

# На плаву при любых обстоятельствах

АРТЕМ ЛИСОЧКИН

*Не за горами очередная навигация, а значит, у сотрудников Государственной инспекции по маломерным судам, ответственных за проведение ежегодного технического осмотра, наступит горячая пора — особенно если учесть значительное число новичков, которые, согласно сведениям торговых компаний, присоединятся к рядам отечественных водномоторников в наступающем сезоне. Один из главных залогов беспрепятственного прохождения техосмотра — наличие на борту обязательного набора судового снабжения, главенствующее место в котором занимают спасательные средства.*



На воде, увы, схожая ситуация. Прежде всего это касается спасательных средств. Кое-кто их принципиально игнорирует, а многие держат в лодке, убрав на самое дно рундука, только для предъявления в случае проверки. Хотя как-то мы увидели на перегруженной “Казанке” обшарпанный спасательный круг, который красовался на самом видном месте — на носовой деке. Правда, он был намертво примотан к ней тросом. “Это чтоб гимсовцы не приставали,” — хмуро объяснил владелец посудины.

“Кия” уже поднимал эту тему не раз и не два, но случай как раз из тех, когда не грех и повториться: необходимость иметь на борту соответствующий набор предметов снабжения диктуется не прихотью контролирующих органов и не стремлением пополнить казну за счет нарушителей, а многолетним судоводительским опытом. Это неотъемлемая часть хорошей морской практики, а главная цель, которая при этом преследуется — обеспечение безопасности, причем не только лично вашей, но и других людей (имеются в виду и пассажиры у вас в кокпите, и прочие участ-

ники движения по воде, которым может потребоваться помощь).

## Обязательно и желательно

Для начала напомним, что нужно иметь на борту согласно предписаниям нормативных документов. Сразу оговоримся, что речь пойдет о прогулочных судах, подведомственных ГИМС (требования Морского и Речного Регистров — не совсем наша тема). Но и в этом случае предмет разговора во многом зависит от разрешенного района плавания. К морским судам предъявляются более жесткие требования, и для категорий района плавания от четвертой до нулевой (неограниченной) действуют отдельные “Правила классификации, постройки и обеспечения эксплуатации безопасной безопасности морских судов, поднадзорных Государственной инспекции по маломерным судам Российской Федерации”. Подавляющему же большинству наших водномоторников — в первую очередь, владельцам относительно небольших лодок с подвесниками — следует руководствоваться “Инструкцией по техническому надзору за судами, поднадзорными ГИМС МЧС РФ и эксплуатирующихся на ВВП, ВП и МП с удалением от берега не более 5000 м”.

Инструкция подразделяет перечень судового снабжения (или имущества) на несколько разделов в соответствии с его назначением. Кроме обязательных предметов, без которых, в частности, не пройти техосмотр (мы выделили их

Наверное, это просто вопрос общей культуры, но подобные требования нередко воспринимаются у нас как пустая формальность и чуть ли не бюрократизм. Автомобилистам это тоже хорошо знакомо. Многие убеждены, что самая крупная неприятность при отсутствии sacramентального набора из огнетушителя, аптечки и знака аварийной остановки — это встреча с инспектором и неизбежный штраф (бывает, что все это хозяйство временно одалживают у друзей только для прохождения техосмотра). То, что в нештатной ситуации это может быть чревато куда более крупными бедами, почему-то во внимание не принимается.



Кроме жилетов универсального назначения (600–1000 руб., “Мнев и К”), петербургская компания “Шторм” производит и специализированные — например, для водно-моторных гонок, имеющие дополнительную защиту от травм

курсивом), в ней указано и то, что иметь на борту желательно — владельцу судна стоит обратить внимание на эти рекомендации с учетом конкретных условий эксплуатации и акватории.

Первым в списке стоят СИГНАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА, которые служат как для обозначения судна на воде, так и для вызова помощи в случае аварии. Первую категорию мы уже достаточно подробно рассматривали в № 194, здесь же напомним, что к безусловно обязательным световым приборам для любого судна, от гребной надувнушки до большого каютного катера, относится *ручная фонарь с огнем белого цвета* (естественно, действующий, со свежими батарейками). Наличие ходовых и стояночных огней в обязательном порядке не требуется (тем более что катера и мотородки, как правило, ими изначально укомплектованы), но имейте в виду, что без них вам придется ограничить эксплуатацию моторного судна светлым временем суток.

К числу рекомендуемых светосигнальных устройств относятся фальшфейеры и прочая подобная пиротехника, служащая для подачи сигнала бедствия и вообще привлечения внимания.

Кроме того, необходимо хотя бы одно звукосигнальное устройство. Как нам сообщили в ГИМС, инспекторов удовлетворит и простейший вариант — *свисток*, но больше приветствуется туманный горн, ручная сирена или рында, пусть даже сувенирная. Имейте в виду, что электрический звуковой сигнал (не только “бибикалка” автомобильного типа, но и мощная “воздушка”!), не в счет, хотя иметь его желательно — “обязательное” звукосигнальное устройство не должно зависеть от бортового аккумулятора и вообще силовой установки.

Наличие СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ проверяется в первую очередь, ведь от них порой напрямую зависят человеческие жизни. *Индивидуальные спасательные средства* (проще говоря, спасжилеты) необходимо предъявить в количестве, соответствующем указанной в судовом билете пассажироместности. Правда, тут есть одна тонкость — при обычной эксплуатации (а не во время техосмотра), вы вправе оставить излишек на берегу и иметь на борту спасательные жилеты по фактическому числу пассажиров, к которым в данном случае относится и водитель. Кроме того, необходим хотя бы один *спасательный круг с линем*, который позволит оказать помощь человеку за бортом. Равноценные заменители — спасательная “подкова” или бросательный конец Александра (последний более

компактен, и найти ему место для хранения легко даже на совсем маленькой лодке).

**Внимание:** все спасательные средства должны быть *сертифицированы*. Звучит не очень обнадеживающе, но не спешите опять поминать бюрократию недобрым словом: дополнительные разъяснения, которые мы запросили “на самом верху”, в ГИМС МЧС России (бывшем Главном управлении), позволяют сделать вывод, что инспекция руководствуется в этом вопросе скорее правилами хорошей морской практики, чем бездушной буквой закона, но об этом чуть ниже.

СРЕДСТВА ПО БОРЬБЕ С ВОДОЙ И ОГНЕМ включают в себя *плавающий черпак* (или плавающее ведро) и *огнетушитель*, который можно заменить противопожарной кошмой, представляющей собой кусок огнеупорной ткани размерами 1.5×1.5 м. Обычно кошму делают из плотного брезента (о крайне вредном для здоровья асбесте и речи нет), хотя это архаичное приспособление уже редко где встретишь, да и всерьез рекомендовать его мы бы не стали — при серьезном пожаре есть риск и огонь не потушить, и ожоги заработать. Если ваша задача не просто “поставить галочку” для инспекторов ГИМС, а иметь на борту действительно полезную вещь, советуем все же остановиться на огнетушителе. Тип его не регламентируется — единственно, на лодке длиной более 5 м его объем должен быть не менее 2 л.

Возвращаясь к водоотливным средствам, заметим, что принцип здесь тот же, что со звуковыми сигналами — электрические трюмные помпы могут выступать лишь в качестве дополнения, хотя и весьма полезного. С формальной точки зрения заменить черпак или ведро вполне может ручная помпа, но и при ее наличии отказываться от столь полезных и крайне дешевых вещей мы бы не стали — пригодятся они не только в случае течи, но и при наведении порядка в кокпите.

Набор ЯКОРНО-БУКСИРНО-ШВАРТОВНОГО ИМУЩЕСТВА во многом зависит от типа судна. На лодках длиной до 5 м допускается иметь один и тот же трос и для якоря, и на случай буксировки. Поскольку о швартовке как таковой при этом обычно речь не идет, не требуются и отдельные швартовы. За избыток веревок на борту вас никто не укорит, а по минимуму *якорь* и *якорный трос* должны быть на любой лодке. Хотя формально длина не оговаривается, не надейтесь, что в его качестве вам удастся всучить инспекторам трехметровый обрывок! Вообще-то это тема отдельного разговора, и проблему выбора якоря мы планируем осветить в одном из ближайших



Плавающая куртка  
“MARINEPOOL”  
— вещь стильная  
и практичная,  
но недорогая  
(3900 руб., “Yachting  
Russia Club”)

номеров (о швартовах читайте в № 198 и 199).

К ПРОЧЕМУ ИМУЩЕСТВУ инструкция относит *медицинскую аптечку* (содержимое которой, в отличие от ГИБДД, ГИМС не регламентирует), а также *весла*. На моторной лодке можно ограничиться одним веслом, которое не только позволит убраться с судового хода при отказе мотора, но и сгодится на роль отпорного крюка.

Разделы, в которых приводятся НАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА СВЯЗИ, несут рекомендательный характер. Конечно, радиостанции и навигаторы GPS не всем по карману, да нередко они и попросту не нужны. Но все же присоединимся к устному совету, полученному в той же ГИМС: при выходе на воду обязательно берите с собой мобильный телефон, в память которого заранее занесен номер поисково-спасательной службы вашего региона (общий для всей страны “аварийный” телефон 112 вы наверняка и так знаете!) Опыт МЧС показывает, что иной раз только мобильник, который сейчас в кармане практически у каждого, позволяет вовремя получить помощь в случае серьезного происшествия “на природе”. Не лишним будет и компас, хотя бы самый простой, наручный — по крайней мере, будете знать, в какой стороне берег, если вдруг угодите в туман.

Инструкция инструкцией, но можем привести еще целый ряд вещей, ею не охваченных. Владельцам моторных лодок и катеров советуем иметь на борту хотя бы минимальный набор инструментов — свечной ключ, ключ для гайки гребного винта и пассатижи, а также запчасти первой необходимости — прежде всего свечи зажигания. Стоит возить с собой и запасной винт (крепёжную гайку и стопорные шплинты или шайбы тоже неплохо иметь в запасе — эти детали обычно топят в первую очередь). Кстати, будет разумно держать в резерве винт иного шага — например, “грузовой”, если обычно вы путешествуете налегке и используете “скоростной”. Владельцам надувных лодок и РИБов



Спасательный (согласно отечественной градации — страховочный) жилет **“MARINEPOOL EUROPE”** (1040–1440 руб., “Фордевинд-регата”)

Страховочный жилет **“MARINEPOOL STANDARD”** (1120 руб., “Фордевинд-регата”)

“Классический” спасательный нагрудник, отвечающий требованиям **“S.O.L.A.S.”** (1273 руб., “Фордевинд-регата”)

Страховочный жилет компании “Северное море”, сертифицированный Речным Регистром, предназначен для рыбаков и охотников — камуфляжная расцветка, обилие карманов, застежка-молния. Кроме того, данный образец явно сработан в расчете на владельцев лодок **“Wellboat”** (1200 руб., “Порт-Артур”)

Страховочный жилет с набором поперечных ремней (1200 руб., “Порт-Артур”)

Спасательный жилет **“OSCALATI”** с поддержкой головы и высокой плавучестью (1480 руб., “Порт-Артур”)

Плавающий и “дышащий” комбинезон **“URSUIT”** — так называемый “костюм для выживания” — предназначен для работы на воде в особо тяжелых и опасных условиях (26 800 руб., “Порт-Артур”)

настоятельно рекомендуем иметь при себе ремкомплект для заклейки поврежденных баллонов.

### Спасательный или страховочный?

Как мы упоминали выше, основные (и при этом наиболее дорогостоящие!) предметы обязательного судового имущества — спасательные средства — должны быть сертифицированы. Это правило наверняка требует дополнительных пояснений — причем, как ни странно, прежде всего для тех, кто более-менее владеет вопросом.

Действительно, взять хотя бы сам термин “спасательный жилет”. Строго говоря, далеко не каждая одежда такого рода, способная держаться на воде, относится к этой категории. Если говорить о российских законах, спасательными жилетами могут именоваться только изделия, конструкция, размеры и плавучесть которых отвечают требованиям ГОСТ 22336–77 — они обязательны для комплектования судов, поднадзорных Морскому и Речному Регистрам. Типоразмеров всего два — “взрослый” и “детский”, плавучестью не менее 20 кг и 9.5 кг соответственно, и обе “модели” больше напоминают рыцарские доспехи. Надевают их только в случае аварии, и человек, облаченный в такой жилет, обладает в воде не большей подвижностью, чем обыкновенный буюк — плыть в нем каким-либо стилем практически нереально, да и на суше (или на палубе) громоздкая конструкция тоже сковывает движения. В общем, рассчитано это действительно спасательное средство только на то, чтобы пассивно дожидаться в нем помощи, но эта задача выполняется на все сто — благодаря большому запасу

плавучести и конструкции, всегда поддерживающей голову терпящего бедствие над водой, что немаловажно, если он находится в бессознательном состоянии из-за травмы или переохлаждения. Есть и еще ряд обязательных условий — яркая расцветка, наличие светоотражателей, сигнального свистка и т.д.

В основе отечественного ГОСТа лежат стандарты международной конвенции по охране жизни на море (S.O.L.A.S. — “Safety of Lives at Sea”). Хотя на сегодняшний день они предусматривают более широкую градацию типоразмеров спасательных жилетов и нагрудников, общий принцип (расчет на аварию и пассивное ожидание помощи) для подобных “профессиональных” разновидностей сохраняется.

Стоять за штурвалом, тянуть шкоты, кататься на водных лыжах или гидроцикле в такой неуклюжей сбруе, мягко говоря, несподручно, и когда мы настоятельно рекомендуем надевать спасательный жилет при выходе на воду на небольшой лодке (во многих зарубежных странах это непреложное правило, нарушение которого грозит серьезным штрафом), то имеем в виду несколько иную его разновидность — то, что отечественные буквоеды именуруют страховочным или рабочим жилетом. Плавучесть у него несколько меньше, поддержка головы специальным “воротником” порой отсутствует, но зато он практически не мешает работе или активному отдыху, да и смотрится не в пример привлекательнее.

Но если вновь обратиться к зарубежным стандартам, то путаницы не избежать: разновидности “спасательный” (“life jacket”) и “страховочный” (“buoyancy aid”) у нас и у них вовсе не

дублируют друг друга! Так, например, европейские жилеты с маркировкой “EN395” и “EN396”, которые у нас отнесли бы к страховочным, согласно требованиям CE являются спасательными! Нередко четыре международных класса “EN” обозначают по-другому — применяя так называемые “Ньютон-классы” (“Newton classes”), хотя суть не меняется: основные характеристики и их “шаг” остаются теми же. Жилет с маркировкой “50N” относится к страховочным, а с большими цифровыми индексами (100, 150 и 275) — к спасательным. (Со всей остальной Европой не согласны только в Англии, где в категорию “buoyancy aid” попадает и “сотка”).

Кстати, о плавучести: показатели в ньютонах (читай — в килограммах) здесь чисто условные, и не свидетельствуют о том, что, например, “N50” обязан удерживать на воде 50-килограммовую чугунную чушку. Чтобы не дать утонуть человеческому телу, которое и само по себе неплохо держится на воде, достаточно куда меньшего запаса плавучести: у “N50” он составляет 5.5 кг, а у “N100” — 11 кг.

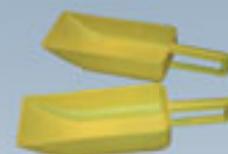
Если учесть, какой ныне широкий выбор спасательных (или страховочных?) жилетов импортного производства в наших магазинах, то разобраться непросто. Да еще и сертификация сюда примешалась...

Не печальтесь! Если в нескольких словах передать полученные нами в ГИМС МЧС России разъяснения, то, во-первых, инспекцию устраивают как спасательные, так и страховочные жилеты, а во-вторых, сертификат может быть не только российским. В нашем главном надзорном органе разумно рассудили, что соответствие нормам



“Подковы” с автоматической накачкой (2500–3850 руб., “Фордевинд-регата”)

Спасательные круги из полиэтилена (2070 руб., “Фордевинд-регата”)



Плавающий черпак по всем правилам “морского каталога” стоит более 100 руб.



Судовой порошковый огнетушитель емкостью 1 л стоит в “Порт-Артуре” практически столько же (770 руб.), сколько “Набор автомобилиста” в гипермаркетах и на авторынках, а его углекислотный 2-литровый собрат обойдется почти всемерно дороже (5225 руб.).



Упругая спасательная “подкова”, на наш взгляд, более удобна и безопасна в использовании, чем классический круг (1380 руб., “Порт-Артур”). Простенький держатель из нержавеющей проволоки в полном соответствии с законами “морской” торговли стоит еще 430 руб.



Эта “морская” аптечка “OSCULATI” (375 руб., “Порт-Артур”) хороша разве что наличием съемной пластины-держателя для крепления к переборке



Бросательные концы зарубежного производства (1070–4018 руб., “Фордевинд-регата”)

“S.O.L.A.S.”, “Bureau Veritas”, “Lloyds” и прочих весьма уважаемых организаций позволяет эксплуатировать испытанную и одобренную ими продукцию и на территории России. Как правило, копии соответствующих сертификатов на английском языке вам готовы показать в магазине, но можно просто взглянуть на маркировку самого жилета — обычно там имеется соответствующая пометка или, применительно к товарам, импортированным из Европы, известный значок “CE”. Надо сказать, что некоторые торговые организации подстраховались и на основе зарубежных получили российские сертификаты, которые в обязательном порядке должна иметь отечественная продукция — ГИМС, Морского или Речного Регистров.

Нам объяснили, что требование использовать только сертифицированные у нас или за границей спасательные средства преследует единственную цель — исключить из употребления заведомо некачественные изделия, способные в ответственный момент подвести (например, сшитый неизвестными кустарями спасжилет может банально впитывать воду), а также то, что изначально не имеет отношения к охране жизни на воде (скажем, детский надувной круг с утиной головой или автомобильная камера спасательными средствами считаться никак не могут). Вне закона и всякие самодельные приспособления такого рода, так что зря тратить время и выпиливать спасательный круг из купленного в “Стройтоварах” пенопласта не стоит.

И, наконец, о санкциях. Предположим, что для прохождения техосмотра вы одолжили спасательные средства у знакомых, а, получив заветную отметку

в судовом билете, на воду выходите без них. Как это ни странно, но основной документ, на основании которого на вас могут наложить штраф — Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях — наказания за отсутствие спасательных средств для частных лиц не предусматривает. Однако это вовсе не означает, что вас не могут оштрафовать на основании местного законодательства — по имеющейся у нас информации, в некоторых регионах за подобное нарушение придется выложить до 1000 руб.

### Проблема выбора

На первый взгляд спасательные жилеты (так и будем называть их по привычке) различаются разве что “фасоном”, но это далеко не так. При выборе (а он у нас почти столь же широк, как и за рубежом) следует руководствоваться прежде всего назначением. Для начала попробуйте ответить на несколько простых вопросов, которые помогут вам в общении с продавцами специализированных магазинов — народ они обычно грамотный, но все же не мешает сразу “навести их на цель”.

Вы яхтсмен, водномоторник или любитель активных развлечений вроде водных лыж, надувных “бананов” и т.п.? Далеко ли от берега вы обычно забираетесь? На что вы планируете надевать жилет — на голое тело, облегчающий гидрокостюм или же на плотную одежду? Плаваете ли вы в холодную погоду? Нужна ли дополнительная мягкая защита от ударов о воду? Нужны ли карманы? Важна ли компактность жилета при хранении? Простите за прямоту, но не предусматривают ли тип лодки и ваша манера езды аварийную ситуацию,

после которой вы рискуете оказаться за бортом в бессознательном состоянии? И, наконец, какие расцветки предпочитает ваша супруга?

Если “условия плавания” можно отнести скорее к тяжелым — крупная акватория, значительное удаление от берега, переменчивая погода, то жилет лучше выбрать “потолще” и с поддержкой головы, что означает не только повышенную плавучесть, но и дополнительную защиту от холода. Наиболее “эфмерные” жилеты для водных видов спорта — как правило, они имеют небольшую плавучесть, лишены подголовника (исключение составляет разве что экипировка для сплава по бурным рекам) и плотно прилегают к телу, за счет чего и держатся. Момент немаловажный: обратите внимание, имеются ли внизу паховые ремни, не дающие жилету задраться на голову — если он достаточно просторный, то при попадании в воду вы просто в него “провалитесь”, держась только на подмышках (в обязательном порядке такие ремни имеются лишь на детских жилетах).

В качестве застежек обычно используются ремни, снабженные защелками, “молнии” или то и другое одновременно. Плюс ремней в том, что их можно регулировать, подгоняя жилет по фигуре (в нашем случае это не только красота, но и больший комфорт при попадании в воду), а кроме того, на них можно цеплять мобильники, рации и навигаторы, снабженные крепежной “клипсой”, не говоря уже о страховочной стропке аварийной остановки мотора. “Молния” обеспечивает непродуваемость, что полезно в холодных широтах.

Если вы охотник, то наверняка предпочтете камуфляжную расцветку и оби-

лие карманов. ГИМС не против — вряд ли при своем увлечении вы заберетесь далеко от берега, где вас придется искать с вертолета, но в открытом море или на большом озере лучше все-таки яркие “кислотные” цвета и светоотражатели. Чтобы покончить с эстетической стороной дела, заметим, что приверженцы “здорового фетишизма” вполне могут найти спасательное средство с логотипом и фирменными цветами излюбленной судостроительной или моторостроительной компании — такие вещицы нередко продают дилеры, торгующие лодками и моторами.

Страховочные и импортные спасательные жилеты выпускаются нескольких размеров в пределах одной и той же модели, но все же с более крупным “шагом”, чем обычные пиджаки и куртки. Подобрать подходящий легко при помощи специальных таблиц — у одних фирм ключевым является ваш вес, у других — размер одежды. “Спортивный” жилет должен максимально плотно сидеть по фигуре, а вот “универсальный” при каких-либо сомнениях советуем брать “в плюс”, с расчетом на то, что его придется надеть поверх толстого свитера и куртки.

Несколько особняком в общем ряду располагаются надувные жилеты — хотя в большинстве случаев здесь более уместно слово “нагрудник”. Что касается отношения к ним ГИМС, то действует общее правило — если продукт сертифицирован, то все в порядке. Главное их преимущество — компактность в сдутом виде. Минусы связаны с самим процессом надувания. Некоторые модели, прежде всего столь популярные за рубежом “подковы”, приводятся в “боевое” состояние только сжатым углекислым газом из одноразового баллончика — как вручную, так и автоматически, при попадании в воду. Кстати, распространенное мнение, будто “автомат” способен привести в действие дождь или захлестнувшая кокпит волна, не соответствует действительности — не раз проверено. Для этого надо полностью погрузиться в воду, но после того, как вас из нее извлекут, баллончик придется заменить. Некоторые более крупные модели можно надуть ртом через ниппели, но проделывать это придется перед каждым выходом на воду — иначе какой от них будет толк?

### Что почем

Всем “водоплавающим” прекрасно известно, что стоит какому-то товару попасть в “морской” каталог, как его цена сразу подскакивает до небес. Зная это несложное правило, при комплектации лодки необходимым имуществом можно несколько сэкономить, но сразу

предупредим, что в случае со спасательными средствами этот фокус не пройдет. И хотя уровень цен в зависимости от фирмы, модели и страны-изготовителя может отличаться в разы, платить все равно придется “по-морскому”. Выиграть получится разве что на отечественной продукции, которая несколько дешевле (и при этом, надо сказать, нередко не уступает заморским образцам по качеству и дизайну).

Перед началом навигации мы проинспектировали несколько петербургских и московских магазинов, специализирующихся на “лодочных” аксессуарах и убедились, что те же спасательные жилеты имеются в наличии на любой вкус и кошелек.

Импортные “универсального” назначения стоят 40–60 евро, т.е. в пределах 1350–2000 руб. Наиболее “навороченные” модели, естественно, дороже, плюс в ряде случаев приходится приплачивать за известную или “культовую” марку. Российские доступнее — 600–1100 руб. (в продаже мы видели изделия компаний “Опыт”, “Шторм” и “Северное море”, все имеющие необходимые российские сертификаты — либо Морского, либо Речного Регистра).

Жилеты одной и той же модели самого маленького и самого большого размера, конечно, отличаются по цене, но не очень существенно — в пределах 15–20%, не столь велика разница и между детскими и взрослыми моделями. В общем, если помножить цену на указанную в судовом билете пассажировместимость, то сумма выходит не маленькая.

Наиболее широкий выбор спасательных средств был отмечен в питерской “Фордевинд-Регате”. Кстати, только там мы обнаружили “настоящие” спасательные нагрудники для взрослых и детей с клеймом “S.O.L.A.S.” по 1273 руб. за штуку, с которыми хоть сейчас на океанский лайнер (схожие изделия из каталога “Lalizas”, но с более скромным значком “SE”, здесь вдвое дешевле). В упомянутом “морском универмаге” имелись в наличии также автоматические надувные “подковы” сразу нескольких моделей. Вещь безусловно хорошая, но вот цена... За штуку придется выложить 90–140 евро (3000–4700 руб.), а за дополнительный баллончик с углекислым газом — более 800 руб. Кстати, аналог подешевле, скажем, от пневматического пистолета, подобрать не получится, поскольку самый большой оружейный баллон — 12-граммовый, в то время как для “подков” требуется емкость от 24 до 33 г.

Из любопытных “небюджетных” вариантов обратили на себя внимание

также плавающие куртки “Marinepool”, которые продает петербургский “Yachting Russia Club”. По сути это те же страховочные жилеты, снабженные паховыми ремнями, но с пристегивающимися рукавами и капюшоном. Где-нибудь на открытой террасе летнего клубного рестораника никто и не догадается, что на вас на самом деле спасательное средство! Правда, и стоит оно недешево — 3900 руб. А самая дорогая одежда такого рода (800 евро, или почти 27 тыс. руб.) продается в “Порт-Артуре” — финские плавающие костюмы “Ursuit”, которые с недавних пор используют и спасатели МЧС. Костюм полностью герметичен (но при этом “дышит” благодаря мембране “Goretex”) и поддерживает своего обладателя на плаву за счет оставшегося внутри воздуха. Правда, дотошные изготовители все равно рекомендуют использовать его в паре с жилетом, поддерживающим голову.

Что же касается спасательных кругов, “подков” и бросательных концов, то тут бал правит в основном импорт, и цены соответствующие — от 1200 до 4000 руб. за единицу. К сожалению, отечественной продукции в наличии мы с ходу не нашли, хотя поиски в интернете свидетельствуют о том, что расходы на эту статью реально сократить как минимум вдвое.

В общем, когда переходишь к огнетушителю с аптечкой, то просто отдыхаешь душой. Цены-то “сухопутные”! На отдельные “морские” образцы общей стоимостью 1200–5500 руб. мы и смотреть не стали, поскольку в первом же гипермаркете, куда заехали перекусить, обнаружили замечательный “Набор автотомобилиста”: в прочную объемистую сумку вложены не только аптечка и большой аэрозольный огнетушитель, но и буксирный трос, и фонарь с мигалкой (светосигнальное устройство!), и даже пара перчаток. Правда, на аптечной коробке изображена такая, хм... медсестра, что вместо предписанного ГИБДД набора целебных снадобий скорее ожидаешь обнаружить внутри упаковку известных резинотехнических изделий, но при подобной цене грех нос воротить — менее 800 руб. за весь комплект!

...Ну а звукооповещающее устройство — свисток — и вовсе досталось нам безвозмездно, то есть даром. Его презентовала уставшим от ценников со многими нулями исследователям одна добрая старушка, которая, когда была малость помоложе, подрабатывала сторожем в порту. ✕

