

# Кратко об актуальном

Предлагаем вашему вниманию ответы на некоторые набравшие вопросы, возникшие у многих обладателей моторных судов в сезоне 2007 г., которые мы адресовали начальнику Центра ГИМС по Санкт-Петербургу А.М. Камелину.



– Александр Михайлович, многие удивились, услышав в этом году объявление по радио о том, что выход на воду маломерных судов после 6 ноября запрещен.

– Статья 25 Водного Кодекса предусматривает, что субъектам Федерации дано решать самим, когда официально начинается и заканчивается навигация маломерных судов. Комитет по транспортно-транзитной политике Санкт-Петербурга принимает решение о начале или завершении навигации, исходя из многих факторов, в частности, погодных условий и планов города по проведению различных мероприятий на воде. К примеру, в этом году в связи с тем, что 3 ноября проводилась «Ледовая гонка», официальное закрытие навигации было перенесено на срок «после 6 ноября». Завершение навигации вовсе не означает категорический запрет выхода судов на воду. Просто необходимо учитывать, что спасательные службы начинают работать в другом составе и режиме, и все выходящие на воду на маломерных судах берут на себя всю ответственность за свою безопасность, ис-

ходя из мореходных качеств судна, наличия дополнительного снабжения и оборудования, погодных условий, допуска к плаванию в осенне-зимний период и т. д.

– За прошедшее лето в российском Интернете появилось много сообщений о бандитских нападениях на небольшие катера и яхты с последующим избиением экипажа и хищением плавсредства. Что должен делать человек, если на него нападают на воде?

– В этом году у нас информации о нападениях на суда по Санкт-Петербургу не было. Тем не менее, если на судно совершается нападение, необходимо сделать все, чтобы уберечь свою жизнь, а затем сообщить местным органам МВД по телефону 02 о происшествии. Хорошо, если были свидетели нападения, тогда органам внутренних дел будет проще вести дело. Разумеется, у свидетелей необходимо взять контактные данные, если получится.

Один совет: в прошлые годы люди отдыхали группами из нескольких судов, ходили и в Ладогу, и в Онегу. Одиночная яхта или катер привле-

кают внимание хулиганов намного больше, чем несколько яхт или лодок. Поэтому рекомендуется совершать длительные и дальние плавания группой.

– «Великий и могучий» Интернет в лице водномоторников интересуется также, как быть, если, к примеру, у человека два мотора и одна лодка. Как все это регистрируется?

– Если у владельца лодки два мотора, то они регистрируются вместе с лодкой. В судовом билете, который есть у каждого судовладельца, имеются соответствующие графы, куда можно вписать несколько моторов. Налог рассчитывается из общей мощности моторов, если они эксплуатируются одновременно, или от максимальной мощности одного из регистрируемых, если эксплуатируется один мотор. При этом, если суммарная мощность эксплуатируемых одновременно моторов превышает 100 л.с., то действует ставка, соответствующая свыше 100 л.с.

– Если человек купил мотор, но лодки своей у него нет, как ему быть в этом случае?

– Отдельно мотор не регистрируется. Его можно зарегистрировать, когда будет куплена лодка, независимо от того, когда был приобретен мотор. Главное, чтобы на момент регистрации у хозяина мотора были все необходимые документы, выданные в торговой сети, или другие правовые документы.

– Может ли гражданин России выезжать за границу, в частности, в страны СНГ, с надувной лодкой и подвесным мотором и там их эксплуатировать?

– После регистрации судна и записи в судовую книгу владелец судна может ходить под флагом РФ. Это означает, что, имея российскую регистрацию судна, его владелец может эксплуатировать это судно за границами России, в частности, в странах СНГ. Удостоверение на право управления судном также позволяет гражданину России совершать плавания за ее рубежами, только при этом надо соблюдать местные национальные правила

плавания. При провозе через границу судна и мотора их надо внести в таможенную декларацию. Другие процедуры оформления ввоза в разные страны лодок и моторов различаются и зависят от законодательства того или иного государства.

– В этом году на одном из Интернет-сайтов обсуждалась проблема, связанная со спасательными жилетами. Владелец судна, находясь у причала, сидел в лодке и пытался реанимировать мотор. Естественно, что спасательный жилет лежал на пайоле. Проезжавший мимо инспектор ГИМС оштрафовал владельца катера за то, что тот был без жилета. Что делать владельцу судна в таком случае и может ли он опротестовать действия инспектора ГИМС?

– По всей видимости, случай произошел не в Санкт-Петербурге. Наши инспекторы руководствуются правилами, которые гласят, что в лодке должно быть столько жилетов, сколько человек находится в данном случае на борту судна, и его капитан сам принимает решение, когда необходимо надеть спасательные жилеты. Исключение составляют дети, которые всегда должны быть в жилетах. В некоторых субъектах сегодня существуют местные правила, в которых сказано, что все находящиеся на маломерном судне должны быть в спасательных жилетах, однако сложно судить о том, насколько это оправданно.

Если инспектор ГИМС наложил административное взыскание несправедливо, то есть с нарушением требований КоАП РФ, то его решение в десятидневный срок после получения постановления можно оспорить в местной ГИМС, написав заявление на имя начальника. Вопрос будет рассмотрен в обязательном порядке в установленные сроки и вынесено решение.

Если окажется не прав инспектор ГИМС, то постановление будет отменено, если виноват владелец, то ему придется заплатить штраф, который был выписан инспектором за правонарушение.



## Чем стоит дооснастить надувную лодку

**Двухлетняя эксплуатация в ходе редакционных тестов надувной лодки «Лидер 400» позволила сформулировать несколько советов по ее дополнительному оснащению с учетом личных потребностей владельца.**

**Б**ольшинство обладателей надувнушек, скорее всего, подтвердит, что в лодке необходимо постоянно все закреплять, начиная от топливного бака, для которого, правда, у некоторых производителей лодок есть специальный крепеж, но не всегда удачный, и, заканчивая личным имуществом, которое во время движения перемещается по кокпиту, как ему заблагорассудится.

Что можно сделать для этого, используя подручные средства, не требующие больших вложений денег, но не прибегая к таким процессам, как приклеивание дополнительных рымов или их крепление к жесткому пайолу посредством различного рода метизов? В некоторых случаях пригодится «паук», который часто используют автомобилисты для закрепления грузов на внешних багажниках. «Пауки» бывают разными как по устрой-

ству скрепления резиновых жгутов, так и по конструкции зацепов (крюков). Воспользоваться можно любым, главное – проверить его качество, обратив внимание на крепление крюков к резиновому жгуту и на состояние устройства, соединяющего сами жгуты. Мы пользовались в этом году наиболее дешевым и примитивным «пауком», стоимость которого в Санкт-Петербурге колеблется в пределах 52–65 руб. Закреплять его можно и за леры, и за отверстия, которые есть на многих лодках в алюминиевых элементах фанерных пайолов, а также за люверсы, также присутствующие на некоторых лодках. Иногда, как на «Лидере 400», приходится применять достаточно оригинальные методы размещения «паука», поскольку на этой лодке довольно мало мест, куда можно «определить» крюки. Вместо «паука» можно также использовать эспандерные



«Паук» можно закреплять по-разному



Резиновым жгутом и шкертиком можно изменять положение номера



Шасси с колесами для проведения теста предоставлены компанией «Мнев и К»

жгуты, но у них другие крюки, и поэтому их крепёж к элементам лодки может осложниться.

Так как лодка в этом году «палась» на берегу и перед тестом, разумеется, каждый раз надо было ее как-то спускать на воду, что происходило два-три раза в неделю или чаще, было принято решение использовать специальные колеса, крепящиеся к транцу. После достаточно долгих размышлений решили использовать колеса типа «Краб», купленные в компании «Мнев и К». Выбор был сделан сознательно – подкупила форма шасси, которое имеет загиб под днище лодки, что по идее должно обеспечивать разгрузку носовой части лодки при положении «колеса вниз». Как показала практика, при установленном моторе (46 кг), а также при наличии в лодке «Лидер 400» («сухой» массой 85 кг) двух 22-литровых баков с топливом и прочего скарба (общим весом около 30 кг) ее можно довольно уверенно спускать с бетонного слипа и затаскивать на

него, даже если угол наклона слипа составляет около 20°.

Все попытки правильно измерить нагрузку, которую надо приложить к носовой ручке, оказались не слишком успешными, так как «рыбачьего» безмена, пригодного для взвешивания рыбы массой до 25 кг, явно не хватало. Однако, по ощущениям, при подъеме в горку на руку приходилось около 30–35 кг, если брать статическую нагрузку с вектором тяги «строго вверх». Для того чтобы катить лодку, следовало прикладывать большую силу. При перемещении лодки примерно с такой же нагрузкой по ровной поверхности типа «твердый песок» особых усилий прилагать было не надо – приподнял нос и кати. Другое дело, когда тащишь лодку по рыхлому песку или нетвердому грунту, тут уже надо упираться как следует, но расстояние 50–100 м особо не утомит. При движении по рыхлому грунту можно также временно спускать давление в колесах для того, чтобы увеличить площадь

контакта с грунтом. Для сильно пересеченной территории опробованные колеса (шасси в данном случае) не подходят, так как расстояние между днищем лодки (его самой нижней точкой) и поверхностью составляет около 15 см. Надо сказать еще об одной «фишке» – к креплению колес можно присоединить таргу, которая имеет двойное назначение. Во-первых, при установленных стаканах с ее помощью можно ловить «на дорожку» рыбу, во-вторых, на таргу можно поставить топовый и ходовые огни, что актуально для тех, кто вынужден ходить в сумерках и ночью. Тарга, продающаяся в комплекте с колесами (купить все можно и по отдельности), хорошо встает в крепежные места, практически не требует времени на монтаж-демонтаж и не издает звуков даже при плавании по высокой, но частой зыби. Колеса с шасси типа «Краб» в розничной продаже могут стоить от 3000 до 5000 руб.

Теперь напомним о стояночном

чехле. Оснастить им лодку имеет смысл, поскольку это вещь пригодится при постоянной стоянке, особенно если в лодке приходится оставлять бак, винты и прочие вещи, которые таскать с собой каждый раз проблематично. Чехол можно сшить самому, используя специальную ткань, либо заказать, либо купить готовый. Покупной чехол из серии «юнисекс», т. е. сшитый в расчете на разные формы, может оказаться не совсем годным, в провисших местах будет собираться вода и продавливаться середину чехла вниз. Заказной чехол шьют для конкретной лодки с учетом ее особенностей, но стоит он дороже. Цена самого дешевого чехла из серии «юнисекс» сегодня – от 600 до 800 руб., но такие чехлы выполнены из самого простого материала и не только быстро выходят из строя, но и не очень удобны. Самостоятельно изготовленный чехол из специальной ткани может обойтись примерно в 1500–3000 руб., так как ткань в розничной продаже далеко не дешева. Заказной чехол из самой простой, но правильной «тряпочки», способной надежно защитить лодку от превратностей природы на стоянке, обойдется уже в сумму от 5000 до 7000 руб. При этом он защищает и на стоянке, и при транспортировке на прицепе.

Желательно оснастить лодку еще таким предметом, как манометр, который способен значительно повысить безопасность плаваний на надувной лодке и сэкономить топливо. Стоит манометр для надувных лодок от 350 до 500 руб. в зависимости от продавца и производителя. Некоторые лодки изначально комплектуются ими, однако мало кто вспоминает о них, а зря. Лодка может быть в идеальном состоянии, но за счет падения температуры давление в ее баллонах быстро меняется, причем значительно. Так, к примеру, накачав лодку днем, на следующее утро с удивлением обнаруживаешь, что давление в баллонах за ночь упало. На «слабых» баллонах лодка будет не только хуже управляться, но и развивать меньшую скорость, особенно с большой нагрузкой.

И под конец скажем о номерных знаках – с некоторых пор они необ-



ходимы. Однако у многих владельцев надувных лодок и РИБов возникает проблема с нанесением этих самых государственных номеров. Разумеется, каждый вправе поступать так, как считает нужным, однако хотим предложить следующий относительно бюджетный вариант. Для того чтобы не наносить краской номера на борта лодки, можно их сначала напечатать на куске банерной ткани, а затем закрепить на бортах при помощи резиновых шнуров, тонких веревок и крючков, зацепив за леера и реборду. Полная стоимость комплекта из двух номеров на банерной ткани, 16 люверсов, 3 м резинового жгута и восьми крючков – около 500 руб. Можно обойтись меньшей суммой, если использовать более дешевые пластмассовые крючки, бечеву и люверсы, правда, при этом вы сэкономите рублей 100, а удобство и прочность крепления номеров будет хуже.

Вот, в принципе, тот минимум, который необходим для того, чтобы

лодка прожила долго и не доставляла хлопот хозяину.

Да, чуть не забыл о герметичных непромокаемых сумках из ткани ПВХ, которые сегодня продаются в специализированных магазинах. Цены на такие сумки не самые низкие. Дешевле сумки в форме тубы, на одном конце которой находится усиленное днище круглой формы, на другом – специальная горловина с герметизирующим клапаном, дороже – сумки-баулы, в верхней части которых есть герметизирующая застежка. У баулов также имеется стравливающий клапан, который может пригодиться в случае вынужденного пребывания на воде долгое время, да к тому же в непредсказуемых условиях. Цена сумок в виде тубы колеблется в пределах 500–1200 руб. в зависимости от объема и дополнительных приспособлений (ремни, фиксаторы и т. д.), в виде баула – 1000–3000 руб., также в зависимости от объема и конструкции. Последние удобнее, так как большинство из них имеют дополнительные места для крепления в надувных лодках, их легко разместить в ее носовой части с помощью резиново-жгутовых креплений типа «паук».

Надеемся, что краткий обзор дополнительного оборудования позволит многим начинающим владельцам надувных лодок и малых РИБов избежать проблем на начальном этапе их эксплуатации. Не забывайте также про оснащение лодки оборудованием, перечень которого указан в судовом билете.

**И. В.**

*Редакция выражает благодарность ООО «Мир техники» (т. 933-8533) и лично Алексею Волкову за предоставленную стоянку для тестовой лодки.*

