

О скоростном флоте и правилах Регистра

В 2011 году «Псковская лодочная верфь» неожиданно для себя оказалась на переднем крае отечественного скоростного судостроения. Произошло это после того, как к нам обратилась группа предпринимателей из Сочи с предложением построить для них несколько скоростных стеклопластиковых пассажирских катамаранов.



Владимир Чулков
Директор ЗАО «Псковская лодочная верфь»



Проjekt этого судна сочинцы приобрели у известного конструктора, по проекту которого одна из тайских верфей успешно строит такие катамараны. Заказчики и будущие владельцы катамаранов – люди «не с улицы», они имеют большой опыт морских пассажирских перевозок вдоль сочинского побережья, и их мнение по катамарану было однозначно: проект хороший, перспективный, такое судно в России необходимо для организации скоростных пасса-

жирских перевозок на относительно коротких прибрежных маршрутах, таких, например, как Адлер – Сочи – Лазаревское и т.п.

Проект и нам понравился, ничего подобного в России еще не производилось, а востребованность этого катамарана должна быть высокой, т.к. он благодаря своей универсальности может быть и скоростным пассажирским судном, и спасателем, и водолазным, и патрульным, и десантным судном.

В техническом плане постройка каких-то особых проблем не обещала – все как обычно: делается болван, снимается матрица и можно запускать в серию. Наш 20-летний опыт серийного производства стеклопластиковых лодок и яхт, пусть и меньших размеров, позволял решить эту задачу. Полученный проект был выполнен в цифровом виде, что давало возможность при изготовлении матриц использовать современные программные фрезерные станки. Комплект матриц для



изготовления катамарана мы делали один год.

Одновременно с изготовлением технологической оснастки мы начали решать задачу по сертификации будущего пассажирского судна. Вот тут и начались проблемы. Для того чтобы Регистр осуществлял техническое наблюдение за постройкой судна, нужен проект этого судна. Той технической документации, которую мы получили, было достаточно для постройки катамарана, но этот проект был выполнен в соответствии с требованиями европейских классификационных обществ без учета правил РРР, т.к. при проектировании конструктор не предполагал, что судно будет строиться и в России.

Признание Регистра на строительство пассажирских судов из стеклопластика мы имеем, оставалось найти конструктора, который мог бы переработать проект так, чтобы его одобрил наш Регистр. Некоторые конструкторские бюро, посмотрев оригинальный проект, сразу отказывались от такой работы, т.к., по их мнению, в Правилах РРР нет сформулированных в полном объеме требований к судну, которое является скоростным, пассажирским, стеклопластиковым, да

ЗАО «Псковская лодочная верфь»
 специализированное предприятие по
 серийному производству стеклопластиковых
 лодок, катеров, яхт
 180019 г.Псков, ул.Новаторов, 3
 Тел./факс: 8-(8112) 53-98-31, 8-911-362-47-73
www.plv.ru; pskov@plv.ru

еще и катамараном. Оно и понятно, таких лодок в России еще практически не строилось. Вот если бы это было стальное водоизмещающее судно, тогда никаких проблем – Правила РРР «заточены» именно на такие корпуса. А вот по СДПП стеклопластику оговорено не все. Были КБ, которые и готовы бы взяться за эту работу, но при этом цену назначали просто нереально высокой. Некоторые не брались за проект из опасения возможных бюрократических барьеров в Регистре, ведь там для упрощения своей жизни могли заявить, что если чего-то нет в Правилах, то такого и быть никогда не может. И как тогда расценивать правило в томе 2 часть 1 «Корпус» в разделе «Конструкция корпуса катамаранов» в пункте 4.1.4., где прямо сказано: «Для постройки корпусов катамаранов необходимо применять сталь или алюминиевые сплавы...». Немало есть и других неясностей. На-

пример, пункт 8.2.9 ПСВП часть 1 гласит, что для судов длиной до 15 метров допускается применение безнаборной или наборной трехслойной обшивки. Далее следует пункт 8.2.12: «При поперечной системе набора шпацию рекомендуется принимать равной 500 мм для судов всех классов». У нас судно длиной до 15 м с монолитным стеклопластиком, а значит в соответствии с 8.2.9 корпус может быть безнаборным. Мы же строго по проекту делаем мощный продольно-поперечный набор, но шпация – 1000 мм. Вот тут и начинаются сомнения проектантов: а вдруг эксперт Регистра потребует безусловное выполнение пункта 8.2.12.

С двигателями тоже проблема. На наш катамаран хорошо встает австрийский Steyt – современный, экономичный, легкий, с хорошим моторесурсом. У «Штайра» есть сертификаты ведущих мировых классификационных обществ, например DNV, но признания РРР у него нет со всеми вытекающими сложностями. И таких нюансов, отпугивающих проектантов, немало.

Справедливости ради надо отметить, что в Главном управлении РРР после знакомства с нашим катамараном не отмахнулись от этой проблемы,

и руководство заявило, что они считают возможным проектирование подобного судна для прибрежной зоны Черного моря в районе Сочи и что они готовы рассматривать и решать вопросы, которые будут возникать в процессе разработки соответствующей технической документации. В общем, процесс переговоров с проектантом и Регистром оказался более длительным, чем постройка самого судна. Проекта, согласованного с Регистром, еще так и не было, а первый опытный образец катамарана нами уже был построен и отправлен в Сочи.

На первом экземпляре установлены два судовых дизеля «Штайр» мощностью 286 л.с. каждый с угловыми колонками. Судно может принять 28 пассажиров. В конце лета 2011 года катамаран прошел ходовые испытания на маршруте Сочи – Лазаревское и по всем параметрам оправдал ожидания заказ-

чиков. Полностью загруженное судно с 1200 л топлива в баках выходит на глиссирование и достигает скорости более 50 км/ч. На небольшой волне скорость можно не снижать, никаких ударов и прочих неудобств нет. Довелось катамарану как-то идти при волнении в 5 баллов, скорость при этом пришлось, конечно, сбросить до нескольких узлов, но судно хорошо управлялось, и вело себя уверенно и надежно. Стабильно стоит на руле, можно бросить штурвал, и катамаран сам продолжает идти строго по курсу. Циркуляция на полной скорости небольшая, без крена. В итоге, получилось хорошее пассажирское скоростное судно, недорогое, экономичное, надежное, мореходное, а главное, очень нужное для обновления устаревшего российского малого пассажирского флота.

К сожалению, процесс одобрения проекта в РРР слишком затянулся.

Правила Регистра написаны так, что некоторые проблемы решаются трудно, инспекторы Регистра часто перестраховываются, им проще и спокойнее что-то запретить, чем разобрататься и принять решение. К тому же очевидно, что не все части Правил РРР и недавнего Регламента написаны на достаточно высоком уровне. Для того чтобы в России начали появляться в нужном количестве современные пассажирские суда, надо создать и новые современные правила, по которым они должны строиться. К разработке таких правил должны быть привлечены специалисты высокой квалификации, а они в стране есть, такие, например, как А. В. Немудров из питерского «Квартета», или известный специалист по методам неразрушающего контроля стеклопластиковых судов М. Э. Францев. А пока проблема ждет своего решения. ✎

Prichal

Производство и монтаж

www.prichalov.net +7 (921) 863-11-53 +7(921) 345-27-74
email: prichal-vbg@mail.ru

Реклама