

12+

Александр Миль

SQUADRATORE



УЧЕБНИК МАСТЕРА ЯХТЕННОГО
СЕРВИСА

Александр Миль

Squadratore. Учебник

мастера яхтенного сервиса

<https://litres.ru/74543108>

ISBN 9785006944930

Аннотация

Этот учебник — системная дисциплина для тех, кто работает с яхтами.

Автор, практик с многолетним опытом работы, отказывается от упрощений, «лайфхаков» и пафосных обещаний. Вместо этого — чёткая структура, основанная на принципе «факт → гипотеза → тест → подтверждение», и строгая классификация работ по уровням ответственности (А/В/С),

Особое внимание уделено этике профессии: поведению на борту, уважению к клиенту, чистоте, документированию и границам компетенции.

Содержание

SQUADRATORE	8
Часть 1	9
Введение	10
Как читать эту книгу	14
Глава 0. Этикет поведения на борту яхты клиента	15
0.1. Почему эта глава — первая	16
0.2. Внешний вид: форма, чистота, опрятность	17
0.3. Поведение на борту: молчание, субординация, границы	20
0.4. Запреты: что нельзя делать на борту	22
0.5. Чистота: ваша священная обязанность	23
0.6. Манипуляции клиента: как сохранять профессионализм	25
0.7. Вы — лицо компании	26
0.8. Чек-лист перед выходом на борт	27
Глава 1. Устройство яхты: от общего судостроения к специфике моторных и парусных яхт	28
1.1. Общие принципы устройства судна	29
1.2. Анатомия корпуса: термины и зоны	31
1.3. Типы яхт: моторные и парусные	33

1.4. Функциональные зоны яхты	35
1.5. Основные системы яхты: карта взаимосвязей	36
1.6. Рулевое управление и подруливающие устройства	38
1.7. Парусное вооружение (для парусных яхт)	40
1.8. Навигационное и судовое оборудование: расположение, доступ, обслуживание	45
1.9. Чек-лист: «Обход яхты с пониманием»	50
1.10. Итог главы	51
Глава 2. Яхта как система: целостный взгляд на судно	52
2.1 Почему яхта — не автомобиль и не дом	53
2.2 «Большая пятёрка»: пять систем, из которых состоит любая яхта	55
2.3 Отличия по типу яхты: моторные и парусные	59
2.4 Итог главы	60
Глава 3. Профессия Squadratore: кто такой мастер яхтенного сервиса и ремонта	61
3.1. Теория	63
3.2. Диагностика: как оценить зону ответственности	64
3.3. Инструменты профессии: не только гаечные ключи	67
3.4. Технология: как работать правильно	68

3.5. Контроль качества: как убедиться, что работа сделана	69
3.6. Типовые дефекты: где ломают новички	70
3.7. Стандарт работы: единый подход ко всем яхтам	71
3.10. Итог главы	74
Глава 4. Чтение документации: GA, схемы, R&ID — карта выживания на яхте	75
4.1. Теория: зачем нужна документация?	76
4.2. Диагностика: как оценить наличие и качество документации	78
4.3. Инструменты: что использовать для работы с документацией	79
4.4. Технология: как читать основные типы документации	80
4.5. Как читать документацию правильно	84
4.6. Что делать, если документации нет	85
4.7. Контроль качества: как проверить, что вы правильно поняли схему	86
4.8. Типичные ошибки	87
4.9. Расширенный разбор стандартов: ISO 10133, ISO 13297, АВУС E-11	88
4.10. Практические примеры чтения схем	90
4.11. Создание документации с нуля: пошаговый регламент	91
4.12. Итог главы	92

Глава 5. Материаловедение для яхт	93
5.1. Физико-химические основы: как материалы ведут себя в морской среде	93
5.2. Теория: почему материалы — это основа безопасности	95
5.3. Диагностика: как определить материал на борту	96
Конец ознакомительного фрагмента.	99

Squadratore

Учебник мастера

яхтенного сервиса

Александр Миль

© Александр Миль, 2026

ISBN 978-5-0069-4493-0

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

SQUADRATORE

Мастер яхтенного сервиса:

комплексный ремонт и обслуживание яхт

Часть 1

Корпус, двигатели, судовые системы, электрика, навигация, такелаж, интерьер, PDI.



Введение

Яхта — голландское изобретение. Её название восходит к *jacht* — «охота»: в XVII веке в Нидерландах так называли лёгкие суда для преследования контрабандистов, позже ставшие символом морской элегантности.

У профессии, восстанавливающей эти суда, до сих пор нет краткого имени. И не смотря на голландское происхождение термина этих судов, итальянские традиции ремонта ближе всего раскрывают суть этого ремесла.

Предлагаю назвать эту профессию *Squadratore*.

(Ритм: сква-дра-то-ре — четырёхсложный итальянский размер с ударением на последний слог, как в cantatore, creatore. Семантическая глубина: «тот, кто возвращает хаосу форму»).

**В конце книги, составлен полный Лингвистический паспорт термина: Squadratore.*

Сегодня у ремесла мастера, восстанавливающего яхты, нет краткого и ёмкого названия. Есть «техник», «судоремонтник», «специалист по композитам» — должности, а не ремесло. Историческая итальянская традиция знает *maestro d'ascia* — «мастера топора», строившего деревянные корпу-

са; **Carpentiere navale** — Судовой столяр/плотник; **Calafato** — Мастер по калёфатке (герметизации швов) Но эти титулы привязаны к эпохе дерева и ручного инструмента; они не вмещают работу с карбоном, эпоксидными системами, гидравликой, механикой и прочими системами современных судов.

Squadratore — от *squadrare*: возвращать форму, выравнивать, восстанавливать геометрию корпуса. Не просто чинить — возвращать телу яхты его истинные обводы. В этом глаголе — суть профессии: не замена деталей, а восстановление целого через точность. Название поэтично по звучанию, но технично по сути — как и само ремесло.

Как не стать опасным на чужой яхте.

«Наша профессия яхтенного мастера начинается не с умения чинить, а с умения не навредить, уметь думать».

Зачем эта книга — и чего она не обещает?

Прежде всего, эта книга не претендует на звание «библии» профессии — подобные сравнения, на мой взгляд, неуместны и могут быть восприняты как неуважение к религиозным чувствам. Это просто учебник — один из многих, что были написаны до него и будут написаны после. Он основан не на теоретических догмах, а на личном опыте — моём и моих коллег, мастеров, инженеров и судостроителей, с которыми мне посчастливилось работать на верфях, в мо-

ре и в авральных условиях. Ничего сверх священного здесь нет — только практика, ошибки, решения и стремление передать то, что действительно работает.

Эта книга **не обещает**:

- превратить вас в «универсала за 30 дней»;
- дать «секретные методы» ремонта без инструмента;
- оправдать самостоятельность в зонах риска (топливо, электричество, газ).

Эта книга **даёт**:

- **системную карту яхты**: вы поймёте, как устроены основные системы и как они взаимодействуют;
- **метод диагностики**, а не подмену деталей: вы научитесь находить причину, а не менять всё подряд;
- **культуру безопасной работы**: фотофиксация, маркировка, чистота, документирование;
- **границы компетенции**: что можно делать самостоятельно, а где требуется допуск или контроль.

Главный принцип для новичка:

Первые 1—2 сезона ваша цель — **не «чинить всё»**, а:

- **Не ухудшать** то, что уже работает;
- Уметь **локализовать риск** (вода, ток, огонь);
- Уметь **диагностировать и документировать**;
- Выполнять только те работы, где ошибка не приведёт к катастрофе.

На берегу ошибка заканчивается эвакуатором.

На воде — затоплением, пожаром, потерей хода, кон-

фликтом с экипажем.

Поэтому мастер — это не «ремонтник», а системный диагност, техник и дипломат.

«Лестница допуска»: как расти без экспериментов на яхте

Все работы в этой книге классифицируются по трём уровням ответственности:

Уровень	Что можно делать	Примеры
A	Безопасно новичку при соблюдении правил	Осмотр, чистка, замена фильтров, обслуживание помп, герметизация второстепенных протечек, простые DC-цепи (12/24 В) при наличии схемы
B	С наставником или контролем	Обслуживание дизеля, генератора, АС 230 В (береговой ввод), топливные системы, разбор узлов рулевого
C	Только профильные специалисты	Сварка, газ, фреоны, структурные ремонты корпуса, работы под классификацией, высоковольтные сети

***Правило:** если вы не уверены в уровне — считайте задачу уровнем C и вызывайте старшего.*

Как читать эту книгу

Книга построена по принципу «обучение через задачу»:

- каждая глава начинается с **реальной проблемы** («трюмная помпа цикличит», «батареи садятся за ночь»);

- затем следует **пошаговый разбор**: от сбора фактов до решения и контроля;

- в конце — **чек-листы, таблицы, шаблоны отчётов** (в Приложениях).

Ссылки в тексте ведут к регламентам:

[Приложение A1: Чек-лист первичного осмотра]

[Приложение W3: Карта работ — локализация источника воды]

Все кейсы, которые я привожу, **берутся из авторитетных источников**:

- **отчётности классификационных обществ** (Lloyd's, DNV, RINA, Bureau Veritas),

- **технических бюллетеней производителей** (Yanmar, Volvo Penta, West System, Sikaflex, Hempel),

- **практических руководств верфей** (Hallberg-Rassy Technical Manual, Nautor's Swan Service Notes),

- **судебных и страховых отчётов** (например, BoatUS Marine Insurance Claim Reports).

Глава 0. Этикет поведения на борту яхты клиента

«Вы можете знать всё о тике, эпоксидке и осмосе. Но если вы войдёте на борт в грязной обуви, закурите на палубе или обсудите коллегу при капитане — вас больше не позовут. Потому что вы — не просто техник. Вы — лицо компании».

0.1. Почему эта глава — первая

На яхте техническая компетентность — необходимое условие.

Но этикет, дисциплина и уважение — достаточное условие для того, чтобы вам доверили снова.

Клиенты не помнят, сколько полезного вы сделали.

Они помнят, оставили ли вы следы обуви на светлом тике,

заговорили ли вы о «некомпетентности предыдущего мастера»,

оставили ли ветошь в моторке.

Правило:

Техника строит доверие. Поведение — разрушает его за 30 секунд.

0.2. Внешний вид: форма, чистота, опрятность

0.2.1. Форма одежды

— **Цвет:** тёмно-синий, серый, чёрный, летом преимущественно белый — **никаких ярких логотипов**, надписей, рисунков кроме логотипа вашей компании.

— **Материал:** хлопок или смесовая ткань — **не синтетика** (не искрит, не плавится).

— **Состояние:** чистая, без пятен, без потёртостей. Даже если вы работаете в трюме — форма должна быть аккуратной.

— **Запрещено:** футболки с надписями, джинсы с дырами, спортивные костюмы.

*Почему: клиент воспринимает вашу одежду как **отражение уровня компании**. Грязная рубашка = безответственное отношение к делу.*

0.2.2. Обувь

— **На палубе и в каютах:** босиком или в чистых носках/подменных тапочках.

— **В машинном отделении:** закрытая, нескользящая, с защитой пальцев (например, S3 по EN ISO 20345 FLOW S3 MID).

— **Переход:** перед входом в жилые зоны — **снимайте обувь**. Держите при себе **пару чистых носков или сменную обувь с белой подошвой**. Если вы босиком, следите за чистотой кожи ног и её здоровьем. Не здоровый вид ног может стать причиной заражения грибок и визуально может оттолкнуть от вас человека, создать ощущение отвращения, уничтожить вашу репутацию из-за пренебрежения к себе.

***Факт:** царапина на тиковой палубе от подошвы — стоит до €1000 на реставрации.*

Босая нога — не оставляет следов.

0.2.3. Личная гигиена

— **Бритьё:** ежедневно (если нет бороды по убеждениям).

— **Волосы:** короткие или убранные (не мешают работе, не падают на все агрегаты).

— **Руки:** чистые, без длинных ногтей, **без колец** (риск зацепиться за оборудование и открытые части механизмов → оторвёт вместе с пальцем).

***Правило:** вы должны источать нейтральный запах — без парфюма, без следов растворителя и, что особенно важно, без запаха пота. Последний воспринимается на яхте острее всего → в замкнутом пространстве, при близком контакте и высокой влажности он становится не просто досадной деталью, а сигналом несоблюдения элементарной гигиены и предвзятого отношения лично к вам.*

Некоторые считают, что отказ от дезодорантов, зубной пасты или ежедневное употребление чеснока — часть «здорового образа жизни». Это их личный выбор, и он достоин уважения — **на их собственной территории**. Но яхта — не место для экспериментов с личной гигиеной. Это одна из немногих сфер, где до сих пор живы **устои цивилизованного, интеллигентного общения**: здесь ценят сдержанность, чистоту и уважение к чужому комфорту. И это — не формальность, а основа доверия между мастером и владельцем.

0.3. Поведение на борту: молчание, субординация, границы

0.3.1. Правило молчания

— Не начинайте разговор первым.

— Не комментируйте интерьер, стиль, поведение экипажа.

— Не задавайте личные вопросы («куда плывёте?», «сколько стоит яхта?»).

Если клиент заговорил:

— Отвечайте вежливо, кратко, по делу,

— Не переходите на «ты»,

— Не обсуждайте третьих лиц (владельцев, капитанов, других мастеров).

0.3.2. Субординация

— **Обращение:**

— — К владельцу — «господин [Иванов]» или по имени и отчеству [Иван Иванович]»,

— — К капитану — «капитан»,

— — К экипажу — по имени, но без фамильярности.

Ошибочно устанавливать панибратские отношения. Хорошо, если так стали относиться к вам — это доверие. Но, с вашей стороны корректность всегда будет восприниматься как особая ценность и вызывать дополнительное уважение.

— **Никогда не спорьте** с капитаном при владельце. Если есть разногласия — обсудите **наедине, вне слуха**.

0.3.3. Запрет на обсуждение коллег

— **Никогда не говорите:**

— — «Прошлый мастер сделал всё неправильно»,

— — «Это же очевидно, что они не знают, что делают».

— **Вместо этого:**

— — «Я вижу, что система была модифицирована. Предлагаю проверить её текущее состояние».

Почему: вы не знаете контекста. Возможно, предыдущий мастер работал в аварийных условиях и делал максимально всё от него зависящее.

*Ваша задача — **решить проблему, а не судить**. Ну и проявите уважение к труду коллеги, не взирая на компетентность и личное отношение. Это сделает вам честь.*

0.4. Запреты: что нельзя делать на борту

Запрет	Причина	Последствие
Курение (даже если клиент разрешает)	Риск пожара, запах в салоне, запах изо рта.	Мгновенное увольнение, штраф, низкий рейтинг.
Еда и напитки (кроме воды)	Пятна на обивке, мусор, моветон.	Жалоба владельца, потеря контракта
Фотографирование интерьера	Нарушение приватности	Юридические риски
Использование телефона (кроме работы)	Нарушение концентрации, приватности	Ограничение доступа
Хождение в каюты без разрешения	Нарушение личного пространства	Конфликт с экипажем, судебные иски

Вода: только в закрытой бутылке, без красителей.

Еда: никогда на борту!

0.5. Чистота: ваша священная обязанность

0.5.1. Рабочая зона

— **Перед началом работ:**

— — Застелите пол **укрывным материалом** (плотный полиэтилен 200 мкм или специальный мат),

— — Обклейте кромки **малярным скотчем**,

— — Установите **предупреждающие таблички** («Ведутся работы», «Опасная зона» и т.д.).

— **Во время работ:**

— — Все отходы — в **закрытый контейнер**,

— — Инструмент — в **водонепроницаемом кейсе**,

— — Никаких «временных» тряпок на полу.

— **После работ:**

— — Уберите **каждую стружку, каждую каплю**,

— — Протрите поверхности **нейтральным очистителем**,

— — Убедитесь, что **нет ни какого запаха**.

Правило: если есть малейший риск загрязнения — изолируйте зону полностью.

Лучше потратить 30 минут на укрытие, чем 3 дня на устранение претензии.

0.5.2. Чистота вокруг яхты

— Не допускайте, чтобы **отходы попадали в воду**.

— Используйте **специальные ёмкости для отходов** (масло, смола, растворитель).

— Убедитесь, что **соседние яхты не пострадали** от ваших работ (пыль, шум, брызги).

***Факт:** загрязнение воды — административное правонарушение в большинстве стран ЕС. Штраф — до €50 000.*

0.6. Манипуляции клиента: как сохранять профессионализм

Клиенты могут:

- **Давить на сроки:** «Сделайте сегодня — иначе уйдём к конкуренту».
- **Требовать невозможного:** «Почините это за €100».
- **Проверять на слабость:** «Вы же профессионал — справитесь без схемы».

Как реагировать

- **Сохраняйте спокойствие.** Голос — ровный, движения — уверенные.
- **Говорите фактами:**
«Чтобы гарантировать безопасность, мне нужно 2 часа на диагностику. Без неё я не могу дать гарантию».
- **Не соглашайтесь под давлением.** Лучше потерять заказ, чем репутацию.
- **Документируйте всё:** фото, акты, переписку.

Правило:

*Клиент платит за решение, а не за подчинение.
Ваша задача — решить проблему, а не угодить.*

0.7. Вы — лицо компании

— **Каждое ваше действие** — от приветствия до уборки — формирует имидж компании.

— **Каждое слово** — может стать причиной рекомендации или чёрного списка.

— **Каждая ошибка в этикете** — дороже, чем ошибка в технике.

Итог:

Технику можно исправить. Доверие — нет.

И самое главное, соблюдение этих элементарных правил, убережет вас от личных финансовых потерь.

0.8. Чек-лист перед выходом на борт

- Форма чистая, без логотипов
- Обувь для машинного отделения + сменные носки, на палубе босиком.
- Укрывной материал и скотч в сумке
- Только вода в закрытой бутылке
- Телефон на беззвучном
- Никаких личных тем в голове — только задача

Мастерство начинается не с инструмента, а с уважения. Уважения к яхте, к клиенту, к профессии.

Глава 1. Устройство яхты: от общего судостроения к специфике моторных и парусных яхт

«Прежде чем чинить — научись называть. Прежде чем лезть в двигатель — пойми, где он стоит, как к нему подступиться и что его окружает».

Я не собираюсь здесь пересказывать основы судостроения, на эту тему написано большое количество подробных трудов разных авторов, отмечу только основы и своё видение.

1.1. Общие принципы устройства судна

Любое судно, от баржи до суперяхты, построено на трёх фундаментальных принципах:

1. Плавучесть

Судно держится на воде благодаря **вытеснению воды**. Объём корпуса ниже ватерлинии создаёт выталкивающую силу, равную весу судна. Нарушение герметичности → потеря объёма → потеря плавучести.

2. Остойчивость

Судно возвращается в вертикальное положение после крена благодаря:

- **низкому центру тяжести** (двигатели, балласт, танки — внизу),
- **форме корпуса** (широкая палуба, узкое днище).

На парусной яхте остойчивость обеспечивается **килем с балластом** (часто свинцовым). На моторной — **шириной корпуса и распределением масс**.

3. Управляемость

Судно должно реагировать на руль, винт, ветер. Это достигается:

- **формой корпуса** (V-образное днище для скорости, плоское — для устойчивости на ходу),
- **расположением руля и винта** (в потоке воды за ки-

лем или дейдвудом),

— **балансом парусов** (на парусниках).

Факт: 90% аварий на малых яхтах происходят не из-за поломки, а из-за **непонимания этих трёх принципов**.

1.2. Анатомия корпуса: термины и зоны

Каждая часть корпуса имеет **точное название**, принятое во всём мире. Знание этих терминов — основа профессионального общения.

Основные части

— **Нос, Бак (bow)** — передняя часть, первая принимает удар волн.

— **Корма (stern)** — задняя часть, где расположен руль и винт.

— **Борт (side)** — правый (**starboard**) и левый (**port**).

— **Ватерлиния (waterline)** — линия, по которой корпус соприкасается с водой в грузу.

— **Киль (keel)** — нижняя продольная балка, обеспечивающая остойчивость и курсовую устойчивость.

— **Дейдвуд (deadwood)** — упрочнённая труба в корме, через которую проходит гребной вал.

— **Транец (transom)** — плоская или наклонная задняя стенка кормы.

— **Фальшборт (bulwark)** — вертикальный борт над палубой, предотвращающий заливание.

Внутренние элементы

— **Переборки (bulkheads)** — поперечные стены, усиливающие корпус. Бывают **водонепроницаемыми** (в аварий-

ных отсеках) и обычными.

— **Пайолы, слани (floorboards)** — съёмные щиты на полу, под которыми скрыты системы.

— **Лазаретт, Ахтерпик (lazarette)** — отсек в корме под палубой, где размещаются помпы, аккумуляторы, ПУД.

— **Форпик (forepeak)** — носовой отсек, где хранится якорная цепь, топливные баки, оборудование.

***Правило:** если вы не усвоили, что такое лазарет, — вам еще рано на борт.*

1.3. Типы яхт: моторные и парусные

Хотя все яхты — это суда, их устройство кардинально различается.

1.3.1. Моторные яхты

Крейсерские (cruiser)

— **Длина:** 12—24 м.

— **Корпус:** V-образное днище для скорости, широкая палуба.

— **Зоны:**

— — **Кокпит** — зона отдыха,

— — **Engine room** — под кокпитом или в корме,

— — **Flybridge** — второй пост управления на крыше.

— **Особенность:** всё оборудование — **под пайолами**, доступ ограничен.

Экспедиционные (explorer)

— **Длина:** 18—35 м.

— **Корпус:** полное водоизмещение, усиленный киль, запас топлива на 3000+ миль.

— **Особенность:**

— — Двойные танки,

— — Изоляция от шума и холода,

— — Доступ к системам — спланирован заранее.

1.3.2. Парусные яхты

Крейсерские (cruising sailboat) — круизные

— **Длина:** 10—18 м.

— **Корпус:** пологий V, киль с балластом (500—4000 кг свинца).

— **Мачты:** одна (одномачтовая) или две (катамараны, кечи).

— **Особенность:**

— — Такелаж (ванты, штаги) — под высоким натяжением,

— — Доступ к двигателю — через каюту или люк в кокпите.

Гоночные (racing)

— **Корпус:** узкий, лёгкий, минимальный комфорт.

— **Особенность:**

— — Карбоновые мачты,

— — Минимальная электрика,

— — Ремонт — только в порту.

Ключевое отличие:

— На **моторной** — главный враг — **вибрация и перегрев,**

— На **парусной** — главный враг — **нагрузка на такелаж и киль.**

1.4. Функциональные зоны яхты

1.4.1. Палуба и надстройка

— **Боевая палуба (working deck)** — зона работы с якорем, швартовкой.

— **Кокпит** — зона управления и отдыха.

— **Палуба надстройки** — место для солнечных панелей, антенн, спасательного плота.

— **Люки и иллюминаторы** — обеспечивают свет и вентиляцию, но являются **точками риска**.

1.4.2. Внутренние отсеки

Отсек	Что находится	Особенности доступа
Engine room	Двигатель, генератор, топливные фильтры	Часто — только через кокпит или салон
Lazarette	Трюмные помпы, ПУД, аккумуляторы	Доступ с кормы, часто узкий
Forepeak	Якорная цепь, топливные баки	Доступ через носовую каюту
Под пайолами	Трубы, кабели, клапаны	Съёмные щиты, маркировка обязательна

1.5. Основные системы яхты: карта взаимосвязей

Яхта — это не набор агрегатов, а **сеть взаимосвязанных систем**.

1. Энергия

— **Источники**: аккумуляторы, генератор, солнечные панели, береговое питание.

— **Распределение**: щиты, автоматы, инверторы.

— **Потребители**: помпы, навигация, освещение, холодильник.

2. Вода

— **Забортная**: охлаждение двигателя, санитарка.

— **Пресная**: бойлер, насос, душ.

— **Серая**: от раковин и душа.

— **Чёрная**: от туалета (holding tank).

— **Трюмная**: вода в корпусе → помпы.

3. Топливо

— **Бак → фильтр грубой очистки → фильтр тонкой → двигатель → обратка.**

— **Риск**: подсос воздуха, биоконтаминация, утечка.

4. Движение

— **Двигатель → редуктор → вал → винт → руль.**

— **Дополнительно**: подруливающие устройства (bow/stern thruster).

5. Корпус и палуба

— **Герметичность**: люки, иллюминаторы, фурнитура.

— **Дренаж**: шпигаты, водостоки.

— **Такелаж** (на парусниках): ванты, штаги, лебёдки.

Главный принцип:

Если вы не видите связь между системами — вы будете лечить симптомы, а не причину.

1.6. Рулевое управление и подруливающие устройства

1.6.1. Типы рулей

- **Полуподвесной** — часть висит, часть опирается на дейдвуд (часто на моторных).
- **Подвесной** — полностью на петлях (на парусниках).
- **Сквозной** — вал проходит через корпус (на крупных яхтах).

1.6.2. Приводы

- **Механический** — тросы и румпель (на малых яхтах).
- **Гидравлический** — насос и цилиндры (на яхтах > 16 м).
- **Электрогидравлический** — управление с кнопки.

1.6.3. Подруливающие устройства (thrusters)

- **Bow thruster** — в носу, помогает при швартовке.
- **Stern thruster** — в корме, удерживает и поворачивает корму.
- **Типы:**
 - — **Электрические** (Vetus, Quick) — просты, но требуют мощных аккумуляторов,
 - — **Гидравлические** (Side-Power) — мощны, но сложны в обслуживании.

***Факт:** на яхтах > 16 м ПУД — не опция, а система*

безопасности.

1.7. Парусное вооружение (для парусных яхт)

«Парусное вооружение — это не „канаты и мачта“. Это высоконагруженная система, где каждый миллиметр такелажа, каждая тонна натяжения и каждый узел крепления определяют безопасность экипажа. Ошибки здесь не прощают — они ломают мачты».

1.7.1. Мачты: типы и функции

1. Грот-мачта (mainmast)

— **Расположение**: центральная или слегка смещена к корме.

— **Функция**: несёт **грот** — основной парус, обеспечивающий до 60% тяги.

— **Особенности**:

— — Самая мощная мачта по сечению и креплению,

— — Часто оснащена **гиком** — горизонтальной перекладиной.

2. Фок-мачта (foremast)

— **Расположение**: в носовой части яхты.

— **Функция**: несёт **стаксель** или **генуэзский парус**.

— **Применение**: на яхтах с двумя мачтами — кечах, яхвах, барках.

3. Бизань-мачта (mizzenmast)

— **Расположение**: за грот-мачтой, в кормовой части.

— **Функция**: несёт **бизань** — небольшой парус, улучшающий управляемость.

— **Применение**:

— — **Кечи** (ketch): грот + бизань, обе мачты несут гроты,

— — **Яхвы** (yawl): бизань установлена за рулём, служит в основном для баланса.

1.7.2. Реи и гик

— **Гик** (boom) — горизонтальная перекладина, прикреплённая к грот-мачте шарнирно. Удерживает **нижнюю шкаторину грота** и позволяет регулировать угол паруса к ветру.

— — Изготавливается из алюминия или карбона,

— — Оснащён **гика-шкотом, вант-попами, риф-лентами**.

— **Реи** (yard) — исторический термин, сегодня используется редко. В современном судостроении заменён **гиком** и **спинакер-реем** (для асимметричных спинакеров).

1.7.3. Стоячий такелаж: кости парусной системы

Стоячий такелаж — это **неподвижные тросы**, удерживающие мачту в вертикальном положении под нагрузкой.

Основные элементы:

— **Ванты** (shrouds) — боковые тросы, идущие от мачты к бортам.

— — Делятся на **верхние** (upper shrouds) и **нижние**

(lower shrouds),

— — Часто имеют **распорки (spreaders)** — горизонтальные выносные элементы, увеличивающие угол натяжения.

— **Штаги (stays)** — продольные тросы:

— — **Форштаг (forestay)** — от вершины мачты к носу, несёт стаксель/генуэзу,

— — **Бэкстей (backstay)** — от вершины мачты к корме, компенсирует давление парусов,

— — **Интермедиат-стей (intermediate stay)** — промежуточный штаг для дополнительной жёсткости.

Материалы и конструкция:

— **1×19 проволока** — стандарт для стоячего такелажа: 19 проволок вокруг центральной жилы,

— **Натяжение:** регулируется **тальрепами (талреп в употреблении)** или **натяжными винтами**,

— **Нагрузка:** на яхте 15 м ванты испытывают до **3—5 тонн** при шквале.

Совет: существует специальный инструмент и квалифицированный специалист для натяжки. Не трогайте, пока не овладеете квалификацией!

1.7.4. Бегучий такелаж: мышцы парусной системы

Бегучий такелаж — это **подвижные линии**, управляющие парусами.

Основные элементы:

— **Фалы (halyards)** — поднимают парусы по мачте:

— — Грот-фал, стаксель-фал, спинакер-фал.

— **Шкоты (sheets)** — регулируют угол паруса к ветру:

— — Грот-шкот, стаксель-шкот.

— **Гика-шкот (boom vang / kicker)** — контролирует высоту гика и форму грота.

— **Риф-ленты (reefing lines)** — уменьшают площадь паруса при сильном ветре.

— **Трапеции и триммеры** — для точной настройки формы паруса.

Материалы:

— **Dyneema, Spectra, polyester** — в зависимости от нагрузки и бюджета,

— **Диаметр:** от 8 мм (малые яхты) до 16 мм (гоночные).

1.7.5. Лебёдки и стопора

Лебёдки (winches)

— **Назначение:** создание усилия для натяжения шкотов и фалов.

— **Типы:**

— — **Ручные** (Barlow, Lewmar, Andersen),

— — **Электрические** (на дорогих яхтах).

— **Передаточное число:** 1:1 (лёгкий ход) → 6:1 (мощное натяжение).

Стопора (jammers, cleats)

— **Назначение:** фиксация линий без нагрузки на лебёдку.

— **Типы:**

- — **Кам-стопоры** — зажимают линию рычагом,
- — **Кнехты** — для временной фиксации.

1.7.7. Итог раздела

После этого раздела мастер должен:

- различать **грот, фок, бизань** и их функции,
- понимать разницу между **стоячим и бегучим такелажем**,
- знать назначение **гика, вант, штагов, фалов, шкотов**,
- уметь диагностировать износ и правильно устанавливать лебёдки.

Главный принцип:

Парусное вооружение — Это система безопасности под высоким напряжением. Относитесь к ней как к двигателю — с уважением и знанием.

1.8. Навигационное и судовое оборудование: расположение, доступ, обслуживание

«Современная яхта — это не просто корпус с парусами или мотором. Это плавучий центр управления, где каждый датчик, каждый кабель и каждая антенна — часть единой системы. Ошибки в её обслуживании не приводят к „потере сигнала“. Они приводят к потере ориентировки в тумане, столкновению или посадке на мель».

1.8.1. Основные компоненты навигационной системы

Современная навигационная система состоит из **пяти ключевых элементов**, объединённых в сеть (обычно NMEA 2000 или SeaTalk NG):

- **GPS-приёмник**
- — Определяет координаты, скорость, курс по спутникам.
- — Часто интегрирован в мультимедийную консоль (например, Garmin GPSMAP, Raymarine Axiom).
- — Требуется **прямой видимости неба** — не устанавливается под металлической крышей.
- **Радар**

— — Обнаруживает суда, берег, буи в тумане, ночью, при дожде.

— — Антенна (**рядом**) — на мачте или **палубе надстройки**, на высоте ≥ 3 м.

— — Мощность: 4—6 кВт для яхт до 24 м.

— **Эхолот (датчик глубины)**

— — Измеряет глубину под килем, обнаруживает рыбу, структуру дна.

— — Датчик — вклеен в корпус (GRP) или установлен в дейдвуд (металл).

— — Типы:

— — **Через корпус** — для GRP,

— — **На выдвижной штанге** — для скоростных яхт,

— — **Внутри корпуса** — менее точный, но без отверстий.

— **Автопилот**

— — Удерживает заданный курс без участия человека.

— — Состоит из:

— — **Компьютера** (в защищённом отсеке),

— — **Привода** (гидравлический или электромеханический),

— — **Датчика курса** (компас, гиро).

— **AIS (Automatic Identification System)**

— — Передаёт и принимает данные о других судах: название, курс, скорость, тип.

— — Обязателен на яхтах > 15 м в большинстве стран ЕС.

— — Требуется VHF-антенну (часто общую с радиостанцией).

1.8.2. Расположение и доступ

Компонент	Типичное расположение	Доступ для обслуживания
Консоль управления	Кокпит, flybridge, навигационный стол в салоне	Открывается люк или панель; доступ к разъёмам сзади
Антенны (радар, GPS, VHF)	Мачта, палуба надстройки, транец	Требуется подъём по такелажу или использование лестницы; страховка обязательна
Датчики (эхолот, ветер, курс)	Корпус (днище), мачта (ветер), рулевой колонки (курс)	Эхолот — только в доке; ветер — через люк в мачте
Кабели и разъёмы	Под пайолами, в гофрах, в кабель-каналах	Часто скрыты под обшивкой; маркировка обязательна

Факт: 70% отказов навигации происходят не из-за поломки прибора, а из-за **окисленных разъёмов под пайолами**.

1.8.3. Типовые дефекты и диагностика

Симптом	Вероятная причина	Метод проверки
Нет данных от эхолота	Отслоение датчика от корпуса, воздушный пузырь	Визуальный осмотр в доке, тест на ходу
Радар «слепой» в дождь	Загрязнение радома, повреждение волновода	Очистка радома, проверка герметичности
AIS не видит суда	Неправильная настройка MMSI, обрыв антенны	Проверка MMSI в меню, тест антенны мультиметром
Автопилот «гуляет»	Ослабление датчика курса, люфт в приводе	Калибровка компаса, проверка механики

Правило: перед заменой прибора — проверьте кабель, разъём, питание.

1.8.4. Обслуживание: регламент по компонентам

— Раз в сезон:

— — Протрите антенны и радом чистой тканью,

— — Проверьте герметичность разъёмов (спрей WD-40 не использовать! — только **Naval Jelly** или **Corrosion Block**),

— — Обновите прошивку приборов.

— Перед длительным переходом:

— — Проверьте резервный источник питания (12 В от аккумулятора),

— — Убедитесь, что запасные предохранители на месте,

— — Протестируйте автопилот вручную.

— После зимовки:

— — Проверьте конденсат в корпусах приборов,

— — Прогрейте систему 30 минут перед использованием.

1.8.5. Критическое правило: маркировка и документирование

Никогда не отключайте оборудование без маркировки проводов.

— Используйте **термоусадочные бирки** с номером цепи (например, «ECH-01», «RAD-PWR»).

— Фотографируйте разъёмы **до демонтажа**.

— Ведите **журнал модификаций**:

«12.04.2026 — заменён датчик ветра, модель B&G WS320, серия XYZ».

Ошибка: «Запомню, куда что вставляется».

Последствие: перепутаны линии питания и данных

→ сгорел блок автопилота.

1.8.6. Итог раздела

Навигационное оборудование — это **не «гаджеты»**, а **система безопасности**.

Её надёжность зависит не от цены прибора, а от:

— правильного монтажа,

— защиты от влаги и соли,

— чёткой маркировки,

— регулярного обслуживания.

1.9. Чек-лист: «Обход яхты с пониманием»

За 20—30 минут вы должны ответить на 15 вопросов:

- Где главный выключатель массы?
- Где слив топливного фильтра?
- Где доступ к рулевой колонке?
- Где клапаны забортной воды?
- Где трюмные помпы?
- Есть ли доступ к топливному баку?
- Где аккумуляторы?
- Какой тип руля?
- Есть ли ПУД? Где доступ?
- Где holding tank?
- Есть ли вентиляция engine room?
- Где якорная лебёдка?
- Какой тип мачты (если парусник)?
- Где антенны GPS/радара?
- Есть ли схемы на борту?

Если вы не можете ответить на 15 вопросов — не приступайте к ремонту.

1.10. Итог главы

После этой главы вы должны:

- свободно ориентироваться на любой яхте до 24 м,
- называть части корпуса и систем на профессиональном языке,
- знать, где искать ключевые узлы,
- понимать разницу между моторной и парусной яхтой,
- не бояться спросить — и понимать ответ.

Главный принцип:

Яхта — это не «лодка с мотором». Это сложный организм, где каждая часть имеет имя, функцию и историю. Научитесь говорить на её языке — и она откроет вам свои секреты.

Глава 2. Яхта как система: целостный взгляд на судно

«Яхта — это не набор отдельных узлов. Это единый организм, где каждая капля воды, каждый вольт и каждый градус связаны между собой. Чтобы понять её — сначала научитесь видеть целое».

Когда вы впервые подходите к яхте, особенно если она огромная, сложная, покрытая сияющим гелькоутом и украшенная отполированными до зеркала деталями из нержавеющей стали, легко поддаться иллюзии, что перед вами — просто, хоть и совершенная, идеальная морская крепость.

Но за этой безупречной оболочкой скрывается не статичный памятник мастерству, а живой, дышащий организм — напряжённый, уязвимый, требующий понимания, а не только восхищения. Именно это понимание — видение яхты как единого целого организма — лежит в основе профессии мастера **Squadratore**. Без него вы останетесь одним из множества «ремонтников»: будете устранять симптомы, а не причины; менять детали, а не решать проблемы.

В этом наше отличие → поэтика образа и техническая суть.

2.1 Почему яхта — не автомобиль и не дом

На первый взгляд, яхта сочетает в себе черты сразу трёх миров. В ней есть всё, что есть в доме: вода, душ, туалет, кухня, кондиционер. В ней есть всё, что есть на промышленной установке: дизельный двигатель, генератор, высокие токи, давление, вибрация. И в то же время она — полноценное судно: герметичное, мореходное, автономное, способное выдерживать удары волн, шторм и длительные переходы вдали от берега.

Но в отличие от дома или автомобиля, яхта работает в условиях, которые делают любую ошибку потенциально катастрофической. Она постоянно находится в солёной, влажной среде, где даже микроскопическая трещина в герметике может стать путём для воды. Она подвергается постоянной вибрации от двигателя и волн, которая со временем разрушает плохо закреплённые узлы. У неё ограниченный доступ к большинству систем — они спрятаны под пайолами, за обшивкой, в узких колодцах. И, самое главное, на яхту нет «аварийного выезда»: если что-то сломалось в море, команда не сможет вызвать эвакуатор или техпомощь. **На берегу вы — последняя линия обороны. Владелец доверяет вам не просто «починить», а гарантировать, что после вашего визита яхта не станет опасной. Плот и спас жи-**

лет — это его страховка. А ваша — профессионализм, диагностика и честность.

Именно поэтому подход к яхте должен быть системным. Нельзя рассматривать двигатель отдельно от топливной системы, топливную систему — от корпуса, корпус — от электрики. Всё это — части одного организма, и изменение в одной области почти неизбежно влияет на другие.

2.2 «Большая пятёрка»: пять систем, из которых состоит любая яхта

Независимо от размера, типа, возраста или страны постройки, любая яхта строится вокруг пяти ключевых систем. Эти системы — своего рода скелет, на который нанизаны все остальные элементы. Поняв их, вы получите карту, по которой сможете ориентироваться на любой яхте.

1 — энергия. Это основа всего. Без энергии не работают ни помпы, ни навигация, ни освещение, ни холодильник. Энергия на яхте ограничена: она вырабатывается аккумуляторами, генератором, солнечными панелями или береговым питанием, и её запас всегда конечен. Поэтому на яхте нельзя просто «включить всё» — нужно считать баланс заряда и потребления, следить за состоянием аккумуляторов, контролировать работу зарядных устройств и инверторов. Ошибка здесь — не просто «сел телефон». Это потеря связи, отказ навигации, остановка трюмных помп.

2 — вода. Но вода на яхте — это не один поток, а несколько независимых, которые нельзя смешивать. Есть забортная вода, которая используется для охлаждения двигателя и санитарных систем. Есть пресная вода — для душа, кухни, бойлера. Есть серые воды — от раковин и душа. Есть чёрные воды — от туалета, которые хранятся в специальном holding tank. И, наконец, есть трюмная вода — та, что попа-

дает в корпус из-за протечек, конденсата или дождя. Каждая из этих систем имеет свои трубы, насосы, клапаны, и несвоевременное обслуживание может привести к аварии.

3 — топливо. Топливная система — одна из самых критичных. Она начинается с бака, проходит через фильтры грубой и тонкой очистки, поступает в двигатель (напрямую или через расходный бак) и частично возвращается обратно. Любая утечка, подсос воздуха или загрязнение топлива может привести не просто к остановке двигателя, а к пожару. Особенно опасна так называемая биоконтаминация — размножение микроорганизмов в топливе, которое выглядит как «водоросли», но на самом деле — биоплёнка, засоряющая фильтры и форсунки.

4 — движение. Это то, что превращает судно в яхту — способность управлять ходом и курсом. Движение начинается с двигателя, переходит в редуктор, затем в гребной вал, который вращает винт, а руль направляет поток воды. Все эти элементы должны быть идеально соосны. Даже небольшое биение вала вызывает вибрацию, которая со временем разрушает подшипники, ослабляет крепления и приводит к усталостным трещинам в корпусе.

5 — корпус и палуба. Это основа всего — водонепроницаемая оболочка, которая держит яхту на плаву. Корпус — это не просто «корыто». Это несущая конструкция, воспринимающая ударные, волновые и динамические нагрузки. Палуба — это не просто «пол». Это функциональная, герме-

тичная, термически стабильная поверхность, которая должна быть нескользкой, не нагреваться на солнце и не пропускать воду внутрь. Люки, иллюминаторы, фурнитура — всё это точки риска, где нарушение герметичности может привести к затоплению.

Как системы взаимодействуют: примеры из практики

Системный подход проявляется в том, как эти пять элементов связаны между собой. Например, если нарушена герметичность корпуса — вода попадает в трюм. Трюмная помпа включается, чтобы откачать воду. Но помпа работает от электричества. Если вода поступает постоянно, помпа разряжает аккумуляторы. Аккумуляторы не успевают заряжаться от двигателя, потому что владелец редко выходит в море. В итоге — яхта остаётся без света, без связи, без помпы. Проблема началась с одной капли воды, а закончилась полной потерей функциональности.

Или другой пример: двигатель глохнет на ходу. Новичок сразу лезет в топливный фильтр. Но проблема может быть в другом: в топливном баке образовался конденсат, который вызвал биоконтаминацию. Фильтр засорился. Но почему фильтр не меняли? Потому что владелец не знал, где он находится — под пайолами, в труднодоступном месте. А почему он там? Потому что при проектировании яхты не учли обслуживаемость.

Или при замене резиновой прокладки ревизионного люка

на топливном танке, случайно поставили обычную не бензостойкую прокладку. Резину вздуло → попала вода в танк → стоп машина.

Видите, как одна проблема раскрывает цепочку: от материалов до проектирования, от эксплуатации до диагностики.

2.3 Отличия по типу яхты: моторные и парусные

Хотя «Большая пятёрка» универсальна, её проявление сильно зависит от типа яхты. На моторной яхте главный враг — вибрация и перегрев. Двигатель работает постоянно, генерируя тепло и колебания, которые передаются корпусу. Поэтому на моторных яхтах особенно важны соосность вала, качество подшипников, эффективность охлаждения и вентиляции engine room.

На парусной яхте главный враг — нагрузка на такелаж и киль. Паруса создают огромные усилия, которые передаются через мачту на корпус. Ванты, штаги, лебёдки — всё это работает под нагрузкой до нескольких тонн. Ошибка в установке лебёдки, коррозия крепежа, износ тросов — всё это может привести не просто к поломке, а к облому мачты в шторм.

Кроме того, распределение ресурсов тоже различается. Моторная яхта — это, по сути, плавучий дом с мощной энергосистемой, большим запасом топлива и сложной санитарной системой. Парусная яхта — это компромисс между минимальным весом и максимальной надёжностью. Здесь меньше генерации, меньше топлива, но выше требования к прочности и ремонтпригодности.

2.4 Итог главы

После этой главы вы должны перестать видеть яхту как набор случайных агрегатов. Вместо этого вы начинаете замечать связи: как топливо связано с двигателем, как двигатель — с корпусом, как корпус — с водой, как вода — с электрикой. Вы понимаете, что каждая система — это не изолированный блок, а часть единого целого.

Это знание не делает вас мастером. Но оно даёт вам карту. А карта — это первое, что нужно, прежде чем отправиться в путешествие. Особенно если это путешествие — по внутренностям яхты, где каждый поворот может скрывать либо решение, либо новую проблему.

Главный принцип:

Прежде чем чинить — научитесь видеть систему. Потому что на яхте всё связано. И если вы этого не видите — вы уже проиграли.

Глава 3. Профессия

Squadratore: кто такой мастер яхтенного сервиса и ремонта

«На суперяхте вас оценивают по отчёту. На малой — по тому, не утонула ли яхта после вашего визита» — проф шутка.

Когда вы слышите слово «мастер», перед глазами может возникнуть образ человека с гаечным ключом в руке, склонившегося над двигателем, или плотника, аккуратно подгоняющего рейку тиковой палубы. Но профессия «мастера яхтенного сервиса и ремонта» — это не только набор навыков и умение обращаться с инструментом. Это — особое состояние ума, способность видеть целое, понимать систему и нести ответственность за то, что остаётся за кадром: за доверие, за безопасность, за последствия.

Именно поэтому термин **Squadratore** наиболее подходящий для этой профессии — не просто «техник» или «ремонтник», а тот, кто **возвращает хаосу форму**. Это не метафора. Это метод.

Squadratore — это не должность и не звание. Это подход. Он начинается не с вопроса «что сломалось?», а с вопроса «почему это могло сломаться?». Он не ограничивается заме-

ной детали, но требует понимания контекста: как устроена яхта, как она эксплуатируется, какие решения принимались до вас, и какие последствия повлечёт каждое ваше действие.

В отличие от владельца, который думает о бюджете и комфорте, или капитана, чья задача — безопасный выход в море, или механика, отвечающего за ежедневное обслуживание, — **Squadratore** стоит особняком. Он не входит в экипаж, но его работа определяет, сможет ли экипаж выполнять свои функции. Он не владеет яхтой, но его действия влияют на её стоимость, надёжность и даже на жизнь людей на борту.

Поэтому **Squadratore** — это **глаза владельца, руки капитана и совесть отчёта**. Он не заменяет узких специалистов — сварщика, электронщика, гидравлика. Но он умеет распознать, когда задача выходит за пределы его компетенции, и вовремя передать её тому, кто обладает нужным допуском и опытом.

3.1. Теория

3.1.1. Определение профессии

Мастер яхтенного сервиса и ремонта, **Squadratore** — это **универсальный диагност и техник**, способный:

- прийти на яхту без предварительной информации,
- провести комплексную диагностику всех систем,
- выполнить или организовать ремонт,
- понимать границы своей компетенции и требования безопасности/сертификации.

Он **не заменяет** узких специалистов (сварщика, электрика, гидравлика), но **координирует** их работу и **гарантирует целостность решения**.

3.1.2. Отличие от других ролей

Роль	Фокус	Ограничения
Владелец	Бюджет, эстетика, комфорт	Часто не технически грамотен
Капитан	Безопасность, эксплуатация	Может не знать всех тонкостей ремонта
Шкипер (рулевой)	Ежедневное обслуживание	Не решает структурные вопросы
Механик	Двигатели, HVAC, генераторы	Узкий специалист, редко видит «большую картину»
Мастер	Системная диагностика, координация, ремонт	Знает, когда передать задачу

3.2. Диагностика: как оценить зону ответственности

3.2.1. Карта компетенций (уровни А/В/С)

Лестница допуска: как расти без экспериментов на яхте

Профессия не строится за месяц. Она растёт постепенно, через осознанное ограничение своих действий. Все работы можно разделить на три уровня ответственности — не как формальную классификацию, а как внутренний компас:

— **Уровень А:** то, что можно делать самостоятельно — осмотр, чистка, замена фильтров, герметизация второстепенных протечек, простые цепи постоянного тока при наличии схемы.

— **Уровень В:** то, что требует контроля или наставничества — обслуживание дизеля, работа с береговым вводом 230 В, топливные системы.

— **Уровень С:** то, что требует профильного специалиста — сварка, структурные ремонты корпуса, высоковольтные сети.

Если вы не уверены в уровне задачи — считайте её уровнем С и вызывайте старшего. Это не слабость. Это зрелость.

Уровень	Что можно делать	Примеры
A	Безопасно новичку	Осмотр, чистка, замена фильтров, герметизация второстепенных протечек, простые DC-цепи (12/24 В) при наличии схемы
B	С наставником или контролем	Обслуживание дизеля, генератора, AC 230 В (береговой ввод), топливные системы, разбор узлов рулевого
C	Только профильные специалисты	Сварка, электрика, структурные ремонты корпуса, механика, столярка, такелаж

3.2.2. Как определить уровень задачи

Перед началом работ задайте себе:

- Есть ли риск жизни/пожара/затопления? → C.
- Требуется ли допуск (сварка, газ, AC)? → C.
- Затрагивает ли конструкцию корпуса? → B/C.
- Можно ли отменить действие без последствий?

→ Если нет — B/C.

3.2.3. Роли на борту: где вы стоите

На яхте каждый человек занимает своё место. Владелец платит, капитан отвечает за безопасность, механик следит за работой механизмов, штурман управляет сложными системами. А вы — внешний эксперт, приглашённый для решения конкретной задачи. Вы не часть команды, но вы — её временный защитник.

Именно поэтому ваше поведение должно быть выверенным. Вы не обсуждаете коллег при капитане. Вы не критикуете предыдущих мастеров. Вы не даёте пустых обещаний. Вместо этого вы говорите: *«Я вижу, что система была*

модифицирована. Предлагаю проверить её текущее состояние». Это не уклонение. Это уважение — к делу, к коллеге, к владельцу.

Вы не спорите с капитаном при владельце. Если есть разногласия — вы обсуждаете их наедине, вне слуха. Вы не переходите на «ты», даже если вас приглашают. Вы не фотографируете интерьер без разрешения. Вы не едите на борту. Вы не оставляете следов обуви на тике. Потому что **вы — не просто техник. Вы — квалифицированный специалист и лицо компании.**

3.3. Инструменты профессии: не только гаечные ключи

3.3.1. Профессиональный минимум

- **Документация:** чек-листы, акты дефектации, шаблоны отчётов ([Приложение G]).
- **Фотофиксация:** камера/телефон с возможностью геометки и времени.
- **Измерительные приборы:** мультиметр, влагомер, термометр.
- **СИЗ:** респиратор, перчатки, очки, диэлектрические инструменты.

3.3.2. Невидимый инструмент: коммуникация

- **С владельцем:** чётко, без жаргона, с вариантами решений.
- **С капитаном:** технически точно, с указанием рисков.
- **С экипажем:** уважительно, без демонстрации превосходства.

Фраза-шаблон:

«Я вижу три варианта: быстрый (2 часа), надёжный (2 дня), или наблюдение (бесплатно, но риск роста проблемы). Что выбираете?»

3.4. Технология: как работать правильно

3.4.1. Этапы работы на яхте

- **Прибытие:** осмотр, фото, фиксация исходного состояния.
- **Диагностика:** сбор фактов, гипотезы, тесты.
- **Согласование:** обсуждение с владельцем/капитаном, смета.
- **Выполнение:** соблюдение чистоты, маркировки, безопасности.
- **Контроль:** тестирование, sea trial (тестирование в море, если применимо).
- **Отчёт:** акт, рекомендации, фото «до/после».

3.4.2. Правила работы на борту

- **Никогда не работать в одиночку** в замкнутых пространствах.
- **Всегда маркировать** снятые детали, шланги, провода.
- **Убирать за собой** — грязь = профессиональная небрежность.
- **Не обещать невозможного** — лучше сказать «уточню».

3.5. Контроль качества: как убедиться, что работа сделана

3.5.1. Чек-лист завершения работ

- Все соединения герметичны
- Нет следов масла/грязи в рабочей зоне
- Все автоматы/краны в исходном положении
- Владелец получил отчёт и рекомендации
- Фото «после» сохранено

3.5.2. Тестирование

- **Электрика:** нагрузочный тест, проверка нагрева.
- **Вода:** давление, отсутствие протечек под нагрузкой.
- **Двигатель:** холостой ход, переход на обороты, темпе-

ратура.

3.6. Типовые дефекты: где ломают новички

Ошибка	Последствие	Как избежать
Не сфотографировал «до»	Владелец: «Вы это сломали!»	Всегда фото до начала
Не уточнил бюджет	Выполнил дорогой ремонт без согласия	Всегда: «Это будет стоить ~Х. Подтверждаете?»
Работал без маркировки	Перепутал шланги/провода	Бирки на всё, что снимаете
Обещал «починю всё»	Взялся за задачу уровня С	Знай свои границы

3.7. Стандарт работы: единый подход ко всем яхтам

В профессии мастера яхтенного сервиса **не существует «малых» или «второсортных» объектов**. Яхта длиной 8—12 метров требует того же уровня внимания, документирования и технической дисциплины, что и 60-метровая суперяхта. Разница — только в масштабе задач, но не в качестве исполнения.

Применяется **единый регламент**, обязательный во всех случаях:

1. Диагностика

- Проводится по единому алгоритму:
- **факт → гипотеза → тест → подтверждение**.
- Фиксируется письменно или в цифровом виде:
- — фото «до»,
- — описание симптомов,
- — измерения (влажность, напряжение, давление и т.д.),
- — список проверенных узлов.
- Даже при устном обсуждении с владельцем — **все выводы оформляются в акте**.

2. Выполнение работ

- Независимо от размера яхты:
- — используется только сертифицированный инстру-

мент,

- — соблюдается чистота рабочей зоны,
- — применяется маркировка всех снятых элементов,
- — все крепёжные соединения затягиваются с контролем момента.

— Работы выполняются **поэтапно**, с промежуточной проверкой:

- — герметизация → выдержка → контроль адгезии,
- — электромонтаж → измерение сопротивления → нагрузочный тест и т.д..

3. Документирование

— После завершения составляется **акт выполненных работ**, включающий:

- — перечень выполненных операций,
 - — использованные материалы (марка, сертификат, партия),
 - — параметры (момент затяжки, температура, влажность),
 - — фото «до/после»,
 - — рекомендации по дальнейшей эксплуатации.
- Акт передаётся владельцу **в бумажной и/или электронной форме** с возможностью архивирования.

4. Контроль качества

- Завершение работ — не в момент ухода с борта, а после:
- — статического теста (герметичность, нагрев, утечки),

- — динамического теста (sea trial, если применимо),
- — подписания акта владельцем или капитаном.
- Если владелец отказывается от акта — работа **не считается завершённой**, и это фиксируется в личном журнале мастера.

Главный принцип:

*Профессионализм не зависит от размера яхты.
Он проявляется в каждом болте, каждом шве,
каждом акте.*

*На малой яхте нет команды подстраховки —
значит, ваша дисциплина должна быть выше.*

*На большой яхте нет права на ошибку — значит,
ваша методика должна быть безупречной.*

Но в обоих случаях — стандарт один.

3.10. Итог главы

После этой главы вы должны:

- понимать **роли на яхте** и свою позицию,
- уметь **определять уровень задачи (A/B/C)**,
- знать **правила коммуникации и документирования**,
- избегать **типовых ошибок**.

профессия мастера яхтенного сервиса — это не ремесло, а **системная дисциплина**, сочетающая техническую компетентность, этическую ответственность и культурную дисциплину.

Вы не герой, который спасает яхту в шторме.

Вы — тот, кто **не допускает шторма внутри системы**.

Именно поэтому Squadratore — это не просто название.

Это обещание:

«Я не наврежу. Я пойму. Я решу. И я оставлю после себя порядок».

Главный принцип:

Профессия начинается не с умения чинить, а с умения не навредить.

Границы профессии: знать, когда остановиться

Глава 4. Чтение документации: GA, схемы, R&ID — карта выживания на яхте

«На суперяхте документация — закон. На малой, особенно старой — редкость. Но уметь её читать должен каждый мастер, даже если её нет».

Когда вы приходите на борт, вас встречает не только владелец или капитан, но и **невидимый слой информации** — тот, что закодирован в чертежах, схемах, журналах и маркировках. Этот слой — не бюрократия. Это **карта внутреннего мира яхты**: где проходят трубы, как распределена электрика, куда ведут кабели, как устроена вентиляция. Без неё вы — не мастер, а гость, который пытается угадать, что скрыто за обшивкой.

Именно поэтому умение читать документацию — это не навык для инженеров. Это **основа профессиональной ориентации**. Даже если документов нет — вы должны знать, **что искать, где искать и как воссоздать недостающее**.

4.1. Теория: зачем нужна документация?

Документация отвечает на три фундаментальных вопроса:

— **Как должно быть?** — проектное состояние, заложенное верфью.

— **Что изменилось?** — модификации, ремонты, самодельные переделки.

— **Где искать?** — расположение систем, доступ к узлам, точки обслуживания.

Если вы не знаете, как должно быть — вы не заметите, что уже сломано. Вы будете лечить следствие, а не причину.

Факт: 60% «непонятных» поломок на малых яхтах происходят из-за самодельных переделок без документирования. Владелец «просто подключил помпу к свободному автомату» — и через год яхта тонет от перегрузки сети.

Действие	Что ищете
Спросите владельца	«Есть ли GA, схемы, manuals?», фото предыдущих ремонтов
Проверьте судовой ящик	Обычно там хранят документы
Откройте engine room	Часто схемы приклеены на дверцах шкафов
Запросите сайты в интернете	PDF-файлы, схемы, мануалы

Документация — это не бумага. Это **память яхты**. И если этой памяти нет — вы обязаны её создать. Потому что **мастер без документации — как хирург без рентгена**.

4.2. Диагностика: как оценить наличие и качество документации

При первом осмотре яхты выполните **четыре действия**:

Если документации нет — ваша первая задача — **создать минимум**. Не ждите идеального комплекта. Начните с того, что есть.

***Правило Squadratore:** «Если вы не зафиксировали — вы не сделали».*

4.3. Инструменты: что использовать для работы с документацией

Инструмент	Применение
Планшет/телефон	Хранение PDF, фото, заметок
Лупа + фонарь	Чтение мелкой маркировки на щитах
Камера	Фото схем, маркировки, расположения
Блокнот	Зарисовка схем от руки, если нет оригинала

Совет: всегда делайте резервную копию всех найденных схем. Облачное хранилище + USB-флешка — ваша страховка от потери данных.

4.4. Технология: как читать основные типы документации

4.4.1. General Arrangement (GA) — анатомический план яхты

GA — это не просто «план палуб». Это трёхмерная карта всех зон, где каждая линия несёт смысл:

- **Сплошная толстая линия** — несущая переборка,
- **Пунктир** — люк или дверь,
- **Штриховка** — зона engine room, аккумуляторного отсека, танка.

По GA вы узнаете:

- где находится доступ к трюмным помпам,
- как пройти к забортному клапану, не разбирая всю каюту,
- где заканчивается силовой набор и начинается декоративная обшивка.

Без GA вы работаете вслепую. С ним — вы видите яхту насквозь.

«GA поможет нам найти скрытые клапаны и доступ к помпам — это сэкономит время и деньги».

4.4.2. Электросхемы — нервная система яхты

Электрика на яхте — не «розетки и лампочки». Это сложная сеть источников, потребителей и защитных

устройств, где ошибка в одном узле может вывести из строя навигацию, связь, жилую зону.

Стандарты маркировки проводов на яхтах

В отличие от зданий, на яхтах применяются **судовые стандарты**, а не бытовые:

— **ISO 10133:2020** — «*Small craft — Electrical systems — Extra-low-voltage direct current installations*»

— → регулирует цепи **постоянного тока** (12/24/48 В).

— **ISO 13297:2020** — «*Small craft — Electrical systems — Alternating current installations*»

— → регулирует цепи **переменного тока** (230/400 В).

— **ABYC E-11** — американский стандарт, допустим в США, но не универсален.

Правильная маркировка по ISO

Постоянный ток (DC):

— **Красный** — плюс (+),

— **Чёрный или жёлтый** — минус (—),

— **Зелёный или зелёно-жёлтый** — защитное заземление корпуса (bonding).

Переменный ток (AC):

— **Коричневый или чёрный** — фаза (L),

— **Синий** — нейтраль (N),

— **Зелёно-жёлтый** — защитное заземление (PE).

Критическая ошибка:

Использование бытовой логики («коричневый = фаза») в DC-цепях.

На яхте коричневый провод в DC — это ошибка или самоделка.

Синий в DC — не ноль, а возможный минус — но это нестандартно и опасно.

Что искать на электросхеме:

- Источники питания (аккумуляторы, генератор, берег),
- Защита (автоматы, предохранители),
- Потребители (помпы, навигация, освещение),
- Система bonding (защитное заземление корпуса).

4.4.3. P&ID (Piping & Instrumentation Diagram) — кровеносная система

P&ID — это схема всех трубопроводов: топливо, вода, санитарные системы. На ней обозначены:

- **Стрелки** — направление потока,
- **Круги** — насосы,
- **Ромбы** — фильтры,
- **Квадраты** — клапаны.

Что включают основные системы:

- **Топливо:** бак → фильтр грубой очистки → фильтр тонкой → двигатель → обратка,
- **Вода:** заборт → охлаждение двигателя → overboard,
- **Санитарные системы:** туалет → holding tank → насос → overboard.

Без P&ID вы не поймёте, почему вода из душа попадает в holding tank, или почему топливный фильтр стоит после

обратки.

4.5. Как читать документацию правильно

Чтение схемы — это не «найти помпу». Это **понимание логики системы**.

Например, вы видите на электросхеме, что две трюмные помпы (носовая и кормовая) подключены к одному автомату. Это не обязательно ошибка — на малых яхтах так иногда делают для упрощения распределительного щита. Но теперь вы знаете: если сработал автомат — проверяйте обе помпы, а не только ту, что срабатывает чаще. Возможно, вторая не исправна, вызвав перегрузку общей цепи.

Или вы замечаете на P&ID, что слив из душевой кабины идёт в тот же коллектор, что и сброс из бойлера. Это допустимо — обе линии относятся к серым водам. Но если трюмная помпа включается каждые 5 минут, не спешите искать протечку корпуса. Проверьте TPR-клапан бойлера: при избыточном давлении он может сбрасывать воду в дренажную систему, и если сброс идёт постоянно — помпа работает как часы. Это не авария, но сигнал к регулировке или замене клапана.

Документация учит вас думать системно. Она превращает хаос в структуру.

4.6. Что делать, если документации нет

На 80% старых яхт документация либо отсутствует, либо представляет собой древний не актуальный PDF-файл в телефоне. Это не повод отказываться от работы. Это повод стать архивариусом, инженером и картографом в одном лице.

Ваша задача — **воссоздать минимум документации:**

— **Сфотографируйте всё:** щиты, маркировки, расположение помп.

— **Зарисуйте схему от руки:** даже простой чертёж с подписями «аккумулятор → автомат → помпа» спасёт часы диагностики.

— **Создайте акт:** зафиксируйте текущее состояние, чтобы следующий мастер не начал с нуля.

Это не «лишняя работа». Это профессиональная ответственность.

4.7. Контроль качества: как проверить, что вы правильно поняли схему

Чек-лист проверки схемы

- Все источники питания учтены
- Все потребители имеют защиту
- Нет «висящих» линий без назначения
- Маркировка совпадает с реальностью

Практический тест

- Включите автомат → проверьте, что работает именно тот потребитель, который указан на схеме.
- Отключите насос → убедитесь, что питание прервано только у него.

Если схема не совпадает с реальностью — обновите её.

Не надейтесь, что «владелец запомнит».

4.8. Типичные ошибки

— «**Схема есть — значит, всё правильно**»

— → Не проверяют соответствие реальности.

— → **Решение:** сверяйте каждую линию с фактом.

— «**Не буду маркировать — запомню**»

— → Перепутывает провода при сборке.

— → **Решение:** используйте термоусадочные бирки с но-

мером цепи.

— «**PDF — есть в интернете, найду еще раз**»

— → Сайт больше не доступен, теряет файл, работает

вслепую.

— → **Решение:** делайте резервную копию сразу.

— «**Владелец сказал — значит, так и есть**»

— → Не проверяет информацию.

— → **Решение:** проверяйте всё мультиметром, визуаль-

но, тестами.

4.9. Расширенный разбор стандартов: ISO 10133, ISO 13297, ABYC E-11

ISO 10133:2020 — постоянный ток (DC)

Этот стандарт регулирует:

- сечение кабелей (в зависимости от длины и тока),
- защиту от короткого замыкания,
- маркировку,
- соединения (только обжимные или пайка с изоляцией).

Ключевое требование :

Все цепи должны иметь **защиту по обоим полюсам** (плюс и минус) при длине > 2 м.

Это часто нарушается на малых яхтах — и становится причиной пожара.

ISO 13297:2020 — переменный ток (AC)

Регулирует:

- изоляцию кабелей (только морская, маслостойкая),
- заземление корпуса,
- разделение AC и DC в щитах,
- использование УЗО (RCD) для всех розеток.

***Важно:** AC на яхте — гость. Он не должен влиять на DC-системы.*

*Совмещение нуля и корпуса — **запрещено**.*

ABYC E-11 — американский стандарт

Применим в США, но:

- допускает использование **чёрного для плюса** в DC,
- менее строг к маркировке,
- не требует защиты минуса.

Рекомендация:

Если яхта под флагом ЕС — руководствуйтесь ISO.

Если под флагом США — можно использовать ABYC, но лучше применять ISO как более строгий.

4.10. Практические примеры чтения схем

Пример 1: трюмная помпа подключена к общему автомату

— **Схема:** помпа и холодильник 12В — на одном автомате 10 А.

— **Риск:** холодильник потребляет 4.1 А, помпа — 10 А → при включении обоих — перегрузка. *(Если холодильник потребляет 50 Вт при 12 В, то его ток равен: $50 \div 12 = 4,1$ А. Для трюмной помпы «ТМС 2000» производительность 120 л/мин, напряжение питания 12В — 10 А).*

— **Решение:** выделить отдельный автомат для помпы, проверить сечение кабеля.

Пример 2: топливный фильтр после обратки

— **R&ID:** топливо → двигатель → обратка → фильтр.

— **Ошибка:** фильтр должен быть до двигателя, а не после.

— **Причина:** владелец «переставил фильтр, чтобы ему было удобнее менять». (Реальный случай из практики)!

— **Риск:** грязное топливо попадает в форсунки.

— **Решение:** вернуть фильтр в проектное положение, обновить R&ID. Объяснить владельцу простые принципы работы ДВС.

4.11. Создание документации с нуля: пошаговый регламент

— **Фотофиксация:**

— — Сфотографируйте все щиты, помпы, клапаны, маркировки.

— **Зарисовка схемы:**

— — Нарисуйте от руки: источник → защита → потребитель.

— **Маркировка:**

— — Используйте термоусадочные бирки: «PUMP-BILGE-01», «BAT-MAIN».

— **Цифровизация:**

— — Перенесите схему в PDF, сохраните в облаке и на флешке.

— **Передача владельцу:**

— — Вручите акт с приложением схемы, объясните, как ею пользоваться.

Это — не «бумажки». Это ваша гарантия, что работа сделана правильно.

4.12. Итог главы

После этой главы вы должны:

- уметь читать GA, электросхемы, P&ID — не как карты, а как логические модели системы,
- знать разницу между ISO и ABYC, и никогда не применять IEC 60446 на яхтах,
- создавать документацию с нуля, если её нет,
- маркировать всё, что снимаете,
- никогда не доверять словам без проверки.

Главный принцип:

Документация — это не бумага. Это карта выживания на яхте и уважение к тем, кто будет работать после вас.

Глава 5. Материаловедение для яхт

5.1. Физико-химические основы: как материалы ведут себя в морской среде

Морская вода — это не просто жидкость. Это **электролит**, который проводит ток и вызывает гальваническую коррозию между разнородными металлами. Это **растворитель**, который вымывает смолы из GFRP и масла из древесины. Это **носитель микроорганизмов**, которые разрушают органические материалы за месяцы.

Последствие: материал, устойчивый на суше, может разрушаться на воде в 10—100 раз быстрее. Алюминий, не защищённый анодами, теряет 1 мм толщины за сезон в Средиземном море. Строительная фанера превращается в труху за год. Даже тик — при неправильной обработке — трескается и гниёт.

Ультрафиолет — невидимый враг. Он разрушает лигнин в древесине, превращая тик в серую, растрескавшуюся массу. Он деградирует полиэфирную смолу, делая её порошкообразной. Он ускоряет старение герметиков, лишая их эластичности.

Решение — не в «красивом лаке», а в **UV-стабилизаторах**: гелькоуты с добавками, эпоксидные барьерные покрытия, специальные пропитки для дерева. Без них любое органическое покрытие обречено.

Температурные перепады — GRP и металл имеют разный коэффициент теплового расширения. При нагреве на солнце они «движутся» по-разному, создавая напряжения в соединениях. Древесина «дышит» — впитывает влагу ночью, высыхает днём. Если швы не компенсируют это движение — рейки вздуваются, трескаются, отрываются от основания.

Ошибка: жёсткое крепление тика без компенсационных швов. Результат: палуба «играет» в жару, швы рвутся, вода попадает под рейки.

5.2. Теория: почему материалы — это основа безопасности

Материал определяет:

- Срок службы конструкции,
- Устойчивость к морской среде,
- Совместимость с другими элементами,
- Риск скрытых дефектов (коррозия, гниль, деламинация).

Ошибка в выборе материала — не «мелочь». Это отложенная авария.

***Факт:** 70% структурных повреждений на малых яхтах начинаются с несовместимости материалов (алюминий + бронза, не правильный герметик на тике, строительная фанера под палубой).*

5.3. Диагностика: как определить материал на борту

5.3.1. Металлы — углублённый анализ

Нержавеющая сталь: A2 vs A4

Параметр	A2 (304)	A4 (316)
Содержание хрома	18%	16–18%
Содержание никеля	8–10%	10–14%
Содержание молибдена	0%	2–3%
Устойчивость к хлоридам	Низкая	Высокая
Стоимость		+ 150%

Тест на месте:

— Капните 10% раствором соляной кислоты.

— A2: пузырится, зеленеет.

— A4: реакция слабая или отсутствует.

Алюминий: марки 5083 vs 6061 и, внимание 1561

— **5083 (Амг 5)**: морской класс по Европейским стандартам, устойчив к коррозии, используется в корпусах. Но по меркам судостроения России, этот стандарт для малосоленых морей типа Балтики. В Средиземке и тем более Адриатике, этот сплав корродирует и в России используют **ОСТ 1 92073—82** листы **1561** или он же **Амг 6**, лучший сплав для

судостроения.

— **6061 (АД33)**: авиационный, не устойчив к соли, для надстроек.

Как отличить: маркировка на профиле (5083-H116 или 1561). Если нет — не используйте в подводной части.

5.3.2. Композиты: типы смол и армирования

Смола — это не «клей», а структурный элемент. Полиэфирная смола дешева, но подвержена осмосу и плохо сцепляется с эпоксидкой. Эпоксидка — дороже, но устойчива к воде, имеет минимальную усадку и высокую адгезию. Винилэфир — компромисс: химстойкость + ударопрочность.

Практический вывод: для ремонта — только эпоксидка. Полиэфир — только для восстановления оригинальной конструкции, и то с осторожностью.

Смола	Плотность (г/см ³)	Водопоглощение (%)	Прочность на изгиб (МПа)
Полиэфир	1.25–1.30	0.2–0.4	80–100
Эпоксидка	1.10–1.20	0.1–0.2	120–150
Винилэфир	1.20–1.25	0.15–0.25	100–130

Практический вывод: эпоксидка — лучше для ремонта, но дороже.

5.3.3. Древесина: микроскопия и плотность

Тик (*Tectona grandis*) — единственный материал, сочетающий масла, силикаты и плотную структуру. Дикий тик (old growth) имеет плотность 650—750 кг/м³, узкие годовичные кольца (≤ 2 мм), маслянистый запах. Плантационный — легче (500—600 кг/м³), широкие кольца, мало масел.

Тест: капните воду на свежий срез. У дикого тика капля держится > 10 минут. У плантационного — впитывается за 1—2 минуты.

Iroko, Sapele, Cumaru — не тик. Они красивы, но не выдерживают морской воды без ежегодной обработки. Использовать их на палубе — значит гарантировать замену через 2—3 года.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.