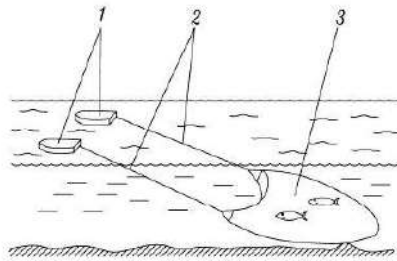


## Малые суда внутренних водоемов. Мотоневодники, проект 102

*"Да, Семенов, делай что хочешь...  
Но баркас мой со дна достань!!!"  
Мотоневодник, проект 102Б.*



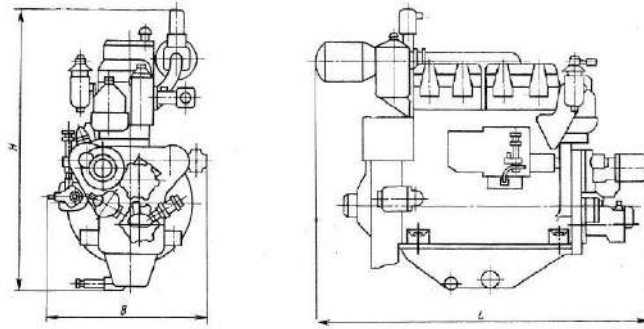
Одним из типичных малотоннажных промысловых судов в северо-западной части России стали озерные мотоневодники проекта 102, моделей А и Б. Суть назначения судна в принципе понятна из его названия, то есть лов рыбы неводом. Способ лова рыбы неводом многим хорошо знаком по сказке Пушкина о Золотой рыбке, но в двух словах можно напомнить, как это делается. Невод, по большому счету, это подвешенная на канате сеть, которую тащат за концы, охватывая ее краями косяк рыбы. Затем невод с уловом выбирается на берег или на борт судна. Чтобы это было удобнее делать, снизу у невода делают так называемый куток, полотно в которое улов скатывается при выборке. На самом деле разновидностей неводов довольно много, но конкретно мотоневодники используют два основных типа. Это близнецовый невод, когда невод растягивается между двумя мотоневодниками, которые, медленно буксируя его, производят лов встречной рыбы. Либо лов производится закидным неводом, когда им огораживается некоторый участок водоема. Естественно, в первом случае судам приходится работать в паре, во втором случае с ловом может справиться одно судно. Одно из главных достоинств невода по сравнению с сетью, заключается в том, что в неводе рыба не застревает в ячейках, как в сети, а скатывается по полотнищу в центр невода. Соответственно и рыба не повреждается, а остается дольше живой и сохраняет свой нормальный внешний вид, что очень важно при ее продаже. Согласитесь, не очень приятно покупать рыбу, у которой оторвана голова или отсутствует хвост. Помимо собственно самого лова, судно разрешено использовать для перевозки пассажиров, рыбы, орудий лова и любых других грузов в пределах его грузоподъемности.



*Схема работы с близнецовым неводом.  
1-мотоневодник 2-ваер 3-невод*

Полное название организации разработавшей мотоневодник "Межколхозное проектно-конструкторское бюро республиканского рыбопромышленного объединения "Севзапробпром". В 1964 году был разработан проект 102А, а в 1971 году ему на смену пришел улучшенный проект 102Б. Строительство осуществлялось на Усть-Лужской, Охтенской и Ладожской (Судоремонтный цех колхоза им. Калинина) судоверфях. Основными районами лова для мотоневодников являются озера, водохранилища и устья больших рек. Разрешено морское плавание в пределах видимости берега. Запрещено плавание при угрозе обледенения, а также плавание в зонах прибрежного волнения, зонах местного резкого увеличения высоты и Крутизны волн, зонах волнения типа "толчея". По конструкции мотоневодник представляет собой 11-ти метровый стальной промысловый бот со сварным корпусом, водоизмещением в полном грузу 9,08 тонн. Корпус судна набирается по поперечной схеме. Он имеет полуутопленный бак и рубку-надстройку. Полная грузоподъемность судна составляет 2,05 тонны, включая улов, орудия лова, запасы и т.п. На судне устанавливается рядный четырехтактный четырехцилиндровый неревверсивный дизель К-167-2 4ЧСП-10,5/13 (на проекте 102А - 2ЧСП) мощностью 40 э.л.с., который соединяется через реверс-редуктор РРП-20 (1:2,037) с трехлопастным гребным винтом. При нормальной частоте вращения двигателя в 1500 об/мин максимальная скорость судна составляет не более 14 км/час(7,5уз.). Двигатель оснащен электростартером СТ-25, с питанием от двух аккумуляторных батарей 6СТК-180 (180 а/ч) (на проекте 102А - 6СТЭ-128). Вес аккумуляторной батареи 78 кг. От двигателя также осуществляется привод генератора ГСК-1500М или Ж (6СТК-1500 для пр.102А) мощностью 1

кВатт (напряжение 27,5 вольт, сила тока 36,4 ампера) для питания бортовой электросети 24 В (12 В для 102А) и промышленного шпиль для выборки невода (расположен на капе двигателя, за рубкой). Дизель можно эксплуатировать при крене до 22,5°, а кратковременно до 45° и дифференте до 10° и 15° соответственно. Диаметр цилиндра 105 мм, ход поршня 130 мм. Порядок работы цилиндров 1-3-4-2. Запас топлива 650 литров. Руль балансирный с рудерпостом. Винт трехлопастный, диаметром 520 мм с шагом 590 мм. Мотоневодник оснащен одним 25-килограммовым якорем системы Матросова, который выбирается ручной лебедкой. Экипаж мотоневодника - 2...4 человека.



*Чертеж судового дизеля 4ЧСП 10.5/13 (К-167).*



*Стартер СТ-25 и генератор ГСК-1500 для дизеля 4ЧСП.*

Наиболее заметным внешним отличием мотоневодников проекта 102А от 102Б заключается в более коротком капе машинного отделения у проекта 102А. Поэтому шпиль для выборки невода у него выведен на палубу, а не на кап, как у проекта 102Б. По ориентировочным данным до 1991 года было построено около двухсот мотоневодников обоих проектов. Суда поступали на оснащение рыболовецких колхозов и артелей. В 90-е годы большая часть этих судов перешли в частные руки и вследствие этого несколько затруднительно систематизировать, чьи руки это оказались, так и выяснить общее количество мотоневодников оставшихся в живых на данный момент. Некоторое их количество попало в качестве служебно-разъездных или рабочих судов в административные, учебные, научные, и другие государственные службы, где и эксплуатируются по сию пору. Это если вкратце и очень бегло описать это судно. К сожалению строительство новых мотоневодников практически остановилось. Хотя и сейчас отечественные верфи готовы выполнить эту работу. Но, к сожалению, цена от 3 до 5 миллионов рублей неподъемна для небольших рыболовецких артелей. Они вынуждены приобретать списанные или уже бывшие в эксплуатации суда, производить их ремонт и работать на них. При этом наиболее молодые мотоневодники, это суда постройки конца 80-х годов 20-го века. Скорее всего такое положение вещей ни как не изменится в обозримом будущем. В заключении хотелось бы сказать два слова о переделках мотоневодника. Принцип "сделай сам" на территории России давно уже стал традиционным способом приспособить бывшие рыболовные или служебные суда для туризма, экскурсий или прочего активного отдыха на воде. Надо сказать, что мотоневодники, в силу своих скромных размеров и относительной дешевизны (имеется в виду суда постройки 60-80х годов), оказались в этом плане довольно популярными судами. Они относительно легко подвергаются переделкам по индивидуальным проектам, превращаясь порой на выходе в довольно жуткие, но интересные конструкции. Впрочем, немало и достаточно аккуратных проектов. Если в двух словах, не углубляясь в детали, охарактеризовать переделки, то можно сказать следующее. Конечно, в первую очередь суда стараются оснастить современным и менее прожорливым двигателем. Это традиционная болезнь большинства бывших советских проектов. Переделывается корпус судна. Наиболее безболезненным при этом считается перестройка кормовой части судна. Интересным являются регулярные успешные и не очень попытки придания транцевой оконечности закругленную форму. У судов используемых по прямому назначению для лова рыбы, стремятся сделать кормовой свес. Таким образом, решают проблему стесненного палубного пространства при работе с орудиями лова. Увеличивают, перестраивают или вообще переносят надстройку, перепланируют внутренние помещения, оснащают судно связью и современными приборами навигации и т.п. Одним словом фантазия владельцев ограничивается исключительно угрозой не пройти техническое освидетельствование судна в ГИМС-е. Ниже приводятся некоторые наиболее интересные варианты мотоневодников, как с минимальными, так и с глобальными переделками. Надеемся вам будет интересно познакомиться с этими проектами, ведь за каждой такой переделкой стоит чей то труд, и чья то жизнь, отданная этим маленьким кораблям.

Альбом фотографий: <https://yadi.sk/d/AUFZSKnODz9zVQ>

Таблица основных показателей судна.

Номер проекта	102Б
Назначение судна	Лов рыбы близнецовыми и закидными неводами, транспортировка улова, орудий лова и других грузов
Тип судна	Стальной мотоневодник
Год постройки	1979
Классификация	Судно озерного плавания, самоходное, с навесными штатными закрытиями
Длина наибольшая, м	11,0
Длина корпуса расчетная, м	10,8
Ширина, м	3,02
Высота борта на миделе, м	1,2
Высота габаритная без мачт и съемного оборудования, м	3,2
Осадка при полном водоизмещении, м	0,83
Осадка по грузовую марку, м	0,79
Осадка порожним, м	0,7
Водоизмещение полное, т	8,5
Водоизмещение порожним, т	6,9
Мощность двигателя, кВт	29,3
Скорость судна на тихой воде в грузу, уз	7,5
Экипаж, чел	4
Автономность, сут.	5
Радиосвязь	Отсутствует
Материал корпуса	Сталь
Система набора	Поперечная
Высота фальшборта на миделе, м	0,35
Высота фальшборта в корме, м	0,35
Высота фальшборта в носу, м	0,25
Минимальная установленная высота надводного борта на миделе, м	0,40
Минимальная установленная высота защищенного надводного борта в носу, м	1,02
Минимальная установленная высота защищенного надводного борта в носу, м	0,70
Возвышение ЦТ над основной, м	1,02
Отстояние ЦТ от миделя, м	0,39
Поперечная метацентрическая высота, м	0,59
Твердый балласт, т	0,6
Учет обледенения	Остойчивость судна не рассчитана в условиях обледенения

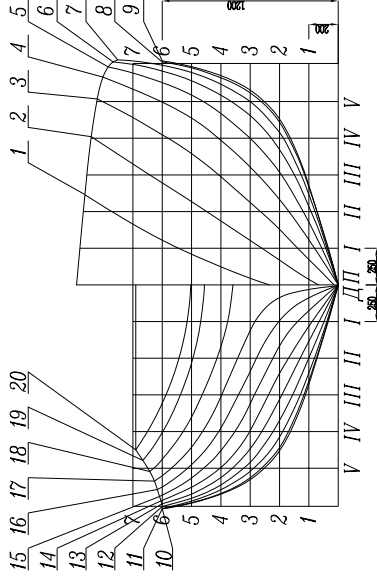
Высота комингса люка рыбного трюма, мм	350
Высота комингса двери в машинное отделение (через рубку), мм	250
Сток воды с палубы	Через штормовые портики в сплошном фальшборте площадью 0,41 м <sup>2</sup> на оба борта
Полная грузоподъемность, т	2,05
Вес палубного груза (улов), кг	150
Вес палубного груза (промвооружение), кг	500
Груз в трюме, кг	250
Вес запасов, кг	90
Команда, кг	320
Жидкие грузы, кг	740
Тип главного двигателя	Дизель К-167-2 4ЧСП10,5/13
Частота вращения, об/мин	1500
Мощность двигателя, л.с.	40
Вращение	Правое и левое
Передаточное отношение на переднем ходу	1:2,037 (реверс редуктор)
Удельный расход топлива, г/л.с. час	190±5%
Топливо	Дизельное по ГОСТ 4749-73 или ГОСТ 305-73
Масло	ДС-11 или М-103 по ГОСТ 8591-63
Пуск	Стартерный основной и ручной резервный
Стартер	СТ-25
Аккумулятор	6СТК-180
Управление	Дистанционное
Насос пресной воды	Вихревой
Производительность насоса, л/час	1300
Насос забортной воды	Самозасасывающий
Производительность насоса, л/час	1300
Масляный насос	Шестеренчатый
Производительность насоса, л/час	775
Топливный насос	Высокого давления, плунжерный
Сигнально отличительные огни (фонари)	5
Сирена, 24 в	1
Освещение, 24 в	5 точек
Стартер СТ-25	1
Диаметр гребного вала, мм	49
	50
Материал гребного вала	Сталь 35 ГОСТ 1050-74
Гребной винт	Трехлопастный
Материал гребного винта	Бронза Бр.ОЦС 5-5-5

Диаметр гребного винта, м	0,520
Шаг гребного винта, м	0,590
Система осушения	Насос РБ-20 с трубопроводом
Система сбора подсланевых вод	Насос РП-20, цистерна 100 л., трубопровод
Система вентиляции	Естественная
Точки управления	Рулевая рубка
Привод	Ручная машинка и штуртросовый привод
Максимальное усилие на штурвале, кг	10,5
Количество якорей	1
Тип якоря	Матросова ГОСТ 8497-68
Вес якоря, кг	25
Диаметр каната, мм	11,5 ГОСТ 3083-66



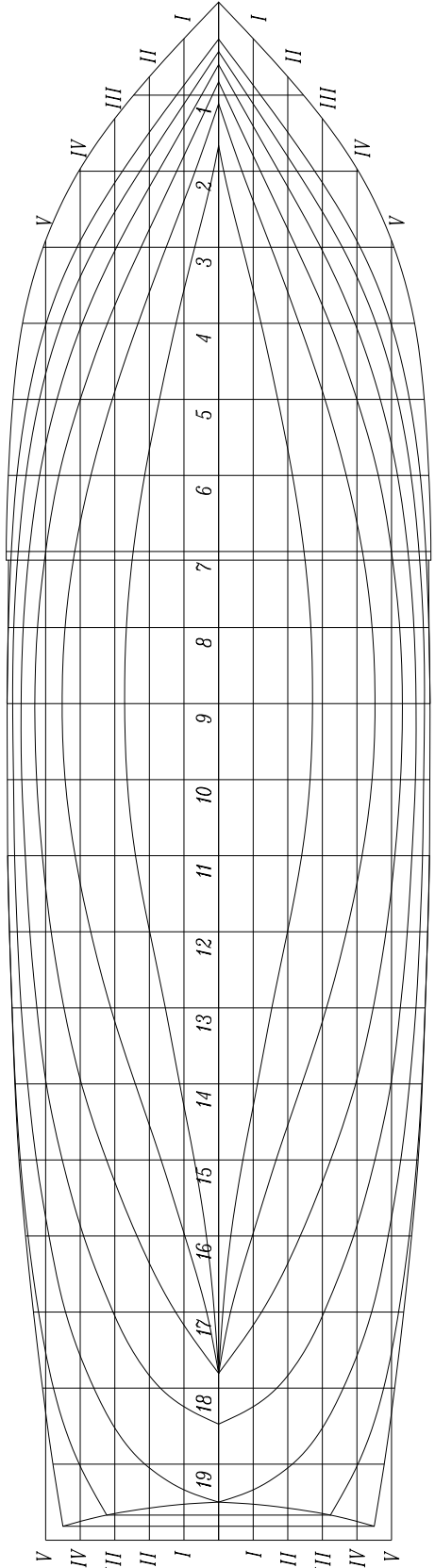
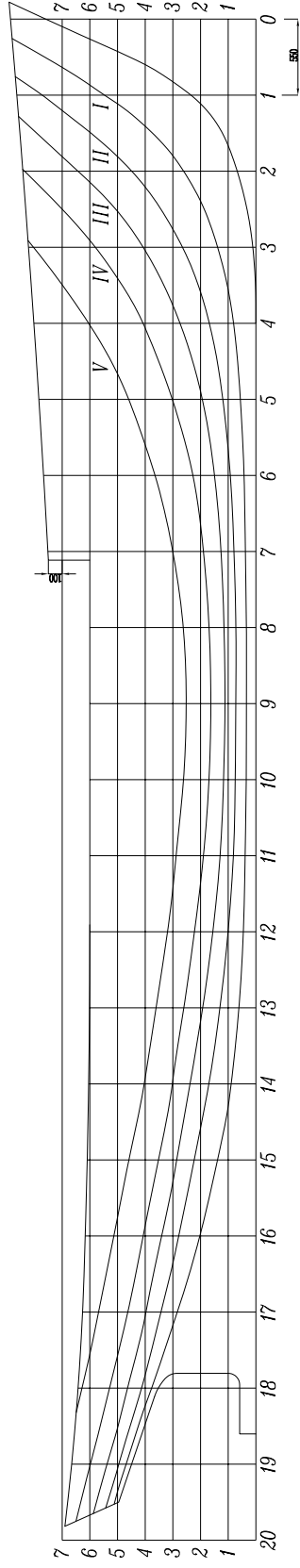
*Мотоневодник в Териберке.  
Бывшее судно Терибекского рыбокомбината брошенное после выработки ресурса.*

Стальной мотоневодник. Проект 1026  
ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ ЧЕРТЕЖ

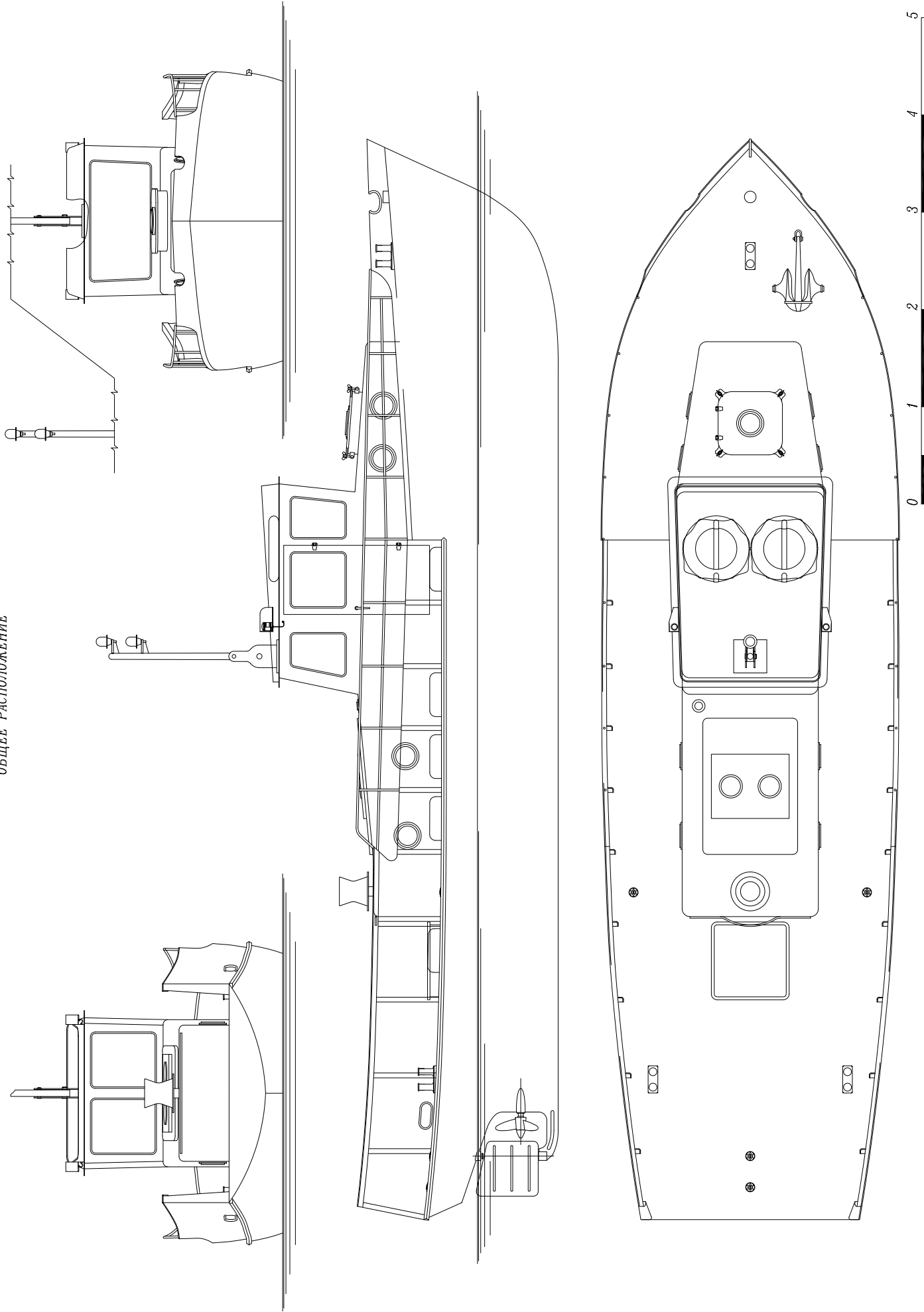


Главные размеры

- Длина наибольшая 11м
- Длина корпуса расчетная 10,8м
- Ширина корпуса расчетная 3,02м
- Высота борта на миделе 1,2м
- Осадка при порожней 0,7м
- Осадка при полном 0,83м



Стальной моторнободник. Проект 1026  
ОБЩЕЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ



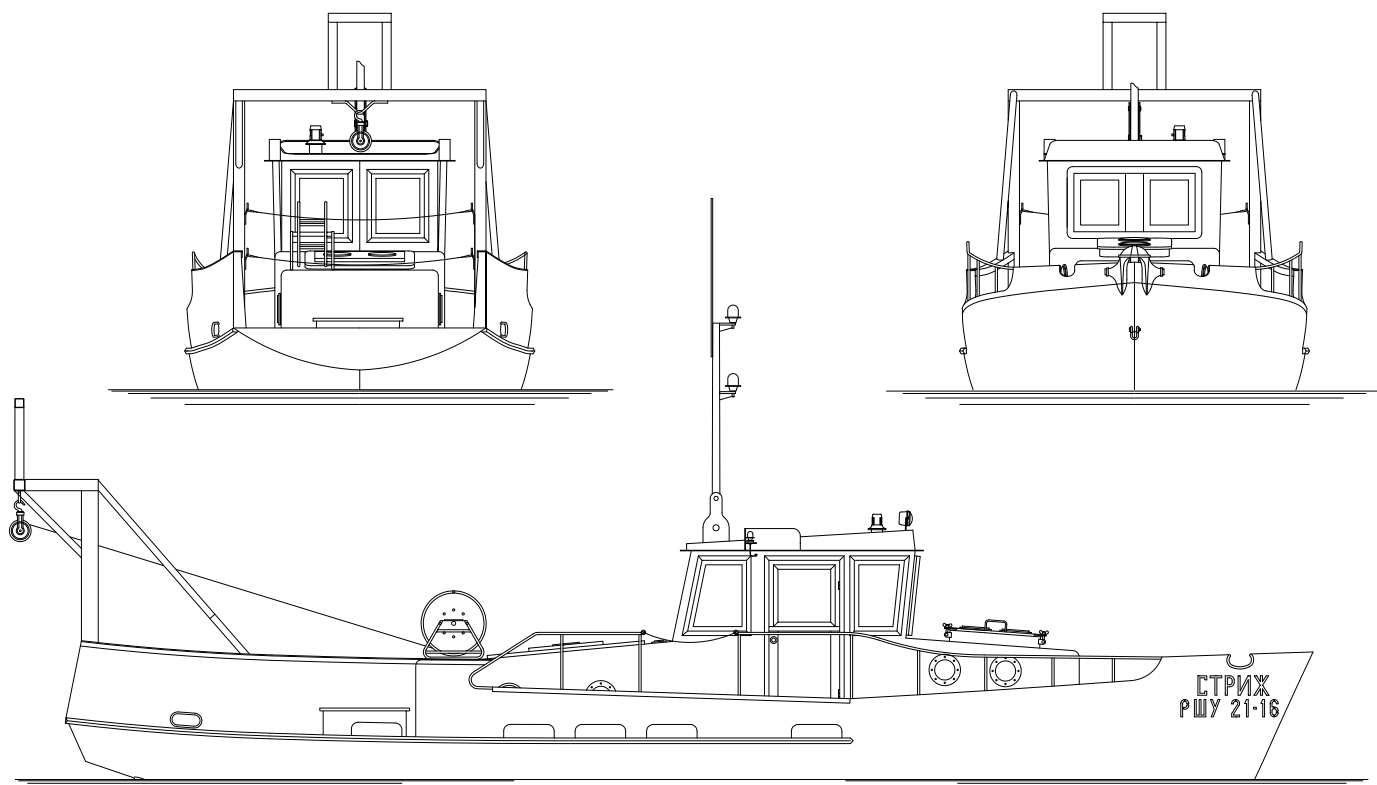
## МОТОНЕВОДНИКИ

«Стриж», РШУ 21-16

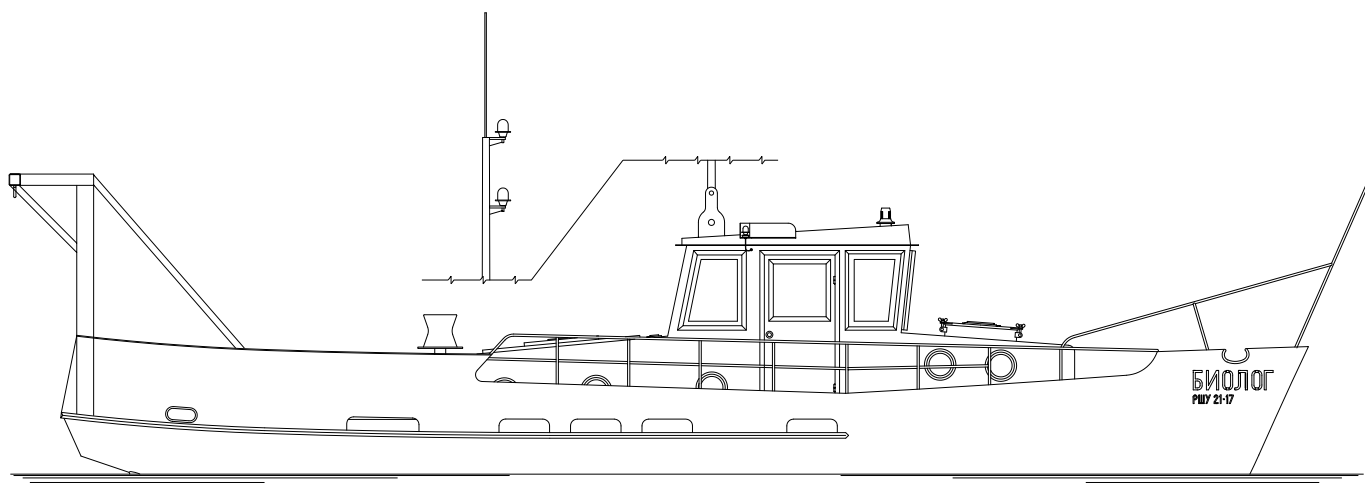
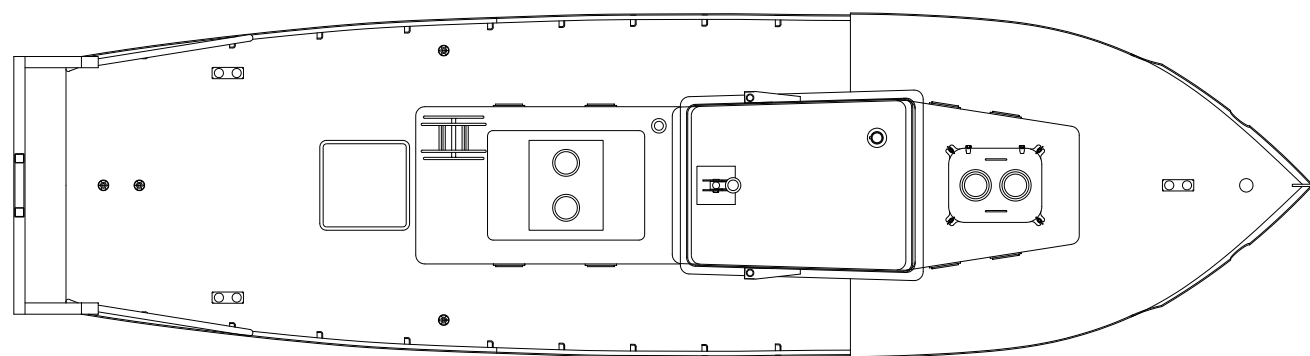
«Биолог», РШУ 21-17

Беломорская биологическая станция имени Н.А. Перцова МГУ, Карелия, Лоухский район, пос. Приморский. Станция осуществляет свою деятельность с 1938 года. В ее распоряжении находятся два мотоневодника проекта 102Б : "Биолог" и "Стриж". Они используются для проведения научно-исследовательских экспедиций и практических занятий студентов. Оба мотоневодника оборудованы траловыми дугами. Помимо этого на «Стриже» установлена вьюшка на капе за ходовой рубкой. В остальном катера практически не подверглись каким то значительным переделкам. В данной работе они упоминаются как пример довольно интересного варианта использования мотоневодника в качестве научно-исследовательского судна.





*"Стриж" Кандалакшский залив, Ругозерская губа*



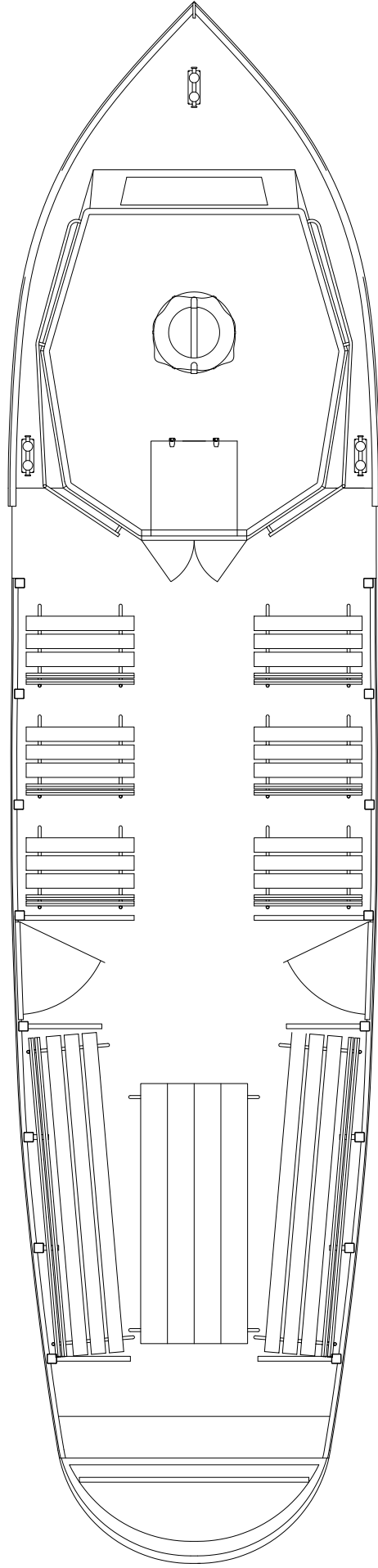
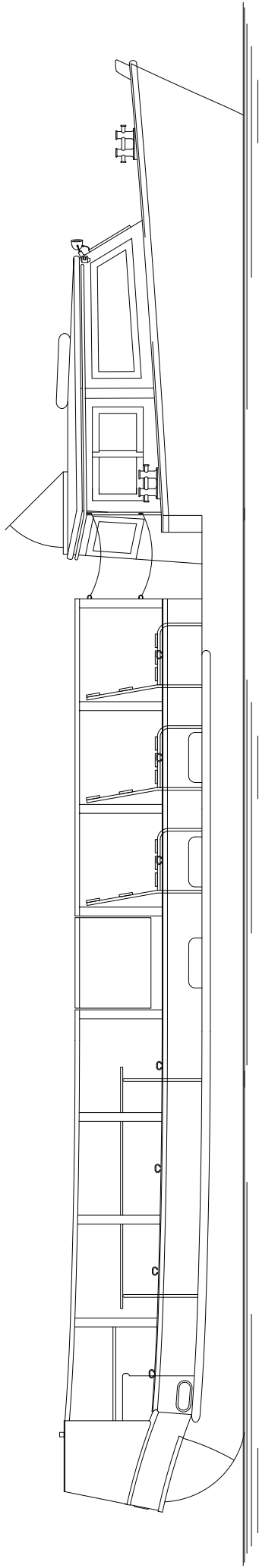
*"БИОЛОГ" Беломорская биологическая станция имени Н.А. Перцова*

## МОТОНЕВОДНИК

"Мобидик" СЗ-13-35 (до 04.2016 «Каскад-1»)

Санкт-Петербург. Судно постройки 1966 года. Прошло переоборудование в экскурсионное судно по проекту 102БП. В ходе переоборудования судно полностью перестроено. За счет установки цилиндрической вставки удлинили корпус судна. Кормовая оконечность перестроена, ей придали закругленную форму. Надстройка изготовлена заново и сдвинута к носовой части для максимального увеличения пассажироместимости. Суда такой архитектуры начали строить еще в семидесятые годы прошлого века. В их конструкция постарались максимально приспособиться к специфическим условиям эксплуатации на Неве и каналах Ленинграда. Наличие большого количества мостов в исторической части города, побудило конструкторов создать судно возможно меньшей высоты. При этом необходимо было обеспечить достаточный комфорт для пассажиров и получить хорошую вместимость. В конечном итоге было создано не менее десяти проектов малых прогулочных судов для эксплуатации в стесненных условиях Северной Пальмиры. Наиболее известные из которых оказались незабываемые «Фонтанки». На примере этой переделки можно увидеть довольно интересный вариант единичной постройки мотоневодника в судно типа «Фонтанка» и ей подобные.





Прогночно-экскурсионное судно "Мобиджик".

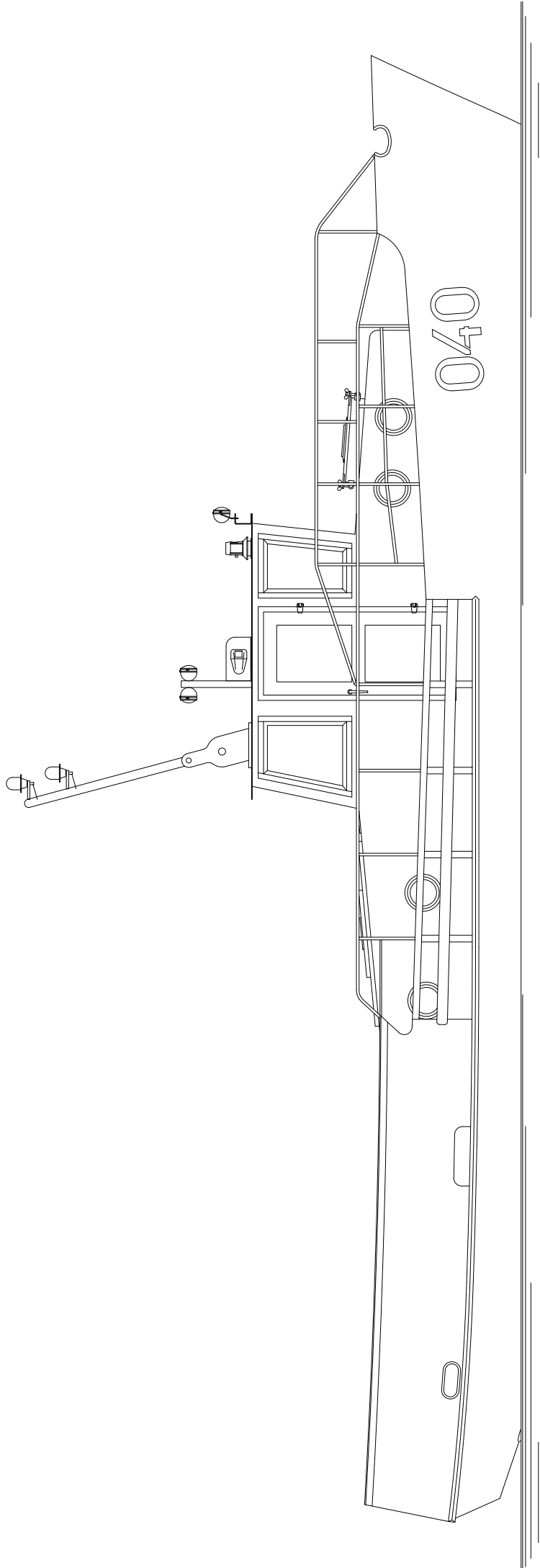


## МОТОНЕВОДНИК

### Мотоневодник «040»

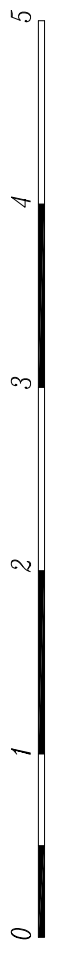
Обь, ОАО «Новосибирский рыбозавод». Одно из промысловых судов Новосибирского рыбозавода. Это один из крупнейших рыбозаводов Западной Сибири. Он расположен в рабочем поселке административного центра Ордынского района, Новосибирской области. Промысел ведется на Новосибирском водохранилище, которое образовалось в 1957-59г.г. по завершению строительства плотины Новосибирской ГЭС (площадь водохранилища 1082 кв. км., размеры 200х22км, глубина до 25м.), атак же на прилегающих к нему крупных озерах. На снимке видно, что у мотоневодника удалена часть фальшборта и добавлено леерное ограждение в носовой части. Промысловый шпиль демонтирован. Стоит обратить внимание на то, что вход в рубку и рамы остекления сделаны из дерева. По некоторым признакам это не самостоятельная переделка, а заводской вариант исполнения. В оригинале стекла вставлялись на резиновые уплотнения. Но судя по тому как часто встречаются совершенно идентичные деревянные рамы и двери на разных мотоневодниках, можно предположить что за этим стояли предприятия изготовители. В остальном этот мотоневодник довольно близок по своему внешнему виду к оригинальному заводскому состоянию, что встречается теперь достаточно редко. Гораздо проще обнаружить до неузнаваемости перерезанное судно, чем то, которого не коснулась рука сварщика.





040

"040"



## МОТОНЕВОДНИК

### Прогулочно-туристическое судно "Прайд"

Один из наиболее кардинально перестроенных мотоневодников. Фактически в процессе работ он был перестроен настолько, что следует говорить скорее о постройке нового судна, а не о реконструкции старого. Во-первых, у судна кардинальным образом изменен корпус, вплоть до изменения его обводов, что делается в общем-то не часто. Изменения затронули как кормовую так и носовую часть корпуса. В носовой увеличен развал шпангоутов, в кормовой сделан слом борта в районе ватерлинии. Корпус судна удлинен путем установки двух вставок. Одна длиной 950 мм в носовой части, вторая длиной 1500 мм в районе мидель-шпангоута. Таким образом, общая длина корпуса составила 13,7 метров. Корпус судна стал гладкопалубным за счет подъема палубы вровень к баку. Палубе придана довольно заметная седловатость, хотя и скрадываемая немного плавным изгибом фальшборта, повышающимся к корме.



Слева: Носовая часть корпуса. Хорошо виден увеличенный развал носовых шпангоутов. По правому борту сделан якорный клюз, отсутствующий в оригинальном проекте мотоневодника.

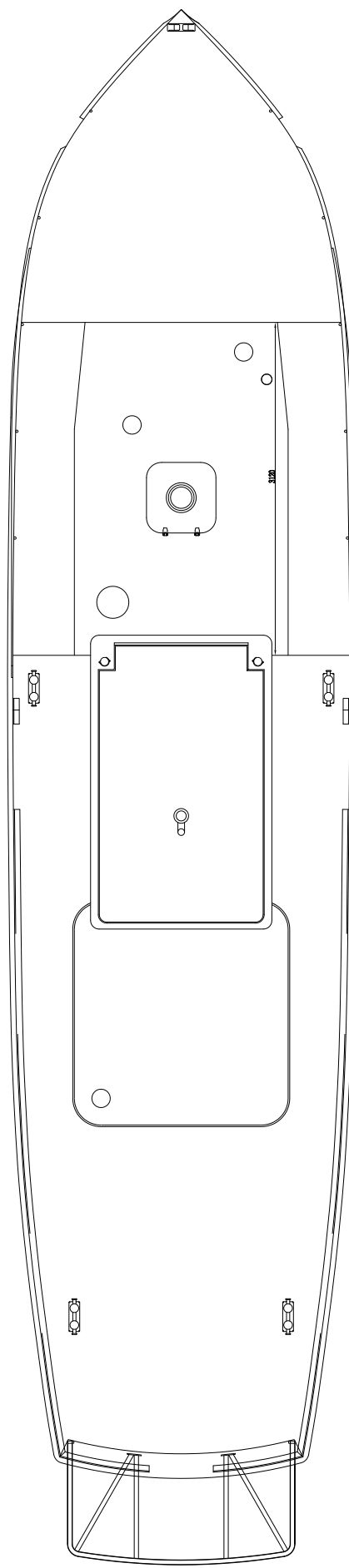
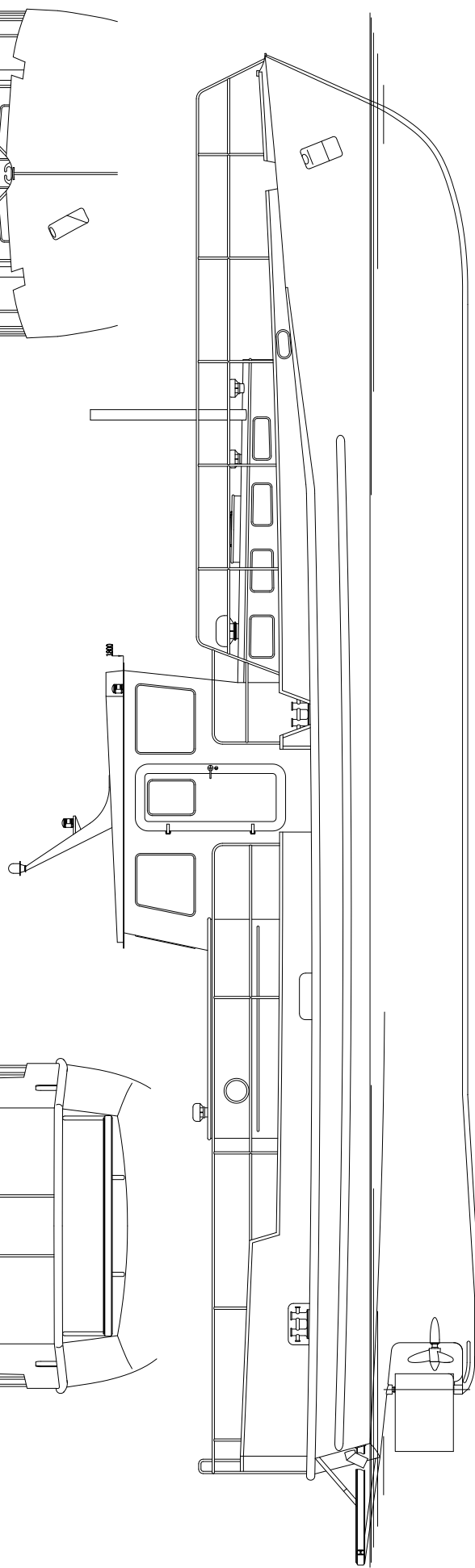
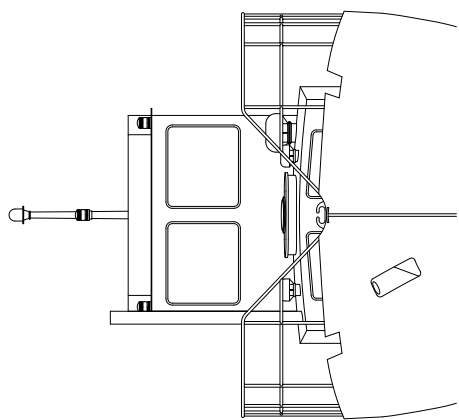
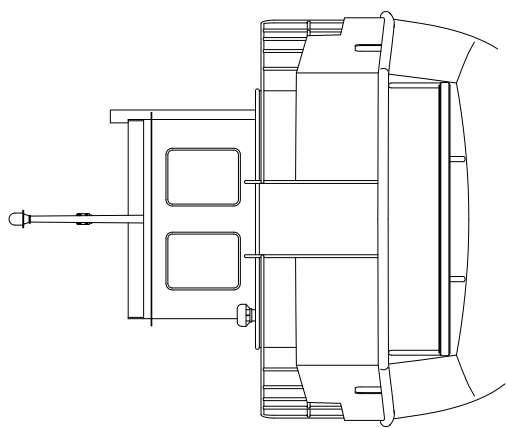


Справа: Вид катера с кормы. Выполненный объем работ по превращению рыболовного судна в судно для отдыха особенно хорошо заметен, если сравнить в одном масштабе габариты обоих кораблей (см. Теоретический чертеж). Сверху изображен корпус «Прайда», снизу показан корпус стандартного мотоневодника. Помимо переделки корпуса перестройке подверглась и надстройка. В носовой части была сделана полуутопленная в бак, с небольшим возвышением над палубой, каюта. Ходовая рубка за счет удлинения корпуса оказалась сдвинута в кормовой части. Кроме того были изменены ее габариты. Она стала выше и длиннее. Кап машинного отделения изготовлен заново и стал заметно больше оригинального. Еще одной заметной переделкой стала установка транцевой площадки. Довольно удобное дополнение для тех, кто любит комфорт. В результате работ получилось наверное одно из самых изящных и привлекательных судов на базе мотоневодника 102-го проекта. Следует признать что фактически «Прайд» является в своем роде уникальным судном. Особенно с учетом того, что работы проводились не на специализированном судостроительном предприятии, а в частном порядке.





Туристическое судно "Прайд"  
Чертеж общего вида

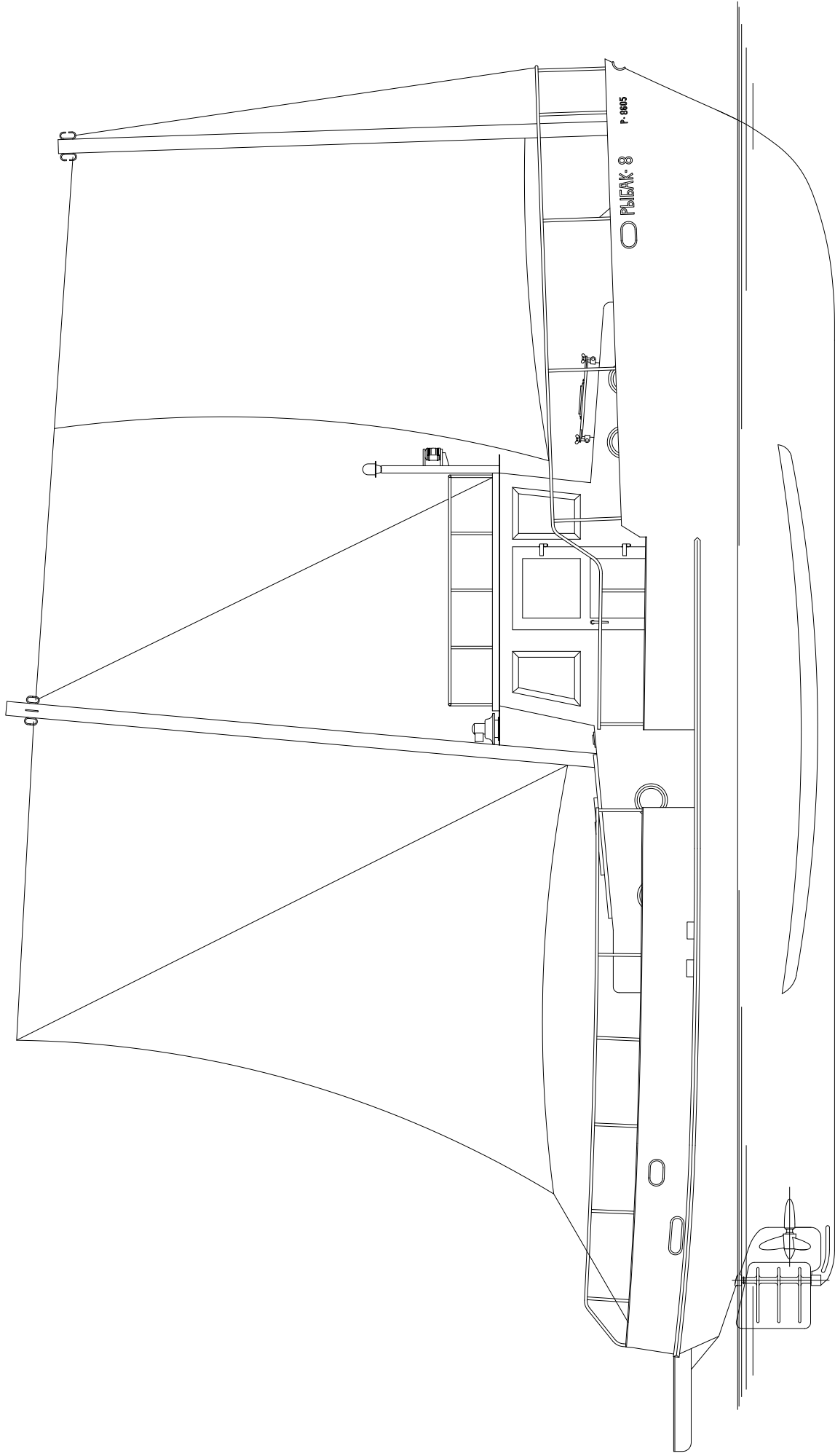


## МОТОНЕВОДНИК

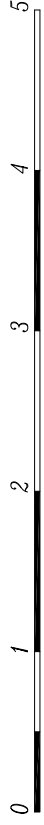
### "РЫБАК-8", Р 86-05 НЛ

Новгородская область, оз.Ильмень. Судно постройки июля 1989 года. Регистровый номер 242053. Порт приписки Санкт-Петербург, эксплуатируется на озере Ильмень. Довольно типичное для данного региона утилитарное, то есть спользуемое по своему прямому назначению, судно. В первую очередь обращает на себя внимание двухмачтовое парусное вооружение, используемое для ночного лова. Такое парусное вооружение один в один повторяет вооружение ильменских сойм (местного традиционного парусного судна известного еще с 17 века). Для того чтобы полноценно использовать паруса мотоневодникпришлось оборудовать скуловыми киями. Для увеличения рабочего пространства при работе со снастями в кормовой части установлена транцевая площадка (свес). У мотоневодника, в отличие от заводского варианта с коротким фальшбортом, в носовой части он сделан сплошным на всю длину бака. Да и в целом, ограждение немного переделано, как фальшбортное, так и леерное (в том числе на рубке). Парусное вооружение на чертеже показано условно. В дальнейших публикациях мы постараемся уделить отдельное внимание этому моменту. Для описания мотоневодников «Рыбак-6, -8», «Бурлак» использованы снимки с сайта «Водный транспорт», <http://fleetphoto.ru>





Мотоневодник "Рыбак-8"

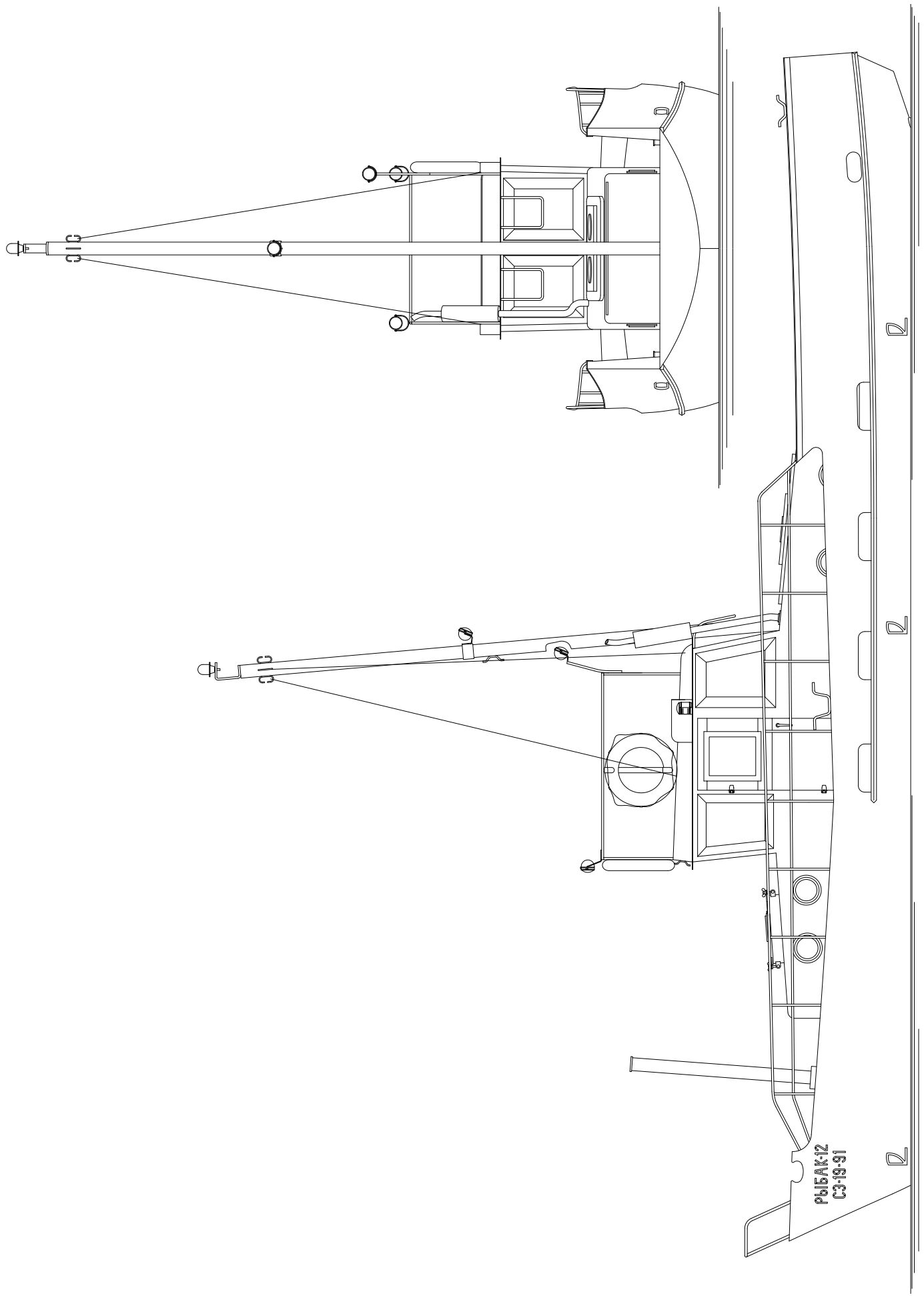


## МОТОНЕВОДНИК

### "РЫБАК-12"

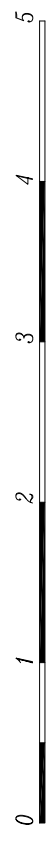
Озеро Ильмень, поселок Устрека, Старорусский район, Новгородская область. Мотоневодник сфотографирован на траверсе поселка Устрека Старорусского района. Поселок расположен на южном берегу озера Ильмень у места впадения в озеро реки Псижа. Он известен еще с 15 века и впервые упоминается в писцовых книгах 1499 года. Жители поселка издревле занимались рыболовством и сохранили этот традиционный промысел по сию пору. Хотя численность рыболовецких бригад и существенно сократилась в последние годы, тем не менее, здесь сконцентрировано подавляющее большинство мотоневодников используемых на озере. Сейчас их число достигает всего двух десятков. В целом же на озере эксплуатируется около трех-четырех десятков мотоневодников. Это достаточно много для водоема размерами 45x35 км. Хотя в лучшие времена расцвета рыболовецких колхозов пришедшихся на 60...80-е годы 20-го века, только в одной Устреке, количество промысловых судов достигало семидесяти. Ниже приведены несколько групповых снимков мотоневодников в районе поселка. Также дадим краткое описание некоторых наиболее интересных катеров. «Рыбак-12», как и «Рыбак-8», о котором писалось выше, оборудован мачтой для установки рейкового парусного вооружения. На выхлопном патрубке двигателя смонтирован тракторный глушитель. Шпиль демонтирован. В носовой части, над кубриком выведена труба печи. Остальные мелкие отличия от проектного вида достаточно хорошо видны на фотографиях и чертеже общего вида.





РЫБАК-12  
СЭ-19-91

Мотоневодник "Рыбак-12"



## МОТОНЕВОДНИК

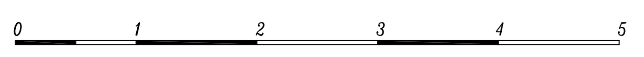
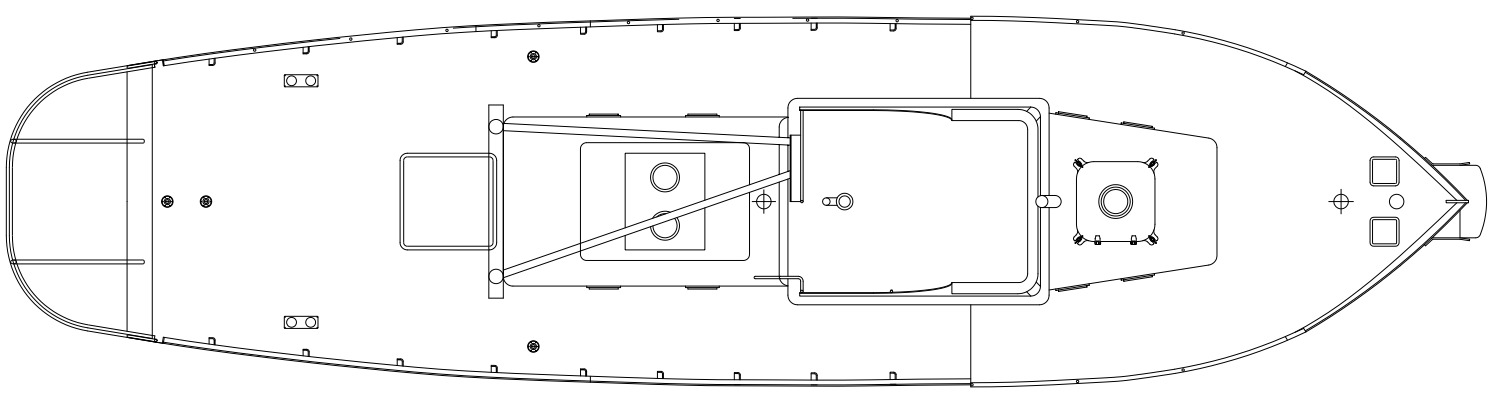
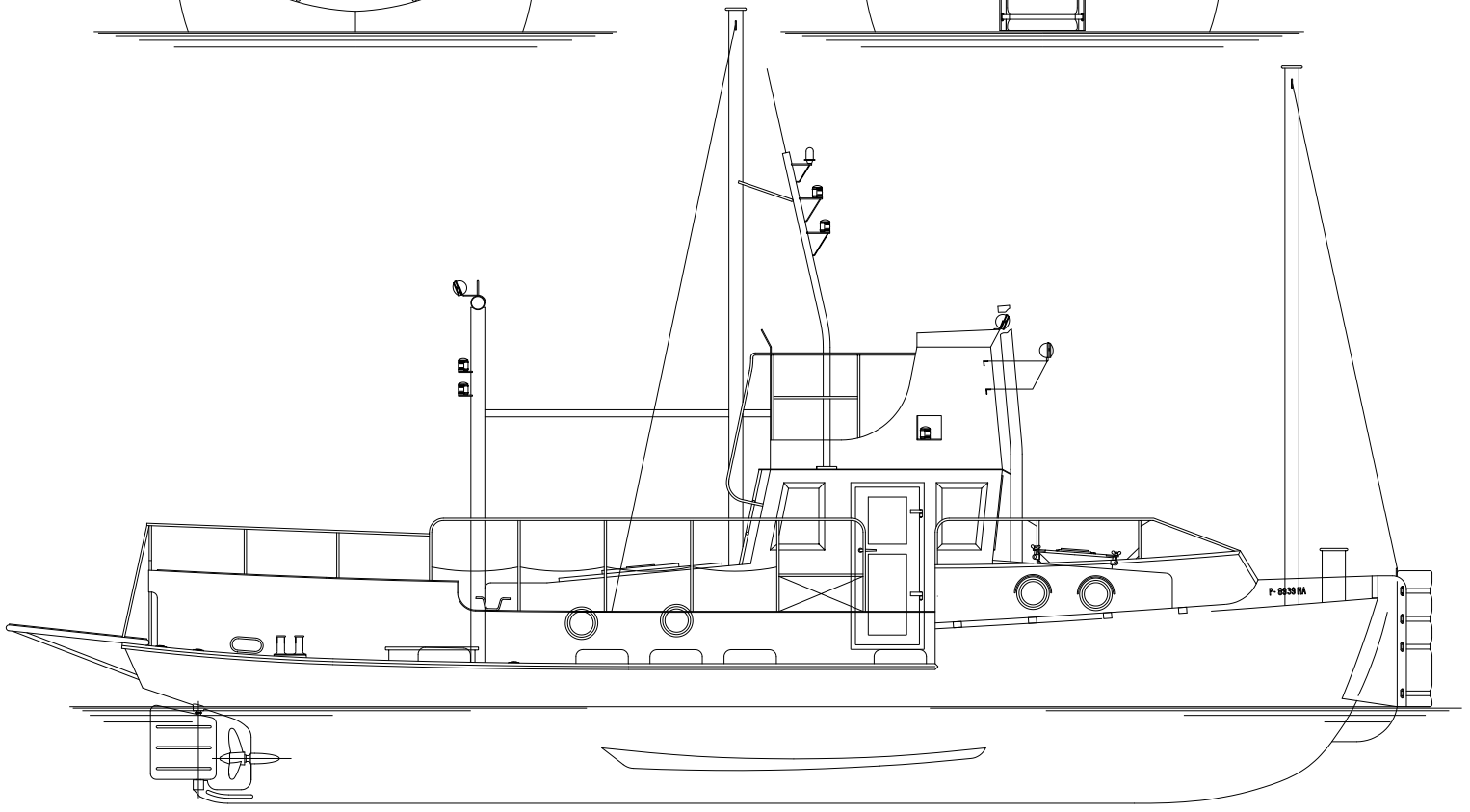
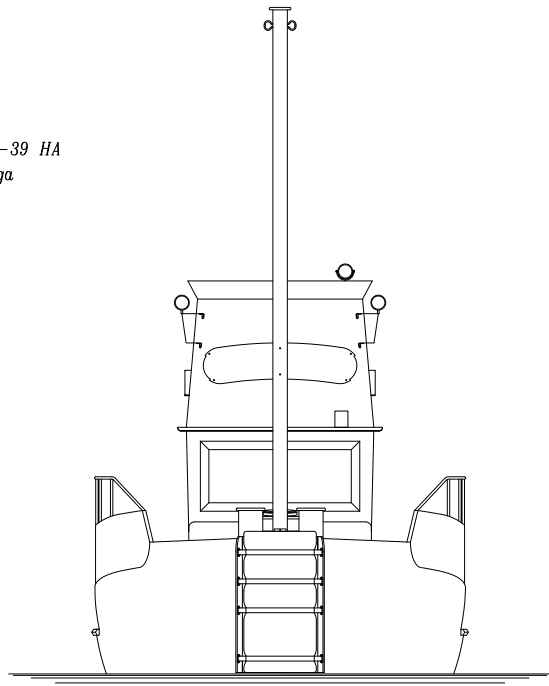
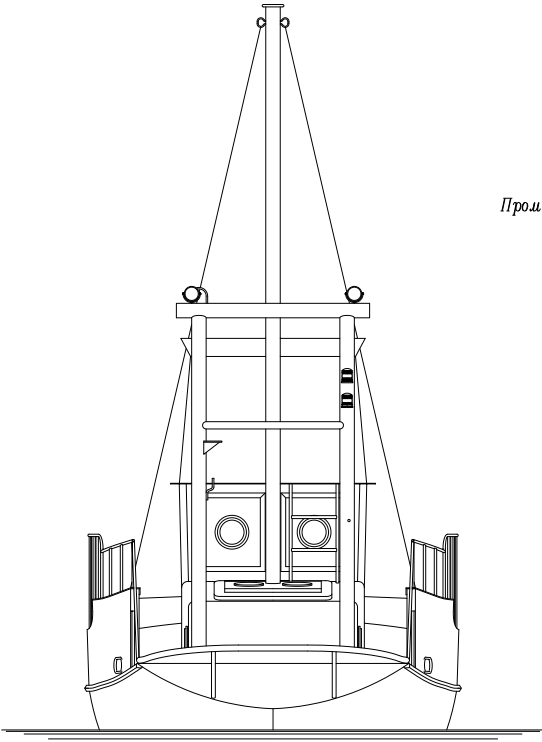
Р 89-39 НА

Озеро Ильмень, поселок Войцы Судно постройки 1986 года. До 2008 года этот мотоневодник принадлежал ООО "Морская Экология", Санкт-Петербург. Эта компания с 1998 года занимается природоохранными мероприятиями в Санкт-Петербурге, Усть-Луге и портах Ленинградской области. В основном эти мероприятия заключаются в санитарной очистке акваторий, ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов на воде и суше, дежурстве на нефтепричалах, сборе и транспортировке нефтесодержащих отходов и т.п. Естественно такая работа немыслима без привлечения специализированных плавсредств. Для эффективного выполнения своих задач компания располагает флотом в 20 судов разного водоизмещения. В том числе в состав этой флотилии до 2008 года входил и мотоневодник проекта 102Б под наименованием "Бурлак". Для этого он прошел несколько специфическое переоборудование, заключающееся в установке на форштевень стационарного упора для толкания бонов. Кроме того, чтобы было удобно работать при бонопостановке органы управления вынесли на крышу ходовой рубки, которая дополнительно получила сплошное ограждение. Это вызвано тем, что в своем оригинальном виде мотоневодник имеет довольно низкую рубку. Из-за этого невозможен нормальный обзор пространства непосредственно перед форштевнем, загромождаемый палубой. Помимо этих работ, за капом машинного отделения смонтировали стрелу для подъема грузов. В таком виде "Бурлак" некоторое время проработал в "Морской экологии", после чего был продан и переоборудован теперь уже в промысловое судно. Он лишился своего названия и получил безликий номер ГИМС-а: Р 89-39 НА. Судно дооборудовали примерно также как "Рыбак-8" о котором мы писали выше. На нем установили двухмачтовое парусное вооружение, скуловые кили и кормовую площадку. В конечном итоге это придало мотоневоднику довольно оригинальный внешний вид. На снимках мотоневодник показан и в своем первоначальном виде и в переоборудованном виде. Фотографии, на основе которых был выполнен чертеж общего вида, позаимствованы с сайта "Водный транспорт". К сожалению, некоторые моменты (в частности оборудование мостика) не удалось отобразить на чертеже в полной мере из-за не совсем удачных ракурсов снимков. В дальнейшем постараемся устранить этот недочет и выполнить чертеж этого интересного судна в полном объеме.



*На верхнем снимке "Бурлак" показан после переоборудование в промысловое судно. На нижних, как буксир-бонопостановщик.*

Промысловое судно Р 89-39 НА  
Чертеж общего вида

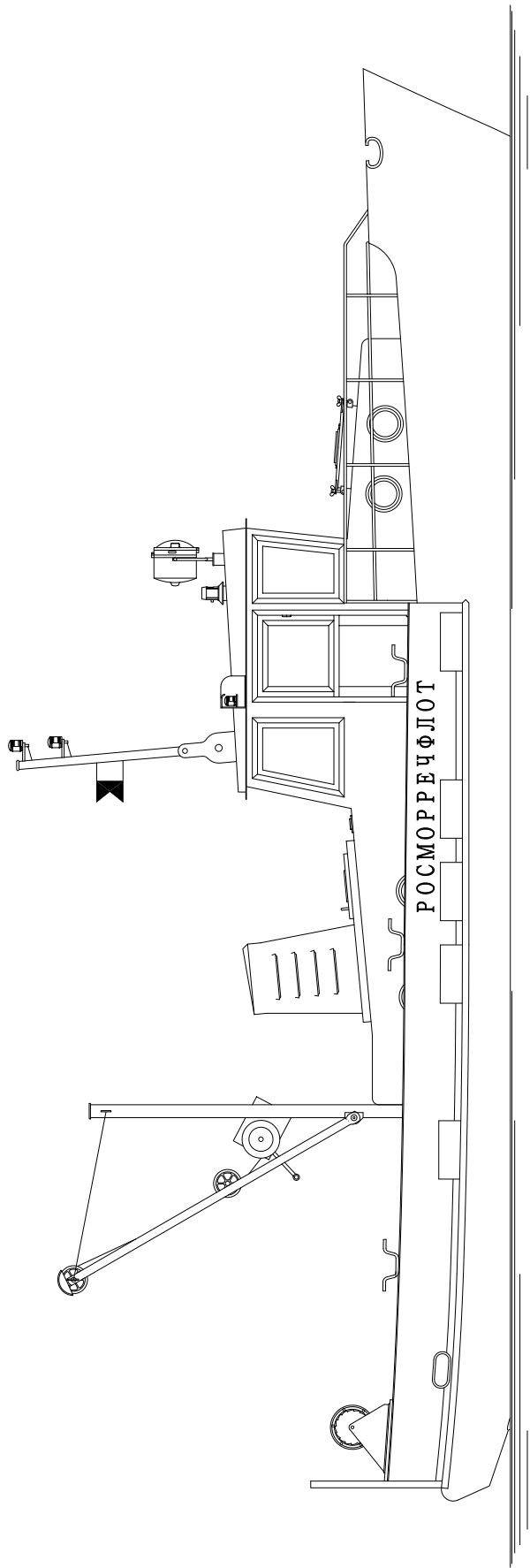


## МОТОНЕВОДНИК

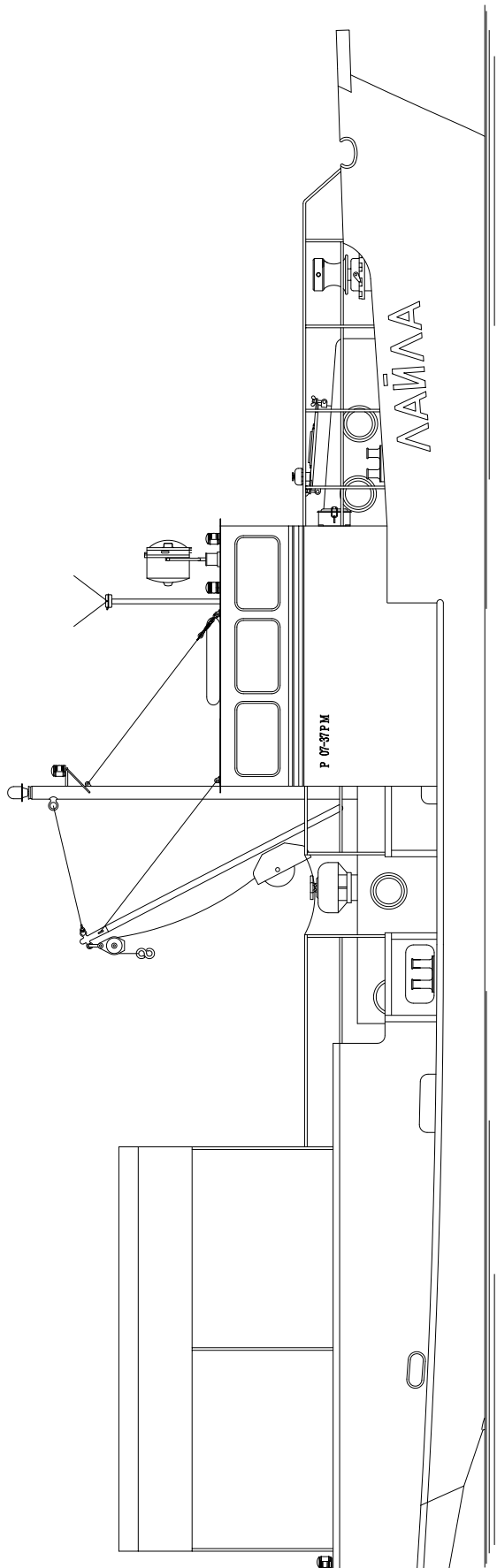
### "ПУТЕЙСКИЙ-12"

Беломоро-Балтийский канал. Службно-разъездное судно управления Беломорско-Онежского бассейна внутренних водных путей. Номер ГИМС РША 01-12. Судно оборудовано грузовой стрелой и судовым прожектором типа ПЗС-45М. Якорное оборудование (лебедка) установлено на фальшборте транца. Выхлоп дизеля выведен в фальштрубу за рубкой.





“Путёвский-12”



“Лайна”

## МОТОНЕВОДНИК "ЛАЙЛА"

Московская область. Регистрационный номер ГИМС Р07-37МС. На снимках видно, насколько серьезно переоборудовано судно. Переделана кормовая оконечность корпуса, у рубки сделаны закрытые бортовые проходы на бак, изменен кап машинного отделения, с установкой на нем грузовой стрелы. Катер эксплуатируется в Московской области частным лицом.

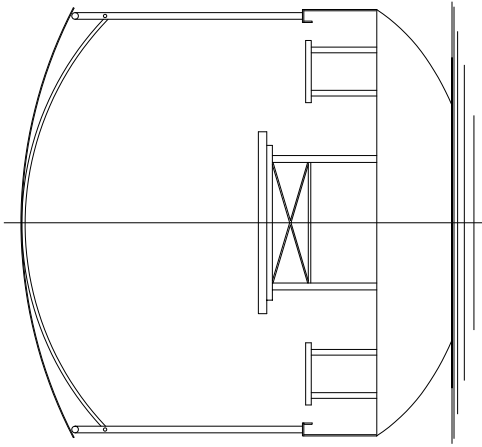


## МОТОНЕВОДНИК Проголочо-туристическое судно «Скиф» Р 60-30 ГА

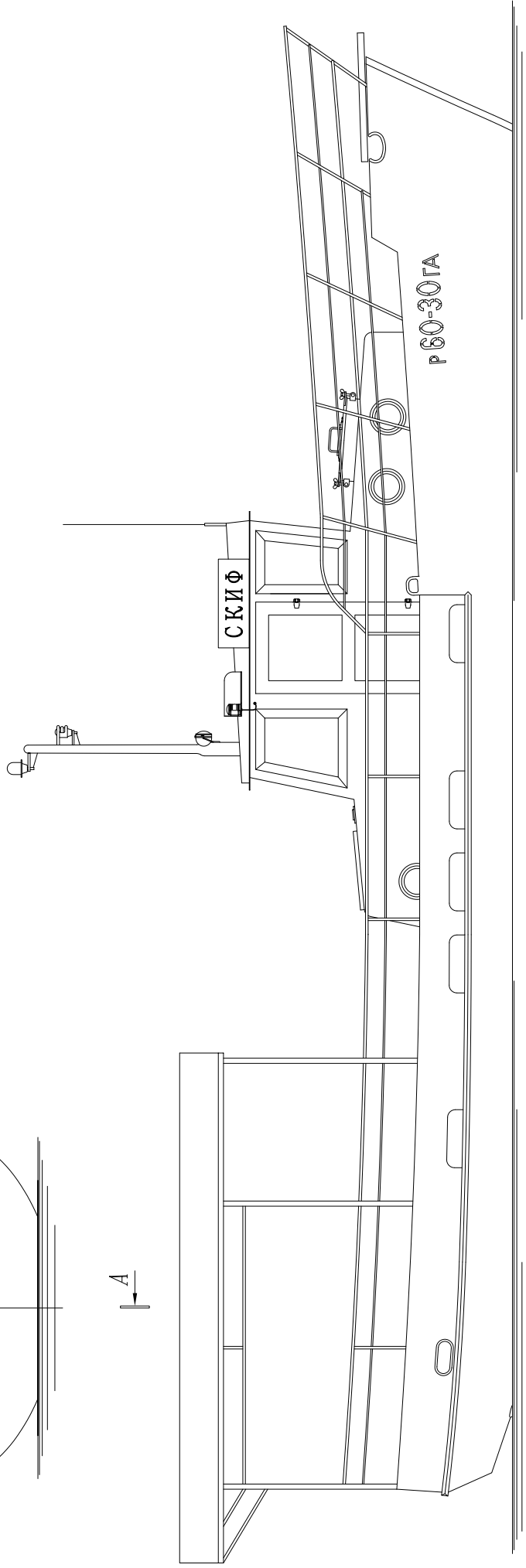
Волга, Чебоксарское водохранилище. Мотоневодник построен в 1987 году. На данный момент порт приписки Нижний Новгород. При переоборудовании в прогулочное, судно подверглось достаточно небольшим доработкам. Оно получило развитое леерное ограждение в носовой части. Промысловая палуба была переоборудована в палубу для отдыха. Тент в процессе эксплуатации немного изменился. На верхнем снимке показан его первоначальный вариант, а на нижнем после переделки. На форштевне сделана площадка для установки сходни. Стоит обратить внимание на то что после второй переделки был частично демонтирован машинный кап (обрезан по первый иллюминатор). Судя по наличию штыревой антенны, катер оборудован УКВ радиосвязью. В целом судно производит очень благоприятное впечатление, в первую очередь своей аккуратной покраской и общим ухоженным состоянием.



A-A



A



A

*Прогночно-туристическое судно "Скиф"*



В заключении хотелось бы сказать, что в данной статье совершенно не затронуты вопросы эксплуатации малых рыболовных судов. Они для каждого региона отличаются своей спецификой, которая определяется местными гидрологическими, климатическими и географическими особенностями, так и особенностями биоресурсов. Экономика также диктует свои правила лова, квоты добычи, условия эксплуатации и т.п. А это порой самым непосредственным образом отражается на внешнем виде судна. Конечно, можно было бы проиллюстрировать это на примере какого то конкретного региона, но насколько это будет интересно читателю, особенно в контексте судомодельной направленности выпуска, пока не совсем понятно. Возможно, в дальнейшем еще обратимся к этому вопросу. Тем более что тематика малых рыболовных судов будет продолжаться, и не затронуть тяжелый рыбацкий труд было бы не совсем правильно. Второй момент, который сознательно не затронут в этом выпуске, это списочная численность и распределение мотоневодников по регионам. Такая информация требует длительного скрупулезного сбора данных, либо доступа к базам ГИМС и страховых организаций. Для некоторых регионов они есть в открытом доступе, для других нет. Следует учитывать, что данные, опубликованные в них, отличаются минимальной информацией. Вопросы переоборудования отражаются только в случаях изменения габаритных размеров судна. К тому же, проследить хотя бы на примере какого то одного мотоневодника его судьбу, задача очень непростая. Порой их жизнь настолько запугана, что тут ни какой ГИМС не поможет. К сожалению совершенно неизвестна история проектирования мотоневодников. Кто проектировал, какое проектное задание было выдано на проект, как шел процесс создания судна? Все эти вопросы пока остаются без ответов. Если взглянуть обще на вопросы проектирования малых рыболовных судов в эпоху Советского Союза, то ситуация выглядит довольно запутанно. Суда разрабатывались как централизованными конструкторскими бюро, так и отдельными судостроительными заводами и даже отдельными судоремонтными мастерскими. В 90-е годы система централизованного проектирования оказалась разрушена, и проектные или модернизационные работы стали уделом тех предприятий, которые оказались калькдержателями проектов. Ситуация доходила до такой грани, что проектированием и постройкой рыболовных судов занимались исправительно-трудовые учреждения. Известны такие проекты. Суда ИТУ эксплуатируются до сих пор, и, кстати, оказались довольно успешны. Поэтому постараемся по возможности рассказать и о них в последующих выпусках. В свете вышеизложенного не стоит удивляться тому многообразию типов и видов малых рыбаков, которые эксплуатируются на реках и озерах нашей страны. Одних только мотоневодников было минимум пять различных моделей. А кроме них можно вспомнить метчики, сетеподъемники, приемо-транспортные суда, промысловые боты и баркасы всевозможных видов, тоневые и траловые, моторные и парусно-моторные, самоходные, буксируемые и даже гребные и т.д и т.п. И это ведь не отдельные суда, а **типы(!)** судов, включающие в себя по несколько различных проектов. Не говоря уже о судах единичной постройки или вообще не имеющих проекта и строящихся по потребности отдельными рыболовными бригадами, как кунгасы, рыбницы, мото-соймы и т.п. В некоторые года их количество доходило до семидесятиста единиц. При условии сроков их эксплуатации в пять-шесть лет можете представить себе объемы производства. Причем производства неучтенного. В справочники и статистику они не попадали, типовых проектов не создавалось. А о тех что попали в справочники информации не многим больше, не говоря уже о чертежах. Рыболовецкие, вспомогательные и технические суда, суда пассажирского флота и многие другие. Единственный способ как-то вывести их из тени, это методично одно за другим делать описание, восстанавливать или искать чертежи, публиковать информацию. Пока живы еще те кто их создавал, пока помнят о них те кто на них работал, пока верят что все было не зря, те кто отдал им часть своей жизни. Других способов нет. Поэтому...

*...Продолжение следует\_\_*