



# Юбилей «Эпрона»

Александр Бурняшев, к.п.н., капитан 1 ранга, зам. начальника НИИ спасания и подводных технологий ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» по научной работе ■ фото из архива редакции

**90 лет назад был создан легендарный ЭПРОН. 2 ноября 1923 г. приказом по ГПУ № 463 опытная глубоководная партия В.С. Языкова в составе 58 человек была преобразована в Экспедицию подводных работ особого назначения.**

Создание ЭПРОНа связано с проводившимися на Черном море поисками золота на затонувшем во время Крымской войны 1853–1855 гг. английском пароходе «Принц». Пароход прибыл к берегам Крыма с зимним обмундированием, медикаментами и другим имуществом

для английской армии, осаждавшей Севастополь. 27 ноября 1854 г. у южных берегов Крыма разыгрался необычной силы шторм. Из 27 стоявших на якорях на внешнем Балаклавском рейде английских судов 21 судно разбилось о прибрежные скалы и затонуло. В числе погибших судов оказался пароход «Принц».

Его гибель многие годы приковывала внимание общественности в различных странах, так как, по распространенным слухам, на «Черном принце» (под таким названием пароход упоминался в большинстве публикаций), кроме зимнего обмундирования и медикаментов, находилось несколько миллионов фунтов стерлингов в золотых монетах, предназначенных для выплаты жалованья английским войскам. Утверждения различных авторов о наличии золота на «Черном принце» не опровергались официальными ведомствами Великобритании, и это молчание стимулировало неоднократные попытки розыска затонувшего клада.

Первыми найти золото «Принца» пытались в 1875 г. французы, но их поиски не увенчались успехом. Затем пытались это сделать, но также безуспешно, американцы, итальянцы, немцы и норвежцы. Попытки найти золото «Принца» предпринимались и русскими энтузиастами. С окончанием в России гражданской войны инженер флота **В.С. Языков** предпринял новую попытку по поиску и подъему золота «Принца». Не найдя поддержки со стороны различных ведомств, с которыми он вел переговоры, энергичный инженер обратился в ГПУ. Руководителю ГПУ Ф.Э. Дзержинскому инженер представил собранные им материалы, подтверждавшие, по его мнению, наличие золота на «Принце», и план подводных исследований по его поиску.

Важная роль в проведении подводных работ отводилась применению подводной рабочей камеры, спроекти-



На съемках кинофильма «Путь корабля». Балаклава, 1935 г. Впереди главный инструктор по водолазному делу Воронков



тированной одним из участников его группы — бывшим флагманским инженер-механиком дивизии подводных лодок Балтийского моря Е.Г. Даниленко. Предложения В.С. Языкова были приняты, и с помощью ГПУ началась их реализация. По заказу технической секции ГПУ на одном из заводов Москвы была построена глубоководная камера Е.Г. Даниленко. С помощью камеры, в которой размещалось трое наблюдателей, обследование и работы могли проводиться на глубине до 72 м. Камера имела иллюминаторы, была оборудована телефоном для связи с поверхностью, с поверхности по шлангам в нее подавался воздух для вентиляции и по проводам — электроэнергия для освещения. Для выполнения несложных подводных работ на ней были выдвигающиеся «руки»-манипуляторы.

По окончании испытаний глубоководной камеры В.С. Языкова приказом по ГПУ от **2 ноября 1923 г.** № 463 опытная глубоководная партия была преобразована в Экспедицию подводных работ особого назначения — ЭПРОН, с подчинением общему отделу ГПУ.

## ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

**1921**, январь — принят Декрет о сосредоточении всех судоподъемных работ в комиссариате по морским делам. Начало создания поисково-спасательной службы в СССР

**1923**, декабрь — создана Экспедиция подводных работ особого назначения ЭПРОН

**1926** — утвержден Устав ЭПРОНа

**1927** — введен флаг и брейдвымпел ЭПРОНа, личный состав получил право ношения формы одежды и знаков различия военных моряков

**1930** — ЭПРОН награжден орденом Трудового Красного Знамени

**1931** — ЭПРОН переведен из ведения ОГПУ в состав Наркомата путей сообщения. Именуется не только судоподъемной, но и аварийно-спасательной организацией

**1931** — создан научно-технический совет, куда вошли ведущие специалисты ЭПРОНа, видные ученые страны — А.Н. Крылов, Б.М. Крепс, Л.Н. Орбели, Ю.А. Шиманский, П.Ф. Папкович, В.Г. Власов

**1939** — ЭПРОН передан в Наркомат Морского флота. Впервые создан научно-исследовательский отдел

**1941** — ЭПРОН передан в состав ВМФ СССР

**1942** — ЭПРОН переименован в Аварийно-спасательную службу ВМФ СССР

**1945** — образован НИИ АСС ВМФ СССР

**1962** — АСС ВМФ вошла во вспомогательный флот и переименована в ВФ и АСС ВМФ СССР

**1980** — из ВФ и АСС ВМФ выделена поисково-спасательная служба

**1980** — создана Поисково-спасательная служба ПСС ВМФ СССР.

**1993** — ПСС ВМФ преобразована в Управление поисковых и аварийно-спасательных работ УПАСР ВМФ.

Хотя ЭПРОН формально создавался для поиска золота с «Принца», его деятельность с самого начала была направлена на более широкий круг подводных работ.

**17 декабря 1923 г.** издается приказ по ОГПУ № 528. Этим приказом в состав ЭПРОНа включается переоборудованное из канонерской лодки спасательное судно «Кубанец» и объявляется новый штат ЭПРОНа в составе 58 человек. Экспедиции присваивается ранг пограничной флотилии. Она включается в число подразделений, замыкающихся на общий отдел ОГПУ.

Первым начальником ЭПРОНа (по совместительству с основной работой) стал чекист **Захаров (Мейер) Лев Николаевич**, комиссаром был назначен Я.М. Хорошилкин. Л.Н. Мейер руководил экспедицией до 10 июля 1930 г. 11.06.1937 Мейер был арестован. 9.08.1937 по обвинению в шпионаже на Польшу осужден ВКВС СССР к высшей мере наказания.

В руководящую группу ЭПРОНа вошли инженеры В.С. Языков, Е.Г. Даниленко, А.З. Каплановский, водолазный специалист Ф.А. Шпакович, врач К.А. Павловский,

опытный моряк-черноморец, командир катера А.Н. Григорьев. Первыми водолазами ЭПРОНа были Ф.К. Хандюк, Я.Ф. Жуков и В.Т. Сергеев. В последующем начальниками ЭПРОНа были: с 10.07.1930 г. по 22.01.1931 г. — Д.В. Усов, с 23.01.1931 г. по 20.01.1932 г. — Ф.С. Медведев и с 23.01.1932 г. по 19.06.1942 г. — Ф.И. Крылов.

Летом 1925 г. водолазы ЭПРОНа под руководством К.А. Павловского производили очередные учебные спуски, поднимая с грунта различные предметы. Один из практикантов обнаружил железный ящик. Когда его подняли и осмотрели, то установили, что это паровой котел старинного типа. Тщательный осмотр разметанных на значительном пространстве остатков судна показал, что они принадлежат «Принцу».

Японская частная фирма «Синкай Когиое시오 лимитед» предложила сдать ей в концессию поиск золота «Принца». Фирма обязывалась возместить все затраты по розыску, ознакомить эпроновцев с водолазной глубоководной маской, а после завершения работ все оборудование, использовавшееся фирмой, передать ЭПРОНу и все добытое золото поделить пополам. За лето 1926 г. японцы выполнили огромный объем работ. Но к середине лета было найдено только 7 монет. Потеряв надежду на успех, фирма, затратившая на поиски 300 тыс. руб., прекратила работы. Она передала ЭПРОНу плашкоут, рефулер, сито и четыре добытые монеты. Эпроновцы получили также

Стенд курсантов водолазного техникума в Балаклаве. 1931 г.





Корпусный комиссар  
Лев Николаевич Захаров (Мейер)



Инженер-технолог техотдела ЭПРОНа  
Алексей Федорович Маурер (1938 г.)



Главный врач ЭПРОНа  
Константин Антонович Павловский



Контр-адмирал  
Фотий Иванович Крылов

водолазную маску, являющуюся в то время довольно совершенным средством спуска под воду. Так закончились многотрудные поиски легендарного золота «Принца».

Хотя ЭПРОН формально создавался для поиска золота с «Принца», его деятельность с самого начала была направлена на более широкий круг подводных работ. Так, уже в январе 1924 г. были начаты переговоры с «Госсудоподъемом» о подъеме подводной лодки «Пеликан», затопленной интервентами на фарватере у входа в Одесский порт. Лодка представляла серьезное препятствие для судоходства, и уже было несколько столкновений с ней входящих в порт судов. «Пеликан» строился по новому проекту, поэтому было очень важно сохранить его.

Ф.А. Шпакович предложил не взрывать, а поднять лодку с помощью двух прямостенных 400-тонных понтонов. Свой проект он доложил Ф.Э. Дзержинскому, и 11 мая 1924 г. эпроновцы под руководством Ф.А. Шпаковича приступили к работам. Все подготовительные работы были выполнены небольшой группой специалистов, из которых необходимо отметить водолазов Ф.К. Хандюка, В.Т. Сергеева, В. Галямина, боцмана И.И. Вариводу, командира катера П.Д. Ветова. Много трудился под водой и руководитель работ Ф.А. Шпакович. 14 августа 1924 г. «Пеликан» был поднят, а 20 октября того же года поставлен в док для восстановления.

В 1925 г. ЭПРОНу было поручено выполнить ряд заказов на судоподъемные работы и объединить отделения «Госсудоподъема» Черного и Азовского морей в единую организацию численностью 360 человек с несколькими плавучими средствами, береговой мастерской, а также 10-ю единицами понтонов, грузоподъемностью 2520 тонн. В этот год ЭПРОНОм были подняты миноносец № 266, тральщик «Перваш», танкер «Эльбрус» и эсминец «Калиакрия», который после ремонта под названием «Дзержинский» вошел в состав Черноморского флота. В районе Новороссийска эпроновцами были найдены и обследованы 10 затонувших кораблей из числа затопленных моряками ЧФ в 1918 г. На подъем этих

кораблей ЭПРОН заключил с ВМФ договор на 1926–1927 гг., поскольку ЭПРОН стал хозрасчетной организацией. В 1926 г. было поднято 9 объектов, в том числе две подводные лодки «Орлан» и «Карп» и четыре эсминца. Руководили этими работами Ф.А. Шпакович и А.З. Каплановский.

В состав ЭПРОНа с 1925 г. входили водолазные курсы в г. Балаклаве, затем переведенные в водолазную школу при учебном отряде ЧФ (1928 г.). В 1931 г. после слияния с водолазной школой водолазной базы НКПС образовался Военно-морской водолазный техникум (ВМВТ), который стал общесоюзным центром подготовки водолазов. Начальником техникума был назначен известный водолазный специалист Ф.А. Шпакович, а преподавателями – П.М. Мацкевич, В.И. Правдин, Л.Ф. Кобзарь, Ф.К. Хандюк, К.А. Павловский. Водолазный

Водолазная школа ЭПРОНа. Личный состав школы и командиры-слушатели. В центре – начальник школы Шпакович, слева – главврач Павловский, справа – военком Шнуровский





Крейсер «Червона Украина» после всплытия кормы



Ледокол «Малыгин», затертый льдами у берегов Шпицбергена. В марте 1933 г. была завершена операция по его спасению

техникум готовил водолазов для всех ведомств страны. За 1929–1930 гг. было подготовлено 138 водолазов, за 1931–1933 гг. — 527 человек.

В 1927 г. ЭПРОН получил правительственное задание по подъему английской подводной лодки **L-55**, потопленной в 1919 г. в Финском заливе на глубине 32 м. В конце мая 1928 г. судоподъемная партия из Севастополя прибыла в Кронштадт. Для подъема L-55 предполагалось использовать судоподъемное судно «Коммуна» с грузоподъемностью 1000 т. 11 августа «Коммуна» с подвешенной на гинях L-55 отшвартовалась в Военной гавани г. Кронштадта. Останки 42 моряков были переданы англичанам.

«Коммуна», до 1922 года «Волхов», — морское судно, спасатель подводных лодок, по конструкции — катамаран. Старейшее судно ВМФ РФ и старейшее в мире судно, фактически находящееся на вооружении. Идею

строительства судна для нужд подводников подал в июне 1909 г. командир подводной лодки «Кефаль» Сибирской флотилии В.А. Меркушов. К 1911 г. разработали проект, а к 1915 г. судно, получившее имя «Волхов», было построено.

Впервые судно было применено в 1917 г. при подъеме подводной лодки **АГ-15** у Аландских островов. В годы Первой мировой войны принимало участие в подъеме со дна затопленной союзнической (английской) подводной лодки. Получило благодарность от правительства Великобритании. В годы Второй мировой войны служило в составе Балтийского флота, обеспечивало ремонт подлодок, в том числе докование субмарин типа «Малютка». В 1957 г. на Балтике им была поднята с глубины 65 м подводная лодка **М-256** проекта А615.

В 1967 г. «Волхов» был передислоцирован из Кронштадта в Севастополь, а в 1973 г. — переоборудован в судно-носитель подводных аппаратов и оснащен аппаратом (ав-



Контр-адмирал-инженер  
Николай Петрович Чикер



Вице-адмирал-инженер  
Александр Андреевич Фролов



Контр-адмирал-инженер  
Сенатский Юрий Константинович



Капитан 1 ранга-инженер  
Николай Арсеньевич Кузнецов

тономным снарядом) АС-6 типа «Поиск-2». Сейчас судно находится в распоряжении Черноморского флота. Прошло модернизацию, оборудовано подводным роботом *Seaeye Panther Plus*.

**26 апреля 1919 года** во время эвакуации из Крыма по приказу английского командования **АГ-21** в числе других 11-ти русских подводных лодок была затоплена в районе Севастополя. Подводную лодку вывели на рейд с помощью буксира «Елизавета» и, открыв люки и пробив борт, затопили. В 1926 году субмарина была найдена на дне судоподъемной партией ЭПРОН. Она лежала на дне близ Севастополя, с креном 40 градусов на глубине 50 м.

Судоподъемные работы продолжались с конца 1926 по первую половину 1928 года. Несмотря на то что у подводной лодки в борту зияла пробоина длиной 0,5 м, АГ-21 стала единственной из потопленных англича-

Весной 1928 г. работы были продолжены. 19 мая 1928 г. лодка была поднята на поверхность и введена в Севастопольскую бухту. Подводная лодка была восстановлена и 30 декабря 1930 года под командованием М.И. Бебешина вошла в состав Морских сил Черного моря. 3 февраля 1931 года она получила наименование «Металлист», бортовой № 16. **14 августа 1929 г.** Постановлением ЦИК СССР ЭПРОН был награжден орденом Трудового Красного Знамени за успехи в судоподъемных работах.

**С 1930 по 1932 гг.** в истории ЭПРОНа наступил период безвременья, который едва не закончился его полным развалом. В этот период после отзыва Мейера начальником был назначен Ф.С. Медведев. **1 января 1931 г.** ЭПРОН был передан из ОГПУ в Наркомат путей сообщения, а в 1931 г. — в Наркомат водного транспорта. На ЭПРОН наряду с производством судоподъ-



Работы по спасению судна «Лейтенант Краскин» (закрепление судна после поворота с 85 до 45 градусов)



Поворот крейсера «Чунцин»

нами русских подводных лодок, которая после подъема подлежала восстановлению. Носовая часть до торпедного люка возвышалась над грунтом, а корма вошла в плотный ил. Подъем лодки было решено производить ступенчатым способом с использованием 400- и 100-тонных понтонов. В кормовой части для протаскивания подъемного полотенца необходимо было промыть туннель. Подготовительные работы были завершены к началу августа 1927 г.

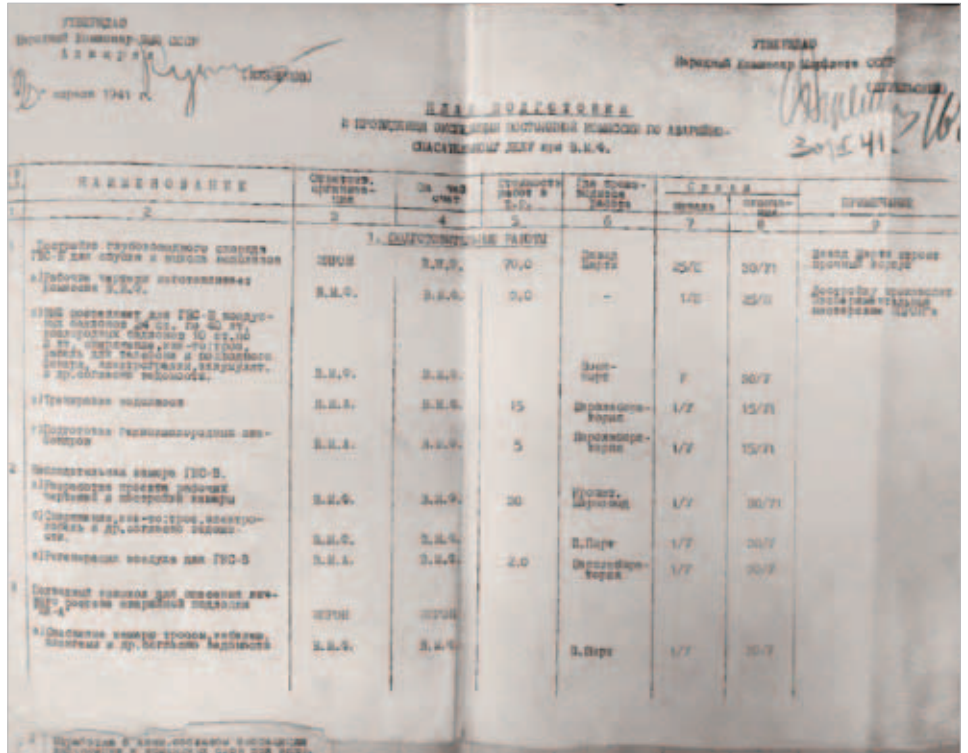
Первая попытка, предпринятая 5 августа, оказалась неудачной — 400-тонный понтон выскользнул из стропов. Вторая попытка была предпринята 10 сентября. Понтон всплыл на поверхность с дифферентом 35 градусов. Нос лодки подвсплыл на 15 м, а корма едва касалась грунта. В таком положении лодку вместе с понтоном отбуксировали до глубины 35 м. Попытка произвести дальнейший подъем лодки окончилась неудачей. Во время начавшихся штормов работы по подъему лодки перенесли на следующий год.

емных работ возлагались аварийно-спасательные, водолазные и подводно-строительные работы. В ЭПРОНЕ сохранилась военизированная структура, особенность оперативного подчинения наркому по военным и морским делам.

**В 1932 г.** начальником Главного Управления ЭПРОНа назначается **Фотий Иванович Крылов**. Под его руководством был осуществлен быстрый, за 18 часов, подъем затонувшей подводной лодки **АГ-16** водоизмещением 380 т с глубины 32 м, для чего использовались четыре плавучих крана. Значительная часть экипажа АГ-16 была спасена. За 1932 г. было поднято 27 затонувших объектов общей массой 22 тысячи тонн, в том числе подводные лодки «Судак» и «Лосось» с глубины 57 м в районе Севастополя. В этот год была сформирована Дальневосточная партия ЭПРОНа. Таким образом, ЭПРОН стал организацией всесоюзного масштаба.



Общий перечень выполненных работ за 2-е полугодие 1944 и за 1944 год АСО Беломорской флотилии



План подготовки и проведения экспедиции постоянной комиссии по аварийно-спасательному делу при В.М.Ф. 20.04.1941 г.

В составе ЭПРОНа с 1925 г. находились водолазные курсы в г. Балаклаве. В 1931 г. образовался Военно-морской водолазный техникум, в котором обучали водолазов для всех ведомств страны. За 1929–1930 годы было подготовлено 138, а за 1931–1933 годы – 527 человек.

Приказом Реввоенсовета СССР № 132 в 1933 г. было введено Положение об аварийно-спасательной службе в морских силах и военных флотилиях. В 1933 г. были подняты 34 объекта общей массой 30 тысяч тонн. В Белом море с глубины 25 м был поднят ледокол «Садко» водоизмещением 3480 т – это наиболее крупный объект, поднятый ЭПРОном. Проект подъема был разработан Т.И. Бобрицким.

В период 1931–1933 гг. было спасено 12 транспортов в различных районах океана, в том числе теплоходы «Ильич» в Эгейском море, «Сталинград» (3500 т) на Тихом океане, ледокольный пароход «Малыгин» в Арктике, танкер «Зорроза» (9730 т) в Черном море.

Наряду с водолазными и судоподъемными работами в ЭПРОНе занимались разработкой методов самостоятельного спасения подводников и созданием спасательного снаряжения подводников. Эти работы проводились совместно с видными учеными Военно-медицинской академии под руководством академиков Л.А. Орбели и Е.М. Крепса с участием С.П. Шистовского, Б.Д. Кравчинского, М.П. Бресткина и водолазных специалистов Б.Е. Соколова, Б.А. Иванова, И.И. Выскребенцева.

Первый отечественный дыхательный аппарат подводника Э-1 был создан в 1932 г., затем появились усовершенствованные Э-2, Э-3, Э-4 и Э-5. В 1934 г. был создан изолирующий гидрокombineзон и новые дыхательные аппараты ВИА, ИПА, ИСА-М. В 1936 г. на ТОФ был произведен самостоятельный выход подводников из погруженной подводной лодки с глубины 10 м. В 1938 г. на ЧФ подводники вышли из подводной лодки с глубины



40 м через торпедный аппарат, а через боевую рубку — с глубины 70 м.

В период **1935–1939 гг.** корабельный состав ЭПРОНа увеличился за счет приобретения за рубежом специальных судов и буксиров, переоборудования судов, поднятых эпроновцами, в суда спецназначения. В предвоенные годы было поднято более ста кораблей и судов, водоизмещением около 60 тысяч тонн. Самым крупным пароходом, поднятым ЭПРОНОм, был грузопассажирский пароход «Петр Великий» водоизмещением 9200 т, переименованный в «Якутия» и плававший долгие годы на Дальнем Востоке. Особенно сложным было снятие с мели ледокола «Сибиряков» в проливе Карские Ворота (1936–1937 гг.), теплохода «Челюскинец», а также подводных лодок **Щ-103, Щ-421** в Уссурийском заливе и у острова Кильдин (1940 г.).

В **1936 г.** для начальствующего состава ЭПРОНа были введены воинские звания. В период с 1937 по 1941 гг. эпроновцы участвовали в строительстве гидротехнических сооружений портов в Сочи, Батуми, Потти, во Владивостоке, Одессе, Новороссийске, Мурманске, на Сахалине, Махачкале и др.

Значительные успехи были достигнуты при прокладке подводных кабельных линий, нефтяных магистралей и водопроводов, в строительстве водохранилищ, водозаборов, плотин, мостов и т.д. С 1923 г. до начала Великой Отечественной войны эпроновцы подняли с глубины 450 боевых кораблей и гражданских судов, общим водоизмещением 210 тысяч тонн. К этому времени ЭПРОН уже был мощной организацией, имеющей 28 спасательных судов и буксиров, большой парк судоподъемных устройств и понтонов, более 3000 специалистов, в том числе около 600 водолазов высокого класса.

В первый же день Великой Отечественной войны Приказом НК ВМФ и НК МФ № 0525 все органы и средства ЭПРОНа были включены в состав ВМФ как Аварийно-спасательная служба. В связи с переходом в ВМФ личному составу ЭПРОНа пришлось отрабатывать задачи обеспечения боевой деятельности сил флота, организацию службы, в условиях войны совершенствовать методы подводных работ. С **1942 года** ЭПРОН переименован в Аварийно-спасательную службу Военно-морского флота (АСС ВМФ). Военно-морской водолазный техникум стал именоваться Аварийно-спасательным учебным отрядом — АСУО ВМФ. АСС ВМФ возглавил **А.А. Фролов**.

Особенно значимый вклад внесли эпроновцы в оборону блокадного Ленинграда, обеспечивая деятельность Балтийского флота, строительство причалов, молов, сооружений для «дороги жизни» в Осиновце и Кобоне, слипов для спуска на воду судов, барж и подводных лодок, строившихся на заводах Ленинграда, прокладку подводного топливопровода и пяти ниток подводного кабеля по дну Ладожского озера, переправы при высадке десантов и танковых групп на Невской Дубровке.

За годы войны спасатели флота оказали помощь 745 аварийным кораблям и судам, сняли с мели 840 и подняли из глубины 1920 кораблей и судов, проложили сотни километров подводных коммуникаций (трубопроводов и кабелей), восстановили и построили десятки гидротехнических сооружений, систематически проводили работы с взрывоопасными предметами — минами, торпедами, снарядами. В летопись Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. специалистами АСС ВМФ (ЭПРОНа) вписаны славные страницы самостоятельной, высокопрофессиональной деятельности, порой героических свершений на всех фронтах и в тылу.

Сведения о списочном составе водолазов на 1-е января 1943 г. в АСО БВФ



Приказ командующего КБФ от 5.05.1943 г. о работах на ПЛ «Щ-323»