



## ЗНАЧИТ УВЕРЕННОСТЬ

*Наш журнал продолжает диалоги с руководителями ГИМС, которая отныне входит в состав МЧС. Сегодня у нас рандеву с главным государственным инспектором ГИМС Ленинградской области Геннадием Юрьевичем Корсуновым и первым заместителем начальника Главного Управления МЧС России по Ленинградской области Владимиром Евгеньевичем Богородским.*



ГЕННАДИЙ ЮРЬЕВИЧ  
КОРСУНОВ

— Геннадий Юрьевич, что дало вам слияние с МЧС России?

— В первую очередь это, конечно же, укрепление морального духа сотрудников и уверенности в будущем. Посудите сами, до нынешнего года в плачевном состоянии пребывала и материально-техническая база. В прошедшем году мы не испытывали никаких проблем ни с бензином, ни с текущим ремонтом инспекторских судов, да, пожалуй, впервые получили сразу шесть новеньких мотолодок. Все это не могло не сказаться на нашей кадровой проблеме. Вдруг появился конкурс на должность инспектора. Теперь мы принимаем туда людей лишь с высшим образованием.

— И это еще только начало! — вступает в разговор полковник Богородский. — Мы приняли ГИМС в МЧСовскую семью всего восемь месяцев назад и сразу поняли — сколько же тут проблем! Летом за город выезжает до 3 млн. человек. А вот оборудованных пляжей, съездов к воде, где удобно спускать катера — по пальцам пересчитать. Никуда не годится и материальное обеспечение инспекторов ГИМС. Поэтому будущий год станет настоящей вехой в истории ГИМС по всей России. На воде мы должны выглядеть не хуже, чем ДПС на дорогах. В 2006 г. планируем задействовать вертолетную поддержку ГИМС при патрулировании водоемов области. Будем вести работу и по введению единого — для всей Российской Федерации — реестра маломерных судов.

— Геннадий Юрьевич, не пояснили бы вы читателям, сколько судов стоит у вас на учете и какими средствами для контроля за ситуацией обладаете?

— У нас зарегистрировано 18 885 моторных и 20 605 гребных плавсредств. В штате областного ГИМС работает 71 государственный инспектор, на вооружении у нас шесть катеров со стационарными двигателями и 15 с подвесными “Mercury” мощностью 30 и 115 л.с. Получим еще одну мотолодку к 90-сильным движком к 15-летию МЧС.



ВЛАДИМИР ЕВГЕНЬЕВИЧ  
БОГОРОДСКИЙ

Вообще мы контролируем всю область от границы с Финляндией и Эстонией на западе до Валаама на Ладого. Пока нет наших инспекторов лишь в Бокситогорском, Волосовском и Тосненском районах.

— А входят ли в эти цифры столь популярные сегодня гидроциклы?

— Это наша головная боль, — при этих словах Геннадий Юрьевич Корсунов пожегил и вытащил с полок какие-то толстые книги. — Если так дальше пойдет, то скоро никто и регистрировать эту технику не станет! Ведь согласно постановлению вице-губернатора А. Д. Бурлакова, ежегодный транспортный налог на гидроциклы мощностью 100 л.с. — 25 000 руб. Где тут здравый смысл? Зачем владельцу аквабайка регистрировать свое приобретение, если штраф ДПС за транспортировку незарегистрированного плавсредства — 1000 руб., т. е. его хозяин заплатит всего 2000 руб., если его поймали и в начале, и в конце сезона. Штраф, налагаемый инспектором ГИМС за эксплуатацию аквабайка без госзнаков, — 1000 руб. Значит, в худшем случае, если он попался раз пять, то заплатит в итоге 7000 руб. Вот и получается на круг 18 000 руб. экономии по сравнению с официальным государственным налогом!

Именно поэтому в городе зарегистрировано всего около 300 аквабайков да в области еще 100. А если вы посмотрите данные таможи по ввозу этих плавсредств, то вам просто плохо станет...

— Мы получаем много писем, в которых читатели жалуются на немыслимый денежный сбор и с подвесных моторов.

— Тут мы также на стороне водномоторников, — искренне возмущается Корсунов. — Как результат этих налоговых новаций могу привести довольно печальные цифры: в период с 30 сентября по 10 декабря 2005 г. с учета снялись 309 мотолодок и 250 гребных плавсредств. Мы же предлагали ввести дифференцированный налог на подвесные моторы: до 30 л.с. — 15 руб. с лошадки, от 30 до 60 — 30 руб., 60–100 л.с. — 40, а свыше 100 л.с. — 80 руб. Будем биться за эти цифры в правительстве и в следующем финансовом году.

— Владимир Евгеньевич, кто же конкретно отвечает за спасение людей на воде?

— Естественно, МЧС! — уточняет полковник. ГИМС активно привлекается к спасательным операциям на воде. Для этого существуют телефоны горячей линии: 271-71-59, 710-74-04 или просто 01. Будем привлекать структуры ГИМС мы и к ликвидации последствий стихийных бедствий. Инспекция, как и прежде, примет участие в плановых мероприятиях совместно с Федеральной

службой по ветеринарии и фитонадзору, которой отошли сегодня рыбоохранные функции.

— Геннадий Юрьевич, какие основные нарушения вы можете отметить на подведомственной акватории?

— С 1 мая по 1 декабря нами было проведено 426 рейдов, в ходе которых зафиксировано 605 нарушений и взыскано 262 000 руб. в виде штрафов. Главные нарушения — это эксплуатация судна без регистрации и технического осмотра, отсутствие спасательных средств, в Приозерском районе распространен выход на воду с большим перегрузом. Многие люди не понимают, что технический осмотр проводится в целях их же безопасности. Это касается прежде всего надувных лодок, ведь в последние годы на рынке появилось очень много некачественной халтуры, годной к эксплуатации в течение всего двух-трех лет, не более.

В связи со структурной перестройкой мы патрулировали водоемы в 2005 г. в щадящем режиме и не отогнали ни одного судна на штрафные стоянки. Меньше гибли людей на воде. За прошедший сезон в области утонуло 250 человек. “Лидирует” тут Выборгский район — 36 смертей, в Приозерске — 32, в Волховском — 26. ГИМС получает оперативные данные еженедельно. Например, с 26 ноября по 9 декабря на водоемах области все было спокойно.

— Геннадий Юрьевич, если бы я был всемогущим волшебником, о чем бы вы попросили в первую очередь?

— Во-первых, чтобы главы муниципальных образований определились с местами массового отдыха людей, оборудовали пляжи и лодочные слипы, и, во-вторых, хотелось бы, чтобы инспектора были оснащены по последнему слову техники, а в-третьих, конечно же, поднять ответственность нашего народа!

— В этой связи хотелось бы, чтобы вы приоткрыли завесу над святой святых — как проходит техническое освидетельствование стоянок маломерных судов. Что тут вы ставите во главу угла и на что можете закрыть глаза?

— Требования приказа МЧС № 501 довольно жесткие: в первую очередь лодки должны быть в исправном состоянии и зарегистрированы, на базе должен иметься журнал выхода судов на воду. Контролируем состояние бонов, мостиков, слипов, внимательно следим и за утилизацией горюче-смазочных отходов. Именно за невыполнение этого приказа совсем недавно были понижены в должности инспектора Приозерского и Кингисеппского районов. Всего же в области 285 оборудованных катерных стоянок. Лидируют здесь Приозерский (93) и Выборгский (87) районы.

— И каково ваше мнение об общей культуре поведения на воде за последние годы?

— Судя по раскаленному в период навигации телефону (тут Корсунов впервые добродушно улыбается), люди, эксплуатирующие маломерные суда, наконец-то становятся сознательными и цивилизованными. Показателем может служить тот факт, что впервые за много лет начали сдавать экзамены на права вождения даже работники прокуратуры и различных силовых структур. ●

А. В.

# ОМОН

## ВЫХОДИТ НА ВОДУ

*В последние годы заметно увеличилось количество государственных организаций, имеющих право задерживать на воде для проверки документов любую лодку грузоподъемностью свыше 225 кг. Разобраться в этих хитросплетениях нам помогает командир моторизованной роты ОМОН при ГУВД Санкт-Петербурга и Ленинградской области подполковник Михаил Николаевич Коршаков.*



**М**ихаил Николаевич — один из старейших работников ГУВД, на воде — с 1975 г., правда, тогда ОМОНа еще не было и в помине, а за порядком на водной акватории следил отдел милиции порта. Ныне моторизованная рота на катерах входит в автомобильный батальон ГУВД, осуществляющий охрану общественного порядка при проведении спецмероприятий (праздники, демонстрации, салюты, парады, сопровождение официальных лиц и делегаций).

— Михаил Николаевич, сегодня человек, вошедший на воду под мотором, просто обескуражен количеством государственных организаций, имеющих право остановить, проверить и оштрафовать. Какое место тут занимает ОМОН?

— Действительно, теперь сосуществует, наверное, пять государственных служб, которые могут проверять маломерные плавсредства, изымать водительские права и составлять акты нарушений. Но санкции накладывает только ГИМС или ГРСИ (Государственная речная судоходная инспекция, под юрисдикцию которой попадают суда со стационарными двигателями мощностью свыше 55 кВт). Начиная с 1985 г. именно ГИМС несет наибольшую ответственность, если можно так сказать, за этику и правила поведения водномоторников на акваториях России. ОМОН же следит за соблюдением общественного порядка, но имеет полномочия на проверку не только документов на владение судном и водительских прав, но и наличие обязательных спассредств. В крайних случаях, например при алкогольном опьянении, мы можем отстранять человека от управления судном и буксировать его на спе-



Михаил Николаевич Коршаков



циальную стоянку ГИМС. Собственно ОМОН не занимается расследованием дела, он лишь пресекает правонарушение и передает непослушных в соответствующие органы по территориальному принципу.

Истории на воде бывают различные, например, в 80-х нами была обнаружена неразорвавшаяся бомба прямо у Дворцового моста, а лет восемь назад омоновцы выловили преспокойно дрейфо-

вавшее по Неве взрывное устройство, замаскированное под полиэтиленовый пакет.

Мы также тесно сотрудничаем со всевозможными природоохранными организациями и участвуем в их плановых мероприятиях.

— Не познакомите ли вы с омоновским этикетом: как ваша служба может остановить судно для проверки и в каких случаях можно не подчиняться милицейским требованиям?

— В первую очередь остановивший вас милиционер должен быть одет в форму с персональным жетоном. В этом случае он не обязан предъявлять служебное удостоверение. Если формы и жетона нет, то предъявление документов обязательно.

— То есть я могу при определенном раскладе проигнорировать милицейское требование остановиться и удрать?

— Мы ни за кем не гоняемся, хотя зона нашего патрулирования простирается от дамбы в Финском заливе до 20-го километра в глубь Ладоги от истока Невы. В случае подобного прецедента записываем регистрационные номера и передаем дело о нарушении в ГИМС.

— Кстати о “гонках”, на чем сейчас ходит по воде питерский ОМОН?

— У меня в роте 24 катера, половина которых — импортные. Самому старому — всего три года. Все подвесные моторы американские — это “Johnson” мощностью 105–115 л.с. и “Mercury” в 90–125 л.с.,

из писем в редакцию

## Кто остановит хулигана?

Случай этот произошел несколько лет назад. Я решил написать о нем именно в связи с тем, что сейчас по-новому организуются охрана жизни и борьба за порядок на воде.

В тот день я, стоя на якоре вне судового хода — на бровке фарватера при слиянии Большой и Средней Невок, рыбачил на принадлежащем мне тузике — переделанном под гребную лодку пластмассовом корпусе “Оптимиста”, и вот при тихой погоде и прекрасной видимости на мое судно практически совершил наезд катер — борт. номер “Р31-1ЗЛА”.

В результате я потерял материальный ущерб (утрата радиоприемника и спиннинга), а главное — получил стресс, от которого далеко не сразу пришел в себя (учитывая возраст).

Могу говорить об умышленном характере наезда с хулиганской целью — попугать. Судно нарушителя двигалось точно на меня: я отчетливо видел оба борта и головы водителя и пассажира над ветровым стеклом. Отойти в сторону от курса катера у меня не было никакой возможности: события развивались стремительно. Я стоял в лодке во весь рост и кричал, размахивая над головой руками. Одновременно прикидывал, в какую сторону лучше прыгать за борт, чтобы не попасть под винты катера. Не доходя несколько метров до меня, нарушитель сделал резкий отворот влево, и мне удалось, кое-как оттолкнувшись от его борта, избежать жесткого столкновения, но при этом мой легкий тузик почти опрокинулся, встав на левый борт. В следующий момент меня накрыло попутной волной, тузик мгновенно заполнился водой, но не перевернулся.

Водитель-нарушитель, не снижая скорости, умчался по направлению к заливу. Никаких поползновений оказать мне помощь проявлено не было.

Свидетелями эпизода были капитан и пассажиры яхты “Май” из нашего клуба “Нева”; они в это время находились у входа в протоку, ведущую в гавань клуба, и могут подтвердить, что я стоял во весь (1.75 м) рост, так что не увидеть меня было невозможно.



По пути домой я зашел в бывший яхт-клуб БМП — место базирования катера-нарушителя и выразил свое возмущение водителю “Р31-1ЗЛБ”, а в ответ получил пьяную ухмылку. “А я тебя не видел!” — спокойно заявил он.

Больше всего возмутил меня даже не сам этот случай, а то, что жаловаться оказалось некому.

Я обратился к вахтенному с официальной просьбой предоставить мне возможность отразить суть происшествия в вахтенном журнале клуба, считая это необходимым для предотвращения подобных ситуаций впредь. Однако мне ответили, что такого журнала не ведется. Разве это само по себе не странно! Ранее вся жизнь этого старейшего яхт-клуба города шла в соответствии с петровскими указами и всеми правилами хорошей морской практики, его члены всегда являлись гордостью нашего яхтинга. Неужели эти традиции полностью утрачены? Кто же приходит нам на смену? Можно ли быть уверенным, что кто-то проведет совершенно необходимый ликбез с капитаном катера “Р31-1ЗЛБ” и, как минимум, проверит знание им правил судовождения?

На воде сотни милиционеров держать не будешь. Тем больше ответственность каждого из нас за воспитание молодежи.

Константин Чекмарев

на которых мы преспокойно разгоняемся до 80 км/ч. Раньше эти скорости были под силу только катерам на подводных крыльях, на них я и начинал свою работу. Это были катера проекта "343 МС-Волга" со стационарными двигателями от "ГАЗ 51" или "-53", которые мы раскручивали до 4000 об/мин.

— Какой же в таком случае ваш любимый катер?

— Безусловно, это "Тритон" (проект 1370А) размерами 7.5×2.70 м с 90-сильным водометным двигателем "М100 ВФ", выпущенный в свое время Ейским судостроительным заводом для нужд рыбной промышленности. При осадке всего в 20 см этот катер развивал скорость до 40 км/ч. Из современных моделей мне очень импонирует отечественный "Silver Eagle Cabin" длиной 6.40 м со стационаром.

— Ну а как вы оцениваете обстановку на воде сегодня и, допустим, 20 лет назад?

— Сейчас стало все более цивилизованно и гораздо спокойнее.

— Вот уж не ожидал такого ответа...

— В советские годы, когда бензин стоил дешевле эскимо, а по Неве курсировали тысячи "Казанок" и "Прогрессов", мы ежедневно фиксировали случаи столкновений на подводомственной акватории. С приходом в последнее десятилетие дорогого импорта внезапно повысился и порядок. Хозяева иномарок не только имеют судоводительские права, обязательно регистрируют катера и двигатели, но в большинстве случаев и страхуют плавсредства. Так что, как ни странно звучит, а порядка на воде действительно стало больше.

Есть претензии к рыбакам на надувнушках, порой словно стремящихся заякориться прямо на фарватере, у опор мостов или на судовом ходу.

По нашей статистике, наиболее недисциплинированные — это, конечно же, владельцы гидроциклов, эти ребята постоянно нарушают скоростные запреты, пересекают курсы в опасной близости от судов, намеренно обдают проходящие катера и лодки потоками воды. На "гидроциклистов" и поступает наибольшее количество жалоб.

— А как же многочисленные водные такси, иногда еле расходящиеся бортами в узких протоках и каналах?

— Вся проблема — внутри самого извозного бизнеса, на воде особых прегрешений в общем-то никогда не было. По моему мнению, невская акватория может вместить раза в полтора больше водных извозчиков. Только "парковать" их особенно негде. Это, безусловно, один из самых больных вопросов для нашего города, ведь достойных его международного статуса марин практически нет.

— Если с материально-техническим оснащением все в порядке, то какие же основные проблемы у нынешнего водного ОМОНа?

— Прежде всего — нехватка кадров, очень трудно найти человека, готового проводить в любую погоду по восемь часов на воде при зарплате в 8 тыс. рублей. Тем более что на самостоятельное патрулирование сотрудник выходит только через две навигации после прихода в органы. Вначале мы обучаем милиционеров судоводению, а после он полгода стажировается на воде.

— Михаил Николаевич, ну а кто сегодня отвечает за спасение на воде?

— Ныне это поисково-спасательная служба МЧС. Хотя и наши сотрудники не единожды помогали водномоторникам в критических ситуациях.

— Если не секрет, а какое хобби у начальника столь специфического милицейского подразделения?

— Люблю охотиться на водоплавающую и боровую дичь, ловить рыбу. Спиннинговую, чаще всего в Выборгском заливе.

А. В.

**ТехноСпортЦентр**

ВЫ ВЫБИРАЕТЕ НАПРАВЛЕНИЕ. ОСТАЛЬНЫМ НУЖНА ДОРОГА.



✓ СУДА НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ



✓ ФЛАЙБОТЫ - ЗИМОЙ И ЛЕТОМ



✓ ПРИЧАЛЫ И ПЛАТФОРМЫ



✓ АКВАПАРКИ И ВОДНЫЕ ВЕЛОСИПЕДЫ



✓ КАТЕРА, ЛОДКИ, ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ



**(812)322-6060**

Подробная информация, фото и видео на сайте:  
[www.technosportcenter.ru](http://www.technosportcenter.ru)