

Круглый стол в Госдуме

В Государственной Думе РФ по инициативе ВФПС и Комитета по транспорту ГД РФ состоялся круглый стол на тему «Правовое обеспечение плавания в территориальном море, внутренних морских водах и по внутренним водным путям РФ спортивных и прогулочных судов под иностранным флагом».

Несмотря на бурное развитие водного туризма в мире, в России этого пока не наблюдается. Очевидно, что одной из значительных проблем такого состояния водного туризма в нашей стране является закрытость территориальных вод, а также действующий пограничный режим.

Существующий в соответствии с положениями ч. 1 ст. 23 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ запрет на проход по российским рекам судов под иностранным флагом делает практически невозможным развитие въездного речного туризма. Президент ВФПС Г.И. Шайдуко заявил: «Упрощение процедуры доступа судов под флагами иностранных государств также позволит значительно повысить количество спортивных соревнований в парусных видах спорта, проводимых в стране. В 2009 г. ВФПС провела всего 11 международных соревнований, при этом многие зарубежные спортсмены были вынуждены выступать на российских судах. В перспективе ВФПС способна проводить от 50 до 100 международных соревнований ежегодно. Это позволит повысить мастерство российских спортсменов, а значит, добиваться успеха на престижных международных яхтенных соревнованиях, усилит имидж России как великой морской державы».

Однако для этого государство должно создать современную нормативно-правовую основу. Стороны обсудили конкретные шаги, которые существенно упростят допуск спортивных и прогулочных судов под флагами иностранных государств во внутренние водные пути РФ. Необходимо перейти, как говорили участники, от разрешительной процедуры к уведомительной, которая должна быть не сложнее процедуры доступа автомобильного транспорта с номерными знаками иностранных государств в РФ.

Обсудив доклады и выступления, участники «круглого стола» рекомендовали Комитету Государственной Думы по транспорту одобрить законодательную инициативу председателя Комитета ГД по транспорту С.Н. Шишкарёва снять ограничения плавания по внутренним водным путям для спортивных и прогулочных судов под иностранным флагом путем внесения изменений в ч. 1 ст. 23 Кодекса ВВТ РФ.

Решено также поручить Экспертному совету при Комитете по транспорту ГД РФ, ВФПС и другим заинтересованным организациям продолжить работу по совершенствованию законодательства Российской Федерации в сфере развития водного туризма с учетом высказанных замечаний.

ВФПС выходит в сеть

В конце февраля на сайте журнала «Кия» открылся форум «Общение с ВФПС». На вопросы завсегдатаев «кают-компаний» журнала отвечают исполняющий обязанности президента ВФПС Георгий Шайдуко, исполнительный директор Оскар Конюхов, руководитель пресс-службы Алексей Жиров, руководитель отдела Спортсудорегистра Андрей Маслов, советник председателя Наблюдательного совета Вячеслав Евсеев, финансовый директор Сергей Московцев. Кроме того, в дискуссиях на форуме участвуют члены Президиума ВФПС и Попечительского совета Федерации. Новый раздел сразу вызвал серьезный интерес аудитории – за первую неделю количество просмотров превысило 6500 и растет в геометрической прогрессии.

Исполнительный директор ВФПС Оскар Конюхов: «ВФПС благодарит журнал «Кия» и рассматривает этот форум как важную площадку для обмена мнениями с российскими яхтсменами. Мы будем выносить на обсуждение форумчан новые инициативы ВФПС, использовать этот ресурс для получения информации, в том числе и конструктивной критики, а также информировать яхтсменов о программах поддержки парусного спорта в регионах по линии ВФПС. Одна из задач – разрушить стереотип о закрытости Федерации, который сложился за последнее десятилетие».

Самые животрепещущие темы из числа рассматриваемых на форуме:

«Развитие парусного спорта в России». Предлагаются и обсуждаются действующие и планируемые проекты развития парусного спорта в РФ. Большая часть проектов будет направляться членам Попечительского совета ВФПС для рассмотрения.

«Составляем перечень Детских парусных школ РФ». Резюме школ и секций, поступившие в ВФПС, будут опубликованы на сайте www.vfprs.ru в рубрике «Детские школы», а база данных послужит для работы с региональными руководителями и для составления аргументированного финансирования.

«Отвечаем на вопросы по Спортсудорегистру ВФПС». Рассматриваются вопросы национального реестра номеров гоночного флота и регистрации яхт.

Самой обсуждаемой стала тема: «Швертбот-двойка для молодежной сборной», где разгорелась дискуссия – закупить швертбот-двойку международного класса «420» или спроектировать и построить российский национальный класс. На форуме часть форумчан предложила свое видение создания нового отечественного класса яхт, а «оппозиционеры» предлагают не изобретать велосипед и закупить признанный международный класс «420».

Форум ВФПС на сайте журнала «Катера и яхты» <http://katera.ru/forum/index.php?showforum=148>

Россия готовится побороться за Кубок «Америки»

По инициативе ВФПС и российской команды «Синергия» 25 марта 2010 г. состоялась встреча шкипера Рассела Кутса – четырехкратного обладателя Кубка «Америки» с представителями российской парусной общественности и СМИ. Он рассказал об опыте участия в 33-м Кубке «Америки» и об особенностях строительства 90-футового тримарана, о взаимоотношениях синдикатов «BMW Oracle» и «Alinghi». Он также выразил недоумение, почему Новая Зеландия с населением в 4 млн. человек

регулярно принимает участие в Кубке «Америки» (и дважды его выигрывала), а такая гигантская и богатая страна, как Россия, до сих пор стоит в стороне от этого престижного соревнования.

В ответ на это председатель Наблюдательного совета ВФПС Дмитрий Зеленин сказал, что надеется на то, что когда-нибудь Кубок «Америки» будет доставлен и в Россию.

В настоящий момент разрабатывается концепция 34-го розыгрыша Кубка, который



пройдет в 2014 г. Определяются: размеры яхты, ее тип (скорее всего, это будет однокорпусное судно), обсуждаются шаги по минимизации расходов с тем, чтобы сделать участие новых синдикатов более доступным.

Вторая часть встречи была посвящена классу «RC 44», в развитии которого Кутс играет ключевую роль, выступая разработчиком проекта. Идея заключалась в создании компактной лодки, которая перевозится в 40-футовом контейнере, что позволяет транспортировать ее в контейнере из Европы в США за сравнительно небольшие средства. Сейчас в классе гоняются 15 активных экипажей. Средние расходы на содержание проекта и команды «RC 44» в три раза меньше, чем в классе «TP 52».

Рассел Кутс отметил, что владельцы яхт в классе «RC 44» любят новые места проведения регат, и если ВФПС подаст заявку на проведения этапа в России, то ассоциация класса может принять положительное решение. В этой связи Сочи в преддверии Олимпиады или Владивосток в рамках саммита АТЭС могут стать отличным местом для приема регаты в классе «RC 44».

Гонки на приз журнала «Катера и Яхты»

В этом году в рамках выставки «Балтийский морской фестиваль», которая состоится в «Ленэкспо» с 3 по 6 июня, пройдут ставшие уже традиционными гонки на приз журнала «Катера и Яхты». В них, как и в прошлые годы (за исключением 2009 г.), могут принять участие все желающие, как граждане России, так и зарубежные гости (им для этого надо иметь либо удостоверение, дающее право на управление маломерными судами, либо спортивную лицензию). Всем участникам должно быть не менее 18 лет; более молодые люди (кому уже исполнилось 16 лет) могут



быть допущены к соревнованиям при наличии разрешения родителей, заверенного нотариусом.

Гонки, цель которых – популяризация водно-моторных видов спорта, а также знакомство потенциальных покупателей с новинками и выявление лучших моделей судов, производящихся в основном на территории России, будут проводиться среди классов PR-175, PR-250, PR-350, PR-400, PR-500, PR-550, PF-550, PR-750, PF-750, PR-1000, PR-1500, PR-2000 и PR-3000.

На стенде журнала «КиЯ» 5 июня начнут работать мандатная и техническая комиссии.

В рамках выставки будет проводиться конкурс на лучшую по признанию читателей нашего журнала надувную мотолодку, результаты которого будут оглашены после проведения гонок. Для проведения конкурса разработана специальная анкета, которую читатели найдут на страницах этого номера и на нашем сайте www.katera.ru. Заполненную анкету следует выслать в адрес редакции не позднее 15 мая 2010 г. по почте или через Интернет на наш электронный адрес

Подавать предварительные заявки на участие в соревнованиях необходимо до 15 мая 2010 г. по телефону редакции журнала «КиЯ» (812) 312-40-78 или по электронной почте maximov@katera.ru, mail@katera.ru

Водно-моторный спорт признан Олимпийским комитетом

Международный олимпийский комитет (МОК) в Ванкувере, Канада подтвердил решение исполнительного совета о «полном признании» Международного водно-моторного союза (UIM).



Президент UIM Рафаэль Кьюлли сообщил: «Это большая честь для UIM и для нашего вида спорта – признание Международным олимпийским комитетом. Это очень значимое вознаграждение и оценка, которая усилит позицию UIM как активного и верного члена олимпийской семьи».

После сессии МОК в Ванкувере представитель МОК Марк Адамс заявил: «Теперь водно-

моторные федерации признаны нашим комитетом, а это значит, что они могут участвовать в событиях МОК и со временем, при желании, требовать участия в будущих Олимпиадах. До тех пор, пока спорт не является признанным, это невозможно. Признание – первая ступень. Оно позволяет участвовать в программах, проводимых МОК».

Чтобы быть признанной Международным олимпийским комитетом, международная спортивная федерация должна соответствовать ряду строгих критериев, которые включают в себя всеобщность, популярность, управление, спортивное благосостояние и развитие. Перед тем, как международная спортивная федерация принимается на рассмотрение МОК, вид спорта, которым она занимается, должен культивироваться в более чем 50 странах по всему миру. Кроме того, федерация должна: иметь антидопинговую политику, соответствующую требованиям мирового антидопингового агентства; регулярно проводить мировые и европейские чемпионаты; быть вовлеченной в развитие молодежной политики; иметь продуманную и не-

зависимую структуру управления. Признание международной спортивной федерации МОК регулирует Олимпийская хартия.

Награждение чемпионов

6 марта 2010 г. в Монте-Карло состоялось первое награждение UIM чемпионов мира. На мероприятии присутствовали 300 спортсменов и представителей спортивных федераций, средств массовой информации и спонсоров из 25 разных стран.

На церемонии были награждены свыше 70 чемпионов мира по водно-моторному спорту (в том числе 12 – из России).

В своей речи президент UIM Рафаэль Кьюлли еще раз поздравил всех присутствующих с полным признанием UIM Международным олимпийским комитетом.

Федерация водно-моторного спорта и яхтенного туризма Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Карибская Парусная неделя

Карибская Парусная неделя, прошедшая в Карибском бассейне с 13 по 20 марта 2010 г., проводится холдингом «РБК» и Русским яхтенным центром в третий раз. В регате приняли участие 30 яхт, разделенных на три дивизиона: «Нагтопу», «Ореп» и «Махи», на старт вышли 230 яхтсменов из Москвы, Санкт-Петербурга, Казани, Иркутска, Перми, Новосибирска, Красноярска и Курска. Регате был присвоен статус этапа Открытого выездного чемпионата России в крейсерских яхтах.

Впервые в проекте приняла участие Всероссийская Федерация парусного спорта, которая сформировала свой экипаж и заявила яхту «Big One» («Volvo 60») в дивизионе «макси».

Гонка по количеству участников вошла в пятерку самых крупных парусных событий в российском яхтенном мире, уступив лишь гонкам с многолетней историей. На Антигуа прибытие флота под российским флагом стало большим событием. Командор Antigua Yacht Club сообщил, что в перспективе есть все шансы на придание этой регате статуса одного из главных парусных событий, наряду с «Antigua Racing Week». Учитывая

амбициозность организаторов и темпы роста (120 участников в прошлом году, 230 – в этом), есть все основания считать, что через пару лет регата выйдет на уровень 500 участников и займет достойное место в международном календаре.

Победы одержали:

в дивизионе «Нагтопу» – яхта «Karla» (А. Калиниченко);
в дивизионе «Ореп» – яхта «Aileron-2» (Владимир Надькин);
в дивизионе «Махи» – яхта «Big One» (О.Конюхов).



«Кубок Балтийского моря–2010»

1 июля 2010 г. начнется четвертая ежегодная парусная регата «Кубок Балтийского моря», которая была возрождена в 2007 г. Международной ассоциацией яхт класса «Л-6». В советское время соревнование, учрежденное журналом «Катера и яхты» под названием «Кубок Балтики», собирало на старты около ста крейсеровских яхт из Ленинграда и Прибалтийских республик, и по праву считалось самым массовым в стране. Тогда маршрут регаты неизменно проходил через такие города, как Таллин, Рига, Клайпеда, Пярну, Вентспилс и т.д. Двадцатилетняя история «Кубка Балтики» была прервана в 1988 г., когда состоялась последняя регата, и на долгое время идея о проведении многодневных регат на акватории Балтийского моря была забыта.

Снова заговорили о «Кубке Балтики» несколько лет назад, а в конце 2006 г. было решено провести пробную регату по маршруту Санкт-Петербург–Пионерский–Санкт-Петербург. Протяженность дистанции составляла 1000 миль (два безостановочных этапа по 500 миль), что отпугнуло многих потенциальных участников, поэтому на старт «Кубка Балтийского моря–2007» (так было решено назвать новое соревнование) вышли только четыре яхты, но уже на следующий год число экипажей заметно выросло. Организаторы учли пожелания яхтсменов: сократили маршрут, дополнили его посещением промежуточного порта в Эстонии (Пярну) и перенесли финиш в Пионерский, так что участие в длинных этапах соревнования приняли уже восемь яхт, их которых три представляли Эстонию и Латвию.

Интерес к регате со стороны прибалтийских яхтсменов побудил организаторов регаты



активно заняться получением разрешения для иностранных участников на посещение портов российской части Финского залива в рамках «Кубка Балтийского моря–2009». Согласования были получены с огромным трудом за считанные дни до начала регаты, и впервые на старт «Кубка Балтийского моря» в Санкт-Петербург пришла яхта под эстонским флагом. Маршрут регаты 2009 г. проходил через Выборг, Таллин и заканчивался в Пярну. Ярким финалом третьего «Кубка Балтийского моря» стала традиционная пярнуская гонка «Watergate», после которой были награждены призеры и победители регаты.

В 2010 г. «Кубок Балтийского моря» посвящен 150-летию Санкт-Петербургского речного яхт-клуба профсоюзов. Первая часть маршрута повторит прошлогоднюю (Санкт-Петербург–Выборг–Таллин), а затем участники посетят новые места в современной истории соревнования: Рюмассаре (Эстония) и Клайпеду (Литва).

Расписание «Кубка Балтийского моря–2010»

1 июля – открытие регаты, короткая гонка в Невской губе;

1–2 июля – 1-й морской этап: гонка Санкт-Петербург–Выборг;

3 июля – короткая гонка в Выборгском заливе (в рамках фестиваля «Паруса Выборга»);

5–6 июля – 2-й морской этап: гонка Выборг–Таллин;

8 июля – короткая гонка в Таллине;

9–11 июля – 3-й морской этап: гонка Таллин–Рюмассаре;

12 июля – короткая гонка в Рюмассаре;

13–16 июля – 4-я морской этап: гонка Рюмассаре–Клайпеда;

17 июля – короткая гонка в Клайпед;е;

18 июля – награждение победителей и призеров, закрытие регаты.

Организаторы приглашают яхтсменов из России и стран Балтийского региона к участию в «Кубке Балтийского моря–2010».



Новый рекорд кругосветного плавания

Французский тримаран «Gourama III», управляемый своим упрямым капитаном Фрэнком Камма, 20 марта пересек финишную линию у о. Уэссан, установив новый рекорд безостановочного кругосветного плавания: 48 дней 7 ч 44 мин. и 52 с, что на 2 дня 8 ч 35 мин. и 12 с превышает предыдущее достижение, установленное Бруно Пейроном на катамаране «Orange II». Средняя скорость судна на дистанции 28 500 миль по генеральному курсу составила 24.26 уз.

Отметим, что это была уже третья попытка этой яхты установить рекорд кругосветного плавания с полным экипажем. В ходе первой из них она потеряла левый поплавок, опрокинулась и была спасена невдалеке от Новой Зеландии, вторая попытка была предпринята ранее в текущем году, но судну пришлось сойти с дистанции из-за неисправности. И вот теперь, несмотря на все дурные предзнаменования, есть новый рекорд!

Фото Явана Зедда

«Yamaha» сокращает серии

В этом году «Yamaha» сокращает количество серий подвесных моторов. Пока еще в официальных источниках в России двухтактные подвесные моторы делятся на четыре группы: «Pleasure», «Standart», «Origin» и «Enduro». Однако в ближайшее время останется серия «Enduro» и... «все остальные». Количество моделей, разумеется, будет прежним. По информации, полученной в представительстве «Yamaha» в России, ком-

пания идет на этот шаг, так как уверена в надежности своей продукции независимо от того, как будут эксплуатироваться подвесные моторы – любителями на прогулочных судах или профессионалами.

Теперь моторы будут делиться по мощностным категориям: от 2 до 30 л.с., от 40 до 90 л.с. и от 115 до 250 л.с. Речь идет только о моторах, которые официально поставляются в Россию. Серия «Enduro», как и прежде, будет представлена у нас моделями мощностью 40 и 115 л.с.

В Россию пришел новый парусный бренд

Осенью прошлого года в Новороссийске силами специалистов фирмы «Черномор» (являющейся дилером многих известных мировых брендов на территории России и специализирующейся на многокорпусных судах) состоялся спуск на воду нового американского круизно-гоночного тримарана «Corsair 31 CR». Эта ходкая лодка способна развивать скорость более 20 уз и даже при почти полном штиле может идти со скоростью 3 уз. В отличие от многих других многокорпусных конструкций «Corsair 31 CR» имеет достаточно просторные и комфортабельные каюты, расположенные в носовой и кормовой части, что позволяет использовать лодку для дальних плаваний, а также для отдыха всей семьей или участвовать на нем в спортивных соревнованиях, клубной регате.

Мореходные качества и высокая надежность парусных судов типа «Corsair» уже хорошо проверены практикой. Еще в 2006 г. на тримаране этой марки было совершено необычное кругосветное плавание: профессиональный искатель приключений Майк Хорн вышел из Либревилья в Атлантику на серийной лодке «Corsair 28» с целью совершить кругосветное путешествие строго по линии экватора. Он преодолел 40 000 км, из них половину яхта прошла по трем океанам, остальную часть пути – на трейлере через девять стран. Еще одно необычное путешествие на тримаране «Corsair» запланировано на лето этого года: двое норвежских яхтсменов намерены обогнуть Землю, не покидая вод Северного Ледовитого океана – через Северный морской путь и Северо-западный проход.

«Corsair 31 CR» вызывает большой интерес у всех мореманов и обещает быть одной из самых быстрых яхт на Черном и Азовском морях. Благодаря конструкции складывающихся поплавков тримаран можно легко перевозить за легковым автомобилем: ширина его при этом – всего 2,5 м.

Основные данные тримарана «Corsair 31CR»: длина – 9,4 м, ширина – 6,84/2,5 м, водоизмещение – 1746 кг, площадь парусности (грот+стаксель) – 59,9 м².



20 марта 2010 г. не стало

Бориса Андреевича ФОЧЕНКОВА

– одного из старейших водномоторников страны, мастера спорта СССР, профессора, доктора технических наук, академика, почетного работника высшего профессионального образования РФ.

Борис Андреевич родился в 1938 г. После окончания в

Катамаран V8



Специальное предложение

Длина: 8,0 м, Ширина: 4,70 м
Осадка 0,4 м, Вес: 650 кг
Высота мачты 11,5 м

Тримаран Multi 23



Длина: 6,72 м, Ширина: 4,80 м
Осадка: 0,40-1,37 м Вес: 360 кг
Высота мачты: 10,80 м

**специализация многокорпусники
тест на Черном море и в Италии**

www.chernomor.su 8-909-44-55-455

Официальный дилер:











Тримаран Corsair 31CR



Тест Сеть

Длина: 9,4 м, Ширина: 6,84 м
Ширина (в сложенном виде): 2,5 м
Осадка 0,41 м, Вес: 1746 кг
Длина мачты: 12,96 м
Грот: 39,7 кв.м, Стаксель: 20,2 кв.м
Спинажер: 92,2 кв.м

**Стоянка яхт и катеров на Черном море:
пос. Новомихайловский, пос. Лермонтово,
чартер - www.aidar.su**

1961 г. МАТИ по специальности инженер-металлург работал в организациях металлургической промышленности на ведущих должностях. В 1969 г. защитил кандидатскую диссертацию, а в 1990 г. – докторскую, работая в институте «Гидроцветметобработка». Борис Андреевич Фоченков является автором более 240 научных и 31 учебно-методической работы, 24 авторских свидетельств, а также зарубежных и российских патентов в области металлургии, большинство из которых внедрено в производство на заводах Минцветмета и Минавтопрома. Борис Андреевич Фоченков успешно совмещал научную деятельность с достижениями в области разных видов спорта. Он занимался легкой и тяжелой атлетикой, горными лыжами, теннисом. Являясь большим любителем отдыха на воде, в 70-х гг. увлекся идеей развития «народного» водно-моторного спорта, в связи с чем по его предложению и при самом активном участии были разработаны нормативы соревнований в категории «дальнее спортивное плавание» (ДСП) в классе судов народного потребления. Эти соревнования сразу стали одним из самых массовых народных видов водно-моторного спорта.

В 70-е и 80-е гг. им были организованы и успешно проведены несколько «звездных» и «крейсерских» спортивных походов общей протяженностью в несколько тысяч километров, охвативших практически всю географию страны и нынешнего ближнего зарубежья. Борис Андреевич известен и как один из постоянных авторов «Кия», выступавших в журнале с увлекательными отчетами об этих походах.

В 2008 и 2009 гг. по инициативе Б.А.Фоченкова на базе подмосковного ВМК «Глобус» начали возрождаться соревнования на судах народного потребления (СНП).

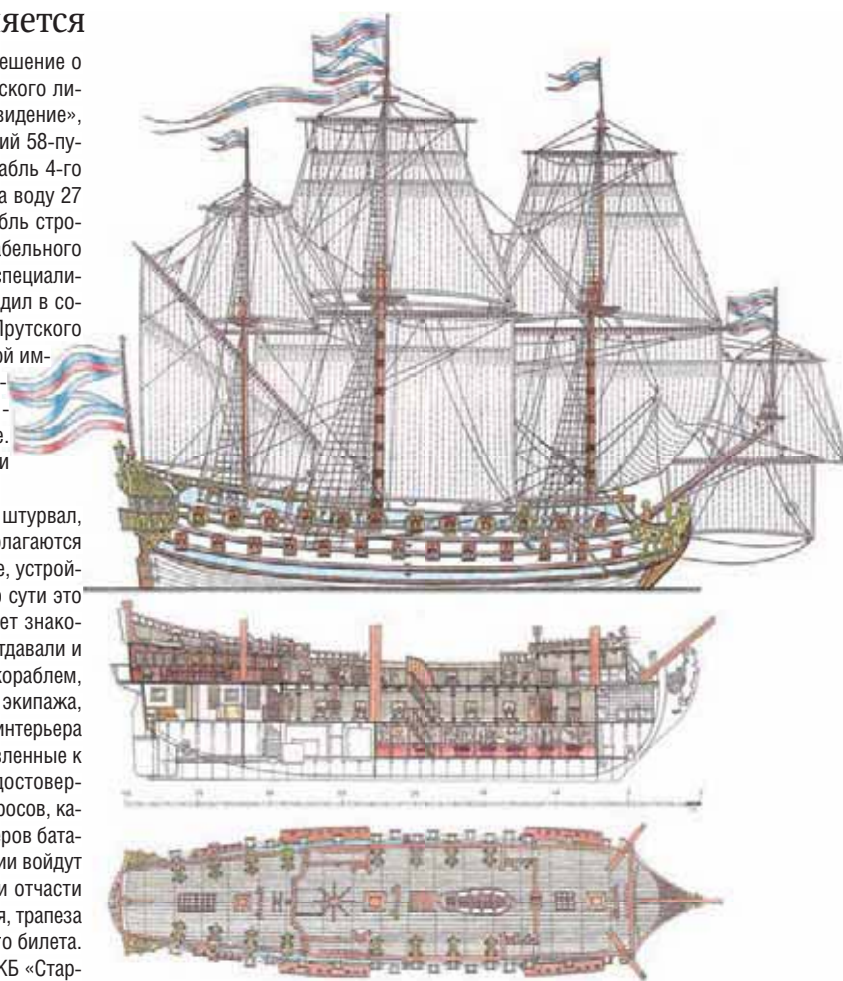
Собственными силами клуба и при активной поддержке Федерации водно-моторного спорта России в лице президента федерации П.Ф.Богданова были организованы и успешно проведены два открытых соревнования под названием «Шошинский плес», которые, к сожалению, из-за болезни оказались последними в жизни Бориса Андреевича.

Исторический флот пополняется

Администрация Воронежской области приняла решение о строительстве полномасштабной копии первого русского линейного корабля «Гото Предестинация» («Божье Провидение», от нем. Gott и лат. Praedestinatio). Этот первый русский 58-пушечный парусный линейный корабль (и первый корабль 4-го ранга по британской классификации) был спущен на воду 27 апреля (8 мая) 1700 г. на Воронежской верфи. Корабль строился по проекту царя Петра I под руководством корабельного мастера Федосея Склеява без участия иностранных специалистов. Во время своей службы линейный корабль входил в состав Азовского флота. В 1711 г. после неудачного Прутского похода и потери Азова корабль был продан Османской империи. Реплика будет представлять собой историко-культурный, познавательный-развлекательный комплекс, функционирующий на коммерческой основе. Экспозиции будут развернуты на верхней, главной и нижней палубах общей площадью около 600 м².

Все предметы палубного оборудования – пушки, штурвал, компас, шлюпка, а также рангоут и такелаж – предполагаются действующими, чтобы посетители поняли назначение, устройство и историю их создания в Петровскую эпоху. По сути это будет музей под открытым небом. Экскурсовод будет знакомить с тем, как ставили, убирали и рифили паруса, отдавали и поднимали якоря, вели огонь из пушек, управляли кораблем, отбивали склянки, драили палубу, устраивали смотр экипажа, наказывали проштрафившихся... Главные предметы интерьера батарейной палубы – 12-фунтовые пушки, принайтовленные к бортовым рымам. Дополнительную историческую достоверность придадут манекены прислуги около пушек, матросов, качающих помпы, вращающих выбленки шпигля, офицеров батареи, одетых в форменную одежду. В состав экспозиции войдут также описание исторической Воронежской верфи и отчасти расположенная в кормовой надстройке кают-компания, трапеза в которой будет включена в стоимость экскурсионного билета.

При всем внимании проектанта – петербургского КБ «Старлит» – к историческим деталям в оборудовании корабля, с эксплуатационной точки зрения это будет полноценное пассажирское судно, с главным двигателем, дизель-генератором, полагающимися системами и устройствами.



Основные данные линейного корабля «Гото Предестинация»: длина корпуса наибольшая – 38,5 м, ширина габаритная – 9,5 м, высота борта на миделе – 4,5 м, осадка средняя – 3,0 м. Водоизмещение – 475 т

Большая радиоуправляемая модель

Область применения беспилотных управляемых аппаратов с каждым десятилетием перемещается все ближе к нам – от космических просторов и океанских глубин к небесным высотам, а теперь уже и к водной поверхности. Компания «ZPM» («Zyvex Performance Materials») предложила проект 54-футового (16,5 м) быстроходного дистанционно управляемого судна (USV), предназначенного в первую очередь для веде-

ния военных операций – противолодочной и противоминной деятельности, радиоэлектронного противодействия, борьбы с пиратами, но также в разведывательных, патрульных, спасательных целях. Соответственно варьируется и вооружение судна, которое может включать автоматическую пушку, торпеды и ракеты ближнего радиуса действия.

Главное преимущество морского беспилотника, названного «Пиранья», заключается в снижении стоимости боевых действий, достигаемом, несмотря на довольно сложную высокотехнологичную конструкцию катера. Нельзя

исключать и его способность без последствий переносить длительный ход с высокой скоростью по волне практически в любую погоду. При собственной массе в 3,6 т он несет полезную нагрузку в 6,8 т на дальности хода 2500 миль. Высокие нагрузочные характеристики достигаются радикальным снижением массы корпуса за счет применения нанопуглеродного композита-препрега.

Прототип судна-робота – уже в стадии строительства, испытания намечены на второй квартал этого года.

