

ГИМС спрашивает совета

Управление Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России предлагает организовать на страницах журнала «Катера и яхты» дискуссию о возможности прекращения регистрации гребных судов в органах ГИМС. Хотелось бы узнать мнение судовладельцев и судоводителей относительно целесообразности такого решения. С одной стороны, отказ от обязательной регистрации гребных судов многим упростит жизнь, но может вызвать и определенные проблемы — прежде всего связанные с определением прав собственности на судно и порядком контроля на воде в отношении владельцев гребных судов.



Управление ГИМС МЧС России обеспокоено возможностью увеличения хищений гребных судов в случае прекращения их регистрации. Документом, подтверждающим право собственности маломерного судна, является выданный в ГИМС судовой билет. При отказе от регистрации будет отсутствовать база данных о похищенных

судах, а значит, и их поиск ГИМС МЧС России вести не будет. Отсутствие регистрации облегчает возможность присвоения судна нечистым на руку людям без доказательств факта покупки.

Какие меры ответственности должен нести владелец гребного судна при нарушении правил плавания, пользования водными объектами и охраны жизни людей на воде? За последние годы число случаев гибели людей на воде значительно снижается, что происходит и по причине активного применения органами ГИМС административной практики в отношении нарушителей. Как можно привлечь к административной ответственности владельца гребного судна, если на нем отсутствуют спасательные средства, если он зашел на судовой ход, преднамеренно остановился в запрещенном районе и т. д.?

Мнения судовладельцев по этим вопросам будут учтены при принятии решения.

Виктор Вятчанин, главный специалист-эксперт Управления ГИМС МЧС России

Читатели «Кия» могут изложить свои соображения по данному вопросу по электронной почте mail@katera.ru с обязательной пометкой «Опрос ГИМС» в строке «тема сообщения». Кроме того, принять участие в обсуждении можно в «Кают-компаниях» нашего веб-сайта (раздел «Юридические консультации»).

Шторм на Онеге

Обрушившийся 23 ноября на Петрозаводск шторм нанес городу значительный ущерб. Наиболее пострадал район застройки от устья р. Лососинки до пассажирского порта. Четырехметровые волны размыли грунт под фундаментами береговых укреплений, разрушили спуски к воде, выломали каменные плиты набережной. Всю береговую линию завалило топляком, который сильное волнение подняло со дна Петрозаводской губы Онежского озера. С набережной пришлось вывезти более 100 т мусора в виде досок, бревен и камней. Стихия полностью разрушила и Петрозаводский яхт-клуб на ул. Ригачина, имущество яхтсменов, хранившееся в них, смыло в Онегу. Серьезно повреждены причалы морского центра «Полярный Одиссей», пострадала и городская судоверфь.



По словам первого заместителя главы Петрозаводска Анатолия Булдакова, «только работы по восстановлению набережной могут оцениваться в районе 100–150 млн. руб.». Восстановительные работы начнутся на набережной в весной следующего года.

«Балтийское бот-шоу. Петербург 2008»



Эта специализированная выставка состоялась 4–7 декабря в Морской столице России.

На выставке были представлены компании — производители маломерных судов, оборудования и материалов для яхт-клубов, а также технические новинки в судостроении, но, видимо, по причине разразившегося экономического кризиса она не собрала большого количества участников.

Интерес специалистов вызвала научно-практическая конференция «Актуальные проблемы развития яхтинга в России. Использо-

вание мирового опыта», прошедшая в рамках выставки. В ходе мероприятия были рассмотрены вопросы нынешнего состояния и перспективы развития парусных и водно-моторных видов спорта в России. Ведущие эксперты в области береговых технологий предложили к рассмотрению слушателям опыт строительства яхтенных портов в нашей стране и за рубежом. Актуальность рассмотрения темы строительства яхт-клубов аргументировал перед собравшимися президент компании «Астра Маринас» Массимо Киодо: «Время финансового кризиса можно использовать для разработки документации, проекта яхт-клуба и его согласования».

Необходимость строительства яхтенных стоянок подтвердил главный государственный инспектор ГИМС Санкт-Петербурга Константин Пашинский. Анализируя общую ситуацию с маломерными судами в Петербурге, он отметил, что количество яхт и катеров ежегодно стабильно увеличивается. В то же время сдерживающим фактором роста численности судов он назвал «отсутствие адекватной инфраструктуры и неоправданно высокие цены на стоянки и сервис судов».

Директором Института строительных проектов (Санкт-Петербург) Сергеем Канаевым была представлена «Отраслевая схема развития и размещения объектов маломерного флота»,

которая готовится к утверждению губернатором Петербурга. Оказалось, что в процессе поэтапного согласования количество яхт-клубов в городе сократилось со 116 до 91. По мнению депутата Законодательного Собрания, председателя Комитета по туризму Андрея Черных, «не стоит экономить прибрежные участки для яхтенной инфраструктуры, ведь она способна пополнять городской бюджет за счет привлечения туристов». В связи с этим решено рассмотреть возможность вернуть прежнее количество клубов.

Продолжая тему защиты интересов яхт-клубов, представитель Региональной ассоциации яхт-клубов и владельцев маломерных судов Илья Мири (Москва) предложил всем клубам объединяться под эгидой этой общественной организации.

Отметим, что своей первоочередной задачей общественники считают реализацию законодательной инициативы по включению в закон определений понятий «марина», «яхт-клуб» и «яхтенный порт». Это станет первым шагом на пути к разработке правил технического регулирования организации, проектирования, строительства и деятельности яхт-клубов. А это, в свою очередь, позволит избежать неопределенности в решении этих вопросов местными и федеральными властями.

Поздравляем с юбилеем!

В ноябре исполнилось пятьдесят лет
Андрею Анатольевичу Бернищину,

хорошо известному нашим читателям
водномоторнику – заслуженному мастеру спорта
России, мастеру спорта международного класса.

В далеком 1974 г. он пришел в петербургский клуб «Трудовые резервы», занимался у Александра Беляевского, а в 1982 г. уже стал чемпионом Европы, победив в классе мотолодок SB 350. В дальнейшем он неоднократно завоевывал серебро на чемпионатах континента, а в 1994 г. поднимался на высшие ступени пьедестала почета, став чемпионом и Европы, и мира в классе скутеров O 350. Можно долго перечислять достижения А. Бернищина и в других классах – O 500 и O 700, он стал вторым нашим гонщиком, выступавшим в гонках «Формулы-1» на воде.

Андрей Анатольевич известен и как проектировщик и изготовитель гоночной техники – корпусов и гребных винтов.

От имени читателей «КиЯ» поздравляем Андрея Анатольевича с юбилеем, желаем ему дальнейших спортивных успехов!



Редакция

Юбилей «Mercury Marine»

В 2009 г. исполняется 70 лет со дня основания самого плодотворного производителя подвесных и стационарных моторов для лодок и катеров «Mercury Marine». В 1939 г. Карл Кiekeйфер организовал небольшую фирму «Kiekhaefer Corporation» в городе Цедарбург штата Висконсин (США). На своем предприятии со сравнительно небольшим штатом сотрудников он начал разрабатывать и производить подвесные моторы. Сегодня «Mercury Marine» входит в состав корпорации «Brunswick Corporation», известной во всем мире. Поздравляем!



Лед на баллонах

Осенняя маршрутная гонка Санкт-Петербург–Усть-Ижора, называемая также «ледовой», по традиции завершает водно-моторный сезон у спортсменов и идет в зачет наравне с прочими, несмотря на свой экстремальный характер. Как правило, на ноябрьские праздники, ближе к которым и приходится дата гонки, в Северной столице уже по-зимнему прохладно, и в ясный день ледок на боках и в ватервейсах – не редкость. Погоняться в такую погоду отваживаются только самые «продвинутые» водномоторники, потому что конкуренция внутри классов оказывается не слишком тесной. Зато гонка – замечательный повод для судостроителей показать на воде свои новинки, которые буквально через пару месяцев займут стенды в выставочных залах. Особенно это касается «свободных» классов, к участию в которых допускаются лодки при условии оборудования их одобренным UIM двигателем. Даже просто промчаться с группой спортсменов от садика Лопухиной до храма Александра Невского – уже праздник!

На этот раз свои новинки «засветила» компания «Ротан» (у нее было целых четыре команды), показавшая, в частности, легкий 6-метровый РИБ (о нем читайте далее в этом номере журнала). Команда «Охтинской судовой верфи» выступила на новом алюминиевом катере по проекту А. Назарова с пенонаполненным «поясом» вокруг борта. Вне зачета показала большую разборно-надувную лодку компания «Посейдон». Поддержку обеспечивали привычная группа МЧС, а также оккупированный журналистами серьезный дизельный катер «БЛ-820», предоставленный компанией «Мнев и К».

Самым быстрым по сумме проходов оказался Сергей Кряжев из команды «КС Диамант» в классе PR1500 – общее время составило 41 мин. 43 с. Считанные минуты отделили от него команды «Фаворит» (Иван и Петр Пылаевы) и «Охтинской верфи», чей катер пилотировал Алексей Корибицын.



Наша книжная полка

А.В.Потапов. Энциклопедия выживания на море. СПб., Политехника, 2008; 312 стр.

Небольшое по объему, но всеобъемлющее по охвату материала справочное издание, которое будет полезно всем отдыхающим и работающим на море. В главе 1 «Автономное плавание в океане» рассмотрены основные принципы поведения человека, оказавшегося в положении потерпевшего бедствие на море, и даны практические рекомендации. Глава 2 посвящена профилактике и первой помощи при заболеваниях, включая укушивание и поражение кусающимися и ядовитыми морскими животными. Заключительная глава 3 обобщает современные взгляды на психологическую подготовку к экстремальным условиям обитания. Цель книги – помочь оказавшимся в беде на море активно бороться со стихией и спастись.



Паруса на продажу

Крупнейшая на европейском рынке датская компания «Elvstrom Sails», специализирующаяся на раскрое и пошиве парусов, 25 ноября сменила владельцев, перейдя в руки группы частных инвесторов во главе с Клаусом Ольсенем и Джаспером Бэнком. «Elvstrom Sails» поставляет парусное вооружение для таких известных производителей яхт, как «Bavaria» и «Hallberg Rassy». В ее цехах, занимающих площадь в 5700 м², шьют паруса и для яхт длиной более 21 м, таких как «Oyster», «Swan» или «Wally Yachts».



Конференция «SuperFast 2008»

В июле этого года в Санкт-Петербургском государственном морском техническом университете в очередной раз собрались ведущие специалисты в области проектирования и постройки скоростных судов из России, Америки, Австралии, Китая и других стран, «Наша конференция, уже известная в широких кругах инженеров, промышленников, ученых, предназначена прежде всего для обмена опытом», – сказал на ее открытии один из организаторов встречи, профессор Кирилл Рождественский.

Доклады пленарной части были посвящены проблемам совершенствования традиционных скоростных судов: повышению безопасности, мореходности, снижению сопротивления движению, совершенствованию гребных винтов, подводных крыльев. Исторический экскурс в историю развития скоростных судов в Советском Союзе и России сделали Р. А. Нагапетян, А. И. Маскалик, К. В. Рождественский, Т. Р. Алексеева, которые в числе прочего обозначили возможные перспективы. С новым подходом к повышению скорости судов знакомил доклад, посвященный подводным аппаратам. Сегодня инженеры задумываются о полном переходе скоростного судна под воду. Ряд проблем при этом сразу оказывается решенным, так как под водой отсутствует волновое сопротивление, сдвигается момент начала кавитации и т. п. Главную же сложность представляет проблема управления подводными лодками на больших скоростях. Для этого необходимо значительную часть работы рулевого переложить на вычислительную технику, а, значит, разработать теоретические основы управления судном, математический аппарат и, наконец, создать исполнительные механизмы. Созданию нормативной базы для судов, движущихся над водой – экранопланов и судов на воздушной подушке – большое внимание было уделено в докладах представителей Российского Морского Регистра судоходства В. Гадалова, М. Гаппоева и М. Кутейникова.

Для любителей малых катеров и яхт наибольший интерес представляли доклады, в которых рассматривались суда, «пересекающие поверх-

ность воды», в частности, исследователи из Голландии обозначили проблемы мореходности крупных РИБов. Они отметили, что их мореходность лимитируется не столько прочностью корпуса, сколько способностью человека, находящегося на борту, воспринимать перегрузки. Новое компоновочное решение судна на подводных крыльях – с тремя поперечными крыльями по его длине – предложили китайские ученые. Они обратили внимание на повышение мореходности таких судов по сравнению с аналогами на глубокопогруженных автоматически управляемых подводных крыльях. Доклад специалистов из Южной Кореи содержал предложения по выбору размеров и способа управления кормового интерцептора модели крупного скоростного судна. Проблемой управления не одним, а целым комплексом из нескольких интерцепторов уже много лет занимаются инженеры из конструкторского бюро «Алмаз»; о достигнутых результатах сообщили В. Бочаров (МАИ) и А. Шляхтенко (ЦМКБ «Алмаз»). Ими было показано, что с помощью таких интерцепторов возможно также умерение качки при ходе на волнении. В докладе специалистов из Китая содержались результаты исследований пятикорпусного судна «пентамарана». Основной корпус выполнен с высоким удлинением, что позволяет двигаться с числами Фруда менее 0,45, четыре остальных корпуса представляют собой короткие спонсоны.

В целом конференция показала, что исследованы далеко не все аспекты проектирования скоростных судов.

Сергей Рюмин

Помощь в организации конференции, кроме Корабелки, была оказана Institute of Marine Engineering, Science and Technology (IMarEST), ОАО «Завод «Дагдизель» и ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова, компанией «Мнев и К», ФГУП ЦМКБ «Алмаз», фондом «Fast», «Marine Technology Development Ltd», «Арктической торгово-транспортной компанией», «Society of Naval Architect & Marine Engineers» (SNAME), журналом «Морской вестник» и «Морской газетой».

Россия станет членом ORC

С 2009 г. Россия станет полноправным членом ORC (организации, определяющей пути развития системы обмера Ocean Racing Congress), представителем которого на территории нашей страны будет командор Русской морской гоночной ассоциации Вадим Механиков, Таганрог. На сегодняшний день предлагаемая ORC система обмера и гандикапа имеет в нашей стране весьма ограниченную популярность, объясняемую сложностью получения яхтой мерительного свидетельства.

Теперь же в России (в Санкт-Петербурге) будет создан свой рейтинг-офис ORC, что исключит необходимость отправки протоколов для расчета в Европейский расчетный центр ORC. Все необходимое для оформления действительного мерительного свидетельства (сбор и проверка протоколов обмера, расчет мерительных свидетельств) будет осуществляться на территории России (ответственный – председатель технического комитета РМГА Василий Алексеев, Санкт-Петербург).

Для подготовки квалифицированных мерителей в ближайшее время планируется проведение как минимум одного общероссийского семинара по ORC.

Среди ближайших планов рейтинг-офиса – добиться того, чтобы система обмера ORC стала официально признанной на территории России и поддерживалась непосредственно ВФПС.



«Голубой флаг» ужесточает требования к яхт-клубам

В конце октября в Анталии (Турция) состоялось ежегодное заседание национальных операторов программы «Голубой флаг». В работе мероприятия приняли участие представители России, стран Европы и Карибского бассейна, Канады, Марокко, Новой Зеландии и ЮАР. Во время заседания обсуждалась возможность изменения некоторых требований, предъявляемых к маринам, которые планируется открыть в 2009 г. В частности, обязательным теперь будет наличие в марине оборудования по централизованной откачке льяльных вод.

Напомним, что «Голубой флаг» – это сертификат, который получают марины и пляжи, отвечающие высоким экологическим стандартам и оборудованные современными средствами безопасности и сервиса. Программа «Голубой флаг» реализуется под эгидой международной некоммерческой организации «Foundation for Environmental Education».

Национальным оператором этой программы в России является общественная организация «Санкт-Петербург за экологию Балтики». Сегодня уже две петербургские марины – «Балтиец» и «Франкарди» – уже обладают этим сертификатом.

Новый шаг «Drettmann»

Известная немецкая фирма «Drettmann GmbH» расширила свою линейку высококлассных моторных яхт: на верфи в Тайване она заложила корпус будущего 50-метрового флагмана. Для компании, ранее ограничивавшейся постройкой моделей длиной 100 футов, это – очень серьезный шаг вперед.

Новая яхта будет приводиться в движение двумя дизелями «Caterpillar» мощностью по 2680 л.с., что позволит ей развивать крейсерскую скорость около 20 уз. Ее конструкция, внутренний и внешний облик разработаны яхтенным конструктором Дж. Эспинозой из Флориды.



На каяке по реке Поной до Белого моря



О знакомстве нашего корреспондента А. Великанова с рекой Поной и рыбалке на ней «КиЯ» рассказывали еще в № 175. Теперь польский журнал «Zagle» (2008, № 11) начал печатать заметки Марцина Генечко, который прошел под веслами на надувной 3-метровой лодочке «Sprint-Tewes-Bis» по этой самой протяженной и красивой реке Кольского полуострова до Белого моря, где до недавнего времени сохранялась первозданная природа. Путешествие по этой своенравной реке для него оказалось нелегким. Его каяк, загруженный всем необходимым для плавания вдали от цивилизации (еда, молоко, горючее, инструмент, одежда и даже водка, которую он приобрел в тех местах за... 1000 руб. – всего 81 кг), выглядел, как навьюченный верблюд, преодолевающий пустыню, только водную.

«Я ударял веслами о воду, как робот, по 8–10 ч в день, куда ни глянь – вода; полуметровая волна, ветер в лицо, дождь со снегом... Ощущение было таким, будто мое «корыто» плывет по одному из американских Великих озер», – вспоминает Марцин. – Кое-где над водой нависают скалы высотой до 300 м. Ночевки – в лесу». Но гостеприимство жителей редких небольших поселений заставляло забыть и о бюрократических пограничных препонах и трудностях путешествия.

В скорлупке через Атлантику

Британец Том Мак-Нелли готовится к трансатлантическому плаванию на яхте-малютке длиной всего ...117 см. Яхта под названием «Биг Си» должна стартовать из Кадиса (Испания) в конце декабря. Том планирует пересечь Атлантику, держа курс на Пуэрто-Рико, затем подняться вдоль Американского континента до Нью-Фаундленда и вернуться в родной Ливерпуль традиционным северным маршрутом, пробыв в море около девяти месяцев. По словам путешественника, подготовка к выходу в море проходит достаточно тяжело: получено еще не все оборудование, заказанное на бот-шоу в Саутгемптоне, есть проблемы и со спонсорами: одни считают его сумасшедшим, другие – самоубийцей.

«Я, как любой нормальный человек, боюсь утонуть – утверждает отважный мореплаватель, – но еще сильнее боюсь прожить свою жизнь впустую».

Еще одно одиночное плавание вокруг света близко к завершению

Польская яхтсменка Ася Пайковска, проведя 1900 часов в океане, прошла уже половину пути от Панамы до Панамы, который она преодолевает нон-стоп на яхте «Mantra Asia». Ее маршрут проложен по Тихому и Индийскому океанам, вокруг мыса Доброй Надежды и по Атлантике. Это один из самых продолжительных маршрутов в польском яхтинге.

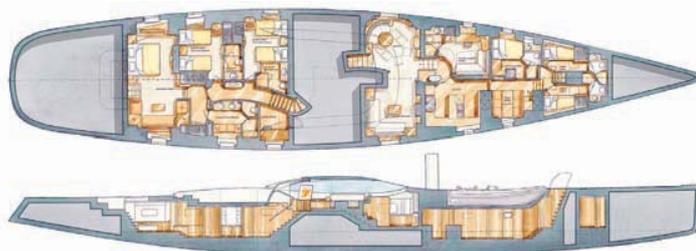
Из журн. «Zagle»



Мегашлюп от «Vitters»

Известная голландская верфь «Vitters» отметилась нынешним летом спуском на воду 43-метрового (146 футов) шлюпа «Lady B» конструкции Эда Дюбуа, по словам которого яхта будет «одним из самых быстроходных судов своего класса». Визуально эта легкая алюминиевая лодка отличается очень низким профилем с компактной обтекаемой надстройкой. Ее водоизмещение – всего 240 т, т. е. весьма малая величина для столь крупной и комфортабельной яхты (водоизмещение близкой по длине алюминиевой же «Tiaga» – 350 т). При этом лодка отличается комфортом, предлагающимся подобному судну.

Одна из любопытных особенностей ее интерьера, разработанного компанией «RhoadesYoung Design», – «двухэтажный» (разделенный по высоте) салон, часть которого находится под палубой, а часть – вынесена в надстройку. Подобное решение, пока еще редкое на парусных судах, придает яхте особый шик.



Новый флагман «Southerly»

Известная британская верфь «Northshore Marine» выпустила свой новый флагман: 57-футовую модель парусной яхты «Southerly». Этот довольно крупный крейсер открытого моря выполнен в характерном для фирмы стиле: яхта имеет поднятый салон, подъемный киль, позволяющий ей легко ходить по мелководью или останавливаться на отмелях для осушки, и автоматический стаксель. Компания утверждает, что для управления «Southerly 57RS» в любой ситуации будет достаточно одного-двух человек (кстати, лодка, как и положено яхтам высокого класса, несмотря на свою длину, имеет всего две гостевые каюты плюс каюту для экипажа). Интересно заметить, что по первоначальному проекту яхта должна была иметь длину всего 54 фута – 3 фута к ней прирастили позднее по настоятельному желанию первого заказчика.

Впрочем, пожинать лавры крупнейшей яхты модельного ряда «Southerly 57RS» будет недолго: известно КБ Э. Дюбуа уже работает над новой 65-футовой моделью «Southerly».

