

Продолжаем рассказывать о представителях ночных профессий. Сегодня наш герой — человек, который круглосуточно следит за движением на воде.

Жаркая пора, когда Нева походила на Невский проспект, подходит к концу: в ноябре в Северной столице окончание навигации. Корреспондент «П» встретился с начальником Центра государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС) по Санкт-Петербургу Александром Радько, который вместе с коллегами контролирует движение в петербургских акваториях ночью и днем.

ПОРЯДОК НА ВОДЕ В ПЕТЕРБУРГЕ НАВОДИТ БЫВШИЙ КОМАНДИР- ПОДВОДНИК



Александр Радько
кому попало плавать
по нашим рекам
не позволит!

«Я лидирую, ты за мной!..»

ТОЖЕ ГОНЯЛИ, НАДОЕЛО!

Инспекторы на воде — это примерно как гаишники на дорогах. Форма, сирены, нерасположенность к шуткам.

ГИМС отвечает только за частные суда и только определенных параметров. Вес — больше 200 килограммов, длина до 20 метров, объем двигателя свыше 10 лошадиных сил. Катера, яхты, водные мотоциклы (экскурсионные катера в эту категорию не входят).

В местном «аквапарке» таких плавсредств зарегистрировано около 55 тысяч — считай, у каждого сотога петербуржца. Задача инспекторов: проводить профилактические рейды, выявлять нарушителей, следить за купающимися, проводить регистрацию и аттестацию судов. Основная работа днем. Ночью — торжественный постскриптум.

Начальник центра Александр Радько пришел в ГИМС восемь лет назад. С усмешкой говорит, что его — завзятого рыбака — вот так же гоняли инспекторы, надоело: «Решил — хватит. Сам гонять буду!»

Необходимые знания и навыки были. В свое время Александр Викторович окончил штурманский факультет военного-морского училища. Потом двадцать три года плавал на Северном флоте, завершил службу командиром атомной подводной лодки.

— Кадры у нас в основном — бывшие военные моряки, — поясняет. — Средний возраст — 42 года. Зарплата невысокая, на такие деньги молодой человек не пойдет, не потянет. А отставник с военной пенсией — вполне. В штате 80 человек, из них 35 — инспекторы. Шесть патрульных групп по Петербургу. Также есть группы в Сестрорецке, Ломоносове и Кронштадте, которые ходят по Финскому заливу.

НЫРНУЛ НЕ ПОД СВОЙ ПРОЛЕТ

Причин, по которым инспекторы могут тормознуть корабль, немало. Нет бортового номера. Нырнул не под свой пролет: маломерные суда имеют право проплывать только под боковыми пролетами.

Иногда требуется проверить документы — удостоверение на управление (права) или судовой билет, подтверждающий, что плавсредство ваше. Важно, чтобы на корабле имелись спасательные круги, жилеты, в некоторых случаях — рация. За мелкое нарушение в первый раз полагается предупреждение, в следующий раз — штраф.

Главная напасть, говорит Радько, — гидроциклисты. Три года назад им запретили заплывать в Фонтанку, Мойку, каналы. Но многие настырно продолжают носиться там и сегодня. К сожалению, своих сил на борьбу с ними у инспекторов не хватает. Тем более многие нарушители,

пользуясь мощностью своих моторов, просто улетают — не догонишь...

— Эффект вашей работы видите? — интересуюсь.

— Свое присутствие на воде мы обозначаем. Люди это видят. Если человека остановили раз и нашли нарушение — в следующий раз он вряд ли такое допустит. Грубых нарушений с каждым годом фиксируем все меньше и меньше.

— А с купающимися как обстоят дела? Не приходится вытаскивать?

— Летом — часто. Вот совсем недавно мужчину из ресторана выбросили в трусах в Неву. Мой человек проплывал мимо — вытаскил, он уже ко дну пошел. Или

рядом с Ломоносовом купальщик заплыл далеко, сил уже не было вернуться — тоже вытянули...

ОЧИСТКА СУДОВОГО ХОДА

Ночная смена у водных инспекторов начинается в 23.30. Заканчивается через час-полтора.

Вместе с Радько и вторым инспектором погружаюсь в катер. Маршрут: Малая Нева — Стрелка Васильевского острова — судовой ход на Неве. Необходимо обеспечить «чистоту» русла для прохода грузового каравана. Частные катера и яхты обязаны находиться с нуля часов до пяти утра за красными буйками. Правило это ввели только в нынешнем году, не все знают, не все привыкли (раньше суда могли ходить в стороне от главного хода).

— Тормозни-ка этого! — переговариваются инспекторы, когда мы проходим мимо Петропавловской крепости, и, включив пугающие сирены, подплывают к белоснежной яхте.

— Документы! — командует Радько, в голосе — весь холод Северного флота (от бывлых мягких ноток не остается и следа).

С палубы испуганно выглядывают молодые люди в белом. Показывают бумаги. Не хватает удостоверения на управление.

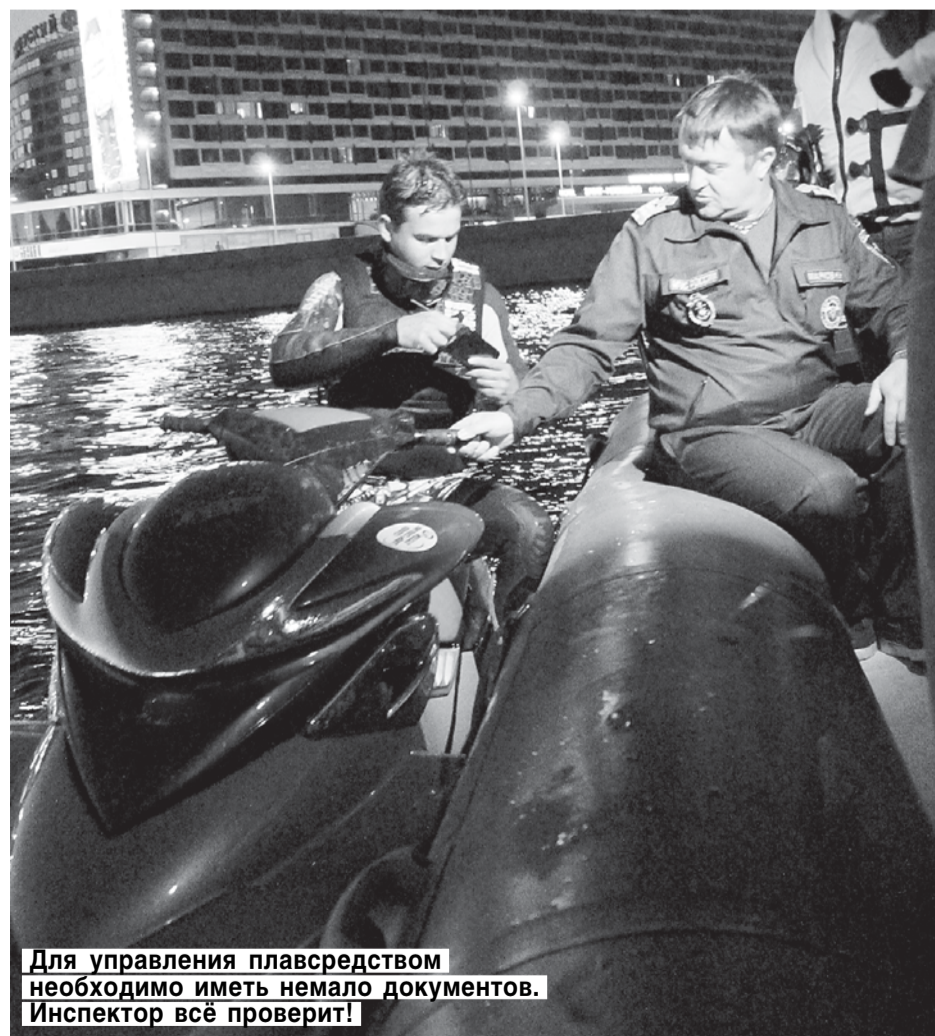
— Два года плавал, ни разу не спрашивали, — пожимает плечами парень.

— Я буду лидировать, ты за мной! — следует приказ: на разводку мостов эта компания уже не полюбуется.

По пути инспекторы тормозят резвящегося гидроциклиста. Несмотря на то что все шансы скрыться в темноте есть, молодой человек покорно останавливается. У него тоже не все в порядке: нет судового билета.

— Сейчас прибудем на штрафстоянку, — поясняет Александр Викторович, таща, как на буксире, несчастных нарушителей. — Когда тому и другому привезут документы — отпустим!..

Тридцать минут пополуночи. Про себя думаю, что такие меры определенно имеют воздействие на попавшихся. Свое присутствие на воде инспекторы обозначают сурово.



Для управления плавсредством необходимо иметь немало документов. Инспектор всё проверит!