

Поклон кораблям Великой победы



Досье:

Кравчук Сергей Владимирович.

Родился 15.10.1972

Место рождения: г. Киев

Образование: ЧВВАКУШ, 1993 год;

Академия ГА, 1996 год, аспирантура;

СПбГПУ ФТК, 1999 год.

Штурман АН-26, Ту-134.

Женат, воспитывает трёх дочерей.

Занимается дайвингом с 2004 года.

Инструктор по техническому дайвингу.

Директор «Школы технического дайвинга».

Наше участие в экспедиции «Поклон кораблям Великой победы» началось со случайной встречи, которая произошла в 2012 году в Лиинахамари.

Мы приехали нырять в Лиинахамари, и в то же время на судно, на котором нас принимали, приехали ребята из Москвы. Мы пробыли с ними несколько дней. Тогда Костя и Женя рассказали нам, что есть такой проект: «Поклон кораблям великой победы», и что, скорее всего, в 2013 году они снова будут искать затонувшие во время войны корабли. Тогда мы и предложили им свои услуги в качестве подводной видеооператорской группы, так как обладаем необходимым оборудованием для съемок и огромным интересом к исследованию затонувших кораблей, тем более, что в рамках этого проекта находятся не только корабли, но и, что самое важное, люди, которые считались пропавшими без вести со времен Великой Отечественной войны.

Мы обменялись телефонами и разъехались.

Весной 2013 года мы случайно встретились с Константином Богдановым в Москве на выставке «Золотой дельфин», в которой мы принимали участие, и Костя еще раз подтвердил, что скоро состоится экспедиция и что он получает все необходимые согласования.

За неделю до майских праздников мы получили от Константина официальное-

приглашение и начали готовиться. Необходимо было закупить кислород, гелий, аргон, проверить работоспособность компрессоров, бустеров, ребризеров, собрать все снаряжение и видеоаппаратуру. Как всегда, машина и прицеп под завязку наполнились всяким оборудованием, которое зачастую дублировалось, так как мы понимали, что не можем позволить себе какие-либо отказы во время столь ответственной работы. Как шутил один наш знакомый, «если правильно все собрать, то может и космический корабль получиться».

В назначенный день мы прибыли к месту, от которого отходил наш катер, РК-311. Это рейдовый водолазный катер, на котором не раз собирались команды, осуществляющие поиск кораблей в акватории Балтийского моря.

Погрузка на катер заняла немало времени, так как на борт надо было перенести огромное количество личного имущества, оборудования и провианта и разместить все это по местам: предстоял 12-часовой переход в район острова Гогланд и качка. Все должно быть крепко привязано, чтобы ни катер, ни оборудование не пострадали.

Часа через четыре мы закончили погрузку, пошли перекусить и вернулись на катер для подготовки к отплытию и ночлега. Утром мы должны отправиться в путь. Вечером предстояло собрать все, для того чтобы сразу по прибытии начать работу. Евгений Тутынин собирал свое радиоакустическое оборудование, дайверы открытого цикла забивали газы в спарки и стейджи, мы, «ребризерщики», готовили бейлаут. Ирина собирала нашего «паука» — камеру с боксом и освещением, Леша готовил «сердце» нашего катера — дизель, кок Денис разбирал продовольствие, и капитан делал последние приг отовления перед отходом.

На следующий день мы прибыли на остров Мощный. Остров Мощный, ранее называвшийся Лавенсари, во время войны был передовой базой Балтийского флота, здесь проходила линия фронта, вокруг были немцы. «Под Выборгом стояла финская 24-я эскадра, а под Нарвой стояла немецкая 54-я эскадра. Мы пришвартова-

лись в том самом месте, откуда уходили наши лодки в Балтийское море во время войны. Собравшись в кают-компании, мы определили планы на завтра. Михаил рассказал, как предполагается вести поиск, и показал сделанные им карты предположительного района гибели подводной лодки «С-9». Проверив еще раз все свое оборудование, прогулявшись по острову, мы приготовились к ночевке на корабле, чтобы завтра рано утром начать поиск.

В годы Великой Отечественной войны для поддержания немецкой военной машины стратегически важно было транспортное сообщение в Балтийском море, поставки руды, добываемой в шахтах в Швеции, в Германию, и продовольствия и войск из Германии в Финляндию. Срыв грузовых перевозок и прекращение поставок руды серьезно осложняли работу немецкой военной промышленности и действия немецкой армии. В связи с тем, что господство в Балтийском море и в воздухе принадлежало противнику, советские корабли были заперты в Кронштадте. Основной опасностью в Балтийском море для немецких транспортных кораблей были подводные лодки.

Немцы прилагали максимальные усилия для того, чтобы блокировать советские подводные лодки в «восточной» части Финского залива,

таким образом обеспечив безопасность своим транспортным конвоям.

Весной 1942 г. в довольно короткий срок немцы создали две мощнейшие минно-артиллерийские противолодочные позиции: Гогландскую и Нарген-Порккалла-Уддскую. Каждая из этих позиций состояла из нескольких рядов минных заграждений, располагающихся поперек вероятных путей развертывания советских подводных лодок. Протяженность их по фронту предусматривалась таковой, чтобы ни справа, ни слева обойти их было невозможно. Между шхерными районами Порккалла-Удд и островом Нарген (Найсар) параллельно линии





Хельсинки – Таллин было оборудовано минное заграждение «Насхорн», («Носорог»). Второе минное заграждение было установлено по 27-му меридиану восточной долготы. Называлось это заграждение «Зееигель» («Морской еж»).

Кроме этих заграждений, немцы и финны выставили минные поля вокруг острова Мощный и на пути следования советских подлодок из Кронштадта. В общей сложности к лету 1942 г. в Финском заливе было выставлено 21 тыс. мин. Донные неконтактные мины ставились в линии с интервалом 40-60 м и на глубинах свыше 50 м с целью недопущения проскальзывания подводных лодок у самого дна.

«Особую опасность для наших подводных лодок представляли противолодочные сетевые заграждения. В наиболее узком месте Финского залива (на Нарген-Порккала-Уддской позиции) немцы с помощью соединения сетевых заграждений установили две линии мощных противолодочных сетей, отстоявших друг от друга на 70-100 м. Сети эти были весьма прочными, т.к. изготовлялись из стального троса диаметром 18 мм. Ко дну залива сети крепились тяжелыми якорями, а на плаву в вертикальном положении удерживались на многочисленных поплавках. Углубление сетей от поверхности воды достигало 40-70 м, то есть практически перекрывало в этом районе весь диапазон возможной глубины хода подводных лодок. Там же, где глубина позволяла лодкам проскользнуть под сетью, были поставлены донные мины.

Новое противолодочное заграждение, состоящее из противолодочных сетей и мин, называлось «Вальрос» («Морж»). По флангам его были установлены подводные гидроакустические станции. Вдоль противолодочных сетей курсировали подвижные корабельные дозоры. Только в западной части Финского залива было сосредоточено 240 различных противолодочных кораблей и катеров, готовых в любую минуту ринуться в сторону обнаруженной лодки. Нигде и никогда подводные лодки не оказывались в таких жесточайших условиях, как советские на Балтике во время Великой Отечественной войны.

В свой последний поход для разведки Нарген-Порккалаудского рубежа «С-9» вышла 30 июля 1943 года. Пройдя незаметно все минные поля, 7-9 августа подводная лодка обследовала противолодочные сети и сообщила об обстановке. Попытка форсирования сетевого заграждения окончилась неудачей. Пытаясь прорваться, «С-9» выпустила в сторону сетей торпеду, но была замечена силами ПЛО и атакована. В ночь на 12 августа подводная лодка сообщила о своем возвращении и запросила время и место встречи с эскортом. Больше «С-9» на связь не выходила.

Покинув о. Мощный, мы вышли в предполагаемый район гибели подводной лодки «С-9». Рейдовый катер (РК) 311-й установил скорость 3-4 узла, и мы начали исследование района гидролокатором. Район гибели «С-9» был определен Михаилом Ивановым на основе анализа данных, полученных из немецкого и российского архивов, а также предоставленных историком Мирославом Морозовым. Из немецкого архива были получены точные координаты и структуры минных заграждений, карта района минных полей, а точный курс следования подводной лодки получен из российского архива. Путем нанесения всех данных на навигационную карту Михаил определил вероятный район гибели подводной лодки. Гидроакустическое сканирование дна начали с дальних от российского берега линий минных заграждений. Обходя галсами линию за линией, мы постепенно приближались к острову Большой Тютерс. Спустя несколько часов на мониторе гидролокатора появились отчетливые точки, расположенные в шахматном порядке, это были остатки немецких донных мин. Эти мины составляли одну из линий минного заграждения «Зееигель».

Для сканирования дна Финского залива использовался новейший гидролокатор, разработанный российскими инженерами, за пультом гидролокатора находился один из его разработчиков, Евгений Тутынин. Благодаря уникальным возможностям гидролокатора и умелым действиям Евгения, сканирование предполагаемого района

увенчалось успехом. Спустя 5 часов на мониторе гидролокатора на глубине 45 м обозначился объект длиной около 80 м. Пройдя над ним несколько раз и просмотрев объект под различными ракурсами, мы получили отчетливое изображение подводной лодки. РК-311 остановился над объектом, за борт потекла синяя плетеная веревка, вслед за которой в воду прыгнул ярко-оранжевый буй.

Мы спешно начали готовиться к погружению. Всех распирало от нетерпения, хотелось скорее опуститься на дно и убедиться, что это действительно «С-9». Первыми пошла ребризёрная группа: Михаил Иванов и я. Задача Михаила была прокинуть от спускового конца к найденному объекту ходовой конец, по которому придут Алексей и Константин, ныряющие на открытом цикле и имеющие значительно меньшую автономность, чем мы. Моя задача – снимать все от начала до конца.

Прыгаем в воду, подплываем к ярко-оранжевому бую, обмениваемся знаками и начинаем погружение. Нас окружает буро-зеленая вода, видимость на поверхности около двух метров, Михаил идет первым, я следую за ним, одной рукой придерживаю камеру, в другой руке мощный фонарь. Постепенно нас проглатывает тишина: у ребризера нет пузырей, поэтому нет никаких лишнего звуков, вокруг плавно гаснет свет. Мы летим в черную мутную бездну. Я в луче своего фонаря вижу только спусковой конец и ярко-желтый корпус Мишиного ребризера. Глубина 43 м, останавливаемся в 1 м от дна. Видимость 1 м. Миша крепит ходовую катушку к спусковому концу и уходит по азимуту в направлении найденного объекта, я следую за ним.

Видимость около 1,5 м. Пройдя около 20 м, мы упираемся в рыжую железную стену. Поднимаемся вдоль стены, Миша крепит ходовую катушку, эмоции рвутся из груди – это подводная лодка!

Следуем вдоль борта, перед нами возникает нос лодки с устройством прорыва сетей, сетепрорезателем, он был только на лодках класса «С». На корпусе лодки видна обрешетка в три слоя, все наружные части обмотаны резиновым жгутом. Это была модернизация 1943 года, когда лодки отправляли на прорыв минных полей. Для того, чтобы при касании антенных мин последние не срабатывали. У немцев были антенные мины, у которых к взрывателю шел медный тросик; соприкасаясь с металлическим корпусом лодки, он создавал гальваническую пару, по которой шел ток к взрывателю, и мина взрывалась. Чтобы этого избежать, на лодках разных типов использовали различные приспособления. «Малютки» красили краской на основе лака с цементом, а на больших лодках делали обрешетку и обматывали металлические части резиной.

Мы видим открытый торпедный аппарат на правом борту подводной лодки, обтекатель убран, крышка аппарата открыта, аппарат заполнен водой, труба пустая до самого конца. У «С-9» была задача выстрелить торпедой по противолодочной сети и попытаться ее потопить. Лодка выполнила поставленную задачу, прошла все минные заграждения, достигла противолодочной сети и выстрелила по ней торпедой, но результат не был достигнут: лодку заметили и начали на нее охоту, а торпедный аппарат остался пустым. Впоследствии подводники воспользовались им, чтобы покинуть подорванную на mine лодку. Все остальные штатные аварийные выходы у «С-9» задраены.

Сколько человек покинуло лодку, сказать невозможно. Есть информация, что 4 сентября к западному берегу острова Сескар прибило труп старшего рулевого подводной лодки старшины 2 статьи К.Т. Дикого с надетым прибором ИСА-М и полными карманами шоколада».

Осматриваем лодку далее по правому борту: мы видим якорный клюз, это еще одна идентификационная деталь лодок класса «С», на «Щуках» она была с левого борта. Вдоль борта лодки натянута два медных провода системы ПАМ для активного противодействия донным магнитным минам. По этим проводам подавался электрический ток, который расширял в несколько раз магнитное поле лодки, и мины взрывались не под лодкой, а значительно раньше. Поднимаемся на палубу и видим согнутый меч гидроакустики.

Следуем по палубе в сторону рубки. На пути встречаем место нахождения аварийного буйа. Аварийный буй отсутствует. В 1941 году был дан приказ «Все аварийные буйи с лодок снять ...», чтобы при бомбардировке лодки глубинными бомбами они случайно не отцеплялись и не выдавали место нахождения лодки. Приближаемся к носовому орудью. Классическая пушка Б-24ПЛ, 100 мм. На пушке видны сидение наводчика, прицельные механизмы. Пушка вся покрыта сетью, которая тянется через всю рубку, частично разрушена сетью. Из мостика вывалился компас, стенки мости-



ка разрушены, а из обломков мостика торчит латунная буква «С». Подходим к площадке 45-мм зенитного орудия в кормовой части рубки. Видно, что зенитное, как и носовое, орудие находится в походном положении: стволы закрыты заглушками, прицелы сняты. Видна перископная тумба, оба перископа убраны в нее. Сеть накрыла полностью мостик. Оборудование, которое было на мостике, сорвано сетью и лежит под ней. Под тяжестью рухнувшей обшивки смяты все приборы.

Подходим к носовому орудью с правой стороны. Виден блестящий медный прицельный механизм, не потускневший от времени. Следуем дальше, подходим к рубочному люку; хорошо видно, что люк задрен. Поднимаемся на перископную тумбу, видим убранный флажок, зенитный и командирский перископы. Двигаемся дальше к корме лодки, чтобы осмотреть повреждения. Видим первое разрушение. Судя по всему, лодка подорвалась на донной mine, которая сработала под электромоторами: корму лодки выгнуло вверх, первый разлом произошел по дизельному отсеку в пяти метрах позади мостика.

Всего лодка имеет три разлома. В пяти метрах от рубки, в пятнадцати и в двадцати пяти метрах. Можно предположить, что весь экипаж лодки в отсеках от кормы до центрального поста погиб сразу, в живых остались только люди в носовых отсеках.

Продолжаем идти к корме, проходим эпицентр взрыва. Взрыв был очень сильный, взрывной волной выбросило из легкого корпуса швартовочные тросы, сорванный легкий корпус обнажил баллоны воздуха высокого давления «ВВД». Подходим к корме, огибаем кормовой срез. Корма лодки вместе с винтами и рулями погружена в грунт, видимость в районе кормы упала до полуметра. Возвращаемся обратно, медленно паря над измученным корпусом лодки. Подходим к ходовому концу, сматываем катушку и начинаем долгий путь к поверхности. TTS показывает 70 минут. Сердце невероятно стучит. Мы нашли «С-9»! На поверхности нас с нетер-

пением ждут друзья. Каждый член экспедиции внес весомый вклад в общее дело. Впереди 60 минут декомпрессии. Мое разгоряченное воображение постепенно остывает, начинаю ощущать температуру забортной воды, +2 градуса.

Поднявшись на корабль, сбросив снаряжение, все расположились в кают-компании для просмотра отснятого материала. Все с интересом смотрели, а Михаил комментировал уникальные кадры, впервые поднятые с глубины 45 м — с места гибели лодки «С-9». Когда я снимаю под водой, то в маленький монитор камеры видны лишь основные очертания объекта и экспозиционные параметры. Поэтому я, так же как и все, впервые вижу результат своей работы. Закончив просмотр, мы поужинали и пошли готовить снаряжение к завтрашнему дню погружений, а руководитель нашей экспедиции Константин Богданов разослал информацию о находке во все новостные агентства. На следующий день было решено утром еще раз погрузиться на лодку, отснять более детально некоторые ее части, а потом приступить к поискам еще одной подводной лодки, погибшей в этом районе, «Щ-320».

Утро настало незаметно, я встал, вышел на палубу, светило ласковое теплое солнышко, на море был полный штиль. Такое на Балтике бывает очень редко, чтобы вокруг была тишь да гладь и зеркальная поверхность моря медленно играла теплыми солнечными зайчиками. Настроение боевое. Мы быстро завтракаем, собираемся и выдвигаемся к месту погружений.

РК-311 плавно скользит по поверхности, двигатель уверенно наматывает на винт бурую холодную воду, солнышко приятно режет глаза — красота! В этот прекрасный момент РК-311 сбавляет ход, останавливается и глушит двигатель. Что случилось? Командир катера получил запрет от пограничника, оперативного дежурного, на следование к месту обнаружения подводной лодки. Никто ничего не может понять. Константин Богданов для связи по телефону забирается на крышу рубки, и



начинаются длительные переговоры и выяснения причины запрета. Оперативный дежурный глух и нем к нашим мольбам. Незыблемо стоит на своем, грудью защищая от нас государственную границу.

Скорее всего, причина была в том, что по лентам новостей прошло сообщение о нахождении нашей экспедицией подводной лодки «С-9», погибшей в 1943 году. Кому-то это не понравилось, и он решил остановить экспедицию, невзирая на все полученные на самых верхних уровнях разрешения. Ситуация осложнялась тем, что на дворе майские праздники и найти того, кто может разрешить сложившуюся ситуацию, невозможно. Эта проблема стала непредвиденной ложкой дёгтя. Погода стояла великолепная, солнышко, гладкое море, самое прекрасное время для погружений. Пока Константин импульсивно пытался хоть с кем-то связаться, было решено не терять времени и уйти в район поиска подводной лодки «Щ-320».

День потихоньку шел к концу, солнышко медленно опускалось к горизонту, Константин сидел на телефонах, Михаил крутил штурвал катера, а Евгений нес свою гидроакустическую вахту. Все остальные с потухшим взором сидели в кают-компани. Район поиска был весь пройден, «Щ-320» не нашли, разрешения на погружение к «С-9» нет, — в общем, жизнь дала трещину.

Тут совершенно случайно Женя в развороте увидел какой-то объект, который при выходе из разворота исчез с экрана. Дело было вечером, делать было уже нечего, решили пройти над ним еще раз.

Развернулись, прошли, Женя определил, что объект лежит на глубине 70 м, длина объекта примерно 60 м, возвышение над грунтом 13 м, это точно не камень. Прошли еще раз очень медленно, включили локаатор на максимальное разрешение, и тут все притихли... Женя впился в экран локаатора, у Миши вспыхнули глаза.

В самом начале нашего пути, когда Женя собирал свой локаатор, ставил антенны, компьютер, GPS, как-то сама собой родилась шутка, что Женя своим чудо-локатором найдет «Лефорт». «Лефорт», «Лефорт»... Так дух «Лефорта» всю экспедицию и витал между нами: то о нем заговорят в кают-компани, то на мостике, то при появлении каких-либо точек на мониторе локаатора.

По картинке на мониторе сразу стало понятно, что это парусный корабль. Зная историю гибели «Лефорта» в этом районе, все в душе хотели, чтобы это был именно он. Установили буй, Миша быстро оделся и нырнул. Спустя два часа он вынырнул, зашел на борт и медленно, молча начал раздеваться. Мы стояли и смотрели, как он томит наше любопытство.



Медленно сняв ребризер, он произнес фразу «Час назад я был на «Лефорте»!»

Нашей радости не было предела. «Лефорт» искали почти 160 лет. Место его гибели было достоверно известно, но никто не мог его найти. Обнаружение «Лефорта» было чудом, т.к. его специально никто не искал. Впечатление такое, что все внезапно сложившиеся обстоятельства привели к его обнаружению. Видимо, пришло его время снова явиться на свет. Найден «Лефорт» был вечером 4 мая, в Великую субботу, за день до Пасхи.

На следующий день было решено выполнить погружение, отснять видеоматериал на «Лефорте».

Утро следующего дня началось со звонка Константину Богданову оперативного дежурного, который объявил нам, что мы можем нырять куда хотим, как хотим и сколько хотим. Чем мы не замедлили воспользоваться.

Первое погружение было на «Лефорт». Вышли в точку, сбросили буй, надели снаряжение и прыгнули в воду. Падая в черную холодную бездну, я испытывал дикое волнение. Для съемки «Лефорта» у меня было всего одно погружение: глубина 70 м,

второй раз в этот же день нырнуть не получится. Завтра придет гидрографическое судно «Сибиряков» с журналистами и военными для проведения мемориальной акции. Поэтому я установил на бокс Nauticam для Canon, маленькую камеру GoPro в специальном глубоководном боксе, чтобы исключить малейшую вероятность отказа видеотехники.

Линейный корабль «Лефорт» погиб на переходе из Ревеля в Кронштадт утром 10 сентября 1857 года. В условиях сильного шторма 84-пушечный военный корабль в течение 2–3 минут перевернулся и затонул, унеся с собой в бушующую пучину весь экипаж: 13 офицеров, 743 нижних чинов и 70 человек членов семей экипажа, из которых 53 женщины и 17 детей. Это была самая большая катастрофа Российского флота в Балтийском море до гибели парома «Эстония».

Торжественный спуск корабля «Лефорт» был произведен досрочно, 28 июля 1835 года, в присутствии Николая I. После достроечных работ в Кронштадте «Лефорт» вошел в боевой состав кораблей Балтийского флота. Артиллерийское вооружение его состояло из 32 36-фунтовых (172 мм) длинных пушек на гондеке, 32 36-фунтовых (172 мм) коротких пушек на опердеке, 12 36-фунтовых (172



мм) карронад на конгревовых станках и 2 18-фунтовых (136 мм) длинных пушек на шканцах, 4 36-фунтовых (172 мм) карронад на конгревовых станках и 2 18-фунтовых (136 мм) длинных пушек на баке, 8 36-фунтовых (172 мм) карронад на конгревовых станках на шкафуте и 4 18-фунтовых (136 мм) карронад на конгревовых станках на юте – всего 96 орудий.

Непосредственно в боевых действиях «Лефорту» принимать участие не довелось. Он выполнял крейсерскую службу в Балтийском море, как в составе эскадры, так и в одиночных плаваниях, принимал участие в различных учениях и походах.

В 1854 году на корабле «Лефорт» Великий князь Константин Николаевич Романов участвовал в защите Кронштадта от нападения англо-французской эскадры. В последующие годы корабль использовался и для грузовых перевозок между портами Балтийского моря.

Летом 1857 года «Лефорт» в составе эскадры из кораблей «Владимир», «Императрица Александра» и «Память Азова» находился в Ревеле. Выходов в море не было и корабли готовились к зимовке. 28 августа начальник 2-й флотской дивизии вице-адмирал Митьков получил приказание генерал-адмирала перевести на буксире больших пароходов из Ревеля и Свеаборга в Кронштадт все корабли дивизии.

9 сентября ветер стал попутным, показания барометра 29,79. Находя эти обстоятельства благоприятными, контр-адмирал Нордман в 9 час. 30 мин. утра приказал поднять паруса, и корабли отправились в Кронштадт. Первым «Владимир», потом «Императрица Александра» и, наконец, «Лефорт».

К середине дня ветер стал крепчать, ход увеличился. Около 8 часов вечера корабли прошли створ Гогландских маяков. Сильная пасмурность, еще более порывистый ветер с дождем и снегом и низкое показание барометра вынудили отряд держаться до рассвета за Гогландом. Делая небольшие галсы, поворачивая каждый раз по сигналу, корабли к 5 часам утра 10 сентября оказались несколько севернее острова Тютерс.

Когда рассвело, бывшие на палубах «Владимира» и «Императрицы Александры» моряки заметили, что корабль «Лефорт» имел больше крену, чем остальные два корабля, у которых порты нижнего дека были в воде. В этом положении корабли начали поворот на левый галс. Вновь нашел шквал, и корабль «Лефорт» настолько накренился, что его вторая полоса начала скрываться, и вместе с этим он стал погружаться, углубляясь носом более чем кормой. Люди в большом числе показались на наветренных сетках. Вскоре мачты корабля приняли положение, близкое к горизонтальному, и наружный, верхний бок корабля покрылся сплошной массой людей, но нашла волна, и эта масса сделалась реже. Нашла другая — и ни одного человека больше не было видно. Вслед за этим скрылся и сам корабль.

На корабле «Владимир», который уже шел левым галсом и был в 4 кабельтовых от места катастрофы, были приготовлены концы, но на поверхности моря уже не было и следов ни корабля, ни его экипажа. Образовавшийся водоворот всех увлек на дно за кораблем.

С гибелью всего экипажа корабля и его пассажиров скрылась настоящая причина катастрофы. Следственная комиссия на основании собранных показаний пришла к заключению, что несчастье с кораблем произошло все-таки не в результате рокового случая. Свежий ветер, а затем и шторм, свирепствовавший 10 сентября 1857 года в Балтийском море, послужил причиной около 30 кораблекрушений разного рода судов, большинство из которых, как российские, так и иностранные, были выброшены на камни или на берег в районах

наклоняла корабль, пока он не лег на бок и не затонул.

70 м спускового конца пролетают незаметно, холодно, температура воды +2 градуса. В узком луче фонаря показались деревянный борт, останавливаясь напротив него, включаю свет. Два мощных НИД-фонаря, медленно разгораясь, освещают огромных размеров корму линейного корабля, на которой видны окна адмиральского салона.

Спускаемся по корме ниже, вдоль транца появляются окна кают-компаний. Через окна адмиральского салона и кают-компаний видна мебель: стулья, шкафы, столы. На одном из столов лежит капитанский палаш, возможно, выпавший из шкафа. На корме видны оторванные рыболовецкой сетью доски. Ниже отчетливо видно огромных размеров перо руля (на «Лефорте» оно



Ревеля, островов Моонзунда, Риги, Виндавы, Либавы и др...

«Лефорт» обладал достаточной мореходностью, но этот шторм был первым, встреченным кораблем после перевозки грузов в 1856 году. Надо полагать, что сначала большой ход, доходивший до 10 узлов, а потом сильное и неправильное волнение, продолжавшееся всю ночь, расшевелило расслабленные и приготовленные уже к течи пазы обшивки и замки деревянного набора. Между тем, большой крен увеличил напряжение членов и еще больше расслабил их связи. Портовые ставни, хотя и были задраены, но в расстроенном наборе не закрывали плотно своих портов; артиллерия, хотя и закрепленная, упирая в члены, имевшие движение, сама получила движение и, в свою очередь, расслабила связи. Вода при этом должна была ручьями идти в порты, полупорты, шпигаты и в разошедшиеся связи обшивки и набора.

Значительное погружение на нос перед самой гибелью заставляет предполагать, что отделилась одна или более шпунтовых досок. Клюзы в этом положении, вероятно, тоже открылись. Помпы при большом крене не могли обеспечить откачку воды, и ее огромная масса, не имея возможности выходить за борт, непрерывно увеличиваясь, вместе с ветром все более и более

было уникальной конструкции: металлический каркас, окованный медью). На руле видно две бронзовые цепи «сорлинь», которые удерживали перо в случае его отрыва, а также римские цифры, отмечающие осадку корабля.

Корабль стоит на твердом глинистом грунте, возвышаясь над грунтом на 13-14 м, с легким креном на левый борт. Поломан бушприт, поломаны все мачты.

Мачты, ломаясь, смели все, что находилось вокруг них на палубе, остался фальшборт на правом борту, легкие пушки на верхней палубе, все пушки внутри корабля.

Поднимаемся на ютовую палубу, следуем по палубе в сторону носа. На палубе лежат юферсы. Подходим к световому люку в адмиральский салон. Раньше на люке было призмическое стекло, чтобы максимально собирать свет и освещать салон, сейчас мы видим круглое отверстие. Следуем вдоль палубы, на ней находится оборванный такелаж, мачты упали на левый борт. Видно большое количество груза, которое вез «Лефорт», это обработанные и необработанные бревна и части рангоута. Корабль



шел на зимовку, поэтому был загружен основательно. Переходим на внешнюю сторону правого борта, видим пушки, перед нами карронада верхней палубы. Карронада – это короткоствольная легкая пушка, стреляющая как ядрами, так и картечью. Карронады устанавливались на верхних палубах кораблей и использовались для ближнего боя. Следуем вдоль верхней орудийной палубы, перед нами проходят орудийные порты. Переходим через фальшборт обратно на палубу, видим казенную часть карронады и разбросанные коачные подставки. Вся палуба завалена человеческими останками: костями, черепами. Хорошо сохранились кожаные сапоги – ботфорты.

Проходим мимо ограждения светового люка и трапа на офицерскую палубу, поднимаемся на ют. Перед нами верхняя рулевая колонка, двойной штурвал сорван и лежит перед рулевой колонкой. На штурвале видна инкрустация рулевого колеса металлическими шестиконечными звездами. На штурвальной колонке виден какой-то непонятный тонкий механизм, который при первом приближении идентифицировать не удалось, возможно, это креномер. Следуем в сторону носа по



правому борту, проходим карронады верхней палубы с квадратными рамами, на одной из карронад лежит банник для зарядки пушки.

Корабль лежит с креном на левый борт, весь сорвавшийся груз разломал левый фальшборт и свалился с корабля, а правый фальшборт хорошо сохранился. Идем дальше, проходим световые люки второй орудийной палубы, повсюду лежат человеческие останки, внутри люков – решетки, которые их закрывали. На палубе хорошо сохранилась шестивесельная шлюпка, внутри которой лежит полный комплект вальковых весел. Видимо, шлюпка была очень хорошо закреплена, потому что рвущейся такелаж носил все с палубы, а она осталась. Вдоль правого борта продвигаемся к носу. На носу расположены гальюнные трубы. Это, по сути, был туалет для нижних чинов, верхние чины имели гальюнные трубы в собственных каютах. На носу корабля была фигура двуглавого орла, которая сейчас сорвана сетями и лежит на грунте.

Мы разворачиваемся и движемся к спусковому концу, TTS показывает 90 минут, пора уходить, впереди 80 минут декомпрессии: будет время подумать и прийти в себя от роящихся в голове впечатлений.

Настало утро 7 мая, тот день, когда мы должны встретиться с судном «Сибиряков», на котором придут представители общественности и церкви, военные и журналисты, и мы в последний раз спустимся к подводной лодке «С-9» для установки на нее мемориальной таблички со списком погибших членов экипажа и поднимем капсулу с грунтом с места гибели «С-9», которая будет храниться в музее. Мы были последними, кто потревожил покой героически погибшего экипажа подводной лодки «С-9».

Теперь это место будет объявлено братской могилой и нанесено на навигационные карты. Все корабли, проходящие в этом районе, будут приспускать флаги, отдавая честь погибшим морякам, а 46 человек обретут вечный покой. Сегодняшний день

перепишет и закроет еще одну страницу истории. Меня не оставляет ощущение того, что мы сделали что-то очень правильное и важное.

Сделаны последние приготовления, и мы отправляемся на «С-9» с табличкой, которую установим на лодке, и капсулой, в которую будет забран грунт. Погружение проходит гладко, и мы возвращаемся на «Сибиряков» для проведения официальных мероприятий и панихиды по погибшим героям. Спустя 70 лет трудно себе представить, что испытывали моряки, вслепую форсируя минные поля. Проявляя удивительное мужество и героизм, они шаг за шагом приближали светлый миг Великой победы, и сложили свои головы на поле боя. Они отстаивали нашу Родину, чтобы мы, их внуки, могли жить и гордиться их подвигами.

Официальная церемония прошла под командованием генерала армии Николая Дмитриевича Ковалева. Был подписан документ, согласно которому все погибшие моряки с лодки «С-9» перестали быть «без вести пропавшими», теперь они считаются героически погибшими.

После панихиды на воду был спущен траурный венок, который закачался по морским волнам, и стая чаек, которая кружила неподалеку, взвилась с поверхности воды и исчезла за горизонтом,

как будто души погибших моряков, обретая покой, устремились ввысь к облакам. Почетный караул из морских пехотинцев дал залп и из-под крышки капсулы с грунтом, который был поднят со дна моря, потекли две слезинки.

До сих пор всех участников экспедиции не покидает ощущение того, что все, что произошло за эти дни, было предопределено свыше. И даже оперативный дежурный, не разрешая нам погружение на лодку «С-9», помог приоткрыть еще одну дверь в историю Российского флота, и благодаря этому миллионы людей смогут увидеть на фотографиях линейный корабль «Лефортов». Не исключено, что «Лефортов» можно будет поднять и сделать музеем, который покажет нам, каким великим был и остается Российский Флот.

Сергей Кравчук



Руководитель
«Школы
технического дайвинга»
ВСК «ИЖОРЕЦ»
г. Колпино
(812) 642-48-50
www.diveschool.spb.ru