

Семеренко В.С., Цюпа А.М., Лук`яненко Е.В.

*Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського», Берестейський проспект, 37, Київ,
email: vova.7erenko@gmail.com*

ЧИ ПОВЕРНУТЬСЯ ПАСАЖИРСЬКІ СУДНА НА МАЛІ РІЧКИ УКРАЇНИ?

Анотація. *Доповідь присвячена історії будівництва та експлуатації пасажирських суден для малих річок України, а також перспективам відновлення таких перевезень. Розглянуто конструктивні особливості суден і доцільність їх використання на Десні та інших малих річках. Зазначено, що гребні колеса є найпридатнішими рушіями, а також запропоновано використання модернізованих проєктів пароплавів СБ-14 і СБ-21, збудованих на заводі «Ленінська Кузня» у 1934–1936 роках, які успішно експлуатувалися на річках Десна і Прип'ять.*

Abstract. *The report is devoted to the history of construction and operation of passenger vessels for small rivers in Ukraine, as well as the prospects for restoring such transportation. The structural features of these vessels and the feasibility of their use on the Desna and other small rivers are examined. It is noted that paddle wheels are the most suitable propulsion systems, and the use of modernized designs of the SB-14 and SB-21 steamboats, built at the "Leninska Kuznia" shipyard in 1934–1936 and successfully operated on the Desna and Prip'yat rivers, is proposed.*

Ключові слова: *Україна, Десна, малі річки, пасажирський річковий флот.*

Keywords: *Ukraine, the Desna, small rivers, passenger river fleet.*

У недалекому минулому люди, відпочиваючи на берегах Дніпра, Десни та інших судноплавних річок України, з неприхованою заздрістю проводжали пасажирські пароплави та теплоходи, що курсували між Києвом та іншими портами на Дніпрі, Десні, Прип'яті, а подекуди й на Дунаї. На борту цих суден пасажери мали змогу користуватися комфортабельними каютами, кінозалами, музичними салонами, ресторанами зі смачною їжею та розважальними програмами, що забезпечувало приємне і змістовне дозвілля під час подорожі.

Особливою популярністю такі мандрівки користувалися серед туристів, адже важко уявити кращий відпочинок, ніж подорожі широким Дніпром – Славутичем — чи його мілководними притоками, насамперед зачарованою

Десною, як її називав Олександр Довженко.

Верхів'я Дніпра, а особливо мальовнича Десна, мають великий туристичний потенціал для організації річкових круїзів. Тут розташовано багато історичних і архітектурних пам'яток, які охоче відвідують туристи під час екскурсій до Києва, Чернігова, Остра, Переяслава, Канева та інших міст. Окрім цього, на мальовничих берегах Десни та Дніпра можна облаштовувати так звані «зелені зупинки» для відпочинку туристів.

Десна – колиска українського судноплавства ще з часів Київської Русі. Вона стала однією з перших річок, якою у 1848 році почали курсувати пароплави. Нині, через припинення судноплавства та пов'язаних із ним робіт, що позитивно впливали на екологічний стан річки (зокрема очищення русла, укріплення берегів тощо), Десна поступово замулюється і ризикує зникнути з мапи України як судноплавна артерія.

Як зазначено у працях [1–2], організація перевезень на малих річках має велике господарське значення. Водночас такі перевезення потребують суден, конструктивно адаптованих до особливостей конкретної річки, що дозволить забезпечити їх ефективне використання як для вантажних, так і для пасажирських перевезень.

Однією з перших вдалих спроб створення таких суден була розробка проєктів і виготовлення буксирних пароплавів (проєкт СБ-20) та вантажно-пасажирських пароплавів (проєкти СБ-14, СБ-21) на київському заводі «Ленінська кузня» (нині – «Кузня на Рибальському») у 1933–1936 роках. Ці судна мали осадку 0,6–0,9 м, ширину 10–12 м, довжину 40–42 м і були призначені для експлуатації у верхів'ях Дніпра, а також на Десні та Прип'яті. Серед них найкращі експлуатаційні характеристики продемонстрували пасажирські пароплави проєкту СБ-14 (рис. 1), які здійснювали перевезення пасажирів, зокрема на лінії Київ–Чернігів, як у довоєнні, так і в післявоєнні роки [2].



Рис. 1.

Як же можливо відродити пасажирські перевезення на малих річках України? На нашу думку, одним із найбільш економічно доцільних варіантів будівництва суден для таких умов є використання модернізованих проєктів СБ-14 та СБ-21 – суден, що експлуатувалися на малих річках України протягом майже 50 років.

Насамперед, доцільно запозичити з цих проєктів конструкцію корпусу з гребними колесами, які, за оцінками фахівців, є найпридатнішими для експлуатації в умовах малих глибин. Варто зауважити, що саме гребні колеса використовуються як рушії на сучасних туристичних суднах, зокрема на річках Луара (Франція) та Рейн (Німеччина). Прикладом такого судна є «Принцеса Луара», зображена на рис. 2.

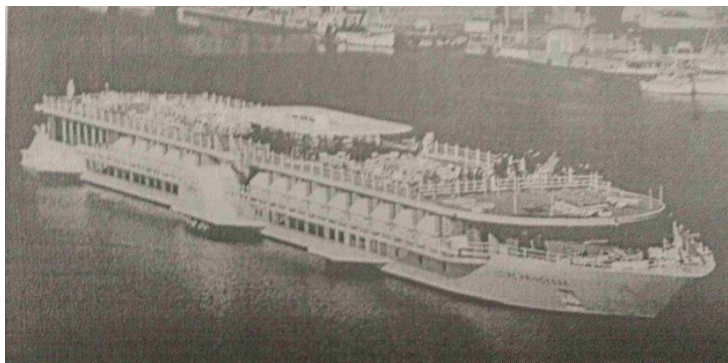


Рис.2

Силовими установками для суден такого типу можуть слугувати як парові машини (зокрема, розроблена в післявоєнні роки на київському заводі «Ленінська кузня» парова машина ПМ-5 потужністю 200 к.с.), так і два дизельні двигуни зі спеціально спроектованими редукторами. Вибір оптимального типу силової установки потребує окремого інженерного дослідження, з урахуванням умов експлуатації та особливостей конструкції суден.

При цьому слід враховувати, що у разі використання гребних коліс як рушіїв найзручнішою з технологічної точки зору є саме парова машина, оскільки вона може бути безпосередньо з'єднана з валом коліс. Натомість дизельні двигуни потребують застосування редукторної передачі, що ускладнює машинну установку.

До переваг парової машини належать можливість використання різних видів палива – твердого, мазуту, нафтових залишків, а також здатність працювати з тривалим перевантаженням до 60 %, простота обслуговування і тривалий

ресурс роботи до капітального ремонту. Важливою характеристикою є також стабільно високий коефіцієнт корисної дії в широкому діапазоні потужностей [2].

Водночас дизельні двигуни мають значно вищу загальну ефективність та менші габарити, що дозволяє скоротити площу машинного відділення і забезпечити кращу компоновку судна.

Крім заміни силової установки, допоміжних механізмів і навігаційного обладнання, обов'язковим є також нове планування пасажирських кают та інших приміщень судна, в яких мають бути передбачені системи клімат-контролю. Для підвищення комфортабельності при здійсненні туристичних перевезень, крім

збільшення розмірів та поліпшення обладнання пасажирських кают, необхідна наявність ресторану, бару, музичного салону, кіоску товарів першої необхідності.

Можливі плани трюму, головної та верхньої палуб туристичного судна, створеного на базі корпусу і гребних коліс проекту СБ-14, показані наприклад у роботі [3].

Мету даної роботи – ми бачимо у приверненні уваги громадськості до необхідності відновлення пасажирського судноплавства на мальовничих малих річках України.

ЛІТЕРАТУРА

- [1] Засс, В. М. (1938). *Основи технічної експлуатації флоту на малих річках*. Київ: Видавництво АН УРСР.
- [2] Цюпа, А. М. (2018). Пароплави Дніпровського флоту від давнини до сучасності. *Дослідження з історії техніки*, (24), 10–14. Київ: НТУУ «КПІ».
- [3] Цюпа, А. М. (2019). Пасажирські перевезення на малих річках України – історія, сучасність та можливі перспективи. *Дослідження з історії техніки*, (25), 4–6. Київ: НТУУ «КПІ».