

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ МИНИМУМ

Все расписанные в этом разделе пункты распечатайте в виде листа с чек-боксами (выполнил — отметил).

1) Проверить комплектность согласно «Ведомости» — списка от чартерной компании. У каждой компании он свой, более или менее подробный. При этом обязательно запомнить (а лучше записать в блокнот карманного размера) местонахождение:

- спасжилетов и страховочных поясов (потом их раздать команде с требованием подогнать под себя и положить в легкодоступном месте);
- спасательного плота и ванторезных кусачек;
- огнетушителей (всех!) и деревянных пробок (для заглушки кингстонов);
- аптечки, инструмента и ремкомплектов (мотора, динги, подвесника) — проверить комплектность!
- ключей для открывания крышек топливного и водяных баков.

2) Идем с носа на корму по одному борту и обратно по другому. Осматриваем яхту по борту и палубе на предмет ударов, потертостей борта, погнутых стоек, вмятого фальшборта и пр. Форштевень: нет ли сколов от болтавшегося якоря? Транец: нет ли следов навала на понтон? Все замеченные дефекты фотографируем (чтобы не оправдываться за кого-то при сдаче) и показываем сдающему менеджеру.

При этом:

- «Прикладываемся» (дергаем посильнее) к релингам — надежны ли? (это безопасность!)
- Считаю кранцы! (количество записываем в «Ведомость»). Проверяем, чтобы были накачаны.
- Проверяем натяжение (попарно) вант и штагов, контролируем целостность шплинтов и контровок.
- Целостность парусов, работа закруток грота и стакселя (размотать-смотать). Разобраться, как рифится грот.

3) Динги и его мотор:

- Держат ли баллоны воздух? Нет ли явных задигов и потертостей? (есть — фотографируем и показываем менеджеру). Убеждаемся, что к лодке есть помпа («лягушка») и переходник нужного диаметра (проверить — подкачать!).
- Проверяем весла и уключины: подходят ли к лодке? Состояние?
- Подвесной мотор осмотреть на предмет протечек масла и бензина. Завести, погонять (в идеале) на разных оборотах.
- Проверяем запас бензина (если мотор 2-тактный, бензин уже должен быть смешан с маслом).

4) Двигатель + якорная лебедка (шпиль):

- Отсоединяем береговое питание, замечаем напряжение аккумуляторов (холодильники включены!).
- Проверяем уровень масла в двигателе (заодно смотрим, снабдили ли вас свежим маслом на доливку).
- Заводим двигатель, контролируем воду из системы охлаждения. Включаем малый передний и задний, убеждаемся, что крутится винт. На холостом ходу (отключаем передачу, что делается обычно нажатием кнопки на рукоятке газа-реверса) даем 1000–1200 оборотов и идем на нос проверять якорную лебедку (шпиль).
- Отвязываем якорь, расфиксируем звездочку шпиля рукояткой, отдаем цепь (вручную) на 2–3 метра, проверяем торможение (поджимая рукояткой). Фиксируем звездочку, поднимаем якорь лебедкой в роульс, привязываем.
- Как крепится жвака-галс (проверяем, не гнилой ли кончик)?
- Спускаемся вниз и проверяем, заряжаются ли аккумуляторы? (напряжение снова должно подняться, как при береговом питании). Не ощущается ли в каюте резкий запах электролита? (его испарениями и отравиться можно...).
- Глушим мотор. Записываем моточасы в «Ведомость». Контролируем уровень топлива (хотя погрешность у этого прибора катастрофическая...)

5) В кокпите:

- Как закреплены спасательные подковы и плавающий конец (они бывают увязаны намертво)? Работает ли фонарик (при переворачивании)?
- Как вращается штурвал, есть ли люфт?
- Исправность лебедок (поработать ими всеми) и количество ручек к ним (записать в «Ведомость»).
- Состояние шкотов, фалов и других снастей.
- Исправность клавишных стопоров (нередко клавиши отламываются).
- Количество, состояние (развернуть!) и длина швартовых концов (записать в «Ведомость»).
- Где запасной якорь, сколько каната?
- Где аварийный румпель и как он устанавливается?
- Запасная канистра с дизтопливом, запас масла для доливки.
- Приборы — если не знакомые, то есть ли инструкции? Если они на незнакомом языке и/или единицы измерения не «ваши» — не забыть попросить менеджера переставить.

6) Под палубой:

- Бумажные карты (на весь маршрут), лоция на понятном языке (бывает немецкая или французская комплектация) и без вырванных страниц (увы, случается).
- Инструкции к приборам и описания самой яхты.
- VHF-радиостанция (проверить работоспособность).
- Есть ли вода под пайолами, работает ли автоматическая трюмная помпа?
- Проверяем, как заливается и смывается вода в гальюнах, работает ли откачка воды из душа (именно налить в поддон душа воду и откачать).
- Работает ли холодильник?
- Как работает дренаж холодильника? (если не разобрались — вопрос менеджеру).
- Включаем все освещение и ходовые огни. Выходим, проверяем, что видно (топовые вряд ли увидите...). Выключаем.

7) Если надписи на электрощитке на неизвестном вам языке, делаем наклейки малярным скотчем — пусть менеджер продиктует перевод, а вы запишите маркером. То же самое (скотч с надписями) — на клавишных стопорах в кокпите (на неделю-две таких надписей обычно хватает).

8) У сдающего менеджера обязательно выяснить (ответы записать в блокнот):

- При каких оборотах двигателя можно пользоваться якорной лебедкой?
- Максимально допустимые и «маршевые» (длительный экономичный ход) обороты двигателя.
- Открываем двигатель. Проверяем уровень масла, натяжение ремня. Где перекрывается заборный кингстон контура охлаждения?
- Как вручную закачать топливо в систему, если туда попал воздух?
- Где выключатель-автомат якорной лебедки?
- Какова длина якорной цепи, размечена ли она?
- Выясняем, как откалиброван эхолот — от поверхности воды или от киля?
- Картплоттер: наличие и актуальность электронных карт.
- VHF-радиостанция: каналы связи с маринами, прием сводок погоды.
- Какие кингстоны нужно перекрывать на ходу (в гальюнах)?
- Если есть фекальные танки, как и где их опорожнять?
- Где вентили переключения с одного танка на другой?
- Есть ли индикатор уровня воды (или расхода воды)?
- Аккумуляторы: как закреплены и где основные выключатели?
- Сколько газа (для камбузной плиты) в баллоне, есть ли запасной (особенно если экипаж намерен активно готовить)? Где вентили газа, в каком они положении?