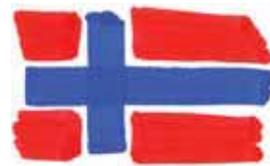


Марк Бороздин. Фото автора и Дмитрия Мешкова

В Норвегию со «Стрингером»



«Норвегия – очень удивительная и красивая страна, она **очаровывает глубоко и надолго!** Несмотря на то, что там, как правило, холодно и сыро, туда хочется возвращаться снова и снова»
(из путеводителя)

Настойчивое желание поехать на север Норвегии со своим катером «Стрингер-510» появилось у меня три года назад, сразу после первой поездки по югу этой страны со складным РИБом на багажнике. Нормальной рыбалки тогда не получилось – летом на юге Норвегии рыбалка складывается, как правило, только у крутых профессионалов.

Катализатором послужили аналогичные намерения нескольких членов питерского пикап-клуба, одним из которых является мой хороший друг – инструктор по дайвингу Павел Игнатов, значит, будет нырялка и компрессор для набивки баллонов. А Норвегия – это не столько красивые горы, сколько море – бирюзового цвета, хоть и холодное, но от этого не



менее притягательное... Температура воздуха во время нашего путешествия не превышала 12°C, воды 11°C на поверхности и 8°C на глубине.

Это была не первая моя поездка со «Стрингером» на большое расстояние. Катер был заказан непосредственно на заводе в 2005 году, собирался и дорабатывался с учетом особых пожеланий. За время эксплуатации не было никаких претензий к качеству используемых материалов и качеству отделки, со временем на днище появились лишь



незначительные косметические дефекты после причаливания к необорудованным берегам. До этого были две поездки на Черное море, две на Онегу, и поэтому путь длиной в 1700 км (именно столько от Питера до моста, ведущего на Лофотены) по цивилизованным дорогам не представлялся чем-то экстраординарным. Но приключений случилось гораздо больше, чем во время всех предыдущих поездок, и одно из них едва не закончилось трагедией. Обо всем по порядку.

Начнем с трейлера. Сейчас у меня уже третий прицеп. Первый, МС-750 (разрешенная масса 750 кг), производства «Морские трейлеры и системы», после поездки в Геленджик в 2005 году и пережитой зимовки под лодкой «сложился» – лопнула рама, хотя эксплуатировался с нагрузкой не больше максимально разрешенной. После недолгих препирательств удалось поменять его по гарантии на МС-1350 (разрешенная масса 1350 кг) с доплатой. И

хотя пришлось срочно сдавать на категорию «Е» к «В», этот прожил значительно дольше – он развалился лишь в 2010 году после поездки на Онегу. Проблема та же.

В поездке в Геленджик я использовал прицеп фирмы «Вектор» ЛАВ-81014. Он оказался гораздо крепче, однако у него есть другая проблема. Конструкторы отнесли ось прицепа слишком далеко назад, и при эксплуатации с максимальной нагрузкой ЦТ груженого прицепа оказывается чрезмерно смещенным вперед. И если рамы прицепов МС можно усилить самостоятельно, то перенести ось на прицепах ЛАВ очень проблематично. Так или иначе, к поездке в Норвегию рама моего МС-1350 была переварена и усилена. Памятуя о том, что в дальней дороге стропы, которые крепят катер к прицепу, имеют особенность самораспускаться и рваться, я докупил две новые грузовые стропы и закрепил катер не в трех точках, как обычно, а в пяти. В дальнейшем это оказалось очень не лишним!

Дорога до границы ничем не примечательна. Пограничники отнеслись к нам с уважением, и если наш хотя бы заглянул под тент в поисках нелегалов, то финские, узнав, что мы едем в Норвегию и наша цель «дайвинг, фиджинг энд вейкбординг», одобрительно закивали головами и пропустили нас без досмотра. Единственная ошибка, которую мы допустили – не задекла-



рировали лодку, поскольку таможенник сказал, что если у вас есть судовой билет, то делать это необязательно. При возвращении через другой пограничный переход уже другой таможенник заявил, что он здесь главный и декларировать лодки надо обязательно! После долгих объяснений, что лодка «Стрингер» изготовлена в Петербурге, и что все документы в порядке, он со словами «больше так не делайте» сдался. Декларируйте катера и моторы, что бы вам ни говорили, это избавит от лишних проблем.

Дорога №13 – «Стрингер» спасает финскую семью

Вечером первого дня при подъезде к финскому Ювяскюля при скорости около 70 км/ч на дороге №13 наш автопоезд был атакован лосем. Я заметил его буквально рядом с машиной – он спускался из леса справа в придорожную канаву. Я не стал тормозить, а принял левее с выездом на встречную полосу. Хотя лось и пер головой прямо в перед-

нюю правую дверь, удара мы не почувствовали. Видимо, он свернул и ударился в скулу катера, после чего прицеп мотнуло – это правое колесо переехало тушу. Все могло оказаться гораздо хуже, если бы удар пришелся в «кенгурятник», и лось, перелетев через капот, попал нам в лобовое стекло. И не будь сзади лодки, лось выскочил бы прямо на едущий во встречном направлении новенький «Ауди» с молодой финской парой и малолетним ребенком. Катер, приняв на себя столь тяжелый удар, спас этих людей.

Потрясенный водитель «Ауди» вызвал полицию и остался ждать с нами. В Финляндии все лоси застрахованы, и без полиции обойтись невозможно. Хотя до Ювяскюля оставалось километров 20, она появилась достаточно быстро – минут через 30, в виде доброго молодца на мотоцикле, сносно говорящего на английском. Потолковав сначала с финским водителем и сфотографировав место трагедии, полицейский подошел ко мне. Вежливо и строго он попросил дыхнуть в алкотестер. Убедившись в отсутствии алкоголя, страж порядка заулыбался и спросил мои документы, пояснив, что должен оформить страховку на лося. Затем он поинтересовался, есть ли повреждения на моей машине, и если есть, мне нужно оформлять страховку. Катер от удара не пострадал совсем, поэтому я отказался, на том мы

и разъехались. Теперь я иначе смотрю на знаки «Осторожно, лоси», ведь в следующий раз крепкого «Стрингера» может сзади не оказаться. А нашего лося очень жаль.

Дальнейшая дорога до первой стоянки на Лофотенах – кемпинга «Орсваг» (N68 12'22.82", E14 25'32.56") прошла без приключений, если не считать досадной блокировки дополнительных 500 крон на шведской АЗС при заправке всего на 400. Если норвежские платежные системы блокируют одну крону для проверки платежеспособности, то шведские – сразу 500, это проверено многократно и на нескольких картах. Совет: не заправляйтесь на автоматических заправках в Швеции – только через кассу!

Первый спуск

В Норвегии и Финляндии, если кемпинг или гостиница находится на берегу и у них есть слип, лодку можно спустить абсолютно бесплатно и первые три дня держать на воде также бесплатно. Дальнейшее пребывание становится платным, и по Норвегии, в среднем, для нашей лодки составляет около 30 крон (165 рублей) в день. Еще интереснее построена система расчетов, если вы путешествуете на более крупной моторной или парусной яхте и пользуетесь услугами гостевых причалов, принадлежащих сельским общинам, где нет постоянного представителя на берегу. На причале стоит будка, в ней столик и ящик, на столике лежат



бланки. В бланк вы обязаны внести номер своего банковского счета, размеры своей яхты, отметить, сколько дней вы стояли на причале и какими услугами пользовались: вода, электричество и пр. И при отбытии опустить заполненный бланк в ящик...

Сразу же по приезде в кемпинг «Орсваг» наш «Стрингер» был спущен в морские воды.

Кстати, о самом кемпинге. Он оказался не таким большим, как уверял путеводитель, и не очень уютным. Неприветливый управляющий сдавал деревянные домики-клетки с двухэтажными нарами на четыре персоны за 400 крон. В домике имеется плита и холодильник, но нет воды. Место для палатки плюс машина на два человека за 200 крон фактически на дороге. Хотя душ бесплатно, хоть зайейся, да и все остальное оказалось замечательно. Бухта, в которой находится кемпинг, очень живописна, чтобы это рассказать – нужно быть поэтом. Фотографии лучше опишут эту величественную красоту.

Наличие катера сглаживает неудобства на берегу. Мы принялись жадно

эксплуатировать свои преимущества. Ранее приехавшие участники нашего путешествия уже исследовали окрестности бухты и нашли очень красивое место, закрытое от ветра. Там мы устроили пробное погружение на небольшую глубину, а в бухту я вернулся уже на вейкборде, чем немало позабавил отдыхающих на берегу. Вейкбординг за полярным кругом – редкая забава! Я беспокоился, вытянет ли лодка меня на доске с четырьмя пассажирами на борту, 170 л топлива и двумя комплектами подводного снаряжения, но опасения не подтвердились. В основном благодаря гребному винту, который удалось подобрать только на третий год эксплуатации катера. С хорошим скоростным винтом «Стрингер-510» с 90-сильным Tohatsu TLDI налегке способен развить скорость до 70 км/ч. С буксировочным винтом «максималка» не превышает 62 км/ч, но зато лодка легко выходит на глиссер даже с такой большой нагрузкой и обеспечивает весьма экономичный ход. Согласно показаниям топливного компьютера, на полном дросселе расход составляет около 32 л/ч. Экономичная крейсер-

ская скорость при 3800 об/мин составляет около 38–40 км/ч при среднем расходе около 12 л/ч с двумя людьми на борту.

Вечером того же дня, если полярный день можно назвать вечером, мы отправились на рыбалку. Нашей акваторией был пролив 30-километровой ширины между материком и островом Эствоге, на котором мы находились. Перед поездкой я обновил оборудование катера, установив вместо бесполезного эхолота картплоттер и морскую радиостанцию. Район плавания имеет сложный подводный рельеф, где глубины в 100–150 м чередуются с банками и отдельными подводными скалами, которые доходят практически до самой поверхности. Мы отправились от кемпинга на восток в сторону столицы Лофотенских островов города Сволвера. Лоция говорила, что в 8 км от берега и 15 от места выхода, находится огромная банка, которая и стала нашей целью. Лоция обещала свал с 18 до 130 м, но там счастье не улыбнулось нам. Не было ни одной поклевки, зато поднялся сильный ветер, раздувший волну до полутора метров, и нас посто-

Крупнейший в Санкт-Петербурге производитель гребных и моторных лодок из стеклопластика длиной от 2.5 до 8.5 м



«Стрингер-510Р»

Моторная лодка с рубкой.
Длина 5.1м Ширина 1.95м.

«СТРИНГЕР-550Р»

Моторная лодка с надувным бортом и полурубкой. Длина 5.6м Ширина 2.45 м.

196641, Санкт-Петербург, пос. Металлострой,
дорога на Металлострой, д.5, лит. Ж.

(812) 331- 8818, (921) 950-1543



stringerltd@list.ru
www.stringerboat.ru



янно сносило на глубину. Покачавшись пару часов на волнах, мы решили идти назад в нашу бухту, где у ребят накануне был неплохой клев. При глубине 6–14 м здесь можно было применить только излюбленный у нас троллинг, благо у мотора специально для этого

меньше 500 г будет попадаться всякая мелочь, запрещенная к вылову, снасть больше килограмма вы замучаетесь сматывать. Как правило, выше пилкера прикрепляется еще и ряд крючков, либо с живой приманкой, либо с белыми и красными кембриками. Но нам хватало

всей ближайшей округи. Когда мы подъехали к кемпингу, моросил дождь, дул сильный ветер и темное мрачное небо нависало над унылой, равнинной местностью. Ставить палатку не хотелось, ветер отчаянно трепал только палатку Павла, который прикатил в этот кемпинг накануне. Но в доме было так уютно, что все решили остаться на несколько дней. Хозяин предложил нам комнаты по 490 крон, и мы с радостью приняли это предложение.

Южная часть архипелага очень сильно отличается от северной: если на юге преобладают горы, то на севере местность в основном равнинная, и отдельные горные вершины встречаются только в центрах островов. И здесь началась настоящая рыбалка! Причем на снасти попадались в основном треска, пикша, морской налим, а на острогу и подводное ружье – камбала и палтус. Погружений тоже было вдоволь. Павел едва успевал забивать баллоны для всей компании. Мне удалось подбить даже небольшую акулу, а норвежцы добыли рыбу-удильщика. Подводная растительность здесь также оказалась гораздо более буйная, чем на юге.

Но все хорошее быстро кончается, и часть нашей компании начала собираться в обратную дорогу. Мы также отправились из этого гостеприимного кемпинга в сторону дома, но с планами задержаться еще на неделю – просто поедить по островам в поисках особо красивых мест, желательно в бухтах, где есть спуски для катеров, в том числе и естественного происхождения.

Не стоит слепо доверять путеводителям и сайтам кемпингов в интернете. Часто все оказывается не так, как описано в рекламе. Кемпинг может оказаться неуютным или неудобным, может оказаться зажатым соседними частными домами или отделяться от океана оживленным шоссе. Спуская лодку в Норвегии, следует учитывать приливы и отливы. Разница в уровне воды может достигать 2.5 метров, хотя, как мне показалось, эта разница меньше, около полутора метров. График приливов и отливов нужно смотреть в картплоттере или спрашивать на той базе, от которой вы уходите в море.



есть переключение скоростей малого хода, имеющее три положения. И часа в три или четыре, язык не поворачивается сказать «ночи», мы поймали первую некрупную треску чуть больше килограмма. В общем, этой ночью спать уже никто не ложился, поскольку жизнь наладилась и пошел клев!

Попутное уточнение. В Норвегии самый распространенный способ лова – это пилкинг, вертикальное блеснение. По заявлениям местных жителей, самая удобная глубина для любительского лова – это 60–80 м. Если на маленьких лодках стоят простейшие катушки для ручного сматывания лески, то на промысловых судах стоят уже электрические катушки с компьютерным управлением.

Во время одного из выходов на глубине порядка 80 м наш пилкер не был опущен до самого дна, что-то срезало его! Видимо, прошел какой-то монстр с открытой пастью! Может, это и хорошо, ведь я не был готов к встрече с ним. Когда попадается очень крупная рыба, ее стараются вытянуть на поверхность и воткнуть в нее гарпун с привязанным бумом, и когда рыба окончательно выматывается, ее затягивают на борт баграми. Самый популярный вес пилкера – от 500 г до килограмма. На снасть весом

и голого пилкера.

На следующий день мы запланировали переезд в другой кемпинг, поскольку прогноз обещал дождь. Сидеть в палатке под дождем не очень уютно, и никто не возражал использовать дождливые дни для перемещения по островам на машине. Путешествуя по Норвегии, если у вас ограниченный бюджет, следует гибко подходить к вопросам проживания. Если в хорошую погоду вы нашли красивое место, подходящее для дикого ночлега, есть смысл поставить палатку, а на сэкономленные деньги, когда погода ухудшится, снять нормальный домик с удобствами, а не кабину с нарами.

Квалнессбригга

Основная часть коллектива в этот день решила переместиться на самый север соседнего архипелага Вестеролен на остров Аннейя. Кемпинг «Квалнессбригга» был замечен нашим инструктором Павлом во время предыдущей поездки как место, где дайвинг возможен прямо с берега. Кемпинг расположен в здании постройки 1900 года, в нем первоначально располагались телеграфная станция и что-то вроде пункта приема улова; оно служило центром торговли и общения