



КАК «ГОБЛИНЫ» С «ТЮЛЕНЯМИ» В НОРВЕГИИ ПОНЬРЯЛИ

Скорее бы 23 февраля... После новогодних каникул, проведенных на выездной нырялке, с трудом дожидаясь следующей поездки, назначенной на ближайшие праздники.

Примерно за неделю до отъезда начинаются сборы – проверка регуляторов, просушка костюма и смазка молнии, почти любовное укладывание всех этих, как называет их моя мама, финтифлюшек. Но вот, дамская сумочка с оборудованием собрана, осталось лишь покинуть теплой одежды в чемодан, и можно трогаться в путь!

Будильник мне не понадобился. Знакомое нервное возбуждение перед поездкой накатило приятной волной еще вечером. Наш экипаж удивительно пунктуален: ровно в 5.30 карета была подана к подъезду.

Первый день

Мы едем, едем, едем в далекие края... А пейзаж за окном все не меняется. Россия проводила нас точно так же, как и встретила ее соседка – Финляндия: тающий снег, пасмурно, темно и сыро. По дороге мы должны были встретиться еще с одним экипажем под предводительством «вечного двигателя» большинства наших поездок Коман-

данте Че, которого на работе зовут не иначе, как Александром Руслановичем Чернобельским. Долгожданная встреча произошла и, конечно же, совсем не там, где первоначально рассчитывалось, а там, куда всех тянет. А тянет нас, как правило, либо к воде, либо к еде. Так как нырять в этот день не планировалось, состыковались мы на заправке «АВС», которая порадовала нас приличным по финским меркам обедом.

Итак, все «Гоблины», как в шутку было сказано в одной из прошлых поездок, да так и привязалось с тех пор, в сборе.

Двинувшись дальше, через некоторое время наш караван прибыл в город Оулу, где планировалась ночевка. После непродолжительной борьбы с навигатором мы все-таки добрались до места под названием «Nallikari Camping», заселились в два деревянных домика и отправились осматривать местные красоты. Обычный финский городок с практически безлюдными по вечерам улочками оказался самым большим городом Северной Европы и шестым по величине городом Финляндии. Из всех достопримечательностей наибольшим успехом



Центральная улица Оулу, Финляндия



Здание правительства
Оулу, Финляндия



Ледяной дворец, Швеция



Мост через Ромбаккен-фьорд, Норвегия

у нашей компании пользовалась статуя полицейского, охраняющего рынок «Каупахалли» – каждый норовил с ним сфотографироваться.

Итоги дня: пройдено – 750 км, погружений – 0, потеря личного состава – 0.

Второй день пути

Подъем, быстрый завтрак, и мы снова в дороге!

Вот уже и Швеция нас встретила настоящей зимой: мороз на перевале -15 градусов, солнышко, вдоль трассы на обочине лежит белый пушистый снег. Не доезжая до города Кируна, Команданте Че повел свой экипаж на осмотр Ледяного отеля, который, судя по дальнейшим рассказам и фотографиям, поразил их своими масштабами и полным отсутствием каких-либо иных материалов, кроме льда и постеленных кое-где шкур.

Ну а наш экипаж направился напрямую в Нарвик, где нам предстояло познакомиться с Гордоном – капитаном судна «Jane R», на котором «Гоблины» и «Тюлени» проведут еще несколько дней. После обязательного пункта программы – остановки на обед – наш рулевой Михаил значительно подобрел и не смог больше противостоять моему нытью – пустил меня за руль. Дальнейшая дорога была особенно веселая и захватывающая, потому как на передних сиденьях проходил мастер-класс по вождению автомобиля с автоматической коробкой передач. Несмотря на отсутствие у водителя опыта езды на «автомате», нам все же удалось добраться до Нарвика.

Суденышко уже ждало нас у пристани. На палубе в носовой части специальная скамья для крепления собранного оборудования, на корме – очень милая, украшенная поднятными Гордоном с различных кораблей рындами и табличками кают-компания и камбуз. На нижней палубе два гальюна, машинное отделение и маленькие каютки – такие, чтобы только приползти и бросить тело в койку.

Норвежец Гордон оказался эдаким морским волком старой закалки, с довольно специфическим вариантом английского языка. Он предложил нам быстренько загрузиться и заняться забивкой баллонов, что мы и сделали. Воздух забивается по перепускной схеме (компрессор – фильтр – система транспортных баллонов – аппарат), скубы тащить никуда не нужно, шланг дотягивается до них легко, забивались мы под завязку, когда хотели.

Пока то да се, успел подъехать второй экипаж с «Гоблинами», а затем и третий, самый многочисленный, экипаж «Тюлений» из семи человек во главе с Николаем Енотовым и отважным водителем Андреем, бесценно проехавшим, как потом оказалось, весь маршрут туда и обратно за рулем своего микроавтобуса!

После того, как все вещи были загружены на борт, каюты и одеяла поделены, ужин съеден и приезд отпразднован, прозвучала команда «отбой», ведь завтра утром – долгожданная нырялка!

Итоги дня: пройдено 700 км, погружений – 0, потеря личного состава – 0.



Третий день

Следующие три дня на судне проходили по следующей схеме: проснулись, погрузились, поели, погрузились, поели, поспали, погрузились, поели, попили, поспали. День на день не приходился – разное количество погружений и минут сна вносили небольшое разнообразие.

Первое погружение (чек-дайв) – в бухте Нарвика на сухогруз «Strassa». Нырнули без проблем, хотя сначала меня немного смутила высота борта, с которого надо было прыгать в воду (2,5 метра). Сразу хочу отметить, что видимость на всех погружениях была отличная. «Strassa» стоит на дне на ровном киле, осмотрели мы ее довольно быстро, обнаружили достаточно пробоин и проходов, через которые можно залезть внутрь, но, так как это было первое погружение, мы с напарником решили не испытывать судьбу. Это решение было как нельзя кстати, потому как Михаил обнаружил ходовик, протянутый от палубы в сторону. Решив проверить, куда он ведет, на расстоянии около 30 метров обнаружили еще один рэк, также хорошо сохранившийся и удобный для осмотра. Им оказался пароход «Martha Henrik Fisser».

Кстати, выход по трапу в спарке, а мы с напарником ныряли в двухбаллонной конфигурации, был не очень трудным. Грузовой пояс снимался в воде и цеплялся к линю, привязанному к корме. Таким образом, я поднималась без дополнительных 12 кг, что было вполне сносно, а пояс вытаскивался уже потом.

Затем мы направились в Ромбаккен-фьорд и второе погружение сделали на эсминец «Hermann Kunne». Рэк лежит под большим наклоном, нос находится на 6, а корма – на 38 метрах. Мы начали погружение, упав на корму, и обнаружили там ходовик, уходящий по дну в сторону от рэка. Наш предварительный план включал в себя погружение максимум на 50 метров, поэтому исследование ходовика, к сожалению, не получило логического завершения. Опустившись до 45 метров, и понимая, что и через 5 метров мы ничего не обнаружим, приняли решение вернуться обратно на эсминец. Обследуя палубу, мы постепенно всплывали. Корпус корабля ближе к носу сильно поврежден, благодаря чему мы не просто отвисались на остановке, а поразглядывали внутренности корабля и разбросанные поблизости металлические детали.

Дальнейший переход занял около 3 часов, чего нам вполне хватило, чтобы познакомиться с прелестями корабельной кухни. На завтрак, который у нас был после первого погружения, неизменно каша с изюмом и вареньем, бутерброды с икрой из тюбика, как у космонавтов. На обед суп в Норвегии, я так поняла, в принципе не едят. На второе – разные вариации из фасоли и запеканок. По мне так нормально, а вот мужчинам было сложнее, так как порции для русских богатырей были явно не по размеру, а изыски норвежской кухни оценить не удавалось из-за временного отсутствия тонкого вкуса вследствие принятия согревающих напитков. Кроме того, мужчины усиленно восполняли запасы потраченной на дайвинг энергии с помощью привезенного из дома сала и богатого улова, добытого нашей рыболовной секцией.

Прибыв на место стоянки в Ромбаккен-фьорде, на общем совете было решено сделать третье, ночное погружение у берега. В результате: протекшая перчатка и, как следствие, полностью мокрая поддевка; протекший клапан и еще одна частично мокрая поддевка; потерянная, но, спустя несколько минут, найденная маска. Непострадавшей части команды все же удалось обследовать дно в сердце фьорда.

Итоги дня: пройдено – 30 км, погружений – 3, потеря личного состава – 2 промокших поддевки.

Четвертый день

Нас ждал ранний подъем, так как по плану – несколько погружений и много сайтов, которые мы бы хотели осмотреть. Перед завтраком по традиции – два погружения.

Гидросамолет. Тут было у нас с напарником небольшое приключение. Вызвавшись добровольно заблудить объект, мы погружаемся по указанию капитана в положенном месте. Чувствуя возложенную ответственность, хотелось во что бы то ни стало найти рэк. Упав на глубину 18 метров, мы не обнаружили ничего похожего на гидросамолет. Дно перед нами уходило плавно вверх, выбор был плыть либо направо, либо налево. Я, как обычно, предложила плыть налево, но Михаил, как и полагается в такой ситуации, послушал женщину и сделал наоборот. Мы поплыли направо и через пару минут увидели желанный самолетик! Чтобы я не очень расстраивалась, мне разрешили привязать предварительно выброшенный буй.

Каверна. Очень красивая, изогнутая во всех трех измерениях, местами достаточно узкая, но проходимая. Резкие подъемы и повороты завораживали. Система состояла из двух ходов. Первый – совсем не длинный, но интересен тем, что плывешь снизу вверх под углом. Солнце создавало очаровывающую игру света на подъеме. Второй проход начинался чуть в стороне от выхода из первого, но шел уже под наклоном вниз и был достаточно извилист. Михаил шел первым и ждал меня на выходе, подсвечивая стенку фонарем. Так как выход не находится в прямой видимости, когда к нему подплываешь, создается сказочная картина – изогнутости и выпуклости стенки каверны, подсвеченные снаружи (свет шел под углом), а дальше – синева... Место замечательное и не сложное для погружения.

«HMS Eskimo» – небольшой миноносец, неплохо сохранившийся, участвовал во второй битве за Нарвик в апреле 1940 г. На палубе можно увидеть остатки орудий, носовая часть судна сильно повреждена. Погружение проходило в условиях достаточно сильного течения, и при всплытии нас отнесло на некоторое расстояние от нашего «Jane R». Каждого из дайверов капитан Гордон подбирал лично, так что нам удалось избежать основной неприятности дрейф-дайва – плыть против течения до стоящего на якоре судна.

Следующее погружение проходило уже в сумерках, на сухогруз «Neuenfels». Уже достаточно разнырившись, мы с напарником решили, что пришло время для проникновения внутрь корабля. Сразу упав в грузовые отсеки, мы начали осмотр с глубины. Масштабы рэка завораживали – огромные трюмы сменялись узкими проходами между отсеками, в некоторые из них приходилось заходить боком. Прошли над палубой, зашли внутрь некоторых надстроек.

Итоги дня: пройдено – 35 км, погружений – 4, потеря личного состава – 0.

Пятый день

Острые моменты, связанные с бытом, спустя пару дней уже не казались такими серьезными. Все быстро привыкли к хитрому механизму, притаившемуся в галюне, и к режиму экономии горячей воды (хотя я пару раз накосячила с нормами расхода).

Небольшой размер кают особо не напрягал: при виде койки, сразу же ощущалось непреодолимое желание туда забуриться, в чем я себе не отказывала, и даже музыкальное сопровождение, доносившееся практически из всех кают, не влияло на мой сон.

С раннего утра нас ждало погружение на «HMS Hardy», наверное, самый известный британский миноносец,





принимавший участие в битвах за Нарвик. Рэк совсем небольшой, по большей части разрушен, но история отважного «Hardy», принимавшего участие в военных действиях, во время которых были потоплены несколько немецких эсминцев, создает определенную атмосферу при погружении. Несмотря на невзрачный вид покоящегося на дне корабля, я рада, что нам удалось посетить последнее пристанище погибшего героя.

После завтрака – «Romanby». Огромное грузовое судно, которое удалось более-менее обследовать. Так хотелось потратить на него еще чуточку времени и воздуха, но мои жировые запасы не позволяли более поддерживать тушку в нормальном температурном режиме. Иногда проходы из трюма в трюм были достаточно узкие, но нам даже в спарках получалось протиснуться. Удалось сходить в замечательное место – сначала было падение в машинное отделение, а потом выход оттуда через пробоину. Гигантские металлические части парохода, механизмы и прочие конструкции, нависающие и тут, и там, выход по извилистому лабиринту до пробоины – именно этот момент мне снился потом чаще всего.

Вечером нас ждал прощальный ужин, заботливо приготовленный Сиив – подругой Гордона. Это было традиционное норвежское угощение из лосося, картофельного пюре и овощей, а на десерт – персики под сладким соусом, похожим на жидкую сгущенку с карамелью. Время за разговорами пролетело незаметно, уже надо было идти собирать вещи, но тут Сиив сказала, что мы просто обязаны попробовать норвежское пиво. Конечно, предложение было заманчивым, и мы дружно двинулись в бар в город, так как к этому моменту уже вернулись в Нарвик.

Норвежский бар представляет собой спокойное уютное местечко, где никто не кричит и не буйнит. Тихо играет музыка, в помещении пара компаний человек по пять. Сиив и Гордон позвали своих норвежских друзей познакомиться с нами, и наши дайверы отстояли честь мундира и очаровали пришедших норвежских дам, попутно поднимая бокалы за здоровье всех присутствующих в честь 23 февраля. Если бы норвежские бары не закрывались в час ночи, веселье, несомненно, приняло бы иные масштабы, но у хозяев этой гостеприимной северной страны строгие порядки, и нашей шумной компании пришлось вернуться на судно.

Итоги дня: пройденных – 15 км, погружений – 2, потерь личного состава – 0.

Шестой день

Стартовали в 4.00 по местному времени. Самыми сложными были первые часы до восхода солнца, когда рулевого, да и себя саму, приходилось будить прикладыванием к лицу и шее ладошек, охлажденных на стеклах автомобиля. Обратная дорога была без остановок, но впечатления, полученные за время путешествия, не давали нам заснуть. Раз за разом мы с напарником вспоминали погружения – буй, каверна, эсминец, трюмы сухогрузов...

Обязательно, решили мы, еще вернемся и проверим, куда же ведет тот ходовик от «Hermann Kunne»...

Итоги дня: пройдено – 1450 км, погружений – 9 (виртуальных), потерь личного состава – 0.

✍ Вера Толкачева
DM PADI, DP TDI
Фото автора

