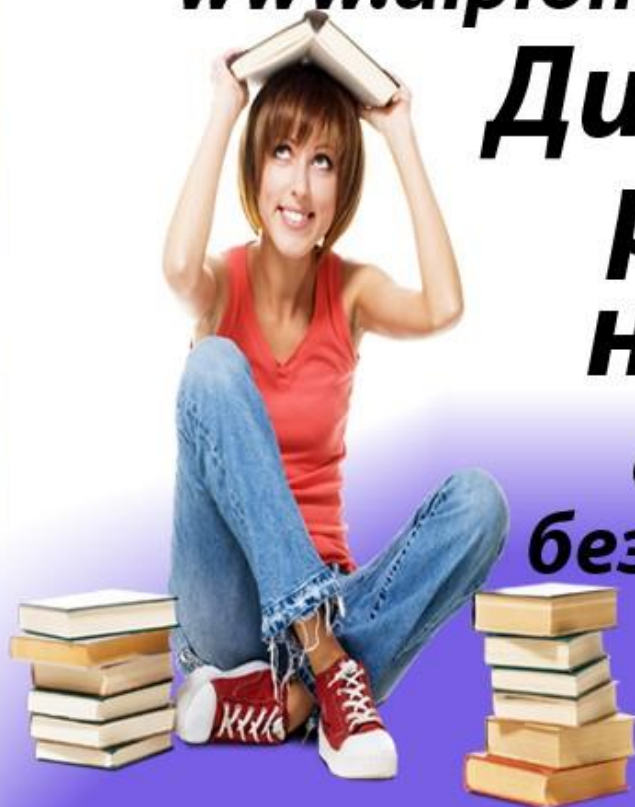


www.diplomstudent.net

Дипломные работы на заказ

**от автора
без предоплаты**



Содержание

Введение.....	4
Раздел 1. Результаты сбора, систематизации и анализа материала в соответствии с индивидуальным заданием и поставленными задачами	5
1.1.Организационно-правовая характеристика деятельности предприятия ООО «12 узлов».....	5
1.2.Оценка основных видов деятельности компании яхтенный клуб «12 узлов»	8
1.3.Анализ финансовых показателей предприятия ООО «12 узлов»	10
Раздел 2. Результаты интерпретации информации и разработка управленческого решения в соответствии с индивидуальным заданием и поставленными задачами	14
2.1. Характеристики нового маршрута	14
2.2 Документационное обеспечение маршрута	16
Раздел 3. Результаты систематизации полученных данных в соответствии с поставленными задачами в рамках выпускной квалификационной работы	22
3.1. Современное состояние и перспективы развития морских круизов	22
3.2.Преимущества инвестиций в яхтинг.....	23
Заключение	25
Список использованных источников	27
Приложения	29

Введение

Целью преддипломной практики является подбор и анализ необходимого практического материала для дальнейшего выполнения выпускной квалификационной работы (бакалаврской работы). Для достижения указанной цели, задачами практики является: дать организационно-правовую характеристику деятельности туристической компании; рассмотреть основные виды деятельности туристического предприятия, провести анализ финансовых показателей в динамике; разработать новый туристический продукт; дать обоснование развитию туристического предприятия на рынке морских круизов.

Срок прохождения практики 13 января 2020 г. по 26 января 2020 г.

В процессе прохождения практики были изучены : нормативно-правовые акты деятельности туристической компании ООО «12 Узлов», организационная структура предприятия и основные функции работников компании, данные бухгалтерской отчетности туристического предприятия за 2016-2018гг., проведена оценка основных экономических показателей; был обоснован выбор развития предприятия на рынке морских круизов, изучены перспективы развития рынка морских круизов и преимущества инвестиций в яхтинг, был разработан туристический маршрут по Ионическому побережью Греции, изучено документационное обеспечение маршрута.

В результате прохождения практики был собран практический материал для аналитической и проектной главы бакалаврской работы.

Структурно отчет по практике состоит из введения, основной части, заключения, списка использованных источников и приложений.

В работе применялись частные, специальные и общенаучные методы, в частности: сравнение, анализ, синтез, дедукция, анализ документов и др.

Раздел 1. Результаты сбора, систематизации и анализа материала в соответствии с индивидуальным заданием и поставленными задачами

1.1. Организационно-правовая характеристика деятельности предприятия ООО «12 узлов»

Объектом исследования является фирма ООО «12 узлов», которая организована в форме общества с ограниченной ответственностью и осуществляет свою деятельность на основании Конституции РФ, Устава предприятия, федерального и регионального законодательства. Компания располагается по адресу: г. Москва, Большой Козихинский переулок, д. 22 стр. 1. Фирма ООО «12 узлов», являясь туристическим агентством основным видом деятельности, выбрало для себя: организацию морских круизов на современных яхтах, парусных катамаранах в большинстве стран мира; аренду яхт в различных странах, обучение управлению парусными и моторными яхтами с последующей выдачей международных прав капитана, организацию участия в регатах. Возглавляет компанию директор, в его подчинении находятся: главный бухгалтер, начальник отдела по аренде, начальник отдела по продажам круизов, начальник отдела по обучению. Организационная структура управления компанией представлена на рисунке 1.1. Рассмотрим кратко основные функции работников предприятия ООО «12 узлов».

Директор туристского агентства ООО «12 узлов»:

1. заключает договора с зарубежными и отечественными туристическими фирмами;
2. отвечает за рекламную компанию;
3. отвечает за документацию;
4. хранит коммерческую тайну, которая включает: названия и адреса партнеров, имена и фамилии клиентов, себестоимость авиабилетов, размеры должностных окладов;
5. принимает участие в туристических выставках-ярмарках;
6. отвечает за оплату турпакета и отправляет копию платежного

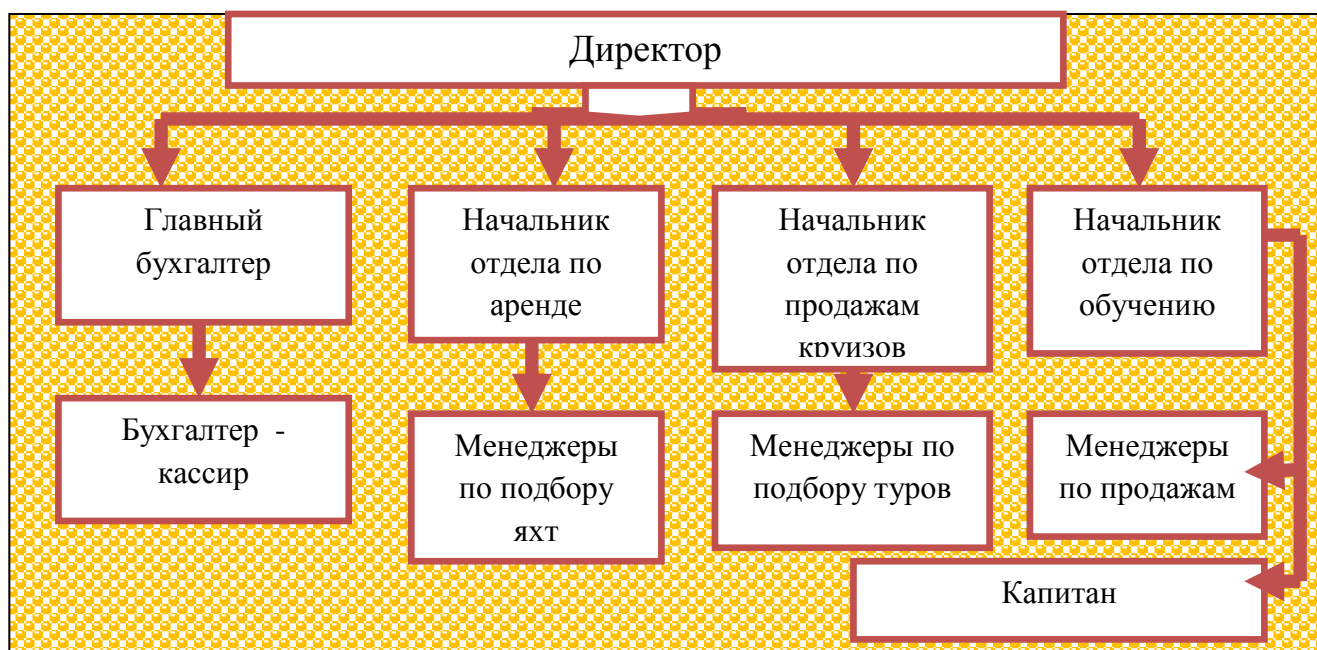


Рисунок 1.1- Организационная структура управления ООО «12 узлов»

поручения туроператору; принимает все претензии, которые возникли у туриста, решает их путем переговоров с клиентом и туроператором; своевременно информирует бухгалтерию о необходимости выставления счетов для оплат по безналичному расчету.

Главный бухгалтер туристского агентства ООО «12 узлов» обеспечивает:

1. Полный учет поступающих денежных средств;
2. Достоверный учет туристских путевок;
3. Точный учет результатов финансово-хозяйственной деятельности фирмы;
4. Правильное начисление и своевременное перечисление платежей;
5. Своевременный инструктаж работников по вопросам бухучета, контроля и анализа;
6. Составление достоверной бухгалтерской отчетности на основе первичных документов бухгалтерских записей;
7. Сохранность бухгалтерских документов, оформление и передачу их в установленном порядке в архив;

Менеджер туристского агентства ООО «12 узлов»:

1. Владеет полной информацией по маршрутам.
2. Отвечает за телефонные звонки и напрямую работает с клиентом.

3. Заключает договор с клиентом на туристическое обслуживание по маршруту, выдает пакет необходимых документов.

4. Выезжает в рекламные туры и командировки.

5. Ведет необходимую для работы документацию.

6. Отвечает за страхование туристов.

7. Принимает заявки на маршрут.

8. Отвечает за оплату туристом тур пакета.

9. Отправляет копию платежного поручения партнерам по бизнесу.

10. Постоянно повышает свой профессиональный и общеобразовательный уровень.

11. Принимает все претензии, которые возникают у туриста.

12. Информировывает клиента о технике безопасности.

13. Сообщает принимающей стороне сведения о туристах: точное число человек, возраст детей, дата заезда и выезда, номер рейса, категория размещения, вид питания, Ф.И.О. туристов, данные паспорта, адрес.

14. Информировывает туристов о правилах поведения, факторах риска и безопасности.

15. Производит аннулирование.

16. Немедленно информирует о возникновении условий препятствующих поездке.

17. Информировывает туриста об условиях проживания, питания, трансфера.

18. Оформляет пакет документов.

19. Хранит коммерческую тайну.

20. При возникновении конфликтных ситуаций немедленно информирует директора.

Все работники предприятия осуществляют свои функции на основании должностных инструкций и правил техники безопасности. Итак, выше были рассмотрены организационно правовые характеристики деятельности компании ООО «12 Узлов».

1.2. Оценка основных видов деятельности компании яхтенный клуб «12 узлов»

Яхтенный клуб «12 узлов» предлагает широкий выбор морских круизов на современных яхтах, парусных катамаранах в большинстве стран мира. Яхтенный клуб «12 узлов» организует отдых на парусных и моторных яхтах в акваториях Карибских островов, Средиземного моря, Сейшельских и Мальдивских островов, а также Тайланда. Яхтенный клуб «12 узлов» проводит обучение управлению парусными и моторными яхтами с последующей выдачей международных прав капитана. Обучение проводится по стандартам IYT на собственных яхтах, базирующихся в Черногории и на Канарских островах.

Яхтенная школа «12 узлов» предлагает различные курсы судовождения, рассчитанные на нулевой уровень подготовки или на наличие некоторого опыта. После прохождения десятидневного курса практики и успешного экзамена клиент сможет самостоятельно управлять чартерной яхтой до 15 м (47 футов) или собственной яхтой до 24 м (80 футов) на удалении до 25 миль от берега в дневное время суток.

Курсы шкиперов предлагают весьма комфортный алгоритм обучения. Морская практика закрепляет теоретические знания, которые вы получили из предоставленных школой учебных материалов или на занятиях в классе. Курсы судовождения организованы по следующему принципу: один-два часа в день инструктор повторяет необходимую теорию, а в море, на борту яхты, отрабатываются все навыки и практические дисциплины управления яхтой. Время на повторение теории зависит от того, насколько члены команды хорошо ориентируются в материале. Именно поэтому яхтенная школа «12 Knots» рекомендует не игнорировать полноценный теоретический курс или заочное обучение и детально изучить материалы по теории яхтинга.

Яхтенный клуб «12 узлов» предлагает чартер/аренда яхт. ООО «12 узлов» является крупнейшим представителем международных чартерных компаний, владеющих флотом по всему миру. Располагая базой из 4 500 парусных и

моторных яхт, компания всегда может оперативно предоставлять детальную информацию по всем интересующим клиента запросам. Яхт-клуб «12 Узлов» предлагает аренду катамаранов (просторные комфортабельные суда, завоёвывающие в последние годы все большую популярность. Конструктивной особенностью большинства современных круизных катамаранов является повышенная остойчивость, прекрасные ходовые качества и великолепная обитаемость: просторные каюты, функциональное палубное пространство).

Компания «12 Узлов» предлагает аренду моторных яхт и катеров различного класса. На нашем сайте представлены моторные яхты, начиная от небольших открытых катеров длиной до 10 метров, которые можете взять в аренду и самостоятельно управлять ими, до дорогих комфортабельных моторных яхт, которые обслуживает профессиональная команда.

Компания «12 Узлов» предлагает такую востребованную сегодня услугу, как аренда парусных яхт. Аренда парусных яхт в последние годы становится всё более популярной. На сайте компании представлено огромное количество парусных яхт для аренды в различных странах мира. Здесь сможете найти и забронировать парусные яхты, начиная от недорогих двух каютных яхт до современных комфортабельных парусных яхт более 50 футов.

Аренда супер-яхт (другое название премиум или мега яхта) – лучший способ отдыха на воде. Мега яхта дает возможность гостям насладиться первоклассным обслуживанием, высокой кухней, всевозможными изысками на фоне невероятных видов.

Яхтенная компания «12 Узлов» предлагает аренду тримаранов – особых судов, представляющих собой конструкцию из трёх соединённых сверху параллельных корпусов. Тримараны стали логичным продолжением катамаранов, который улучшили для повышения остойчивости и улучшения мореходных качеств. Как правило, тримараны являются лидерами по скорости передвижения по воде. Если не говорить о спортивных тримаранах, которые могут развивать более 45 узлов (более 90 км/час), обычные прогулочные тримараны развивают скорость от 15 до 20 узлов.

Яхт-клуб «12 Узлов» предлагает взять напрокат гулет (или гулету) – прогулочную парусно-моторную яхту в турецком традиционном стиле. Аренда гулеты возможна только вместе с командой (как правило, капитан, 2-3 матроса и повар), которая делает всю работу. Длина такой яхты – от 18 до 35 метров, что достаточно для комфортного размещения 8 - 16 пассажиров. Все каюты оборудованы двуспальными кроватями с просторными ванными комнатами.

Яхтенный клуб «12 Узлов» приглашает принять участие в целом списке парусных регат, флотилий, начиная от небольших любительских соревнований, до профессиональных гонок на спортивных яхтах. Популярными направлениями являются: Северная Европа (313), Средиземное море (9349), Южная Америка (19), Карибы (684), Атлантика (346), Европа, Внутренние воды (19), Северная Америка (65), Восточная Азия (4), Юго-Восточная Азия (77), Океания (73), Индийский океан (62). Основной миссией деятельности ООО «12 узлов» является организация разнообразного и доступного отдыха для широкого слоя населения. Основными целями организации являются: максимизация прибыли; удовлетворение потребителя; рыночное лидерство; высокий уровень производительности труда; благосостояние работающих и развитие партнерских отношений в коллективе.

1.3. Анализ финансовых показателей предприятия ООО «12 узлов»

Финансовые результаты - это итог работы предприятия, выражающийся в сумме прибыли, повышении рентабельности и финансовой устойчивости компании. На протяжении ряда лет, предприятие результатов ООО «12 узлов» ежегодно увеличивает объемы продаж и прибыль, что является положительным фактором в развитии туристической фирмы. Горизонтальный и вертикальный анализ финансовых результатов ООО «12 узлов» представлен в таблице 1.1.

Выручка от продаж за 3 года увеличилась на 11208 тыс. руб. или на 44,1%, при этом рост себестоимости составил 9987 тыс. руб. Необходимо отметить, что на протяжении исследуемого периода (2016 – 2018 гг.) предприятие получает

прибыль от основной деятельности, валовая прибыль составила в 2017 г. – 3573 тыс. руб., в 2017 г. – 4538 тыс. руб., в 2018 г. – 4794 тыс. руб.

Таблица 1.1 - Горизонтальный и вертикальный анализ финансовых результатов ООО «12 узлов»

Показатель	за 2016 г.		за 2017 г.		за 2018 г.		Изменение за 2 года		Темп роста за 2017 г., %
	тыс. руб.	в % к выручке	тыс. руб.	в % к выручке	тыс. руб.	в % к выручке	тыс. руб.	п.п.	
Выручка от продаж	25440	100	34100	100	36648	100	11208	0	144,1
Себестоимость продаж	21867	86	29562	86,7	31854	86,9	9987	0,9	145,7
Валовая прибыль	3573	14	4538	13,3	4794	13,1	1221	-0,9	134,2
Коммерческие расходы	2148	8,4	2292	6,7	2965	8,1	817	-0,3	138,0
Прибыль от продаж	1425	5,6	2246	6,6	1829	5,0	404	-0,6	128,4
Проценты к получению	189	0,7	156	0,5	203	0,6	14	-0,1	107,4
Проценты к уплате	630	2,5	750	2,2	520	1,4	-110	-1,1	82,5
Прочие доходы	2700	10,6	3500	10,3	4136	11,3	1436	0,7	153,2
Прочие расходы	1299	5,1	1687	4,9	2256	6,2	957	1,1	173,7
Прибыль до налогообложения	2385	9,4	3465	10,2	3392	9,3	1007	-0,1	142,2
Прочие платежи из прибыли (налог УСНО)	179	0,7	335	1,0	632	1,7	453	1,0	353,1
Чистая прибыль	2206	8,7	3130	9,2	2760	7,5	554	-1,2	125,1

Коммерческие расходы имеют тенденцию к росту, за 2 года они увеличились на 817 тыс. руб., что отрицательно влияет на прибыль от продаж, но коммерческие расходы это неотъемлемая часть затрат предприятия, к которым относятся: затраты на доставку и хранение запасов, аренда складов, аренда машин для доставки необходимых материалов и т.д.

Удельный вес чистой прибыли в выручке предприятия составил: в 2016 г. – 8,7%, в 2017 г. –9,2%, в 2018 г. – 7,5%. Темп роста чистой прибыли (188,6%) выше темпа роста выручки от продаж (125,1%), что указывает на превышение доходов над расходами от операционной и прочей деятельности.

Можно сделать вывод, что прибыль предприятия возрастает с каждым годом. Так валовая прибыль увеличилась с 3573 тыс. руб. до 4794 тыс.руб., прибыль от продаж увеличилась с 1425 тыс.руб. до 1829 тыс.руб., прибыль до налогообложения возросла с 2385 тыс.руб. до 3392 тыс.руб., чистая прибыль возросла с 2208 тыс.руб. до 2760 тыс.руб.

В продолжении темы не лишним будет рассмотреть сильные и слабые стороны компании, таблица 1.2.

Таблица 1.2 - Анализ сильных и слабых сторон деятельности ООО «12 узлов» (SWOT-анализ)

Сильные стороны	Слабые стороны
1. Одновременное использование возможностей и турагента, и туроператора. 2. Дифференцированный подход к формированию турпродукта и поиску целевой аудитории. 3. Высокий уровень качества турпродукта при гибкой системе цен. 4. Высокий профессионализм сотрудников по продажам туров 5. Достаточные финансовые ресурсы	1. Небольшой период работы на рынке туристической индустрии, недостаток опыта. 2. Отсутствие известности имени (бренда). 3. Отсутствие разработанной стратегии маркетинга. 4. Недостаточно активное продвижение турпродукта на рынок. 5. Недостаточное использование маркетинговых средств.
Возможности	Угрозы
1. Завоевание собственной доли рынка и ее расширение в сравнении с конкурентами. 2. Разработка стратегии маркетинга. 3. Возможность расширения деятельности и ее дифференциации за счет статуса фирмы как туроператора и турагента.	1. Наличие в одном сегменте рынка туристической индустрии значительного числа конкурентов. 2. Возможности появления все новых конкурентов в данном сегменте рынка. 3. Нестабильность факторов внешнего и внутреннего характера на рынке туристической индустрии.

На основании SWOT-анализа можно говорить о том, что осуществляемая турфирмой маркетинговая деятельность может быть в целом оценена позитивно.

Фирма имеет как сильные, так и слабые стороны, и при этом на сегодняшний день слабых сторон пока больше. Это означает, что руководству фирмы есть над чем работать, используя имеющиеся возможности и избегая вероятных и реальных угроз.

В целом это нормальная ситуация для турфирмы как рыночного субъекта: в условиях жесткой конкуренции, наличия более сильных соперников необходимо совершенствовать управление маркетингом, набирать опыт, постоянно анализировать собственную деятельность и деятельность конкурентов, по возможности увеличивая бюджет маркетинга, работая над маркетинговыми планами. Одним из направлений совершенствования маркетинговой деятельности компании может являться разработка новых видов маршрутов.

Раздел 2. Результаты интерпретации информации и разработка управленческого решения в соответствии с индивидуальным заданием и поставленными задачами

2.1. Характеристики нового маршрута

Яхтенный маршрут планируется организовать с Корфу по Ионическим островам. Яхтенные маршруты на арендованных яхтах начинаются на Корфу из Гувия марины. Это единственная марина на острове в которой базируется достаточно много чартерных компаний, предоставляющих в аренду яхты.

Выбор точки начала маршрута продиктован следующими моментами:

Яхтенный маршрут: о. Корфу – о. Паксос.

Протяженность маршрута - 188 морских миль.

Особенности маршрута: участки со сложной навигацией и довольно длинные переходы.

Целевая аудитория: яхтсмены.

Продолжительность маршрута: 6 дней.

Схема маршрута представлена в таблице 2.1. Более подробно характеристика каждого дня маршрута представлена в Приложении А.

В продолжении темы рассмотрим ценообразование на туристический продукт. В среднем рентабельность туристического продукта составляет 20-25%. По данным на турпродукт по Ионическим островам Греции рентабельность составляет 21,7%. В себестоимость туристического продукта входят коллективная еда и питье на борту, посещение музеев и других мероприятий, затраты на дизельное топливо, оплата наемного шкипера и младшего обслуживающего персонала, возвратный депозит чартерной компании за лодку на весь срок путешествия и другое. В целом сумма затрат на одного человека за 6-ти дневный тур составляет 47900 руб. Стоимость тура на одного туриста составляет 61200руб., таблица 2.2. Кроме выше перечисленных видов расходов, существуют также дополнительные затраты, которые туристы оплачивают

самостоятельно, к ним относятся: ужины на берегу, аренда легкового авто, страховка «экстрим спорт», аренда мотоцикла со страховкой.

Таблица 2.1- Схема яхтенного маршрута с Корфу по Ионическим островам

Дни	Характеристика
День приезда (Гувия Марина)	Яхтенная Гувия марина (marina Gouvia)- самая большая на острове Корфу. В ней базируются все чартерные компании, предоставляющие яхты в аренду. Марина предоставляет яхтсменам все мыслимые сервисы, вплоть до бассейна. От марины до старого города Корфу полчаса езды на автобусе.
День первый (Корфу - Сивота)	Первый переход путешествия начинается в яхтенной марине Гувия на острове Корфу и заканчивается на одной из якорных стоянок маленького архипелага Сивота. Протяженность перехода 24 морские мили. Путь яхты пройдет через море Корфу (Thalassa Kerkiraiki). Общее направление - с северо-запада на юго-восток.
День второй (Сивота - Превеза).	Далее туристы направляется в сторону острова Лефкас и им предстоит проходить канал между материком и Лефкасом, который представляет определенные трудности в части навигации, выбираем место ночевки как можно ближе ко входу в этот канал. Поступаем так для того, чтобы проходить опасные места утром и иметь запас времени для перехода следующего дня.
День третий (Превеза - остров Меганиси)	Переход достаточно короткий - 18 морских миль. Первая половина пути яхты лежит через канал между островом Лефкас и материком, вторая - по так называемому Внутреннему морю. Первая часть перехода довольно сложная с навигационной точки зрения - узкие каналы, окруженные мелями.
День четвертый (Меганиси - Итака)	Путь с Меганиси на Итаку проходит по так называемому Внутреннему Морю. До порта Вати - 22 nm.
День пятый (Итака - Паксос)	Переход Итака - Паксос длинный - 64 nm, причем при доминирующих северо-западных ветрах по большей части это будет лавировка.
День шестой (Паксос - Корфу)	С Паксоса туристы возвращаются на точку старта - в Гувия марину на острове Корфу.

Прибыль туристического продукта с одного туриста составляет 13300 руб. за 6-ти дневный тур. Для продвижения туристического продукта используются различные источники информации в сети Интернет. К ним относятся: продвижение сайта компании ООО «12узлов», реклама в различных тематических рубриках, на досках объявлений, а также продвижение в социальных сетях: ВКонтакте, Инстаграмм.

Таблица 2.2-Формирование цены на туристический продукт по Ионическим островам Греции

№ п/п	Показатели	Сумма (6 дней тура), руб. с человека
1	Коллективная еда и питье на борту (завтраки, обеды)	10500
2	Посещение музеев и других мероприятий	7000
3	Дизельное топливо	2500
4	Оплата наемного шкипера	6800
5	Оплата труда младшего персонала	3500
6	Затраты на рекламу туристического продукта	500
7	Возвратный депозит чартерной компании за лодку на весь срок путешествия	11100
8	Оплата труда организатору	6000
9	Итого себестоимость туристического продукта	47900
10	Цена туристического продукта	61200
11	Прибыль туристического продукта	13300
12	Рентабельность туристического продукта	21,73%
13	Дополнительные расходы(каждый оплачивает дополнительно)	
14	Ужины на берегу	14700
15	Страховка «экстрим спорт»	
16	Аренда легкового авто	6300
17	Аренда мотоцикла со страховкой	3150

На сайте компании, а также в социальных сетях реклама представлена в виде различных презентаций туристического продукта, поэтому и данный туристический продукт по Ионическим островам Греции также целесообразно продвигать таким же образом. Формирование туристического продукта заканчивается документационным обеспечением, для того, чтобы рассмотреть эту часть вопроса, перейдем к следующему параграфу исследования.

2.2 Документационное обеспечение маршрута

Результатом проектирования услуги «Яхтенный экскурсионный поход» (маршрута повышенной опасности) являются: программа яхтенного путешествия; информационные материалы (буклеты, памятки, др.); инструкции для яхтсменов-туристов; перечень персонала организаторов яхтенного путешествия, включая требования к образованию, квалификации и профессиональной подготовке; инструкции для персонала (порядок приемки и

сдачи яхты, пр.); стандарты работы персонала; порядок оповещения чартерной компании и портовых властей о выходе на маршрут. Рассмотрим подробнее документационное обеспечение маршрута.

Инструкции для яхтсменов-туристов включают в себя: техника безопасности, правила поведения на яхте, порядок действий в чрезвычайных ситуациях. Техника безопасности на парусной яхте предусматривает следующие основные мероприятия: правила перемещения по палубе и купания в море, инструкции по пользованию спасательными жилетами и страховочными поясами, эвакуация при пожаре, поведение в случаях человека за бортом, снижение риска наступления морской болезни и получения солнечных ожогов, правила курения на яхте и правило «Стоп» и другое. Более подробно техника безопасности на парусной яхте представлена в Приложении Б. Общие правила жизни на лодке предусматривают: соблюдение чистоты на палубах, на кухне, санитарные требования с продуктами питания, требования за чистотой посуды, вынос мусора, соблюдение порядка на штурманском столике и в каютах, правила пользования пресной водой, электричеством и газом, правила проверки оборудования перед выходом в море, обязанности капитана по проверке оборудования и другое (Приложение Б). Безопасность на парусно-моторных яхтах предусматривает: правила несения вахты на парусной, парусно-моторной яхте, безопасность перемещения и нахождения людей на яхте во время шторма, безопасность камбузных работ, использование судовых спасательных средств, электробезопасность и пожаробезопасность на яхтах, безопасность при обращении с ГСМ, правила оставления яхты без экипажа на воде в марине, одежда яхтсмена (в летнее время при спокойном море и в холодное время) и другое (Приложение Б).

Рассмотрим перечень персонала организаторов яхтенного путешествия, включая требования к образованию, квалификации и профессиональной подготовке. Для успешного осуществления программы яхтенного путешествия необходимы следующие лица: капитан яхты (шкипер), хостесс (стюард), экскурсовод, матрос. Специфика яхтенного похода накладывает ограничение на

состав персонала. Как правило, по экономическим соображениям, удается выделить не более одной каюты для персонала. В этом случае применяют совмещение нескольких ролей (специальностей) одним или двумя членами команды. Например, шкипер-экскурсовод и матрос-хостесс.

Работа яхтенным капитаном предполагает наличие образования, подтвержденного международными сертификатами, навыков и опыта достаточных для самостоятельного плавания. Существуют несколько систем международной сертификации яхтенных капитанов. Из них наиболее известными являются британская RYA (Royal Yachts Association) и американская IYT (International Yachts Training). Для организации яхтенного туризма желательна квалификация шкипера не ниже Yachtmaster. Шкипер также должен обладать лицензией радиооператора VHF (для самостоятельного плавания рулевой яхты должен уметь работать с морской радиостанцией), а также необходимыми личными лидерскими качествами и компетенциями. Сертификат яхтмастера - свидетельство перед чартерными и страховыми компаниями опыта, уверенных навыков управления яхтой и глубокого владения теоретическим материалом. Наличие сертификата Yachtmaster Coastal/Offshore/Ocean накладывает на их владельцев повышенную ответственность, поэтому, как правило, при аренде судна могут проверить реальный уровень мастерства. Яхтмастерский сертификат могут затребовать при аренде яхты в сложной акватории (приливная зона, открытый океанский переход или перегон яхты). В некоторых случаях владелец новой большой и дорогой яхты может назвать условием аренды наличие яхтмастерской квалификации у капитана. Наличие яхтмастерских квалификаций облегчает непростой процесс общения владельцев яхт со страховыми компаниями.

Для получения сертификатов Yachtmaster существуют требования по здоровью. Помимо обычных требований к нормальному физическому состоянию есть еще следующие требования, позволяющие избежать ситуаций, когда человек находится не в состоянии выполнять соответствующие обязанности на борту яхты без угрозы риска для себя самого и других членов экипажа яхты, а

также для безопасного управления яхтой. Наличие таких заболеваний как: грыжа, плохая речь и слух, наличие протезов, эпилепсия, электронный стимулятор сердца, плохое зрение, дальтонизм и другое.

Сертификаты IYT Yachtmaster или RYA Yachtmaster имеют чрезвычайное значение, поскольку они представляют собой повсеместно признаваемое свидетельство компетентности на право командования моторными и парусными яхтами. Данные сертификаты свидетельствует об обеспечении высочайшего стандарта морского образования для профессионалов и любителей-яхтсменов и способствует укреплению их уверенности в своих способностях управления яхтой вследствие интенсивной практической подготовки.

Рассмотрим порядок оповещения чартерной компании и портовых властей о выходе на маршрут. Перед выходом на маршрут персоналу необходимо провести процедуру приемки яхты у чартерной компании. Обычно это занимает 1-2 часа, возможно больше, если будут выявлены мелкие неисправности или отсутствие комплектации, которые шкипер имеет право потребовать устранить. При приемки яхты проверяются: лебедь якоря, штурвал, штурманский столик (какие приборы есть на панели, интерфейс, уровень топлива, воды, заряд аккумулятора), датчики рации (в ручную и стационарно), навигационные огни и освещение в салоне, систему безопасности, двигательный отсек, заполнена ли аптечка первой помощи, вентили, фильтры, уплотнители, камбуз, инструменты и запасные части, мотор, работа санузла, грот, стаксель и другое. Все что находится на борту судна должно быть в исправном состоянии.

Процедура приемки осуществляется на основании checklist, соответствующий документ служит актом приемки-передачи судна и в нем отражается состояние и комплектация яхты на момент приемки. Бланк документа приемки-передачи судна представлен в Приложении Б. Документ подписывается шкипером и представителем чартерной компании в 2 экземплярах. Шкипер обязан также проверить всю судовую документацию - свидетельство регистрации судна, его бортовой радиостанции и спасательного

оборудования, страховые полисы, транзит лог, и другие в соответствии с законодательством страны пребывания и международной практикой.

Важным документом является Судовая Роль (Crew List)- это основной судовой документ, содержащий сведения о количестве и составе экипажа при приходе и отходе судна. Данный документ содержит сведения: о судне (название и национальная принадлежность судна, порт прибытия (убытия), дата прибытия (убытия), о членах экипажа (имя и фамилия латиницей (Last name, First name), дата и место рождения (Date of birth, Place of birth), гражданство (Nationality), номера загранпаспорта (Passport number), номер лицензии капитана (Licence number). Образец бланка судовой роли представлен в Приложении Б. Обычно судовую роль составляют сами чартерные компании по предоставленным данным по экипажу. Данный документ требуется портовыми властями и полицией при выходе, а также при регистрации в каждом порту посещения. После доклада чартерной компании, и, если необходимо, администрации порта или марины, шкипер имеет право отшвартоваться и покинуть порт начала похода в соответствии с разработанным маршрутом путешествия. Таким образом, для организации яхтенного путешествия является необходимым наличие следующей документации и требований: инструкции для яхтсменов-туристов ; перечень персонала организаторов яхтенного путешествия, включая требования к образованию, квалификации и профессиональной подготовке; инструкции для персонала (порядок приемки и сдачи яхты, соблюдение порядка оповещения чартерной компании и портовых властей о выходе на маршрут, стандарты работы персонала; программа яхтенного путешествия; информационные материалы (буклеты, памятки), акт-приемки передачи судна, судовая роль (документ), наличие соответствующего сертификата яхтмастера для шпикера, свидетельство регистрации судна, его бортовой радиостанции и спасательного оборудования, страховые полисы, транзит лог, и другие в соответствии с законодательством страны пребывания и международной практикой.

Итак, организация яхтенного маршрута от Корфу по Ионическим островам, длительностью 6 дней, общей протяженностью 188 морских миль, с учетом грамотной организации и документирования процесса обеспечения маршрута, позволит удовлетворить спрос потребителей, тем самым для компании Яхтенный клуб «12 узлов», положительным эффектом будет являться увеличение потока туристов, прибыли и рентабельности, а это в свою очередь повлияет на увеличение доли компании на туристическом рынке.

Раздел 3. Результаты систематизации полученных данных в соответствии с поставленными задачами в рамках выпускной квалификационной работы

3.1. Современное состояние и перспективы развития морских круизов

Туристический продукт планируется организовать на Ионическом побережье Греции. В целях изучения рынка морских круизов целесообразно рассмотреть его перспективы.

Глобальный рынок морских круизов в 2018 году вырос на 6,7%, в абсолютных цифрах – до 28,5 млн. туристов. За последние десять лет круизный рынок вырос почти вдвое. Флот увеличился на треть – с 294 до 404. Не менее ста новых лайнеров должно появиться и в ближайшие десять лет. В 2018 году больше всего круизных туристов было среди американцев (11,9 млн.). На втором месте с большим отрывом – китайцы (2,4 млн.), Германия (2,23 млн.), Великобритания (2 млн.), Австралия (1,34 млн.), Канада (0,92 млн.), Италия (0,83 млн.), Испания (0,53 млн.), Франция (0,52 млн.)¹.

Средний возраст круизера, если брать весь мир, 47 лет. Европейский турист старше – ему почти 50. В Европе морские круизы особенно популярны в Германии. Рынки Италии, Испании и Франции, даже вместе взятые, меньше немецкого.

Рынок морских круизов в России на подъеме. «В 2017 году рост относительно 2016 года составил 120%. В 2018-м – 35%.

В Европе рынки уже устоялись, а в России этот рынок еще перспективный. Если раньше россияне бронировали круизы в среднем за четыре месяца, то сейчас глубина продаж выросла до года.

Продвижение морских круизов в России идет на всех уровнях, в том числе много рекламы на прямых клиентов. Спрос с их стороны дополнительно провоцирует интерес агентов – все больше профессионалов убеждается, что

¹ Российский рынок морских круизов на подъеме [Электронная версия] [Ресурс: https://ratanews.ru/news/news_27052019_3.stm]

продавать его не только интересно, но и выгодно. Давно неактуально утверждение, что этот вид отдыха подходит только людям старшего поколения, потому что все больше на лайнерах молодежи (они чаще выбирают экзотику), семей с детьми (если речь идет о летних месяцах). Россияне чаще всего летом едут на Средиземное море, а зимой – в Дубай. Продолжительность путешествия – минимум неделя². Таким образом, круизный рынок имеет высокий потенциал роста, следовательно, туристической компании выгодно развиваться на данном рынке. В продолжении темы, не лишним будет рассмотреть преимущества инвестирования в яхтинг, для этого, перейдем к следующему параграфу исследования.

3.2.Преимущества инвестиций в яхтинг

Рассмотрим основные преимущества инвестирования в яхтинг.

1)Растущий спрос на чартер яхт. Долгое время яхтинг ошибочно принимали за слишком дорогой и роскошный тип отдыха, который многим не по карману. В последние годы этот миф был развеян, и с каждым новым сезоном все большее количество людей арендуют яхты по всему миру.³

2)Страхование от всех возможных рисков. Вложение в яхты менее рискованно по сравнению с приобретением недвижимости. В отличие от недвижимого имущества, всегда можно сменить чартерную компанию, место базирования и даже страну пребывания яхты.

Ежегодное страхование яхт покрывает все возможные риски (угон, пожар, повреждения, ответственность третьих лиц и др.). Его стоимость составляет около 1,5-2% от стоимости объекта страхования. Страховыми компаниями предусматривается франшиза, однако чартерные компании всегда берут с

² Российский рынок морских круизов на подъеме[Электронная версия][Ресурс:https://ratanews.ru/news/news_27052019_3.stm]

³ Там же

клиентов депозит в размере установленной франшизы. Таким образом, при наступлении страхового случая собственник не несет каких-либо убытков, а франшиза оплачивается за счет клиентского депозита.

3) Низкая амортизация яхт и ее долгий срок. Стоимость и техническое состояние яхты в течение срока эксплуатации изменяются медленно и незначительно, в отличие от других типов имущества. В год стоимость яхты уменьшается приблизительно на 4-5% (в зависимости от года производства), что дает возможность последующей ее продажи с минимальными потерями. При постоянной сдаче яхты в чартер и стабильном доходе, данные потери совсем незначительны.

Кроме того, ежегодное техническое обслуживание яхт подразумевает профилактику и все необходимые мероприятия по предотвращению износа. А дополнительный ремонт и установка дополнительного оборудования в итоге дают прибавку к стоимости яхты.

4) Доходность до 15-35% в год в ЕС. Даже при средних показателях сдаваемости яхты в чартер, доход составит около 15-20% в год⁴. Таким образом, яхта окупается приблизительно за 5 лет. Уже после первого сезона чартера все необходимые расходы по страхованию, тех. обслуживанию яхты могут оплачиваться за счет полученной прибыли.

5) Стабильный денежный поток. Вкладывая средства в чартер яхт, инвестор обеспечивает себе стабильный денежный поток. Во-первых, несмотря на продолжительность яхтенного сезона в 5-6 месяцев в году, бронирования яхт происходят круглогодично. Во-вторых, согласно правилам чартера, 50% стоимости бронирования оплачиваются заранее⁵.

Выше представленные преимущества, позволяют сделать вывод о том, что инвестирование в яхтинг является выгодным мероприятием. Поэтому

⁴ Преимущества инвестиций в яхтинг [Электронная версия]: [Ресурс: https://sailing-tour.com/investicii#_lp_block_5830009]

⁵ Там же

туристической компании целесообразно развивать свою деятельность на данном рынке.

Заключение

Объектом исследования для разработки нового туристического маршрута была выбрана фирма ООО «12 узлов», которая организована в форме общества с ограниченной ответственностью. Возглавляет компанию директор, в его подчинении находятся: главный бухгалтер, начальник отдела по аренде, начальник отдела по продажам круизов, начальник отдела по обучению. Компания организует отдых на парусных и моторных яхтах в акваториях Карибских островов, Средиземного моря, Сейшельских и Мальдивских островов, а также Тайланда.

Яхтенный клуб «12 узлов» предлагает самые разнообразные маршруты и водные виды туров, это и яхтенные путешествия, морские круизы, регаты, путешествия парусными судами, трансатлантические ралли, тренировочные походы на больших парусниках. В целом компания является успешной, однако, для того, чтобы занять лидирующие позиции на туристическом рынке, необходимым является совершенствование маркетинговых стратегий. Для этой, цели целесообразно принять решение о проектировании нового туристического маршрута на Ионическом побережье Греции. Данный маршрут удовлетворит спрос потребителей в смешанном виде туризма, тем самым позволит компании ООО «12 узлов» совершенствовать маркетинговую деятельность за счет расширения ассортимента предлагаемых туров.

Инвестиции в яхтинг имеют множество преимуществ и быстро окупаются, круизный рынок имеет потенциал роста. Поэтому развиваться на данном рынке является целесообразным для любой туристической компании, в том числе и ООО «12 Узлов».

Итак, организация яхтенного маршрута от Корфу по Ионическим островам, длительностью 6 дней, общей протяженностью 188 морских миль, с учетом грамотной организации и документирования процесса обеспечения

маршрута, позволит удовлетворить спрос потребителей, тем самым для компании Яхтенный клуб «12 узлов», положительным эффектом будет являться увеличение потока туристов, прибыли и рентабельности, а это в свою очередь повлияет на увеличение доли компании на туристическом рынке.

Список использованных источников

1. Достопримечательности в Закинтосе [Электронная версия][Ресурс:<https://tripplanet.ru/dostoprimechatelnosti-zakintos/>]
2. Достопримечательности Итака [Электронная версия] [Ресурс:<https://www.orangesmile.com/destinations/ithaka/index.htm>]
3. Достопримечательности острова Корфу[Электронная версия][Ресурс: <https://tripplanet.ru/ostrov-korfu-dostoprimechatelnosti/>]
4. Медицинские требования на сертификаты Yachtmaster[Электронная версия]. [Ресурс: https://marin.ru/school/shkola_1/meditsinskie_trebovaniya_na_sertifikaty_yachtmaster.html].
5. Остров Паксос [Электронная версия] [Ресурс: <http://greece-greece.ru/ostrov/paksos/>]
6. Преимущества инвестиций в яхтинг[Электронная версия]: [Ресурс: https://sailing-tour.com/investicii#_1p_block_5830009]
7. Российский рынок морских круизов на подъеме[Электронная версия][Ресурс:https://ratanews.ru/news/news_27052019_3.stm]
8. Учет издержек в туризме[Электронная версия][Ресурс: <http://mrcpk.tti.sfedu.ru/docs/liter/turism/turism7/Untitled/page019.html>]

Приложения

Характеристика яхтенного маршрута с Корфу по Ионическим островам

1) День приезда (Гувия Марина). Самая крупная яхтенная марина острова - Gouvia Marina, расположена на восточном побережье в трех милях севернее главного города острова Керкира (Корфу) в бухте Gouvion. Марина может принять до 1235 яхт длиной до 80 метров и осадкой до 5,5 метра. В Gouvia Marina есть все необходимые яхтсменам сервисы: вода и электричество на пирсах, туалеты, души, супермаркет, магазин яхтенного оборудования и яхтенной одежды, плавательный бассейн. В марине предоставляется полный спектр услуг по ремонту яхт, яхтенного оборудования, парусов и такелажа.

2) День первый (Корфу - Сивота). Город Корфу практически целиком состоит из достопримечательностей, которые стоит увидеть. В первую очередь, это Старая крепость, Собор Святого Спиридона, Собор Панагия Спилиотисса, Церковь Панагия Мандракина, Византийский музей, Музей банкнот и многое другое. Острова Сивота или порт Муртос - идеальный вариант для первого дня яхтенного путешествия. Переход всего 24 морских мили и богатый выбор стоянок на любой вкус - можно пришвартоваться на яхте у набережной в шумного курортного города Муртос, можно встать в Монастырской бухте у понтона ночного клуба, а можно спрятаться в тишину дикой бухты. Тем ни менее, где бы не остановились

туристы на яхте, везде будет чистая вода и возможность хорошо покупаться.

Около Муртоса есть несколько небольших островков под общим названием Сивота. Между ними есть множество мест для якорных стоянок яхт. При любых направлениях ветра можно подобрать подходящую якорную стоянку. Это идеально место первой ночной стоянки, для тех кто путешествует на арендованной в Гувия марине на Корфу яхте в сторону Лефкаса. До сюда от Гувия марины всего 23 мили. Также на Корфу есть Остров Святого Николая (Agios Nikolaos Island). К сожалению, самое лучшее и защищенное место - небольшая бухта в северо-восточном конце острова, в настоящее время является оборудованной стоянкой с носовым и кормовым муринкам, поэтому яхты должны вставать на якорь подальше. Глубины в центре канала 6,0 - 9,0 м. Некоторые яхты растягиваются на берег. Дальше к югу глубины в канале уменьшаются до 2-х метров.

Монастырская бухта (Monastery Bay). Альтернативная якорная стоянка для яхт находится Монастырской бухте в полумиле северо-западу Муртоса, где есть небольшой пляж, большой развлекательный комплекс и таверна. Якорь на глубинах 5,0 - 6,0 метров можно бросить везде, где есть свободное место. Держит якорь хорошо в песке, или в водо-рослях. Укрытие для яхт хорошее от господствующих северо-западных ветров, но бухта открыта юго-западным ветрам.

Бухты Sand Bar Bay. Есть еще две якорные стоянки западнее острова Сивота, которые активно используются яхтсменами. Они лежат по обе стороны от песчаной косы, соединяющей островок Mavros Notos с материком. Обе якорные стоянки активно используются в отеле Neilson, который стоит на берегу, но можно бросить якорь здесь подальше от мест, где занимаются водными видами спорта клиенты отеля Neilson. К сожалению, эти красивые якорные стоянки, больше не являются идиллическими, какими они когда-то были и вы не получите здесь покоя в течение сезона. В 2013 году отель Neilson поставил понтон для своих судов. Яхты могут использовать его в будние дни. Для этого надо связаться с отелем Neilson на 74 канале УКВ, чтобы получить разрешение. Имейте в виду, что понтон является тренировочной базой школы по обучению управлению яхтой. Кроме того, много водных лыжников катается непосредственно перед ним, создавая шум и волны. Глубины вдоль понтона чуть больше, чем 2,0 метра в большинстве мест. Услуги в соседнем отеле не доступны для яхт и ворота на берег с понтоне могут быть закрыты поздно ночью. Никакие другие бары и рестораны не доступны в непосредственной близости.

3) День второй (Сивота - Превеза). К Превезе туристы подойдут засветло, так как она находится в узком проливе, соединяющем Ионическое море с заливом Амвракикос. Вход в пролив и путь по проливу нужно проходить на яхте только по фарватеру, вокруг которого обширные мели. Фарватер отмечен буями. Глубины на фарватере около 6 метров. Начало этого маршрута особой трудности не представляет. Единственное замечание: не нужно лезть в проливы между островами Сивота, Св. Николая и материком - они очень мелкие и риск не оправдан – туристы сэкономят полторы мили по расстоянию, но ничего не выигрывают по времени, так как через проливы придется идти очень медленно.

Яхтенная марина Превеза находится на материковой части Греции в Ионическом море привходе в большой залив Амвракикос (Amvrakikos) в семи милях к северо-северо-востоку от северной оконечности острова Лефкас.

Городская яхтенная марина Превеза находится в северной части гавани. Марина располагает 300 местами для стоянки яхт на воде у 5 пирсов. На пирсах вода и электричество (220-380 В, 120 ампер). В марине есть души и туалеты, минимаркет, детская площадка, кафе, бар, ресторан, прокат автомобилей, можно воспользоваться стиральными машинами и сушилкой.

Рассмотрим городские набережные. Южный участок набережной начинается около серого восьмиугольного здания (бывший ночной клуб) и заканчивается на небольшом пирсе, около недостроенной марины. Начальный участок от восьмиугольного здания до 8-го фонарного столба неглубокий (менее 1,5 м); яхты могут швартоваться кормой или носом на следующих 200 метров, хотя есть выступающая мель на этом участке, которую следует избегать. Глубины здесь, в основном 2,5 - 3,0 метра. Далее к северу идет широкий причал, где стоят рыбацкие лодки и участок 100 метров набережной окрашен желтой маркировкой, которая предназначена для их использования. Отсюда следующий 500 метров к северу зарезервированы для яхт. Глубины вдоль этой секции 5.0 - 8.0 метров на набережной. Якорь надо бросать на 10,0 -15,0 метрах в южном конце секции и на 8,0 - 10,0 в северном. Поэтому, яхты, как правило, становятся лагом в южной части секции конце и кормовой или носом в северном конце секции.

Северный конец секции является более популярным среди яхтсменов, так как он ближе к тавернам и барам и имеет лучшие глубины для якорения, а также обеспечивает лучшее укрытие от северозападных бризы, которые имеют тенденцию дуть на набережной в ночное время. Тем не менее, здесь шумнее и многолюднее. Есть несколько кнехтов вдоль набережной и множество швартовных колец из нержавеющей стали. Они устанавливаются за метр или около того от набережной и их трудно заметить при швартовке. Причал довольно высокий, поэтому яхты с низким надводным бортом могут предпочесть швартовки, если есть место, на более низкой секции причальной стенки Она идентифицируется по длинным зеленым перилам. Следует отметить, в южном конце данной секции что есть водоотвод, через которые иногда сливают неочищенные сточные воды - поэтому не стоит здесь становиться тем, кто обладает чувствительными органами обоняния. Укрытие на набережной хорошее от господствующих северо-западных ветров, хотя небольшая зыбь может быть после обеда. Кроме того, иногда может быть ночной западный ветер, который дует с гор. Это, как правило, не слишком неудобно, если нет свежих восточные ветры, чтобы дополнить его. Якорь держит хорошо вдоль всей набережной в густом иле. Набережная, конечно, не является хорошим местом при сильных северо-восточных ветрах. Тогда лучше уйти в яхтенную марину Клеопатра или встать на якорь у яхт верфи на стороне Актион или искать защищенные якорные стоянки дальше в заливе.

4) День третий (Превеза - остров Меганиси). Из Превезы значительную часть пути придется пройти по каналам под мотором. До входа в канал между Лефкасом и материком от Превезы 7,8 nm. Вход в канал - ключевое места маршрута дня.

Вход мелкий и узкий. Фарватер размечен плохо и не совсем понятно, поэтому шкиперу яхты необходимо входить в канал на минимальной скорости, поставив на нос яхты матроса визуально смотреть глубины. Самый надежный вариант - пропустить вперед чужую яхту с

заведомо большей осадкой и посмотреть каким путем она пойдет. Начинать заход только после того как впереди идущая яхта пройдет опасный участок. Протяженность участка не превышает 200 метров. По непроверенным данным в 2015 году этот участок был углублен до 4-х метров. От входа в канал до разводного моста 0,3 nm. С 6:00 до 21:00 мост открывается каждый час, так что может быть придется немного подождать. После разводного моста туристы продолжают двигаться по каналу под мотором еще 3 nm. Выйдя из канала, можно поставить паруса. По статистике ветер будет попутным. Навигационные сложности закончены.

Порт Вати является главным портом острова Меганиси. Как и соседний порт Порт Спилья полумиле западнее, Вати лежит в конце глубокой бухты на севере острова и обеспечивает хорошее укрытие для яхт от господствующих ветров. Порт обеспечивает причальными местами около 12-15 яхт во внутреннем порту и 68 мест швартовки яхт в Odyseas Marina, которая была создана во внешней гавани.

Еще 20 яхт могут пришвартоваться на понтон таверны Kagnagio в небольшой бухте северо-западнее старого порта. Эти причалы предусмотрены для посетителей таверны. Как Порт Спилья, порт Вати получает очень занят в июле и августе, и некоторые его таверны и бары заполнены экипажами яхт. Укрытие хорошо в большинстве случаев, хотя сильные северные ветра создают волну, которая заставляет яхтсменов чувствовать себя некомфортно в старой гавани и может быть опасным в исключительных случаях. Укрытие в марине лучше. Есть несколько вариантов стоянок яхт у пирсов в Вати в зависимости от размеров яхты и ветровых условий:

А) Яхтенная Odyseas Marina. Odyseas Marina находится во внешней гавани Вати. Марина была открыта в 2010 году. В настоящее время марина может принять до 68 яхт длиной до 60 метров. Глубины в марине до 8,0 метров. Все причалы расположены вдоль набережных и волнолома внешней гавани и оснащены мурингами. Есть планы расширить марину путем установки дополнительных понтонов, но когда это произойдет неизвестно. В марине есть вода и электричество на пирсе, туалеты и души на берегу, топливо могут привезти к яхте по запросу. Есть Wi-Fi. Возможна откачка «черных» вод и ремонт в ограниченном объеме двигателей, электроники, пластиковых корпусов яхт, покраска яхт. Супермаркет и таверны находятся в 200 метрах около внутренней гавани.

Б) Внутренний порт. Северная сторона внутреннего порта занята рыбацкими лодками, как это имеет место внутри мола. Южная сторона часто окупирована экскурсионными яхтами, хотя днем яхты также могут пришвартоваться здесь, чтобы посетить таверну Ставрос. Большинство же яхт швартуются кормой или носом к восточному причалу на собственных якорях. У восточного причала есть места примерно для 12 яхт. Глубины у причала находятся всего в 1,5 метра. Однако, глубина увеличивалась достаточно быстро до 3,2 метров на расстоянии 10 метров от набережной. Только яхты с глубокими перьями рулей могут иметь проблемы при швартовке кормой. Если набережная заполнена, можно встать на ночь рядом с южной набережной перед таверной Ставрос. При этом вам будет необходимо посетить таверну. Глубины здесь 2,5 - 3,0 метра.

5) День четвертый (Меганиси - Итака). Путь с Меганиси на Итаку проходит по так называемому Внутреннему Морю. До порта Вати - 22 nm.

Вати (Vathi или Vathy) является главной гаванью острова Итака. Она популярна в первую очередь среди яхтсменов, путешествующих на арендованных в чартерных компаниях яхтах, так как обеспечивает ряд возможностей швартовки, а также хорошую якорную стоянку вблизи города. Укрытие в гавани относительно хорошее при преобладающих западных и северо-западных ветрах, однако дневные бризы могут сделать стоянку весьма не комфортной, особенно на южной набережной. Есть несколько мест стоянки яхт у пирса в гавани: главный яхтенный причал, таможенный причал, юго-восточный причал, северо-восточный причал.

6) День пятый (Итака - Паксос). Переход Итака - Паксос длинный - 64 nm, причем при доминирующих северо-западных ветрах по большей части это будет лавировка. Шкиперу яхты стоит организовать вахты. Навигационных проблем на пути нет. Конечный пункт - порт

Лакка на севере острова Паксос. Два острова Паксос (Paxos) и Анти-Паксос (Anti Paxos) вместе известны как Паксос. Они расположены в греческом Ионическое море в семи милях южнее Корфу (Керкира) и 35 миль к северо-северо-западу от острова Лефкас. Острова очень модны среди туристами, особенно итальянцев, и пользуются популярностью популярностью у яхтсменов, путешествующих на арендованных яхтах. Следовательно, на них очень тесно в течение июля и августа. В остальное время, эти острова и их многочисленные уединенные якорные посещаются в основном владельцами собственных яхт. Имеется множество удобных мест швартовки для яхт в главной гавани острова Паксос - Port Gaios, а также на небольших причалах и якорных стоянках в Lakka, Mongonissi и Longos на том же острове. Port Gaios активно посещается летом на экскурсионных яхтах, поэтому некоторые участки набережной зарезервированы для их использования с 10.00 до 17.00. Вне этих часов, яхты могут пристать к причалам везде, где есть свободное место. Антипаксос также имеет несколько красивых якорных стоянок у песчаных пляжей, но ни одна из не подходит для ночной стоянки яхт, за исключением очень стабильной безветренной погоды, Яхтенные стоянки острова Паксос представ- лены на рисунке 3.6. Порт Лакка- - маленький порт на северной оконечности острова Паксос с пирсом для яхт и якорная стоянка. Бухта закрыта от всех ветров, кроме сильных северных и северо-восточных - они могут нагонять в бухту неприятную волну. Глубины при входе яхты в бухту в основном от 6,0 до 8,0 м, а в местах якорных стоянок яхт 3,0 - 6,0 метров.

Якорные стоянки возможны по всей бухте. Причал на городской набереж- ной может вместить 10-12 яхт пришвартованных кормой или носом к пирсу на своем якоре. Якорь на глубине 4-6 м на песке с водорослями держит хорошо. Глубины у набережной 2-2,5 м, Наиболее глубокая часть пирса - северо-восточная. Яхты пришвартованные на набережной могут пополнить запасы воды, воспользовавшись длинным шлангом, висящем на стене на западном конце набережной. Есть одна стойка для подключения к электричеству, ключ от которой находится в ближайшем кафе. Получить его можно после предоплаты. В городке есть два небольших супермаркета, мясная лавка и две пекарни, где яхтсмены могут пополнить свои припасы.

Порт Гайос (Port Gaios)- главный порт острова Паксоса. Он расположен в узком проливе между островом Паксос и маленьким. Укрытие для яхт в гавани превосходно в большинстве случаев, хотя сильные юго-восточные ветра делают южную часть этой яхтенной стоянки очень некомфортной. Несмотря на популярность этого места, как правило удается найти место для швартовки яхты на почти километровой набережной.

Яхтенный порт Лонгос - маленький порт и яхтенная стоянка на восточном побережье Паксоса между портами Лакка и Гайос. Жители занимаются рыболов- ством и обслуживанием туристов, в том числе яхтсменов. Небольшой пирс южной стороне бухты позволяет 6-ти яхтам причалить к нему. Швартовка яхт на своем якоре кормой или носом к пирсу. На пирсе есть вода и электричество.

7) День шестой (Паксос - Корфу). С Паксоса туристы возвращаются на точку старта - в Гувию марину на острове Корфу. Протяженность перехода - 30 nm. В марине сдается арендованная яхта чартерной компании и туристы отправляются домой. Самая крупная яхтенная марина острова - Gouvia Marina, расположена на восточном побережье в трех милях севернее главного города острова Керкира (Корфу) в бухте Gouvia.

Предложенный вариант маршрута рассчитан на тех, кто любит много ходить на яхте, при этом мало времени проводить на берегу. Этот маршрут можно легко превратить в неторопливый двухнедельный, позволяющий посвятить больше времени осмотру достопримечательностей островов Ионического моря, да и просто отдыху. Итак, выше был рассмотрен яхтенный маршрут от с Корфу по Ионическим островам, длительностью 6 дней.

ОБЩИЕ ПРАВИЛА ЖИЗНИ НА ЛОДКЕ

1. Соблюдение чистоты Палуба: По палубе ходим в чистой яхтенной обуви. Каждый отход от причала должен быть отмечен (если погода позволит) мытьем палубы и внутренних помещений. Технология стандартная – снизу моем как дома, только вода соленая, а сверху морским способом. По приходу на стоянку желателно протереть пресной водой поручни, леера, пластик сидений, и те поверхности, с которыми приходится соприкасаться чаще всего. Наличие воды в трюме проверяем каждый вечер и удаляем тут же. Посуда: За чистоту посуды каждый день отвечает одна из кают. Основное требование – на ходу грязной посуды не должно быть. Можно мыть морской водой, а полоскать пресной. Продукты и запасы: Холодильник на яхте работает от сети только когда работает дизель. Остальное время в холодильной камере тает брикет льда. Сливать воду из холодильника нужно каждый день. Мыть холодильник нужно перед поклажей туда свежего льда, а сливную магистраль обрабатывать антисептиком. Мусор: При швартовке – выносить в первую очередь. В море НЕ КИДАТЬ НИЧЕГО!!! Гальюн: Имеет исключительно простую систему – все трубы ведут в океан. Поэтому на море в качку перекрываются сливные трубы, перед использованием надо их открыть и закрыть за собой. Пользоваться гальюном в маринах не принято, лучше сходить на берег, заодно и кофейку попить.

2. Порядок Порядок в кают-компании: Яхта – существо подвижное и поэтому на столах не должно быть ничего лишнего, а все необходимое должно храниться там, откуда легко достать, не разобьется при качке, не промокнет и т.д. Кроме того, кают-компания – не место для личных вещей. Штурманский столик: Может использоваться для аппаратуры, но только на время зарядки. Очищается лично мной самым безжалостным способом! Каюты: За порядок и чистоту в каютах отвечают гильцы.

3. Всякие источники Тратим разумно, но без фанатизма – отдых все таки.

3.1 Пресная вода (не питьевая). Исключительно важно рационально использовать пресную воду. Выключайте воду каждый раз, когда чистите зубы, намыливаете руки или голову в душе или натираете посуду. Любая стирка только в соленой воде. При желании постоять под горячим пресным душем, имеет смысл сделать это в марине.

3.2 Электричество. На лодке есть два потребителя электричества, которые могут работать ТОЛЬКО при работающем дизеле – это холодильник (несколько часов на опустошение аккумулятора) и якорная лебедка (меньше минуты). Заводя дизель – включаем холодильник, выключая дизель – выключаем холодильник. Перед использованием лебедкой – заводим дизель. После лебедки примерно полчаса дизель не выключаем. Заряжаем аккумуляторы фотоаппаратуры и мобильники каждый раз, когда заводим дизель. И еще – выключайте ненужный свет.

3.3 Газ. Для еды – ничего не жалко, но газ не бесконечен – два баллона по 5 кг.

БЕЗОПАСНОСТЬ. Правила безопасности на яхте ничем не отличаются от общеизвестных: – Не пользоваться открытым огнем (кроме плиты); – Не блокировать двери и держать проходы свободными; – Соблюдать чистоту (грязь быстро выводит из строя полезнейшие механизмы); – Не купаться без разрешения, а также жилетов или страховочного линя; – В работе в темное время суток включать освещение палубы.

АКТ

приема-передачи буксируемого судна

г. _____ "___" _____ г.

(порт, пункт передачи)

_____ в лице _____,
(наименование организации) (должность, Ф.И.О.)
действующ___ на основании _____,
(Устава, положения и т.д.)
именуем___ в дальнейшем "Заказчик", с одной стороны, и _____
(наименование организации)
_____ в лице _____,
(должность, Ф.И.О.)
действующ___ на основании _____, именуемое в
(Устава, положения и т.д.)
дальнейшем "Владелец буксира", с другой стороны, вместе именуемые
"Стороны", составили настоящий Акт о нижеследующем:

1. Буксируемое судно принимается к буксировке капитаном буксира на рейде порта _____.

2. Характеристики судна Заказчика:

2.1. Наименование, тип: _____.

2.2. Валовая регистровая вместимость/водоизмещение _____.

2.3. Максимальная длина - _____ м, максимальная ширина - _____ м, осадка средняя - _____ м, высота от действующей ватерлинии - _____ м.

2.4. Флаг и место регистрации _____.

2.5. Зарегистрированное название владельца судна _____.

2.6. Классификационное общество _____.

2.7. Общее состояние судна _____.

3. Заказчик предоставляет Владельцу буксира судно, годное во всех отношениях к морской буксировке в соответствии с проектами конвертовки и перегона и в сроки, оговоренные в п. 1.6 Договора N ____.

4. Заказчик представляет капитану буксира:

4.1. Проект перегона, согласованный с Российским морским регистром судоходства и подтвержденный его штампами "принято к сведению", "одобрено".

4.2. _____.

(другие документы, необходимые для оформления портовыми властями отхода каравана в соответствии с действующими местными требованиями, правилами и обычаями порта отхода)

5. Состав экипажа:

5.1. Командный состав:

помощник капитана - _____;
(Ф.И.О., квалификация и другие данные)

механик - _____;

электромеханик - _____;

помощник механика - _____;

помощник электромеханика - _____;

радиоспециалист - _____;

врач - _____.

5.2. Судовая команда:

матрос (рулевой) - _____;

повар - _____.

6. Обе Стороны претензий к передаваемому судну и друг к другу, в том числе имущественных, не имеют.

7. Настоящий Акт составлен в двух экземплярах, имеющих равную юридическую силу, по одному для каждой из Сторон.

ПОДПИСИ СТОРОН:

Заказчик:

_____/_____
М.П.

Владелец буксира:

_____/_____

СУДОВАЯ РОЛЬ
(CREW LIST)

1. Название судна _____
(Name of ship)
2. Национальность судна _____
(Nationality of ship)
3. Порт прибытия / убытия _____
(Port of arrival / departure)
4. Дата прибытия / убытия _____
(Date of arrival / departure)
5. Откуда прибыл _____
(Port arrived from)

No. п/п	Фамилия, имя, отчество (Family name, given names)	Должность (Rank or rating)	Гражданство (Nationality)	Дата, место рождения (Date and place of birth)	Серия, номер паспорта моряка или иного докумен- та, удостоверяюще- го личность (Nature and No. of identity document (seaman's passport))
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					

Капитан судна
(Master of the ship)

подпись, фамилия, инициалы
(Signature, Family name,
Initials)

"_ " _____ 200_ г.

М.П.
(seal)

Должность лица, заверяющего
судовую роль
(Endorsing Officer)

подпись, фамилия, инициалы
(Signature, Family name,
Initials)

"_ " _____ 20_ г.

М.П.
(seal)

Основные опасности и основные правила:

1. Гик – беречь голову!!! (Гик - горизонтальная алюминиевая труба, к которой крепится нижняя кромка большого паруса). Не стоять в зоне возможного движения Гика. Беречь голову! При резком перебресе на другой борт Гик может очень сильно ударить. Особенно опасны удары по голове, т.к. часто Гик находится как раз на уровне головы. Удобная мнемоформула для запоминания – «Гик бьет один раз!». Остерегаться Гика, быть внимательным, предупреждать других членов экипажа, находящихся в зоне опасности. Особенно опасен Гик при движении на «полных» курсах, т.е. с попутным ветром, т.к. в этом случае возможен самопроизвольный переборс Гика на другой борт с огромной скоростью. Скорость движения такая, что иногда сам Гик при ударе об ванты гнется или ломается! Самая частая причина серьезных травм!

2. Веревки (снасти, бегучий такелаж) – никогда не подставлять руки, пальцы рук между снастью и опорой (лебедкой, стопором и др.). Мнемоформула – «Никогда между снастью» и «Никогда под снасть!»

3. Топенант гика (особенно если нет жесткой оттяжки гика) - не растревывать Топенант гика при убранном Гроте (Главный, большой парус), т.к. топенант поддерживает Гик в горизонтальном положении. Если топенант растревать (открыть стопор, который его удерживает), то Гик всей своей тяжестью рухнет вниз. Хорошо если не на чью-то голову. Помнить и знать об этом! «Не открывай стопор Топенанта!» при убранном Гроте.

4. Работа со шкотами(снастями) только в перчатках! Бегущие веревки при трении сдирают руки в кровь и жгут сильнее паяльника. 5. Крен, качка – острые углы и выступающие предметы в кают-компании и каютах представляют опасность. Частая причина травм! Держаться. Следовать правилу – «Одна рука для себя, другая - для лодки».

6. Любое перемещение по палубе, особенно при крене и качке только по методу – «Одна рука для себя, другая - для лодки». На палубе может быть скользко из-за воды. Передвигаться осторожно! Держаться, не подскользываться, не падать! Веревки и снасти на палубе и в кокпите также представляют опасность в этом смысле, т.к. наступив на круглую веревку легко поскользнуться. Очень скользкая ткань парусов – желательно не наступать на них при работе с парусами.

7. Веревоочные петли - не ставить ногу (ноги) в петлю – может затянуться при натяжении, дернуть или сдернуть за борт.

8. Помните о петлях при отдаче якоря – при отдаче якоря наступившего внутрь бухты или канатной петли человека может сдернуть за борт и утянуть под воду.

9. Держимся за неподвижные надежные конструкции - стоячий (железный) такелаж – ванты, штаги, а также за леера, рейлинги. Никогда не держаться за бегучий (подвижный) такелаж – веревки, снасти – может резко дернуть! Тяга очень большая.

10. При купании в море (не на стоянке) не покидать яхту всем членам экипажа одновременно (например при купании и т.п.). Заранее договариваться кто остается на борту! При купании заранее опускать сходной трапик. Даже если Трап спущен, яхту может быстро отнести ветром, течением или волнами. На борту должен всегда оставаться член экипажа, который будет в состоянии запустить двигатель или под парусом вернуться к купающимся. Для страховки можно вытравливать с кормы страховочный конец с привязанным кранцем. Дежурный должен следить за купающимися и при необходимости оказать помощь.

11. Гребной винт – мотор должен быть выключен, если кто-то купается или по иной причине находится в воде рядом с яхтой. При подъеме упавшего за борт под мотором помнить про опасность Гребного винта для человека, находящегося в воде, – перевести в нейтраль или выключить двигатель при приближении человека к корме (задней части яхты).

12. При купании в море или при подъеме упавшего за борт - не буксировать купающегося привязанным на веревке на большой скорости т.к. при определенных условиях вал встречной воды не дает дышать и если человек не может быстро отцепиться, то он может захлебнуться.

13. Спасательные жилеты: 1. Знать где находится именно ВАШ жилет 2. Заранее разобраться с системой активации вашего жилета – приводится ли он в действие автоматически при попадании в воду или надо дергать стартовые устройства вручную. При возникновении вопросов проконсультироваться у капитана. 3. Заранее подогнать размер лямок и ремней под себя по размеру. 4. Уметь надевать и застегивать (обязательно надеть заранее хотя бы один раз!) 5. Проверить наличие в жилете сигнальных средств – Свисток, Фонарик или Лампочка. 6. Знать где находится трубка Поддува и как пользоваться поддувом. 7. ВСЕГДА находиться вне каюты (на палубе и/или в кокпите) в надетом и застегнутом Спасжилете при наступлении плохих погодных условий, а именно – сильный ветер - больше 20-25 узлов, волна более 1 метра, плохая видимость (туман, дождь, гроза), а также при движении ночью и ночных работах на стоянке на палубе в плохую погоду, ВСЕГДА при нахождении вне каюты в тяжелой одежде и обуви (Непромоканцы, Куртка, Сапоги и т.п.), если вы управляете яхтой один, а также при малочисленном экипаже даже при хороших погодных условиях. Во всех этих случаях надевать Спасжилет в каюте, внизу, ДО ВЫХОДА в кокпит и на палубу! 8. Хорошее правило – "Если берешь рифы, то уже в Спасжилете и Страховочном поясе!" 9. Всегда надевать Спасжилет по команде капитана. 10. Если вы надеваете Страховочный пояс (обвязку), то Спасжилет надевать ПОСЛЕ ТОГО, как вы надели, подогнали под себя и застегнули Страховочный пояс (обвязку). 11. Надевать свой, подогнанный под себя жилет (Чтобы не оставить других членов команды без подогнанного жилета).

15. Страховочные пояса (обвязка со страховочным линем)

1. Знать, где находится именно ВАШ Страховочный пояс (обвязка). 2. Заранее разобраться как надевается обвязка, как работает карабин (карабины). 3. Заранее подогнать размер лямок и ремней под себя по размеру. 4. Страховочный пояс (обвязка) надевается когда на вас нет Спасжилета. Если вы были в Спасжилете, то спуститесь в каюту (кают-компанию), снимите Спасжилет, наденьте, подрегулируйте и застегните Страховочный пояс и затем снова наденьте, застегните и подрегулируйте Спасжилет. 5. Пристегивайтесь карабином, находящимся на страховочном конце к надежному и неподвижным элементам конструкции яхты таким как специально протяннутые по палубе страховочные леера или специальные кольца к кокпите. Ни в коем случае нельзя использовать Леерное ограждение для крепления страховочного

линя, т.к. тонкая стальная проволока леера при рывке падающего за борт человека может не выдержать нагрузки! 6. Если на страховочном лине пояса (обвязки) два карабина, то прежде чем отстегнуть один карабин – пристегните второй в другой точке в направлении вашего движения и только после этого отстегивайте первый и т.д. Таким образом вы всегда будете надежно пристегнуты. 7. ВСЕГДА находиться вне каюты (на палубе и/или в кокпите) в надетом и застегнутом Страховочном поясе и Спасжилете при наступлении тяжелых погодных условий и ночью. Общее правило такое — если берешь рифы, значит ты уже в спасжилете и страховочной сбруе. 8. Всегда надевать Страховочный пояс и пристегиваться по команде капитана.

16. Сигнальные средства (Ракеты, Фальшфейеры, дымовые шашки) – знать где находятся, уметь применять. Ракеты запускать с подветренной стороны, т.е. там где их ветром не бросит на парус и потом на палубу! То же самое относится к фальшфейерам и дымовым шашкам – все с подветра!

17. Спасательный плот – надежно привязать!!! прежде чем сбрасывать в воду! Резко дернуть за вытяжной лив для раскрытия. Некоторые плоты имеют две веревки – привязать обе. Одна является страховочным концом, другая - вытяжным ливом. Резко дернуть вытяжной лив для запуска раскрытия плота. Если плот надулся и плавает «вверх- ногами», то один человек должен прыгнуть в воду (при необходимости подстрахованный ливом) и перевернуть плот в правильное положение. Для этого плот при сильном ветре надо развернуть крышей на ветер, чтобы ветер не препятствовал, а помогал перевороту.

18. Сигнал бедствия (May Day, May Day, May Day) подается при наступлении реальной угрозы жизни людей в ситуации, когда требуется срочная помощь. Ознакомиться с инструкцией по подаче сигнала бедствия с помощью радиостанции VHF.

19. Сигнал срочности (Pan Pan, Pan Pan, Pan Pan) подается когда непосредственная угроза жизни отсутствует, однако судну требуется срочная помощь. Ознакомиться с инструкцией по подаче сигнала срочности с помощью радиостанции VHF.

20. Сигнал срочности – запрос срочной медпомощи (Pan Pan Med (или Medico), Pan Pan Med , Pan Pan Med) подается когда непосредственная угроза жизни отсутствует, однако кому-то требуется срочная медицинская помощь . Ознакомиться с инструкцией по подаче сигнала срочности Medico с помощью радиостанции VHF.

21. Аккуратно обращаться с огнем на камбузе(на кухне). В случае возгорания масла на сковороде использовать противопожарное одеяло. Знать где оно находится, при необходимости уточнить у шкипера.

22. Осторожно с огнем! Яхта выгорает очень быстро и после этого тонет.

23. Огнетушители – знать где находятся и знать как они приводятся в действие. Огнетушителей на яхте много – 6-8 штук. Знать где находится каждый из них. Проверить и знать где находится огнетушитель в вашей каюте.

24. Эвакуация при пожаре – для эвакуации из кают в случае, если выход через кают-компанию отрезан огнем, можно использовать люки большого размера в потолке. Если это невозможно, надо укрыться одеялом, взять огнетушитель (как правило в каждой каюте есть огнетушитель), привести его в действие и, проложив себе путь к выходу струей из огнетушителя, выбежать наверх.

25. Кухня – осторожно с кипятком и горячими жидкостями, особенно при крене и качке! Не обжигаться! В случае обвара кипятком немедленно вылить на это место много холодной воды для снижения последствий воздействия температуры. Если это сделать мгновенно, то серьезных ожогов можно избежать! При качке и сильном крене лучше избегать приготовления горячих супов, чая и т.п.

26. Морская болезнь - для снижения риска наступления морской болезни находиться наверху, занимать себя работой, не сидеть без дела. Смотреть на горизонт. Можно встать стоя и «отрабатывать» качку ногами, глядя на горизонт. Меньше всего укачивает в кокпите у сходного трапа. Как вариант, закрыть глаза и лечь в своей каюте с закрытыми глазами.

27. Человек за бортом! Первый кто увидит падение человека за борт громко подает команду «Человек за бортом!» Постараться немедленно кинуть упавшему спасательный круг – подкову на тонком ливе, Спасательный лив. Если на яхте есть сигнальный буй, то бросить за борт сигнальный буй. Если упавший был без спасательного жилета, бросить упавшему спасательный жилет, круг, иной плавающий предмет, чтобы тот мог держаться на воде. Капитан (рулевой) должен немедленно назначает «смотрящего», который непрерывно наблюдает за упавшим и показывает направление на него вытянутой рукой. Это необходимо, т.к. члены экипажа, занятые управлением яхтой, могут потерять верное направление к упавшему. Вытянутая рука «смотрящего» служит хорошим ориентиром. Подъем упавшего за борт осуществляется с кормы. Подход к находящемуся в воде человеку осуществляется на небольшой скорости. Человек в воде должен оказаться с подветра от яхты. Приготовьте отпорный крюк (багор), спасательный лив (веревку) Не забывайте про опасность от Гребного винта (если запущен двигатель).

28. Человек за бортом! Если вы упали за борт – не паникуйте. Наберите в легкие побольше воздуха. Если на вас нет спас жилета и вам не бросили круг, жилет, иной плавающий предмет, или если все эти предметы быстро уносит от вас по ветру, если вам тяжело плыть, то избавьтесь от тяжелой одежды (куртка, непромоканец и т.п.) и тяжелой обуви (сапоги, ботинки).

Если вы хорошо держитесь на воде в одежде, особенно в холодной воде, то оставайтесь в ней, т.к. одежда и обувь, даже мокрая, помогает сохранить тепло и избежать переохлаждения.

29. При швартовке, сближении с другой яхтой, не «совать» в зазор между яхтой и причалом или между яхтами ноги и/или руки. Вес яхты от 10 до 15 тонн – может раздавить! Одерживать яхту от навала на препятствия надо за леерные стойки, леера или в зазор ставить кранцы.

30. Якорная лебедка – следить чтобы рука не попала под цепь на якорной лебедке.

31. Швартовый буй, мертвый якорь – работать со швартовым концом только в полных перчатках, т.к. на нем могут быть острые ракушки – можно порезать руки.

32. Подтягивать лодку к мертвому якорю или швартовному бую только сгибая и распрямляя ноги, спина прогнута (как при подъеме штанги в становой тяге). Иначе можно потянуть спину.

33. Леера прикрепляются к стойкам металлическими кольцами, которые от натяжения лееров разгибаются – торчат острые проволочные края – можно поранить руки. Не браться в местах крепления лееров к стойкам. (Лучше заранее все проверить и подмотать изолентой или иной армированной лентой или подогнуть с помощью инструмента).

34. Крышки рундуков – быть внимательным, не подставлять руки и особенно пальцы рук (и ног), т.к. крышки могут резко падать и в худшем случае может отрубить палец (пальцы). Был такой несчастный случай (большой палец на руке потом пришили). Следить! Быть внимательным!

35. Курение – только с подветра! Чтобы тлеющий пепел не попал на яхту или в глаза другим членам экипажа. Ну и дым, соответственно.

36. Тузик – очень опасное устройство. 1. Следить за винтом – не подставляться под винт и не порубить других! 2. Всегда брать весла! Мотор может отказать в любой момент. 3. На прибойной волне может перевернуть – до подхода к берегу планировать, будет ли возможно вернуться от берега на яхту. 4. При передаче мотора от тузика на тузик и/или на яхту подстраховывать мотор от падения в воду страховочным концом, привязанным за яхту, но НИКОГДА не страховать за себя (за человека)! Т.к. при падении в воду мотор утащит вас на дно! (На практике встречались такие «добрые» советы). 5. Стоять в тузике (при входе, выходе, передаче мотора, топлива и т.п.) осторожно. Тузик очень неустойчивый. Желательно чтобы кто-то помог вам – поддержал за руку с яхты. 6. Не курить при заправке мотора тузика бензином! Пары бензина легко воспламеняются. 7. При заводе якоря (второго якоря) с тузика, следить за бухтой якорного каната. Не попадать в петли, чтобы якорем не утащило под воду.

37. Правило "СТОП!" - если кто-то из команды крикнул "СТОП!", все без исключения немедленно прекращают делать то, что они в этот момент делали, до выяснения причины.

38. Солнечные ожоги. При ясной погоде и даже при незначительной облачности на море легко обгореть. Пользуйтесь защитными средствами (кремы и т.п.), надевайте одежду с длинным рукавом и брюки, носите кепку с козырьком или панаму. Не старайтесь занять первое место в "конкурсе" на лучший солнечный ожог.

Безопасность на парусно-моторных яхтах.

1. Несение вахты на парусной, парусно-моторной яхте. Минимальное количество квалифицированных яхт. специалистов определяется размером яхты, целями и дальностью плавания. Для безопасного крейсерского плавания на яхте длиной до 50 футов, количество яхтсменов, несущих вахту, должно быть не менее двух человек. Один из вахтенных должен иметь квалификацию штурмана-судоводителя. Обычно в одну вахту включают опытного яхтсмена и ему в пару назначают менее опытного. В тяжелых условиях плавания (при холодной или штормовой погоде, ночном плавании в холодное время года, проходе узкостей, проливов с оживленным судоходством, буксировке, подходе к порту и т.д.) вахта должна быть усилена квалифицированными и опытными яхтсменами. Обычно к работающей вахте присоединяется капитан яхты. Для полноценного отдыха сменившихся людей вахты несутся по формуле «4 через 8», т.е. четыре часа вахты сменяются восьмью часами отдыха. Для такой формулы число полноценных вахтенных на борту должно равняться 6.

2. Безопасность перемещения и нахождения людей на яхте во время шторма. При штормовой погоде и сильном крене яхты работа на палубе затруднена. Не занятые судовыми работами люди, обычно, по палубе в такой момент не перемещаются. Занятые на вахте яхтсмены должны быть одеты в непромокаемые костюмы, сапоги с нескользящей подошвой, в дневное время очки с поляризацией, спасжилет (использование поддерживающих страховочных жилетов без воротника не допускается), «сбрую». В карманах костюма может находиться индивид. спасательный нож, портативная защищенная от воды радиостанция УКВ морского диапазона, фальшфейер красного огня, герметичный фонарик. По палубе от носовой до кормовой оконечности по обоим бортам протягиваются шторм. леера, к которым цепляются карабины эластичного страховочного шнура яхтсмена. Перемещение работающих на палубе людей должно происходить по более высокому наветренному борту. Люди не должны находиться на баке без крайней необходимости. При нахождении в кокпите и несении вахты на руле все члены экипажа должны пристегнуться к шторм. лееру или прочным конструкциям судна. При отдыхе экипажа внутри яхты использовать закладные доски в койках. Ни в коем случае не использовать спальные мешки!!! В случае внезапного затопления яхты человек, находящийся в спальном мешке, обречён!

3. Безопасность камбузных работ. При штилевом и умеренном состоянии моря (до 3 баллов) камбузные работы, обычно, вполне безопасны. При большем волнении моря необходимо принять меры предосторожности. Плиты и духовки должны иметь карданов подвес и держатели кастрюль. При приготовлении пищи необходимо надеть длинный клеенчатый фартук и резиновые сапоги, во избежание ошпаривания кипящими жидкостями. Незакрепленные ножи, стеклянная посуда могут быть причиной ранений. Просыпанные или пролитые на слани продукты (масло, горох, крупа) могут послужить причиной падения и травм. При усилении ветра и качки (море 5-6 баллов и более) камбузные работы прекращаются и экипаж переходит на режим сухого пайка до окончания шторма.

4. Использование судовых спасательных средств. Судовые спасательные средства делятся на коллективные и индивидуальные. Коллективным средством спасения на яхтах является спаслот, реже надувной тузик, вследствие его ограниченной мореходности. К индивидуальным спасательным средствам относятся спасжилеты, круги, «подковы», плавающие бросательные концы, светящие маркерные вехи и гидротермокостюмы (ГТК). Каждый член экипажа в ночное время, когда судно «на ходу», а также во время дневного плавания в сложных гидрометеоусловиях должен надевать спасательный жилет. Каждый член экипажа должен уметь грамотно подать выпавшему за борт спасательный круг, бросить плавающий бросательный конец. Этот навык проверяется капитаном каждый раз в начале крейсерского плавания яхты. Каждый раз перед началом плавания экипаж и пассажиры проходят краткий инструктаж по поведению на судне при различных погодных условиях, приведению в действие спасательного плота и использованию пиротехнических средств подачи сигналов бедствия.

5. Электробезопасность на яхтах. Обычно все яхты оборудуются двумя системами электропитания, с низким и высоким напряжением сети: 12 или 24 В постоянного тока и 220 В переменного тока. Низкое напряжение, как правило, является безопасным для экипажа. Высокое напряжение в условиях сырого судна представляет серьезную опасность. Источниками высокого напряжения являются береговое питание, бензо- и дизельгенераторы, инверторные преобразователи напряжения. В общих случаях все высоковольтные сети коммутируются в эл. распределительных щитках. На щитке должна находиться лампа-сигнализатор, обозначающая наличие высокого напряжения в цепях судна. Все провода должны иметь надежную изоляцию, концы проводов иметь наконечники и быть пропаянными. Скрутки и незалуженные концы проводов не допускаются. Применение изоляционной ленты должно быть сведено к минимуму, она заменяется более практичной и прочной термоусадочной трубкой. Нельзя прокладывать линии выс. напряжения в трюмах, под- и над главными и вспомогат. двигателями, вблизи топливных цистерн, особенно пластмассовых. Все силовые линии 220 В должны иметь автоматы отключения УЗО, для мгновенного отключения тока при утечках, коротком замыкании или при

прикосновении человека к неизолированным участкам оборудования. Заземление всех уст-в – на специальную металлическую пластину, расположенную под водой на днище или на фальшкиль.

6. Пожаробезопасность на яхтах. Наиболее опасны в пожарном отношении суда из дерева и имеющие бензиновый двигатель с запасами бензина на борту. Основным источником опасности являются: курящие члены экипажа и пассажиры, моторный отсек с негерметичным топливопроводами, камбуз с газовой плитой и негерметичной газовой системой, водород, выделяющийся из аккумуляторов, некачественная электропроводка и зарядные устройства. Противопожарные средства на яхтах обычно представлены огнетушителями с различными огнегасящими агентами, пожарные покрывала. Для тушения простых возгораний на камбузе, в большинстве случаев, достаточно пожарного покрывала (возгорания масла на сковородке и т.д.). Для тушения пожара в машинном отделении наиболее эффективным средством является самосрабатывающий порошковый или аэрозольный огнетушитель, реже встречается система объемного тушения инертным газом. Все члены экипажа должны четко знать места расположения огнетушителей, порядок приведения их в действие, маневры судна при пожаре и основы борьбы за его живучесть.

а) при пожаре все члены экипажа должны быть оповещены о пожаре громким криком; б) первый, увидевший очаг возгорания, использует ближайший огнетушитель для ликвидации пламени; в) рулевой и палубные матросы разворачивают яхту так, чтобы дым и пламя сносило за борт, а очаг возгорания находился под ветром. Одновременно нужно перекрыть подачу газа на камбуз, закрыв газовый баллон. Обесточить судно. г) одновременно с этим маневром все, не занятые тушением судна должны подняться из внутренних помещений на палубу, капитан руководит тушением пожара, собирает судовые документы и паспорта в герметичную емкость, обеспечивает сохранность судовой пиротехники, портативной радиостанции, приемоиндикатора GPS, мобильных телефонов; д) экипаж борется за живучесть судна, но при наличии явной опасности затопления или взрыва капитан дает команду покинуть судно, предварительно удостоверившись в том, что на членах экипажа надеты спасжилеты и спаслот приведен в действие.

7. Безопасность при обращении с ГСМ. а) канистры, баки, цистерны, их крышки и горловины, а также топливопроводы должны быть герметичны; б) запрещается курение, использование спичек и зажигалок при любом обращении с ГСМ; в) топливо желательно переливать шлангом, избегать перелива открытой струей и использования воронок; г) при всех операциях с топливом держать огнетушитель в шаговой доступности; д) не допускать разлива ГСМ на палубе и особенно в трюме, а при разливе тут же собрать пролитое масло или топливо и укупорить ветошь в герметичную емкость (например, в 5-ти литровую бутылку из-под воды); е) держать контакты на аккумуляторах крепко затянутыми во избежание искрообразования; ж) не производить операций с легковоспламеняющимся топливом при наличии разрядов статического электричества.

8. Оставление яхты без экипажа на воде в марине. Оставление яхты без присмотра в условиях яхтклуба всегда сопряжено с некоторой опасностью. Для того, чтобы снизить риск, нужно: а) перекрыть все днищевые кингстоны и клинкеты во избежание затопления судна; б) отключить полностью аккумуляторы (отсоединение только «массы», т.е. минусового провода недостаточно!); в) перекрыть газ в баллоне, подающем газ на камбуз; г) отключить береговое питание, инверторы и устройства для зарядки аккумуляторов; д) задраить иллюминаторы и световые люки во избежание попадания дождя; е) проверить швартовы и кранцевую защиту борта; ё) при благоприятном прогнозе погоды оставить открытыми вентиляционные палубные головки для предотвращения появления неприятных запахов и сырости внутри яхты; ж) забрать или спрятать ключи от системы запуска главных двигателей; з) спрятать все лишнее палубное имущество внутрь судна; и) зачехлить приборы, тузик, подвесной мотор и т.д. чехлами от солнца и соли; к) обтянуть все наружные снасти (фалы, шкоты) для предотвращения их перетираания об рангоут; л) оставить на вахте в марине свой номер телефона, сообщить свое приблизительное местонахождение и планы использования яхты. Иногда на вахте оставляют ключ от входного люка.

9. Одежда яхтсмана. Для безопасной и комфортной работы человека на яхте его экипировка должна состоять из: Летом при спокойном море: 1. Шорты из быстросохнущего материала; 2. Майка для защиты от УФ-излучения и ветра; 3. Бейсболка с козырьком или широкополая панамка; 4. Очки с УФ-фильтром и поляризацией; 5. Кроссовки или мокасины с нескользящей и не пачкающей палубу подошвой; 6. Перчатки для защиты рук при работе с тросами. В холодное время: 1. Непромокаемый «дышащий» комбинезон и куртка яркой расцветки; 2. Высокие или низкие сапоги с нескользящей и не пачкающей палубу подошвой; 3. Шапочка, желательно яркая; 4. Очки с УФ-фильтром и поляризацией; 5. Длиннопалые перчатки для защиты рук; 6. «Сбруя» с эластичным шнуром и карабинами для страховки на палубе.

10. Поведение выпавшего за борт человека. 1. Не паниковать! 2. При падении всех известить о случившемся громким криком. 3. Взмахами рук обозначить свое местоположение на акватории, удостовериться, что с яхты вас заметили. 4. Ожидать подхода яхты, не плыть к ней, не расходовать зря силы. 5. В ночное время привести в действие маячок на спасательном жилете, а в дневное время – свисток. 6. Если вам подали спасательный круг, то не подныривать под него, а надавить на ближайшую к вам часть круга и круг сам упадет вам за плечи, опрокинувшись. 7. В холодной воде постараться подтянуть ноги к животу для того, чтобы уменьшить теплопотери. 8. На парусно-моторных яхтах подплывать к кормовому забортному трапу только при остановленном двигателе.