



Проблемы малотоннажного судостроения

На президиуме ЦП НТОС им. академика Крылова, состоявшемся 17 апреля этого года, была утверждена реорганизация секции малотоннажного судостроения. Последние 20 лет она фактически бездействовала, но теперь воссоздана в составе подсекций: контроль технических решений и технологической дисциплины, средства движения и управления малотоннажных судов, парусные яхты, суда служебного и вспомогательного флота, гидроаэромеханика малотоннажных судов, информационная подсекция.

Деятельность НТОС, которому в июне 2012 года исполнится 80 лет, объединяла в недавнем прошлом ученых, инженерно-технических работников, передовых рабочих-новаторов, способствовала их творчеству в решении актуальных задач развития малотоннажного флота. В работе общества судостроителей участвовали не только такие значимые фигуры, как академик Ю.А. Шиманский и адмирал Ю.А. Пантелеев – практически его активистами были все продуктивные специалисты. В далеком прошлом (более 20 лет назад) проведенные НТО четыре всесоюзные конференции по малотоннажному судостроению во многом определили пути его развития. Ценность этих форумов состоит не только в проведенном широком обмене информацией между производителями, но и в том, что выработанные совместно рекомендации были выражением передовых технических и научных достижений тех лет, результатом творческой инициативы специалистов-малотоннажников.

Форумы, проведенные в тридцатые годы, в период восстановления народного хозяйства после Великой Отечественной войны и последующие годы, определяли этапы поступательного



Академик А. Н. Крылов. 1944 год

развития этой отрасли. Проводимые конкурсы проектов стимулировали инициативу не только профессионалов, но и вовлекали значительное число энтузиастов. Еще в довоенные годы активистом НТО, молодым инженером Р.Е. Алексеевым, инициатором внедрения подводных крыльев и экранопланов, были спроектированы первые глиссирующие швертботы.

Не упускалось из виду и спортивное судостроение. Так в 1940 году в сборнике «Мелкое судостроение», издававшемся обществом в 1938–1941 годов, председатель Всесоюзного

спорткомитета С. Королев писал: «Спортивное судостроение требует сейчас к себе исключительно пристального внимания. Широкое распространение водных видов спорта в СССР налагает большую ответственность на организации, занимающиеся проектированием и постройкой спортивных судов. Они должны обеспечить не только количественный, но и качественный рост в выпуске этих судов». В настоящее время той ответственности нет, но задачи-то остались! Как нам организовать в новых, непривычных для нас условиях, и наметить пути для последующих поколений?

В дальнейшем шефство НТО над спортивным судостроением стало традиционным. Начиная с 1958 года, когда секция малотоннажного судостроения при Центральном правлении возобновила свою деятельность по инициативе молодого доцента ЛКИ А.И. Павлова, много внимания уделялось вопросам организации массового производства и всемерного повышения качества судов для туризма и спорта. Разрабатываются экономически рациональные типы крейсерско-гоночных яхт для включения их в «Правила классификации, обмера и постройки спортивных па-

русных судов»; исследуются качества нового типа парусных яхт–многокорпусников и перспективы применения подводных крыльев для туристических мотолодок; с привлечением научно-технической общественности рассматриваются проекты новых потребительских и гоночных подвесных моторов. Активно привлекается студенческая молодежь. Во всех учебных судостроительных заведениях страны НТО инициировало творческую самостоятельность студентов. Впоследствии это дало поросль специалистов малого судостроения.

К сожалению, многие исследования и разработки в области малого судостроения не были востребованы и остались лежать на полках, либо были реализованы только в единичных опытных экземплярах. Теперь эту организацию приходится реструктуризировать, как и другие созидательные отрасли и творческие объединения страны.

Не только потеря ядра, таких одухотворенных активных специалистов, как А.И. Павлов, Я.Ф. Фарберов, Ю.А. Голдобин, А.А. Оскольский и А.А. Абакумов, парализовала деятельность секции, но и распад единой отрасли на множество слабо связанных между собой предприятий.

Роль транспортного и служебного флота в народном хозяйстве страны, обладающей разветвленной сетью внутренних водных путей, огромной протяженности морской береговой линией очень важна. Общая длина наших рек составляет около 3 млн. км. Площадь 250 тыс. озер и 60 крупных водохранилищ – около 30 млн. га. Освоить такие огромные пространства можно лишь обладая значительным флотом, включающим в себя и необходимое число высокоэффективных малотоннажных судов различного назначения. Однако сегодня для регулярного транспортного судостроения используется менее 300 тыс. км внутренних водных путей. Будущее – за мелководными маневренными судами, способными проникать в многочисленные притоки магистральных

рек и мелководных разливов водохранилищ и озер, и благодаря этому обслуживать большие территории страны без тех значительных и безостановочных капиталовложений,



Академик Ю. А. Шиманский среди сотрудников Ленинградского кораблестроительного института (третий слева в первом ряду). 1945 год.

какие требуются при строительстве сети дорог либо углублении фарватеров и сооружении глубоководных портов. Во многих отдаленных районах грузовые, пассажирские, почтовые и другие перевозки на мелководных скоростных одно- и многокорпусных судах остаются не только самыми экономичными, но единственно возможными. Современная большая задача по освоению берегового шельфа без таких судов обеспечения также решена быть не может.

Малые суда играют не последнюю роль в обеспечении продуктивной работы многих отраслей народного хозяйства. Различные суда, служебные и транспортные, ранее встречались в реестрах структур лесной промышленности, геологоразведки, нефтедобычи, почтовой службы и, конечно, рыболовного промысла в прибрежной зоне морей и внутренних водоемах. Для поддержания жизнедеятельности регионов, располагающих огромными акваториями, требуются десятки, а может быть и сотни тысяч малых судов, обеспечивающих экономичную и оперативную связь внутри районов, и надежные контакты с крупными населенными пунктами. Эта задача в полной мере не была решена и ранее, а в настоящее время многократно услож-

нилась. До настоящего времени единой программы развития малого судостроения с определением ее целей, круга решаемых задач и обеспечения не существует. В федеральной целевой

программе «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы» это направление не выделено.

Исчезновение централизованного управления в отрасли позволило передовым предприятиям свободно внедрять новую технику, но одновременно породило много проблем не только в строительстве, но и в эксплуатации малых судов. Закрылись многие судостроительные предприятия, выпускавшие морально устаревшие суда, и нормативно-техническая база малого судостроения осталась на уровне 50-летней давности. Невозможность и бессмысленность выполнения на современных судах устаревших требований приводит к пренебрежительному отношению к техническим нормам вообще, в том числе к требованиям безопасности. Не наблюдается интереса к созданию специализированных спасательных судов и технических и индивидуальных средств безопасности; упование на импорт – дорога в никуда.

Многие новые предприятия малого судостроения возникли на пустом месте или на базе предприятий далеких от судостроения, где нет квалифицированных инженерных и рабочих кадров. Отсюда и возникла главная проблема малого судостроения – не-



Р. Е. Алексеев – инициатор
внедрения подводных крыльев и
экранопланов



предсказуемость получаемых результатов и их несоответствия техническим нормам.

Несколько сотен «энтузиастов» в стране взялись строить малые суда различного назначения. Но они не связаны между собой какими-либо производственными отношениями, не имеют ни налаженного обмена информацией, ни опытных квалифицированных кадров. Результатом этого является низкий уровень унификации, недостаточный уровень стандартных узлов и изделий, невозможность применять современные технологии, решения и методы постройки, а как конечный результат – высокая себестоимость, которую можно снизить только ценой снижения качества.

Ясно, что при отсутствии единого органа, организующего малотоннажное судостроение, роль научно-технического общества особенно актуальна. Объединяя специалистов, занимающихся проектированием и постройкой малых судов, надзором за их постройкой и разработкой правил постройки, НТОС способствует координации их усилий в деле технического совершенствования конструкций и технологий и использования новых материалов в производстве и достижений науки, обобщению и распространению передового опыта.

Эти кратко перечисленные задачи и сейчас стоят перед НТОС. Несмотря на исключительные условия, сложившиеся в нашей стране, придется воссоздавать наработки и развивать дальше отечественное производство. Установить не только индивидуальные контакты с зарубежными коллегами, но и проводить обмен мнениями с по-

добными общественными и профессиональными структурами, для начала хотя бы с европейскими. Интеллектуальный уровень наших специалистов позволяет оказывать влияние на выработку правил и норм, связанных с безопасностью человеческой жизни на воде, использованием малых судов и их постройкой. Это не предполагает слепого подражательства – но предполагает контакты, в процессе которых специалист сам примет оптимальные для него решения, используя свой опыт.

НТОС – Всероссийская общественная организация. Одна из безотлагательных задач, стоящих перед ней – восстановить контакты с региональными общественными структурами и способствовать воссозданию существовавших ранее и созданию новых. Задача активистов общества – объединить специалистов-проектантов и строителей, способствовать не только распространению профессиональной информации, но и объединению частных любителей-судостроителей (их продукция часто качественнее и несет больше «новаций» – они работают любя!). Такой процесс будет способствовать выработке современных технических требований к малым судам различного типа и назначения, согласованных с международными нормами. Общество судостроителей, ввиду его широкого охвата заинтересованных граждан, выполняет и функцию пропаганды и расширения информации о наработанной в этой области национальной культуре, и современной мировой. Правила создаются не для того, чтобы кормился их держатель, а чтобы максимально обезопасить че-

ловеческую жизнь на воде и облегчить задачи проектировщика и строителя в этом направлении. А потому разрабатывать их может только специалист, и чем более он будет информирован, тем правила будут жизнеспособнее. А навязываемые ныне условия, высанные из пальца, не являются правилами, хотя и подкрепляются «силой». «Надзор» за строительством в настоящее время находится в неквалифицированных структурах и носит скорее анархический характер. Любительское же строительство не должно подвергаться никакому давлению, если только оно не преследует других целей, кроме личного пользования. Это источник вдохновения, лаборатория конструктивных, архитектурных, технологических и других поисков. Современные возможности электронной связи расширяют круг общения людей, объединенных общими или соприкасающимися интересами.

Надеемся восстановить связи с зарубежными специалистами малотоннажного судостроения, в том числе с нашими украинскими коллегами, объединенных Николаевским Кораблестроительным институтом, которые в прошлом и настоящем активно и продуктивно развивают накопленный опыт и в строительстве, и в эксплуатации малого флота.

Учрежденный по инициативе Секции малотоннажного судостроения, совместно с издательством «Судостроение», журнал «Катера и Яхты» прошел испытание временем и занял достойное место в международном сообществе. Используя наработанный опыт, журнал будет продолжать традицию информировать общественность как о технических новинках, обсуждении научно-технических вопросов, так и об историях из водномоторной и парусной практики (путешествия, приключения, эксплуатация и ремонт), и в этом ему должны помогать авторы-специалисты, объединенные в общественную организацию под флагом НТОС. ■

Герман Адрианов

EVINRUDE



Больше времени на воде!

Моторы EVINRUDE E-TEC

- 5 лет (750 моточасов) гарантии от производителя. *
- Легкие: на 45 кг легче других моторов того же класса. **
- Экономичные: потребляют на 44% меньше топлива и на 50% меньше масла, чем классические моторы. **

* На модели 2011 г.

** По данным производителя за 2011 г.

По вопросам предоставления статуса дилера по продукции Evinrude обращайтесь по адресу DN@rosan.com или по телефонам 8 (812) 702-40-41/42, доб. 593.

ROSAN АВТОРИЗОВАННЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР BRP Inc.

Горячая линия BRP в России
8-800-200-22-90

Информация о дилерах на сайте
www.rosan.com