Подготовила: Горшунова Н.В.

Цель:

* познакомить с различными морскими профессиями,
* Формирование знаний о требованиях, предъявляемых к людям этих профессий
* Развивать творческую активность детей, учитывая индивидуальные качества личности

Слайд№1

Мы живем с вами в Астрахани, а это портовый город. 1/3 населения города так или иначе связано с рекой и морем. Поэтому моряки одна из распространенных специальностей в нашем городе.

Слайд№2

Все профессии делятся на группы. Морские профессии относятся к группе человек- техника, т.к моряк и корабль неотделимы .

1. “человек-природа”
2. “человек-человек”
3. “человек-знаковая система”
4. “человек-художественный образ”
5. “человек-техника”

Слайд№3

 Моряк — член команды гражданского или военного судна на море. Это понятие включает в себя людей разных профессий, если они работают на судне, которое ходит в море. Моряком можно считать и повара, и учёного океанолога, и капитана судна и даже уборщика на палубе — все они работают вдали от берега. К этой профессии можно зачислить даже тех, кто не умеет плавать, но работает на корабле.

Слайд№4
[История профессии:](http://www.kto-kem.ru/professiya/moryak/) Учёные определили, что человек выходил в море ещё 23 тысячи лет назад. Но назвать это профессиональным мореплаванием было нельзя. Судя по оставленным рисункам, люди просто переправлялись на маленьких примитивных [лодках](http://click02.begun.ru/click.jsp?url=O5t5NKSjoqNW*O6sFXNVuai6sNZeVAOMMvhuA9sO3tg6-yaMKl6AOVYwv7WvGHQoCnAgxOcHVyjQb-mhsQ2DtZYBUGu7whVPiFdVtXTI4lcFU5wNm6LmbxUw-arUV8jYOIe8reXbOBPgjcgpJjP2Fw-MGYH3y6mQ0*sCgUNVJh0hqdzoEEDft-C4thfDNYkypVxVFuwRoRlMrbzr8dQcFin9SsSw4q*BHLCzT*cmIQc3jsLHQQoMA8i06mhW8ZD4*4hcRfxM1JdFXirdghXmJ3TxGi4*00FjDbHK*1V2Pg7LADJs) на небольшие расстояния. А вот первые более-менее профессиональные моряки появились 7000 лет до нашей эры в Красном море и Персидском заливе — это были мелкие рыбацкие судна. Тогда же, скорее всего, и появились первые профессиональные моряки. В нашей стране флот существовал ещё до нашей эры, но более развитым он стал во времена Киевской Руси, когда судна строились по подобию варяжских лодок. Тогда уже моряки принимали активное участие в торговле и обороне страны.…

Слайд№5

  История морского торгового флота нашей страны своими корнями уходит в седую древность. Еще во времена Киевской Руси наши предки совершали торговые походы по Черному морю в Византию, плавали на Каспии. Позднее новгородские славяне плавали по Балтийскому морю в ганзейские города, а в XI-XII веках вышли на берега Белого моря. В XV-XVII веках поморы плавали на ладьях и корчах на Мурман, Новую Землю, в Мангазею и даже на приполярный архипелаг Грумант. К концу XVII века промышленные и служивые люди в погоне за мехами пересекли Сибирь и вышли к берегам дальневосточных морей.

   Уже тогда появилось осознание необходимости для России иметь свой собственный военный и торговый флот. Попытки его создания предпринимались при Иване Грозном, Борисе Годунове, Михаиле и Алексее Романовых. Но реально это удалось воплотить в жизнь лишь при Петре I. 20 октября 1696 г. решением Боярской Думы впервые в многовековой истории России было положено начало созданию постоянного государственного военного и транспортного морского флота. С этого времени Россия стала превращаться в великую морскую державу.

Слайд№6

Суда времен Петра и Ивана Грозного

Слайд№7

Не бывает «просто моряков». Есть много профессий, востребованных судовладельцами. Морские суда используются также многими отраслями. Сжиженный газ перевозят на газовозах. Опасные химические грузы – на химовозах. Автомобили – на автомобилевозах, а на морских паромах – иногда целые составы поездов. Животных – на овцевозах. Есть рыболовецкие суда. Есть грузы, которые можно комбинировать – с этой целью существуют суда для генеральных грузов. Сыпучие грузы (зерно, уголь, руду) перевозят на балкерах, скоропортящиеся (фрукты, мясо, рыбу) – на рефрижераторах, жидкие (нефть, воду, вино) – на танкерах, контейнеры – на контейнеровозах

Наконец, на пассажирских судах перевозят пассажиров – например, туристов.

Слайд№8

экипаж любого судна традиционно имеет одинаковую структуру. Он делится на две основные службы – палубную и машинную.

Капитан возглавляет экипаж и палубную службу, куда входят офицеры – старший, второй, третий, четвертый помощники капитана, а также рядовой состав – боцман, матросы, повара и официанты. На некоторых судах есть радиооператоры и врачи. На пассажирских судах работают множество дополнительных специалистов. Экипаж пассажирского судна может достигать полторы тысячи человек.

Палубная команда готовит к эксплуатации грузовые трюмы и палубные механизмы – занимается смазкой, уборкой, покраской. Палубные офицеры прокладывают курс на картах, проверяют оборудование, тренируют экипаж, несут ходовую вахту в море и следят за погрузкой судна в порту.

Машинную службу возглавляет старший механик, которому подчиняются офицеры – второй, третий, четвертый, системный механики, электромеханик, рефрижераторный механик, а также рядовой состав – мотористы, уборщики, сварщики, токари.

Машинная команда поддерживает в работоспособном состоянии весь комплекс механизмов машинного отделения. Морские инженеры имеют дело с разнообразными механизмами и системами различного назначения.

Слайд №9

**Капита́н** — морской термин, означающий должностное лицо, возглавляющее экипаж гражданского судна, и несущее ответственность за его действия, в штатной ситуации необходимым и обязательным считается обладание судоводительским образованием и наличие морского [звания](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B5) капитана ([штурмана](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A8%D1%82%D1%83%D1%80%D0%BC%D0%B0%D0%BD)) дальнего плавания или капитана (штурмана) малого плавания; — представитель [судовладельца](http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A1%D1%83%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D1%86&action=edit&redlink=1) и грузовладельцев в отношении долгов и исков, обусловленных нуждами судна, груза и плавания, при отсутствии их иных представителей (например, он наделён правом продавать часть груза или судового имущества, для покупки в иностранном порту топлива, необходимого для завершения рейса). Он также несёт ответственность за управление судном, в его обязанности вменяется обеспечение безопасности плавания, поддержание порядка на вверенной его командованию плавучей единице, предотвращение всякого вреда ей, людям и грузам. Его распоряжения в пределах его полномочий обязательны для исполнения всеми лицами, находящимися на судне, он вправе изолировать любое лицо, чьи действия угрожают безопасности судна и людей, и проводить дознание в случае совершения преступления на борту, контролирует приём и увольнение членов экипажа.

Слайд№10,№11, №12

Штурман корабля, в дополнение к этим навыкам, должен знать и любить свою материальную часть, свою специальность, разбираться в ней, обладать интуитивным навигационным чутьем, которое дается лишь практикой. Кроме того, нередко лишь ограниченный круг должностных лиц на корабле знает, куда и зачем идет корабль – штурман вхож в этот круг, что требует от человека, исполняющего должность штурмана, особых качеств. Штурман всегда рядом с командиром, на мостике корабля, или в ограждении боевой рубки подводной лодки, при входе-выходе из базы, при плавании вблизи берега, навигационных опасностей, он переносит мороз, порывистый ветер, выбивающий слезу, его с ног до головы окатывает морская штормовая волна. Но для штурмана главное – точно определить место корабля, не пропустить точку поворота на новый курс, вовремя определить открывшийся навигационный ориентир, избежать навигационных опасностей.

«Корабль у стенки – штурман на берегу, корабль на берегу – штурман у стенки», - точный афоризм. Нет-нет, да и случается то, что моряки называют «навигационной аварией», реже – катастрофой. Потому что в основе ее лежала штурманская ошибка.

Избежать ошибок может лишь влюбленный в свое дело штурман, изучивший район плавания, морской театр, знающий технику (от сложнейших спутниковых систем навигации до простого секстана) и умеющий ей пользоваться.

Слайд №13-15

 Главный механик подчиняется капитану и является начальником судомеханической службы.
Главный механик ведает энергетической установкой, вспомогательными механизмами, судовыми системами, электрооборудованием, рефрижераторными установками, технологическим оборудованием, палубными механизмами и устройствами, техническими средствами борьбы за живучесть судна, средствами предотвращения загрязнения моря (своего заведования), средствами автоматизации и внутритрюмной механизации, средствами герметизации и затемнения машинных помещений, помещениями службы.
Указания и распоряжения главного механика по вопросам эксплуатации технических средств обязательны для всех членов экипажа.

 Главный механик устанавливает режим работы энергетической установки в соответствии с правилами по ее эксплуатации. Никто не имеет права увеличивать установленный предел нагрузки энергетической установки за исключением команд с мостика о форсировании хода.

 Главный механик выполняет распоряжения капитана в части использования технических средств службы. Если выполнение распоряжения может вызвать повреждение технических средств, он должен предупредить капитана о возможных последствиях .

Слайд№16

* моторист --обязан обслуживать главные и вспомогательные механизмы и технические средства, обеспечивающие их работу; механическую часть палубных и промысловых механизмов, рулевого устройства; судовые системы и обслуживающие их механизмы и устройства; управлять всеми механизмами энергетической установки и системы; участвовать в обслуживании и ремонте всех технических средств; выполнять слесарно-монтажные работы. На судах с многодвигательной главной установкой старший моторист несет вахту под руководством вахтенного механика.
На судах, где нет четвертого механика, он допускается к самостоятельной вахте в машинном отделении или ЦПУ под контроль и ответственность механика.

Слайд№17 ЦПУ.

Слайд№119-20

Профессия повара – просто замечательная, она даёт возможность людям насладиться вкусной едой и удивиться тому, как красиво её можно подать на стол. Настоящий мастер может из обычных продуктов сделать разнообразные блюда, быстро рассчитать, сколько продуктов потребуется для определённого количества блюд.

Слайд№21

**Боцман.** *(Книга 3, глава 13, артикулы 1-2)*. На  современных кораблях боцман самый главный начальник среди старшинского состава. В гражданском флоте боцман вообще что-то типа помощника  капитана по хозяйству и относится к офицерскому составу (если так можно выразиться о гражданском руководящем составе судна). На кораблях XVIII века его роль была значительно скромнее. Среди унтер-офицеров он числился ниже мичманов, констапелей, шхиперов и штюрманов. Помощник боцмана именуется боцманмат. На корабле 1 ранга 4 боцмана и 6 боцманматов, на корабле 2 ранга 3-4 боцмана и 4-5 боцманматов, на корабле 3 ранга 2-3 боцмана и 3-4 боцманматов, на корабле 4 ранга  боцман и 1-2 боцманмата.
Боцман  занимается хранением канатов, якорей, анкерштоков, буев. Он также отвечает за работы по соединению канатов, отдаче и подъему якорей, привязывание к якорям буйрепов так, чтобы буй якоря всегда оставался на поверхности. На ходу его место на баке посменно со шхипером. Боцман совместно со шхиманом надзирает над всем такелажем и во время постановки и уборки парусов боцмана, боцманматы, шхиманы и шхиманматы должны находиться на реях.

Слайд№22

 Матрос 1-го класса подчиняется боцману. Матрос 1-го класса обязан: стоять на руле ; знать расположение грузовых помещений, балластных и танков пресной воды, производить укладку, учет груза; знать специфику погрузки опасных грузов; уметь: пользоваться всеми средствами внутренней связи и аварийной сигнализации, работать с грузовым, шлюпочным, якорным, швартовным и палубными устройствами, пользоваться спасательными индивидуальными и судовыми средствами,, управлять палубными техническими средствами (лебедками, кранами и другими подъемными средствами), производить замеры льял и колодцев; производить малярные, такелажные, парусные и другие судовые работы, включая работы на высоте и за бортом; нести вахту на ходу и стоянке; на наливных судах знать устройство и расположение грузовых и завистных магистралей, уметь манипулировать основными приводами палубных клинкетов.

Слайд№23

Судовой врач несет ответственность за медицинское обеспечение экипажа и санитарное состояние судна. В его ведении находятся помещения медицинского назначения и оборудование, инструментарий и медикаменты. Требования судового врача в части соблюдения лечебных и санитарных правил обязательны для всех находящихся на судне.

Слайд№24

***Возможность хорошо подзаработать?***

Если раньше заработки моряков действительно сильно отличались от заработков тех, кто находится на суше, то сейчас открылось много возможностей для хорошего заработка и на берегу: бизнес, экономика, программирование, юриспруденция и.т.п. Что же получается? Чтобы обеспечить себе безбедную жизнь, совершенно не обязательно идти в море?
Из этого вытекает следующий пункт.

***Независимость.***

В былые времена работа в море, несомненно, приносила финансовую независимость, но сейчас, я думаю, говорить об этом не приходится.  При обилии других возможностей обрести финансовую независимость на берегу (о которых говорилось выше) навряд ли имеет смысл прибегать к морским заработкам. Тем более, если говорить о других видах независимости, то тут моряку точно рассчитывать не на что. Он всегда зависит от многих факторов. Как то: стихия, капитан, коллектив, близкие, оставшиеся на берегу, обстоятельства, и.т.п.

Слайд№25

Романтика… Несомненно, романтика в подобной работе присутствует. Но нельзя забывать, что работа есть работа.  Профессия моряка предоставляет возможность увидеть мир, посмотреть, как живут люди в разных странах. Все это действительно интересно, но зачастую в время стоянок у членов экипажа появляется возможность увидеть только порт, не имея возможность выйти. Работа…
Тем более, что сейчас, имея деньги, можно попасть в любую точку земного шара, и не обязательно для этого быть моряком.
***Возможность находится на полном обеспечении.***

Многих привлекает еще и то, что работая в море, находишься на полном обеспечении. Так сказать, на всем готовеньком. Не нужно думать, что поесть, куда пойти, что надеть и.т.п. Не задумываются о бытовой стороне жизни. Тут все происходит само собой.

Слайд№26

***Разлука с родными.***

Наверное, это самое тяжелое, что приходится переживать морякам и их родственникам. Как говорится, разлука – самая лучшая проверка чувств. Некоторые ее выдерживают, некоторые – нет… Наверное, поэтому так много семьей моряков распадаются. Правда, в западных компаниях существует такая практика предоставления возможности женам моряков встречаться с мужьями во время длительных рейсов.

***Физические нагрузки.***

Работа без выходных и праздников, одни и те же лица, а вокруг только море, море, море… Продолжительность одного рейса в  среднем составляет полгода, а то и больше. Только с берега кажется, что море – это романтика, а на самом деле тяжелая работа.

Мы уже говорили о том, что во время рейса моряка окружают одни и те же люди, и большое значение имеют отношения, сложившиеся в коллективе. Если нет психологической совместимости с людьми, с которыми приходится работать в течение длительного времени, то работа превращается в каторгу. Отрыв от обычной жизни на берегу накладывает большой отпечаток на тех, кто находится в море. Поэтому, вернувшись домой, моряку нужно какое-то время, чтобы войти в привычный ритм жизни.

Часто в экипаже, кроме вас, больше нет ни одного человека, говорящего по-русски. Не всегда выдается возможность позвонить домой. В море нет ни суббот с воскресеньями, ни праздников. Ради снижения затрат судовладельцам выгодно сокращать численность экипажа и перекладывать весь труд на плечи оставшихся моряков.

Нестабильность

А еще следует помнить: работа ни по постоянному, ни по временному видам контракта не входит в трудовой стаж моряка в России. По существующим российским законам, граждане России, находившиеся за границей свыше 183 суток, даже освобождаются от уплаты налогов.

Как ни странно, моряк, проработавший в море несколько месяцев, считается... безработным. Человек, годами приносящий стране прибыль в виде ввозимой валюты, попросту не имеет права на получение пенсии на основании трудового стажа, поскольку официально был безработным. В случае потери здоровья моряк и в самом деле станет безработным, поскольку медкомиссия признает его негодным, а компенсаций со стороны государства не будет.

Слайд №27

**Образование**

Чтобы стать матросом или мотористом, достаточно окончить годичный курс мореходной школы. Ее выпускники обычно попадают на работу на российские суда. Желающим работать под иностранным флагом необходимо удовлетворительное знание английского и опыт работы.

Те же, кто решил стать морским офицером, поступают на обучение в высшие мореходные учебные заведения, где учатся, набираясь опыта работы во время практики. Существуют также заочные отделения, где учатся уже работающие моряки. У выпускников морских вузов есть все шансы устроиться на работу прямо в иностранную компанию.

Владельцы судов всего мира подчиняются единым требованиям Международной морской организации (IMO), в том числе – в сфере подготовки кадров. Поэтому каждое морское учебное заведение должно соответствовать не только национальным, но и международным требованиям. Соответственно, документ об образовании, полученный в таком учебном заведении, автоматически признается всеми государствами мира и издается на английском языке морской администрацией России.

В Астрахани морские специальности можно получить как в средних специальных учебных заведениях так и в ВУЗах: ВКРПК, ВГАВТ, Морская Академия.

Слайд № 29

 Наши выпускники

**Работа и отдых**

Моряк – это больше образ жизни, нежели профессия. Начавший морскую карьеру человек попадает в настоящую зависимость от нее. Романтикам, прежде чем поступать на службу к властелину морей, надо хорошо подумать, чем они жертвуют. Четко осознайте специфику этой работы, чтобы в будущем не возникало неприятных сюрпризов.

Часто в экипаже, кроме вас, больше нет ни одного человека, говорящего по-русски. Не всегда выдается возможность позвонить домой. В море нет ни суббот с воскресеньями, ни праздников. Ради снижения затрат судовладельцам выгодно сокращать численность экипажа и перекладывать весь труд на плечи оставшихся моряков.

Люди на судне работают по графику «6 часов работы – 6 часов отдыха». Впрочем, отдых – понятие относительное. Качка, сильные электромагнитные поля, ограниченное пространство, 45–60°С на палубе и в машинном отделении, высокий уровень шума, ощущение вибрации двигателей, запахи топлива и многочисленных ядовитых веществ, постоянная смена часовых поясов, продукты питания, хранящиеся на борту иногда по месяцу, вода, полученная из дистиллята либо из непроверенного источника с берега – вот краткий перечень «прелестей» этой работы. Надо иметь очень хорошее здоровье и иммунитет, чтобы уверенно работать на судне в условиях длительных (иногда больше месяца) океанских переходов и отсутствия врача. Есть такие понятия, как восстановление организма, реабилитация. Если перегруженному моряку не дать вовремя отдохнуть, усталость переходит в болезнь. А болезнь – в свою хроническую стадию.

Аналогично и в психологическом плане: девять месяцев жизни, далекой от обычного земного существования, накладывают сильный отпечаток на характер и мышление. Когда это повторяется из года в год с короткими перерывами в 2–3 месяца, человека бывает практически не узнать.

В Великобритании, например, существует закон, согласно которому моряк, вернувшийся из рейса продолжительностью более трех с половиной месяцев, не допускается к участию в выборах до окончания периода отдыха.

А еще следует помнить: работа ни по постоянному, ни по временному видам контракта не входит в трудовой стаж моряка в России. По существующим российским законам, граждане России, находившиеся за границей свыше 183 суток, даже освобождаются от уплаты налогов.

Как ни странно, моряк, проработавший в море несколько месяцев, считается... безработным. Человек, годами приносящий стране прибыль в виде ввозимой валюты, попросту не имеет права на получение пенсии на основании трудового стажа, поскольку официально был безработным. В случае потери здоровья моряк и в самом деле станет безработным, поскольку медкомиссия признает его негодным, а компенсаций со стороны государства не будет.

Психология человека, годами бороздившего океаны, меняется. Исчезает тоска по дому, мир становится настолько знакомым, что пропадает понятие привязанности к определенной местности. Человек начинает считать, что вправе выбрать для проживания любую страну. Многие так и поступают в силу каких-то личных обстоятельств – обзаводятся семьями и живут в разных уголках нашей прекрасной планеты. Тем более что дома их порой уже не ждут: не секрет, что не все способны долго ждать моряков.

Береговым знакомым и даже родственникам бывает трудно понять того, кто живет в море. Возвращаясь на родину, скиталец каждый раз попадает в новый для него мир, к которому нужно заново адаптироваться. Ему трудно приспособиться к уже чужому для него, забытому ритму береговой жизни. Результатом бывает одиночество: те, кто могут понять моряка, в основном, тоже моряки, а моряки, как водится – в море. Порой друзья не могут встретиться годами.

И всё же даже в промежутках между рейсами моряк продолжает жить морем. Он скучает по океанскому простору, лазурной воде, свежему ветру, новым странам. По ясному и установленному укладу жизни, в которой каждый полезен и необходим.

***Возможность хорошо подзаработать?***

Если раньше заработки моряков действительно сильно отличались от заработков тех, кто находится на суше, то сейчас открылось много возможностей для хорошего заработка и на берегу: бизнес, экономика, программирование, юриспруденция и.т.п. Что же получается? Чтобы обеспечить себе безбедную жизнь, совершенно не обязательно идти в море?
Из этого вытекает следующий пункт.

***Независимость.***

В былые времена работа в море, несомненно, приносила финансовую независимость, но сейчас, я думаю, говорить об этом не приходится.  При обилии других возможностей обрести финансовую независимость на берегу (о которых говорилось выше) навряд ли имеет смысл прибегать к морским заработкам. Тем более, если говорить о других видах независимости, то тут моряку точно рассчитывать не на что. Он всегда зависит от многих факторов. Как то: стихия, капитан, коллектив, близкие, оставшиеся на берегу, обстоятельства, и.т.п.

. Романтика… Несомненно, романтика в подобной работе присутствует. Но нельзя забывать, что работа есть работа.  Профессия моряка предоставляет возможность увидеть мир, посмотреть, как живут люди в разных странах. Все это действительно интересно, но зачастую в время стоянок у членов экипажа появляется возможность увидеть только порт, не имея возможность выйти. Работа…
Тем более, что сейчас, имея деньги, можно попасть в любую точку земного шара, и не обязательно для этого быть моряком.

***Возможность находится на полном обеспечении.***

Многих привлекает еще и то, что работая в море, находишься на полном обеспечении. Так сказать, на всем готовеньком. Не нужно думать, что поесть, куда пойти, что надеть и.т.п. Не задумываются о бытовой стороне жизни. Тут все происходит само собой.

***Разлука с родными.***

Наверное, это самое тяжелое, что приходится переживать морякам и их родственникам. Как говорится, разлука – самая лучшая проверка чувств. Некоторые ее выдерживают, некоторые – нет… Наверное, поэтому так много семьей моряков распадаются. Правда, в западных компаниях существует такая практика предоставления возможности женам моряков встречаться с мужьями во время длительных рейсов.

***Физические нагрузки.***

Работа без выходных и праздников, одни и те же лица, а вокруг только море, море, море… Продолжительность одного рейса в  среднем составляет полгода, а то и больше. Только с берега кажется, что море – это романтика, а на самом деле тяжелая работа.

Мы уже говорили о том, что во время рейса моряка окружают одни и те же люди, и большое значение имеют отношения, сложившиеся в коллективе. Если нет психологической совместимости с людьми, с которыми приходится работать в течение длительного времени, то работа превращается в каторгу. Отрыв от обычной жизни на берегу накладывает большой отпечаток на тех, кто находится в море. Поэтому, вернувшись домой, моряку нужно какое-то время, чтобы войти в привычный ритм жизни.

В работе в море много плюсов и минусов, но те, кто твердо решил связать свою жизнь с море, вряд ли поменяют намеченный курс. И пусть даже то, что сейчас происходит мировых водах, все эти ужасные случаи пиратства не пугают наших моряков! И самое главное, чтобы они находили понимание в лице родных и близких. Семь футов под килем!