

Золото «Эдинбурга»

■ Майкл О'Мара (Великобритания)
■ Материал подготовлен к публикации И.Н. Кочергиной
■ Фото из архива автора



Майкл О'Мара, руководитель водолазных работ. 1981 г.

Имя водолаза-глубоководника Майкла О'Мара, к сожалению, не так широко известно, как поисково-спасательная операция по подъему золота с крейсера «Эдинбург», самая успешная в мире операция по подъему ценностей из-под воды. Спустя 35 лет после проведения сложнейших подводных работ Майкл рассказал эту историю специально для наших читателей и предоставил уникальные фотографии с места событий.

Майкл О'Мара – профессиональный водолаз-глубоководник, свою водолазную службу в Королевском военно-морском флоте он начинал как водолаз-минер, с 1975 г. работал в компании «Уортон Уильямс» (*Wharton Williams*) главным водолазным специалистом. Он отвечал за подготовку команд и разработку проектов подводных работ в Северном море, на Среднем Востоке и в Азии, включая работы с подводными аппаратами и водолазные работы на воздухе и смесях, методами КП и ДП, а также с подводными обитаемыми аппаратами.

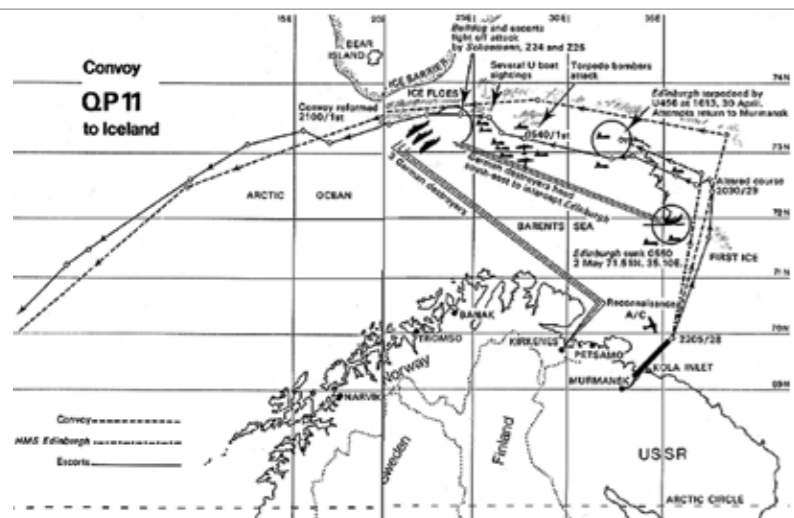
Майкл дважды побывал в Советском Союзе, когда участвовал в спасательных операциях на АПЛ «Курск» и на крейсере «Эдинбург».

В октябре 2016 г. Майкл О'Мара всего один день был в Москве в составе водолазной делегации из Великобритании (подробно об этом визи-

те – в № 5 за 2016 г.), мы встретились и записали его интереснейший рассказ о спасательной операции «Золото "Эдинбурга"». Именно в этот день, 10 октября 35 лет назад закончилась эта поисково-спасательная операция.

Майкл основательно подготовился к встрече, привез фотографии из своего архива, видеофильм того времени (он представлен на DVD-приложении к журналу), подробно и обстоятельно ответил на все вопросы. В ходе беседы было такое ощущение, что речь идет о событии, которое произошло недавно, а не 35 лет назад. Майкл прекрасно помнит всех участников экспедиции, что, где и как было организовано.

В тексте мы полностью сохранили стилистику нашего собеседника, его восприятие действительности и, порой, иронию.



Последовательность событий, начиная с выхода «Эдинбурга» из Кольского залива 28 апреля до его гибели 2 мая 1942 г.



Стандартные маршруты полярных конвоев, летний и зимний

Майкл О'Мара:

Сначала небольшая предыстория — после нападения Гитлера на СССР Черчилль и Рузвельт решают помогать СССР. Когда Черчилля упрекнули за предоставление помощи коммунистической России, он ответил: «Если бы Гитлер вторгся в ад, я по меньшей мере благожелательно отозвался бы о сатане в палате общин». Так было положено начало арктическим конвоям.

Черчилль так отзывался о маршрутах арктических конвоев: «Самая ужасная дорога во всем мире». И оно понятно — исключительные высокие волны, очень плохая видимость,

все находящееся на палубе обмерзает толстым слоем льда.

За 1941—1945 гг. было проведено 78 арктических конвоев, состоящих примерно из 1400 торговых судов. Ими было доставлено 4 млн тонн топлива и предметов снабжения, в том числе 5000 танков, 400 тысяч автомобилей, 7000 самолетов, 12000 зенитных орудий, 5 млн единиц боеприпасов, 350 тысяч тонн взрывчатых веществ. Все это Советский Союз оплачивал золотыми слитками.

Крейсер «Эдинбург»

Британский легкий крейсер, сестра крейсера «Белфаст». Был построен в Ньюкасле, постройка началась 29 декабря 1936 г. и была закончена в 1939 г.

Технические характеристики:

Длина: 186,84 м

Осадка: 5,26 м

Водоизмещение: 9072 т

Полная скорость: 32 узла

Экипаж: 850 человек

Вооружение:

Орудия: 12 4-дюймовых пушек, 4 3-фунтовые пушки, 16 пушек малого калибра.

Торпедные аппараты: 6 21-миллиметровых.

Самолеты Walrus для разведки и бомбардировки (до 4-х).

Бронирование против 8-дюймовых снарядов.

Капитан корабля: Хью Фолькнер.

В октябре 1939 г. крейсер выдержал первый воздушный налет в Ферт-оф-Форте.



В апреле 1942 г. в Мурманске на крейсер тайно погрузили довольно необычный груз — 93 деревянных ящика суммарным весом 5,5 тонн, в которых находились 465 золотых слитков. Золото предназначалось для оплаты военных поставок США Советскому Союзу. 28 апреля HMS «Edinburgh» в сопровождении эсминцев HMS «Foresight» и HMS «Forester» вышел в море и вскоре присоединился к охранению конвоя QP-11. Этот конвой отправился из Мурманска 28 апреля и прибыл в Рейкьявик 7 мая 1942 г. В состав конвоя входили 13 транспортов, 6 английских эсминцев, 4 корвета, вооруженный траулер, тральщики, а также советские эсминцы «Гремящий» и «Сокрушительный».



Контр-адмирал Стюарт Бонэм-Картер (Bonham Carter)

Немцы благодаря данным авиационной разведки знали о движении конвоев.

30 апреля, спустя два дня после выхода в море, QP-11 был обнаружен немецкими лодками. Контр-адмирал Бонэм-Картер решил, что крейсеру «Edinburgh» следует покинуть конвой, так как он подвергается большой опасности со стороны вражеских подлодок, сопровождая тихоходные суда. По мнению адмирала, высокая скорость и противолодочный зигзаг являлись лучшей защитой от угрозы из-под воды. Так что к этому времени крейсер шел в голове каравана широким противолодочным зигзагом на скорости 18—19 узлов.

30 апреля в 16.10 германская ПЛ U-456 (командир — капитан-лейтенант Тайхерт) дала трехторпедный залп по крейсеру. Две из трех

торпед попали в правый борт HMS «Edinburgh», нанеся ему тяжелейшие повреждения. Первая оставила большую пробоину в правом борту прямо под мостиком, вторая ударила в корму. Кормовую оконечность вместе с рулем и двумя винтами оторвало, и «Edinburgh» потерял ход и управление. Однако экипажу удалось локализовать повреждения. Поступление воды остановили, а крен на правый борт выровняли контрзатоплением отсеков противоположного борта.

Попытки эсминцев буксировать HMS «Edinburgh» оказались безуспешными, но крейсеру удалось запустить носовые турбины. При помощи передней пары винтов удалось дать ход около трех узлов, поэтому была предпринята попытка направиться на юг, чтобы встретиться с российским буксиром из Мурманска.



HMS «Эдинбург» 1 мая, после попадания в него торпед

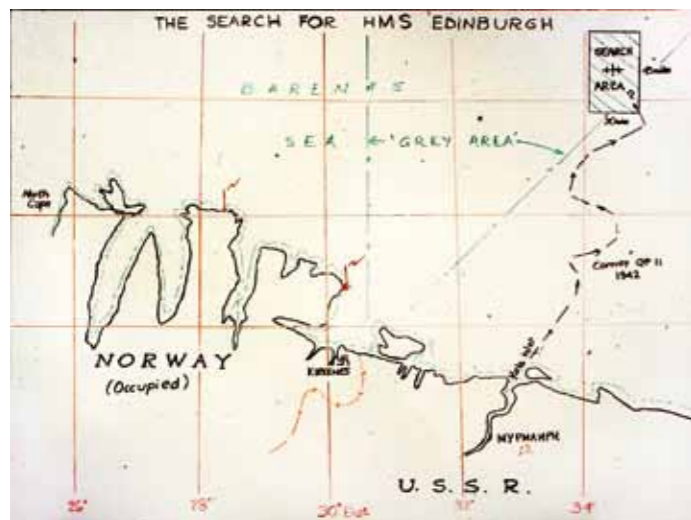


Схема поиска HMS «Эдинбург». Маршрут движения корабля и квадрат его поиска. Отмечены две станции ориентирования Hi Fix, построенные на побережье Норвегии

Утром 2 мая в 06:48 в атаку на HMS «Edinburgh» вышли немецкие эсминцы Z-24 и Z-25. Крейсер отстреливался из 152-мм и 102-мм орудий, но в этот раз неудачно. Эсминцам удалось выпустить по нему 7 торпед, и одна из них попала в цель. Многочисленные помещения (в том числе носовое котельное отделение и погреба боезапаса третьей башни) оказались затопленными водой и нефтью из поврежденных резервуаров. Крейсер был вынужден застопорить турбины, крен продолжал увеличиваться и адмирал Бонем-Картер отдал приказ экипажу перейти на другие корабли конвоя, после чего «Эдинбург» был затоплен торпедой с британского эсминца HMS «Foresight». В 8.52 крейсер исчез под водой.

Конвой вернулся в Шотландию без происшествий. «Эдинбург» пополнил холодную статистику войны.

Хронология гибели крейсера «Эдинбург»

- 28 апреля 1942 г. конвой QP-11 отправляется из Мурманска; средняя скорость 6/8 узлов
- 29 апреля в 8:00 QP-11 был обнаружен немецкими «юнкерсами» Ju 88
- 3 немецких миноносца отправлено из Киркенеса. «Эдинбург» выписывает 30-километровые зигзаги к северу от QP-11
- 30 апреля в 16:10 немецкая субмарина U-456 торпедирует «Эдинбург», два попадания: в правый борт и в корму
- с 30 апреля 23:30 до 1 мая 06:00 крейсер на буксире у «Форестера» и «Форсайта»
- 2 мая в 06:27 «Герман Шеман» поражен 6-дюймовыми пушками «Эдинбурга»
- 2 мая в 07:00 третье попадание торпеды в «Эдинбург»
- Поступает приказ покинуть корабль (HMS «Haggier» и HMS «Госсамер») и затопить корабль (HMS «Форсайт»)
- Погибло 57, ранено 23 моряка из экипажа «Эдинбурга»

Здесь стоит привести фрагмент из письма капитану HMS «Haggier» Хинтону от капитана советского сторожевого корабля «Рубин»:

«Уважаемый сэр! Советские моряки были свидетелями героического боя, который вели с превосходящими силами противника британские моряки. Британцы выполнили свой священный долг перед Отечеством. Мы восхищены стойкостью и отвагой наших союзников».

(Из книги «Last call for HMS Edinburgh», Frank Pearce).

Послевоенная история крейсера «Эдинбург»

На этом история крейсера «Эдинбург» не закончилась, она имела продолжение, которое сделало его знаменитым на весь мир.

Крейсер «Эдинбург» лежал почти на 300-метровой глубине. Глубина плюс то обстоятельство, что он лежал в так называемой «серой зоне» между Востоком и Западом, надежно защищали его груз от разграбления. 5 тонн золота хранились очень надежно, пожалуй, даже надежнее, чем в банковском сейфе. Крейсер был объявлен военным захоронением — ведь на нем покоилось 57 моряков — и получил полную неприкосновенность.

Информация о том, что на борту HMS «Edinburgh» находилось золото, очень скоро просочилась в английскую прессу, и уже в 50-е годы появились предложения о поиске крейсера и находящегося на его борту золота (в 1954 г. спасатель Риздон Бизли предлагал свои услуги по подъему золота британскому правительству).

Раньше ценные вещи с затопленных кораблей поднимали, используя специально построенные корабли или преобразованные земснаряды с огромными грейферами, которые вгрызались в потонувшее судно и поднимали все, что они бы ни нашли, и потом содержание сортировалось на палубе. Этот процесс применялся на глубинах до 600 м.

Например, известная операция на HMS «Laurentic». После Первой мировой войны команда военно-морских водолазов Великобритании подняла более 4000 золотых слитков с HMS «Laurentic», затонувшего у входа в Лох Суилли (Ирландия). На то, чтобы пробиться к месту нахождения золота, потребовалось 6 лет опасных погружений, с 1918 года. Когда операцию решили сворачивать, на судне оставалось всего 20 слитков.

На протяжении последующих нескольких десятилетий подводное оборудование понемногу развивалось, а в начале 70-х годов технологии резко рванули вперед и развитие пошло ускоренными темпами — благодаря широкому распространению поиска углеводородов на шельфе. Специализированные суда, подводное оборудование и методы глубоких погружений активно разрабатывались на протяжении 70-х годов.



Поисково-спасательную операцию на HMS «Edinburgh» можно условно разделить на несколько этапов.

Представители советской стороны в поисково-спасательной экспедиции Леонид Мелодинский и Игорь Ильин

Первый этап: подготовка экспедиции

Профессиональный водолаз Кейт Джессоп (Keith Jessop), в течение 10 лет изучавший всевозможную информацию о последнем походе HMS «Edinburgh», решил организовать поисковую экспедицию. Йоркширец по происхождению, он раньше служил в Королевской морской пехоте, стал профессиональным водолазом, работал в Северном море,



Участники спасательной операции 1981 г.: Кейт Джессоп (JMRL), Джон Кларк (Offshore Supply Association, OSA), Рик Уортон и Мальком Уильямс («2W»)

