



www.fushanhai.dk

«ФУ  
ШАН  
ХАЙ»  
СКАНДИНАВСКАЯ  
«ЗЕНОБИЯ»

текст и фото: LARS KIRKEGAARD  
перевод: ИГОРЬ МУРАШКИН

В судне «Фу Шан Хай», при длине 225 метров и водоизмещении 69 973 тонны, стали хватит для постройки десяти Эйфелевых башен, а по площади оно больше футбольного поля

Итак, в минувшем августе на острове Борнхольм собрались 24 технических дайвера. Цель – исследовать новый затонувший объект, которому прочат стать скандинавской «Зенобией».

**::ЛЕГЕНДА.** Рассказ о «Фу Шан Хай» не начинается темной штормовой ночью, как истории о многих других кораблекрушениях. Не было и осеннего шторма далеко в открытом море или взбунтовавшейся разгневанной команды. Нет, все произошло в солнечный будний день. Огромное китайское судно для перевозки навалочных грузов (балкер) шло из Латвии. Топливные танки были полны, и путь обратно в Китай, где оно должно было разгрузить удобрения, долог. Северным курсом через Балтийское море «Фу Шан Хай» медленно приближался к острову Борнхольм.

Тем временем, тем же курсом шел «Гдыня», контейнеровоз размером поменьше, совершавший переход между Польшей и Англией. Так как погода в тот день была ясная, капитан переключил радар в режим ожидания. Оба корабля должны были пройти мимо северной оконечности Борнхольма. Второй помощник принял капитанскую вахту в полдень. Он проверил курс и понял, что находится близковато к «Фу Шан Хай». Его судно было меньше и находилось позади более крупного, таким образом, он обязан был уступить дорогу. Он рассудил, что «Гдыня» пройдет мимо «Фу Шан Хай» на безопасном расстоянии. Приняв решение, он еще раз тщательно сверился с радаром, чтобы уточнить курс. Это заняло несколько минут и привело второго помощника в смятение: суда шли курсами на столкновение. Он незамедлительно сменил направление движения. Вместо того, чтобы пройти перед «Фу Шан Хай», он попытался обойти его с кормы. К сожалению, этого было недостаточно. «Гдыня» направлялась прямо к «Фу Шан Хай».

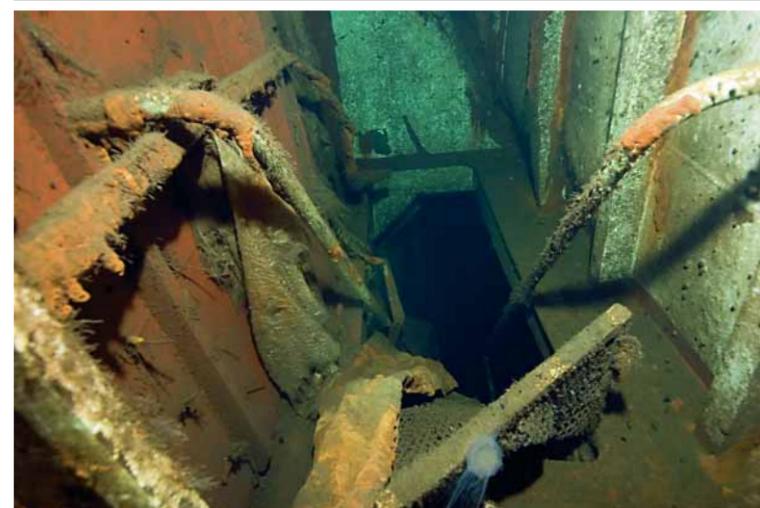
Команда на борту «Фу Шан Хай» осознала, что «Гдыня» приближается. К несчастью, нахождение меньшего корабля по правому борту означало, что «Фу Шан Хай» не может отвернуть в этом направлении. Капитан отдал приказ о полной остановке двигателей. Одновременно он начал подавать сигнал сиреной, чтобы предостеречь «Гдыню». Ни один из кораблей не вышел на радиосвязь с другим.

«Гдыня» врезалась прямо в борт «Фу Шан Хай» между первым и вторым грузовыми отсеками, и вода мгновенно начала заливаться внутрь. Контейнеровоз «Гдыня», построенный для хождения в арктических морях, отделался помятым (изрядно) носом. Капитан «Фу Шан Хай» трезво оценил положение, связался с владельцем балкера в Китае и приказал команде задраить все водонепроницаемые переборки и перекрыть системы подачи топлива. Затем, вместе с командой, он покинул судно. Почти девять часов спустя «Фу Шан Хай» скрылся с поверхности холодных чистых вод Балтийского моря.

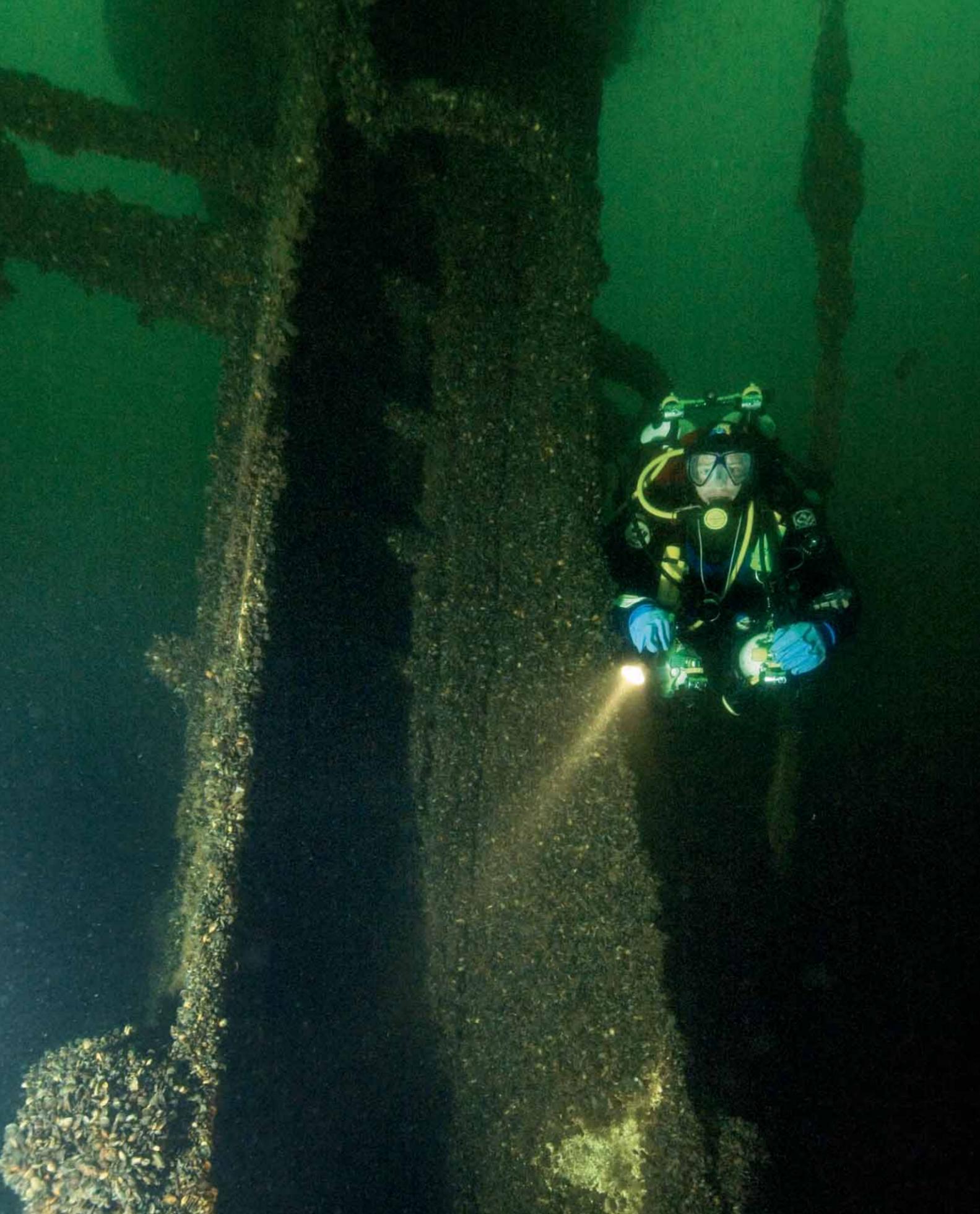
**::ЗАПРЕЩЕНО.** «Фу Шан Хай» покоится сейчас на 69-метровой глубине. В другой ситуации правительство оставило бы такой объект лежать с миром, но один из огромных топливных танков дал течь, и большой объем топлива отправился на поверхность. Пятно росло и, гонимое ветром, проплыло мимо самой восточной точки Дании, острова Христиан и позже завершило свое путешествие на шведском побережье. Пленка вынудила правительство забить тревогу. Оно опасалось, что другие топливные танки тоже начнут протекать, и это приведет к громадной экологической катастрофе. Был приведен в действие план по изъятию топлива. Денежные и временные затраты на завершение проекта оказались огромными.

В это время дайверы из-под Копенгагена, группа называла себя Dykkeriet – «Нырялы», увидели тонущий балкер по телевидению и на всех скоростях устремились в Борнхольм для погружения на крупнейший, по их информации, затонувший объект в скандинавских водах. Корпус «Фу Шан Хай» находится на глубине почти 70 метров и прекрасно подходит для технических погружений. «Нырялы» уже потирали руки в предвкушении смешивания первой порции тримикса. К их сожалению, погрузиться туда им так и не удалось.

На Борнхольме водолазы уже начали процесс извлечения топлива с затонувшего сухогруза. Было понятно, что такой объект привлечет множество







дайверов. Все двери и люки открыты – только проползи. Вероятность несчастного случая была значительной. Кроме того, «Фу Шан Хай» лежит прямо посреди транспортных путей. Правительство решило запретить любительские погружения. Такого никогда прежде не случалось с затонувшими объектами, которые не представляли непосредственной опасности для судоходства. «Нырялам» следовало, таким образом, забыть о погружении на «Фу Шан Хай». К счастью, они решили не отступать. Иначе наша экспедиция никогда не состоялась бы.

**:: ОСВОБОЖДЕНИЕ.** Прошло еще три года. С 1 июля 2006 года судоходные маршруты были изменены. В предыдущие годы группа технических дайверов подала заявку на погружения, собрала подписи и даже письменно обратилась к местным политикам. В конечном итоге Датское морское управление выдало разрешение погрузиться на корабль.

Разрешение было выдано, но предъявлялись несколько серьезных требований. Например, всем дайверам следовало использовать тримикс, постоянно должен присутствовать специальная платформа для погружений или катер обеспечения. Условия разрешительного контракта означали, что все экспедиции должны быть на достаточно серьезном уровне. Группа связалась с журналом DYK для получения помощи в поиске спонсоров, организации освещения в прессе и общей подготовке проекта.

Обеспечение технических погружений – дело весьма непростое... У всех дайверов – спарки или ребризеры, требующие больше места, чем обычное подводное снаряжение. Кроме того, им также требуется большое количество газов. Гелий – наиболее важная составляющая тримикса. Дайверы со снаряжением открытого цикла потребляют сотни литров за погружение. Запасы газа не только дороги, но и сложны в обращении. Помимо этого, все технические дайверы – уникальные индивидуумы! Из 24 дайверов, записавшихся в экспедицию, большинство составляли инструкторы, президенты дайв-клубов, владельцы дайв-центров и дайверы с многолетним стажем. Другими словами, все они привыкли учить других, как погружаться. У каждого – свой заведенный порядок и методика. И каждый упорно их придерживался. Несколько человек были подводными фотографами, DIR-дайверами, ребризерщиками или еще кем-то, но все в равной степени особенные.

**:: ОРГАНИЗАЦИЯ.** Катер «Бритт-Лиз» из Хельсингора был арендован в качестве платформы для погружений и транспорта для всего подводного снаряжения. Для организации базы использовались лодки RIB. Одна – в основном, как спасательная шлюпка во время всех погружений. Другие – для доставки дайверов и оборудования с «Бритт-Лиз» на место погружения.

На побережье большая часть группы расположилась всего в 300 метрах от бухты Хэммер. По ночам катер мог становиться у пристани. Газовые баллоны и оборудование для забивки занимали большую часть причала. Оставалось начать.

Многим дайверам необходимо было наполнять как спарки, так и стейджи. Неужели несколько компрессоров должны работать постоянно, днем и ночью? Сначала ка-

залось именно так. Планировалось только одно погружение в день на человека, некоторые погружались с ребризерами. Таким образом, потребность в газах оказалась не такой уж большой. Кроме того, кое-кто привез с собой уже забитые баллоны, и значительный объем газа заполнялся перепуском из 50-литровых баллонов. К счастью для всех отдыхающих, которые оказались в бухте, наши компрессоры не использовались на всю катушку.

**:: ОГРОМНЫЙ.** В животе у меня екнуло, когда я сдул крыло и скользнул вниз сквозь прозрачную зеленую воду. Это я могу признать.

После такой долгой подготовки проекта наконец предстояло увидеть, стоило ли это тех усилий и времени

В мою группу входила единственная женщина экспедиции, Сьюзи, и ее партнер Томас. Компетентные тримикс-инструкторы – оба они обладали опытом многократных погружений ниже сотни. Мы сделали остановку на деко-станции для проверки снаряжения – первостепенного контроля при технических погружениях, особенно, когда необходимы долгие декомпрессионные остановки. Удостоверившись, что все работает, мы продолжили спуск на глубину.

Вскоре, покинув 22-градусный поверхностный слой воды, мы попали в различимо более холодный. Чувства обострились. Включили фонари. Спусковой канат был прикреплен к трапу на крыше затонувшего корабля. Как мы и ожидали, громадная верхняя палуба стала видна где-то с 25 метров. Мы чуть передохнули здесь и задумались о дальнейшем движении, вопросительно глядя друг на друга. По плану нам следовало проплыть над краем в северном направлении. Только палуба оказалась практически квадратной. Неожиданно мы потеряли ориентацию относительно кормы и носа корабля. Основная палуба находилась в 5-6 этажах под нами, что мешало сориентироваться, просто посмотрев вниз. Мы решили спуститься сбоку и выбрать направление, когда достигнем большей глубины.

За три года пребывания на дне поверхность корабля покрыл тонкий слой синих мидий. Их можно было легко соскрести рукой – значит, они не особенно хорошо закрепилась. Куски канатов, свисавшие с корабля, были подхвачены течением и запутались среди мидий, создавая впечатляющий рисунок. Глубже мы видели границу покраски днища. Эта специальная краска ядовита и должна препятствовать налипанию всяческих «морепродуктов» к нижней части корпуса. Было очевидно, что даже после трех лет на дне краска не утратила этого свойства. Иногда становится неприятно думать обо всех химикатах, с которыми приходится вступать в контакт.

**:: НЕДОСТАТОК ОБЗОРА.** На основной палубе мы проплыли под большим навесом. Пожарные шланги все еще висели на стене в доказательство того, что палубы драились много раз. Здесь было также несколько две-

рей. Одна из них вела вниз в машинное отделение, схему которого нам показывали во время планирования погружения. Водолазы заходили сюда в поисках утечек топлива. Проход вниз был тесным. По-видимому, на корабле осталось немного чего взять, но проходы были завалены обломками. Я поразмыслил некоторое время, следует ли мне пробраться вниз по крутому трапу. Но вскоре эту идею отбросил – места едва хватало, чтобы пролезть самому, не говоря уж о дополнительных стейджевых баллонах и фотоаппарате. Помимо прочего, машинное отделение было по крайней мере на десять метров глубже, и это полностью нарушило бы план погружения. Я решил для себя, что вернусь в другой раз без камеры. Мне очень хотелось увидеть громадные двигатели, приводившие в движение этот гигантский корабль.

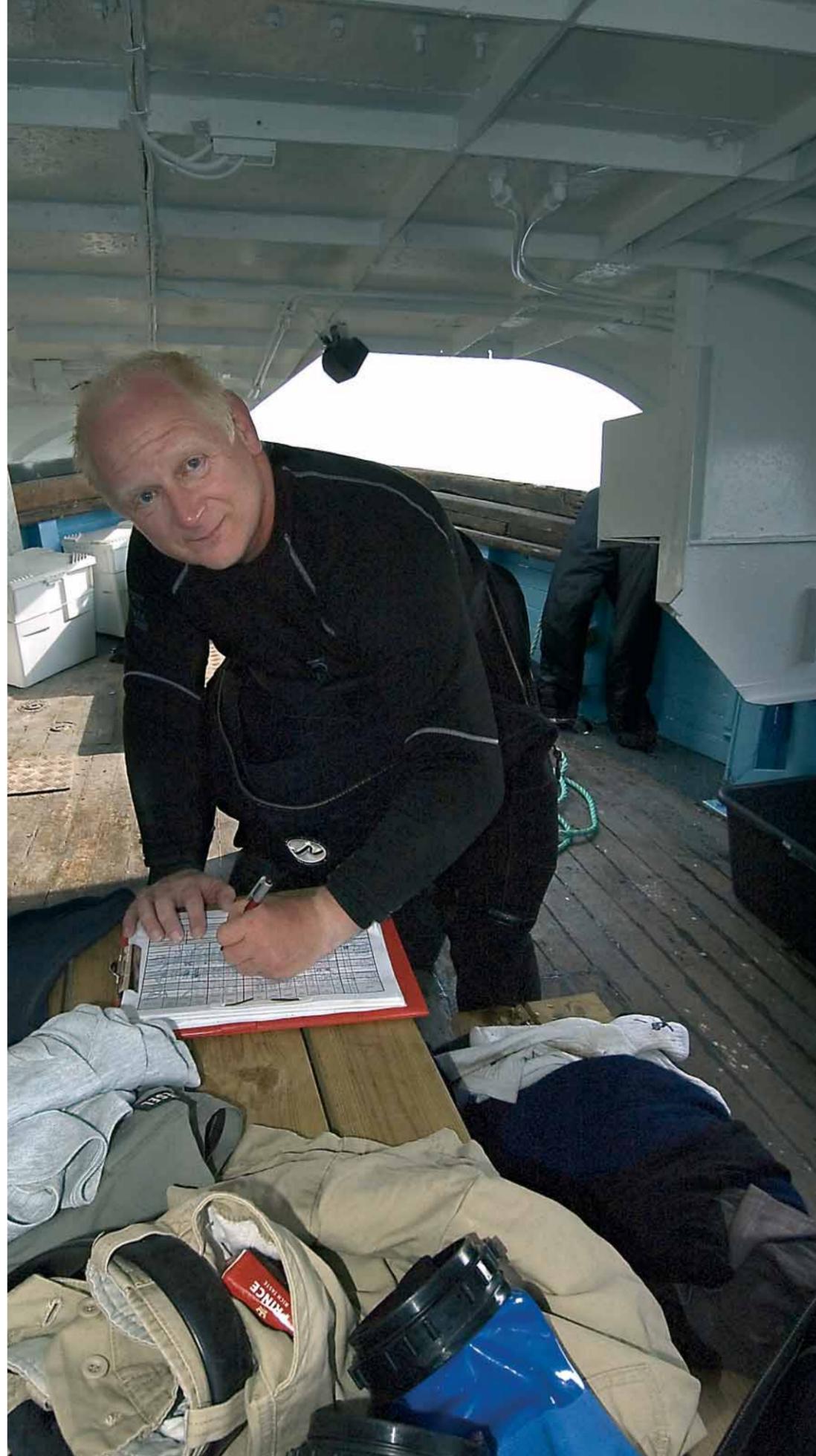
Мы завершили погружение, сделал несколько снимков по пути наверх. На 25 метрах судно осталось позади. К тому моменту мы уже начали декомпрессию

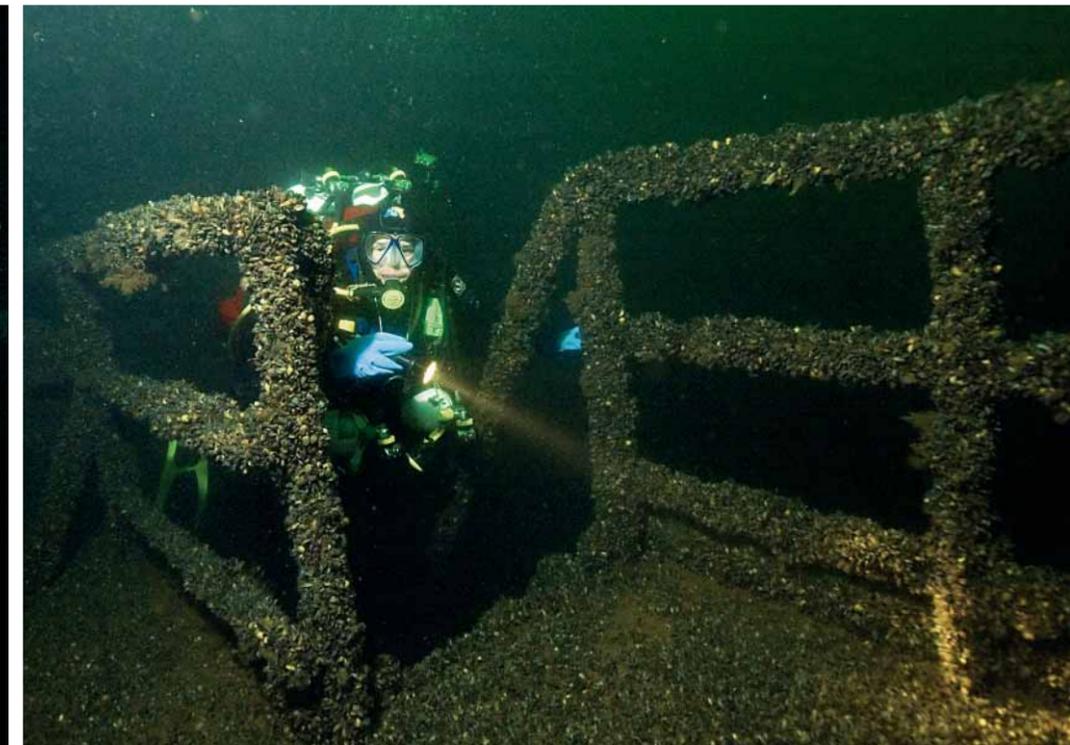
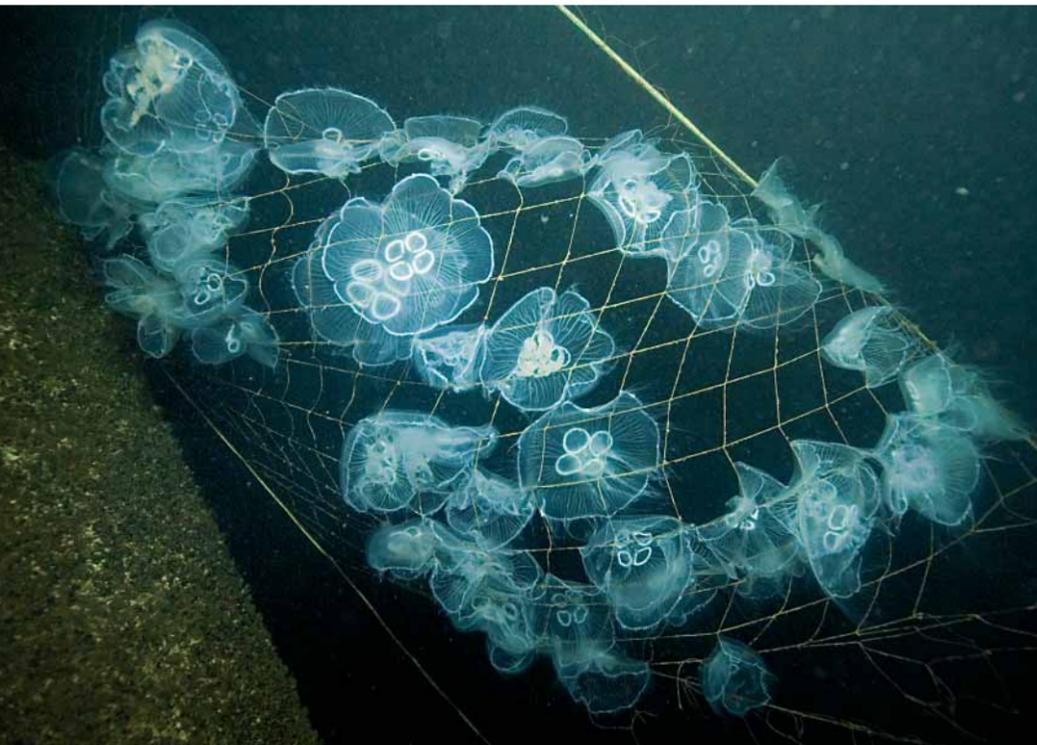
Можно было повспоминать действительно удачное погружение, со множеством незабываемых впечатлений. Лично мне не удалось уловить общий вид затонувшего судна. Частично по причине сосредоточенности на объектах фотосъемки, частично потому, что оно слишком обширно. После нескольких декостопов мы добрались до декомпрессионной станции, где была необходима длительная остановка. Ожидая времени, когда можно будет подниматься, я решил, что обязан тщательно изучить попалубные планы и фотографии балкера прежде, чем снова устремлюсь в глубины.

**:: ВЗАИМООТНОШЕНИЯ ПРИ ПОГРУЖЕНИЯХ.** Мы фанатично погружались все последующие дни. Группы были организованы с запасом, а значит, всегда оставалось свободное место на лодке и у компрессора. Несколько дней ушло на то, чтобы приспособиться к привычкам друг друга и особым идеям каждого. По счастью, нам удалось сгладить некоторые углы. Мы начали вести себя больше как хорошо сплоченная группа, нежели как отдельные индивидуумы. Пришло понимание, что каждый обладает уникальным опытом, и всем было чему поучиться друг у друга. В любой свободный момент шли обсуждения конфигурации снаряжения, декомпрессионных программ и экспедиций на затонувшие объекты. Постоянно подтрунивали над DIR-дайверами, но по-дружески. Вечерние дискуссии, проведенные с холодным пивом в руке, подтверждали беспредельность проблем, поддающихся решению. Партнеры по погружениям стали вскоре лучше сочетаться друг с другом, чем это было с самого начала.

Затонувшее судно уже стало безмерно популярным местом спортивной рыбалки. Дюжины рыболовных лесок свисали по всем верхним палубам – помимо обычного количества сетей. К счастью, сети было легко обнаружить в лучах мощных подводных фонарей. Несколько лесок были тонкими стальными нитями, и это навело меня на мысль о масштабах ловли лосося в этих местах. Мысли возвращались к другому погружению, выполненному в этом районе несколько лет назад. Когда я запутался в точно таких же лесках на довольно большой глубине. Рука инстинктивно потянулась к ножницам, находившимся в кармане, хотя в этот раз они так и не понадобились.

Рыболовные сети представляют собой большую угрозу безопасности дайверов. К сожалению, мы получили подтверждение этому в данной экспедиции. Пара дайверов поднималась после достаточно глубокого погружения, когда один запутался в сети, развевавшейся в течении. Первая попытка дайвера освободиться только ухудшила ситуацию. Его напарнику пришлось использовать нож. Потребовалось перерезать несколько лесок, эта работа отняла время. Пара работала тщательно и спокойно, пока человек не освободился. Однако их дайв-план был полностью нарушен. В наказание – дополнительная дека на веревке.





**::НЕСЧАСТЛИВЫЙ ДЕНЬ.** В каждой экспедиции бывает день, когда все идет не так, как нужно. И, конечно же, нам выдался один из таких. Местная островная телевизионная компания объявила о своем прибытии. Я согласился погрузиться со студийной видеокамерой, поскольку они хотели дополнить вечерний выпуск новостей сюжетом с затонувшего корабля. К несчастью, ни журналист, ни оператор не знали, как правильно обращаться с этим оборудованием. И света у них тоже не хватало. Нам пришлось использовать свои подводные фонари. Вторая пара дайверов согласилась позировать в качестве моделей, и мы тщательно спланировали погружение.

Первая пара дайверов в тот день вышла рано утром. Мы намеревались пойти позже, после полудня, вместе с журналистами. Но погода ухудшилась, и все утро шел дождь. В конце концов к обеду прояснилось, но на смену поднялся ветер. Мы оценили ситуацию. Приготовили оборудование на берегу. При ярком солнечном свете направились на север по бурлящим волнам. Забрались на борт катера и приготовились прыгнуть в воду. Оператор решил снять, как один из дайверов готовится к погружению, но от пристального всматривания в видеокамеру очень скоро его затосило. Первый дайвер был готов к погружению и начал перегреваться, ожидая остальных. Он решил, что будет ждать нас в воде. Наконец, все мы были готовы. Из-за слишком длительного ожидания в сильном волнении теперь уже и дайвер почувствовал себя плохо. Все поторопились спуститься вниз по линю.

Во время спуска я решил включить камеру и проверить. К своему ужасу, обнаружил, что камера была включена в течение всего перехода на зодиаке. Я неис-

тово осматривал камеру в поисках кнопки обратной перемотки. Естественно, таких кнопок снаружи бокса не оказалось. Это типичная функция, которая выполняется только на поверхности. По моему мнению, следовало прервать погружение, вернуться на поверхность и перемотать пленку, так как целью конкретно этого погружения был отснятый под водой материал. С учетом декомпрессии мы все равно могли провести длинное и интересное погружение на глубину от 30 до 35 метров, на капитанский мостик. Телезрителям не важно, на какой глубине мы снимали, или какую часть корабля им придется увидеть.

Даже на поверхности никто не мог определить, где перемотка. Все начали приходить в уныние, и большинство из нас укачало. Дайвер, попавший в воду первым, натерпелся достаточно и сообщил, что сегодня он больше погружаться не собирается. В то же самое время петля на поверхностном буйе развязалась, что привело к разваливанию декомпрессионной станции. Буй дрейфовал на ветру, вынуждая наши лодки гнаться за ним. Вот тогда-то мы и поняли, что за день сегодня. Катер направлялся к берегу, а мы, оставаясь позади в воде, провели большую часть часа в попытках спасти и привести в порядок остатки буйа. Пошла длинная, перекачивающаяся волна, и я был совсем измотан, когда наконец-то вскарабкался на лодку. По пути к берегу закончилось горючее...

Журналисты ждали нас на пристани, чтобы попрощаться. Они сказали, что необычайно поражены нашими усилиями и тем, что мы управлялись со всем очень профессионально. Ну... у них была с собой камера, которой они даже не умели пользоваться. С этой мыслью я благо-склонно принял их восхищение.

**::ВИНТ.** На следующий день после неудачного все шло гладко, как и раньше. Несколько пар запланировали погружение к винту. По естественным причинам, он лежит на дне. На всех фотографиях балкера, что мы видели, корма находилась точно в вертикальном положении. А мы обнаружили, что корма просто вся сплюснута. Весь корпус стоял строго вертикально, а корма была наклонена внутрь под углом 45°. Тут должна была действовать громадная сила. Корма была почти такой же ширины, как и остальной корпус – 33 метра. Толщина стальных пластин несколько сантиметров. Тонны стали были вдавлены внутрь. Если не знать наверняка, можно было бы с легкостью решить, что корма старого судна всегда именно так и выглядела.

Осторожно обходим большую сеть, что прицепилась к флагштоку. После этого аккуратно выплываем за корму. Продолжаем спускаться к 8-метровой высоте рулю. Я беспокоился из-за распростертых кронштейнов с фотовспышками. Мой «размах крыльев», таким образом, составлял почти полтора метра. Под кормовой палубой было крайне темно. Из-за придонного течения вода была довольно мутной. Это значит, что запутаться в свисающей сети не составило бы труда. У меня совершенно не было желания столкнуться с чем-то таким в этом погружении. Мы столпились плотной группой под рулем, нащупывая дорогу вперед и вниз. Раньше или позже должен показаться винт. Вода вокруг холодная и неподвижна. Так или иначе, все, казалось, идет спокойно. Все, что мы могли слышать, был шум наших пузырьков. Они поднимались к корме над нами и двигались дальше, вдоль гигантских листов стали. В конечном счете, пузырьки освободились и всплывали на поверхность, как единственное

свидетельство того, что два маленьких человечка лежат, спрятавшись, под гигантским металлическим корпусом. Ощущение было таким, как будто огромная птица взяла нас под крыло. Птица прижимала нас плотно к туловищу, и мы были в полной безопасности, нам ничто не могло бы повредить. Внезапно я почувствовал себя в полнейшем одиночестве и совершенно, невообразимо безопасно в одно и то же время.

Прямо передо мной фонарь Питера осветил совсем иной тип металла. Винт был гигантским! На какое-то мгновение я даже засомневался в том, что это мог БЫТЬ ОН

Как было намечено, Питер обошел его и повернулся ко мне. Я посчитал себя счастливым, потому что с собой был широкоугольный объектив. Теперь я мог подобраться поближе. Тонкий слой ила уже распространился вокруг. Видимость была минимальной.

Автофокус фотоаппарата уже с трудом справлялся с задачей. Обычно фонаря Питера было достаточно для контраста, чтобы фокус среагировал. К сожалению, не на этот раз. Я слышал, как мотор работает взад-вперед, и пытался найти правильное фокусное расстояние. Так я вообще могу ничего не снять. Затем Питер повернул фонарь самую малость. Автофокус занял правильную позицию. Я с нетерпением уставился в монитор. Резкая и



сравнительно хорошо экспонированная картинка появилась на экране. Я мог спокойно выдохнуть и расслабиться. Потом сделал еще несколько снимков и был полностью удовлетворен.

По плану мы еще должны были спуститься и проверить днище. Оно оказалось твердым, но скользким

Погружение планировалось максимум на 69 метров. Именно столько и было под останками балкера. Правда, один из моих компьютеров показывал 66,5 метра, а другой – 67,8 под винтом. Мы вдумчиво посмотрели в глаза друг другу. Оба заключили, что увидели то, зачем пришли. Теперь оставалось лишь проделать путь обратно вверх. Мы двигались вдоль руля, сколько это было возможно. На 55 метрах проплыли над громадными буквами на корме – название Fu Shan Hai. Они были покрыты илом, но легко очищались. Мы сделали еще несколько кадров. Перед тем, как направиться к первой декомпрессионной остановке, я бережно похлопал судно по корме и подумал: «Увидимся позже».

**:: ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СОБЫТИЯ.** Компания-грузоперевозчик, владелец «Гдыни», была оштрафована весной 2006 года, как единственный ответчик по делу о

потоплении «Фу Шан Хай». Судом был назначен штраф в размере 13,5 миллиона долларов США за повреждения. Кроме того, они должны оплатить датским вооруженным силам и шведской береговой охране обширные работы по очистке, которые те вынуждены были выполнить.

На данный момент запрет на погружения на «Фу Шан Хай» все еще существует. Наша экспедиция собрала большое количество документации и фотографий со всех погружений. Материал был доставлен в Датское морское управление. Они должны начать пересмотр запрета. Должен ли он сохраняться? Или, к радости всех дайверов Балтийского моря, должен быть отменен?

**:: P.S.** Участники экспедиции выражают благодарность тем, без кого ничего не состоялось бы.

Safe Air v/ Flemming Schou – единственная в Дании водолазная школа, обучающая погружениям на тримиксе; Dansk Folkeferie – туристическое агентство; DK-Diver; Dykkergaarden (www.dykkergaarden.dk) – отель для дайверов в Борнхольме; Fourth Element – подводное снаряжение; Hammeren Havn – руководство гавани Хаммер; Катер Britt-Lise (www.britt-lise.dk); Ocean Dive (www.ocean-dive.dk) – дайв-центр, TDI Скандинавия; водолаз Per Siebeneicher; дайв-центр Thyges Dykkercenter (www.thyge-dive.dk); Dykkeriet – группа «Нырялы» и Jan Birk; DYK (www.dyk.dk) – скандинавский подводный журнал; WiseLed (www.wiseled.com) – производитель подводных фонарей.

Reliable Flexibility

... van halogeen handlamp naar kabellamp in een handomdraai...  
LED  
HID



www.green-force.ru

Официальным представителем компании GREEN-FORCE в странах СНГ является компания PRODIVE Москва, Олимпийский проспект, д.16, корп.2 Тел/факс (495) 688-36-36, 688-56-45