

# История одного кораблекрушения

В 1970-е годы, еще будучи мальчишкой, я узнал эту историю, случившуюся с лодкой, которую мы строили с отцом. Наш тримаран был надежен и предсказуем, однако из-за ряда ошибок однажды штормовой ночью он затонул.

**Николай Гриненко.** Фото из семейного архива

**М**ой отец увлекался малым судостроением, сколько я себя помню. Первая его лодка – байдарка с металлическим каркасом – изготавливалась им в 2-комнатной квартире на Кутузовском проспекте, в которой нас в то время проживало семь человек.

В 1969–1970 годах, работая начальником цеха на Московском телевизионном заводе «Рубин», он организовал строительство водной базы и эллинга в Крылатском (остатки фундамента этого сооружения до сих пор видны слева от Крылатского моста, если ехать из Крылатского в сторону Нижних Мневников). База просуществовала практически до Олимпиады-80 и все эти годы была излюбленным местом воскресного отдыха заводчан. Основу «заводского флота» составляли сначала «Казанки», а затем стеклопластиковые «Нептуны». Моторы – «Вихри» (20–25 л.с.) и «Нептун» (18 л.с.).

Чуть позже, опять же при непосредственном участии отца, водно-моторная тема получила новое развитие – с 1971 года каждое лето стали организовываться выездные палаточные лагеря на Московском море, куда на выходные целыми цехами приезжали отдыхать сотрудники завода. В период с 1973 по 1975 год постоянным местом разбивки такого летнего лагеря был остров Клиницы.

В 1974–1975 годах мы с отцом построили собственный стеклопластиковый тримаран на водной базе Министерства внешней торговли (МВТ), где отец к тому времени работал.

Незадолго до этого МВТ для своей водной базы закупило на международной выставке несколько стеклопластиковых лодок с тримаранными обводами, а также подвесные моторы Johnson-50 и Johnson-115.

Один из приобретенных корпусов, понравившийся нам больше всего, и стал прототипом нашей будущей лодки. Центральный корпус имел характерное глубокое «V» с продольными реданами; боковые спонсоны обрывались, не доходя до транца; длина корпуса – чуть меньше 5 метров.

Строили в основном вдвоем: отец, его приятель с завода «Рубин» Андрей и я.

Задача была успеть спустить лодку на воду, зарегистрировать ее и полностью подготовить к летнему отпуску родителей в июле 1975 года. Спешили. Времени катастрофически не хватало. В итоге были допущены мелкие недоработки во внутренней отделке кокпита, и... не был обеспечен аварийный запас плавучести.



Активная эксплуатация лодки в течение последующего месяца подтвердила правильность выбора корпуса, кроме того, его сочетание с мотором Johnson-50 было идеальным. Максимальная скорость хода, измеряемая штатным спидометром, достигала 32 миль/ч. Лодка была понятна, безопасна и устойчива на всех режимах. При волнении до 0.6 м можно было идти любым курсом, не сбрасывая газа – ни рысканья, ни забрызгивания, ни серьезных ударов днищем не наблюдалось. При нагрузке в четыре человека можно было легко «вытащить из воды» двух водных лыжников по 90 кг каждый. В тех случаях, когда погода сгоняла с воды все «Казанки» и заставляла крепко задуматься владельцев более серьезных «Прогрессов», наш тримаран оставался надежным и предсказуемым.

Я уж не говорю о том, что после привычных «Вихрей» и «Нептунов», Johnson-50 казался пришельцем с другой планеты: «честные» 50 лошадиных сил, великолепный дизайн, фантастический уровень применяемых технических решений и качество их реализации, дополнительное оснащение (электрический стартер; ДУ с одной ручкой, объединяющей газ и реверс; комбинация приборов в комплекте), надежность и экономичность – все эти «приятные мелочи», которые сейчас многими воспринимаются как само собой разумеющиеся, тогда не могли не восхищать.

В то памятное августовское утро все начиналось как обычно.

На стоянке – вид спереди (слева виден край борта лодки, которая послужила прототипом при постройке нашего катера) ↓



↑ Подготовка к буксировке водного лыжника (человека, который стоит в воде и разбирает фал, звали Валентин Сinyaков; позже именно он первым сообщил нам о гибели нашей лодки)

Наша лодка на стоянке возле лагеря на Клинцах (в лодке на переднем плане – мой отец) ↓



Мы приехали на «Большую Волгу», – погода была хмурая, ветреная. Видно было, что ночью серьезно штормило – море и утром было беспокойно. Лодка наша задерживалась, но никакого предчувствия не было, так что просто сидели и ждали. Примерно через час к берегу подошел на катере знакомый, который отдыхал на Клинцах в соседнем лагере, и известил: «Ребята, я не знаю, как вам сказать... Ваша лодка сегодня ночью утонула, жертв нет...».

В пятницу поздно вечером Андрей разбудил приятеля Анатолия и попросил его, в связи с плохой погодой, сходить вместе с ним на двух лодках на «Большую Волгу», чтобы забрать очередную партию отдыхающих с «Рубина», которые должны были прибыть из Москвы на последней электричке. Анатолий не смог отказать. После недолгих сборов, оба тримарана отошли от лагеря в северо-западной части острова Клинцы и взяли курс на Дубну. Сильный северо-западный ветер гнал высокую волну, которая набирала всю свою мощь на участке между островами Уходово – Клинцы – Омутня. Однако волна была почти попутная, и переход до «Большой Волги» (около 18 км от лагеря) прошел без приключений. Поддерживая почти полный ход, «перелетая» с гребня на гребень, меньше чем через полчаса обе лодки уже заходили в защищенную бухту в Дубне.

По словам Анатолия, когда он увидел, количество людей и, самое глав-

ное, вещей, которое надо было забрать и перевезти, он пожалел о том, что дал согласие на этот рейс... Сейчас трудно со всей достоверностью утверждать, сколько там было пассажиров, но совершенно точно, что не меньше шести и не больше восьми человек. Кроме того на берегу лежала гора из рюкзаков, упакованных палаток, надувных лодок и даже несколько подвесных моторов.

Начали погрузку. Среди пассажиров в лодке у Анатолия, оказалась молодая пара – сотрудник завода «Рубин» Борис Ивушкин с женой, которая в то время была беременна. Имя и фамилию этого человека я запомнил на всю жизнь, по-

скольку, если бы не он, все могло бы закончиться значительно хуже.

В итоге обе лодки оказались перегружены настолько, что ни одна из них не смогла выйти на глиссирование. Тем не менее, в водоизмещающем режиме в кромешной тьме лодки вышли из бухты и по судовому ходу взяли курс на остров Клинцы. По словам Анатолия, лодку периодически заливало и приходилось постоянно вычерпывать воду. Когда наш тримаран один раз остановился, и Анатолий вынужден был к нему подойти (как оказалось, кончился бензин, и надо было переключить баки), стало ясно, что в нашей лодке дела обстоят не лучше. Тем

не менее, все это оказалось «цветочками». «Ягодки» начались, когда лодки поравнялись с островом Омутня, намереваясь дойти до точки поворота судового хода на Конаково, чтобы там, взяв левее, обойти остров Клиницы с левой стороны.

Здесь, на уже упомянутом участке между островами Уходово – Клиницы – Омутня, в левую скулу лодок ударила настоящая волна... В какой-то момент, когда стало ясно, что ситуация становится катастрофической, Борис Ивушкин принял единственно правильное решение – рюкзаки, лодочные моторы и все остальное было отправлено за борт. В самый разгар этой борьбы за живучесть, с той стороны, где в этот момент должна была находиться наша лодка, раздались крики.

Когда Анатолий совершил маневр и, ориентируясь на голоса, подошел к месту событий, нашей лодки уже не было, а все люди находились в воде. Оказать им помощь, взяв их на борт, в ситуации, когда вторая лодка сама наполовину затоплена, было невозможно. Борис Ивушкин собрал все имеющиеся в лодке спасательные средства, сам слез в воду и отправил Анатолия до ближайшего берега.

Забегая вперед, скажу, что возможности вернуться обратно Анатолию уже не представилось. Он сумел дойти до суши, высадил людей, но при подходе к незнакомому берегу в условиях

шторма и в отсутствие видимости корпус получил трещину в днище, кроме того лодку полностью залило прибойной волной.

Тем временем все, кто находился в нашей лодке, и присоединившийся к ним Борис Ивушкин оказались в критической ситуации – ночью, в шторм, на судовом ходу, без особой надежды на помощь... Ивушкин распределил взятые с лодки Анатолия спасательные средства (при этом его самого чуть не утопил один из пассажиров).

Появившиеся через некоторое время ходовые огни крупного судна, идущего по судовому ходу, обрадовали только поначалу...

Ивушкин, взяв самодельный белый пенопластовый спасательный круг, стал размахивать им над головой. Необычное пятно в ночи было замечено вахтенным, судно застопорило ход и прожекторами осветило место аварии.

Судно было наливное, с тремя цистернами (порт приписки – Тверь), а капитана звали Иван Иванович. Это был настоящий профессионал, бывший командир торпедного катера. Позже Иван Иванович оказал нам огромную помощь в сборе информации о происшествии, предоставив записи из вахтенного журнала, обеспечив метеосводками, необходимыми для определения зоны поиска для трагедии и многим другим.

С танкера спустили шлюпку, однако

волна была такая, что ее перевернуло почти сразу после отхода от борта судна. Кое-как выбравшись, экипаж шлюпки предпринял вторую попытку, которая оказалась более удачной – все находившиеся в воде люди были найдены и подняты на борт. Один из спасенных при подъеме был уже без сознания, но его удалось откачать; он не утонул только благодаря надетому спасательному жилету.

Если попытаться проанализировать причины, приведшие к аварии, то все они достаточно банальные:

- эксплуатация маломерного судна, конструкция которого не обеспечивала необходимый запас плавучести;
- излишняя самоуверенность и чувство вседозволенности, порожденные хорошими мореходными качествами катеров и, как следствие, недопустимый выход на воду в шторм;
- допущенный перегруз (особенно с учетом фактических погодных условий);
- ошибочное при данных обстоятельствах решение рулевых пытаться обходить остров Клиницы с левой стороны (сразу за Омутней надо было брать правее, чтобы укрыться от западного ветра и волн за Клиницами, обходя остров справа).

Вот, наверное, и вся история... Желаю всем читателям никогда не попадать в подобные ситуации! ✕

**MERCURY**  
MerCruiser



**МОТОСЕРВИС**  
Авторизованный дилер

- Продажа стационарных двигателей
- Сертифицированный гарантийный сервис-центр
- Установка и обслуживание двигателей
- Продажа запчастей и аксессуаров

www.catalog.mercury-ms.ru  
электронный каталог запчастей и аксессуаров

Москва, Дмитровское шоссе, 48/2  
Тел. (495) 482-7701, 482-4311

Реклама

**MERCURY**  
№1 на воде

**МОТОСЕРВИС**  
Официальный дилер

mdiesel@df.ru  
www.mercury-ms.ru  
www.mdiesel.ru  
тел.: (495) 482-77-01,  
тел./факс:  
(495) 482-43-11

- 2х и 4х тактные моторы мощностью 2.5-275 л.с.
- Стационарные двигатели

**MERCURY**  
MerCruiser

- запасные части и аксессуары
- сертифицированный гарантийный сервис-центр

www.catalog.mercury-ms.ru  
электронный каталог запчастей и аксессуаров

Реклама



**ПРОИЗВОДСТВО И ПРОЕКТИРОВАНИЕ**  
**ЛОДОК И КАТЕРОВ**  
из стеклопластика

На данный момент верфь "7 футов" имеет модельный ряд лодок от 2,7 м до 7,0 м



**ФУТОВ**

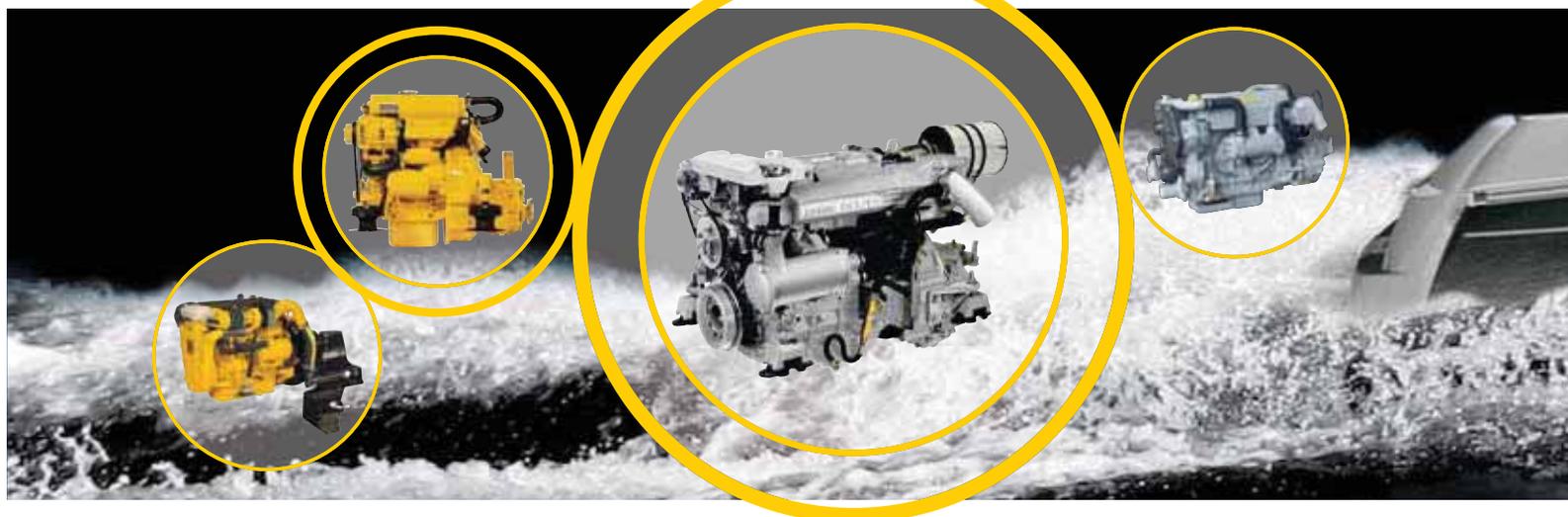
Владимирская область г. Чернышино  
т/ф: 82029 59 14 92  
+7 921 259 78 45  
severfiet07@mail.ru www.f3s.ru

Реклама



**vetus**®

www.vetus.com



## Морские дизельные двигатели Vetus

Линейка дизельных двигателей мощностью от 12 до 231 л.с. отличаются моделями базовых силовых агрегатов и целевым назначением. Более мощные двигатели имеют одобрение РРР. Голландская сборка, простота в установке и надежность в эксплуатации, большой ресурс.

Полный ассортимент комплектующих и вспомогательного оборудования для установки и эксплуатации: дистанционное управление, валопроводы, муфты, гребные винты, выхлопные системы, фильтры-сепараторы, контрольные приборы и многое другое под одной торговой маркой – Vetus.

Каталог и контактные данные дилеров на сайте [www.vetus.ru](http://www.vetus.ru)



Реклама

# MAXWELL

A **VETUS** COMPANY



VWC3500



HRC8



HWC2200



Anchormax™



VWC1500



RC серия

# ANCHORING EXCELLENCE

Входящая в состав VETUS новозеландская фирма Maxwell имеет почти 40-летний опыт производства лебедок. Ее имя стало признанным стандартом качества в области судового оборудования. Широкий ассортимент продукции Maxwell позволит Вам найти идеальное решение для своего судна, будь это парусная или моторная яхта, катер или рабочее судно. Подробную информацию о продукции Вы можете найти на [www.maxwell.com](http://www.maxwell.com), а список дилеров на [www.vetus.ru](http://www.vetus.ru)