

Сергей Нестерович, Москва

Происшествие на воде

Здравствуйте, уважаемая редакция!

Более 30 лет я – ваш постоянный читатель. Страсть к водно-моторной тематике привили мне мои родители, которые за сорок лет на самодельном катере прошли все мыслимые и немыслимые водные маршруты нашей страны. Штормовали в Белом море, проходили Онегу и Ладогу, за месяц летнего отпуска совершали маршрут от г. Кимры Тверской области до Каспийского моря и обратно. Воистину – половина жизни на воде.

О самодельном катере рассказ особый. Сорок восемь лет назад мой отец Николай Павлович Нестерович выклеил своими руками корпус будущего катера из нескольких слоев стеклоткани на эпоксидной смоле. В моторный отсек установил стационарный двигатель «М-20» от «ГАЗ-21» «Волга» и самостоятельно рассчитал, изготовил и собрал угловую колонку с комплектом бронзовых и стальных винтов. На их изготовление вручную у него уходило до полугода. Наибольшую сложность в техническом плане составили расчет и изготовление подводных крыльев для катера. И чертежей взять негде было, и посмотреть не у кого. После долгих экспериментов и переделок (а было выполнено несколько комплектов крыльев для «Казанки-М» под 20-сильный «Evinrude») крылья были изготовлены из нержавеющей стали также вручную и установлены на катер. Понятно, что сейчас скоростью в 65 км/ч никого не удивишь, но можете себе представить эту «самоделку» в шестидесятые годы прошлого века!

Катер-«ветеран» и сейчас, по прошествии почти 50 лет, в строю. Зимой прошлого года мы перебрали и заменили поршневую группу у пятого по счету «волговского» двигателя, заменили трансмиссионное масло в угловой колонке и подрегулировали систему охлаждения. Семь месяцев в году катер проводит на плаву, а зиму – на берегу, и, что это за такое явление «осмос», до сих пор неведомо. Так же добросовестно «вытаскивает» на крыло семь-восемь человек, а основной уход заключается в борьбе с обрастанием крыльев при помощи тряпки с песочком, поскольку оно сказывается при «выходе» на крыло и абсолютной скорости.

Через пару лет будем отмечать полувековую юбилей катера, и в подарок ему покрасили корпус «необрастайкой». Отец в свои 76 лет активно эксплуатирует своего «друга» в верховьях Угличского водохранилища на Волге и нет-нет, да и тряхнет стариной и встанет на водные лыжи, чтобы молодые нос не задирали...

Но взяться за перо меня заставила ситуация, которая складывается в последние годы на наших водоемах и к тому же имеет тенденцию к развитию. Речь идет об использовании на внутренних акваториях страны супер- и мегаяхт с многотысячными силовыми установками, которые представляют опасность для окружающих и экологии. А поскольку таких судов эксплуатируется с каждым годом все больше, ситуация становится неконтролируемой. Приведу конкретный пример. 19 июля 2009 г. около 12 ч дня вверх по Волге в верховьях Угличского водохранилища со стороны Калязина на

полном ходу проследовала по фарватеру одна из таких мегаяхт. Кто хоть однажды был свидетелем движения судов подобного класса, знает, что за этим последует. Волнообразование, которое разводит подобное судно, иначе как убийственным не назовешь. Моя лодка «Казанка-5МЗ» с подвесным мотором была ошвартована у причала носовым и кормовым швартовными концами за кнехты. Мы с родственниками в это время находились на причале, но увидели надвигающуюся опасность слишком поздно, так как движущаяся яхта была закрыта от нас пассажирским теплоходом. Первую волну швартовы выдержали, а после удара второй 16-миллиметровые носовой и кормовой швартовы с разрывной нагрузкой около 1.5 т лопнули, как гнилые нитки. Лодку выбросило на камни и било о них, пока волна не прошла. Сначала мы четверо взрослых мужчин за оборванный конец попытались одерживать лодку, но, когда одного из нас ударом сбросило в воду, занялись уже спасением человека. Высота волны была такой, что оголялось дно Волги на удалении 20 м от берега, где глубина составляет более 2 м. Определить это расстояние оказалось нетрудно, так как длина причала – 16 м, а дно оголялось за причалом на 3–4 м. Как результат, днище и борта лодки сильно помяты, о камни разбит корпус редуктора «Mercury-50EFi», причал частично разломан. Лодка приняла около 300 л воды, но это уже «семечки».

На соседнем причале разыгралась своя драма. Из села Медведицкого на лодке с мотором подошла чета пенсионеров, чтобы встретить внучку из Мо-



Фото Эдуарда Бубовича

TRIDENT® АЛЮМИНИЕВЫЕ КАТЕРА
ALUMINIUM BOATS

Санкт-Петербург,
Ломоносов,
Транспортный пер.9
+7(812) 423-32-23
katera@tridentboats.ru
www.tridentboats.ru

**НАДЕЖНЫЕ КАТЕРА
ОТ ОПЫТНОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ**



сквы. В нашей деревне Шатрищи все москвичи оставляют автомобильный транспорт и в село Медведицкое, деревню Миглощи и другие добираются водным транспортом, так как моста через р. Медведица нет. Внучка с бабушкой уже находились в лодке, а дед пошел за вещами. Второй волной лодку с женщинами опрокинуло, выбросило на берег и било до тех пор, пока волна не успокоилась. Людей не раздавило только потому, что перевернувшаяся лодка попала между сваями причала, и они успели вылезти на берег.

На третьем причале сорвало пришвартованную лодку без мотора и о камни пробило борт. Людей в этой лодке не было.

Вот что произошло на моих глазах на участке береговой полосы д. Шатрищи Кимрского района Тверской области протяженностью менее 100 м. Волга в этом месте шириной более 1.5 км, но для этого океанского лайнера, все равно что ручей. Размер экологического ущерба, нанесенного природе от прохождения подобного судна, оценить могут только специалисты.

Сколько погибшей молодежи было выброшено на берег из прибрежной водной растительности! А ведь по судоходной части рек движение подобных судов не запрещено и в нерестовый период. Сколько сотен миллионов икринок окажется на берегу после одного такого прохода!

Теперь об этической стороне вопроса. В полной мере допускаю, что капитан этого судна – грамотный специалист и порядочный человек. Но в то же время как человек подневольный, призванный в угоду хозяину выполнять все его прихоти и отрабатывать свою зарплату, понимает, какую опасность представляет такое судно, но закрывает на это глаза. Хозяин же – человек, как правило, далекий от понимания и соблюдения норм правильной морской практики... Ему и Волга по колено. А может быть, это новый вид развлечения современных нуворишей? Вроде сафари-лайт на людей – сидеть на флайбридже в компании таких же с биноклями в руках и делать ставки: потонет – не потонет. Не видеть и не знать, что творится у тебя в кильватере

и по берегам, в этом случае просто невозможно. И где надзорные органы и службы, которые дают разрешение на эксплуатацию таких монстров на внутренних водных путях?

К сожалению, не было возможности рассмотреть название и регистрационные номера этой мегаяхты темного синего цвета, но дело даже не в частном случае, а в зародившейся тенденции, а также в полном отсутствии контроля государственных служб за поведением таких «монстров» на воде.

Р. С. Возвращаясь к судьбе катера, который построил отец, надо сказать, что он тоже испытал на себе последствия подобной встречи. За две недели до описываемого выше события эта же яхта на полном ходу прошла мимо д. Шатрищи вниз по Волге. Наш катер был сорван с буя, выброшен на берег, и только благодаря тому, что все удары о камни приняли на себя металлические крылья катера, видимых повреждений стеклопластикового корпуса мы не обнаружили.

Вот такая история.