



84-пушечный линейный корабль «Императрица Александра» в Кронштадтской гавани в 1854 году. Худ. А.А. Тронь

Линейный корабль «Лефор»

История и современность

Ирина Кочергина ■ фото автора ■ подводное фото
Сергея Кравчука ■ чертеж из архива экспедиции

Линейный корабль «Лефор» – уникальная находка в водах Балтики в 2013 году. За последние полгода СМИ много рассказывали об экспедиции, организованной для его исследования в Финском заливе. В этой статье мы публикуем архивные материалы о кораблекрушении 10 сентября 1857 года и интервью с участниками подводно-археологической экспедиции «Лефор. Балтийская легенда».

«Лефор» – единственный известный на сегодня российский корабль парусного флота первой половины XIX века, который сохранился почти неразрушенным, с полным парусным и боевым вооружением, корабельным оборудованием и большим количеством личных вещей экипажа и пассажиров.

Сведения о месте и предполагаемых причинах трагической гибели корабля впервые были опубликованы в отчете контр-адмирала Нордмана в «Морском сборнике» в 1857 г., который и по сей день хранится в Центральной военно-морской библиотеке в Михайловском замке в Санкт-Петербурге. С тех пор цитаты из его отчета можно встретить в различных публикациях о гибели кораб-

ля «Лефор». Мы решили поместить этот отчет на страницах журнала в полном объеме (стр. 30–31), поскольку фрагменты не дают полного представления о том трагическом событии 10 сентября 1857 г. В этом рапорте подробно описаны последние минуты жизни 84-пушечного линейного корабля «Лефор».

Достоверно известно место и время кораблекрушения, огромное количество погибших – членов экипажа и пассажиров (все это подробно изложено в отчете контр-адмирала Нордмана). О причинах же гибели корабля не было однозначного мнения, выдвигались различные версии. Для сбора сведений и установления причин в Кронштадте была учреждена следственная комиссия

под председательством вице-адмирала Румянцева, в следующем составе: контр-адмиралы Лутковский и Беренс, капитаны 1-го ранга Дюгамель, Посьет и Таубе.

Из отчета следственной комиссии, опубликованного в «Морском сборнике» в марте 1858 г., о состоянии корабля до перехода из Ревеля известно, что

«...По строительному и походному формулярам корабля «Лефорт» видно, что он построен в Новом Адмиралтействе в Санкт-Петербурге из лиственницы и спущен 25 июня 1835 года, перетимберован в Кронштадте сосною с частью дуба и лиственницы, выведен из дока 6 октября 1852 года. Подводная часть имеет скрепление мед-



И.К. Айвазовский «Гибель Лефорта». 1858

ное, а надводная – железное, обшит медью в Кронштадте в 1852 году; слушается руля хорошо, рыскливости имеет очень мало, остойчив. При свежем рифмарсельном ветре, с парусами, корабль «Лефорт» имеет самый большой крен – 10 градусов. Испытать же крен при унтер-зейле не было случая...»

В этом же отчете из «Морского сборника» перечислены обстоятельства, которые могли стать косвенными причинами кораблекрушения, вот некоторые из них: <...>

По окончании кампании в 1856 году, командир корабля «Лефорт» в дельном дефекте находил необходимым выконопатить весь корабль, причем тщательно осмотреть раковины, ибо всюду протекает вода.

Главный командир Ревельского порта уведомил, что на корабле «Лефорт» в Свеаборге в 1856 году был конопачен баргоут и что требования командира корабля «Лефорт» о некоторых незначительных исправлени-

ях, при вооружении сего корабля перед выходом в море осенью 1857 года были ревельской конторой над портом исполнены.

<...>

Корпуса флотских штурманов капитан Кузнецов заявил, что корабль «Лефорт», по наружности, находился в грузу одинаково с кораблем «Императрица Александра», и потому он полагает, что его опрокинуло не напором ветра, а вернее предположить, что вода влилась в корабль от каких-нибудь обстоятельств. Хотя казалось, что марсели были взяты на гитовы, но корабль «Лефорт» окончательно погрузился в воду ноками реев, вертикально вверх, всем левым лагом и носовой частью несколько прежде.

<...>

Так как с гибелью всего экипажа этого корабля и всех его пассажиров сокрылась и настоящая причина этого несчастья, то комиссии оставалось только отыскать причины вероятные, которые и представились ей в некоторых фактах, открытых во время ее следствия.

Обращаясь к предпоследнему плаванию погибшего корабля, видно, что в 1856 году он вместе с другими кораблями был употреблен для перевозки провианта и лесов, что этот груз, за исключением незначительного количества его, спущенного в брод-камеру и в ахтер-люк, помещался оба раза в гон-деке, от палубы до палубы, без всяких особенных приспособлений. Сравнивая этот груз с весом артиллерии 84-пушечного корабля, которая в гон-деке составляет, вместе со станками, около 8000 пудов, усматривается, что в первый рейс бимсы корабля «Лефорт», сверх веса собственной артиллерии, были еще обременены тяжестью в два с половиной раза большей веса артиллерии, и во второй рейс тяжестью, превышавшей двойной вес артиллерии. Груз, таким образом расположенный, должен был сильно подействовать на связи корабля, особенно в подводной части, и приготовить его к течи при первом свежем ветре. Зимой, когда укладывался на место балласт, поднятый для очистки трюма на левой стороне, около середины корабля и в небольшом расстоянии от киля замечена была течь.

<...>



Карта Балтики с обозначением крушений судов у берегов России в 1841–1858 гг. (Финский залив)

Ветер, свирепствовавший 10 сентября 1857 года, был первый свежий ветер, встреченный этим кораблем после упомянутой перевозки, и надо полагать, что сначала большой ход, доходивший до 10 узлов, а потом сильное и неправильное волнение, продолжавшееся всю ночь, расшевелили расслабленные и приготовленные уже к течи пазы, обшивки и замки набора, состоящего из соснового леса. Между тем большой крен увеличил напряжение членов и еще более расслабил связи их, портовые ставни, хотя и были задраены, но в расстроеном наборе не закрывали плотно своих портов, артиллерия, закрепленная, упирая в члены, имевшие движение, сама получила движение и, в свою очередь, расслабила связь их: вода должна была идти ручьями в порты, полупорты, шпигаты и в разошедшиеся связи обшивки и набора.

<...>

Следственная комиссия полагает еще, что одной из причин чрезмерной прибыли воды, от которой, вероятно, погиб корабль «Лефорт», было неправильное размещение груза, перевезенного им в 1856 году; но с этим мнением нельзя вполне согласиться, потому что при благоприятных обстоятельствах, сопровождавших плавание корабля в оба рейса, сделанные им в 1856 году, помещенный на нем в гон-деке груз не мог своим давлением на бимсы настолько ослабить связи членов и обшивки. Так как, по собранным сведениям, орудия на корабле «Лефорт» закреплены были по-походному и нет повода сомневаться в благонадежности артиллерийского такелажа, то трудно допустить возможность, чтобы орудия могли оторваться.

<...>

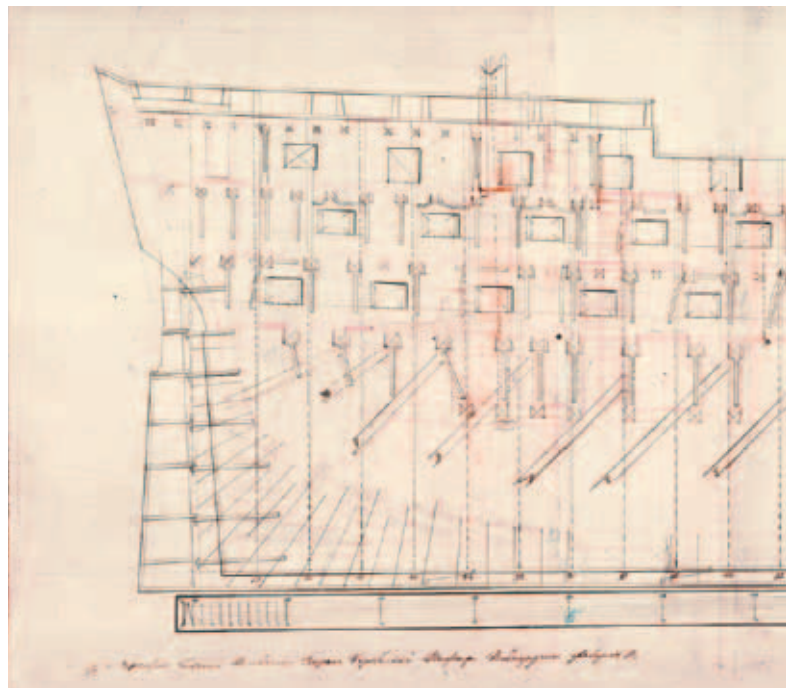
Итак, вот все, что сказала комиссия, все, что открыла она во время следствия. Все это привело к предположению, что «Лефорт» имел течь, что отошли шпунтовые доски его обшивки. Первоначальное мнение многих, что корабль опрокинулся, основывалось на кратковременности всей катастрофы.

<...>



Подпись под портретом:

«Франц Яковлевич Лефорт, Первый Российский Генерал Адмирал, первый из иностранцев Министр, в Советах Президент, Полковник Выборного его имени полку, Генерал Выборных пехотных войск, Наместник Великого Новгорода, Чрезвычайный и полномочный Посол при многих Европейских дворах»

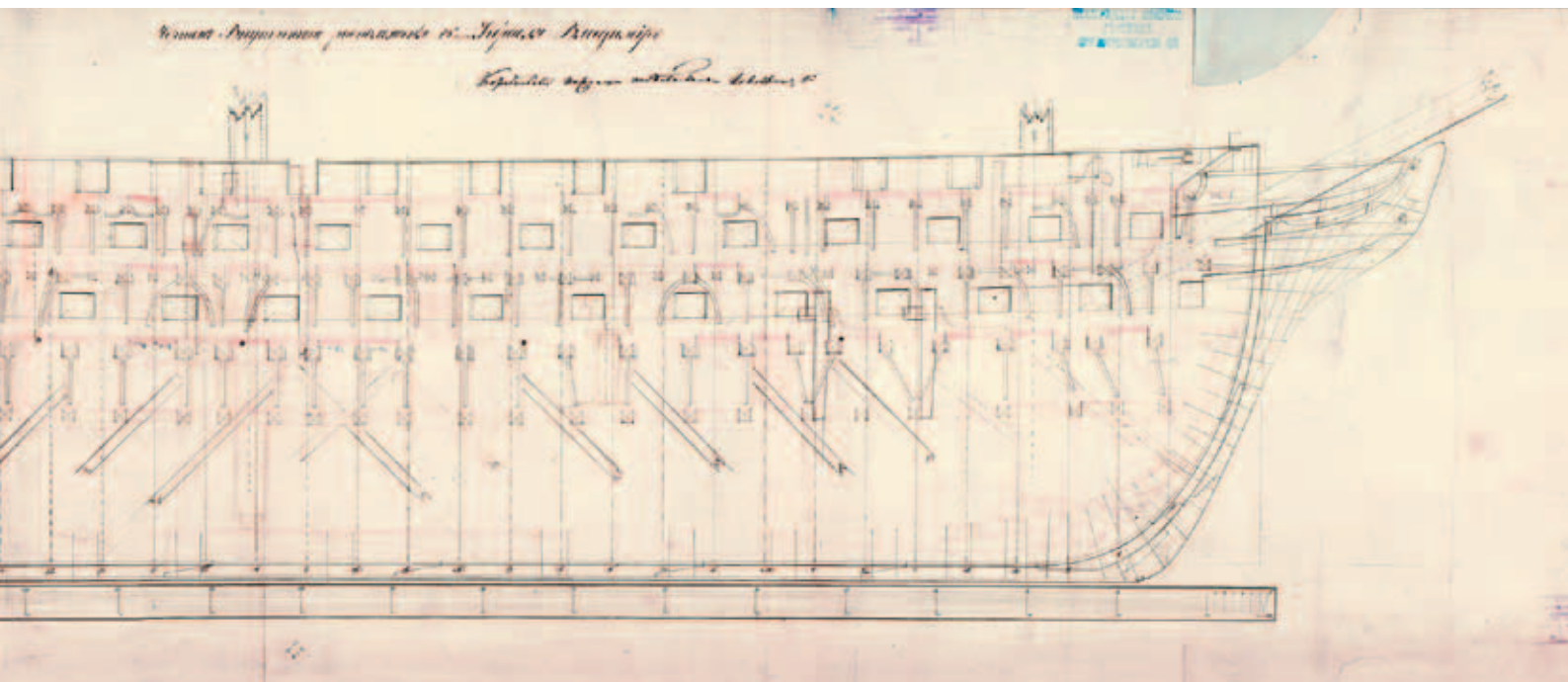


84-пушечный линейный корабль «Лефорт» был назван в честь первого русского генерал-адмирала Франца Яковлевича Лефорта. Командиры корабля: Д.П. Замыцкий (1835–1846), А.Р. Цебриков (1847–1848), С.И. Мофет (1854), А.М. Кишкин (1857).

Морской генерал-аудиториат находит, что углубление корабля «Лефорт» перед его выходом из Ревельского порта осенью 1857 года, количество находившегося на сем корабле балласта, разного груза и налитых водой цистерн удостоверяют, что он имел достаточно остойчивости и потому невозможно допустить, что он был опрокинут 10 сентября одной силой ветра. Обстоятельства, сопровождавшие гибель корабля «Лефорт», приводят к сомнительному убеждению, что он затонул от открывшейся в нем чрезмерной течи. Причины этой течи предположительно определить нельзя, а потому остается только приблизительно объяснить ее предположениями, основанными на состоянии корпуса корабля «Лефорт» и отчасти на сведениях о положении, в котором находился 10 сентября корабль «Императрица Александра», и поэтому находит, что корабль «Лефорт» мог при большом крене и сильной качке получить течь:

а) в стыки и пазы баргоута, неконопаченного после сентября 1856 года, и

б) в порты и полупорты, хотя задраенные, но, по краткости предстоявшего кораблю перехода, может быть, худо проконопаченные. Можно также допустить предположение, что 10 сентября на корабле «Лефорт» шпунтовые пазы носовой части дали движение и разошлись.



Парусный 84-пушечный линейный корабль «Владимир» (однотипный с «Лефортом»). Спущен на воду в 1833 г.

<...>

Командир корабля «Лефорт» не возвестил сигналом об угрожающей ему опасности, вероятно, потому, что прибыв воды, накопившейся на подветренной стороне борта корабля, не была своевременно усмотрена вследствие умеренного количества оной в льяле. Когда же опасность сделалась очевидной, тогда нельзя было ожидать помощи от других кораблей. Судьба «Лефорта» зависела единственно от присутствия духа и находчивости командира.

По свидетельству очевидцев, на корабле «Лефорт» незадолго до его гибели были приняты меры, чтобы спуститься, но корабль, вследствие большого крена и малого хода, не послушался руля. В этот момент оставалось одно, последнее средство: бросить якорь; тогда корабль, придя против ветра, принял бы прямое положение и мог быть спасен.

<...>

Таким образом, несколько выяснены причины столь горестного события, и при некоторых предположениях таинственность события превращается в понятный ход дела и указывает на могущие быть причины, которых следствием была страшная гибель судна и сотен людей, и внимание к которым может в будущем устранить подобные события.

<...>

Не на одном только морском сословии отозвалась эта катастрофа, много убитых горем сирот и семейств долго в разных уголках России оплакивали близких им, долго в будущем, несмотря на новые несчастья, «Лефорт» будет для всех и каждого тяжелым, грустным воспоминанием! В том же далеком будущем, когда воспоминание о «Лефорте» изгладится совершенно, как и все изглаживается в мире, напоминать о нем будет фантастическая картина профессора Айвазовского, помещенная в Кронштадтской морской библиотеке.

Его Императорскому Высочеству Генерал-Адмиралу угодно было, чтоб, в воспоминание этого горестного события, был бы в среде моряков образ Спасителя. Благое желание Его Высочества было исполнено по подписке. Образ этот находится в Кронштадте в церкви манежа. Многие, в молитвах перед ним, помянут души погибших.

Технические характеристики «Лефорта»:

Длина — 58,3 м, ширина — 15,6 м, глубина трюма — 6,3 м. Подводная часть обшита медными листами.

Вооружение корабля на 1848 г.: 4 медных 1-пудовых единорога (картаула), калибр — 195 мм; 32 36-фунтовые длинные пушки, 173 мм; 26 36-фунтовых коротких пушек, 173 мм; 24 36-фунтовые карронады, 172 мм; 4 12-фунтовые пушки; 6 8-фунтовых карронад. Всего 96 орудий.

«Императрица Мария», парусный 84-пушечный линейный корабль (однотипный с «Лефортом»). Спущен на воду в 1827 г.







Экспедиция «Лефор. Балтийская Легенда»

Подводным исследователям еще предстоит подтвердить или опровергнуть возможные причины гибели линейного корабля «Лефор». Летом 2013 г. состоялась подводно-археологическая экспедиция «Лефор. Балтийская легенда», в ходе которой были проведены обследование, фото- и видеосъемка затонувшего парусника.

О своей деятельности, впечатлениях лучше всего расскажут сами участники. Во время экспедиции мы записали эти небольшие интервью.

Роман Прохоров, научный руководитель экспедиции:

Роман, как ты оказался в этой экспедиции?

В мае этого года ребята, специализирующиеся на военной теме, искали одну из подводных лодок, которая погибла здесь на минном заграждении, и случайно обнаружили «Лефор». Все, кто занимаются дайвингом и интересуются историей флота, про этот корабль знают. Это своего рода «лакомый кусок», который лежит на дне. Мы в свое время «Лефортом» тоже занимались — пару сезонов поискали... До точки, где он лежит, мы один километр не дошли. Задач стояло очень много — на Балтике ведь интересных объектов десятки.

Поскольку корабль погиб в 1857 году, формально он является объектом культурного наследия, то есть при исследовании его должны быть соблюдены определенные правовые нормы. Как только стало известно, что такой корабль найден, появилась потенциальная опасность, что начнутся несанкционированные погружения на этот корабль, и он будет растащен. Так, к сожалению, бывает, и довольно часто. И, чтобы не начался такой процесс нерегулируемых погружений на этот корабль, Институт археологии предложил мне провести археологический надзор за этой экспедицией. В общем-то, у нас таких людей, которые на Балтике занимаются подводной археологией, немного — раз-два, и обчелся. И я согласился участвовать в этой экспедиции и как водолаз, и как руководитель по научной части.

Расскажи, пожалуйста, про задачи, которые ты ставил перед собой в этой экспедиции как научный руководитель.

Во-первых, перед нами стояла задача формальной идентификации корабля. В общем-то, сомнений не было, что это «Лефор». Других таких кораблей здесь, по архивным данным, больше не гибло, да с таким большим количеством людей на борту... Нам известны размеры «Лефорта», длина, ширина, вооружение, количество пушек, количество палуб, примерный район гибели. Все эти косвенные признаки, будучи сопоставлены вместе, позволяют сказать — да, здесь погиб «Лефор».

Перед нами стоит задача составить схему, некую графическую модель того, что лежит на дне, в каком состоянии сейчас находится корабль. Понятно, что он видоизменился — что-то сломано, что-то с него исчезло... Согласно измерениям, он лежит сейчас с креном на левый борт 15 ± 1 градус. У нас сейчас есть понимание того, насколько он зарылся в грунт.

Надо отметить, что подобная экспедиция, наверное, первая в России, когда собралась вместе большая команда первоклассных квалифицированных ныряльщиков.

При моем многолетнем опыте погружений в разных точках мира считаю, что Балтика — один из самых сложных регионов. Низкие температуры, очень плохая видимость, наличие большого количества сетей... Чтобы там работать, надо иметь не только отличную техническую, но и психологическую подготовку — чтобы думать не о том, как закончить погружение и поскорее вернуться назад, а сделать необходимую работу, уметь на ней сосредоточиться...

Именно такая команда, как мне кажется, у нас и подобралась. Хорошо, что у нас есть разделение — одни снимают фото, другие снимают видео, третьи проводят измерения... В совокупности мы можем получить некий результат. Союз археологов и дайверов очень полезен. Здесь по-другому просто не получилось бы.

Я уверен, что очень многие российские дайверы завидуют тем, кто участвовал в экспедиции по изучению «Лефорта». Это уникальный проект, который войдет в историю, и люди с удовольствием будут вспоминать о своем участии в нем.

Мы производим изучение объекта без «физического контакта», принципиально ничего с объекта не поднимая, в силу разных обстоятельств. Все-таки нельзя забывать о том, что этот корабль — братская могила. Поэтому



мы проведем еще одну-две экспедиции, а потом, может быть, объект будет вообще закрыт для посещений.

Наша команда состояла из двух групп: первая — ныряющие на ребризерах, вторая — на открытом цикле. У тех, кто ходил на закрытом цикле, побольше возможностей — побольше донное время. На открытом цикле мы не можем позволить себе провести на дне 40–50 минут — у нас просто не хватит потом газа на декомпрессию. А они могут решать достаточно сложные задачи. Например, ребята делают круговую панораму — там нужно встать на дне и 30–40 минут вдумчиво работать на одной точке — при этом, если ты внутри помещения, то не поднимая пузырей, чтобы муть не сбивалась с потолка. На открытом цикле такое сделать невозможно. Поэтому ребризерные дайверы — очень эффективная часть команды. Ребята же на открытом цикле выполняют задачи не менее сложные, но занимающие более короткий отрезок времени — 25–30 минут — проведение измерений, видеосъемка.

Опробовали работу не только водолазов, но и ТНПА «Фалкон». У него есть большие плюсы, но есть и трудности — он не везде может работать. Зато по левому борту, где у нас ничего не торчит, он нормально «подсчитал» все пушки...

Какие из поставленных задач удалось выполнить в этой экспедиции? Что не получилось?

Мы теперь имеем общую схему корабля со всеми размерениями и направлениями; по имеющимся данным уже можно построить 3D-модель лежащего на дне объекта. Схема — это картина современного состояния корабля. Рисунок, сделанный в масштабе с привязкой по сторонам света. Расположение упавших мачт, шлюпок, груза, запасного рангоута, человеческих останков. Но работы здесь еще остается на месяц–два...

Ну и, как всегда, кажется недостаточным количество фото- и видеоматериала.

Расскажи, пожалуйста, про многочисленность экспедиции и результаты ее работы.

Сейчас в первый раз такое большое количество дайверов и водолазов участвует в экспедиции. Но это обоснованно — у каждого свои задачи, своя работа. Да и время экспозиции на дне весьма ограничено при таких глубинах, так что такое количество людей позволяет собрать максимальный объем информации за минимальный отрезок времени. Мы обычно работаем по 3–4 человека, а на «Лефорте» втроем за это время мы бы сделали раз в пять меньше того, что сделали сейчас.

Экспедиция работала 5 дней. Нам повезло с погодой. КПД экспедиции был достаточно высок. Что касается результатов, то я в целом экспедицией доволен. Считаю, что состав подобрался очень хороший, есть перспектива работать дальше тем же составом.

Все, кто погружался, отмечают огромное количество человеческих останков на корабле. Это объективное описание?

Я бы сказал, что на верхней палубе находятся останки максимум 15-ти человек. Но их на верхней палубе и не должно быть много. В момент перед гибелью корабля люди, видимо, пытались подняться наверх, спастись, и их смывало с палубы — шторм. Смывало, они тонули — вода холодная...

По итогам работы экспедиции, что бы ты пожелал будущим исследователям «Лефорта»?

Во-первых, работа большого количества людей на объектах, расположенных на больших глубинах, в условиях Балтики, обоснованна. Общий КПД повышается. Но есть и обратная сторона медали — снижается уровень безопасности, чем больше людей, тем больше риск. Всем работающим на Балтике я бы пожелал во главу угла поставить безопасность.



Алексей Иванов, технический директор экспедиции:

Какие впечатления от первого погружения на «Лефорт»?

Первое впечатление — это разочарование из-за плохой видимости. Полная темнота. На корабле приходится работать чуть ли не на ощупь.

Это была моя первая работа на деревянном паруснике, да еще с таким количеством видимых жертв. Кости, кости, черепа... Светишь, иной раз, фонарем на ограждение палубы, а на тебя пустыми глазницами смотрит череп...

Насколько хорошо сохранился корабль? Линейный корабль узнается сразу?

В некоторых ракурсах — узнается сразу. По другим частям корабля вообще сложно сказать, что это парусник. Там, где ровными рядами лежат какие-либо элементы рангоута — стены, рей, — впечатление, что попал на какой-то лесовоз. А когда выходишь на ютовую надстройку или на нос, видно, что это парусник — обломок бушприта, характерные скулы, уходящие вперед. Сразу понимаешь, какой это был большой корабль.

Мачты все сломаны, все лежат. И когда впервые туда попадаешь, не сразу даже понимаешь, что это мачта — она очень большого диаметра, составная, на ней еще какие-то детали, узлы...

«Лефорт» лежит на самой границе немецкого минного поля, и его много тралили тралами разминирования — это видно по опутывающим корабль сетям. И поэтому все более-менее мелкие детали с бортов корабля были сорваны. Единственное, что осталось на своем месте, — на носу, на одной из скул очень красивый деревянный резной завиток.

Очень сильная заиленность, поэтому внутрь заходили не дальше, чем на 3–4 метра — в орудийные палубы и в ютовую надстройку. В ютовой надстройке, где располагались каюты офицеров, очень сильные разрушения. Там были легкие переборки, складывавшиеся во время боя. Все они за 150 лет сгнили и превратились в нечто, на ощупь напоминающее картон. Чуть до него дотрагиваешься, и он крошится, даже движение ласт его разваливает; видимость падает. Так что далеко пройти не удалось.

«10 сентября 1857 г. в 5,5 милях от острова Большой Тютерс во время поворота фордевинд сильный шквал повалил «Лефорт» на левый борт. Через несколько секунд он опрокинулся и затонул на глубине 64 м. Погибли все бывшие на нем — 14 офицеров, 743 матроса, 64 женщины, 17 детей».

На орудийных палубах пространства больше, там видны стеллажи, ящики — возможно, снарядные.

Орудия стоят на местах, «пустых глазниц» нет. Единственное — снесены три орудия с левого борта между фок-мачтой и грот-мачтой — видимо, из-за крена и из-за сваливающегося с палубы груза. Груз, размещенный по центру корабля, при крене, съезжая, выломал весь фальшборт от фока до грота. Вполне возможно, что орудия были снесены падавшими мачтами и такелажем.

Сильное впечатление производят пушки — крупнокалиберные, большого размера. У нас не было сомнения, что это «Лефорт», потому что такого размера парусники можно пересчитать по пальцам.



Михаил Иванов, ребризер-дайвер:

Удалось ли обнаружить название корабля или какое-то другое подтверждение тому, что это – «Лефорт»?

Название еще не нашли, зато обнаружили украшения. Все доски с украшениями и названиями лежат рядом на грунте – их сорвало тралами. Падали они тяжелой стороной (с металлом) вниз, так что теперь нужно перевернуть абсолютно все доски, лежащие на дне, и не факт, что при переворачивании это все не осыпется.

На корме были очень интересные ходовые огни – с газовыми горелками, по форме и строению – такие же, что стоят на Ростральных колоннах в Петербурге. Сейчас эти фонари также лежат рядом с кораблем на грунте.



Судно обеспечения «Сибиряков», на котором размещался состав экспедиции

Вне корабля, на грунте, оказалось и много фарфора – тарелки, чашки, сахарницы. Что-то побилось, кое-что целое. Я почистил несколько штук – искал клейма. Тарелки – голые, без клейм, а на другой посуде – клейма все английские и французские.

Удалось ли подтвердить или опровергнуть версии причин гибели корабля?

Все пушки на своих местах. Крен корабля вызван не тем, что скатились пушки, как это предполагалось по одной из версий. А версию, что из-за расхлябанного набора корабль просто начал разваливаться, проверить пока невозможно – его киль полностью «сидит» в иле.

Я прошел почти полностью первую и вторую оружейные палубы от кормы до носа. Толщина ила на этих палубах – от полуметра до метра. В жилую палубу уже не попасть – от ила там свободна только небольшая щель под потолком.

Была поставлена задача проверить теорию о сорвавшихся пушках. Я осмотрел больше половины правого борта, с которого, как предполагалось, сорвались пушки – ни одна не сорвана. Верхние пушки выкачены за борт, так что дуло немножко торчит из порта, а нижние, наоборот, откачены назад, стволы задраны вверх и уперты в верхний косяк – то есть они в штатном положении, так их было принято фиксировать.

В корме на 1-й оружейной палубе были офицерские каюты, кают-компания, там множество мебели – шкафчики, стеллажи, стулья, все вместе сваленное. Нашел самовар – не сгнивший! Книг, наверно, очень много в шкафах, но книгу взять в руки невозможно – это кусок целлюлозы, сохранению не поддается... Дерево по прочности стало, как вафля.

Богданов Константин,
руководитель подводно-поисковой экспедиции
«Поклон кораблям Великой Победы», руководитель
и инициатор проекта «Лефорт. Балтийская Легенда»:

Я думаю, что «Лефорт» стал одним из самых знаковых проектов 2013 года. Нам не только удалось обнаружить и обследовать корабль, но и реализовать первый этап создания виртуального музея парусника, идея которого была доложена Президенту страны В.В. Путину в июле.

Процесс довольно затратный и трудоемкий, но уверен, что создание подобных виртуальных экскурсий станет новым этапом презентации результатов подводных исследований и хорошим иллюстративным материалом для всех любителей подводной истории и для тех, кто не может сам совершить погружение на объект. Такие музеи позволят гораздо лучше сохранять и беречь подводное культурное наследие, чем любые запретительные мероприятия, и сделают эти объекты доступными для широкого круга людей без затрат на подъем и музеефикацию каких-либо частей корабля или предметов с него, послужат стимулом для других поисковых команд вести работу в более созидательном ключе.

В этом году обследование «Лефорта» только началась, но мы сегодня уже с большой долей уверенности можем говорить о причинах и обстоятельствах произошедшей трагедии. В следующем году при содействии Русского географического общества, компании «Транснефть», депутата Государственной Думы Николая Ковалёва и Министерства обороны мы планируем продолжить работу по изучению парусника, созданию 3D-модели корабля и виртуальных экскурсий.

И надеюсь, что в следующем году мы проведем памятную акцию, которая была заявлена во время встречи в июле на острове Гогланд — церемонию увековечения памяти погибших на линейном корабле «Лефорт».

Ирина Кочергина:

Мне посчастливилось участвовать в этой экспедиции, правда, вместо меня погружался ТНПА «Фалкон», он был моими глазами. Надо сказать, рэк-дайвер из «Фалкона» своеобразный — нужно иметь достаточную сноровку, чтобы управлять им. Хорошо, что с оператором мы сработались быстро.

ТНПА «Фалкон» впервые отработал на затонувшем археологическом объекте, и это было непросто. Однако стоит отметить: первое и самое важное его преимущество перед водолазами при проведении глубоководных археологических работ — это отсутствие риска для жизни людей. ТНПА работает одинаково хорошо на всех глубинах, в том числе далеко за пределами возможности человека; второе важное преимущество — это неограниченное время работы в воде, третье — оперативность получения информации. «Фалкон» питается и управляется по кабель-тросу, который неразрывно связывает его с надводным постом управления. На экран оператора ТНПА в реальном времени выводится видеоизображение с камер аппарата, а также данные телеметрии и навесных датчиков, что позволяет своевременно корректировать ход подвод-



Огромное количество 40-литровых баллонов с газами было загружено на «Сибирякова», и все они были использованы

ных работ, а запись видео на цифровые носители дает возможность параллельно с работой обрабатывать и анализировать уже полученный материал.

Но, несмотря на существенные положительные моменты, использование ТНПА имеет и свои сложности. Серьезную опасность для аппарата представляют оборванные сети и тросы, которые могут находиться на объекте и на дне. При запутывании в них ТНПА не может выбраться самостоятельно, это требует виртуозной работы оператора и присутствия в команде дежурного водолаза. Во время работы «Фалкон» находится в толще воды и не имеет никакой опоры, поэтому при подводном течении способность аппарата противостоять ему напрямую зависит от мощности его движительного комплекса.

Однако при правильной организации подводно-технической работы всех этих минусов можно избежать.

ТНПА «Фалкон» для обследования «Лефорта» был предоставлен техническим спонсором проекта ОАО «Тетис Про», а оператором был Константин Жданов.

В заключение хотелось бы обозначить еще одну из возможных причин гибели «Лефорта», подробно описанную лейтенантом Ульским в своих воспоминаниях о службе на этом корабле в 1854–1856 гг. В частности, он указывает на неудачную попытку замены руля незадолго до кораблекрушения и предполагает, что при повороте через фордевинд во время сильного шквала корабль потерял руль, что стало одной из причин его гибели. Мнение лейтенанта Ульского о гибели «Лефорта» — это материал для целой статьи, которую мы обязательно опубликуем.

Мы надеемся, что с целью сохранности этой морской реликвии линейный корабль «Лефорт» будет объявлен памятником культурного наследия, охраняемым государством, и внесен в государственный реестр.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВЛЕННЫ

МОРСКИМЪ УЧЕНЫМЪ КОМИТЕТОМЪ.

Томъ XXXI.

№ 10.

ОКТАБРЬ.



САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Въ типографіи Морскаго Министерства.

1857.

1857.)

и извѣстія.

183

шкуну; уничтоженъ также весьма значительный пороховой погребъ и захвачены три кочермы, нагруженные кукурузой (изъ нихъ одну сожгли, другая за большими поврежденіями отъ ядѣръ, по выходѣ въ море, затонула, а третья приведена въ Анапу). При отступленіи десанта горы, собравшіеся уже въ большомъ числѣ, бросились на него, но были опрокинуты; между тѣмъ шкуна, подошедъ къ берегу на самый близкій картечный выстрѣлъ, открыла огонь гранатами и картечью, подъ защитою косяго, а также и картечи одного изъ барказовъ, гдѣ находилась 18 ф. карронада, десантъ нашъ благополучно отступилъ и былъ посаженъ на суда. Въ продолженіи дѣла ранены 1 шт.-офиц. и 8 рядов.; убито рядовыхъ 2.—На барказахъ при высадкѣ десанта и взятіи орудій находились: Мичманы Властевъ, Кутровъ, Праноршикъ Нозаринъ и 11 матросовъ. Батареею на шкунѣ командовалъ Подпоручикъ Вьюновъ.

ГИБЕЛЬ 84-ХЪ ПУШЕЧНОГО КОРАБЛЯ «ЛЕФОРТЬ».

Провлѣнію угодно было заставить меня быть очевидцемъ самаго страшнаго явленія въ морѣ: мгновенной гибели одного изъ кораблей моего отряда, отъ причины неразгаданной. Въ вѣскольکو минутъ 84-хъ пушечный линейный корабль, державшійся прекрасно въ продолженіи бурной, темной осенней ночи, подъ защитою высокаго, горстаго острова, былъ буквально, при разсвѣтѣ дня, поглощенъ моремъ. Ни единый вопль, не смотря на то, что мы были около четырехъ кабельтовъ у него подъ вѣтромъ,—не дошелъ до насъ, и кажетса, что по сей моментъ нѣтъ ни кого въ живыхъ, кто могъ бы объяснить намъ причину этого событія.

Замованная въ Ревелѣ эскадра, состоявшая изъ четырехъ линейныхъ кораблей, получила повелѣніе приготовиться къ переходу въ Кронштадтъ. Въ 12-й день послѣ полученнаго

приказанія, 8½-хъ пунчеиые корабли «Владиміръ», «Императрица Александръ» и «Лефорть» были на рейдѣ, 74-хъ пунчеиый же корабль «Память Азова» два дни до сего былъ отвеленъ на буксиръ парохода въ Кронштадтъ. Корабли были вооружены, снабжены на мѣсяцъ провіантомъ и водою. Трюмы ихъ были въ томъ же порядкѣ, какъ они кончили кампанію 1856 года. Корабль «Лефорть» былъ имберозанъ въ Кронштадтъ въ 1852 году.

Я имѣлъ повелѣніе пользоваться благоприятными обстоятельствами и, въ случаѣ неприхода парохода для буксира, вступитъ подъ паруса. 9-го Сентября задуть отъ SSW тихій попутный вѣтеръ, высота барометра была 29, 79, погода ясная. Воспользовавшись попутнымъ вѣтромъ, пошли мы въ Кронштадтъ. Не дошедъ до меридіана Родихера, взяли у марселей второй рывъ. Не смотря на то, по причинѣ усилившагося вѣтра, ходъ увеличился. Въ $\frac{1}{2}$ 9-го часа вечера прошли створы Голландскихъ маяковъ, вѣтеръ сталъ крѣпчать, ходу по лагу было болѣе 11 узловъ. Тутъ поплылъ сигналомъ приказалъ я влечь третій, а потомъ четвертый рывы, и рѣшился за пасмурностію привести въ бейдевиндъ, и, по причинѣ пониженія барометра на 29, 15, держаться на этомъ мѣстѣ до разсвѣта. Между-тѣмъ вѣтеръ безпрестанно измѣнялся: въ $\frac{1}{2}$ 12-го перешелъ къ W, въ полночь дулъ отъ NW, а въ 4 часа утра отъ N, со шквалами и снѣгомъ. Дѣлая небольшіе галсы, поворачивая каждый разъ по сигналамъ, насъ сносило все болѣе къ югу, и когда разсвѣло, что было около 5 часовъ, курсъ нашъ велъ нѣсколько сѣвернѣе острова Бомыаго Тютерса. Мы шли правымъ галсомъ, за нами «Лефорть», имѣя тоже марсели въ 4 рыва; на вѣтрѣ же находился корабль «Императрица Александръ».

Не доходя до меридіана Тютерса миль около 5, доламы были поворотить чрезъ ф-ордсвиндъ; занятые этимъ поворотомъ, казалось намъ, что и «Лефорть» хотѣлъ поворотить. Гротъ-марсель его былъ обрасопленъ подибе, какъ налетѣвшій свальный шквалъ повалилъ его на лѣвый бортъ. Крѣпъ былъ ужасный, марса-шкоты всѣ отданы, надо было ожи-

дать, что мачты слетятъ. Корабль такъ-сказать утвердился въ этомъ положеніи, наклоняясь все болѣе и болѣе, и едва мы привели на лѣвый галсъ, какъ «Лефорть» опрокинулся и на нѣсколько мгновеній его не стало. Съ благоговѣніемъ соотвѣривъ крестное знаменіе, смотрѣли мы на мѣсто, гдѣ за нѣсколько минутъ предъ симъ былъ еще корабль, какъ вдругъ оный всѣмъ правымъ бортомъ еще разъ поднялся на волненіе, но вслѣдъ за симъ исчезъ. Онъ погрузился на дно и съ нимъ командиръ, 12 офицеровъ, 743 человѣка ипакныхъ чиновъ, 53 матросскихъ жены и 17 дѣтей. Несчастіе это случилось 10-го сентября въ 7 часовъ 23 минуты утра, отъ Бомыаго Тютерса на NNO въ 5½ итальянскихъ миляхъ, на глубинѣ 30 сажень.

Послѣ этого страннаго событія, по причинѣ все еще усилившагося вѣтра закрѣпили мы форъ-марсель и крюйсель, потомъ и гротъ-марсель, и рѣшились на глубинѣ 31 сажени стать на якорь, бросивъ два якоря и вытравивъ оба цѣпи. Послѣ 53 часовой якорной стоянки заштилѣло и принедешіе пароходы прибуксировали насъ въ Кронштадтъ.

Здѣсь прилагается списокъ погибшимъ офицерамъ:

Командиръ корабля Капитанъ 1-го ранга Кишкинъ.

Лейтенанты: Курофдовъ, Иванчинъ и Апыхтинъ; Мичманы Киселевъ и Кошмытовъ.

Старшій врачъ Надворный Советникъ Вышняковъ и Младшій лекарь Шаховъ.

Корпуса Морской Артиллеріи: Прапорщикъ Злобинъ и Унтеръ-лейхвахтеръ Никитинъ.

Корпуса Флотскихъ Штурмановъ: Подпоручикъ Шемякинъ и Прапорщикъ Петровъ 17.

Состояшій по Адмиралтейству Прапорщикъ Тереховъ.

Подписалъ: Контръ-Адмиралъ Бердмайтъ 1-й.