

счет сдвига максимальной ширины в сторону кормы. Совмещение центров облегчит контроль дифферента лодки при смене режимов хода, и интуитивно я уже учел эту особенность общим сдвигом киля назад от форштевня. Чуть заузил бы корму, чтобы борт выглядел просто симпатичнее.

Что дальше? Уверен, что большинство выявленных проблем можно так или иначе вылечить либо ослабить. Есть резервы увеличения скорости, например, за счет отсечения роскошной брызговой струи из-под скулы с помощью скуловых накладок. Очень интересно было бы поэкспериментировать с частичным отрывом днища от воды на полном ходу и уменьшением смоченной путем установки разгружающих подводных крыльев. Проблему валкости на стоянке решит устройство балластной цистерны. Но самых существенных улучшений можно добиться, заменив подвесной бензиновый двухтактник на стационарный дизель мощностью 18–20 л.с. с оптимальным винтом – экономичность хода гарантированно улучшится более чем вдвое, да и ЦТ более благоприятно расположится по высоте. Главное – реально доказать себе, что улучшения стоят прилагаемых усилий. А это тоже один из основных принципов философии дзен.

Выражаю благодарность всем, кто эти годы бескорыстно помогал мне реализовать проект: Константину Белоруссову, Алексею Василенко, Андрею Тетервову и коллективу ЗАО «Стрингер», а также компании «Амета» и яхт-клубу «Балтиец». ■



## ПРАВИЛА БЕЗ ПРАВ

Судя по редакционной почте и вопросам, задаваемым на Интернет-форуме «КиЯ», судостроители-любители нашей страны активно интересуются правилами регистрации своих проектов в региональных отделениях ГИМС. К сожалению, на сегодня маломерная инспекция очень неоднородна по кадровому составу, местные условия плавания тоже сильно влияют на предъявляемые к самостроевцам требования, поэтому нет и единой для всех процедуры одобрения любительских лодок. Положение усугубляет быстрый рост числа инспекторов ГИМС за счет сотрудников, пришедших из подразделений МЧС, а также нынешняя неопределенность статуса спортивных парусных судов. Как же поступать самостроевцу при подаче заявления на регистрацию в маломерную инспекцию? В Петербурге, в силу давней судостроительной традиции, сделать это легче, чем, скажем, где-нибудь за Уралом, но и проблем хватает. Этой работой у нас много лет ведаёт инспектор Владимир Алексеевич Калинин. Он и рассказал о состоянии дел с регистрацией новых самодельных лодок, в частности, о действующей нормативной базе одобрения проектов.

– Уже несколько лет ходят слухи о существовании правил постройки судов, поднадзорных ГИМС, но на деле их не видно.

– Эти правила существуют давно. Более того, они утверждены приказом начальника ГУ ГИМС В.В. Антоновым еще в 2004 г. Задумали их выпуск мы, тогда специалисты одного из КБ, еще в 1996 г. по аналогии с правилами Речного Регистра, но применительно к маломерным судам, и с этой идеей пришли к К.Ф. Пашинскому в ГИМС СПб. Походив по яхт-клубам с инспекторскими проверками, обнаружили полное отсутствие норм в области самостоятельной постройки малых судов. Не было даже единых требований со стороны разных инспекторов, проводящих обязательный техосмотр вновь

построенных судов. Тогда мы вместе сели и написали список требований, которые должны выполнять судовладельцы-любители. Планировали написать три листа, а получилось сразу тридцать. Тогда и родилась идея разработать «домашние правила» для внутреннего, Инспекции, использования, своего рода справочник.

Издан он в трех томах. Первый том содержит общие подходы, идеологию, классификацию судов, состав представляемой в ГИМС документации, правила надзора за постройкой и эксплуатацией. Второй том – про корпус, материалы: сталь, алюминий, дерево, пластик. Эта часть правил относится в основном к парусным и моторным судам водоизмещающего типа (как обычно, более крупным и требовательным к техническому регламенту – Прим. А.Д.). Глиссирующие катера и нетипичные конструкции рассматриваются с ограничениями. В третьем томе содержатся требования к необходимому оборудованию – устройствам, системам, механической установке и т.п., а также содержатся нормы мореходности и аварийной плавучести, обязанности членов экипажа.

Конечно, нельзя полагать, что мы всегда и во всем правы. Правила, естественно, все время корректируются по замечаниям конструкторов, опытных владельцев в соответствии с выявленными ошибками, в том числе методологическими. Мы ведь начинали с голой теории, по аналогии с «большим» судостроением, тогда как в малом судостроении многое по-другому. Это касается и корпуса, и норм мореходности, и т.п. Правила базируются на существующих нормах, тут нет никакой самостоятельности. Учен живой опыт наших известных яхтенных капитанов, который обобщался с 1998 г. и по настоящее время. Внутренняя логика правил иногда даже противоречит действующему порядку классификации судов. Скажем, формула класса должна строиться иначе, более логично, чем принято сейчас, но мы сознательно не нарушаем традиции.

Сразу скажу: правила есть, а приказа, делающего их официальными, – нет. Они не утверждены местными отделениями МЧС. Если центральное руководство в Москве работает давно, все понимает, и эту идею приняло, то в регионах боятся этих правил. Их применение требует инженерной подготовки инспекторов, а достаточно подготовленного персонала сейчас не хватает.

Выйдут ли они официально? Не знаю. Нет должностных лиц, заинтересованных в этом. Тем не менее они продавались и реально работают, поскольку попали во все малотоннажные КБ Петербурга, а также ближнего зарубежья. Сейчас слово «продавать» уже неуместно, поскольку правила проникли в Интернет, и мы теперь более заинтересованы в расширении обратной связи, чтобы сделать их более удобными для потребителя. К сожалению, переход инспекции в МЧС не способствует усилению предметной составляющей в работе, приоритетными стали чисто организационные задачи.

Я буду и дальше совершенствовать нормы, потому что убежден: старый инспекторский состав знает предмет лучше, чем вновь назначаемый. Техническими вопросами в Инспекции должен заниматься приверженец малого флота, по

крайней мере, изредка ходивший на яхте. А судостроитель-любитель, который разработает свой проект в соответствии с требованиями таких правил, имеет право без лишних экспертиз получить штамп одобрения на чертежи.

– Но как поступать самостройщику, который из-за отсутствия эксперта в своем регионе не может зарегистрировать построенное судно?

– Он вправе обратиться в то отделение ГИМС, в котором ему смогут сделать экспертизу проекта и поставить штамп «Согласовано», даже если это отделение не местное. Мы, например, имеем опыт такой работы с Поволжьем, Сибирью.

С доступностью в Интернете проектов, сделанных известными мировыми конструкторами, а также с внедрением новых удобных технологий популярность самодеятельного строительства будет расти, что создаст дополнительную нагрузку на инспектирующие госорганы. Сейчас допуском к реализации новых проектов малых судов сообразно собственным разработкам занимается сразу несколько организаций, и какой из них когда-нибудь будет отдан приоритет – Владимир Алексеевич не знает. Он просто делает дело на своем участке, прилагая максимум усилий. Как известно из науки, для пользы дела лучше иметь хоть какую-нибудь теорию, чем не иметь никакой. ■

**Алексей Даняев**

**Поволжский Яхт Сервис**  
**Ремонт и полировка яхт и катеров**  
**Нанесение необрастающего**  
**покрытия**  
 тел. 8-9053-189-400

**НАСТОЯЩИЕ**  
**ДЕРЕВЯННЫЕ**  
**КОРАБЛИ!**  
<http://varyag.onego.ru>



**ВЕРЬ**  
**VARYAG**

**Верфь деревянного судостроения ЗАО «ВАРЯГ»**  
 185005, г.Петрозаводск,  
 ул. Онежской флотилии, 43  
 тел./факс (8142) 73-35-80  
 e-mail: varyag@onego.ru