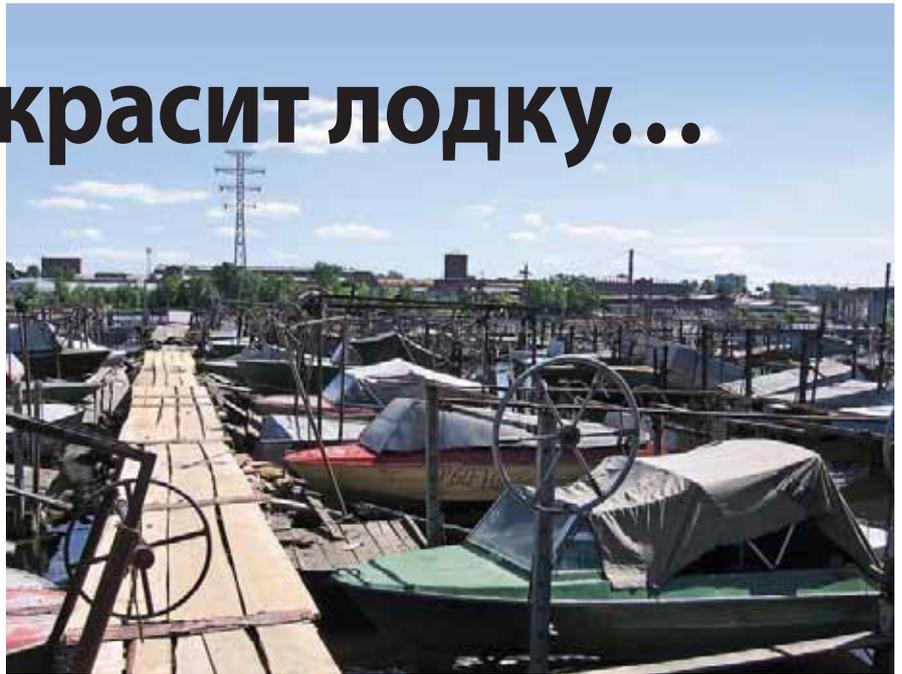


Владислав Полежаев

Не место красит лодку...

Привычный нам рыболовно-байдарочный отдых активно дополняется «катально-развлекательным», и в ближайшем будущем возможен его переход к более высокому уровню, который потребует иной инфраструктуры для содержания и хранения судов. Как ее создавать?



Стоянка эстакадного типа в Костроме. Каждая лодка снабжена собственным спуско-подъемным устройством.

Возможны варианты

Швартоваться прямо к берегу или стенке можно, но это неудобно. Обустройство стоянок маломерного флота невозможно без системного подхода. Устройство «врезанных» в берег классических гаваней требует большого объема земляных и дноуглубительных работ. Подходные фарватеры нуждаются в постоянной заботе из-за намыва ила и песка даже при наличии защитных дамб. Известно, что во время сильного волнения, когда высота волн превышает глубину в данной части акватории, происходит перенос грунта. Несколько веков назад португальский порт Авейро занесло во время шторма так, что дноуглубительными средствами того времени откопать подходной фарватер не удалось,

и запертые корабли пришлось разобрать. Поэтому в мелких водах вместо проведения дноуглубительных работ перспективнее насыпать дамбы, выходящие на большую глубину и организовывать стояночные места там. Высота защитного мола должна превосходить высоту штормовой волны, типичной для данного района. Но следует помнить, что не каждый мол «выживет» на открытом пространстве, поскольку в зимнее время носимые ветром ледяные поля способны перемолоть любое насыпное сооружение, не обладающее достаточными размерами и массой. Такая судьба постигла мол Стрельнинского яхт-клуба в ветреные зимы начала 90-х, когда комплекс защитных сооружений в Невской губе еще не работал в должной степени. Но дамба

Морского канала, построенная еще в XIX в., продолжает выполнять свою защитную функцию, даже несмотря на частичные разрушения. Существенную помощь оказывает течение вдоль фарватера, оно не дает скапливаться илу, поэтому гавани, оборудованные в устьях рек, находятся в более выгодном положении.

В ряде случаев, например на относительно открытых акваториях, отсыпка дамб для организации гаваней невозможна по гидрологическим, экологическим и другим причинам. Тогда стоит вспомнить об эстакадных стоянках – проще говоря, мостках на сваях. Суда стоят у бонов под защитой свай и тяжелых понтонов. Инженерные сети подводятся с берега по соединительной эстакаде. Основным преимуще-





Классическая марина вблизи Венеции. Причальные понтоны крепятся к сваям. Река по соседству гарантирует чистоту подходного фарватера.

ством таких сооружений является относительная дешевизна их постройки и ремонта. Эстакадные стоянки часто становятся основой для наплавных и рейдовых стоянок, но и они нуждаются в защите от волны и подвижек льда с помощью дамб и молов имеющихся гидротехнических сооружений.

Если ежегодный ледостав способен разрушить причальные сооружения, ситуацию спасут наплавные стоянки, они обладают оптимальным сочетанием функциональности и стоимости. Кроме того, во многих водоемах уровень не держится постоянным – на него влияют приливы, ветровые нагоны, режимы работы гидроэлектростанций и систем отбора воды. Уровень за сутки может «прыгать» на метр-полтора, поэтому швартоваться

всегда предпочтительнее к плавучему бону, защищенному от ветра и волны искусственным либо естественным образом. Систему наплавных сооружений – понтонов, старых судов, дебаркадеров, пришвартованных к отдельно стоящим сваям или на мертвом якорю, – обычно ставят у приглубых берегов; они имеют выход на берег и подключение к инженерным сетям. Наплавные стоянки часто применяют для организации цепочек транзитных стоянок в местах, где оборудование стоянок других типов нецелесообразно, например, у городских набережных. Со стороны открытой воды их необходимо защищать специальными волноломными понтонами.

Способ раскрепления бона будет зависеть от местных особенностей ак-

ватории. Очевидна постановка бона на якоря, но надо иметь в виду, что под ветровой и волновой нагрузкой якоря всегда «ползут». Стационарные якоря требуют водолазных работ при регулярном обслуживании, это удорожает их эксплуатацию. В практичной Европе предпочитают свайное швартование и крепление понтонов, оно хорошо себя зарекомендовало на илистых грунтах, но не в зоне приливов. Правда для этого нужно забивать или погружать вибратором сваи под размер конкретной яхты – по определенной длине и ширине, т.е. следует учитывать флот, сформировавшийся на стоянке, и сложившуюся планировку на акватории. Если дно образовано мощным слоем глины, как вдоль южного берега Финского залива, то на нем будут плохо держаться якоря, и сваи забивать тоже непросто. Но однажды забитые в нее металлические сваи будут стоять на смерть. На каменистых и скальных грунтах сваи бесполезны, там выгоднее проводить с помощью водолазов подводное бурение и устанавливать швартовные рымы.

Для зимнего отстоя плавучих сооружений необходимы затон и проведение дважды в год буксировочно-установочных операций.

Самый правильный способ швартовки судов к понтону – с помощью наплавных мостков, так называемых «пальцев». Но при этом надо понимать, что все ветровые, волновые нагрузки приходится на пальцы и понтоны, что требует уделять внимание их прочности и удержанию на месте с пришвартованными яхтами. Более простой способ постановки судов – муринг – между понтоном и мертвым

Средиземноморская стоянка рейдового типа. Хорошо видны «офис» и причал для вспомогательных плавсредств.



якорем. Это дешево, но хлопотно и не очень чисто, потому что прибрежная вода у нас обычно загрязнена. Относительно дешевы способы постановки яхт на понтон и швартовные сваи или швартовные буи.

Есть определенные сложности при устройстве на понтонах инженерных сетей. Как правило, судовые системы, особенно на лодках зарубежного производства, не приспособлены к приему неподготовленной береговой воды – их фильтры недостаточно надежны. Поэтому приходится иметь на берегу систему водоподготовки. Не оборудуются обычно наши марины и специальными устройствами приема сточных и нефтесодержащих вод, как этого требуют западные нормы и оборудование современных яхт (например, некоторые яхты не имеют помп для откачки фекальных вод за борт, а опорожняются только с помощью вакуумных установок). Необходимо помнить, что даже для успешной работы береговой электросети любое заземление и утечка тока в воду чреваты развитием электрохимической коррозии на металлических корпусах судов и понтонов, поэтому понтонная электросеть должна иметь свой «ноль», отличный от «берегового нуля», а не «заземленную нейтраль», как в наших энергосетях.

Существенный правовой момент:



Владельцам гидроциклов очень удобно хранить свои суда на специальном пластиковом понтоне

ГИМС хотела бы считать понтоны стоянки стоечными судами, присвоением им номера и выдачей судового билета, списка имущества обязательного комплектования и введением ежегодного освидетельствования, так же как и бе-



Такую гавань выгодно строить «сухим» методом с помощью обычных экскаваторов

реговые сооружения, хотя четко прописанных обоснованных требований к ним нет. Это создает определенные трудности при эксплуатации стоянок.

Наименее затратный способ организации стоянки – рейдовый. Это акватория с предусмотренным расположением стояночных буев на мертвых якорях, небольшой плавучий или береговой офис и причал для вспомогательных плавсредств для сообщения со стоящими на рейде катерами и яхтами. Такие стоянки компактны, они должны полностью просматриваться из офиса

нам нецелесообразно (отсутствие естественных укрытий, большие глубины, постоянная высокая волна сильное течение), практикуют стоянки «сухого» типа, с кратковременным пребыванием у «приемного понтона» и отлаженным спуском-подъемом и отстоем на оборудованной площадке с подключением всех береговых сетей, включая канализацию. В любом случае такой способ стоянки оказывается менее удобным чем вышеперечисленные, особенно для крупных и деревянных судов, которые должны регулярно находиться в воде.

Финансовый момент

Гидротехнические работы исключительно дороги, и каким раскрепасным бы ни был хозяин стоянки, одному ему заниматься этим делом не под силу. Как показывает общемировая практика, все прибрежные объекты так или иначе сооружаются с помощью государственных структур. Надежды на мелких инвесторов в этом вопросе абсолютно беспочвенны. Сейчас в России отмечается рост предложений земельных участков у береговой линии водоемов. Если глубины невелики, не стоит надеяться на легкую реализацию идеи организации там частных яхт-клубов – объем работ предстоит огромный. Намного проще «вписаться» в какую-либо государственную программу по освоению намывных территорий, связанную – обязательно!

– с формальным признанием новых территорий местными властями. Тогда здесь найдется поле работы и частному инвестору.

Но европейский опыт говорит, что можно обойтись и без дорогостоящих работ «нулевого цикла», если грамотно использовать существующую береговую инфраструктуру, оставшуюся от старых портов, военных баз, фортов. Это выгодно и властям, и бизнесу, если принять простой тезис: построить новый мощный порт на новом месте намного проще, чем пытаться реконструировать прежний, устаревший морально и физически.

Основной, самый крупный тип яхтенных стоянок – яхтенные центры, вмещающие до нескольких тысяч судов. Для снижения эксплуатационных издержек в северных климатических условиях их береговые сооружения нужно сводить под «единую крышу» для уменьшения затрат на тепло: холодные эллинги по периметру – снаружи, а теплые мастерские – посередине. Хорошо оборудованный центр включает помимо подходных путей как минимум две электроподстанции: отдельно для береговых сетей и для флота, очистные сооружения, прочие инженерные системы. В состав яхтенного центра могут входить мастерские по основным видам ремонта маломерного флота, учебный центр, объекты для привлечения «неяхтенной» публики: аквапарк, выста-

вочные залы, пляжи и пр. Все больше появляется яхт-клубов, где зимний береговой отстой судов осуществляется в эллингах – крытых помещениях типа ангаров, оборудованных специальными боксами для быстрой просушки корпусов. Это надежный способ сохранить в исправности пластиковые и деревянные корпуса, которые обычно поднимают у нас незадолго до первых заморозков, без достаточного срока на просушку, в результате чего они быстро теряют ресурс.

Выгодная форма организации мест базирования малых судов – «созвездие» гаваней, если и не объединенных в многофункциональный центр, то, по крайней мере, сгруппированных около существующих фарватеров. Поддерживать в рабочем состоянии гидротехнические и навигационные объекты легче общими усилиями нескольких яхтенных гаваней. Вообще, минимальный порог «населенности» стоянки малого флота, когда она уже будет в состоянии окупать затраты на инфраструктуру, – примерно 150 судов.

В заключение надо отметить, что с точки зрения управления хороший яхт-клуб по сложности приближается к небольшому аэропорту, поэтому правильная организация его работы невозможна без продуманной грамотной системы менеджмента, и с этой проблемой нам предстоит разобраться в ближайшее время.

Стоянка у пирса

Пирсы, у которых стоят катера, находятся, как правило, в хорошо укрытых от ветра и волны районах бухты (гавани). Они оборудуются необходимыми швартовными устройствами: палами, кнехтами, кранцами и т. п. Бетонные пирсы имеют деревянную обшивку или резиновые кранцы, подвешенные так, чтобы борт катера не касался бетона.

Швартуются, как правило, лагом или кормой. При стоянке кормой необходимо иметь стационарную бочку с бриделем (или отдать якорь). В районе стоянки катеров выставляется вахта, которая отвечает за безопасность стоянки, охрану имущества и порядок на пирсе. Экипаж катера обязан строго руководствоваться обязательными постановлениями по порту и указаниями дежурной службы.

Во всех случаях при стоянке у пирса команде запрещается:

- самостоятельно подключаться к портовой электропроводке, водопроводу, телефону;
- при стоянке кормой к пирсу длительно работать на винт;
- выбрасывать за борт остатки пищи, мусор, обтирочный материал и другие предметы;
- откачивать за борт остатки топлива и загрязненную топливом и маслом воду;
- менять без разрешения дежурной службы место стоянки.

Л.Н.Иванов, А.И.Сафонов, А.Е.Бурзу.
Катер, устройство и управление. М., Воениздат, 1974.

Наплавная стоянка в устье судоходной реки хорошо защищена от ветровой волны, но требует водительской культуры от владельцев проходящих плавсредств

