Міністерство освіти і науки України
Полтавський національний педагогічний університет імені В.Г. Короленка
Кафедра географії та методики її навчання

Рекомендовано до захисту
«27» квітня 2021 р.,
протокол № 8
Зав. кафедри _____
(підпис)

Кваліфікаційна робота
на здобуття освітнього ступеня ***«бакалавр»***

ВОДНИЙ ТУРИЗМ ТА ОСОБЛИВОСТІ ЙОГО ОРГАНІЗАЦІЇ

Виконала: студентка IV курсу, групи Т(тд)-46
спеціальності 242 Туризм

ПАВЛЮК ОЛЕНА ОЛЕГІВНА

Керівник:
кандидат педагогічних наук, доцент **ФЕДІЙ О.**

Рецензент:
кандидат географічних наук, доцент **ЛОГВИН М.**

Захищено 4 червня 2021 р.

кількість балів: 70
значення оцінки задовільно
Голова Екзаменаційної
комісії _____ Шуканова Л.А
(підпис) (прізвище та ініціали)

Полтава – 2021 року

ЗМІСТ

ВСТУП 3

РОЗДІЛ 1. ВОДНИЙ ТУРИЗМ ЯК ВАЖЛИВА ЧАСТИНА ТУРИСТИЧНОГО НАПРЯМКУ 5

1.1. Водний туризм України і зарубіжник країн 5

1.2. Розвиток водного туризму 12

1.3. Безпека туристів на воді 19

РОЗДІЛ 2. КЛАСИФІКАЦІЯ ВОДНОГО ТУРИЗМУ 22

2.1. Види водного туризму 22

2.2. Організація яхтових круїзів 32

РОЗДІЛ 3. ПІДГОТОВКА ПОДОРОЖІ НА ВОДІ ТА ЇЇ ОРГАНІЗАЦІЯ 40

ВИСНОВКИ 61

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 63

ДОДАТКИ 65

ВСТУП

Водний туризм – вид туризму, при якому відпочинок здійснюється на воді з використанням байдарок, човнів, катамаранів, теплоходів(Додаток А) та інших плавальних засобів. Україна має досить густу річкову мережу та значну кількість річок, придатних для проведення водних туристських походів як на розбірних, так і на надувних плавзасобах різних класів. Через різноманітність ландшафтів ріки різних регіонів України сильно відрізняються між собою за похилом русла, характером течії, наявністю та складністю перешкод, сезонним режимом тощо, що дозволяє поділити їх за туристсько-спортивною складністю на три групи – ріки низовин, ріки височин, ріки Карпатського регіону. Також наша країна має морські простори де є змога здійснювати мандрівки на яхтах. Подорожі на яхтах мають досить велику популярність серед туристів. В цій роботі буде показано розробленій маршрут подорожі на яхті.

На сьогодні водний туризм в Україні розвивається в рамках рекреаційного, спортивного та екстремального в залежності від мети, неорганізованого та організованого (самодіяльний та плановий) в залежності від організаційних основ.

Метою даної роботи є дослідження організації водного туризму в Україні.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні завдання:

- дослідити становлення водного туризму в Україні та зарубіжних країнах;
- визначити основні елементи організації безпеки туристів на воді;
- дати характеристику видам водного туризму;
- розробити методику організації яхтового туризму.

Об’єктом дослідження є водний туризм як один з видів туризму, зокрема спортивного. Предметом дослідження є особливості організації водного туризму в Україні, зокрема яхтового.

Джерельною базою роботи слугують праці відомих вітчизняних та зарубіжних фахівців в галузі туризму, харчування та відпочинку:

Квартального В. А., Гуляєва В. Г., Ісмаєва Д. К. та ін., а також матеріали періодичних видань (журнали «Вояж», «Економіка України» та збірники наукових праць статистичний) методи.

Особистий внесок автора. В роботі узагальнені теоретичні і практичні матеріали щодо розвитку водного туризму в Україні, розроблений власний маршрут подорожі на яхті. Результати дослідження можуть бути використані для навчального процесу в закладах вищої освіти під час лекційних занять та спортивних школах, в яких відбувається підготовка учасників до водних видів спорту.

Структура роботи. Кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

РОЗДІЛ 1
ВОДНИЙ ТУРИЗМ ЯК ВАЖЛИВА ЧАСТИНА ТУРИСТИЧНОГО НАПРЯМКУ

1.1. Водний туризм України та зарубіжних країн

Розвиток певних видів туризму залежить в будь-якому регіоні від географічних, соціальних та економічних чинників. Становлення та розповсюдження нових видів туризму у свою чергу забезпечуються глобалізаційними процесами та науково-технічним прогресом. Адже інтернаціоналізація економік та запровадження новітніх наукових технологій сприяє виникненню та розвитку цілковито нових напрямків в туризмі.

У вітчизняній науці представлена велика кількість класифікацій видів туризму за різними ознаками. Звичайно, що можна віддавати перевагу кожній з них, але будемо намагатись визначити найбільш оптимальну.

У Законі України «Про туризм» наведено наступну класифікацію видів туризму:

- дитячий; молодіжний; сімейний; для осіб похилого віку; для інвалідів; культурно-пізнавальний; лікувально-оздоровчий; спортивний; релігійний; екологічний (зелений); сільський; підводний; гірський; пригодницький; мисливський; автомобільний; самодіяльний.[8]

Звісно що ця класифікація не розкриває усіх видів та напрямів туризму. Більш того види туризму змішані за різними класифікаційними ознаками, наприклад: мета поїздки, спосіб пересування, вікова група та ін.

Класифікувати види туризму можна за різними ознаками, до найважливіших з яких належать: місце туризму, часові, територіальні характеристики, індивідуальні запити та фінансові можливості клієнтів.

В.Ф. Кифяк стверджує, що всі види туризму за метою поїздки тісно переплітаються між собою і виділити їх у чистому виді не завжди можливо.

Наприклад, діловий туризм може поєднуватись з екскурсійним або спортивним, етнічний - з релігійним, екскурсійний - з рекреаційним і т.д. [8].

У класифікації запропонованій авторами М.П. Мальською, В.В. Худо та В.І. Цибухом виділені різноманітні форми та види туризму і виявлено їх залежність від низки чинників.

В основі запропонованої класифікації Музиченко-Козловської лежить мета подорожі, мотиви, які викликають інтерес до певного виду туризму та туристичні ресурси, що використовуються при певних видах туризму. Як і кожен продукт на ринку, туристичні послуги повинні орієнтуватися на споживання. Розуміння мотивів потенційного туриста є визначальним при плануванні, формуванні і організуванні [12].

Водний туризм в Україні, на даний момент, розвинений настільки, що з кожним роком отримує в свої ряди все більше шанувальників. Нашу країну прийнято вважати царством степів, але насправді тут знаходиться маса річок, спокійних і бурхливих, що дозволяють туристам-водникам брати участь в рафтингу і сплавах по річці.

В Україні більш сімдесяти тисяч річок, безліч озер і водосховищ, крім того, вона ще й омивається водами двох морів. Звичайно, густота річкової мережі нерівномірна, що обумовлено кліматом і характером рельєфу. Хорошим потенціалом у розвитку водного туризму в Україні є 163 річки, загальна протяжність водних артерій, придатних для водного туризму понад сто кілометрів. Водні подорожі можна здійснювати навіть з Європи, через Дунай і Віслу.

Внутрішні водні туристичні маршрути проходять по карпатським річкам: Чорного і Білого Черемошу, Черемошу, Пруту, а також Дніпру, Південному Бугу, Дністра, сплав по Десні. Річки України поділяються на три категорії, що враховують комплекс природних умов, в які входять ухил русла, особливості перебігу, наявність природних перешкод і складність їх подолання, водний режим і ще деякі особливості.

Кожна з таких груп має певну заплутаність з точки зору водного туризму і спорту. Так, до першої, найнижчої, категорії відносяться річки Причорноморської, Придністровської і Поліської низовини. До другої категорії складності належать водні артерії Придніпровської, Волинської та Подільської височини. Річки Карпат - Черемош, Білий і Чорний Черемош, верхів'я Прута, Стрий, Тиса, а також Південний Буг зараховують до третьої. Саме на цих річках, в даний час, отримав найбільший ріст рафтинг і екстремальні сплави на катамаранах, байдарках і каяках. Сплави Чорним Черемошем залучають можливістю вибору маршруту різної складності. Новачки стрімко набудуть навичок веслування на відрізку п. Берди - п. Дземброня, для більш просунутих водників приготовлені складні пороги Великий і Малий Гук у вузькому скелястому каньйоні. Шанувальники рафтингу із задоволенням проведуть вихідні дні на великій воді Черемоша з його порогами Сокальський та Кетліще. Бажаючі додати екстриму можуть відправитися по туру, що включає в програму трансфер на Прут. Цей маршрут можуть подолати тільки досвідчені водники, що володіють навичками проходження складних перешкод. Південний Буг привертає можливістю реалізувати рафтинг не тільки ранньою на весні але і влітку.

Ділянка річки в Вінницькій області та Мігейські пороги в Миколаївській області - відмінне місце для рафтингу досвідченим і починаючим водникам. Навесні в період інтенсивних паводків рафтинг на Мигійських порогах може бути досить екстремальним. Зате влітку на цих же порогах можна спокійно кататися, купатися і навіть загорати. Гранітні каньйони, скелі і кар'єри створюють величну красу Національного парку «Гранітно-степове Побужжя». Тур рафтингу з Big Travel Річки Черемош і Південний Буг визнані класичними для цього виду відпочинку, тому на них навіть проводяться тренування і змагання з техніки водного туризму. Бурхливі гірські річки Карпат і Південний Буг приваблюють багатьох любителів екстремальних подорожей по воді.

Сюди щороку, навесні, коли рівень річок піднімається, приїжджає безліч професіоналів, аматорів, а також новачків. І не біда, якщо вони нічого ще не вміють, організатори турів подбали, щоб поруч з ними були люди, які можуть навчити всьому необхідному. Охочих навчать навичкам гребли, проведуть інструктаж з техніки безпеки, а також забезпечать сплав спеціальними засобами, касками та рятувальними жилетами.

Крім того, мандрівників чекають не тільки цікаві пороги, а й мальовничі околиці. Все це сприяє тому, що водний туризм в Україні користується все більшою популярністю. Маршрути можуть бути запропоновані різні, і кожен зможе вибрати найбільш підходящий за рівнем складності, але в будь-якому випадку, екстрим, заряд адреналіну і маса вражень гарантовані.

Існують різні види водного туризму - від самих комфортабельних і безпечних до дуже екстремальних, доступних лише добре підготовленим спортсменам. Турист-водник повинен не тільки добре вміти плавати, він повинен знати, вміти розрізняти і долати перешкоди, що зустрічаються на річці. Навіть в найпростіших походах можливі аварії плавзасобів, падіння людей у воду, різні травми. Оскільки непередбачені ситуації на воді набагато небезпечніше, ніж на суші, організатори водних турів, особливо з елементами екстріму, повинні подбати про наявність в групах досвідчених інструкторів.

Залежно від обраного маршруту навіть подорож на катері може стати екстремальною, якщо тур проходить по північних сибірських річках Росії. Найпростіший екстрим на воді можуть являти собою багатоденні походи на веслах або байдарках без моторів.

Основою водного туризму є подорожі на різних плавальних засобах. Одними з найпоширеніших і простих серед них є плоти. В даний час вітчизняна та зарубіжна промисловість випускає плоти для самих різних цілей (рятувальні, для розваги, полювання, рафтингу та інших цілей).

Рафтом є надувний човен-пліт для сплаву по річках. Рафтинг - це сплав по порожистих річках на надувних судах. Рафт являє собою витягнутий в довжину, розрахований відразу на кілька людей овал. Тримаються за нього в

основному ногами, просовуючи їх у спеціальні петлі на зразок стремен, так як руки під час сплаву зайняті веслами.

Дуже важлива при рафтинговий сплаві злагоджена веслування, інакше човен швидка течія буде крутити навколо своєї осі.

У рафта є капітан (інструктор), без якого рафтинг неможливий. Це досить небезпечний вид спорту і розваг, тому капітан заперечень від матросів не терпить.

Рафтинг набув широкого поширення практично скрізь, де є можливість сплаву по річках. Першість світу з рафтингу проходить на африканській річці Замбезі, трохи нижче за течією від знаменитого водоспаду Вікторія.

В Росії по рафтингу проводиться щорічно 26 червня фестиваль «Вуокса» на річці з однойменною назвою. Лосівський поріг, на якому розгортаються основні події фестивалю, розташований в 80 км від Санкт-Петербурга. Самим яскравим і незабутнім видовищем цього заходу є масовий сплав на плотах по бурхливій стромовині.

Незважаючи на те що рафтинг можливий на окремих ділянках і в певну пору року, Росію річками для рафтингу природа не обділила. Дуже багата такими річками Карелія. Тільки стандартні маршрути прокладені більш ніж на півтора десятках річок.

Залежно від віку, стану здоров'я та рівня підготовленості пропонуються маршрути різного ступеня складності.

Для початківців краще вибирати нескладні маршрути, що поєднують активний відпочинок зі спокійним. Наприклад, на півдні Карелії існують відносно нескладні рафтинговий маршрути. Туристи сплавляються 1-2 ч, потім для них організовується пікнік на природі з місцевими делікатесами і напоями. Після пікніка туристи сідають в автобус і їдуть до Петрозаводська, звідки їх з порту, розташованого на Онезьке озеро, везуть в Кижи.

Поєднання екстриму з культурним туризмом здійснюється і в північній Карелії. Крім самого сплаву, тут також передбачена багата культурна

програма, наприклад огляд петрогліфів Беломорья і екскурсія на Соловецькі острови.

Для любителів гострого екстриму, які бажають якомога далі відірватися від цивілізації, організовують відправлення на вертольоті в верхів'я річки Ілекс, куди ніяким іншим транспортом не добратися і людського житла немає на десятки, а то і сотні кілометрів. Два тижні, проведені на дикій річці, включають в себе риболовлю, збір грибів, ягід, тобто життя в повній гармонії з природою. Таким чином, в одному турі поєднуються екологічний і екстремальний види туризму.

Дуже популярний рафтинг на Кавказі, особливо в районі міст Сочі і Адлера. У спекотні дні організатори сплавів ледве справляються з напливом туристів, охочих випробувати гострі відчуття. Різні ділянки річки дозволяють відчути себе героями як початківцям Рафтер, так і вже досвідченим рафтинговий «вовкам».

Дуже популярні серед досвідчених рафтеров річки Алтаю. Тут тренуються кращі російські спортсмени. Річки Відчуваючи і Катунь володіють одними з найскладніших слаломних трас з небезпечними і складними порогами і валами.

Поряд зі спортивним тут вельми поширений комерційний рафтинг. До речі, туристи можу заодно познайомитися із знаменитим Чуйским трактом. Далеко не всі складні і цікаві з точки зору рафтингу маршрути мають зручні під'їзди. Відсутність залізних і автомобільних доріг в багатьох районах робить рафтинг в цих місцях дорогим і малодоступним задоволенням.

Професійний рафтинг висуває особливі вимоги до віку не молодше 18 і не старше 50-60 років, необхідно міцне здоров'я. Для туристів більш юного або старшого віку краще вибрати піший або кінний похід по берегах тих же річок[6].

Одним з найкрутіших по здійсненню є багатоденний сплав по річці Ока Саянская в Прибайкалля. Протягом 60 км немає жодного спокійного ділянки.

По цій трасі туристів обов'язково супроводжують інструктори на катамарані супроводу.

Але є і більш спокійні рафтинговий маршрути - один з них знаходиться на східно-сибірської річки Іркут (в перекладі з бурятського - «крутиться»). На ній допуск мають рафтери, включаючи дітей від 7 років. У витоках і гирло це класична гірська річка, а в Нижній Тункинской долині - це спокійне і плавне протягом по території національного парку. Цей маршрут поєднується з культурною програмою - відвідуванням священних шаманистских і буддистських місць. Обов'язковою звичаєм є обрядове поклоніння місцевим духам з метою їх задобрити.

В даний час багато екстремалів освоюють комплексні тури, що включають в себе кілька видів екстремального туризму, наприклад рафтинг і канбенінг. Як приклад можна привести сплав по одній з найбільших річок півострова Таймир - Котую. Котуй не тільки знаменитий своїм швидким плином, але і широко відомий серед любителів сплаву по річках «Котуйская трубою». Котуйская труба являє собою глибокий каньйон, прорізаний річкою в базальтовому масиві. Висота стінок досягає 200 м. Довжина «Котуйская труби» - близько 13 км. Місцями рівень річки знижується в каньйоні до 150-180 м. На всьому протязі «труби» протягом дуже потужне і швидке. Майже всюди в берега б'є сильний прибій. Перехід по каньйону дуже складний, небезпечний, але одночасно і цікавий. По обидва боки річки височіють зовсім гладкі вертикальні стіни, які то розходяться, то зближуються знову. Іноді навіть складається враження тунелю. Берегова смуга повністю відсутня, а дно ніхто не міряв. Після виходу з каньйону мандрівників чекають кілька дуже небезпечних порогів. Однак потім річка потрапляє в абсолютно дивовижне місце, яке, за словами очевидців, нагадує чи то зачаровану долину, то чи космічну художню галерею. На величезній відстані по берегу розставлені гігантські скелі найфантастичніших форм, дуже нагадують найрізноманітніші скульптури.

1.2. Розвиток водного туризму

Дослідження тенденцій розвитку туризму в Україні здійснювалося за наступними напрямками: аналіз обсягу і структури в'їзних і виїзних потоків, а також аналіз динаміки співвідношення в'їзного та виїзного турпотоків [10].

Особливу увагу заслуговує дослідження в'їздного туризму, так як це джерело валютних надходжень, це споживачі вітчизняних товарів і послуг.

У 2019 році в Україні збереглися позитивні тенденції розвитку в'їзного туризму. Україну відвідали 18,9 млн. туристів, темп приросту в'їзного потоку склав 7,2%. Це майже втричі більше показників 2018 р. (6,43 млн.чол).

Змінилася структура цілей подорожей (табл. 1.1). Спостерігається значне збільшення туристів з приватними цілями відвідування України (на 2142,1тис.осіб або 14,8%). Незначно збільшилася кількість туристів, які приїхали у службових та ділових цілей (на 1,4 тис.осіб). На 41% (на 874,0 тис.осіб) знизилося число туристів, що відвідали країну за релігійною і культурною ознакою [10].

Таблиця 1.1

Структура в'їзного потоку за метою подорожі

Мета подорожі	2019р.		2019р. / 2018р.	
	тис. чол.	%	тис. чол.	%
Службова, ділова, навчання	1041,4	5%	1,4	0,1%
Туризм, релігійний, культурний і спортивний обмін	1260,0	7%	-874,0	-41,0%
Приватна, інша	16598,9	88%.	2142,1	14,8%
всього	18900,3	100%	1269,5	7,2%

Аналіз в'їзного потоку за країнами походження туристів показав, що 63% туристів прибуло з країн СНД, 33,9% - з країн Європи і тільки 3,1% - з інших країн (табл. 1.2). Кількість туристів з країн СНД збільшилася на 9,1% (на 1002,6 тис.осіб) і склало 11980,1 тис. Осіб Практично вдвічі збільшилася кількість туристів з інших країн (на 267,9 тис.осіб).

Таблиця 1.2

Структура в'їзного потоку за країнами походження

Країни	2019 р.		2019 р. / 2018 р.	
	тис. чол.	%	тис. чол.	%
Країни СНД	11980,1	63,00%	1002,6	9,1%
країни ЄС	6421,4	33,90%	-1,0	0,02%
решта країн	498,8	3,10%	267,9	116,0%
всього	18900,3	100%	1269,5	7,2%

Найбільший приріст в'їзного турпотоку з Росії - на 380 тис.чол, з Білорусі - на 285 тис.чол, з Молдови - на 275 тис.чол. (табл. 1.3).

У порівнянні з в'їзним потоком туристів виїзний турпотік збільшився тільки на 2,6% або на 421,5 тис. Чол. і склав 16875,3 тис. чол. (Табл.1.4).

Аналіз виїзного потоку показав значні зміни в структурі цілей подорожей і по країнам прибуття.

Основна частка туристів (86,6%) виїжджали за приватним цілям. На 35,5% знизилися службові і ділові поїздки, і на 9,8% - організовані поїздки з обміну.

Таблиця 1.3

Рейтинг основних країн в'їзного туризму

Країни	2019 р.		2019 р. / 2018 р.	
	тис. чол.	%	тис. чол.	%
Всього в'їзних туристів	18 900	100,0%	1 270	7,2%
Росія	6 424	34,0%	380	6,3%
Польща	3 978	21,0%	489	14,0%
Молдова	3 056	16,2%	275	9,9%
Білорусь	2 127	11,3%	285	15,5%
Угорщина	1 159	6,1%	-799	-40,8%
Словаччина	505	2,7%	184	57,0%
Румунія	348	1,8%	186	115,0%
Німеччина	214	1,1%	25	13,1%
США	111	0,6%	38	52,6%
Італія	63	0,3%	16	33,7%

Таблиця 1.4

Структура виїзного потоку з метою подорожі

Мета подорожі	2019 р.		2019 р. / 2018 р.	
	тис. чол.	%	тис. чол.	%
Службова, ділова, навчання	800,5	4,7%	-440,1	-35,5%
Туризм, релігійний, культурний і спортивний обмін	1453,7	8,6%	-158,2	-9,8%
Приватна, інша	14621,1	86,6%	1019,8	7,5%
всього	16875,3	100%	421,5	2,6%

Основними країнами прибуття були країни СНД (49,3%) і ЄС (44,0%) (табл. 1.5). Незважаючи на те, що відвідування інших країн становить лише 6,7% від виїзного турпотоку, в 2019 р. спостерігається інтенсивне зростання турпотоку в ці країни (на 40,9% або на 327,6 тис. осіб).

Таблиця 1.5

Структура виїзного турпотоку за країнами прибуття

Країни	2019 р.		2019 р. / 2018 р.	
	тис. чол.	%	тис. чол.	%
Країни СНД	8327,3	49,3%	-40	-0,5%
країни ЄС	7419,1	44,0%	133,9	1,8%
решта країн	1128,9	6,7%	327,6	40,9%
всього	16875,3	100%	421,5	2,6%

Найбільшою популярністю в українських туристів користувалися Росія (34,7%), Польща (27,3%), Угорщина (10,6%) (табл. 1.6).

У 2019 р. переважання в'їзного турпотоку над виїзним становить 12% (рис.1.1). Такий результат отримано за рахунок збільшення в'їздних турпотоку з Росії, Молдови, Білорусі, Словаччини та Німеччини.

Позитивні зміни в галузі туризму в Україні непорівнянні з тенденціями розвитку міжнародного туризму. Ситуація в сфері туризму в Україні характеризується наступними факторами [6]:

- низьким рівнем усвідомлення населенням країни і органами, які здійснюють регулювання у сфері туризму, ролі і значення туризму для соціально-економічного розвитку держави;

Таблиця 1.6

Рейтинг основних країн виїзного туризму

Країни	2019 р.		2019 р. / 2018 р.	
	тис. чол.	%	тис. чол.	%
Всього виїзних туристів	16 875	100,0%	422	2,6%
Росія	5 856	34,7%	-111	-1,9%
Польща	4 609	27,3%	252	5,8%
Угорщина	1 790	10,6%	-239	-11,8%
Білорусь	1 283	7,6%	52	4,2%
Молдова	1 124	6,7%	16	1,4%
Туреччина	392	2,3%	108	37,9%
Словаччина	318	1,9%	8	2,5%
Румунія	301	1,8%	126	72,3%
Єгипет	180	1,1%	63	53,9%
Німеччина	172	1,0%	-9	-4,9%

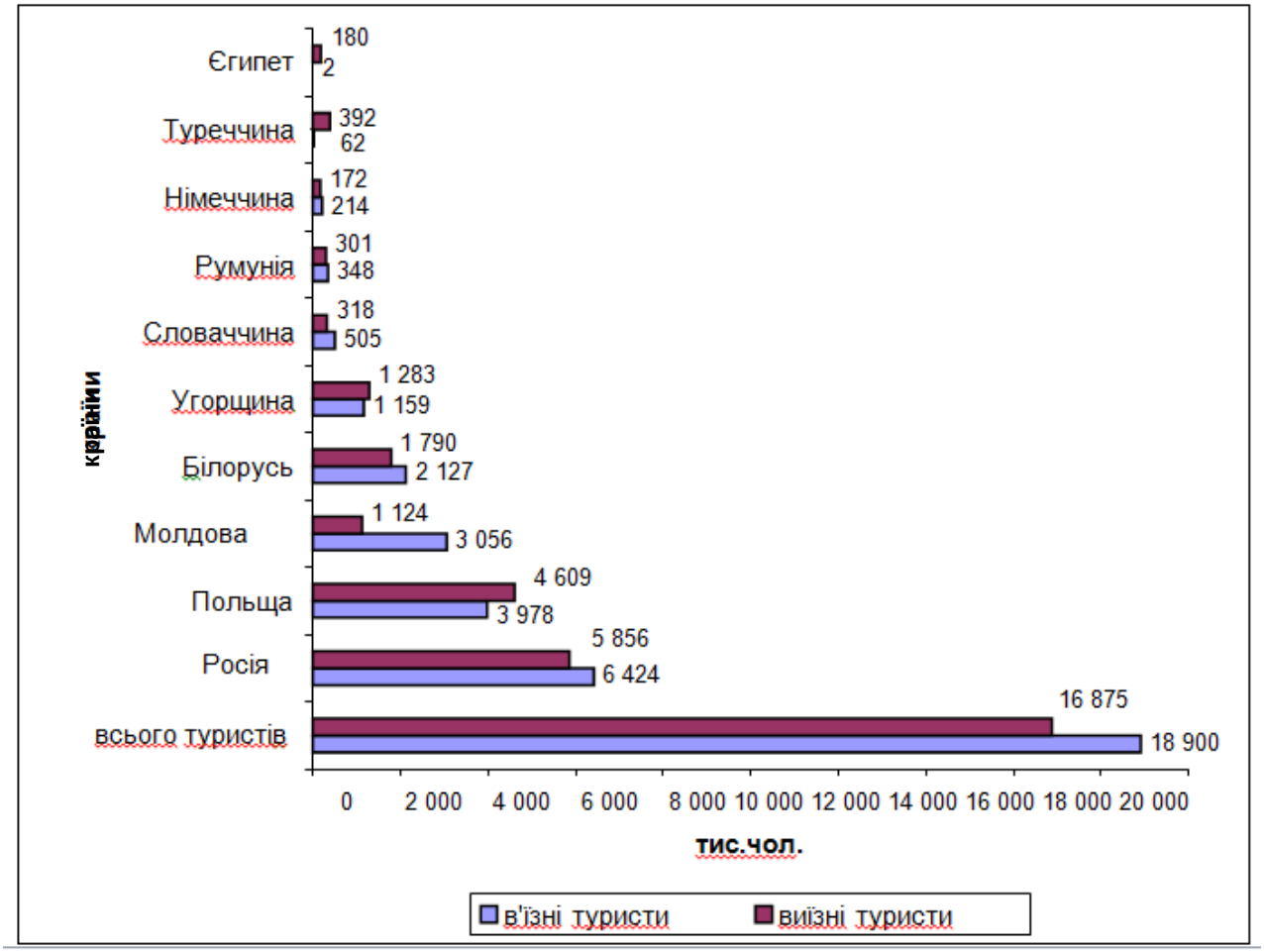

Рис.1.1. Співвідношення в'їздних і виїзні турпотоків в 2019 р.

- відсутністю сформованих туристичних ресурсів та цілісної системи їх раціонального використання, невизначеністю напрямів їх освоєння та розвитку, неефективним і незаконним використанням унікальних природних та історико-культурних ресурсів;

- відсутністю ефективної системи захисту прав та інтересів туристів, забезпечення безпечних умов на туристичних об'єктах і маршрутах, своєчасного надання всіх видів невідкладної допомоги особам, які постраждали під час подорожі;

- відсутністю сприятливих умов для розвитку індустрії туризму, державної інвестиційної політики в сфері туризму, неналежною підтримкою розвитку пріоритетних видів туризму, зокрема, в'їзного та внутрішнього туризму, сільського, екологічного туризму;

- руйнуванням системи соціального туризму, практичною недоступністю

туризму для малозабезпечених верств населення, дітей, молоді, осіб похилого віку та осіб з обмеженими фізичними можливостями;

- відсутністю належного прогнозування та планування розвитку туризму, параметрів туристичного потоку відповідно до наявних ресурсними можливостями, потребами населення і економіки держави; фрагментарним підходом до розробки і реалізації державної та місцевих програм розвитку туризму;

- недосконалістю організаційно-правових та економічних механізмів реалізації державної політики в сфері туризму і діяльності курортів, недосконалою міжвідомчої координацією і слабкою взаємодією між органами державної влади та місцевого самоврядування;

- відсутністю цілісної та комплексної системи управління туристичними ресурсами країни, і підпорядковані обласним туристичних ресурсів різним відомствам, відсутністю спеціального уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань діяльності курортів;

- недостатнім нормативним, методичним та інформаційним забезпеченням діяльності органів місцевого самоврядування, громадських організацій та суб'єктів підприємницької діяльності в сфері туризму і діяльності курортів;

- недостатнім за кількісними, якісними параметрами та за структурою рівнем науково-методичного та кадрового забезпечення, зокрема в сфері управління на державному та місцевих рівнях.

З власного досвіду в спортивному водному туризмі, можу сказати що розвиток спортивного туризму досить складна робота. Кожного року в Україні проводяться декілька чемпіонатів з водного туризму, також кубок України та безліч обласних змагань, але с кожним робом коштів які виділяють стає все менше і менше, а залучити спонсорів досить складно. Безліч молоді мають бажання займатися водним туризмом, але цінова політика спорядження і плав засобів є досить великою і не кожен має кошти на все необхідне.

Ми розробили (табл. 1.6) с першим необхідним спорядженням для туриста

Таблиця 1.7

Основновне спорядження і його вартість

Назва спорядження	**Вартість**
Туристичний рюкзак	2200 грн.
Намет	2000-3000 грн.
Килимок (карімат)	350-500 грн.
Спальний мішок	2000-2300 грн.
Посуд 1. Чашка 2. Тарілка 3. Ложка	530 грн. 1. 130 грн. 2. 200 грн. 3. 200 грн.
Ліхтарик	160 грн.
Шлем	550 грн.
Рятувальний желет	520 грн
Весло Для катамарана Для каяка (байдарки)	 1100 грн. 1500-6000 грн.
Середня вартість	**9410грн-10000 грн.**

Дивлячись на цю таблицю ви можете зрозуміти скільки молоді потрібно для того, щоб розпочати заняття водним туризмом. На жаль на сьогодні не всі клуби й спортивні секції мають повний комплект спорядження, таким чином численність спортсменів швидко зменшується. Отже, розвиток спортивних туристичних напрямків втрачає свою актуальність. А більш масовіші та розважальні напрямки як рафтинг і яхтові круїзи мають свої величезні переваги, кількість туристів під час сезону така величезна і цінова конкуренція спроможна відшкодувати всі витрати для організації сплавів і страхових полісів.

1.3. Безпека туристів на воді

Основним для кожного туриста являється проходження медогляду перед кожним походом і змаганнями. Також кожен спортсмен памятати про струхування свого життя.

Водні походи – один з найбільш небезпечних видів туризму. Нехтування правилами безпеки і необачність – головні причини неприємностей і нещасних випадків у водних походах. При дотриманні всіх правил техніки безпеки ступінь ризику і небезпеки знижується до мінімуму. Забезпечення безпеки на воді, при подоланні порогів і шивер має бути приділено найсерйознішу увагу. Обов'язкова умова безпеки – знаходження на воді в касці і рятувальному жилеті, а також вміння плавати і триматися на воді. Керівник походу визначає порядок проходження суден, дистанцію і виділяє головне і замикає суду. Перше судно вибирає маршрут, а на останньому судні знаходяться аптечка і ремнабор. У разі надзвичайних ситуацій останнім судно зможе швидко наздогнати будь-яке судно і надати необхідну допомогу.

При проходженні небезпечних ділянок маршруту: порогів і шивер, часто перешкода попередньо оглядають з берега, щоб вибрати правильну траєкторію руху. Далі виставляється страховка у вигляді катамаранів або людей зі спасконцамі і тільки після цього суду можуть проходити перешкода. Катамарани часто проходять пороги парами на невеликій відстані для взаємо страховки.

Найбільш поширені аварії на воді: переворот катамарана догори дном ("оверкіль"), випадання одного або декількох веслярів за борт, пошкодження обшивки і балонів катамарана, посадка катамарана на камінь. У кожній із цих ситуацій туристи повинні повині виконувати злагоджені організовані дії з порятунку постраждалих, беззаперечно підкоряючись командам керівника походу [7].

До водного туристського походу допускаються особи, які пройшли інструктаж з техніки безпеки, які вміють плавати, мають навички техніці гребли і управлінні катамараном. Кожен учасник походу зобов'язаний точно і

негайно виконувати всі розпорядження керівника, дотримуватися встановленого розпорядок дня. Перед виходом на маршрут необхідно перевірити справність спорядження. Виходити на маршрут строго в тій формі і з тим спорядженням, яке зазначено керівником. Сокири, пилки та інші колючі і ріжучі предмети необхідно упаковувати в чохли, рюкзаки, суворо дотримуватися правил користування колючими і ріжучими предметами. На привалах за територію табору без дозволу керівника не йти. Бути пильним щодо кліщів і інших комах.

Під час руху на маршруті, щоб уникнути сонячних і теплових ударів, опіків шкіри, необхідно знаходиться в одязі з довгим рукавом і кепці. При русі знаходитися в складі групи, забороняється відлучатися від групи без дозволу керівника. Про будь-якої поміченою небезпеки негайно доповідати керівнику. Категорично забороняється збір, і вживання в їжу грибів, невідомих плодів і ягід. При необхідності тривалої зупинки - замикач зобов'язаний зупинити всю групу. При найменших ознаках захворювань, стомлення і т.п. негайно доповідати керівнику.

Суворо дотримуватися питного режиму. Суворо дотримуватися правил страховки і самостраховки. Свічки і сірники в наметі без дозволу керівника не запалювати. Вирубку живих дерев не виробляти. При по рубці сучків під деревами не стояти. Важких колод і каміння по одному не переносити. На дерева без дозволу керівник не залазити. У лісі палаючих сірників не кидати, багать без нагляду не залишати.

Обережно поводитися з вогнем і окропом. Котли з гарячою водою і їжею ставити у самого багаття або недалеко від багаття в спеціальному відведеному місці. Біля вогнища чергові повинні мати рукавиці, головний убір і одяг, що повністю закриває тіло. У місцях колишніх військових дій боєприпаси і зброя не збирати. При виявленні зброї і боєприпасів негайно повідомити про це керівнику. Самим знайдені речі не чіпати [15].

На катамарані на воді необхідно перебувати в рятувальному жилеті, касці і взуття (Додаток Б). Катамаран повинен бути забезпечений двома причальними

мотузками з карабінами на кінці. Особисті речі, спорядження і продукти повинні бути упаковані в непромокальні мішки і надійно прив'язані до катамарану. Під час руху забороняється вставати на катамарані в повний зріст, переходити з одного місця на інше без команди капітана. При русі на маршруті рекомендується йти кільватерной колоною (один катамаран слідом за іншим), при цьому необхідно витримувати дистанцію між катамаранами (10-15 метрів на гладкій воді і за вказівкою керівника на бурхливій), стежити за сигналами, що йдуть попереду катамарана. Не допускати зіткнення катамаранів, удари веслами.

РОЗДІЛ 2
КЛАСИФІКАЦІЯ ВОДНОГО ТУРИЗМУ

2.1. Види водного туризму

Сторони при організації туристських перевезень несуть наступну відповідальність.

1. Пароплавство має право продати вільні місця, які не були реалізовані турфірмою.

2. При подовженні рейсу з вини турфірми вона оплачує пароплавству вартість утримання судна за весь час затримки. Якщо це відбувається з вини пароплавства або з не залежних від сторін причин, то туристи доставляються в кінцевий пункт без додаткової оплати. При зміні пароплавством розкладу, що викликала запізнення прибуття судна в місто, воно відшкодовує турфірмі нанесений збиток у зв'язку з простоєм автобусів та оплатою екскурсоводів. При подовженні часу поїздки більш ніж на 8 год розрахунок за харчування туристів здійснюється в наступному порядку: якщо подовження рейсу сталося з не залежних від сторін причин - по 50% вартості харчування за рахунок турфірми і пароплавства; в інших випадках - за рахунок винної сторони.

3. У разі виникнення порожніх пробігів судна з вини турфірми вона оплачує пароплавству їх вартість, а управління суднових ресторанів (УРС) відшкодовує витрати на утримання ресторану в розмірі встановленої за договором націнки денного раціону харчування, помноженої на число туристів і днів пробігу.

4. У разі скасування туристського рейсу винна сторона сплачує потерпілій стороні неустойку в розмірі 3% вартості не відбулася перевезення.

При скасування рейсу з вини турфірми згідно з договором вона оплачує пароплавству крім неустойки вартість не відбулася перевезення та відшкодовує Урсу витрати на утримання ресторану в розмірі накладень (націнок), обчислених з розрахунку денного раціону харчування, повної посадки туристів

і тривалості рейсу. Якщо турфірма попереджає пароплавство і УРС про скасування рейсу більш ніж за 45 днів до його початку або у випадках, коли рейс скасовується з не залежних від сторін причин, турфірма приймає на себе половину збитку і оплачує пароплавству 50% вартості не відбулася перевезення, а Урсу - 50 % від зазначених вище витрат з утримання ресторану.

При скасуванні туристського рейсу з вини пароплавства, воно крім неустойки повертає турфірмі провізну плату.

5. При посадці на судно меншого числа туристів, ніж зазначено в договорі, з вини турфірми вона повертає Урсу витрати на утримання ресторану в розмірі націнки, помноженої на всі число людино-днів харчування за договором.

Виконують міжнародні перевезення вважається будь-яке перевезення, при якій місце відправлення і місце призначення розташовані в різних державах або в одній державі, якщо за договором перевезення проміжний порт заходу знаходиться в іншій державі.

Подорожі туристів по річках і морях регламентуються наступними міжнародними документами:

- Афінської конвенції (1974 р.) «Про перевезення морем пасажирів і багажу»;

- Міжнародною конвенцією «Про уніфікацію деяких правил при перевезенні морем пасажирів та їх багажу» (1967 р), а також правилами конкретного перевізника.

Відповідно до цих правил в більшості випадків для участі в круїзах:

- не допускаються особи молодше 21 років без супроводу старших (батьків або опікуна старше 25 років);

- не приймаються заявки на бронювання місць для шкільних груп;

- круїзні компанії мають право відмовити пасажиру в посадці на лайнер за медичними показаннями.

Афінська Конвенція застосовується до будь-якої міжнародне перевезення, якщо:

■ судно плаває під прапором держави, що є однією зі сторін Конвенції або будучи зареєстрованим в такій державі;

■ договір перевезення укладено в Державі, яка є стороною Конвенції;

■ відповідно до договору перевезення місце відправлення або призначення знаходиться в державі, яка є стороною Конвенції.

Подорожі туристів внутрішніми водними артеріями Росії регламентуються Водним кодексом Російської Федерації та Статутом внутрішнього водного транспорту.

До перевезень туристів водним транспортом відносяться:

■ морські перевезення і круїзи;

■ річкові подорожі та круїзи;

■ морські та річкові прогулянки (екскурсії);

■ подорожі на катамаранах, яхтах, човнах;

■ інші види водних подорожей.

Суду для подорожей турфірми орендують за спеціальним договором - фрахт-контрактом, що укладається між турфірмою і морським пароплавством [16].

Обов'язковими додатками до договору є:

■ розклад руху судна, погоджений з турфірмою;

■ план-карта судна, затверджена на момент укладення договору;

■ розрахунок плати за оренду судна по категоріях кают і елементних ставок для кожного морського басейну з урахуванням сезонних знижок.

Одним з важливих пунктів договору є пункт про відповідальність сторін.

Судновласник зобов'язаний:

■ дотримуватися встановленого розклад руху судна;

■ у разі зміни встановленого розкладу руху судна винна сторона оплачує іншій стороні її фактичні збитки;

■ якщо судновласник з яких-небудь причин не може надати судно, передбачене договором, то він надає турфірмі інше однотипне судно;

■ якщо судно має в період круїзу допомогу судну або людям, що зазнали лиха на морі, то судновласник відповідальності за затримку рейсу не несе. Рейс за згодою сторін на цей час продовжується, орендна плата і плата за харчування з туристів не стягується.

Договір між пароплавствами і турфірмами на обслуговування туристів може бути укладений строком від одного року до трьох років. Полягають такі договори зазвичай до 30 грудня попереднього обслуговуванню року. Розклад руху суден в межах одного пароплавства розробляються і затверджуються ним за погодженням з зацікавленою турфірмою до 1 грудня предпланового року і є частиною укладеного договору. В цей же термін розробляються розкладу для маршрутів, які проходять по суміжних басейнів.

Після підписання договорів турфірми мають право почати реалізацію путівок на круїзні рейси.

Вартість круїзів визначається величиною фрахту, рівнем комфортабельності судна (категорією), а також зборами за прохід каналів, експлуатаційними витратами, вартістю берегових послуг, податками та іншими витратами і має тенденцію до зростання.

При теплоходних подорожах відносини між турфірмою, що організує круїз, і організаціями, які беруть участь в обслуговуванні туристів (пароплавствами, УРСамі, які приймають туристів, що дають берегове екскурсійне обслуговування в портах заходу, і ін.), Оформляються на договірній основі [1].

При організації теплоходних турів турфірма укладає такі договори на обслуговування туристів.

1. Договори з річковими і морськими пароплавствами на оренду теплоходів. У ці договори включаються дані:

■ про кількість, назвах судів і кількості місць за категоріями;

■ про маршрутах круїзів і їх терміни;

■ про кількість постільних комплектів на один рейсооборота для кожного судна і їх вартості;

■ про вартість оплати кожного рейсооборота;

■ про загальну суму за договором за перевезення туристів;

■ про відповідальність сторін.

2. Договір з УРСом (конторою або управлінням), трестом суднових ресторанів на харчування туристів на маршруті круїзу. Цей договір включає:

■ перелік судів, відомості про кількість рейсів, тривалості одного рейсу (в добі), кількості туристів у рейсі, маршруті і вартості денного раціону харчування одного туриста в день (з зазначенням вартості набору продуктів);

■ обов'язки контори суднових ресторанів по виконанню взятих договірних зобов'язань;

■ обов'язки туристично-екскурсійної організації (забезпечення повної посадки туристів);

■ розробку тематики та проведення вечорів відпочинку в залах ресторану спільно з його працівниками;

■ порядок розрахунків за харчування;

■ відповідальність сторін.

3. Договори з приймаючими турфірмами на надання екскурсійного обслуговування на маршруті транспортування теплохода. До цих договорів повинні додаватися графіки заходу теплоходів в порти міст прийому із зазначенням дат і орієнтовного часу прибуття і відправлення, програма обслуговування туристів і калькуляція.

4. Договір з керуванням кінофікації (кінопрокатом) на уявлення кінокопій для демонстрації туристам в кінозалах теплоходів за готівковий розрахунок. В окремих випадках такі договори укладаються безпосередньо між управлінням кінофікації і пароплавством. Якщо копії відеофільмів беруться напрокат, такі договори не укладаються.

5. Договори з бібліотеками на постачання рейсів книгами.

6. Договори з музичними колективами (при організації тривалих круїзів).

У зв'язку з цим при укладенні договору на круїз туристам необхідно уважно ознайомитися з правилами та умовами його проведення.

3. Типи морських і річкових суден

Морський круїзний лайнер може вміщати декілька сотень пасажирів, а також численний обслуговуючий персонал і команду. На круїзних лайнерах створені всі умови для повноцінного відпочинку подорожуючих: є ресторани, кафе, магазини, кінозали, басейни, тенісні корти і т.д.

Основними показниками комфортабельності кают на круїзних лайнерах є: кількість кімнат в каюті, розташування каюти на судні (по відношенню до носа / середині / кормі судна; на різних палубах); вид з вікон і інші фактори. Залежно від комфортабельності каюти можуть бути різних категорій: від найбільш престижних, розташованих на найвищих палубах судна, що мають кілька кімнат, до внутрішніх кают без вікон або ілюмінаторів.

Як правило, круїзне судно експлуатується не більше 10 років і один раз в 6-8 років піддається реконструкції. Деякі з судів є 12-14-палубні «плавучі міста», що вміщають 2 2,5 тис. Пасажирів.

В даний час для круїзного бізнесу характерно підвищення якості та кількості послуг на борту судна. Якість послуг забезпечується достатнім числом обслуговуючого персоналу (співвідношення - одна людина на двох-трьох пасажирів) і їх високою кваліфікацією [7].

На сучасних круїзних судах крім традиційних послуг, таких, як басейн, ліфт, кіно, відео, ресторан, сауна, солярій, передбачені майданчики для волейболу та гольфу, тенісні корти та ін. Круїзи поєднують в собі морської та берегової відпочинок, в тому числі екскурсії . Залежно від програми берегового відпочинку прийнято розрізняти дві системи організації круїзних поїздок: європейську і американську.

Європейська система передбачає подорож по морю з заходом у різні порти і надання в них екскурсійної програми, причому можуть навіть практикуватися поїздки на 1-2 дня в інші міста. Дана система круїзних поїздок охоплює в даний час до 60% всіх круїзів.

Поряд з європейською системою організації круїзів все більшу популярність завойовує американська система, основною метою якої є надання

можливості пасажирам, які здійснюють круїз, відпочивати і загоряти на пляжах в пунктах заходу по маршруту.

Морські круїзи обслуговують комфортабельні лайнери, що відповідають всім сучасним вимогам по рівню комфорту.

Спущений на воду в 1999 р круїзний суперлайнер Voyager of the Seas має такі приміщення і облаштування загального користування:

♦ 14 скляних ліфта для зв'язку між палубами;

♦ триярусний театр на 1350 місць, кінотеатр, бібліотека;

♦ ресторани, казино, нічний клуб, дискотека;

♦ торговий пасаж з пабами, барами і магазинами Duty free;

♦ спортивні унікальні споруди - роликодром, гольф-поле, стіна для скелелазіння, бігова доріжка (джоггінг-маршрут) довжиною близько 400 м навколо всього судна, баскетбольний майданчик, льодовий каток з трибунами на 900 місць;

♦ басейни з джакузі, водні гірки для дітей і дорослих, сауна;

♦ фітнес-студія, природний солярій, салон краси, масажний кабінет;

♦ вертолітний майданчик і ін. В 2000-2001 рр. на воду було спущено ще два судна подібного класу. Пасажирський круїзний суперлайнер Qeen Mary II розрахований на 2300 місць.

Однак почастішали випадки аварій транспортних засобів, наприклад чартерних літаків з великим числом туристів на борту свідчать про наближення до своєї «критичної маси» як морського, так і авіаційного туризму: перевищення її загрожує значними екологічними і людськими катастрофами.

Круїзні судна сертифікують за шістьма категоріями (зірок). До останньої категорії, 6 зірок (супер-люкс), в світі відносяться лише чотири судна. Вартість круїзу даного класу-8-10 тис. Дол. США за тиждень. Суду такого класу розраховані на 200 пасажирів і 150 членів екіпажу. Харчування на судах супер-люкс тільки індивідуальне з урахуванням конкретних запитів і звичок пасажирів.

За зарубіжної класифікації клас кают (Cabin class) на круїзному теплоході позначається наступним чином:

Premium P-1 (2-3-місне розміщення з усіма атрибутами комфорту - дві кімнати, ванна, туалет, міні-бар і ін.);

Premium P-2 (2-місне розміщення з тими ж атрибутами комфорту);

Standart SI (2-3-місне розміщення з частковими зручностями);

Standart S2 (2-4-місне розміщення з частковими зручностями);

Economy - E (економічний клас з 2-4-6-місцевим розміщенням і частковими зручностями).

У ряді випадків класифікація може бути іншою.

В даний час серед ділових людей користуються попитом круїзні конгрес-тури, круїзні навчальні тури, програмні мовні тури (інтенсивне вивчення). На сучасних теплоходах для реалізації таких турів обладнуються спеціальні конференц-зали з повним набором технічних засобів і оргтехніки.

За принципом руху судна поділяються на:

♦ водоизмещающих, т. Е. Плаваючі по водній поверхні;

♦ глиссирующие, т. Е. Що ковзають по поверхні води;

♦ підводних крилах, повітряній подушці і екраноплани, т. Е. Пересуваються над водною поверхнею [13].

При наявності у судноплавних компаній нових пасажирських спеціальних кошти туроператор для перекидання туристів з одного пункту маршруту подорожі в інший може скористатися акваплані, судами на повітряній подушці і ін.

Зауважимо, що принцип дії рушія судна на повітряній подушці висуває певні вимоги до розміщення і поведінки на його борту пасажирів і туроператор повинен з ними познайомити своїх туристів.

В цілому до річковим і морським транспортним засобам, доступним і для переміщення туристів, відносяться:

♦ човни і судна маломірного флоту з механічним приводом;

♦ річкові трамвайчики, теплоходи, судна на підводних крилах або на повітряній подушці;

♦ морські судна на підводних крилах, теплоходи, лайнери, пороми.

Види засобів водного транспорту:

- річковий: моторні човни, катери, трамвайчики, теплоходи, судна на підводних крилах, судна на повітряній подушці, яхти;

- морський: суперлайнер, лайнери, теплоходи, пороми, судна на підводних крилах, екраноплани, океанські яхти

Значне число туристів на внутрішньому водному транспорті користується маломірними судами, до яких Державна інспекція (ГИМС) відносить плавзасоби водотоннажністю до 80 реєстрових тонн, пасажиромісткістю до 12 чоловік, з підвісним мотором без обмеження потужності або стаціонарним до 75 к.с.

Катери, яхти і човни, використовувані для відпочинку і подорожей по воді, є маломірними суднами.

Переважна частина флоту маломірних суден є приватною власністю їх власників. Так, в Санкт-Петербурзі зареєстровано більше 27 тис маломірних суден, а серед реєструвалися в I половині 2004 р судів 80% склали моторні човни з надувними бортами.

У подорожі маломірним судном часто стикаються з необхідністю мати значний запас палива - спеціальних заправок для маломірних суден на березі немає, недостатньо і обладнаних місць для стоянки.

Маломірні судна за кордоном використовуються досить часто, наприклад, у Фінляндії на 5 млн. Жителів зареєстровано 15 млн. Плавзасобів.

У багатьох країнах популярні морські подорожі на паромахкоторие є різновидом морських круїзних коштів на міжнародних лініях- плавучі споруди для регулярного перевезення транспортних засобів, вантажів та пасажирів через водні перешкоди між окремими пунктами на березі.

Найпопулярніший в Північній Європі паром Silja Line. Каюти порома діляться на 11 класів, обладнані гардеробом, кондиціонером, душовою

установкою, двома ліжками. У каютах є телевізор, фен, внутрішній телефон [14].

За кількістю відмінностей в облаштуванні та обслуговуванні каюти різних класів на поромі діляться на:

- «Силья люкс» - персональне обслуговування, значна площа кают (до 75 м2), окреме приміщення для перевдягання, власна сауна з міні-басейном;

- «Комодор» - площа кают (до 25 м2), розташовані в носовій частині на 11 і 10-й палубах в окремій зоні з холом і двома саунами;

- «Конференц-люкс» - три спеціальних каюти для конференц-груп (6-10 чол.) Площею 53, 45 і 39 м2, розташовані в носовій частині на 9-й палубі; одна каюта має кімнату для переодягання і власну сауну;

- «Силья» - сучасні каюти площею 14 м2, розташовані в носовій частині на 11-й палубі з видом на променад або на море.

На цьому поромі є також каюти класів «Сісайд», «Променад», «Турист I», «Турист II», а також каюти для сім'ї - 15 м2 (4-місні плюс одне дитяче місце) на восьмий, дев'ятою, десятою палубах; каюти для інвалідів - 14 м2 для інвалідів з колясками; каюта для алергіків - 11м2 (2-4-місні) з спеціальними меблями.

У складі флоту компанії «Silja Line» експлуатується найбільший в світі пором «Silja Europe» довжиною 200 м, що приймає на борт одночасно 3000 пасажирів. Він має у своєму розпорядженні тисяча сто дев'яносто чотири каютами вищого класу, 6 ресторанами, мережею барів і нічних клубів, казино, магазинів, конференц-залів, дансинг, 28 кімнатами для переговорів, стільникового телефонним зв'язком та іншими атрибутами сервісу.

2. 2. Організація яхтових круїзів

Морські та річкові подорожі на парусних судах є формою круїзу. Тури на вітрильних судах класифікуються на дві самостійні групи: яхт-чартер і яхт-круїз.

Яхт-чартер - це прокат невеликих (до 30-40 футів) судів по годинах, днях, тижнях, місяцях. Яхту можна взяти як з командою, так і без неї (при наявності у орендаря сертифіката водіння) [5].

Конструктивно суду такого класу поділяються на кильові вітрильники і яхти з додатковою енергетичною установкою.

Технологія яхт-круїзу аналогічна технології звичайного (морського або річкового) круїзу. Даний вид круїзів найбільш поширений в Карибському басейні і Середземному морі, де він вважається елітно-клубним туризмом.

В даний час перевезення туристів водним транспортом в Росії має невелику питому вагу - близько 5% загального обсягу транспортних подорожей, що пояснюється поганим технічним станом судів, ненадійністю постачальників послуг, відсутністю сформованого попиту на круїзні подорожі.

Гонки-переходи яхтсменів, прийом на оздоровчий тур з наданням плавальних засобів і інше в багатьох регіонах не включені в сферу уваги російського туристського бізнесу.

Тим часом деякі судновласники, наприклад, з Італії ще в 1997 р проявляли інтерес до переходу яхт з Генуї (Італія) по морях середземноморського басейну, через протоки Дарданелли і Босфор, по Чорному й Азовському морях і далі по басейну річки Дон до станиці Вешенська.

Не залишаться байдужими до такого маршруту і ті російські туристи, яким доводиться по душі відпочинок на воді, але яким через відсутність навичок управління яхтою, за віком або інших причин не можна розраховувати на участь в змаганнях, в самостійних переходах і т. п.

Яхта забезпечує мобільність і необхідні зручності, дозволяє організувати перебування на судні за бажанням його пасажирів – від усамітненого

відпочинку невеликими компаніями близьких людей до проведення ділових зустрічей і прийомів.

Розглянемо організацію подорожі та відпочинку на яхтах, наприклад в межах Азовського моря і басейну річки Дон. Туроператор при відсутності власних плавзасобів повинен проводити підбір необхідного класу яхт, спираючись на можливості яхт-клубів і приватних власників, які здають яхти в оренду або у тимчасове користування.

Однак ще до розробки маршрутів і програм необхідно провести систематичне вивчення туристських ресурсів басейну Азовського моря і по річці Дон (природні, історичні, соціально-культурні об'єкти для туристського показу).

Зокрема, необхідно виконати значний обсяг організаційно-технічних заходів за наступними напрямками.

1. Підготувати опис басейну Азовського моря і фарватеру річки Дон, яке повинно містити відомості за такими характеристиками:

♦ можливості сталого прогнозування та середньо статистичні дані по погоді:

а) на кожен день протягом передбачуваного терміну туру із зазначенням переважаючих напрямків вітру вранці, вдень, ввечері (до настання темряви), вночі. Це дозволить вирішувати питання розміщення екіпажу (туристів) на ніч в готелях або на яхті, що стоїть на якорі в місцях, не обладнаних у вигляді справжньої гавані (марини);

б) найбільш прийнятні курсові прокладки руху судна як в залежності від глибин, так і від інтенсивності руху інших суден;

в) хвилювання і пов'язані з ним питання безпеки переходу;

г) середньостатистична температура водної поверхні, повітря;

д) початок яхтового сезону і терміни його закінчення;

е) найбільш прийнятні терміни для подорожі;

♦ можливості подорожі на яхті, завжди «маючи при собі» річковий простір або море (водну гладь), житло і, при необхідності, сушу:

а) відносна свобода часових параметрів руху судна і відсутність вимоги «ставити когось до відома про свої наміри», що дають відчуття «незалежності» в ході подорожі: хочеш, - піднімай вітрило, хочеш - не бери. б) купання в морі, на річці; поповнення запасів питної води, заповнення ємностей судна «чистої» водою і ін .;

в) ремонт такелажу та інших (яких? де?) механізмів та пристосувань.

До числа послуг, пропонованих туроператором, можна віднести:

♦ надання гіда-перекладача, оператора, який зробить відеозйомку, монтаж і копіювання відеофільму про подорож;

♦ поповнення (за бажанням туристів) запасів овочів, фруктів, прохолодних і алкогольних напоїв, кондитерських і тютюнових виробів, одягу, взуття та всілякого інвентаря [10].

2. Опис умов комфорту суден, що використовуються туристами в подорож.

До числа бажаних туристами можуть бути віднесені суду, на яких є:

- туалети і душ з водою будь-якої температури, що зробить подорож наближеним до цивілізованого;

- окремі каюти;

- кают-компанія з великим столом; у камбуз (плита, мийка, полички і шафки з бортика, щоб посуд та інші предмети не падали при нахилі); можливість подорожувати в компанії знайомих, сім'єю з дітьми.

3. Необхідні додаткові заходи і, зокрема, рекламна пропозиція здійснити подорож на яхтах має включати опис:

- надання допомоги для правильного планування маршруту;

- правил митного і прикордонного контролю для іноземних суден з туристами;

- процедури зустрічі в пункті прикордонного переходу (шкіпером і іншими представниками турфірми), в аеропорту і доставку на яхту або при розміщенні в готелі (в яких номерах, які послуги можуть бути надані і ін.);

А також можливість:

а) підбору яхт з різними до них вимогами вітчизняних та іноземних туристів;

б) підбору володіє іноземною мовою шкіпера, кока-перекладача;

в) оренди автомобіля; мобільного телефону;

г) доставки продуктів на борт;

д) навчання навичкам управління яхтою та ін.

Ліцензії на ведення турфірмою міжнародної туристської діяльності, мабуть, недостатньо для водних подорожей.

Слід розглянути необхідність наявності (для шкіперів, по крайней мере) міжнародного парусного диплома та інших документів, в тому числі і що стосуються чартерного бізнесу.

Морські і зарубіжні круїзи на яхтах більш тривалі порівняно з подорожжю по внутрішнім річках, озерах і водосховищах: від 20 днів до 2 місяців.

Як правило, це комфортабельні вітрильні яхти на трасах спортивної гонки або регати (італ. Regata - ряд, лінія), приурочені до свят на воді.

Деякі російські туроператори організовують захоплюючі і престижні круїзи на вітрильних яхтах по Азовському, Чорному, Мармуровому і Егейського морів [13].

Вихід яхт в море, оснащених всім необхідним навігаційним і рятувальним обладнанням, здійснюють з портів Азовського або чорноморського узбережжя Росії або України.

Що входить в програми круїзів на зазначених судноплавних лініях? Перехід по Чорному морю триває від 3 до 5 діб, а потім одно- або дводенна стоянка в Стамбулі (Істамбулі).

Перехід по Мармурового моря з Істанбула в Пірей (Афіни, Греція) з заходом на острови відбувається за три-чотири доби, а далі подорож триває по грецьких островах Іос, Самос, Шіос і іншим. Якщо дні подорожі збігаються з будь-яким святом, наприклад з «Міжнародної Егейській парусної тижнем», то туристам надається прекрасна можливість помилуватися гонками на їх дистанціях.

Кожен турист може постійно купатися в морі, займатися підводним полюванням і риболовлею, бути учасником екскурсій (індивідуальних або групових) по примітних місцях.

В цілому для однієї туристичної групи з п'яти-семи осіб плавання триває до 20 днів. Така група повертається з Афін (Пірея) на батьківщину або теплоходом морської пасажирської лінії, або літаком, або потягом по залізниці, таким через Болгарію, Румунію і Україну.

У морській подорожі туристи освоюють навички управління яхтою і отримують основні уявлення про вітрильному спорті, а якщо у туристів виникне бажання, то вони. включаються в вахтовий розклад.

Якщо яхта бере участь в змаганнях, то на цей період на туристів поширюються всі права члена екіпажу: участь в церемоніях відкриття і закриття змагань, банкетах, зустрічах, колективних екскурсіях, отримують послуги і пільги, що фінансуються спонсорами регати.

Всі дні морського круїзу туристи проживають і харчуються на борту яхти:

• надається індивідуальне спальне місце, постільна білизна і рундук (шафка для зберігання речей); на окремих типах яхт є можливість займати окремі каюти;

♦ їжа готується на газовій плиті камбуза яхти туристами самостійно по судновому розкладом;

♦ прибирання житлових приміщень яхти також є обов'язком туристів і вона проводиться відповідно до судновим розкладом.

У круїзі управління яхтою здійснює дипломований капітан і кваліфікований екіпаж з двох-чотирьох чоловік.

Туроператор при організації морських круїзів виконує наступні функції:

- отримує запрошення з боку іноземних партнерів, оформляє візи на кожного туриста;

- орендує яхту, забезпечує місця і сплачує її короткочасні стоянки в маринах;

- набуває продукти харчування, доставляє їх і особисті речі туристів на борт судна;

- укомплектовує екіпаж яхти, виплачує заробітну плату;

- забезпечує судно навігаційними приладами, посібниками, іншим інвентарем, необхідним для плавання і участі в змаганнях;

- оформляє і оплачує:

а) митні, прикордонні та санітарні формальності у всіх портах заходів;

б) прохід проток Log в країнах перебування судна, портові формальності;

- оформляє участь яхти в змаганнях, оплачує стартовий внесок і інші, пов'язані із змаганням, витрати;

- при необхідності забезпечує і оплачує бункерування яхти водою і паливом;

- забезпечує банківські операції та отримання готівки в країнах перебування туристів;

- організовує відпочинок, екскурсії та розваги туристів, придбання сувенірної продукції в портах і т. п.

За бажанням туристів туроператор може набувати:

♦ проїзні квитки на всі види транспорту з груповою знижкою (до 50%);

♦ з доставкою на борт яхти спальної білизни, рибальських снастей, спорядження для підводного полювання та додатковий інвентар.

Сюди ж відносяться і послуги з трансферу в великих портах, а також організація автобусного переїзду туристів з їх пункту виїзду в круїз до місця швартування яхти і назад.

Кілька зауважень про взаємини туроператорів з туристами з оплати круїзу.

У рекламних матеріалах туристам оголошується приблизна вартість круїзу, яка визначається з розрахунку оплати всіх послуг в круїзі.

Ця сума дуже значна і вона уточнюється після визначення чисельності групи і підбору відповідної яхти [11].

І все ж вона може виявитися в 2-3 рази нижче, ніж послуги в круїзі, проведеному закордонною фірмою.

Виступаючи в якості замовника круїзу, керівник групи повинен дізнатися у туроператора суми, необхідні для оплати витрат з оренди яхти і для погашення загальносуднових витрат за кордоном.

На замовника круїзу покладається обов'язок сформувати повну групу, виходячи з психологічної сумісності.

Більш повну інформацію про круїз на вибирають замовником маршруті туроператор пропонує у вигляді знятого в попередніх турах відеофільму.

На російському туристському ринку іноземні туроператори пропонують круїзи по Середземному морю і маршрутами по берегах морів, що омивають Північну Європу.

У Греції передача і повернення яхт проводиться в кінці тижня. За місцевими законами на борту яхти не може бути менше 2 осіб, з яких один повинен мати досвід ходіння під вітрилами і відповідне посвідчення-шкіпера. Шкіпера можна найняти в порту вибуття в круїз.

Усі надані туристам яхти застраховані, але туристи все одно залишають орендодавцю заставу, який при поверненні цілою і укомплектованої відповідно до інвентаризаційної описом яхти повертається.

Причому яхти повертаються власнику чистими з повними резервуарами води і палива, їх придбання туристи оплачують самостійно.

Яхти зарубіжних фірм мають довжину 11-14 метрів, мають у своєму розпорядженні трьома-п'ятьма каютами і можуть взяти на борт 6-12 туристів.

У круїзах, наприклад, уздовж узбережжя Хорватії (берегова лінія без островів - 1 777 км, а берегова лінія островів - 4012 км.) Туристам може бути запропонована столітня дерев'яна парусно-моторна яхта, яка різко контрастує з суперкомфортабельні лайнерами: «ні фраків, ні вечірніх суконь , ні віденського вальсу в шикарному залі - подорож рука об руку з природою ».

У Греції і Хорватії, крім прокату вітрильних яхт, можуть запропонувати катамарани з командою або без неї.

У Республіці Судан на північному сході Африки, де ще можна зустріти незаймані пляжі і коралові рифи, можуть запропонувати катамарани з 4

двомісними кабінами з двох'ярусним ліжками, двома-трьома туалетами і душами, з сонячної палубою {англ. sundeck) з телевізорами і відеомагнітофонами, з однією-двома шлюпками з підвісними моторами.

Організація льодових круїзів вимагає додаткового використання інших транспортних засобів.

Так, при організації круїзної програми на фінському криголамі «Сампо» туристів спочатку доставляють на судно, що стоїть в льодах, на мотосанях або собачих упряжках.

Під час туру мандрівникам пропонується відвідати село саамів - корінних жителів Лапландії, а також скупатися в крижаній воді в теплих спеціальних водонепроникних костюмах.

При певному «везіння» екскурсанти можуть побачити також мешканців північних морів - тюленів, моржів і ін.

Зауважимо, що при оренді яхти, маршрут плавання якої передбачає заходи в іноземні порти, в'їзна віза для знаходяться на її борту туристів не потрібно, - яхту беруть на одну добу по так званому «паспорту судна», що видається в Мінтрансі РФ на ім'я власника або шкіпера яхти.

РОЗДІЛ 3
ПІДГОТОВКА ПОДОРОЖІ НА ВОДІ ТА ЇЇ ОРГАНІЗАЦІЯ

Незважаючи на уявну простоту, водна подорож вимагає певних знань і серйозної підготовки. У своїй розробці надається лише деякі основні рекомендації і практичні поради які підвищать безпеку на воді.

1. Перш ніж приступити до підбора групи, треба ознайомитись з правилами організації походів згідно з наказом Міністерства освіти і науки України № 96 від 06.04.99р. «Правила проведення туристських подорожей з учнівською та студентською молоддю» та зі змінами і доповненнями, внесеними наказом Міністерства освіти і науки України від 24.03.2006 р. №273 [8].

2. Керівником групи може бути тільки турист, що має досвід участі у водному поході не нижче чим на одну категорію. Керівник відповідає за підготовку, оформлення і безаварійність проведення походу (зокрема, він зобов'язаний особисто перевірити уміння плавати кожного учасника). Вказівки керівника повинні неухильно виконуватися всіма учасниками.

3. Складати план-графік руху в залежності від характеру окремих ділянок шляху і фізичної підготовки групи. Не забути передбачити час на днювання, огляд визначних пам'яток і резервні дні на непогоду, затримку з транспортом і інші непередбачені причини.

4. Усе спорядження і суда повинні бути заздалегідь підготовлені і перевірені в тренувальному поході. Оболонку байдарок потрібно підсилити шляхом наклейки смуг по кильсону і нижньому поясі стрингерів.

Кожна байдарка повинна мати додатковий запас плавучості, для чого в носову частину і корму закладаються по дві волейбольні камери або інші повітряні ємкості.

5. Кожен учасник повинний бути забезпечений індивідуальним рятувальним жилетом та шоломом. Також повинні мати на собі одяг, який захищає тіло (окрім кістей рук) та взуття. Рятувальні засоби повинні мати такий

запас плавучості, щоб тримати голову весляра над водою. Окремі види спорядження: карти, компас, сокири, аптечку, ремонтний набір — потрібно дублювати і розміщати на різних судах. Аптечка і продукти повинні бути упаковані в непромокальну тару (Додаток В).

У походах II – III кат. скл. звернути увагу на байдарковий фартух. Він повинний не тільки перешкоджати улученню води усередину судна, але і забезпечувати можливість кожному весляреві окремо легко залишити байдарку. Кожна байдарка повинна мати обв´язку.

6. На ночівлю ставати не менше чим за 2 години до настання темряви. Рух в умовах поганої видимості категорично забороняється.

7. Табір розбивати на достатній висоті над водою: на рівнині не менш 1 м, а в горах 2 м. Не ставити намети на крутих берегах, близько до обриву, тому що берег, особливо в непогоду, може сповзти або обвалитися При короткочасних зупинках судна повинні бути надійно закріплені. Категорично забороняється залишати байдарки на ніч на воді. Їх треба цілком розвантажити, винести на берег і покласти біля наметів днищем нагору.

8. Зберігати порядок руху на маршруті, що визначає керівник. Не обганяти головного, не відставати від замикаючих. Якщо передня байдарка пристала до берега, усі роблять те ж саме. Зупинку треба робити й у тому випадку, якщо задня байдарка відстала. Не можна залишати для ремонту або закупівель або посилати вперед одиночний екіпаж: у випадку аварії йому ніхто не надасть допомоги. При кожному відлученні до лісу або в розвідку повинен бути встановлений контрольний термін повернення. Перед розвилками русла треба дочекатися останню байдарку.

9. Пам´ятати: найкращий опис проходження порога або іншої перешкоди не може замінити особистого огляду, тому що обстановка міняється в залежності від рівня води, застрявшої колоди або впалого дерева. Самовільне проходження перешкод категорично забороняється. Не перериваючи руху, можна проходити лише ті перешкоди, що проглядаються із судна до кінця і не викликають сумнівів у прохідності. Інтервал між судами на порозі повинний

бути не менш 50 м. Якщо окремі ділянки лінії проходження погано проглядаються з води, необхідно на березі ставити сигнальників.

При форсуванні складної перешкоди перше судно страхують з берега, маючи при собі складене коло мотузки (50 м) з поплавцем на кінці, 1-а минула байдарка страхує інші. Рух по маршруту відновлюється тільки тоді, коли остання байдарка пройшла перешкоду. Поріг проходиться з надягнутими рятувальними засобами, в шоломі та з задраєними фартухами. Якщо до складної перешкоди підійшли при поганій видимості, дощі і група втомилася, варто зупинитися на нічліг і форсувати поріг на інший день зі свіжими силами. У випадку обноса не потрібно зайвий раз розвантажувати і витягати на берег байдарки.

10. Проводити судно, сідати та виходити з судна треба тільки у взутті.

11. При проходженні крутого повороту ріки з навислими кущами і деревами заздалегідь треба відгрібатися на чисту воду. Не хапатися за навислі кущі і дерева, тому що в цьому випадку переворот неминучий. При плаванні в повені уважно стежити за напрямком основного потоку, щоб не зайти на затоплену заплаву: тут легко зіпсувати судно.

12. На великих водоймах уважно спостерігати за всіма змінами погоди, тримайся ближче до берега, переходячи від одного можливого укриття до іншого. На човні і байдарці виходити при вітрі понад 3 балів забороняється!

13. Якщо хочеш висадитися на навітряний берег, шукайте рівну ділянку, вільну від скель і каменів, і йти до нього з найбільшою хвилею, миттєво вискакуючи у воду й утримуючи судно, як тільки воно виявиться на мілководді. Не можна в хвилючись наближатися до скелястого берега, тому що набігаючі і відбиті хвилі можуть привести до перевороту. Під мостами потрібно бути максимально обережним, тому що у воді можуть бути старі палі, метал, дріт.

14. На судноплавних ділянках треба знати правила плавання по внутрішніх судноплавних шляхах і розрізняти знаки річкової обстановки.

Категорично забороняється:

— виходити на фарватер в умовах поганої видимості;

— підходити ближче чим на 15 м до судна, що йде, або перетинати його курс. Не рекомендується знаходитися на границі мілководдя при наближенні самохідного судна, тому що піднята їм хвиля може викинути байдарку на мілину.

15. Якщо при проходженні дрібного порога, шиверу, перекату судно сіло на камінь, задній весляр, повинний негайно залишити судно і, тримаючи за борт, не давати течеї розгорнути судно лагом, після чого судно проводиться на глибину. У випадку посадки на камінь на глибокому місці команда повинна спробувати знятися, упираючись у дно одночасно двома веслами з різних сторін.

16. При пробоїні потрібно заткнути дірку будь-яким підручним матеріалом і з максимальною швидкістю йти до берега або на мілководдя. При перевороті, якщо дозволяє обстановка, піймавши весла, спробувати перевернути байдарку, поставивши її на киль, відчерпати воду і по черзі сісти. Якщо це зробити неможливо, треба, тримаючи за байдарку, намагатися направити її до берега. Не слід приймати в байдарку весляра, який знаходиться у воді, розумніше відбуксирувати його на мілководдя.

17. При самій незначній травмі або нездужанні необхідно негайно довести про це до відома керівника. У випадку гострого захворювання не можна чекати поліпшення, а треба негайно йти до найближчого населеного пункту [1].

Залежно від змісту і напрямів роботи краєзнавчого товариства чи гуртка перед учасниками майбутньої подорожі ставиться певна мета. Вона передбачає ознайомлення на місці з районом подорожі, пошуково-дослідницькі роботи, забезпечення фізичного розвитку, спортивного вдосконалення, здорового відпочинку школярів тощо. Виходячи з поставленої мети, визначають конкретні завдання. Вони можуть бути різними, залежно від віку та фізичної підготовки учасників туристської подорожі, її складності тривалості, від фінансових можливостей, забезпеченості належним спорядженням та високоякісними продуктами харчування, а також інших умов.

Ні в якому разі головною метою туристської подорожі не може бути розважальна. Важливою умовою будь-якої подорожі є дослідження рідного краю чогось іншого району, виконання суспільне корисної роботи.

Туристська подорож, як правило, передбачає не одне завдання. Проте головне з них — це виконання прикладних пошуково-дослідницьких робіт. Учасники подорожі нерідко виконують завдання різних державних організацій, установ, місцевих Рад народних депутатів, науково-дослідних інститутів, вищих навчальних закладів тощо. Керівник та учасники подорожі повинні добре знати, яку пошуково-дослідницьку і суспільно корисну роботу можна виконувати під час мандрівки. Всі мають усвідомити, що кожна туристська подорож – це поглиблене пізнання Батьківщини.

Мандруючи своєю країною, учні ознайомлюються з її героїчною історією, унікальною природою, творчою працею людей, важливими проблемами і досягненнями господарства.

Вибір і вивчення району подорожі. У підготовчий період вибирають і вивчають район майбутньої подорожі. При цьому її керівники повинні знати, що забороняються далекі подорожі, якщо учні не ходили у туристські походи по своєму краю. Лише з нагромадженням туристського досвіду можна планувати багатоденні подорожі за межі області. Крім того, для здійснення далекої подорожі всі її учасники повинні виконати норматив «Турист».

Таким чином, розпочинати подорожі найкраще у своєму районі чи області. Перші походи на воді не потребують тривалого часу на під'їзди, великих витрат на переїзди і туристське спорядження.

Вибраний район майбутньої подорожі детально вивчають за допомогою науково-популярної літератури, довідників, путівників, періодичних видань, метеорологічних спостережень, лоцій річок та озер, картографічних матеріалів тощо.

Район подорожі рекомендуємо вивчати всім складом її учасників. Колективне вивчення згуртовує групу, поглиблює процес засвоєння

необхідного матеріалу, потрібного для кращого сприймання та пізнання побаченого. На основі опрацьованого матеріалу складають географічний опис району майбутньої подорожі, до якого включають дані про природні умови, передусім про рельєф місцевості, перепади температури у місцях, де пролягає маршрут походу, про кількість опадів, найбільш імовірну погоду на всі дні продовження маршруту, місцезнаходження екскурсійних об'єктів.

Плануючи подорож, керівник встановлює прямі контакти з місцевими установами та організаціями, повідомляє письмово про намічені строки подорожі, робить запит про надання відомостей, які допоможуть до неї підготуватися (про тип і стан шляхів сполучення та засобів зв'язку, можливість придбання на місці спорядження і продуктів харчування та ціни на них тощо).

Розробка маршруту походу. Після детального вчення району майбутньої подорожі вибирають і розробляють маршрут, визначаючи насамперед його часткову та кінцеву точки, а також основні через які він проходитиме. Обираючи маршрут, керуються метою та завданнями подорожі. При цьому слід пам'ятати про тривалість походу, фінансові можливості туристську підготовку та засоби пересування. Основною вимогою до вибору туристського маршруту є його пізнавальне значення.

Складність маршруту походу повинна відповідати стану фізичної підготовленості учасників і набутому ними досвіду. Саме від цього залежить категорія складності походу. Якщо його учасники мають досвід проходження простих маршрутів, то плануються складніші. Виходячи з цього збільшують протяжність маршруту, передбачають додаткові природні перешкоди. При подоланні гірських перевалів, перешкод на пересіченій місцевості, лісових і заболочених ділянок туристи повинні розраховувати насамперед на власні сили, досвід та уміння. Однак навіть при задовільній фізичній підготовці учасників походу не варто захоплюватися складними маршрутами. Це ускладнить подорож, обмежить можливості детального ознайомлення з наміченими для огляду цікавими об'єктами, порушить календарні строки походу, викличе фізичну перевтому дітей, моральне їх незадоволення, а то й

призведе до виникнення надзвичайних ситуацій, які можуть мати негативні наслідки.

Водні походи можна здійснювати на шлюпках, прогулянкових човнах, розбірних байдарках, плотах, катамаранах. Найбільш прийнятні для подорожей розбірні байдарки і катамарани. Вони достатньо стійкі, мають добру місткість та задовільні ходові якості, невелику вагу, легко перевозяться на транспорті, зручні для плавання по річках різної складності, прості в ремонті.

Найбезпечніші - морські шлюпки, однак ходити на них можна тільки по великих водоймах, судноплавних ріках. Для походу по невеликих річках придатні прогулянкові човни; правда, безпечні вони тільки коли не перевантажені, а їх команда достатньо дисциплінована.

Маршрут та графік руху. Треба не забувати, що не всяка річка придатна для водного туризму (подорожі): дрібні - буяють мілинами, камінням, заростями, завалами, низькими мостами, греблями, а на повноводних - моторні човни, річкові судна ускладнюють турпоходи по воді.

Для водних походів із добре підготовленими групами придатні річки з нахилом до 3-3,5 м на кілометр. Не рекомендується плавати по річках, нахил яких перевищує 1,5 м на кілометр, якщо в групі є новачки.

Коли річка вибрана, складають по карті її подовжній профіль.

При плаванні проти течії можна легко йти на веслах при нахилі до 0,6 м на кілометр. При нахилі до 1-1,2 м рух можливий лише на плесах, а на перекатах та порогах роблять проводку, йдуть на мотузці або на жердинах [14].

Треба пам'ятати, що небезпечні для плавання ті ріки, які не мають заплавних берегів, з крутими схилами.

Для байдарки-двійки потрібна глибина води не менше 20 см, для човнів - навіть менше, для плоту з вантажем - до 50 см, катамарану 30-35 см.

При розробці маршруту треба встановити якомога точніше ті перешкоди, які можуть зустрітись на річці, та нанести їх на карту. Перешкоди ускладнюють та затримують рух групи, це треба враховувати при розрахунку похідного часу.

Дуже важливо при виборі маршруту з'ясувати шляхи під'їзду до води, відстань від станції залізниці (автобусної зупинки) до місця збору катамаранів, а по закінченні походу - відстань від річки до станції.

Весь маршрут по річці розбивають на добові переходи. Для цього потрібно, перш за все, встановити приблизну середню швидкість руху, яка складає на рівнинних та болотистих річках по течії від 3 до 6 км/год, проти течії - від 2 до 4-х км/год.

При складанні добових переходів, крім швидкості руху, необхідно враховувати складність окремих ділянок маршруту з тим, щоб кожна з них була майже тотожною. Днювання доцільно планувати при поході до найбільш складної ділянки шляху.

Підготовка водної подорожі відбувається так само, як і пішої, але потребує більше часу. Треба підготувати похідне спорядження, провести профілактичний ремонт суден. Навіть якщо водні походи здійснюються щорічно, все одно в групі виявляться новачки, тому підготовку починають із вивчення устрою байдарки чи катамаранів. Учасники походу повинні знати назву та призначення усіх частин судна, вміти правильно та швидко зібрати та розібрати його. Тільки після цього призначаються екіпажі на кожне судно. У склад екіпажу треба включати туриста, що вже раніше був у поході на байдарках чи катамаранах, та новачка. Якщо всі учасники йдуть у подорож вперше, капітаном судна призначається найсильніший турист. Капітан відповідає за судно, йому підпорядковуються інші члени екіпажу. Як правило, капітаном призначають туриста, який вже має досвід водної подорожі у якості заступника капітана. Особливо велика відповідальність лягає на капітанів 8-10 місних катамаранів, де саме від них залежить ефективність роботи усієї команди [9].

Ремонтний майстер групи, крім набору для пішого походу, повинен мати: набір цвяхів та шурупів різної величини, 2-3 викрутки, плоскогубці, ізоляційну стрічку, запасне весло, дюралеві кутки та планки з просвердленими отворами, напилок, шкурку, гумовий клей, тонку гуму для латок, соски, запасні насоси, запасні балони, ножиці та інші інструменти.

Спорядження та одяг туриста-водника можуть бути більш різноманітним, ніж у пішому поході. Водник може взяти надувний матрац, палатку для продуктів, ватну куртку, гумові чоботи замість туристичних черевиків, кеди або тапочки. Для греблі можуть знадобитись легкі або старі рукавички. Незамінна поліетиленова плівка, що захищає від вологи як самих туристів, так і речі, нею закривається вся байдарка, вкутуються всі речі на катамарані, навіть якщо здається, що вони знаходяться далеко від води.

Продукти та речі, що бояться води (цукор, сіль, крупи, одяг, намети, спальні мішки), слід герметично упакувати. Водонепроникні мішки можна склеїти за формою кормового або носового відсіків.

Продукти, попередньо упаковані в легкі поліетиленові пакети або матер'яні мішечки, доцільно поміщати у бортові мішки. У кормовий відсік краще укладати важчі вантажі, що не бояться води, а в носовий відсік - легші. Необхідно, щоб спущена на воду байдарка мала диферент (нахил) на корму, а обидва борти були завантажені однаково. На катамаранах всі предмети, які знаходяться на борту, необхідно герметизувати та прив'язати мотузкою. Особисті речі (рюкзаки) прив'язують до балонів, утворюючи місця для сидіння екіпажу. Аналогічно до байдарок в кормову частину поміщають важчі речі-залізні предмети, ємності з їжею, мішки, в'язки дров. В носовій частині, як правило, знаходяться, намети, запасні весла, спальні мішки. Речі на катамарані розміщують так, щоб навантаження правого і лівого балонів було однаковим.

Рух по маршруту. По рівнинних річках судно ведеться у головному потоці, на малих швидких річках пливуть від мису до мису; на прямолінійних ділянках плесів - у головному потоці, а на підходах до перешкод та при їх подоланні - поза ним.

На мілких місцях частина команди зістрибує у воду, тримаючись за краї плоту. На великих порогах вантаж знімають, всі сходять із плоту та пускають його на довгій мотузці [9].

Проти течії судно ведуть ближче до опуклих берегів; для проходження перешкод використовують проводку, обніс або волок. Проводять човен вздовж берега, де найменша глибина, не перетинаючи головного потоку.

Навантаження байдарки чи катамарану проводиться на мілкому місці, біля низького берега. При цьому один турист завантажує судно, а другий, стоячи на березі, подає йому речі. Починати завантаження речей на катамаран дозволяється лише тоді, коли катамаран знаходиться на мілині і не торкається балонами дна чи каміння. Завантаження катамарану на суші може привести до пошкодження балонів.

Сідають у судно, коли воно знаходиться на плаву; рятувальні засоби надуті й закріплені. Першим сідає в байдарку кормовий весляр (капітан). Стоячи поряд із байдаркою, він спирається руками на фальшборт, одночасно утримуючи весло, потім переносить ногу у кокпіт та сідає. Носовий весляр сідає у байдарку лише після того, як кормовий вже повністю готовий до відчалення від берега. Висадка проводиться так само, як і посадка, але у зворотному порядку. Висаджуватися із байдарки у воду та сідати в неї з води слід на глибині не більше 40 см. На великій глибині судно може перекинутися.

При виході на берег капітан повинен переконатися у міцному причалюванні байдарки.

На відміну від байдарки у катамаран сідають попарно спочатку носові гребці, а потім поступово туристи, які сидять за ними, і так далі. Останніми сідають капітан та помічника капітана, які на протязі всього часу утримують катамаран від руху. Якщо попарний спосіб посадки неможливий через високий берег чи велику глибину, катамаран утримують одним балоном (правим) до берега. Поки туристи з правого балону тримають катамаран, забезпечуючи його стійкість, інші по жердинах переходять на лівий балон з веслами в руках і займають свої місця. Після цього капітан і перший учасник утримують катамаран, очікуючи посадки групи правого балону, і сідають самі після них.

Темп веслування встановлює передній весляр (веслярі на катамарані), а керує байдаркою капітан (та його помічник). Руки при веслуванні повинні бути

сухими, інакше мозолі на долонях неминучі. Найкраще одягати рукавички. Під час руху членам екіпажу не можна вставати, при швидкій течії різко гальмувати, підходити впритул до іншої байдарки [6].

Байдарки повинні рухатись так, щоб капітан кожної з них міг бачити та чути керівника походу, якого він у випадку вимушеної зупинки попереджує про це.

На спокійній воді байдарки можуть йти "зграйкою", в межах видимості, зближаючись не більше, ніж на один-два корпуси. Таке шикування не перешкоджає веслуванню, забезпечує безпечний рух та чітке управління групою.

На мілкому місці (дрібні брижі, безладна хвиля) треба бути уважним: дно може виявитися покритим дрібним гострим камінням, небезпечним для оболонки байдарки. Керівник дає команду: "Вишикуватися у кільватерну колону!" Судна вишикуються в одну лінію з дистанцією в один-два корпуси, попереду керівник, інші йдуть по його "сліду". Потрапляючи на мілину капітан катамарану дає команду і учасники сходять з катамарану, розвантажуючи його. При потребі можна його пронести кілька метрів або транспортувати за допомогою мотузки. Повернувшись у глибокий потік, учасники знову сідають на катамаран.

На крутому повороті річки вода, ударяючись в стрімкий берег, створює вирви та наніс піску біля протилежного берега. Якщо ж за одним поворотом йде інший, але в протилежний бік, утворюється перекат. Проміжок між двома мілинами - єдиний прохід для суден, так зване "корито". Найбільш мілке місце "корита" - гребінь перекату, за яким, як правило, починається глибина. Лінію руху на перекаті керівник вибирає по темнішому кольору води (найглибше місце) між мілинами.

При розділі річки на декілька рукавів утворюються невеликі острівки. Йти рекомендується по найбільш багатоводному рукаву, з сильною течією, точно по сліду тих, що йдуть попереду, уважно вдивляючись у воду та обходячи можливе каміння. Відставання у водній подорожі, як і у пішій, неприпустиме.

Замикаючим у колоні повинен бути заступник керівника групи. В його байдарці знаходиться і ремонтний набір [7].

Поромну переправу треба проходити під тросом біля найвищого берега. Ні в якому разі не можна хапатися за трос, тому що течія почне розвертати байдарку чи катамаран і може їх перекинути.

Понтонні мости. Не доходячи до мосту, причалюють до берега, керівник оглядає міст, вибирає місце проходу та залишає там сигнальника. На судна сідають тільки капітани та їх заступники, інші веслярі обходять міст пішки. Вони відходять на байдарках до 100 м від мосту та на швидкості відправляють судно в прохід. Рухаючись між понтонами, весляр кладе весла вздовж борту, пригинається, а судно йде за течією. За мостом знову причалюють до берега, саджають інших веслярів та рухаються далі.

Байдарники повинні пам'ятати, що для управління судном потрібна швидкість. Тому перед перешкодою треба сильно гребти, щоб байдарка йшла швидше та краще піддавалась управлінню. Особливо це треба враховувати при проходженні порогів, які, перш, ніж їх подолати, уважно оглядають з берега. Судовий хід йде там, де струмені води сходяться, утворюючи правильний трикутник, звернений вершиною вниз. Через дуже складні пороги судна проводять страхувальною мотузкою з берега.

Проходячи під мостом на палях, треба попередньо оглянути його, інакше можна наскочити на старі палі та проколоти оболонку байдарки. На судноплавних річках під мостом проходять у визначеному ромбом або квадратом місці.

Турист-водник повинен вміти читати умовні позначки, встановлені на річках, та орієнтуватись у судноплавній обстановці, знати елементарні правила плавання по внутрішніх водних шляхах. Повинен він також знати, що не можна близько підходити до пароплавів, барж, інших транспортних засобів, що рухаються; взагалі на судноплавних річках треба йти ближче до берега, не захаращуючи головний фарватер ріки. Перший, хто помітив судно, що наближається, повинен негайно повідомити про це керівника та повернута

байдарку перпендикулярно до хвилі. Велику небезпеку для байдарок представляють моторні човни, яких дуже багато у міській смузі та біля великих населених пунктів.

У водному поході, як і у пішому, зупинятись на нічліг треба заздалегідь, щоб до темряви встигнути розбити табір та приготувати вечерю.

При зупинці на нічліг судна розвантажують, виносять на берег та перевертають декою вниз (балонами нагору у катамаранів), щоб роса та дощі не намочили її та внутрішню частину судна. Під час днювань та при пізньому виході байдарки ставлять декою вверх, щоб вона просохла та не розклеїлась оболонка. Під час привалу залишати байдарки та катамарани без нагляду не можна [10].

Орієнтування у водній подорожі залежить від маршруту подорожі по річках, озеру, водосховищу, морю.

Під час водної подорожі, щоб визначити основне річище, треба пильно стежити за берегами, швидкістю течії та основним водним потоком, який з найбільшою швидкістю рухається по лінії найбільших глибин - стрижню. При русі вниз по течії доцільно триматися стрижня, а якщо група рухається на суднах проти течії, то шлях визначають по мілководдях, в стороні від стрижня.

Для визначення своєї точки знаходження та пройденої відстані, постійно звіряють по карті місцезнаходження (бажано, щоб вона була великого масштабу).

Якщо берегові орієнтири спостерігати неможливо, то необхідно періодично виходити на берег для орієнтування.

Засоби особистої безпеки коленого учасника. Це рятувальний жилет або рятувальний пояс пробковий або з пінопласту. Якщо подорож здійснюють по гірській річці з кам'янистим річищем і скельовими берегами, то необхідна каска-шолом (мотоциклетного типу), що захищає голову від ударів об камені.

Дотримання найсуворішої дисципліни на воді необхідно всіма без винятку учасниками. Профілактичний огляд стану плавзасобів та ремонтного спорядження проводиться щоденно [14].

Одеська область має досить високий потенціал у сфері екологічного туризму. Екотуризм - це подорожі в місця з відносно недоторканою природою, які не призводять до порушення цілісності екосистем, з метою одержання уявлення про природні та культурно-етнографічні особливості цієї території, що створює такі економічні умови, коли охорона природи стає вигідною місцевому населенню, яке згодом усвідомлює, що саме природа і є основною цінністю території та джерелом їх власного прибутку. Рекреаційно-туристичну атрактивність регіону для відвідувачів, окрім природних передумов (водні об'єкти, клімат, мальовничі краєвиди, розмаїття флори і фауни і т.п.), складають і наявні на його території об'єкти природно-заповідного фонду (ПЗФ). [2]

Як один з найцікавіших та пізнавальних маршрутів Одещини, що включає елементи екологічного, сільського, етнічного й екстремального туризму, пропонується маршрут узбережжям Чорного моря від курорту Сергіївка до села Приморське (Кілійського району), що в 18 км від міста Вилкове. Частина цього маршруту пролягає територією нещодавно створеного національного природного парку "Тузловські лимани". Серед лиманів Дунай-Дністровського межиріччя лимани Тузловської групи - Шагани, Алібей, Бурнас - займають особливе місце. Вони мають міжнародний статус (включені до так званого Рамсарського списку водно-болотних угідь), оскільки відіграють велику роль у природному функціонуванні й взаємодії прибережних екосистем усього Чорного моря. Тузловські лимани мають велике значення для підтримання біологічного різноманіття регіону; забезпечують зимівлю багатьох видів птахів. Тут гніздиться близько 1 тис. пар водно-болотяних птахів і до 120 тис. особин утворюють сезонні скупчення [2].

Територія маршруту охоплює південь Одеської області й розташована на Причорноморській низовині, так званому Буджаку (історико-географічна назва земель, розташованих у межиріччя Дунаю й Дністра). Клімат помірно континентальний. Із середини квітня встановлюється тепла погода. Випадають слабкі дощі, що мрячать. Літо (середина травня-вересень) спекотне з ясною

погодою, температура повітря вдень +30°...+35°С. Для першої половини літа характерні зливові дощі, друга половина посушлива. Осінь (жовтень-грудень) до середини листопада тепла, з малохмарною погодою. У середині листопада встановлюється прохолодна погода із затяжними дощами, що мрячать. Вітри протягом усього року переважно північні й північно-західні. [9]

Місцевість являє собою рівнинно-хвилястий степ (Південно-Бессарабський степ), розчленований ярами й балками. Висоти поверхні знижуються тут з півночі на південь, до моря. Рівнинна поверхня порушується долинами річок, балками, ярами.

Гідрографія представлена в основному рікою Дунай і узбережжям Чорного моря. У морській частині Придунайської рівнини знаходяться озеро-лимани межиріччя Дунай - Дністер, віднесені, відповідно до прийнятої типізації, до періодично закритих лиманів. Ці водойми мають ряд мілководних відгалужень, що представляють собою сильно засолені й заболочені заплави невеликих степових річечок. За винятком озера Сасик (Кундук), вісь інших водойм паралельна морському узбережжю, піщаному пересипу. Майже всі розглянуті водойми межиріччя Дунай-Дністер одержали обриси, близькі до сучасних, наприкінці XIX ст. [3]. Від моря періодично закриті лимани відділені піщаним пересипом (баром). Загальна довжина бару від лиману Сасик до Дністровського лиману становить 55 км, а ширина міняється від 50 до 400 м. Морська лінія пересипу порізана мало, а з боку лиманів сильно деформована косами, мисами й півостровами, і піддається епізодичним розмивам під дією сильного вітрового хвилювання. Утворені вимоїни (прірви) можуть досягати ширини 100-300 м, а іноді й більше, але потім, у процесі переміщення наносів, вони поступово замиваються. Для ґрунту бару з боку лиманів характерні типові солончаки, а з боку моря - вилужений піщаний субстрат.

Лісів на території мало. Вони являють собою невеликі гаї й масиви, розташовані в основному, на схилах ярів і балок, біля сіл і селищ, уздовж узбережжя озер Алібей і Бурнас. Найбільш великий масив лісу з дуба й клена розташований на узбережжі Чорного моря біля с. Лебедівки. Майже вся

територія району розорана, на неораних ділянках збереглася степова рослинність. Поблизу населених пунктів значні площі займають сади й виноградники, а також зернові культури (пшениця, ячмінь, кукурудза).

Туристичний маршрут рекомендується проводити в теплу пору року, він складається із двох етапів, різних за своєю складністю й тривалістю (рис. 3.1).

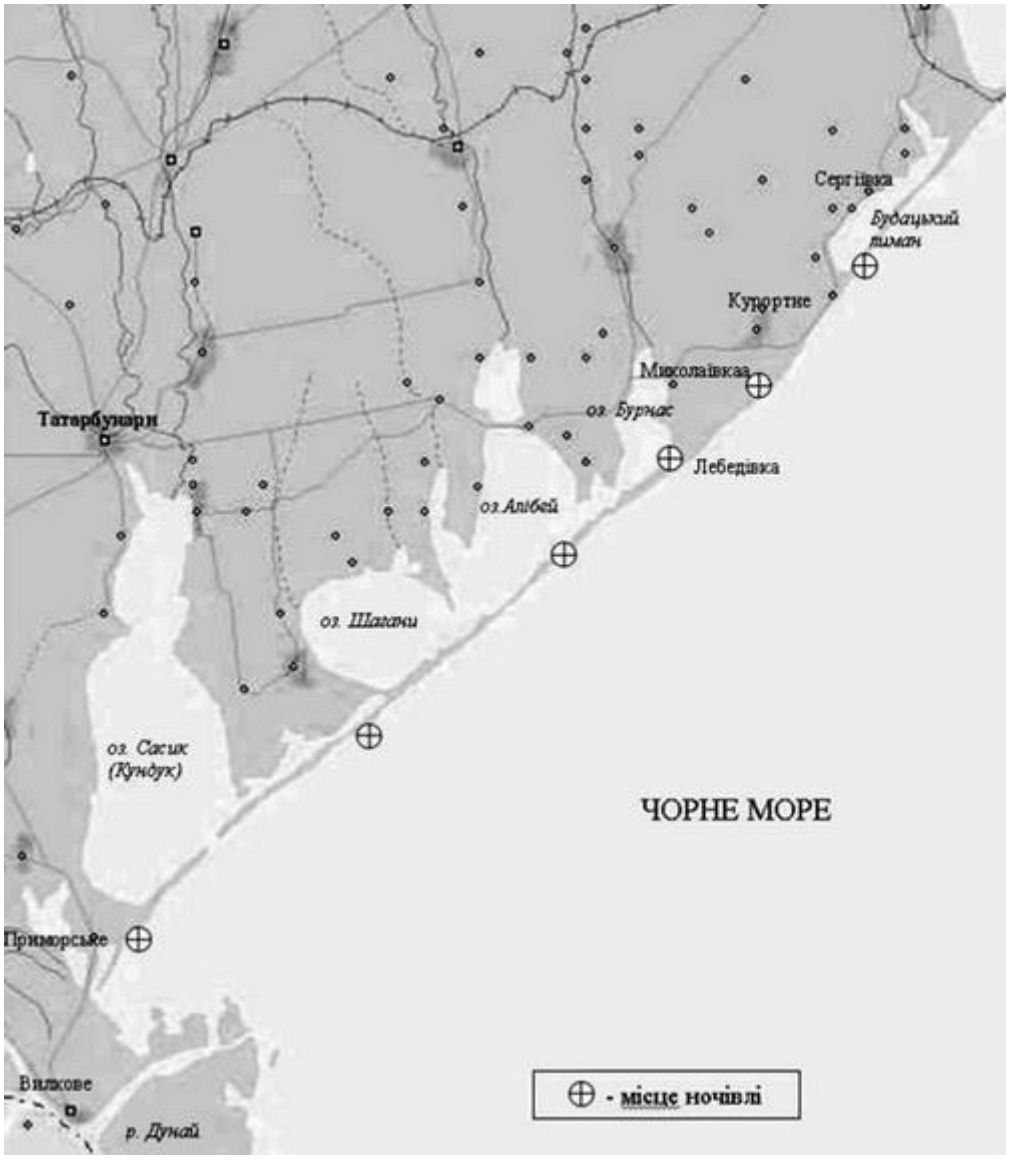

Рис. 3.1. Картосхема маршруту «Прогулянка на катамаранах»

Треба враховувати той факт, що маршрут проходить вздовж піщаного берега Чорного моря, де дрова знайти досить складно, тому варто взяти з собою бензиновий примус або газовий пальник. Також для району характерна й інша проблема - відсутність джерел води. В прибережних селищах вода зазвичай привізна.

Перший етап, загальною довжиною 30 км і тривалістю 3 плавні дня, починається від смт Сергіївка, яке є відомим клімато-бальнеогрязьовим курортом, розташованим на березі Шаболатського (Будацького) лиману в 80 км до півдня від м. Одеса і в 18 км від одного з найстаріших міст світу -Білгород-Дністровського. Лиман відділяється від Чорного моря вузькою (80-200 метрів) піщаною косою - пересипом, що є чудовим пляжем. Довжина Будацького лиману - 15 км, ширина 2,7 км, глибина коливається і у середній частині досягає 2 м, площа 30 км2. Дно лиману густо заросло водоростями й покрито шаром (до 1 метра) лікувальних грязей, поблизу коси дно піщане. Вода чиста, прозора, середня солоність досягає 26‰ [3].

Для того, щоб туристи пристосувалися до умов маршруту, адже рухатися прийдеться перший час по піску, доцільно перший ходовий день до моря зробити нетривалим. Перейшовши по мосту довжиною майже кілометр через Будацький лиман у районі Сергіївки, мандруємо далі по косі до с. Курортне. Легше йти по прибійній зоні в легкому взутті (кеди, тенісні тапочки), такі переходи по воді потрібно перемежати з короткими (не більше півгодини) переходами по піску. Час від часу рекомендується робити виходи до лиману, де можна побачити велику кількість птахів - куликів різних видів, лисух, диких качок, зуйків. Дуже красива прилиманна рослинність. На косі росте багато видів рослин, занесених у Червону книгу України, серед яких аспарагус й ефедра. У заростях очерету часто зустрічаються водяні вужі, отрутних змій на приморських косах немає. Перехід першого дня виявиться зовсім недовгим - приблизно 9 км, на ночівлю рекомендується зупинитися не доходячи до рибальської ділянки Лобаз, де розташовується штучний рибовпускний канал.

Другого дня туристам потрібно буде подолати приблизно 13 км. Маршрут починається з коси в сторону високого корінного берегу, де розташоване с. Курортне із численними будинками відпочинку. Звідси, з висоти 35 м над рівнем моря, туристи можуть помилуватися на прекрасний вид унизу: великі солончаки малинових кольорів із вкрапленнями синього кермека, лиман і море. Далі маршрут пролягає по вузькій ґрунтовій дорозі в степу над дуже

красивими, хоча і небезпечними, схилами, звідкіля відкривається панорамний вид на море, але до самого моря на цьому відрізку маршруту добратися досить складно.

Привал можна зробити біля дитячих будинків відпочинку, де є питна вода й лісосмуга. Ночівлю краще організувати в районі наметового містечка біля села Миколаївка, де є зручні спуски до моря й продуктові магазини.

Третій ходовий день по своєї довжині складає біля 8 км, це зовсім небагато, але пейзаж дещо міняється. Пройшовши до корінного берега пару кілометрів, туристи зможуть спуститись с катамаранів та вийти до лісового урочища «Лебедівка», яке має форму прямокутника 4,0 на 0,9 км, що простягається уздовж моря. Цей штучно посаджений лісовий масив, досить мальовничий. Інколи крізь ліс та схили під ним трапляються вирубані спуски до моря. Берег тут глинистий та досить високий - 20 м, під ним простягається нешерока смуга піщаного пляжу. Пройшовши петлястою дорогою через ліс, виходимо до курорту Лебедівка. Нічліг можна організувати на окраїні лісу, над морем. Тут доцільно зробити стоянку на декілька днів, перед наступним більш складним етапом маршруту, який проходить територією національного природного парку (НПП) «Тузловські лимани».

Треба зауважити, що причорноморські ландшафти найбільше постраждали саме внаслідок своєї великої рекреаційної привабливості. Внаслідок цього фактично в природному вигляді залишилися лише їх окремі фрагменти, одним з яких є район так званих Тузловських лиманів. В січні 2010 р. тут було створено однойменний НПП. До складу його території включені: акваторія озер Бурнас, Алібей, Хаджидер, Шагани, Карачаус, Малий Сасик і Джантшейське, причорноморська коса, гирлові заболочені ділянки річок Алкалія, Хаджидер та малих річок, що впадають до озер Шагани і Карачаус, а також вже згадуване нами лісове урочище «Лебедівка».

Тузлівська група лиманів є мілководними причорноморськими лиманами напівзакритого типу у пониззях невеликих річок. Вони мають велике значення як місце гніздування, зимівлі та зупинки під час сезонних міграцій великої

кількості водно-болотяних птахів. Територія національного природного парку характеризується домінуванням приморської пасмофітної та галофітної рослинності. Перша сформована головним чином угрупованням колосняку чорноморського, полину мітлистого та морської гірчиці, що формують смугу шириною 10-20 м, що тягнеться вздовж піщаних пляжів. По схилам узбережжя лиманів поширені також ділянки полиново-злакового степу. Галофітна рослинність представлена головним чином заростями солонцю. По акваторії Чорного моря наявні рідкісні формації морської трави-камки, що занесені до Зеленої книги України. [1].

Саме через Тузловську косу, яка являє собою піщано-черепашковий бар, що відокремлює лимани від моря, і проходить другий етап туристичного маршруту. У Лебедівці необхідно запастися водою й продуктами для дводенного (четверний та п'ятий ходові дні) переходу, тому що наступне джерело питної води буде доступне тільки через 25 км на базах відпочинку біля озера Малий Сасик.

Треба зазначити, що у цьому районі випаровування перевищує стік (річна кількість опадів становить 300-400 мм, випаровування - 800-900 мм.) і рівень в озерах стає нижче, ніж у морі. Оскільки зараз лимани не мають прямого сполучення з морем, рівень води в них переважно залежить від атмосферних опадів та стічних сільськогосподарських вод. Така ситуація призводить до замулення озер та евтрофікації (заростання водоростями), а також іноді спричиняє загибель риби. Навесні зазвичай прориваються канали між морем та лиманом, щоб мальки риби потрапили до озер, але до літа хвилі в більшості випадків закривають ці проходи. Саме по цих місцях буде сплав на катамаранах.

Оскільки денна температура влітку в цій місцевості може сягати +35-40°С, то переходи рекомендується проводити ранком і після обіду, а в полуденні найбільш спекотні години робити обов'язкові привали під тентом, тому що деревна рослинність на косі бідна. Відстань, пройдена на четвертий день шляху цього етапу, виявиться невеликою у зв’язку з надмірною вагою рюкзаків через

дводенний запас питної води, але все-таки рекомендується подолати не менш 10 км, щоб наступного дня встигнути добратися до нового джерела питної води на базах відпочинку курорту Катранка за Шаганським маяком, напроти озера Малий Сасик. Саме тут слід зробити ночівлю або декілька та запастися водою й продуктами. Що цікаве, що навіть влітку, незважаючи на достатньо велику кількість рекреантів, на лиманах можна побачити пеліканів, бакланів, куликів, лебедів, чапель і багатьох інших птахів. А у морі часто зустрічаються зграї дельфінів-білобочок. Загальна кількість видів птахів, що тут живуть (зареєстрованих протягом цілого року) – більше 200, що перевищує 50% всієї орнітофауни України. Саме цей факт є важливим аргументом на користь того, що Тузлівські лимани – унікальна територія [6]

Останній, шостий ходовий день маршруту довжиною 23 км, припускає, що туристи дістануться від місця останньої ночівлі до села Приморське (Кілійського району). Першу половину шляху можна проплисти по косі, що знаходиться на морі неподалік озера Малий Сасик і Джантшейське. Останнє у 2005 році було включено до складу Дунайського біосферного заповідника та входить до зони антропогенних ландшафтів. Нажаль ці два невеликих озера знаходяться в жалюгідному стані, внаслідок уповільненого водообміну. Навесні лимани штучно з'єднують з морем, для того, щоб в водойму заходила молодь риб родини кефалевих, яка протягом літа там нагулювалася і восени виходила на зимівлю у море. Періодично цей канал прочищають і тоді на шляху туристів утворюється справжня ріка, яку краще за все перейти за конусом виносу, що видається в море на 15-25 метрів.

Озеро Сасик (колишній лиман Сасик) по суті є гирлом річок Когильник та Сарата. Довжина озера 35 км, довжина берегової лінії близько 100 км; ширина від 7 до 20 км, середня – 11 км; глибини від 0,7 до 3 м, середня глибина 2 м, площа водної поверхні 210 кв. км. До червня 1978 р. це була солонуватоводна лагуна, яку відокремили від моря дамбою і перетворили на водосховище "Озеро Сасик" з метою подальшого використання її для поливу в сільськогосподарських угіддях. [3] Через гіперсолоність донних ґрунтів лиману

повного опріснення його не було досягнуто незважаючи на багаторазову зміну водної маси за допомогою каналу "Дунай-Сасик". І хоча на сьогоднішній час воду більше не використовують для зрошення, але у 1980-х рр. близько 60 га землі в Татарбунарському районі стали засоленими та залуженими. Зараз працює урядова комісія і вирішується питання щодо відновлення зв’язку Сасика з морем [5]

Озеро непридатне для рекреації. Приблизно п’яту частину площі озера займають рослинні угрупування – очерет звичайний, бульбокомиш морський, рогіз вузьколистий. На Сасику можна побачити велику кількість птахів: пеліканів, бакланів, чайок, різні види чапель і куликів, лебедів, також гніздяться види з Червоної книги України: кулик-довгоніг і пісочник морський. З морської сторони відкривається широка ділянка степової й солончакової рослинності, яка перемежається з невеличкими озерами.

ВИСНОВКИ

Отже, вивчаючи водний туризм ми прийшли до наступних висновків:

1. Становлення водного туризму в Україні та зарубіжних країнах має цікаву історію. Розвиток певних видів туризму залежить в будь якому регіоні від географічних, соціальних та економічних чинників. Становлення та поширення нових видів туризму також забезпечуються глобалізаційними процесами та науково-технічним прогресом.

Також існують різні види водного туризму – від самих комфортабельних і безпечних до дуже екстремальних, доступних лише добре підготовленим спортсменам. Турист-водник повинен не тільки добре вміти плавати, він повинен знати, вміти розрізняти і долати перешкоди, що зустрічаються на річці. Навіть в найпростіших походах можливі аварії плавзасобів, падіння людей у воду, різні травми. Оскільки непередбачені ситуації на воді набагато небезпечніше, ніж на суші, організатори водних турів, особливо з елементами екстріму, повинні подбати про наявність в групах досвідчених інструкторів.

2. При організації водних видів туризму значна увага приділяється безпеці туристів. Однією із видів подорожей є водні походи вони одні з найбільш небезпечних видів туризму, тому в роботі виділиний цілий підпункт який в повній мірі розкриває нехтування правилами безпеки і необачність – головні причини неприємностей і нещасних випадків у водних походах. При дотриманні всіх правил техніки безпеки ступінь ризику і небезпеки знижується до мінімуму. Забезпечення безпеки на воді, при подоланні порогів і шивер має бути приділено найсерйознішу увагу.

3. Водний туризм є одним з різновидів активного туризму. Це екстремальний вид відпочинку, однак є одним із найпопулярніших різновидів сучасних подорожей. В його основі лежить подолання різних водних маршрутів. Водні подорожі і сплави проводяться зазвичай на туристських судах по річках, струмках, морях і водосховищах. Розрізняють декілька підвидів водного туризму: сплав по річках рафтинг, вітрильний туризм, каякінг, каньйонінг, віндсерфинг, вейкбординг. Сплав по річках – це вид водного

туризму, що передбачає переміщення вниз за течією. Зазвичай це здійснюється на байдарках, катамаранах, плотах, гумових човнах. Рафтинг – це той же сплав по річці, але в більш екстремальному виді. Для нього використовується спеціальне надувне судно – «рафт». Віндсерфінг – вид вітрильного спорту і водних розваг, в основі якого лежить майстерність управління на водній поверхні легкою дошкою невеликого розміру з встановленим на ній вітрилом. Вейкбординг – комбінація серфінгу, сноубордингу, скейтбордингу і водних лиж. Україна має досить густу річкову мережу та значну кількість річок, придатних для проведення водних туристськихпоходів як на розбірних, так і на надувних плавзасобах різних класів. Через різноманітність ландшафтів ріки різних регіонів України сильно відрізняються між собою за похилом русла, характером течії, наявністю та складністю перешкод, сезонним режимом тощо.

4. В дослідженні нами розроблено власний маршрут водної подорожі. Також складений по етапний план за яким можлива організація водної мандрівки. Розроблений маршрут подорожі на парусних катамаранах вздовж узбережжя Чорного моря в районі Одесси. Маршрут повністю розписаний по ходовим дням, має повний перелік можливих проблем котрі утворює мілководдя. Маршрутний план описує всі по крокові дії при певній перешкоді чи то проблемі які можуть утворитися під час подорожі. Головною метою цієї подорожі є набуття навичок проходження перешкод і роботі в команді. Звичайно не останнє місце займає само розвиток, покращити свої знання в географічному плані і фізичній витримці. Вся робота заключає в себе поглиблення в вивчення організаційних аспектів туризму як в україні та і в інших країнах світу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бойчук Ю. Д. Особенности водного туризма и его оздоровительное влияние на организм человека / Ю. Д. Бойчук, Н. В. Одинцов // Валеологія: сучасний стан, напрямки та перспективи розвитку / Матеріали XII міжн. наук.-практ. конф., 10 квітня – 11 квітня, Х. : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2014. – С. 13–
2. Бондаренко І. Г. Засоби професійно-прикладної фізичної підготовки у фізичному вихованні студентів-екологів : автореф. дис. ... канд. наук з фізичного виховання і спорту : спец. 24.00.02 «Фізична культура, фізичне виховання різних груп населення» / І. Г. Бондаренко. – Дніпропетровськ, 2009.
3. Географічна енциклопедія України: В 3 т. / Редкол.: О.М. Маринич (відп. ред.) та ін. Т. 3: П – Я. – К. : Українська енциклопедія ім. М.П. Бажана, 1989-1993. – 480 с.
4. Галасюк С.С. Організація туристичних подорожей та екскурсійної діяльності [Текст] : навч. посіб. / Світлана Сергіївна Галасюк, Сергій Георгійович Нездоймінов ; Одеський нац. екон. ун-т. – 2-ге вид., допов. і доопрац. – Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2016. – 248 с.
5. Гололобов І. Герої незвіданих доріг. До ювілею шлюпкового походу Миколаїв-Москва / І. Гололобов // «Спортивна газета» від 17 січня 1976 р.
6. Грабовський Ю.А. Спортивний туризм. Навчальний посібник / Ю.А. Грабовський, О.В. Скалій, Т.В. Скалій. – Тернопіль: Навчальна книга-Богдан, 2008. – 304 с.
7. Державне агенство розвитку туризму. – Електронний ресурс: www.tourism.gov.ua
8. Кифяк В. Ф. Організація туристичної діяльності в Україні [Текст] : Навч. посіб. для студ. вузів / В. Ф. Кифяк. – Чернівці : Зелена Буковина, 2003. – 312 с.
9. Ніколаєнко А. А. Особливості організації водного туризму в Україні / А. А. Ніколаєнко // мат-ли Всеукраїнської наук.-практ. ї інтернетконференції «Стратегічні перспективи туристичної та готельноресторанної індустрії в

Україні : теорія, практика та інновації розвитку» (30 жовтня 2015 р.) / відп. ред. Л. В. Транченко – Умань : Видавець «Сочінський», 2015. – С. 144–145.

10. Козинець В.М. Безпека життєдіяльності у сфері туризму: Навч. пос. / В.М. Козинець. – К. : Кондор, 2006. – 576 с.
11. Масляк П. О. Рекреаційна географія : навч. посіб. / П. О. Масляк. – К. : Знання, 2008. – 343 с.
12. Музиченко-Козловська О. В. Методика оцінки рівня туристичної привабливості регіону / О. В. Музиченко-Козловська, 2006. – 228 с.
13. Федерація спортивного туризму України. – Електронний ресурс: www.fstu.org.ua
14. Федорченко В. К., Дьорова Т. А. Історія туризму в Україні. – К. : Вища школа, 2002. – 195 с.
15. Федотов Ю. Н., Востоков И. Е. Спортивно-оздоровительный туризм. – М.: Советский спорт, 2008. – 464 с.
16. Щур Ю. В., Дмитрук О. Ю. Спортивно-оздоровчий туризм. – К.: Альтерпрес, 2003. – 232 с.
17. Явкін В. Г., Руденко В. П., Король О. Д. та ін. Проблеми географії та менеджменту туризму. – Чернівці: Рута, 2006. – 260 с.

ДОДАТКИ

Додаток А

Рис. А.1. Вигляд байдарки

Рис. А.2. Вигляд катамарана 2

Рис. А.3. Вигляд катамарана 4

Рис. А.4. Вигляд парусного катамарана

Додаток Б

Рис. Б.1. Захисний шолом для сплаву по гірських річкках

Рис. Б.2. Рятувальний желет для сплаву по гірських річках

Додаток В

Рис. В.1. Варіант комплект у спорядження

Рис. В.2. Другий варіант комплекту спорядження