракеты (дымовые шашки), выпускаемые с интервалом 3 мин	Готовлюсь к всплытию. Покиньте район. Не останавливайте машины. Держитесь на расстоянии
2. Красные ракеты, выпускаемые с равными интервалами	Выполняю аварийное всплытие. Лежу на грунте, не могу всплыть. Покиньте район. Будьте готовы оказать помощь. Известите военно-морское командование

**Канада.** *Подводные лодки* в подводном положении могут показывать свое место приближающимся к ним кораблям (судам, самолетам), выстреливая на поверхность дымовую шашку, осветительную или сигнальную ракету, а также маркер, который образует на водной поверхности флюоресцирующее пятно.

Для обозначения места подводной лодки самолеты или вертолеты могут сбрасывать гидроакустические буи, показанные на рис. 1 в.



**Норвегия.** *Подводные лодки* в подводном положении могут подавать предупредительные сигналы, вид и значение которых приведены в таблице.

Сигнал	Значение сигнала
1. Красный пиротехнический огонь или дым, повторяемые как можно чаще	Терплю бедствие и всплываю. Держитесь в стороне. Не останавливайте машины
2. Два желтых пиротехнических огня, или две белые, или желтые ракеты (дымовые шашки), выпускаемые через 3 мин	Всплываю. Мое место соответствует указанному. Держитесь в стороне. Не останавливайте машины

Помимо пиротехнических сигналов, подводные лодки могут показывать свое место красно-белым или красно-желтым поплавком или бумом, который буксируется по поверхности моря непосредственно за кормой подводной лодки.

**Пакистан.** *Подводные лодки*, находясь в подводном положении на глубине погружения более перископной, могут показывать свое место красными и белыми или красными и желтыми буйками, которые буксируются по поверхности моря за кормой.

Подводные лодки в подводном положении могут подавать следующие предупредительные сигналы, вид и значение которых приведены в таблице.

Сигнал	Значение сигнала
1. Белая дымовая свеча с пламенем, или желтые дымовые свечи, или желтые и зеленые сигнальные ракеты	Показываю свое место (в ответ на запрос с судна или самолета или когда возникает такая необходимость)
2. Красные сигнальные ракеты, после которых могут следовать дымовые свечи так часто, как это возможно	Выполняю аварийное всплытие. Немедленно освободите район. Не останавливайте машины. Будьте готовы оказать помощь
3. Две желтые сигнальные ракеты, или две белые, или желтые дымовые свечи, выпускаемые по одной примерно через 3 мин	Готовлюсь к всплытию. Освободите район. Не останавливайте машины

Примечание. Если с момента обнаружения красной ракеты подводная лодка не всплывает в течение 5 мин, следует считать, что она терпит бедствие и не может всплыть.

**США.** *Надводные корабли (суда)-мишени*, находящиеся в районе учений, несут:

д н е м — большой красный флаг на самом видном месте;

н о ч ь ю — проблесковый вращающийся красный, зеленый или оранжевый огонь на ноке рея или на мачте, видимый по всему горизонту.

*Подводные лодки* в подводном положении могут выстреливать дымовые шашки или ракеты. Дымовые шашки горят на поверхности моря в течение 15—45 с, образуя при этом густой цветной дым. Ракеты выстреливаются в воздух на высоту 90—120 м и, медленно опускаясь на парашюте, светятся в течение 25 с. Цвет и значение сигналов приводятся в таблице.

Цвет сигнала	Значение сигнала	Примечание
1. Зеленый или черный	Торпеда выпущена	Применяется для обозначения учебного (условного) выстрела во время специальных учений
2. Желтый	Всплываю, приближаюсь к перископной глубине. Не останавливайте машины	Надводный корабль (судно) прекращает учебную атаку и удаляется

Цвет сигнала	Значение сигнала	Примечание
3. Красный	Аварийное состояние. Вынужден срочно всплыть	Надводный корабль (судно) освобождает район, но остается вблизи него, чтобы оказать помощь всплывшей подводной лодке

**Предупреждение.** В случае повторения сигналов красного цвета (п. 3) или если подводная лодка не всплывает длительное время, следует считать, что она потерпела аварию. Необходимо отметить это место буюм, попытаться разыскать аварийно-сигнальный буй лодки, установить связь с ней гидроакустическими средствами и немедленно сообщить о случившемся военно-морским властям США.

**Турция.** Подводные лодки, стреляющие учебными торпедами, выпускают на поверхность моря зеленую дымовую шашку.

Подводные лодки в подводном положении, проводящие учения без сопровождения надводными кораблями, перед всплытием выпускают на поверхность предупредительные сигналы, вид и значение которых приведены в таблице.

Сигнал	Значение сигнала	Примечание
1. Желтые или белые дымовые шашки, выпускаемые через каждые 3 мин 2. Красные дымовые шашки, выпускаемые часто	Предполагаю всплыть. Мое положение соответствует указанному Аварийное состояние. Вынужден срочно всплыть	Если подводная лодка не всплывает после этого сигнала, следует считать, что она потерпела аварию и всплыть на поверхность не может

**Финляндия.** Подводные лодки, выполняющие маневр погружения, несут на перископе квадратный, разделенный по диагонали красно-белый флаг.

**Франция.** Подводные лодки в подводном положении могут подавать предупредительные сигналы в виде зеленых и красных ракет или желтых и белых дымовых шашек, выпускаемых на поверхность моря, а также показывать свое место буксируемым буйком (поплавком).

Красная ракета означает, что подводная лодка терпит бедствие и производит аварийное всплытие, в этом случае все корабли (суда) должны покинуть район нахождения подводной лодки.

**ФРГ.** Надводные корабли, сопровождающие подводные лодки, кроме общепринятых в этом случае сигналов, дополнительно несут сигналы соответствующие Правилу 27 (b) МППСС-72:

днем — черный ромб между двумя черными шарами;  
ночью — белый огонь между двумя красными огнями.

Подводные лодки в подводном положении с глубиной погружения более перископной могут показывать свое место приближающимся к ним кораблям (судам), выпуская дымовую шашку, которая при достижении поверхности воды образует огонь и мощный столб дыма.

**Югославия.** Подводные лодки, находясь на перископной глубине, могут нести красный флаг, прикрепленный к перископу. В других случаях подводные лодки могут показывать свое место буксируемым на поверхности моря желто-красным буйком с желто-красным флагом.

Подводные лодки в подводном положении могут подавать предостерегательные сигналы, вид и значение которых приведены в таблице.

Сигнал	Значение сигнала
а) Один или несколько световых или дымовых пиротехнических сигнала красного цвета	Произвожу аварийное всплытие. Держитесь на значительном расстоянии. Не останавливайте машины
б) Два дымовых или два световых пиротехнических сигнала желтого или любого другого отличного от красного цвета, подаваемые через 3 мин	Готовлюсь к всплытию. Держитесь на значительном расстоянии. Не останавливайте машины
в) Быстро следующие друг за другом пузырьки воздуха	Произвожу всплытие. Держитесь на значительном расстоянии. Не останавливайте машины
г) Один или два дымовых или световых зеленых пиротехнических сигнала	Произвел выстрел торпедой по мишени. Держитесь на значительном расстоянии. Не останавливайте машины.

**Швеция.** *Надводные корабли*, сопровождающие подводные лодки или проводящие совместные учения, в светлое время суток несут красный флаг, а при приближении к району нахождения подводных лодок поднимают сигнал NE2 (Новэмбэр, Эко, Биссоту) по Международному своду сигналов.

*Подводные лодки* в светлое время суток перед всплытием могут выпускать на поверхность моря специальный буксируемый цилиндрический буй, окрашенный белыми и оранжевыми горизонтальными полосами; на бую укреплен треугольный флаг. Этот буй обычно выпускается с целью предупредить суда, находящиеся вблизи места всплытия подводной лодки, и показать ее местоположение.

В темное время суток подводная лодка перед всплытием может выпускать буй, который снабжен проблесковым огнем.

#### § 4. Сигналы для обозначения аварийного состояния подводных лодок

В тех случаях, когда подводная лодка находится в аварийном состоянии и не может всплыть, она указывает свое место выпуская на поверхность моря аварийно-сигнальные буй, жидкое топливо, смазочные масла, воздух, пиротехнические сигналы, а также используя другие имеющиеся в ее распоряжении средства.

Аварийно-сигнальные буй имеют яркую окраску, хорошо заметную на поверхности моря. Они соединены с подводной лодкой тросом (кабелем) и, как правило, снабжены телефонным аппаратом, с помощью которого может быть установлена связь с экипажем подводной лодки; часть буюв оборудована автоматическим радиопередатчиком.

Аварийно-сигнальных буюв обычно бывает два: носовой и кормовой. Ни в коем случае нельзя швартоваться к аварийно-сигнальным буюм или пытаться поднимать их на борт. Подходить к аварийно-сигнальным буюм можно только на шлюпке.

Мореплавателю, обнаруживший на поверхности моря признаки аварии или сигналы, обозначающие аварийное состояние подводной лодки, должен с максимальной точностью определить координаты этого места, донести о своих наблюдениях ближайшим военно-морским или портовым властям, указав при этом координаты своего судна, и быть готовым оказать помощь экипажу подводной лодки.

Для того чтобы оповестить людей, находящихся в аварийной подводной лодке, о том, что помощь пришла, военные корабли сбрасывают в море небольшие заряды, разрывы которых могут быть слышны в подводной лодке. Эти небольшие заряды следует взрывать на расстоянии не менее 3 кбт от местонахождения подводной лодки. Если нет небольших зарядов, то подаются сигналы по гидролокатору или производятся частые удары по корпусу корабля ниже ватерлинии.

Ниже описываются сигналы для обозначения аварийного состояния, применяемые подводными лодками некоторых государств.

**СССР.** Подводные лодки выпускают на поверхность моря:

- 1) аварийно-сигнальные буи;
- 2) жидкое топливо и смазочные масла;
- 3) сжатый воздух.

Подводные лодки снабжены двумя аварийно-сигнальными буями: носовым и кормовым (рис. 2). Эти буи имеют форму усеченного конуса с плоским дном и сферической

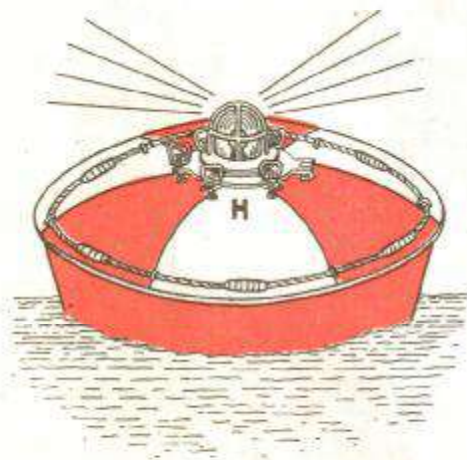


Рис. 2. Аварийно-сигнальный буй подводных лодок СССР

верхней частью (в отдельных случаях буй может иметь форму сплюснутого шара). Диаметр буй 0,9—1,25 м, высота 0,45—0,70 м. Корпус буй выступает над поверхностью воды на 0,4—0,6 м. Каждый буй окрашен в красный цвет, причем в верхней части накрашены чередующиеся три красных и три белых сектора. На одном из белых секторов носового буй нанесена черной краской буква Н, а кормового буй — буква К. Дневная дальность видимости буй 1,5—2,0 мили.

В центре верхней части корпуса буй установлен белый проблесковый огонь (70 проблесков в минуту) с дальностью видимости до 5 миль.

Буи снабжены телефонами.

Для установления связи с подводной лодкой по телефону необходимо открыть крышку шахты буй (отдачей барашков или отвинчиванием накидной гайки ломиком), закрепить ее, вынуть из резинового чехла микротелефонную трубку и подать вызов нажатием на кнопку в торцевой части резиновой груши. При получении ответа отпустить кнопку и вести разговор. В этом случае дальнейшие действия мореплавателя будут полностью зависеть от конкретной обстановки, в которой находится подводная лодка и ее личный состав.

**Великобритания.** Подводные лодки выпускают на поверхность моря:

- 1) аварийно-сигнальные буи;
- 2) дымовые шашки (рис. 3), дающие белый, красный или желтый дым. Шашка, при сгорании образующая белый дым, в течение 10 мин дает не только дым, но и пламя, благодаря чему она видна как днем, так и ночью; шашка, образующая желтый дым, горит в течение 5 мин, дым ее хорошо заметен в штормовую погоду, но не виден ночью. Некоторые пиротехнические средства подводных лодок могут иметь контейнеры с сообщением, обозначенные маркером, дающим на поверхности воды флюоресцирующее желто-красное пятно;

- 3) жидкое топливо и смазочные масла;
- 4) сжатый воздух.

Подводные лодки снабжены двумя аварийно-сигнальными буйми: носовым и кормовым. Эти буйи бывают двух типов. Аварийно-сигнальный буй первого типа 0050 (рис. 4) имеет цилиндрическую форму и окрашен в оранжевый цвет. Буй соединен с подводной лодкой тросом длиной до 183 м. Диаметр буя 68,5 см, высота его надводной части 14 см. На верхней плоскости буя по кругу сделана надпись, позволяющая определить, какой это буй: носовой или кормовой. Под этой надписью в опознавательных целях нанесен порядковый номер буя (например, 043), а также имеется указание о необходимости сообщения властям об аварии подводной лодки с обязательным включением в это сообщение порядкового номера буя. Дается также предупреждение не швартоваться к бую и не ударять его. Кроме того, на бую имеется пластинка с аналогичной надписью.

В центре верхней плоскости буя установлен белый огонь, дающий один проблеск в секунду и видимый на расстоянии 1,7 мили. Огонь светит в течение 60 ч. Вокруг основания огня установлено кольцо световых отражателей.

Аварийно-сигнальный буй снабжен автоматическим радиопередатчиком с вертикальной штыревой антенной, передающим на частоте 4340 кГц серию из следующих сигналов.

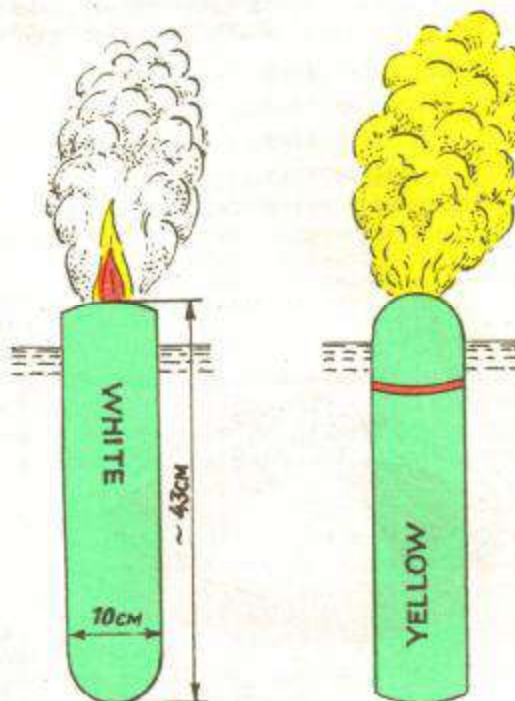


Рис. 3. Дымовые шашки, применяемые подводными лодками Великобритании (белого и желтого дыма)

Сигнал	Количество повторений	Продолжительность передачи, с
Трехзначный порядковый номер	3	30
SOS	6	30
SUBSUNK	3	30
Длинное тире	1	30

Эта серия сигналов передается дважды в течение 4 мин, после чего следует пауза 6 мин, затем повторяется полный десятиминутный цикл. Передача продолжается 36 ч.

Аварийно-сигнальный буй второго типа 0060 или 0070 (рис. 5), изготовленный из пенопласта, имеет полусферическую форму и окрашен продольными красно-белыми полосами. В опознавательных целях буй имеет порядковый номер.

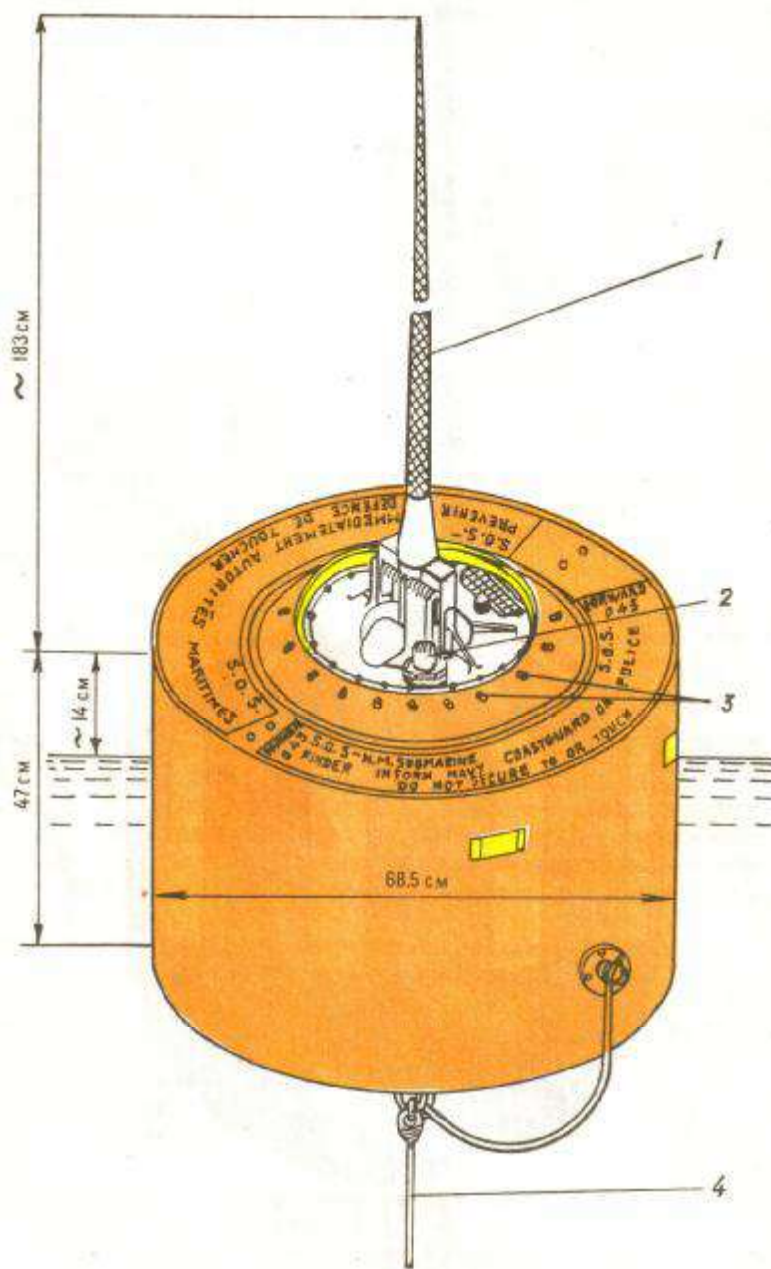


Рис. 4. Аварийно-сигнальный буй подводных лодок Великобритании (первый тип 0050):

1 — антенна; 2 — проблесковый огонь; 3 — световые отражатели; 4 — трос к подводной лодке

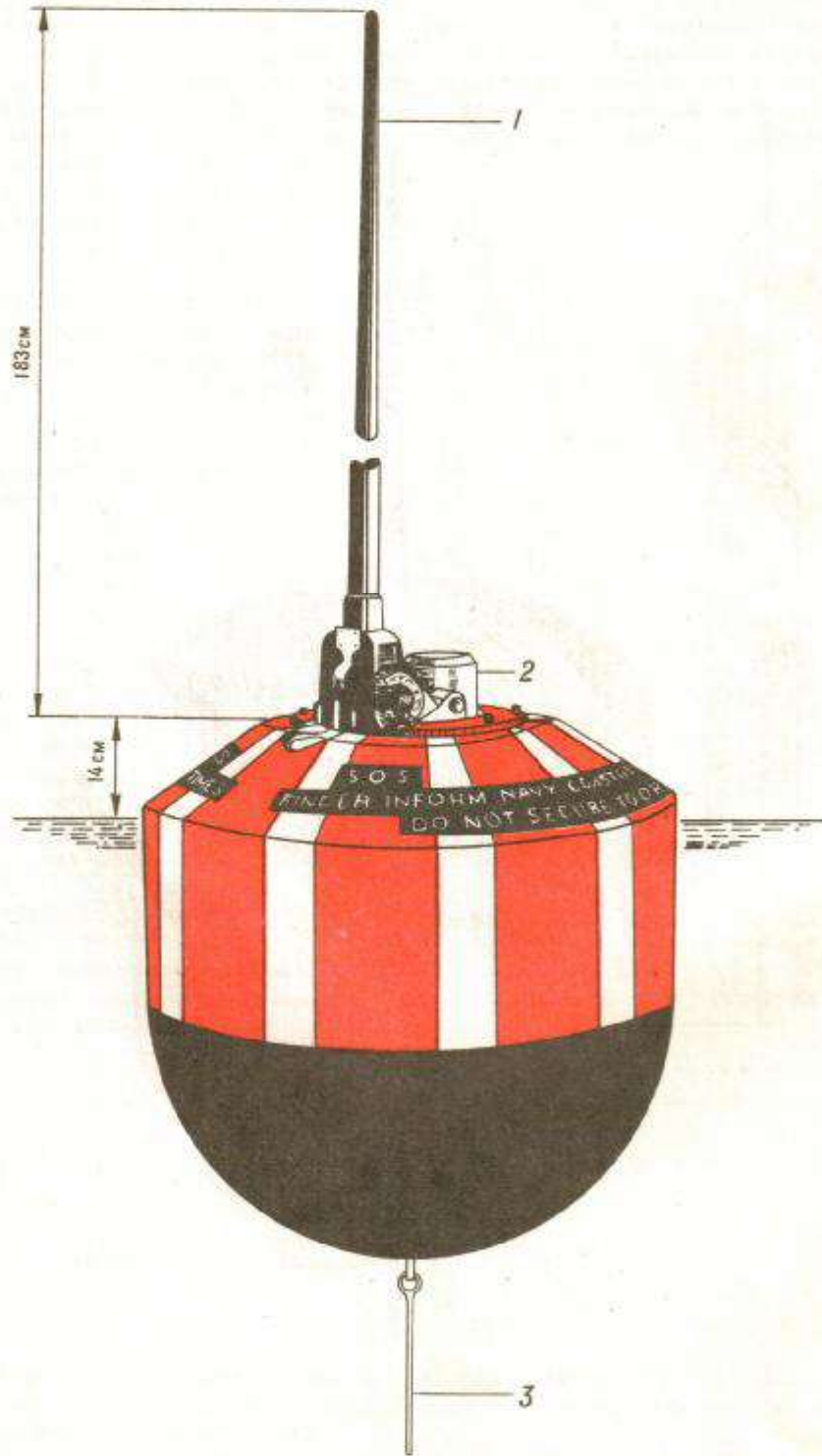


Рис. 5. Аварийно-сигнальный буй подводных лодок Великобритании (второй тип 0060 или 0070):

1 — антенна, 2 — проблесковый огонь, 3 — трос к подводной лодке.

В центре верхней поверхности буя установлен белый огонь и радиопередатчик. Характер огня и сигналов радиопередатчика такие же, как и у буя первого типа.

**Греция.** Подводные лодки выпускают на поверхность моря:

- 1) аварийно-сигнальные буи или надувные спасательные лодки;
- 2) красные, желтые или белые ракеты или дымовые шашки;
- 3) жидкое топливо или смазочные масла;
- 4) сжатый воздух.

Аварийно-сигнальные буи имеют цилиндрическую форму и окрашены в оранжевый цвет. На буях и на спасательных лодках имеется надпись на греческом и английском языках, содержащая название подводной лодки, указание о том, какой буй (носовой или кормовой), и другие данные. Большинство буюв снабжено телефонными аппаратами.

Кроме того, подводная лодка может выстреливать на поверхность моря радиобуй, работающий на частоте 243 МГц, который передает сигналы «SOS — SUBSUNK — SOS» в течение 14 ч.

**Дания.** Подводные лодки выпускают на поверхность моря аварийно-сигнальный буй с телефонным аппаратом. На верхней плоскости буя установлены зеленый треугольный флажок, сигнальный огонь и сделана надпись с указанием, как пользоваться телефоном.

В качестве сигнала бедствия подводная лодка в подводном положении выпускает на поверхность моря одну или несколько красных сигнальных ракет, означающих, что она немедленно всплывает без соблюдения обычных правил предосторожности.

**Испания.** Подводные лодки выпускают на поверхность моря:

- 1) аварийно-сигнальные буи;
- 2) радиобуи;
- 3) красные, желтые или белые ракеты (дымовые шашки);
- 4) жидкое топливо или смазочные масла;
- 5) сжатый воздух.

Аварийно-сигнальные буи оранжевые, цилиндрические, высотой 1,8 м и диаметром 0,9 м. Они прикреплены к подводной лодке тросом. На буях имеется металлическая пластинка с надписями на испанском и английском языках. Надпись содержит название подводной лодки, указание о необходимости сообщения властям об аварии, о запрещении швартоваться к бую и другие указания.

Радиобуи снабжены автоматическим радиопередатчиком, они могут быть двух видов:

а) цилиндрический буй высотой 1 м и диаметром 7,5 см, оранжевый, оснащен штыревой антенной. Автоматически на частоте 243 МГц радиопередатчик передает сигнал бедствия «SOS — SUBSUNK — SOS»;

б) цилиндрический буй высотой 80 см и диаметром 20 см, оранжевый, оснащен штыревой антенной. Автоматически передает на частотах 243 МГц и 121,5 МГц сигнал по классу излучения А2А со скоростью 3 импульса в секунду.

**Канада.** Подводные лодки выпускают на поверхность моря:

- 1) аварийно-сигнальные буи;
- 2) дымовые шашки, осветительные и сигнальные ракеты.

Применяются белые, желтые, красные, зеленые и черные дымовые шашки. Белые шашки горят 15 мин, выпуская дым и пламя, благодаря чему они видны как днем, так и ночью. Шашки остальных цветов выпускают дым в течение короткого промежутка времени и не имеют заметного пламени, поэтому их трудно увидеть ночью.

Красные, зеленые или желтые осветительные ракеты выстреливаются на высоту 107 м и горят около 3 с. Сигнальные ракеты, подобно осветительным, выстреливаются на высоту 122 м и, опускаясь на парашюте, дают



красные, зеленые или желтые вспышки, из оставшегося патрона, из которого выстреливается сигнальная ракета, в течение примерно 15 мин выпускается дым того же цвета, что и ракета;

3) жидкое топливо и смазочные масла;

4) сжатый воздух;

5) красящие маркеры, выпускаемые вместе с белой дымовой шашкой и контейнером с донесением, образующие желтое или зеленое флюоресцирующее пятно на поверхности воды; необходимо приложить все усилия, чтобы поднять донесение и передать его соответствующим властям;

6) свободно плавающий радиобуй диаметром около 8 см. Радиопередатчик буя на частоте 243,0 МГц передает сигнал бедствия «SOS — SUBSUNK — SOS».

Верхняя часть буя покрыта флюоресцирующей краской.

Подводные лодки Канады снабжены тремя или двумя аварийно-сигнальными буями. Эти буи бывают двух типов. Буй первого типа по форме, размерам, окраске и оборудованию аналогичен аварийно-сигнальному бую первого типа Великобритании (рис. 4), но в надписи на верхней плоскости и на пластинке буя вместо номера буя дается название подводной лодки, автоматический радиопередатчик работает на частоте 4340,0 кГц, огонь дает 2 проблеска в секунду в течение 40 с и дальность его видимости 3,2 мили.

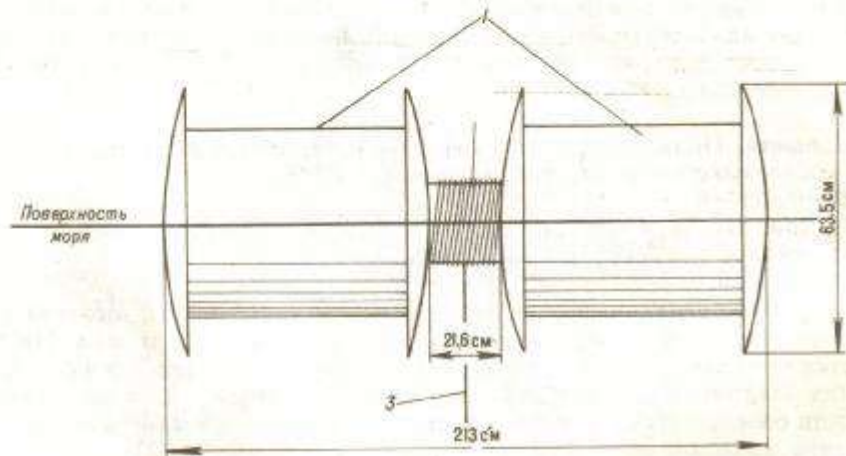


Рис. 6. Аварийно-сигнальный буй подводных лодок Канады (второй тип):

1 — цилиндрические плавучести; 2 — барабан для троса; 3 — трос к подводной лодке

Буй второго типа (рис. 6) представляет соединенные между собой два цилиндра со сферическими концами диаметром 63,5 см и общей длиной 213 см. Между цилиндрами имеется барабан для троса длиной 366 м, соединяющего буй с подводной лодкой. Буй оранжевый и, находясь на поверхности воды, плавает в горизонтальном положении.

**Нидерланды.** Подводные лодки выпускают на поверхность моря:

1) аварийно-сигнальный буй (один или два);

2) дымовые шашки и осветительные ракеты. Белая дымовая шашка при сгорании в течение 15 мин дает не только дым, но и пламя; желтая дымовая шашка, дающая желтый дым без пламени, горит в течение 5 мин;

3) жидкое топливо и смазочные масла;

4) сжатый воздух.

Аварийно-сигнальный буй цилиндрический и окрашен либо красными и желтыми квадратами, либо в желтый цвет. Диаметр буя около 1 м,

высота его надводной части 14 см. На бую установлены световой отражатель, шток высотой 1,4 м с красным флагом и белый огонь, дающий два проблеска в секунду; дальность видимости огня до 1,7 мили. Кроме того, буй может быть снабжен автоматическим радиопередатчиком, работающим в диапазоне и режиме, аналогичных для аварийно-сигнальных буюв Великобритании (стр. 16—19). Если на бую имеется радиопередатчик, то вместо штока с красным флагом на нем устанавливается штыревая антенна.

**Норвегия.** Подводные лодки выпускают на поверхность моря:

1) аварийно-сигнальный буй (один или два);

2) красные ракеты или ракеты, которые дают цветной дым и пламя. Днем используются преимущественно красные ракеты;

3) жидкое топливо и смазочные масла;

4) сжатый воздух.

Норвежские подводные лодки снабжены аварийно-сигнальными буями, применяемыми на подводных лодках Великобритании (см. рис. 4 и 5 и их описание на стр. 16, 19). На буях имеется надпись на норвежском и английском языках, содержащая название подводной лодки, сведения о наличии телефона, указание о необходимости сообщения властям об аварии и предупреждение не швартоваться к бую.

**Пакистан.** Подводные лодки выпускают на поверхность моря:

1) белые или желтые дымовые шашки, через равные промежутки времени; красные ракеты;

2) жидкое топливо и смазочные масла;

3) сжатый воздух.

**Португалия.** Подводные лодки выпускают на поверхность моря аварийно-сигнальные буи. Носовой буй красный, конический, оборудован белым огнем и телефоном; кормовой буй красно-желтый, оборудован штоком с красным флагом. Буи прикреплены к подводной лодке тросом длиной 150 м. На буях имеется специальная металлическая пластинка с надписью, содержащей название затонувшей подводной лодки, указание о необходимости сообщить властям об аварии и предупреждение не швартоваться к бую.

В центре верхней части корпуса буя установлен белый проблесковый огонь (70 проблесков в минуту) с дальностью видимости до 5 миль.

**США.** Подводные лодки выпускают на поверхность моря:

1) аварийно-сигнальные буи;

2) красные ракеты;

3) спасательный буй, состоящий из двух оранжевых шаров диаметром около 90 см с соединительным устройством. Буй соединен с подводной лодкой тросом, который является направляющим при спуске спасательной камеры;

4) повторяющиеся сигналы дымовыми шашками, горящими на поверхности моря в течение 15—45 с и выпускающими густой красный дым, или красными ракетами, выстреливаемыми на высоту 90—120 м и медленно опускающимися на небольшом парашюте; ракеты светятся в течение 25 с. Вместе с пиротехническими сигналами или без них подается гидроакустическими средствами международный сигнал бедствия «SOS» и производятся удары молотом по корпусу подводной лодки;

5) пиротехнические средства, образующие цветные флюоресцирующие пятна на поверхности моря;

6) жидкое топливо и смазочные масла;

7) сжатый воздух.

**Турция.** Подводные лодки выпускают на поверхность моря:

1) аварийно-сигнальные буи;

2) красный пиротехнический огонь или дымовую шашку, дающую

красный дым, через равные промежутки времени, затем дымовую шашку, дающую дым другого цвета;

3) жидкое топливо и смазочные масла.

Подводные лодки снабжены двумя аварийно-сигнальными буйми: носовым и кормовым. Буи соединены с подводной лодкой тросом длиной 366 м. Буи оранжевые, имеют диаметр 1,1 м, длину 2,4 м. На буйах установлен световой отражатель и сделана надпись на турецком и английском языках: «Здесь затонула турецкая подводная лодка (название). Необходимо сообщить об этом ближайшим военно-морским властям.»

Большинство буйев оснащено автоматическим радиопередатчиком, который в течение 3 ч на частоте 121,5 МГц передает сигнал бедствия «SOS — SUBSUNK — SOS».

**Финляндия.** Подводные лодки выпускают на поверхность моря аварийно-сигнальные буи, часть которых снабжена телефоном. На буйах имеется надпись, содержащая название подводной лодки, инструкцию по установлению с ней связи и указание о том, что надлежит немедленно сообщить в морской штаб в городе Хельсинки координаты места подводной лодки, потерпевшей аварию.

Надписи на буйах сделаны на финском, шведском и английском языках.

**Франция.** Подводные лодки выпускают на поверхность моря аварийно-сигнальные буи с автоматическим радиопередатчиком.

**ФРГ.** Подводные лодки выпускают на поверхность моря:

- 1) аварийно-сигнальные буи и спасательные плотники;
- 2) ракеты, выпускающие белый или желтый дым и красные звезды;
- 3) жидкое топливо или смазочные масла;
- 4) сжатый воздух.

Большинство подводных лодок оснащены двумя аварийно-сигнальными буйми: носовым и кормовым. На буйах установлены проблесковый огонь и автоматический радиопередатчик с штыревой антенной.

Для обозначения места аварийной подводной лодки применяются гидроакустические цилиндрические буи, которые сбрасываются с самолета.

**Швеция.** Подводные лодки выпускают на поверхность моря:

1) аварийно-сигнальные буи;

2) спасательный буй, которым снабжены некоторые подводные лодки.

При этом спасательный буй, оборудованный телефоном, красно-желтый и имеет белую крышку, а буй, не оборудованный телефоном, красный и имеет темно-зеленую крышку.

Спасательные буи предназначены для поднятия на поверхность экипажа аварийной подводной лодки.

Аварийно-сигнальные буи тупоконечные, оранжевые, с белым кольцом на крышке; они оборудованы сигнальным огнем и телефоном для связи с экипажем подводной лодки. На буйах имеются пластинки с надписью, содержащей название подводной лодки и инструкцию по обращению с буйми. Мореплавателю, заметивший аварийно-сигнальный буй, должен немедленно сообщить об этом по радио военно-морскому командованию в городе Стокгольм, на военный корабль, лоцману или в ближайшее государственное учреждение Швеции.

## Глава 2

### ОСОБЕННОСТИ ОГНЕЙ И СИГНАЛОВ НАДВОДНЫХ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ И ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫХ СИГНАЛОВ, ПОДНИМАЕМЫХ В РАЙОНЕ СТРЕЛЬБ

#### § 5. Особенности огней и сигналов надводных военных кораблей

Как и подводные лодки, многие надводные военные корабли имеют конструктивные особенности, не позволяющие устанавливать на них огни в строгом соответствии с требованиями МППСС-72. Например, на авианосцах в большинстве случаев ходовые огни смещены к правому борту, горизонтальное расстояние между топовыми огнями уменьшено, бортовые огни располагаются по бортам корпуса.

Многие военные корабли не имеют второго топового огня, а если и несут его, то сокращают вертикальное и горизонтальное расстояния между топовыми огнями.

На военных кораблях могут быть установлены огни специального назначения: опознавательные, посадочные, предупредительные и т. п.

Во время маневров и в других особых случаях военные корабли могут не нести никаких огней, хотя при подходе к судоходным путям они обычно зажигают их.

Ниже приведено описание огней и сигналов надводных военных кораблей некоторых стран, не предусмотренных или отличающихся от требований МППСС-72.

**СССР.** Ночью при встречах советских судов гражданских ведомств с кораблями ВМФ СССР последние при необходимости включают на видном месте два круговых огня: верхний — белый, нижний — красный (гафельные), видимые на расстоянии не менее 3 миль.

На некоторых надводных кораблях и судах ВМФ отстояние переднего топового огня от форштевня и горизонтальное расстояние между передним и задним топовыми огнями несколько сокращены.

На кораблях (судах) длиной менее 50 м, но более 20 м вертикальное расстояние между круговыми огнями может быть 1,5—1,8 м.

Сектор затенения круговых огней может быть в пределах 6—15°.

На кораблях с авиационным вооружением топовые и кормовые огни смещены от диаметральной плоскости к правому борту. Горизонтальное расстояние между топовыми огнями уменьшено. Бортовые огни располагаются по бортам корпуса, якорные огни — в диаметральной плоскости.

**Австралия, Великобритания.** Большинство надводных кораблей длиной 50 м и более не несут второго топового огня.

Большинство авианосцев зажигают четыре белых якорных огня:

— два огня, расположенные горизонтально не ниже 1,5 м от полетной палубы в носовой части корабля (по одному огню на каждом борту);

— два огня в кормовой части корабля (по одному огню на каждом борту), расположенные горизонтально ниже носовых огней не менее чем на 5 м.

Каждый огонь светит в секторе не менее 180°, носовые огни — один румб от направления прямо по носу в сторону противоположного борта и 15 румбов в сторону своего борта; кормовые огни — один румб от направления прямо по корме в сторону противоположного борта и 15 румбов в сторону своего борта.

Авианосцы могут включать красное или белое яркое освещение палубы во время ночных полетов, а суда, проводящие учения с вертолетами, ночью используют красное или белое прожекторное освещение.

**ГДР.** Корабли длиной свыше 50 м несут один топовый огонь.

**Дания.** Корабли не несут второго топового огня.

Корабли, ведущие артиллерийские или торпедные стрельбы или сбрасывающие глубинные бомбы, несут:

днем — флаг В (Браво) по Международному своду сигналов, поднятый в наиболее заметном месте;

ночью — красный круговой огонь, видимый на расстоянии не менее 2 миль и установленный в наиболее хорошо заметном месте.

**Канада.** Авианосцы и корабли, имеющие на вооружении вертолеты, во время ночных полетов зажигают одновременно или порознь следующие огни.

1) красные круговые огни на фок-мачте, грот-мачте и на каждой стороне кормовой части ангара;

2) групповой огонь на кормовой части ангара, состоящий из шести красных, или шести зеленых, или шести желтых огней, освещающий сектор 90°;

3) белые или красные очень яркие огни для освещения полетной палубы;

4) белые прожекторы для освещения кораблей обеспечения.

**Нидерланды.** Некоторые военные корабли (фрегаты, минные тральщики) вместо двух топовых огней несут один топовый огонь.

**Норвегия.** Корабли освобождаются от обязанности нести второй топовый огонь, если этот огонь в связи с особенностью конструкции корабля или его назначения может явиться помехой для выполнения военных функций.

**США.** Авианосцы несут огни, аналогичные огням авианосцев Великобритании (стр. 23—24).

На кораблях может быть включен предупредительный световой сигнал для низко летящих самолетов — один или два красных круговых огня, которые устанавливаются на концах препятствий.

Минные тральщики, занятые работами по устранению минной опасности и ограниченные в значительной степени в маневрировании, дополнительно несут:

днем — черный шар на топе фок-мачты или по одному черному шару на каждом конце фока-рея;

ночью — вместо черных шаров на тех же местах красные или зеленые круговые огни.

Такие суда в тумане, при снегопаде, при ливнях и при ограниченной видимости подают сигналы свистком: один продолжительный и два коротких звука.

На кораблях, занимающихся тралением, для удержания своего места в строю устанавливаются два вертикально расположенных белых огня с сектором освещения 70°—290°.

Вертолеты, занятые тралением мин, оборудованы вращающимся красным или янтарным огнем. Янтарный цвет используется только во время буксировки трала. В процессе буксировки вертолет находится на высоте от 15 до 95 м над поверхностью моря, скорость его колеблется от 0 до 30 уз (56 км/ч).

На кораблях, занятых проводкой (конвоированием) других кораблей (судов), вместо кормового огня устанавливается синий огонь с той же характеристикой и тем же сектором освещения.

Корабли, занятые пополнением топлива и корабельных запасов в море, кроме огней, предписанных Правилom 27 (b), могут включать красные или синие огни на кромках палуб заправочных судов, а также включать прожекторы для освещения оборудования, рабочих мест, груза и обозначения контура корабля.

Военные корабли, выполняя маневр «Человек за бортом», включают два красных круговых проблесковых огня, расположенных вертикально на мачте в том месте, откуда они видны лучше всего.

**ФРГ.** Горизонтальное расстояние между двумя топовыми огнями кораблей может быть меньше половины длины судна.

Корабли длиной более 50 м могут не нести второго топового огня и нести только один якорный огонь.

На кораблях длиной более 20 м расстояние между огнями и сигнальными фигурами, предписанными Правилами 27 (a), (b), (d) и 30(d) МППСС-72, может быть меньше предписанных Приложением 1 п. 2(i) и 6 (b), но не менее 0,6 м, а диаметр сигнальных фигур меньше предписанного п. 6(a), но не менее 0,4 м.

На малых кораблях топовый огонь может находиться на высоте менее 6 м.

**Швеция.** Корабли, занятые работами по устранению минной опасности, несут огни и сигналы, предписанные Правилom 27(f) МППСС-72. Кроме того, корабли, занятые тралением акустических мин, подают приближающимся судам световой сигнал У ( · · — ) по азбуке Морзе.

Корабль, который не производит траления, но буксирует аппараты или другое снаряжение для траления мин, поднимает на топе передней мачты следующие сигналы:

д н е м — флаг (Дэлта) по Международному своду сигналов;  
н о ч ь ю — три вертикально расположенных круговых огня: верхний — красный, средний — белый, нижний — зеленый, видимые на расстоянии не менее 2 миль.

Военные корабли, занятые артиллерийскими или ракетными стрельбами, а также взрывающие или буксирующие мины, несут:

д н е м — красный флаг на фок-мачте;  
н о ч ь ю — красный круговой огонь, видимый на расстоянии не менее 2 миль.

**Югославия.** При плавании в составе соединений корабли периодически зажигают следующие огни:

1) проблесковые огни (красный — с левого борта, зеленый — с правого борта) с дальностью видимости 2 мили. Огни устанавливаются на уровне грот-рея;

2) голубой круговой постоянный или проблесковый огонь, устанавливаемый на мачте и видимый на расстоянии не менее 1 мили;

3) красный круговой постоянный или проблесковый огонь, устанавливаемый на мачте и видимый на расстоянии не менее 2 миль;

4) белый круговой постоянный или проблесковый огонь, устанавливаемый на мачте;

5) по одному белому круговому постоянному или проблесковому огню на каждом ноке грот-рея. Они зажигаются одновременно.

Минные тральщики, занятые работами по устранению минной опасности, показывают сторону, с которой опущен трал, следующими огнями:

1) зеленый огонь на мачте и зеленый огонь на правом ноке рея означает: «Буксирую трал с правого борта»;

2) зеленый огонь на мачте и зеленый огонь на левом ноке рея означает: «Буксирую трал с левого борта»;

3) зеленый огонь на мачте и по одному зеленому огню на правом и левом ноке рея означают: «Буксирую трал с правого и левого борта»;

4) два зеленых вертикальных огня на рее мачты означают: «Работаю по спуску или поднятию трала».

Кроме этих огней, корабли, занятые работами по устранению минной опасности, периодически включают:

— белый огонь на стенге мачты и по одному белому огню на каждой стороне рея,

— красный и зеленый огонь с левого и правого борта.

**Япония.** Горизонтальное и вертикальное расстояния между огнями военных кораблей меньше, чем предписано Приложением I МППСС-72.

1. Если судно является миноносцем, морским охотником, торпедным катером или вспомогательным судном и максимальная скорость его превышает 25 уз, то топовый огонь устанавливается на высоте 4 м над корпусом судна.

2. Горизонтальное расстояние между топовыми огнями должно быть не менее разности высот от верхней палубы до этих огней, но не менее 100 м.

3. Бортовые огни на судах длиной 20 м и более располагаются позади топового огня.

4. Если два огня установлены по вертикали на торпедном катере или вспомогательном судне, максимальная скорость которых превышает 25 уз, и три огня на миноносце, то расстояние между такими огнями устанавливается не менее 1 м.

5. Передний якорный огонь, если огней два, устанавливается выше заднего огня на 1 м, а на судне длиной 50 м и более — на 2,5 м.

#### **§ 6. Предупредительные сигналы, поднимаемые в районе стрельб и военно-морских учений**

В большинстве стран надводные корабли, несущие охранную службу в районах стрельб, поднимают следующие предупредительные сигналы:  
д н е м — большой красный флаг на топе мачты,  
н о ч ь ю — красный постоянный или красный проблесковый огонь (огни).

Корабли и самолеты, выполняющие ночные учебные стрельбы, для указания своих действий могут выстреливать ярко-красные или оранжевые сигнальные ракеты.

**ФРГ.** Корабли, принимающие участие в учебных стрельбах, несут следующие сигналы:

д н е м — сигнал NE4 (Новэмбэр, Эко, Картэфоур) по Международному своду сигналов;

н о ч ь ю — три круговых огня, расположенные по вертикали: верхний — красный, средний и нижний — белые.

Суда, буксирующие мишени и имеющие вследствие этого ограниченную маневренность, несут:

д н е м — два черных конуса вершинами вниз, расположенные по вертикали;

н о ч ь ю — три круговых огня, расположенные по вертикали: верхний и средний — красные, нижний — белый.

Кроме того, в темное время суток в случае приближения на опасное расстояние какого-либо судна к буксирующим судам, последние зажигают фальшфейер, буксируемая мишень освещается прожектором.

**Швеция.** Военные корабли, занятые стрельбами, разряжающие или буксирующие мины, несут:

д н е м — красный флаг;

н о ч ь ю — красный огонь.

Глава 3  
**ОСОБЕННОСТИ ОГНЕЙ И СИГНАЛОВ СУДОВ  
 СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ (ПОСТРОЙКИ)  
 И РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ**

**§ 7. Особенности огней и сигналов судов специального назначения  
 (постройки)**

**Австралия, Великобритания.** Гидрографические суда, занятые выполнением специальных работ, поднимают сигнал IR по Международному своду сигналов, означающий: «Я занят подводными поисковыми работами. Держитесь в стороне от меня и следуйте малым ходом». Этим сигналом мореплаватели предупреждаются о том, что гидрографические суда могут часто буксировать приборы до 300 м за кормой.

**Нидерланды.** Исследовательские суда, занятые гидрографическими исследованиями, должны выставлять огни и знаки согласно Правилу 27 (b) (i) (ii), кроме того, головное судно поднимает красный флаг, а второе судно — сигнал IR по Международному своду сигналов и красный флаг.

**США.** Суда национальной службы по изучению океанов, занятые гидрографическими исследованиями, выставляют огни и знаки, предписанные Правилем 27 (b) (i) (ii) (iii) (iv).


*Малые океанографические станции США* представляют собой надлежаще оборудованные небольшие суда без экипажа, которые стоят на якоре или дрейфуют на большом расстоянии от берега. Станции окрашены желтыми и красными широкими флюоресцирующими полосами (вертикальными — стоящие на якоре, горизонтальными — дрейфующие).

Ночью станции несут яркий бело-голубой круговой огонь, дающий в течение 2—5 с частые проблески с последующим перерывом на 15—18 с (весь цикл — не менее 20 с).

Станции оборудованы туманным горном, имеют радиолокационные отражатели.


**Япония.** Суда, занятые строительными работами, несут:  
 д н е м — два красных шара под белым ромбом на топе мачты;  
 н о ч ь ю — два зеленых вертикальных огня на топе мачты.

Суда-гиганты, суда с опасными грузами и суда, охраняющие и контролирующее движение судов-гигантов, несут следующие знаки и огни.

Д н е м	Н о ч ь ю	Суда, несущие этот сигнал
	Зеленый круговой проблесковый огонь (180—200 проблесков в минуту)	Суда-гиганты



Продолжение

	Днем	Ночью	Суда, несущие этот сигнал
	Первый заменяющий вымпел над флагом В (Браво) МСС	Красный круговой проблесковый огонь (120—140 проблесков в минуту)	Суда с опасным грузом
	Специальный красно-белый вымпел	Зеленый круговой проблесковый огонь (120—140 проблесков в минуту)	Суда, охраняющие и контролирующее движение судов-гигантов

Примечание. Несение указанных сигналов распространяется на суда, осуществляющие плавание в водах Внутреннего Японского моря, Токийского залива и залива Исе.

**Сигналы судов, буксирующих «драконов».** Суда, производящие буксировку «драконов» (мягкие контейнеры для перевозки жидкостей), несут огни и знаки согласно Правилу 24(а) МППСС-72, кроме того, днем вместо ромба могут нести черный флаг.

Следует иметь в виду, что «драконы» могут быть почти полностью погружены в воду.

### § 8. Особенности огней и сигналов рыболовных судов

СССР. Выдержки из Правил совместного плавания и промысла судов флота рыбной промышленности СССР, 1972 г.

4.1. Все суда при совместном промысле обязаны строго соблюдать МППСС-72, а также нести дополнительные огни и знаки и подавать звуковые сигналы для обозначения состояния орудий лова с целью предотвращения их повреждений или аварий судов в ходе промысловых операций.

4.2. Дополнительные огни должны выставляться с захода и до восхода солнца, а также могут быть выставлены в светлое время суток в условиях ограниченной видимости и при всех других обстоятельствах, когда это представляется необходимым при ведении промысла группой. В это время никакие другие огни, которые могут быть ошибочно приняты за предписанные огни, или изменяют видимость и отличительный характер таковых, или мешают поддерживать должный обзор, не должны выставляться.

4.3. Дополнительные огни должны быть расположены на наиболее видимом месте на расстоянии не менее 0,9 м в сторону и ниже основных рыболовных огней. Расстояние между дополнительными огнями должно быть не менее 0,9 м. Нижний из этих огней должен находиться не менее чем на 1,5 м над бортовыми огнями, а на судах длиной 12 м — не менее 1,5 м над планширем. Дополнительные огни должны быть видны на расстоянии не менее 1 мили вокруг по всему горизонту (насколько это возможно), но их видимость должна быть не меньше видимости основных рыболовных огней.

4.4. Суда, занятые ловом рыбы близнецовым тралом, когда они оба заняты в парном тралении, дополнительно к огням и знакам, предписанным МППСС-72 для судов, занятых ловом рыбы, должны нести в светлое время суток флаг Т (Тангю) Международного свода сигналов — «Держитесь в стороне от меня; я произвожу парное траление», поднимаемый на фок-мачте, а в темное время суток показывать луч прожектора, направленный вперед и в сторону судна, работающего в паре.

4.5. Суда, занятые ловом рыбы кошельковым неводом, должны показывать два огня янтарного цвета, расположенные по вертикали один над другим. Эти огни должны попеременно мигать с частотой примерно один раз в секунду таким образом, чтобы верхний огонь загорался в то время, когда нижний гаснет и наоборот. Эти огни должны показы-

ваться только в то время, когда свободное продвижение судна затруднено вследствие работы его орудий лова, предупреждая тем самым другие суда о необходимости держаться в стороне от него.

4.6. Суда, занятые ловом рыбы тралящими орудиями, сетями или ярусными крючковыми снастями, когда они производят спуск или подъем орудий лова, помимо огней и знаков, предусмотренных МППСС-72 для судов, занятых ловом рыбы, должны показывать:

4.6.1. С момента начала и до момента окончания спуска (постановки) орудий лова в светлое время суток флаг Z (Зулу) Международного свода сигналов — «Я выметываю сети», а в темное время суток — два белых огня, расположенных по вертикали один над другим.

— Примечание. Моментом начала спуска (постановки) орудий лова следует считать тот момент времени, когда любое орудие лова, его часть или часть его вооружения вывалено за борт на воду с целью приведения его в рабочее состояние.

Моментом окончания спуска (постановки) орудий лова является тот момент времени, когда орудия лова и его вооружение полностью спущены за борт и находятся в рабочем состоянии.

4.6.2. С момента начала и до момента окончания подъема (выборки) орудий лова в светлое время суток флаг G (Голф) Международного свода сигналов — «Я выбираю сети», а в темное время суток — белый огонь над красным, расположенные по вертикали.

— Примечание. Моментом начала подъема (выборки) орудий лова следует считать тот момент времени, когда орудия лова, их часть или часть их вооружения начали подниматься на борт судна с целью подъема улова.

Моментом окончания подъема (выборки) орудий лова следует считать тот момент времени, когда орудия лова и их вооружение полностью подняты на борт судна.

4.7. Суда, занятые ловом рыбы и остановившиеся вследствие того, что их орудия лова зацепились за скалу или другое подводное препятствие или легли на грунт от чрезмерного улова или же вследствие сцепления орудий лова, помимо опознавательных огней и знаков, предписанных МППСС-72 для этих судов, должны в светлое время суток поднять флаг P (Папа) Международного свода сигналов — «Мои сети зацепились за препятствие», а в темное время суток — нести два красных огня, расположенные по вертикали один над другим.

4.8. Во время тумана, мглы, снегопада, сильного ливня или при других любых условиях, таким же образом ограничивающих видимость днем или ночью, суда, занятые ловом рыбы, должны подавать через промежутки времени не более 1 мин три последовательных звука, а именно: один продолжительный и вслед за ним два коротких. В дополнение к указанному сигналу рыболовные суда должны подавать через промежутки времени 4—6 с один из трех звуковых сигналов по Международному своду сигналов, указывающий на характер действий рыболовного судна, а именно: два длинных и один короткий звук при выборе снастей; два длинных и два коротких звука при выметке снастей; один короткий, два длинных и один короткий звук в случае, если снасти зацепились за препятствие.

4.9. Сети или яруса, дрейфующие в море, должны иметь на своем свободном конце и на расстоянии от судна не более чем две мили буй с шестом высотой не менее двух метров от поверхности буя. На шесте должен быть флажок размером 0,5×0,3 м или радиолокационный отражатель, а в темное время суток должен выставляться белый постоянный круговой огонь, видимый на расстоянии не менее двух миль в условиях хорошей видимости.

4.10. Концы сетей, ярусов и других орудий лова, выставляемых на якорях в море (ставные орудия лова), должны иметь буи с шестами высотой не менее двух метров от поверхности буя. На шестах должны быть флажки размером 0,5×0,3 м или радиолокационные отражатели, а в темное время суток выставляться белые постоянные круговые огни, достаточные для обозначения положения и протяженности орудий лова.

Такие огни должны быть видимы на расстоянии не менее двух миль в условиях хорошей видимости.

4.11. В светлое время суток буй, расположенный на самом западном конце такого орудия, простирающегося в горизонтальном направлении в море, должен быть снабжен двумя флажками размером  $0,5 \times 0,3$  м, один над другим, или одним таким же флажком и радиолокационным отражателем, а буй, расположенный на самом восточном конце, должен быть снабжен одним таким же флажком или радиолокационным отражателем. В темное время суток буй на самом западном конце должен иметь два белых постоянных круговых огня, а буй на самом восточном конце — один такой же белый огонь. В дополнение к этому по одному бую, снабженному флажком или радиолокационным отражателем в светлое время суток и белым огнем в темное время суток, может быть установлено на расстоянии 70—100 м от каждого конечного буя для обозначения направления орудия лова.

4.12. На ставных орудиях лова, простирающихся в длину более чем на одну милю, должны ставиться дополнительные такие же буи на расстоянии не более одной мили от концевого буя с таким расчетом, чтобы никакая часть орудия лова длиной в одну милю или более не оставалась без опознавательных знаков. В светлое время суток каждый буй должен быть снабжен флажком размером  $0,5 \times 0,3$  м или радиолокационным отражателем, в темное время суток возможно большее количество буюв должно иметь белый постоянный круговой огонь с дальностью видимости не менее одной мили. Ни в коем случае расстояние между двумя огнями на одних и тех же орудиях лова не должно превышать двух миль.

4.13. Судно, находящееся в дрейфе, с дрейфующими орудиями лова при приближении судов или дрейфующих орудий лова других судов обязано показывать направление на свои орудия лова лучом прожектора, или выстреливанием белых ракет, или другими возможными средствами и способами, которые не могли бы быть приняты за сигналы бедствия или другие сигналы.

4.14. При промысле китов после выстрела, независимо от того, загарпунен кит или сделан промах, китобойное судно должно поднять флаг **D (Дэлта)** Международного свода сигналов — «Держитесь в стороне от меня, я управляюсь с трудом» и держать его до окончания выборки линия или постановки кита на флаг, а при ограниченной видимости дополнительно подавать звуковой сигнал для судна, лишенного возможности управляться, согласно МППСС-72.

4.15. Все буи, флажки на них, флаги для постановки на китов, а также рыболовные снасти должны быть помечены буквой или буквами и бортовым номером судна, которому они принадлежат.

4.16. Патрульные суда, суда-радиомаяки или любые другие суда, находящиеся вблизи границ района, в котором запрещен рыбный или иной промысел, обязаны при приближении других промысловых судов с целью обращения их внимания поднимать в светлое время суток двухфлажный сигнал TW (Тангоу, Уйски) Международного свода сигналов — «Внимание. Вы находитесь вблизи границ района, в котором запрещен рыбный промысел», а в темное время суток сообщать об этом по телефонной радиосвязи и средствами световой сигнализации.

4.17. Никакие другие звуковые сигналы не должны применяться, кроме тех, что предусмотрены МППСС-72 и Международным сводом сигналов.»

**Бельгия, Дания, Ирландия, Исландия.** В целях предупреждения мореплавателей от возможных повреждений орудий лова суда с механическими двигателями, занятые ловом рыбы кошельковым неводом с силовыми блоками, несут на наиболее видном месте два желтых круговых проблесковых огня, расположенные вертикально на расстоянии не менее 0,91 м друг от друга и дающие поочередно проблески продолжительностью 1 с каждый (когда светит верхний огонь, нижний погашен, и на-

оборот), с дальностью видимости не более 2 миль. Нижний огонь установлен на высоте не менее 1,5 м, а верхний 2,4 м над бортовыми огнями.

Мореплавателям рекомендуется следовать на значительном расстоянии от судов, несущих указанные сигналы.

**Великобритания.** Внешний конец плавных сетей рыболовных судов обычно обозначается светящим бумом с белым огнем, несветящие буми прикрепляются к сетям примерно в 35 м один от другого.

**Дания.** Рыболовные суда, занятые ловом рыбы донной сетью, несут следующие сигналы:

**д н е м** — черный шар, бочку или корзину в носовой части судна как можно ближе к форштевню, но не ниже чем на 3 м над фальшбортом, и черный конус вершиной вверх на том ноке рея, со стороны которого выпущена сеть;

**н о ч ь ю** — три белых огня, расположенные в виде треугольника вершиной вверх со сторонами 0,7 м, поднятые на ноке рея с того борта, где поставлена или буксируется сеть, причем на ходу к этим трем огням добавляется бортовой огонь того борта, откуда выпущена сеть.

В целях предупреждения повреждений рыболовных снастей гренландских промысловых судов введено специальное их ограждение.

Западная кромка снасти (полукруга север — запад — юг) в дневное время ограждается бумами с двумя флагами черного цвета, расположенными вертикально; верхний флаг может быть заменен красным радиолокационным отражателем. Ночью в темное время года бум снабжены двумя фонарями с белым огнем.

Восточная кромка снасти (полукруга север — восток — юг) в дневное время ограждается бумами, имеющими либо один черный флаг, либо желтый радиолокационный отражатель. Ночью в темное время года бум снабжены фонарем с белым огнем.

Флагштоки бумов возвышаются над поверхностью моря не менее чем на 3 м. Надводная часть бумов имеет светоотражающее покрытие. На бумов стоит регистрационный номер соответствующего промыслового судна. При нормальной видимости буми видны с расстояния 2 миль.

Наибольшее расстояние между двумя бумами одной снасти не превышает 1 мили. В случае использования снастей общей длиной более 1 мили, для которых требуется один или несколько срединных поплавков, каждый из указанных выше бумов имеет в дневное время либо флаг красного цвета, либо красный радиолокационный отражатель. Ночью в темное время года сигнальные фонари на поплавках одной снасти устанавливаются на расстоянии не более 2 миль.

**Канада.** Огни, указанные ниже, если они выставляются в соответствии с Правилom 26(d), должны быть расположены на наиболее видном месте на расстоянии не менее 0,9 м в сторону от огней, предписанных Правилom 26(b) (i) и (c) (i), и ниже этих огней. Эти огни должны быть круговыми и видимыми на расстоянии не менее 1 мили, но на меньшем расстоянии, чем огни, предписанные настоящими Правилами для судов, занятых ловом рыбы.

1. Суда, занятые тралением, независимо от того, используют ли они донные или пелагические снасти, могут выставлять:

а) когда они выметывают снасти — два белых огня, расположенные вертикально;

б) когда они выбирают снасти — белый огонь над красным, расположенные вертикально;

в) когда снасть зацепилась за препятствие — два красных огня, расположенные вертикально.

2. Каждое судно, занятое парным тралением, может показывать:

а) д н е м — на фок-мачте флаг Т (Tanгоу) Международного свода сигналов;

б) н о ч ь ю — луч прожектора, направляемый вперед и в сторону другого судна этой пары;

в) когда суда выметывают или выбирают снасти или когда их снасти зацепились за препятствие, — огни, указанные в п. 1.

3. Суда, производящие лов рыбы кошельковыми неводами, могут выставлять два желтых огня, расположенные вертикально. Эти огни должны попеременно давать проблески каждую секунду, причем продолжительность света и затмения должна быть одинаковой. Эти огни могут быть выставлены только тогда, когда движение судна затруднено рыболовными снастями.

4. В водах Канады и ее рыболовных зонах судно, занятое ловом рыбы, как указано в Правиле 26 (f), должно при любой видимости подавать свистком следующие сигналы:

а) два продолжительных и вслед за ними два коротких звука, когда оно выметывает сеть или снасть;

б) два продолжительных звука и вслед за ними один короткий звук, когда оно выбирает сеть или снасть;

в) один короткий звук и вслед за ним два продолжительных и один короткий звуки, когда сеть или снасть зацепилась за препятствие.

При нахождении в районе с ограниченной видимостью или возле него сигналы, описанные в п. 4, должны подаваться через 4—6 с после звукового сигнала, предписанного Правилем 35 (с).

**Норвегия.** Дрифтерные и ярусные снасти на якорях, стоящие у дна в норвежской рыболовной зоне полностью или частично находящиеся на расстоянии более 4 миль от исходных линий, должны быть помечены регистрационным знаком судна и ограждены желтыми буйами с радиолокационными отражателями, флагами и огнями.

У западного конца снасти выставляется буй с двумя флагами и двумя желтыми огнями на штоке, а у восточного конца — буй с одним флагом и одним желтым огнем на штоке. Расстояние между буйами не должно превышать 1 мили.

Дрифтерные и ярусные снасти и наплавные сети, находящиеся на расстоянии более 4 миль от исходных линий, должны иметь у каждого конца ограждение:

д н е м — в виде буя с радиолокационным отражателем и флагом на штоке;

н о ч ь ю — в виде желтого проблескового огня.

Расстояние между буйами не должно превышать 2 миль. При длине снасти более 1 мили выставляется один или несколько дополнительных буйков (поплавков), окрашенных флюоресцирующей краской. Если один из концов снасти закреплен на судне, то у этого конца буй не выставляется. Рыболовное судно должно нести предписанные ему огни согласно требованиям МППСС-72.

**Швеция.** Рыболовные суда, занятые ловом рыбы, несут следующие сигналы:

д н е м — черный шар или похожий на него предмет в носовой части судна на высоте не менее 3 м над фальшбортом и черный конус вершиной вверх на ноке рея со стороны, где выметаны снасти;

н о ч ь ю — три белых огня, расположенные в виде треугольника вершиной вверх в расстоянии около 75 см друг от друга; огни постоянные круговые и имеют дальность видимости не менее 3 миль.

Во время постановки сетей суда зажигают бортовые огни; при выборе сетей бортовые огни не зажигаются.

Если судно слишком близко подходит к траулеру, то с последнего свистком или горном подается сигнал в виде трех длинных и одного короткого звуков.

Суда, подающие вышеуказанный сигнал, следует обходить на возможно большем расстоянии, так как невода с выступающими концами могут занимать площадь в одну квадратную милю.

**Япония.** При лове рыбы дрейферными сетями на подходах к проливу Курусима (с мая по июль) выставляются:

д н е м — на каждом конце дрейферного порядка, состоящего из ряда последовательно соединенных сетей, по буйку (бочке) с флагом высотой 1,5 м или более над водой;

н о ч ь ю — на правом буйке (по отношению к направлению дрейфа) синий огонь, на левом — желтый, кроме того, на буйке в центре дрейферного порядка выставляется красный огонь. Дальность видимости этих огней не более 1 мили. Длина дрейферного порядка 800—1000 м.

Глава 4  
**СПЕЦИАЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ  
ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ И САМОЛЕТОВ  
ВМФ СССР И ВМС США**

В соответствии с Соглашением между правительством Союза Советских Социалистических Республик и правительством Соединенных Штатов Америки о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним от 25 мая 1972 г. разработана Таблица специальных сигналов.

Указанные в таблице специальные сигналы дополняют сигналы, содержащиеся в Международном своде сигналов (МСС), принятом ИМКО\* в 1965 г.

Специальные сигналы могут использоваться кораблями США и СССР для указания своего намерения или передачи информации.

**Использование сигналов**

1. Общие положения инструкции по использованию МСС распространяются и на использование специальных сигналов, как показано ниже.

2. Чтобы избежать недопонимания, каждый сигнал дополнительной таблицы должен предваряться специальной группой YVI, которая обозначает, что сигнал относится именно к этой таблице.

3. Специальные сигналы могут предваряться теми же способами, которые используются для передачи сигналов из МСС, т. е. подъемом флагов, сигнальным прожектором (азбукой Морзе) или флажным семафором и другими.

4. Некоторые специальные сигналы могут использоваться для указания расстояния, курса и времени. Так как значение каждого специального сигнала является точным и для того, чтобы избежать путаницы, группы не должны предваряться обозначениями свода сигналов *R* (расстояние), *C* (курс), *T* (время).

**Примеры.**

RT9—6. Я пересеку ваш курс за кормой в расстоянии 600 м.

UY1—120. Я готовлюсь к подъему в воздух или приему самолетов на истинном курсе 120°.

RU2—5. Примерно через 5 мин буду поворачивать влево.

5. Некоторые специальные сигналы могут использоваться для указания направления опасности, отсчитываемого от корабля, передающего данный сигнал. Направление указывается по Таблице III МСС.

\* В настоящее время ИМО — Международная морская организация (прим. ред.).

Примеры.

UY3—2. Я готовлюсь к проведению учебных артиллерийских стрельб в восточном от меня направлении. Прошу соблюдать осторожность.

NB1—8. У меня за бортом небуксируемые исследовательские гидрографические приборы по направлению к северу от меня.

6. Прием специальных сигналов должен быть подтвержден сигналом ZL1 из таблицы специальных сигналов или, если их не понимают, сигналами ZL или ZQ по МСС.

ПРИЛОЖЕНИЕ. Таблица специальных сигналов.

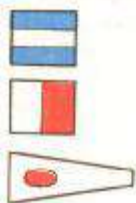
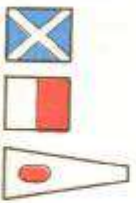
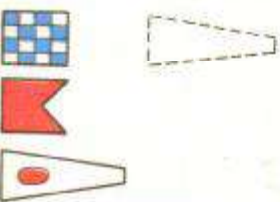
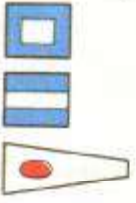




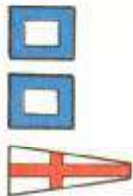

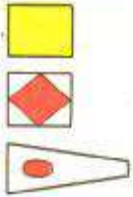
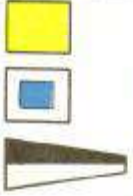




**ТАБЛИЦА  
СПЕЦИАЛЬНЫХ СИГНАЛОВ**

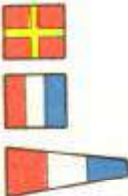
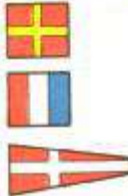
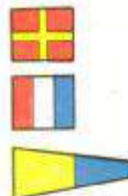
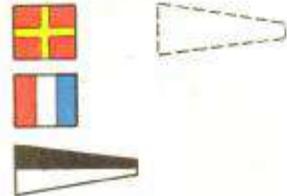
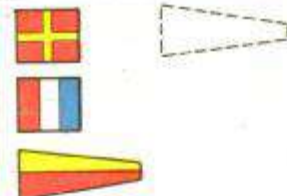
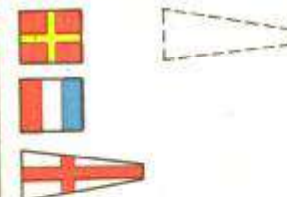
Отличительный сигнал: YV1  
(последующая группа предваряется  
данным сигналом)

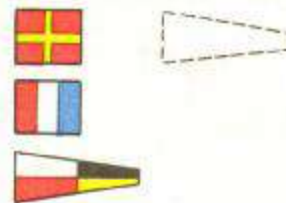
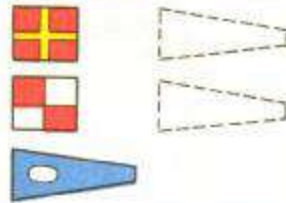
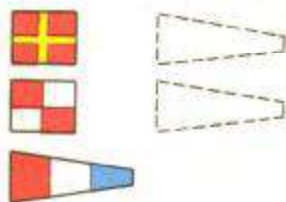
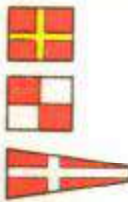
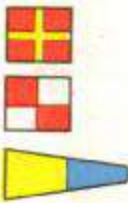



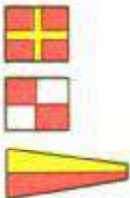
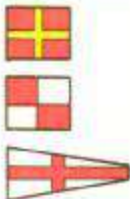

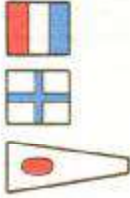
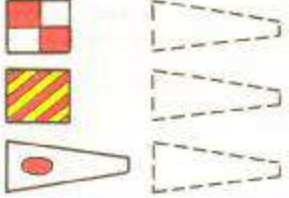
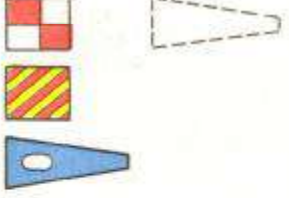
Сигнал		Значение сигнала
1	2	
IR1		Я занимаюсь океанографическими работами
IR2(· · ·)		Я имею за бортом (буксирую) гидрографическую исследовательскую аппаратуру _____ метров за кормой
IR3		Я поднимаю на борт гидрографическую исследовательскую аппаратуру
IR4		Я занимаюсь спасательными работами

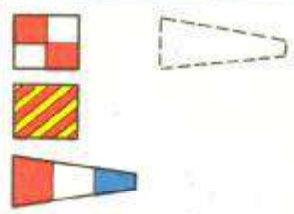

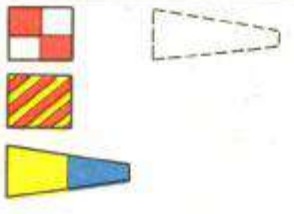

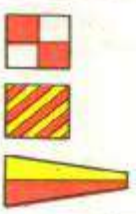

Сигнал		Значение сигнала
1	2	
JH1		Я пытаюсь снять судно с мели
MH1		Прошу не пересекать мой курс
NB1(· · · ·)		У меня за бортом небуксируемые исследовательские гидрографические приборы в направлении от меня (Таблица III МСС)
PJ1		Я не могу изменить курс вправо
PJ2		Я не могу изменить курс влево
PJ3		Осторожно, у меня вышло из строя рулевое управление

Сигнал		Значение сигнала
1	2	
PPB(· · · )	 	<p>Проводятся опасные операции.                      Просьба не находиться в направлении от меня _____ (Таблица III МСС)</p>
QF1		<p>Я застопорил ход, прошу соблюдать осторожность</p>
QS6(· · · )	 	<p>Я направляюсь к якорной стоянке курсом _____</p>
QV2		<p>Я жестко закреплен с использованием двух или более якорей или швартовных бочек по носу и корме. Просьба не создавать помех</p>
QV3		<p>Я захожусь на якорю на большой глубине с гидрографической исследовательской аппаратурой за бортом</p>
RT2		<p>Я намерен пройти мимо вас по вашему левому борту</p>


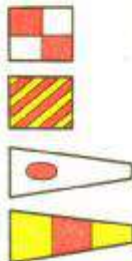



Сигнал		Значение сигнала
1	2	
RT3		Я намерен пройти мимо вас по вашему правому борту
RT4		Я буду обгонять вас по вашему левому борту
RT5		Я буду обгонять вас по вашему правому борту
RT6( . . . )		Я <b>МАНЕВРИРЮ</b> ("Соединение маневрирует"). Просьба не находиться в направлении от меня _____ (Таблица III МСС)
RT7( . . . )		Я подойду к вашему кораблю с правого борта на расстояние _____ сотен метров (ярдов)
RT8( . . . )		Я подойду к вашему кораблю с левого борта на расстояние _____ сотен метров (ярдов)

Сигнал		Значение сигнала
1	2	
RT9(· · · ·)		Я пройду у вас за кормой в расстоянии _____ сотен метров (ярдов)
RU2(· · · ·)		Я начинаю поворот влево приблизительно через _____ минут
RU3(· · · ·)		Я начинаю поворот вправо приблизительно через _____ минут
RU4		Соединение готовится изменить курс влево
RU5		Соединение готовится изменить курс вправо
RU6		Провожу учение по маневрированию, находиться внутри ордера опасно

Сигнал		Значение сигнала
1	2	
RU7		Я готовлюсь к погружению
RU8		Подводная лодка будет всплывать в пределах двух миль от меня не позднее чем через 30 минут. Просьба не мешать
SL2		Прошу показать ваш курс, скорость и намерения для расхождения
TX1		Я занимаюсь рыбнадзором
UY1( . . . )		Я готовлюсь запустить (посадить) самолет по курсу _____
UY2( . . . )		Я готовлюсь произвести учебные ракетные стрельбы. Просьба не находиться в направлении от меня _____ (Таблица III МСС)

Сигнал		Значение сигнала
1	2	
UY3( . . . )		<p>Я готовлюсь произвести учебные артиллерийские стрельбы. Прошу не находиться в направлении от меня _____ (Таблица III МСС)</p>
UY4		<p>Я готовлюсь произвести (веду) действия с использованием взрывчатых веществ</p>
UY5( . . . )		<p>Я маневрирую для подготовки к проведению учебных торпедных стрельб по направлению от меня, как показано _____ (Таблица III МСС)</p>
UY6( . . . )		<p>Я готовлюсь произвести (произвожу) пополнение запасов на ходу на курсе _____ Просьба уступить дорогу</p>
UY7		<p>Я готовлюсь к проведению десантного учения с использованием большого количества малых высадочных средств</p>
UY8		<p>Я маневрирую, чтобы спустить (принять) десантные высадочные средства</p>

Продолжение

Сигнал		Значение сигнала
1	2	
UY9		Я собираюсь произвести (произвожу) действия с вертолетами над кормой
UY10		Я проверяю артиллерийские системы*
UY11		Я проверяю ракетные системы*
ZL1		Я принял и понял ваш сигнал
ZL2		Поняли ли вы меня? Просьба подтвердить

\* Эти сигналы передаются кораблями, когда они проводят обычную проверку и проворачивание артиллерийских и ракетных систем, предусмотренные соответствующими техническими требованиями.

UY12

Я готовлюсь, уведомить (пробную)  
узелные стрелы (раздаточные)  
в самолеты по циркулярной  
инструкции. Приму (не) како-  
нибудь в нафидеальной все  
меня  
(Падл. III Мое).