

19 марта 2014 года, 12:06, радио “Голос России”

## **Тайны Севастопольской акватории (ФОТО)**



© Фото: В.Лебединский

### **Московские подводные археологи и крымские историки раскрывают тайны морского дна**

22 июня 1941 года в 3 часа 30 минут еще до официального объявления войны фашистские самолеты начали минировать с воздуха Севастопольский рейд. Несмотря на траление, около 16 часов дня на вражеской mine подорвался морской буксир СП-12. Из 31-го члена экипажа погибло 26.



© Фото: В.Лебединский

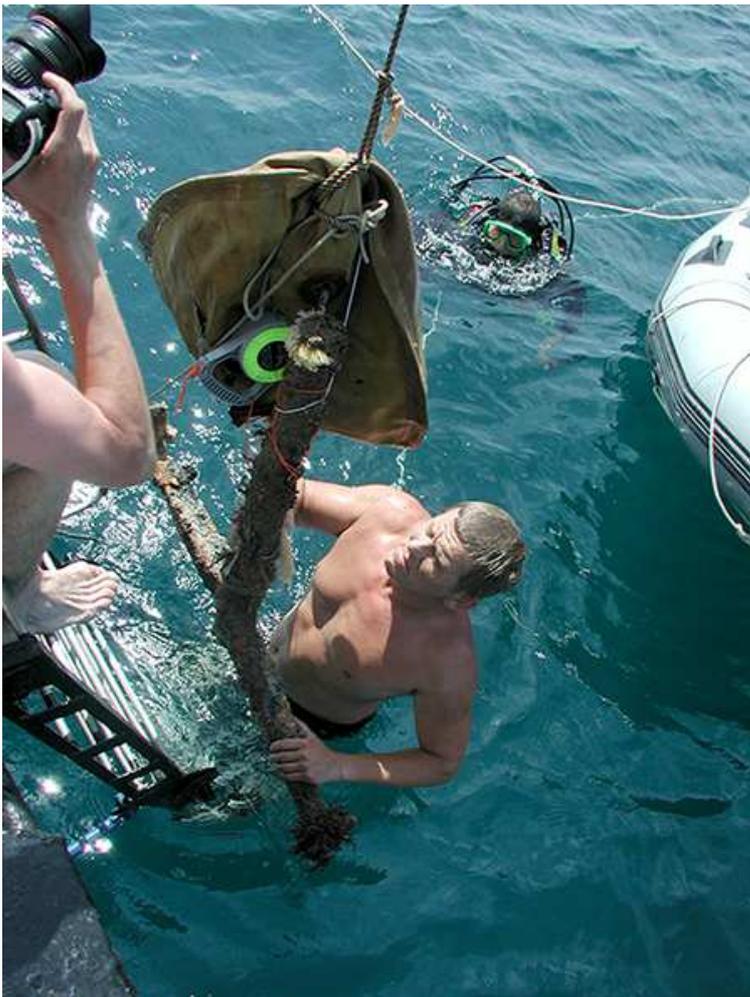
Сегодня буксир лежит на глубине 20-ти метров. Локализовать его удалось в сентябре 2011 года с помощью российского прибора. Его привезли в Севастополь сотрудники Института востоковедения РАН. У этого старейшего академического учреждения России заключен договор о сотрудничестве с Национальным музеем героической обороны и освобождения Севастополя (НГМООС).



© Фото: В.Лебединский

Читайте также: [Севастополь. Уроки истории](#)

В советское время подводной археологией в Севастополе заниматься было трудно или почти невозможно. Город, как база советского Черноморского флота, имел особый статус: для того, чтобы въехать в него, нужен был пропуск. Гражданским лицам нельзя было иметь акваланг. Что уж говорить о том, чтобы с ним нырнуть?



© Фото: В.Лебединский

Сегодня – иное дело. Превенная секретность ушла, а подводные археологические исследования можно вести с помощью новейших технологических разработок. Одну из них и использовала московская подводная археологическая экспедиция Института востоковедения РАН.

*"Это - гидролокатор бокового обзора (ГБО), который сканирует дно с помощью звуковых частотных импульсов. То есть мы получаем сонограмму поверхности дна, как будто фотографию, сделанную сверху, - рассказал корреспонденту ["Голоса России"](#) руководитель экспедиции **Виктор Лебединский**. – Прибор называется "Гидра", 4-го поколения. Создан он в НПО "Экран", которое базируется в подмосковном Жуковском. Ученые сделали, на мой взгляд, очень интересную разработку, конкурентоспособную, причем ее стоимость раза в 4 ниже зарубежного аналога".*



*В.Лебединский © Фото: О.Семина*

Гидролокаторы существуют в двух видах: первый - когда антенна является буксируемой ("рыбой"), то есть она на тросе тянется за кораблем. Второй – когда антенна крепится жестко под днищем судна.

*"Всегда считалось, что "рыба" более стабильна и дает более четкую картину. Но, как показал опыт применения российской "Гидры", это не совсем так. Прибор, прикрепленный к днищу судна, может давать точно такую же картинку, как "рыба", а работать в такой конфигурации прибора проще, потому что сам процесс обследования морского дна идет галсами, - говорит Виктор Лебединский. - Мы прокладываем один галс, потом разворачиваем судно, прокладываем другой галс, то есть ходим туда-сюда. Таким образом, мы покрываем всю площадь исследуемого района, проводим разведку, чтобы понять, что имеется в наличии. "Гидра" позволяет спокойно, быстро (скорость судна может достигать 6-7 узлов - 12-13 км в час) разворачивать судно и проводить сканирование морского дна. Полоса исследуемого дна зависит от глубины и может составлять 5-7 глубин. Например, если глубина 20 метров, то с каждого борта она может сканировать 100-140 метров. То есть в общей сложности "Гидра" покрывает полосу 200-300 метров".*



© Фото: В.Лебединский

Результатом работы экспедиции по сканированию дна Севастопольской акватории и, частично, бухт явилось создание компьютерной карты дна. На ней отмечены все аномалии, изменения рельефа, а в отдельных случаях – явные контуры затонувших кораблей. Следующий этап – непосредственное изучение подводных объектов.

Акватория Севастопольской бухты хранит множество уникальных свидетельств разных исторических эпох – от античности и Средневековья до советских времен. "Представьте – две обороны Севастополя: Крымская или Восточная война, как ее называют в Европе, и Великая Отечественная война. С точки зрения новой и новейшей истории – это Клондайк!" – говорит Виктор Лебединский.



© Фото: В.Лебединский

Читайте также: ["Крым всегда переживал бурные исторические события вместе с Россией"](#)

Совершенно особая страница истории Севастопольской акватории – Великая Отечественная война. Как удалось выяснить **Юрию Падалке**, ведущему научному сотруднику отдела научно-фондовой работы НМГООС, участнику экспедиции, в дни обороны Севастополя в 1941-42 годах у берегов города погибло 168 кораблей и судов флота:

- *Юрий Вадимович, есть какая-то статистика, когда погибло больше кораблей – в самом начале войны или в дни обороны?*

- Да, статистика есть. Много кораблей погибло от артиллерийского огня в бухтах, когда немцы уже подошли к городу и находились на таком расстоянии, что могли обстреливать бухты. От авиации какая-то часть погибла. Буксир СП-12 – а это одна из интереснейших находок экспедиции – подорвался на mine, которые были сброшены ночью 22 июня у берегов Севастополя.



© Фото: В.Лебединский

Мины эти были необычные, в них было много приборов – детекторов на изменение давления, освещения и т.д., их было сложно обезвредить. На этих минах стояли приборы кратности и срочности. Один прибор отсчитывал количество дней, после которого мина включалась. До 45 суток можно было поставить – после сорока дней она включалась и начинала считать корабли, которые мимо нее проходят. Была попытка глубинными бомбами взорвать эти мины, чтобы они сдетонировали, но на них стояла защита и от этого. Если просто шло деревянное судно с мотором, на них мины тоже не реагировали. Только на крупные металлические суда, обладающие магнитным полем.

Вот на такой mine утром 22 июня 1941 года и подорвался буксир, который мы обнаружили на дне. Очень много кораблей погибло и на собственных минах, не в самой бухте, а в акватории Севастополя у мыса Херсонес и дальше. Дело в том, что, когда началась война, сработала ли немецкая разведка, отдел пропаганды или просто шла дезинформация, но наше командование решило перестраховаться и засыпало подходы к

Севастополю минами. Минные поля были обозначены на картах, но они были очень плотные.

Потом система береговой сигнализации была разрушена, гидрографическая служба перестроила свою систему, маяки погасли, и работала так называемая манипуляторная служба. Просто в определенное время включались фонари – передвижные, переносные. Нужно было знать, когда они будут включены, что они означают и как нужно идти. Это надо было изучить, запомнить и следовать этому. Компас должен быть определенным образом настроен. Но когда корабль перегружен, неизвестно, как себя такой компас поведет. Все эти сложности навигации приводили к тому, что наши корабли попадали на наши же минные поля. Так погибло очень много кораблей и транспортов, ранее бывших гражданскими, но призванных. Одна из таких трагедий – гибель парохода "Ленин" в июне 1941 года. Он шел из Одессы и подорвался на своем минном поле. Он, кстати, найден, лежит на хорошей глубине.



© Фото: В.Лебединский

А есть корабли, которые до сих пор числятся пропавшими без вести. Были даже версии (которые не подтвердились), что они ушли к немцам. Например, ледокол "Степан Макаров". Ледоколы здесь были, ведь Азовское море замерзает. Они были мобилизованы, на них установили орудия, и они снабжали Севастополь необходимым. "Степан Макаров" в ноябре 1941 года уже подошел к Севастополю, но из-за тумана он не смог встретиться с тем, кто проведет его сквозь лабиринт минных полей. И все – он просто исчез. Ни одного человека не найдено, ни щепок.

- А как можно определить, когда корабль затонул?

- В первую очередь, по документам. Нужно знать, что ищешь, хотя карта поможет, конечно. Но сначала – работа с документами, а потом уже – в море.

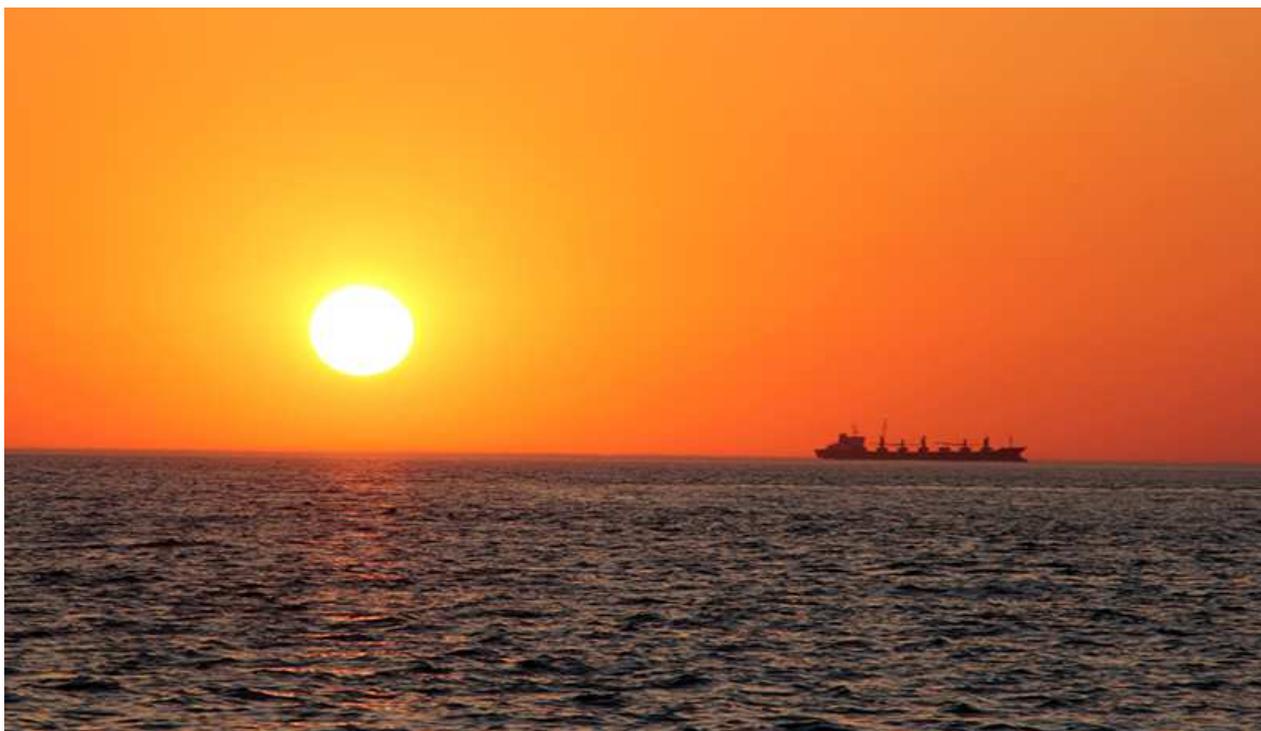
- Можно ли установить имена тех, кто находился на кораблях в момент их гибели?

- Конечно. Подводники – народ боевой, их часто награждали. У каждого ордена – номер. Можно по ордену найти. Под водой многое исчезает, но многое и можно найти. Тем более Черное море имеет особенность: на определенной глубине – около 100 метров –

начинается сероводородный слой, в котором нет живых организмов, кроме бактерий. Этот слой может являться естественным консервантом, как и ил.

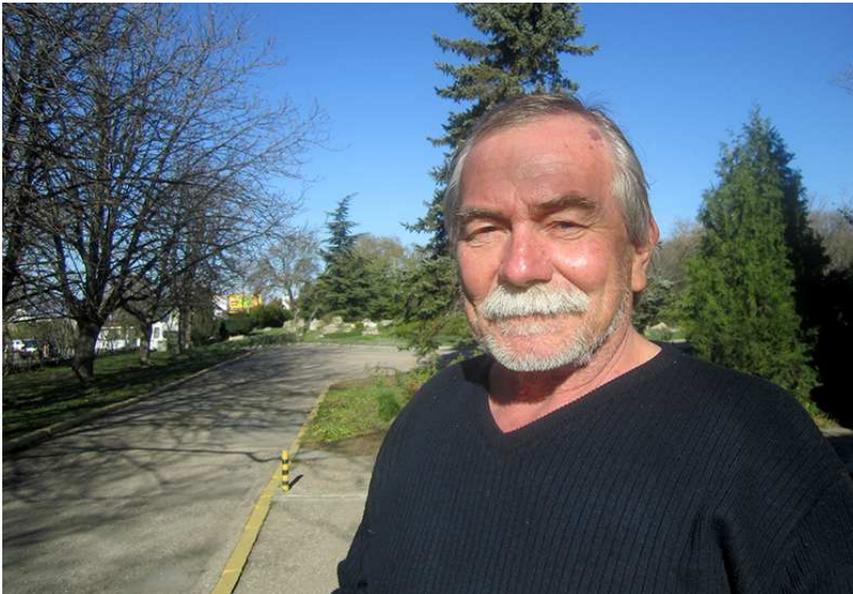
- *Итак, совместно с московской подводной археологической экспедицией Института востоковедения РАН создана подводная карта акватории Севастопольской бухты. Что дальше?*

- Дальше нужно спускаться на каждый объект – обязательно. Нужно каждую точку изучить – что это за аномалия. Скалы можно определить и так, но все-таки надо нырнуть и визуально проверить, скала это или так неудачно легло судно.



© Фото: В.Лебединский

И еще нужно сказать о большой трагедии: за последние 20 с лишним лет, когда распалось советское государство, когда не соблюдались законы, очень много было хищнических подъемов. И мы далеко не обо всех знаем. Нет такой схемы, когда к нам бы обращались до того, как поднимать объект. То есть разрешение от музея не дается, равно как и от организации, которая занимается охраной памятников и объектов культурного наследия, потому что подводные объекты не стоят на государственном учете. Получается, что их можно просто уничтожать. Конечно же, это неправильно.



*Ю.Падалка © Фото: О.Семина*

Читайте также: [История Крыма: от принятия христианства до наших дней](#)

Сезон подводной археологии в Севастополе, по словам Юрия Падалки, начинается, когда потеплеет вода и пройдут весенние шторма, – в мае, июне. Иногда Московская подводная археологическая экспедиция приезжает в Севастополь дважды за год.

Как пойдут дела теперь – после изменения статуса Крыма? Виктор Лебединский настроен оптимистично. Никаких организационных сложностей не было и раньше, когда Крым был частью Украины. Вряд ли они появятся и теперь.

[Ольга Семина](#)

[Крым](#), [археология](#), [история](#), [Черное море](#), [Великая Отечественная война](#), [Азовское море](#), [Севастополь](#), [поиск](#), [Новая Евразия](#). [Интервью](#), [Общество](#), [Комментарий](#)