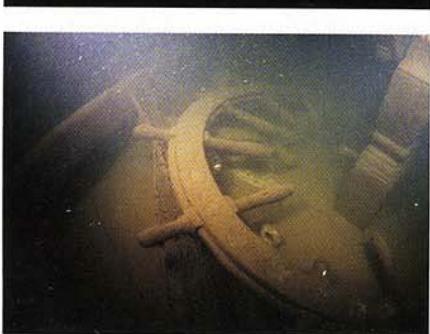


ЛИНКОР «ЛЕФОРТ» НАЙДЕН!



Петербургец **Сергей Кравчук** – инструктор TDI/SDI, руководитель собственной школы технодайвинга. Эта заметка – короткая версия отчёта о **подводном открытии**, которое было сделано отчасти случайно. Когда выходит этот номер, Сергей готовит новую экспедицию к главному **парусному рэку** русской Балтики.

За неделю до майских получили от Константина Богданова официальное приглашение в поисковую экспедицию и начали готовиться.

Необходимо было закупить газы, проверить компрессоры, бустеры, ребризеры, собрать снаряжение и видеоаппаратуру. Машина и прицеп под завязку наполнились оборудованием.

В назначенный день прибыли к месту, от которого отходил рейдовый водолазный катер РК-311, на котором не раз собирались команды для поиска кораблей на Балтике. Наутро предстоял 12-часовой переход в район острова Гогланд.

Утром на катере появились новые люди: семья военнослужащего, которого надо было подкинуть до острова Мощный, и молодой человек по имени Егор. Нас предупреждали, что за нами будет наблюдать представитель военных.

За время экспедиции Егор не раз просматривал наши фото, но так тактично, что никто даже не усматривал в этом элемент контроля.

На острове Мощный высадили семью и выгрузили вещи для служащих маяка. Михаил Иванов показал свои карты. Из немецкого



архива были получены координаты и структуры минных заграждений. Карта района минных полей была получена из финского архива, а курс следования подводной лодки С-9 получен из российского архива. Нанеся все данные на навигационную карту, Михаил определил вероятный район гибели подлодки С-9.

В свой последний поход для разведки Нарген-Порккалаудского рубежа подлодка С-9 вышла 30 июля 1943 года. Пройдя минные поля, лодка обследовала противолодочные сети и сообщила об обстановке. Затем С-9 выпустила в сторону сетей торпеду, но была замечена силами ПЛО и атакована. В ночь на 12 августа подлодка сообщила о возвращении и запросила время и место встречи с эскортом. Больше С-9 на связь не выходила.

Покинув Мощный, вышли в район. Катер установил скорость 3–4 узла, и мы начали гидролокацию – с дальних линий минных заграждений. Обходя галсами линию за линией, постепенно приближались к острову Большой Тютерс.

Использовался новейший отечественный гидролокатор, а за пультом находился один из разработчиков, Евгений Тутынин. Спустя 5 часов на мониторе обозначился объект длиной около 80 м на глубине 45 м.





Катер установил скорость 3-4 узла, и мы начали гидролокацию – с дальних линий минных заграждений. Обходя галсами линию за линией, постепенно приближались к острову Большой Тютерс.

Пройдя несколько раз и просмотрев объект под различными ракурсами, получили отчётивую картинку подводной лодки. Катер встал над объектом, за борт потекла синяя плетёная верёвка, вслед за которой в воду спрыгнул ярко-оранжевый буй. Мы спешно начали готовиться к погружению. Хотелось скорее опуститься на дно и убедиться, что это действительно С-9. Первыми пошла ребризерная группа – Михаил Иванов и я. Задача была прокинуть ходовой конец от спускового конца к найденному объекту, по которому придут Алексей и Константин на открытом цикле, имеющие значительно меньшую автономность.

Начинаем погружение. Нас окружает буро-зелёная вода, видимость на поверхности около двух метров, Михаил идёт первым. Постепенно нас проглатывает тишина: у ребри-

зера нет пузырей, никаких лишних звуков. Вокруг плавно гаснет свет. Летим в чёрную мутную бездну. Я в луче фонаря вижу только спусковой конец и ярко-жёлтый 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 за ним. Пройдя около 20 м, упираемся в рыжую железную стену. Поднимаемся вдоль стены, Миша крепит ходовую катушку. Это подводная лодка!

Видим открытый торпедный аппарат на правом борту. Сколько чело-

век покинуло лодку, сказать невозможно.

Судя по всему, лодка подорвавшись на донной мине, которая сработала под электромоторами, корму лодки выгнуло вверх, первый разлом произошел по дизельному отсеку в пяти метрах от кормы. Можно предположить, что экипаж в отсеках от кормы до главного поста погиб сразу, в живых остались только люди в первом отсеке. Взрывной волной выбросило из лёгкого корпуса швартовочные тросы, обнажило баллоны воздуха высокого давления ВВД. Корма лодки вместе с винтами и рулями погружена

КОЛЛЕКЦИЯ ОДЕЖДЫ для дайверов



RUSSIAN DIVING TEAM



Футболки, толстовки,
ветровки, флиски,
бейсболки, банданы



Форт Александр I,
он же бывший Чумной – главная
достопримечательность Финского
залива на подступах к Петербургу

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! Нас с нетерпением ждут. Каждый член экспедиции внёс весомый вклад в общее дело. Впереди 60 минут декомпрессии.

Поднявшись на борт, сбросив всё снаряжение, расположились в кают-компании для просмотра отснятого материала. Михаил комментировал уникальные кадры. Закончив просмотр, Константин Богданов разослал информацию о находке во все новостные агентства. Было решено утром ещё раз погрузиться на лодку, отснять более детально некоторые её части, а потом приступить к поискам подлодки Щ-320, погибшей в этом же районе.

Наутро полный штиль. Такое на Балтике бывает очень редко. Настроение боевое. Выдвигаемся к месту погружений. РК -311 плавно скользит, уверенно наматывая на винт бурую холодную воду – и вдруг сбавляет ход, останавливается и глушит двигатель. Что случилось? Командир катера получил запрет от оперативного дежурного на следование к месту обнаружения подлодки. Никто ничего не может понять. Начинаются длительные выяснения. Оперативный дежурный стоит на своём. Скорее всего, когда по лентам новостей прошло сообщение, кому-то это не понравилось, несмотря на все полученные на самых верхних уровнях разрешения. На дворе майские праздники. Найти, кто может разрешить сложившуюся ситуацию, невозможно. Пока Константин пытался хоть с кем-то связаться, было решено не терять времени и уйти в район поиска подводной лодки Щ-320.

Готовая коллекция на складе в Москве

Разработка макета и изготовление тиража
по индивидуальному заказу

Приглашаем к сотрудничеству
дайв-клубы и магазины



125040, Москва, ул. Верхняя, д 34/4, тел. +7 (495) 925-009



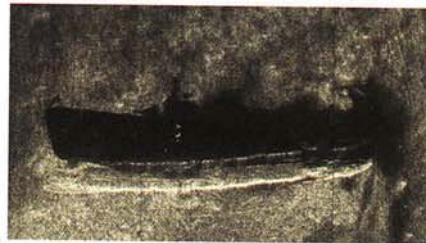
*TTS показывает 70 минут. Сердце невероятно стучит. Мы **нашли С-9!** Нас с нетерпением ждут. Каждый член экспедиции внес **весомый** вклад в общее дело. Впереди 60 минут декомпрессии.*

День шёл к концу, Константин сидел на телефонах, Михаил крутил штурвал катера, а Евгений нёс свою гидроакустическую вахту. Остальные сидели в кают-компании. Район поиска пройден, Щ-320 не нашли, разрешения на погружения к С-9 нет. Тут совершенно случайно Женя в развороте увидел какой-то объект, который при выходе из разворота исчез с экрана. Решили пройти над ним ещё 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 ещё раз очень медленно, включили локатор на максимальное разрешение, и тут все притихли... Женя впился в экран локатора, у Миши вспыхнули глаза.

Ещё когда Женя собирал свой локатор, ставил антенны, компьютер, GPS, пошутили, что Женя своим чудо-локатором найдет «Лефорт». Дух «Лефорта» всю экспедицию витал между нами: то о нём заговаривали в кают-компании, то на мостики, то при появлении каких-либо точек на мониторе локатора.

По картинке сразу стало понятно, что это парусный корабль. Зная

историю гибели «Лефорта» в этом районе, все хотели, чтобы это был именно он. Установили буй, Миша быстро оделся и нырнул. Спустя два часа он вынырнул, зашёл на борт и медленно молча начал раздеваться. Медленно сняв ребризер, он произнес: «Час назад я был на Лефорт!»



«Лефорт» искали 160 лет. Место его гибели было достоверно известно, но никто не мог его найти. Обнаружение «Лефорта» было чудом. Видимо, пришло его время снова явиться на свет.

Утро следующего дня началось со звонка оперативного дежурного, который объявил нам, что мы

можем нырять куда хотим, как хотим и сколько хотим. Чем мы не замедлили воспользоваться. Первое погружение — на «Лефорт»! Назавтра придёт гидрографическое судно «Сибиряков» с журналистами и военными для проведения мемориальной акции.

Линейный корабль «Лефорт» погиб в шторм на переходе из Ревеля в Кронштадт утром 10 сентября 1857 года, перевернулся и затонул, унеся с собой в пучину весь экипаж: 13 офицеров, 743 нижних чинов и 70 членов семей экипажа. На Балтике это была самая большая катастрофа для отечественного флота — вплоть до гибели парома «Эстония».

70 метров спускового конца пролетают незаметно, холодно, температура воды +2 градуса. В узком луче фонаря показался деревянный борт, включаю видеосвет. Два мощных фонаря освещают огромных размеров корму, на которой видны окна адмиральского салона.



Вся палуба завалена человеческими останками, костями, черепами. Хорошо сохранились кожаные ботфорты. Штурвал сорван и лежит перед рулевой колонкой. Видна инкрустация рулевого колеса.

Мебель: стулья, шкафы, столы. Капитанский палаш. Огромных размеров перо руля: на «Лефорте» оно было уникальной конструкции, металлический каркас, окованный медью. Две бронзовые цепи «сорлинь» удерживали перо в случае его отрыва.

Корабль стоит на твёрдом глинистом грунте, возвышаясь над ним на 13–14 м, с лёгким креном на левый борт. Мачты, ломаясь, смели всё, что находилось на палубе. Видно большое количество груза: корабль шёл на зимовку, поэтому был загружен основательно. Переходим на внешнюю сторону правого борта, перед нами карронада — короткоствольная лёгкая пушка для ближнего боя, стреляющая как ядрами, так и картечью.

Вся палуба завалена человеческими останками, костями, черепами. Хорошо сохранились кожаные ботфорты. Поднимаемся на ют, двойной штурвал сорван

и лежит перед рулевой колонкой. Видна инкрустация рулевого колеса металлическими звёздами.

Хорошо сохранилась шлюпка, внутри которой лежит полный комплект вальковых весел. На носу была фигура двуглавого орла, которая сейчас сорвана сетями и лежит на грунте.



Разворачиваемся и двигаемся к спусковому концу, TTS показывает 90 мин, пора уходить. Впереди 80 мин декомпрессии: будет время подумать.

И вот настало утро 7 мая. Отправляемся на С-9 с табличкой со списком погибших членов экипажа, которую установим

на лодке. Мы будем последними, кто потревожил покой погибшего экипажа. Это место будет объявлено братской могилой.

Погружение проходит гладко, мы возвращаемся на «Сибиряков» для проведения официальных мероприятий под командованием генерала армии Николая Дмитриевича Ковалёва. 46 погибших моряков с лодки С-9 прекратили быть «без вести пропавшими»: теперь они считаются геройски погибшими.

Не покидает ощущение того, что всё, что произошло за эти дни, было предопределено свыше. И даже оперативный дежурный, не разрешая нам погружение на С-9, помог приоткрыть ещё одну страницу истории флота.

Благодаря этому миллионы людей смогут увидеть на фотографиях линейный корабль «Лефорт». Не исключено, что Лефорт можно будет поднять и сделать музей.♦

