

ПРОЕКТ «ЗАПОРОЖСКАЯ БРИГАНТИНА»



Додонов Р.О.
доктор философских наук,
профессор Донецкого национального
технического университета

Фото – Резник И.А.

В статье воспроизводится хроника исследования и подъема со дна Днепра бригантины времен русско-турецкой войны 1735-1739 годов. Проходивший под руководством А.В.Макаревича проект стал одним из самых масштабных гидроархеологических проектов на всем постсоветском пространстве.

Ключевые слова: ЭПАР, бригантина, Хортица, русско-турецкая война 1735-1739 годов.

В 2004 году запорожской Экспедицией Подводных Археологических Работ был реализован один из самых масштабных на всем постсоветском пространстве гидроархеологический проект, получивший название «Запорожская бригантина». Находка затонувшей у берегов острова Хортица бригантины времен русско-турецкой войны 1735-1739 годов стала объектом внимания украинских подводных археологов, чему были посвящены публикации в различных специализирующихся на дайвинге журналах [См.: 1]. В ходе реализации проекта его участниками написано несколько монографий, сняты видеофильмы, делались доклады на научных конференциях, организовывались выставки находок.

Думаю, не будет большим преувеличением утверждать, что данный проект – равно как и предыдущий проект «Запорожская Чайка» – стал катализатором создания Института подводных исследований в Запорожье. Эта общественная организация сплотила вокруг себя не только профессиональных археологов, но и аквалангистов-любителей, энтузиастов подводного поиска, всех, кому не безразлична судьба уникальных исторических памятников.

В данной статье, относящейся к рубрике «Дайв-клуб», хотелось бы отказаться от официально научного стиля описания находок, методики гидроархеологического поиска или технологии подводных раскопок, сосредоточившись на том, что обычно остается за рамками теоретических публикаций – на людях, интересных событиях, личностных оценках.

Итак, бригантина была обнаружена весной 1999 года, когда в результате сброса воды с плотины был смыт участок хортицкого берега. Обеспокоенные состоянием подводных памятников и, прежде всего, найденной в этих местах год назад «чайки», Максим Остапенко и Олег Якименко поспешили разведать дно. Оно оказалось буквально заваленным остатками корабельных частей –

досками обшивки, ступеньками корабельної лестниці, кормовими шпангоутами. В мутній от взвеси воді особливо виділялись контури чотирьохметрового пера руля з залізними кільцями і обривками канатів. А далі археологи буквально уперлись масками в перевернутий корпус носившого цей руль судна. На семиметровій глибині починались і уходили вглиб (до 11 метрів) рештки борту з навалившимся на нього зверху днищем. Вертикально торчали бимси, носова скула плавно закруглялась і зникла в піску, що породжало надіжду на кращу збереженість лівого борту, як і сталося внаслідок.

Неможливо представити собі восторгу археологів. Возглавлявший ЕПАР Валерій Нефедов детально обстежував остов судна і прийшов до висновку, що мова йде про бойове судно парусно-гребного типу першої треті XVIII століття, ймовірно – бригантине. Об цьому свідчувала і більш пізня знахідка юферса – деталі для кріплення такелажу, відсутньої на казачьих лодках. Грандіозна знахідка дійсно виявилася одномачтовою бригантиною «російського маніра».

Іменно на бригантину сталося моє перше занурення з аквалангом, про що хотілось би розповісти декількома подробицями. В той сезон я працював на розкопках штаб-квартири генерала Братке на острові Хортиця. Керували експедицією Д.Кобалія і О.Тубольцев. Наш табір розмістився на живописно підносящомуся над Дніпром скалистим плато, на якому зберегся найбільший в Європі ділянка дикугого ковила. Ми розкопували землянки, розчищали господарські ями, шурфували редути.

В одну з суббот в таборі з'явився Нефедов і запропонував учасникам експедиції здійснити підводну екскурсію на затонулі кораблі. Желаних понирять виявилось людина шість. Сгорая від нетерпіння, ми швидко засыпали дослідований шурф і повернулись до табору. Після їди з групою купальщиків ми відправились на берег, де знаходились декілька палаток відпочиваючих і моторна лодка Нефедова. Серед тих, кого я зустрів на березі, був мій старий друг Максим Ніколаєв, з яким я здійснив декілька байдарочних походів вниз по Дніпру. Я знав, що він захоплюється підводним плаванням, а в той день він збирався знімати на відео бригантину. Услышав, що я теж буду занурюватися, він проінструктував мене стосовно технології «продувки», умовних сигналів і запропонував свій грузовий пояс. Дождившись черги, я забросив за спину акваланг і слідом за Димом Кобалієм пішов під воду.

Зеленовата хвиля сомкнулась над головою, і я, перевернувшись, відчайдушно розрізаю повітря лапами. Перші секунди під водою нічим не відрізняються від звичайних нырянь без акваланга. Осторожно роблю вдих, прислухуючись до відчуттів. Нічого, дихати можна. Выходжу. Черга повітряних бульбашок з шумом устремляється до поверхні. Вбачу стиснуте маскою обличчя Дмитрія з мовчливим питанням: «Як справи?» Відповідаю: «Все в порядку», і він жестом запрошує мене за ним.

Я пристраиваюсь справа сверху от напарника и пытаюсь копировать все его движения. Мы плывем на незначительной глубине вдоль гранитных скал берега. Помню, что сначала попробовал помогать себе руками, по причине чего поднимал со дна тучи ила. Но затем понял, что двигать нужно одними только ластами, оставив руки свободными для работы. Вопреки ожиданиям дышать через аппарат было легко. Дмитрий несколько раз знаками спрашивал меня о самочувствии, на что я неизменно выражал полное «ОК».

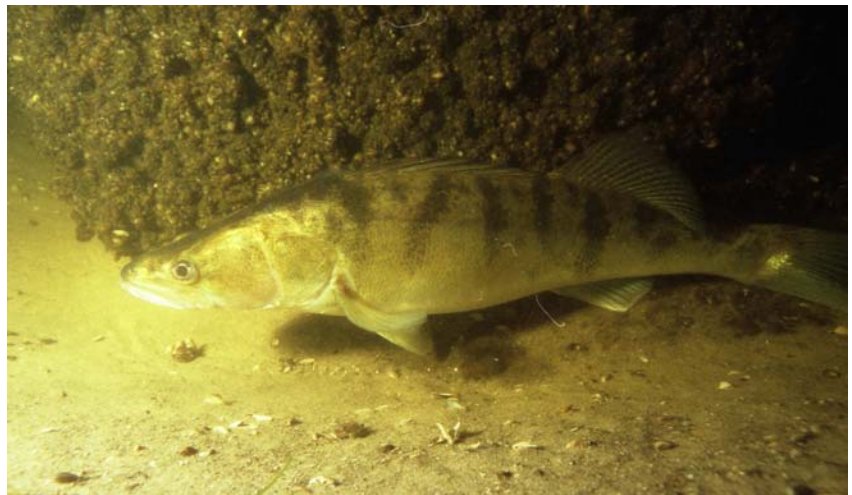
Вскоре мы начали «набирать глубину», и я впервые ощутил как это – падать головой вниз, загребая ластами, в темную бездну. Одновременно пытаюсь продуться. Наверное, для всех новичков продувка – это самый важный момент дайвинга, во всяком случае, говорят они только об этом. Где-то на фарватере проходит грузовая баржа, и звук от ее двигателя ощущается всем телом. Вода вокруг темнеет, переходя от зелено-голубого на какой-то бурый оттенок. Снова пытаюсь продуться, чувствуя, что уши заложило. Хочу остановить напарника, но вдруг прямо перед мной сплошной стеной вырастает деревянная обшивка корабля – и я мигом забываю о своем дискомфорте.



Кобаля гордо, с чувством собственника указывает рукой на эту красоту. Да, это вам не какой-то челн-однодеревка, это настоящий парусник. Он мне кажется невероятно огромным, очевидно, потому, что корпус уходит куда-то в мутную неизвестность. Шпангоуты, соединенные толстыми бортовыми досками; поросшее ракушками железное кольцо; черные провалы, открывающие доступ к трюму – все это вызывает ассоциации с затонувшими испанскими галеонами или пиратскими фрегатами с сундуками, полными золота и чудищами-осьминогами, которые эти сундуки охраняют.

Я в восторге! Еще бы. Если я и мечтал в своей жизни увидеть что-то подобное, то никоим образом не в двух шагах от родительского дома, а где-то далеко – в тропиках, на экзотических островах. К тому же, имея смутное представление о затонувших объектах преимущественно по тем доскам, которые периодически поднимал на поверхность Нефедов, я отнюдь не был готов к целостной картине погибшего корабля. Пытаюсь выразить собственные ощущения, но на скупом подводном эсперанто вся гамма чувств сводится к поднятому над кулаком большому пальцу: «Во!»

Мы оплываем бригантину вокруг. Очевидно, перепад глубины между ее частями достаточно значительный, и я снова ощущаю ушами разницу давления. На мгновение останавливаюсь, увидев полосатую рыбу, зависшую возле корпуса, затем шлепаю плашмя по ней ножом – куда там! Неподвижность рыб вообще очень обманчива, а моя так оказалась прямо метеором. Она мигом исчезла где-то в темноте корабельного трюма.



Между тем, Кобалия увлекает меня дальше, и совсем рядом на расстоянии нескольких метров от бригантини на камнях лежит обнаженный от бортов корабельный каркас, напоминая скелет рыбы. Этот каркас, не взирая на его размеры, совсем меня не впечатляет. Дмитрий с этим не спорит и спешит дальше - на «чайку». Для этого нужно проплыть сотню-другую метров против течения. Работаем ластами, огибая гранитные выступы хортицкого берега и заросли водорослей. Глубина метров шесть. Здесь относительно светло и не холодно. Песчаное дно покрыто волновыми полосами, параллельными к берегу. По ним легко ориентироваться. Очень много ракушек, ржавых консервных банок и стеклянных бутылок. Осторожно обходим рыбачьи сети, которые видны лишь благодаря тому, что в них застрял какой-то мусор. Кобалия указывает на нож, напоминая, что этот предмет в данных обстоятельствах является жизненно необходимым.

Если не поднимать ил со дна, то видимость удовлетворительная. Оглянувшись через плечо, вижу как за нами вздымаются завихрения ила. Через несколько минут мы на месте, и я осматриваю носовую часть «чайки». Она почти полностью занесена песком, а то, что выступает, заросло ракушками и выглядит не очень выразительно. Дмитрий спрашивает, могу ли я снова идти на глубину. Отвечаю согласием. Вернуться, даже не попробовав погрузиться на 12 метров? Это задевает мое самолюбие, хоть и понимаю, что снова возможны трудности с продувкой.

Снова принимаем вертикальное положение головой вниз и усиленно работаем ластами. Становится заметно темнее и, главное, - холоднее. Начинаю мерзнуть. На этот раз наше погружение длится несколько дольше. Зажав нос пальцами прямо через резиновую маску, пытаюсь выдохнуть через уши. Несколько раз делаю глотающие движения, как рекомендовали обе Максима - Остапенко и Николаев, однако неприятное ощущение в ушах не исчезает. К счастью, наш спуск завершился. На двенадцати метрах почти темно. Кобалия, кажется, вывел не совсем точно, и «ходит галсами» в поисках объекта. Я думаю, что Нефедов должен очень хорошо ориентироваться в этой темноте, чтобы замечать здесь даже незначительные изменения. Вот, наконец, Дмитрий находит кормовую часть «чайки». Она и в самом деле достаточно хорошо сохранилась. Доски без любых зазоров, хорошо подогнаны друг к другу. Корабль лежит с незначительным дифферентом на корму и креном на левый борт. Четко вижу круглую деревянную тумбу, скованную ржавым обручем - правую подставку для фальконета. Из-под песка едва-едва видна и левая, предавая конструкции симметричность.

Все эти фрагменты фиксирую уже полусознанно – организм сам рвется на поверхность. От избыточного напряжения из носа на стекло маски вытекает капля крови. Очевидно, перестарался с продувкой. Даю знать Кобалии и начинаю всплывать. Дмитрий пытается меня удержать, но я себя уже мало контролирую. Через минуту выныриваю на поверхность метрах в сорока от берега. После подводной черноты солнце болезненно слепит глаза. Снимаю маску и оглядываюсь. Рядом появляется голова Кобалии, который начинает ругаться прямо в загубник. Вернее, ругаться он начал еще внизу, возле „чайки”. Мол, я нарушил все правила безопасности. Во-первых, всплывать нужно медленно, во всяком случае не опережать подъем пузырьков воздуха. Во-вторых, всплывая на реке с интенсивным режимом судоходства, можно легко попасть под винты чьей-то лодки. Поэтому, как минимум, нужно поднимать руки вверх, а еще лучше - выходить прямо под берег. Выдав эту тираду, мой подводный экскурсовод вновь одевает маску и исчезает под водой. Я спешу за ним, благо впечатления от физического неприятия глубины уже исчезли.

Обратный путь проходит без каких-либо эксцессов. Мы плывем вдоль береговой полосы, повторяя контуры скал. Сразу же за последним мысом наталкиваемся на ржавый металлический лист. Огибаем его, еще десяток метров – и мы выныриваем на том же месте, где погружались. Нас ожидают с нетерпением: Олег Тубольцев – чтобы нырнуть самому, Максим Николаев – чтобы узнать о моих впечатлениях. Кобалия еще долго возмущается несанкционированным всплытием, но постепенно успокаивается, очевидно, вспомнив свой первый опыт дайвинга.

– Ты увидел все корабли, а это уже немало, – примирительно говорит он. – Я же первый раз под водой находился минуты три, из них две отбивался от Нефедова, который пытался меня удержать.

Мы смеемся, но сам Нефедов строго предупреждает, что в случае малейших неурядиц с оборудованием или плохого самочувствия погружение

следует сразу же прекращать, ибо ничего хорошего из этого не выйдет. Говорил он очень официально, как инструкцию читал, но было понятно, что в данном случае строки инструкции содержали универсальный опыт нескольких поколений водолазов, которым не следовало пренебрегать.

Первое погружение обычно запоминается навсегда. Быть может, именно поэтому я так подробно остановился на этом эпизоде. Потом были Черное и Красное море, но все дайверы, с которыми мне приходилось общаться, отмечают специфику речных погружений. Здесь все намного жестче: десятиметровая глубина на Днепре приравнивается к 30 метрам в морских условиях. Поэтому те, кто начинал свои погружения на море, с удивлением для себя открывали речной дайвинг с его малой видимостью, сильным течением, сплошной темнотой на меньших глубинах.

В тот сезон я еще несколько раз ходил с Кобалией на корабли. Понятно, сначала от меня было мало пользы. Мы спускались к бригантине, делали замеры. Дмитрий рисовал на планшете, а я, в лучшем случае, держал конец рулетки при измерениях. Иногда помогал доставить арматуру для реперов, мы ее забивали кувалдой в песчаное дно. Постепенно погружения становились все более содержательными, постепенно проходил процесс подводной адаптации.

Когда я имел восемь часов подводного стажа, Валерий Нефедов отправил нас троих – Остапенко, Кобалию и меня – на учебу. Запорожская школа Общества Содействия Обороне Украины (ОСОУ), как стал называться после распада Союза ДОСААФ, готовила для ВМС матросов-мотористов с подготовкой легководолазов. Считалось, что в случае затопления моторного отсека подводной лодки, моторист должен был одеть легководолазное снаряжение и продолжить работу под водой. Специально для нас были прочитаны ускоренные курсы по подводной медицине, материальной части, технике безопасности и организации водолазных работ. После сдачи зачетов мы получили удостоверение матросов-легководолазов. Попутно хочу отметить основательность подготовки старой советской школы, с которой вряд ли могут конкурировать современные коммерческие дайв-центры.

Особенно полезной была медицинская часть курсов. Мы с Дмитрием даже изменили порядок погружений. Теперь мы погружались, проверяли снаряжение, в случае необходимости (а такое бывало почти каждый раз) всплывали для устранения недостатков, что-то поправляли, потом снова ныряли. Приблизительно на двухметровой глубине возле челна-однодеревки мы немного задерживались. Связано это было с тем, что перепад давления имел какую-то ступенчатую природу. Как известно, нормальное атмосферное давление, которое на поверхности воды равняется одной атмосфере, на глубине двух метров удваивается. Скуба выравнивает давление сжатого воздуха, подаваемого из баллонов, с давлением воды, окружающей легководолаза. Но в черепе человека имеются пустоты – носовые, ушные и лобовые пазухи, давление в которых, вследствие узкого канала соединения, выравнивается значительно медленнее. На выравнивание давления в этих пазухах и направлена технология принудительной продувки, которой, как оказалось,

можно было избежать, если просто выждать на пороговой глубине минут-другую.

«На суше на человека со всех сторон давит воздух, но этого он не замечает, – писал Жак-Ив Кусто. – В морской воде, на глубине тридцати трех футов, давление вдвое больше атмосферного. На глубине шестьдесят шести футов оно равняется уже трем атмосферам, на глубине девяноста девяти – четырем и продолжает увеличиваться кратно тридцати трем футам. Замечено, что чем большая глубина, тем легче аквалангист переносит рост давления. Если сразу снова и снова погружаться на глубину до 33 футов, вы быстро устанете и почувствуете себя плохо, потому что давление каждый раз удвоилось. Ваш товарищ, работая на большей глубине, не чувствует того же, потому что в следующей 33-футовой зоне давление увеличивается лишь на одну треть и так далее. Между 132 и 165 футами вес воды увеличивается лишь на одну пятую... Критический порог проходит на грани верхней зоны, эта же зона является опаснейшей для водолаза» [2, с.139]. Именно в этой «опаснейшей зоне» нам и приходилось работать. Но, сделав остановку на двух метрах, и выждав, пока давление заполнит головные пазухи, мы имели возможность комфортно работать до следующего порога глубины. Со временем проблема с продувкой как-то сама собой разрешилась, и о ней вспоминали лишь тогда, когда погружался очередной новичок.

Постепенно генеральный план корабельных комплексов обрастал деталями. Мы установили систему реперов (для точки Р0 пришлось даже загнать костыль в гранитный утес), натянули направляющие концы вдоль бортов, проводили измерения размеров корпуса, фотографировали его отдельные части. Словом, все лето и осень 1999 года параллельно с работами на «чайке» шло методичное исследование бригантини.

Не обходилось и без курьезов. Однажды Нефедов, Остапенко и Кобалия пошли под воду, а я остался дежурить в лодке. Вдруг на пляже появился небольшой табун лошадей. Его сопровождали две девушки. Кони вошли в воду, напились, выкупались, после чего так же неожиданно ушли. Когда я рассказал об этом всплывшим археологам, они мне не поверили. «Какие кони? Откуда здесь кони? У тебя от перегрева на солнце видения начались...» И в самом деле, до расположенного в южной части Хортицы конного театра «Запорожские казаки» было очень далеко, вряд ли это были их кони. Может, какая другая конная секция? Кто знает...

В другой день, наоборот, мы с Кобалией работали под водой и пропустили кратковременный и сильный ливень. Вообще-то, на небольшой глубине видно, как на поверхности идет дождь. Но не в тот раз. Как же мы удивились, когда после подъема нас встретили мокрые и злые дежурные.

О том, как Александр Старух, в будущем – губернатор Запорожской области, а тогда – заместитель декана исторического факультета университета, четверть часа находился под водой с почти закрытым вентилем баллона, без смеха никто не вспоминает.

А был и такой случай. Только-только мы с Кобалией приблизились к бригантине, как вдруг откуда-то из трюма отрывается брус двухметровой длины и подобно баллистической ракете, стартовавшей с подводной лодки, устремляется к поверхности. Наблюдавший этот «старт» с поверхности Максим Остапенко рассказывал позднее, что брус подлетел над водой метра на полтора. Хорошо, что рядом на реке никого не было.

Сделанные из разных пород дерева, детали судов отличались разной плавучестью: одни всплывали, другие – тонули. Поэтому ничего удивительного, в принципе, не случилось. Кобалия послал меня наверх, пригнать непокорную деревяшку к берегу. Я всплыл, помня о том, что не следует опережать пузырьки воздуха, быстро догнал брус и ухватился за него. Но под моим весом он стал тонуть. Держаться же на воде с грузовым поясом, аквалангом (а погружались мы летом вообще без гидрокостюмов, тем более – без компенсаторов), было достаточно непросто. После малорезультативного барахтанья на поверхности воды под ехидные замечания Нефедова и Остапенко принимаю решение погрузиться. Вставляю в рот загубник, выравниваю дыхание уже под водой и буксирую злосчастный брус в подводном положении к лодке.

Как было тяжело было доказать Валере, что никто этой детали даже не касался – мы едва успели подплыть к бригантине. Покончив с разговорами, собираюсь вернуться к своему напарнику, но тут он и сам выныривает с вопросом: «Где рулетка?» Я растерянно смотрю на него и ничего не могу ответить. Когда мы погружались у меня в руках действительно была рулетка, но хоть убей, не могу вспомнить, куда я ее дел. Мне казалось, что я ее передал Дмитрию перед всплытием. Оказалось, что нет, я ее просто выпустил из рук перед корпусом судна. Рулетку Нефедов нашел через пять минут. Браню себя за рассеянность, но это все были пустяки, если принять во внимание, что мы потом забывали на дне во время раскопок «чайки».

К сентябрю бесконечные измерения и привязки частей судна к реперам стараниями Нефедова и Кобалии воплотились в чертеж. Бригантина была тщательно вымерена (длинна – 20, ширина 4 метра), снята на фото и видео, зарисована и нанесена на генеральный план. Приведенная в этом выпуске статья В.Нефедова и Д.Кобалии «Исследование корабельных комплексов 1737-1739 годов на Старом Днепре» посвящена результатам этих работ.

Вопрос о необходимости подъема и последующей реставрации бригантины возник сам собой, поскольку состояние вымытого из песка памятника неизменно ухудшалось под воздействием крайне неустойчивого гидрорежима реки. Деревянный корпус старинного судна, законсервированный в песке с XVIII века, оказался в богатой на химию, агрессивной водной среде третьего тысячелетия и сразу же стал разрушаться. Непосредственно в тот период эпаровцы – совместно с водолазами 5-го Экспедиционного отряда ремонтных и гидротехнических работ - были скованы обязательствами по подъему казачьей лодки той же эпохи. Лишь в октябре 1999 года «чайка» была поднята и транспортирована к месту реставрации.

Казалось, можно было переходить к следующему объекту. Однако до бригантины очередь дошла лишь через четыре года. За это время остов судна успел до неузнаваемости измениться, покрывшись толстыми моллюсковыми наслоениями. От соприкосновения с острыми ракушками пальцы аквалангистов покрылись глубокими, долго незаживающими порезами.

Время от времени, главным образом – по выходным, мы выбирались на бригантину, вручную расчищая от песка ее внутренности. Об эжекторе мы тогда и мечтать не могли. Хорошо помню, сколько новых ощущений доставила выемка пустого грунта из «трюма» судна. Опустившийся в черный провал археолог ножом чистил наносы, отделяя мелкие находки – гвозди, пули, пуговицы, пряжки – от песка, который засыпался в ведро. Расположившись на бимсе я терпеливо ждал, пока ведро не будет заполнено, вытягивал его на веревке, относил подальше от корпуса и высыпал песок. Вроде, ничего сложного. Но в условиях подводной невесомости все это выглядело достаточно забавным. Вытянув ведро из трюма, я вставал в полный рост, отталкивался от деревянной конструкции, описывал собственным телом невероятную дугу, приземляясь в точке отвала. Причем ведро заметно тянуло вниз и именно оно первым касалось дна, в то время как мое тело еще парило над ним. Еще более странным казалось то, что песок совсем не хотел высыпаться из перевернутого ведра: его приходилось выгребать оттуда ладонью. В общем, даже самые обычные операции требовали сноровки и адаптации к новым условиям.

Параллельно с подводным поиском проводились изыскания в архивах и музеях Санкт-Петербурга. Командированные в «северную столицу» Нефедов и Кобалия установили, что над разработкой чертежей бригантины работал Гаврила Меньшиков, один из опытейших корабелов России петровской эпохи. Да и сам Петр I в 1710 году приложил августейшую руку к чертежам этого типа судов. Сей факт дал основание не до конца разобравшимся журналистам растиражировать версию о том, что, дескать, «запорожская бригантина построена при личном участии Петра». Но, согласитесь, есть разница – сделать пометки на чертеже и строить судно... через десятилетие после собственной смерти.

На протяжении нескольких лет подряд археологи пытались привлечь внимание общественности к судьбе бригантины и доказать необходимость ее подъема и реставрации. Они обращались по инстанции в Министерство культуры в Киев, пытались наладить контакты по линии ЮНЕСКО, писали даже Послу РФ в Украине Виктору Черномырдину, но все безуспешно. Нельзя сказать, что у плана подъема бригантины было много противников, нет. Чиновники прекрасно понимали необходимость спасения памятника, но не менее прекрасно понимали они и следующий шаг – необходимость финансирования судоподъемного проекта. А с этим обстояло дело намного сложнее.



Старту проекта – как это часто бывает – помог случай. Известный композитор и дайвер Андрей Вадимович Макаревич, гостивший у друзей в Днепропетровске – в клубе «Любителей подводной охоты и творчества Андрея Макаревича», посетил и Запорожье. Ветеран ЭПАРа Владимир Семилет доставил Андрея Вадимовича на Хортицу, где тот осмотрел павильон с «чайкой» и совершил погружение на бригантину. Знакомство с памятником не оставило его безразличным и безучастным. «Ребята, – сказал он, прощаясь, – надо поднимать бригантину. Надо спасти ее, пока не поздно».

Лидер легендарной «Машинки» и ведущий телепрограммы «Подводный мир» на российском телевидении стал пропагандировать идею подъема судна. Он лично возглавил специально созданную общественную организацию, ставившую своей целью реставрацию этого памятника российской боевой славы. Валерий Нефедов стал соруководителем подводных работ, Максим Остапенко – научным, а Владимир Семилет – финансовым соруководителями проекта.

В один из своих визитов на Хортицу Андрей Вадимович пригласил своих друзей-дайверов. По его собственному признанию, на москвичей увиденное под водой произвело большое впечатление: «иззавидовались, слюнями изошли, потому что у нас в городе такого нет».

На проведенной в июне 2003 года в Запорожье пресс-конференции было заявлено о готовности к началу работ. «Когда я увидел бригантину своими глазами, – заявил А.В.Макаревич на этой встрече, – мне стало невероятно жалко, что через несколько лет уникальный исторический памятник будет разрушен. А чтобы сохранить его, нужна ерунда – собрать денег».



Однако, вопреки ожиданиям, именно эта финансовая «ерунда» по какой-то необъяснимой причине заставляла постоянно переносить срок начала водолазных работ. «Если бы дело происходило в Москве, то особых проблем с деньгами у нас не было, – рассказывал позднее Андрей Вадимович, – А так ситуация происходила следующим образом: обращаюсь я к нашим бизнесменам за поддержкой, а они меня спрашивают: «А где будет храниться поднятая бригантина – у нас или на Украине?» Признаться, мне подобная постановка вопроса в голову не приходила. Казалось, главное – сохранить памятник для потомства, а о том, где он будет находиться – дело десятое. Отвечаю: «Наверное, на Украине». – «Вот пусть украинцы и дают деньги».



Короче говоря, собирать средства пришлось с миру по нитке. Неунывающий Макаревич организовал в Днепропетровске благотворительный концерт, значительно помогли народный депутат украинской Верховной Рады Дмитрий Швец и общественно-политическое объединение «Нова епоха», дирекция Запорожского завода металлоконструкций, другие бизнес-структуры.

Впрочем, ситуация со сбором денег напоминала старый анекдот об одном американском миллионере. Журналисты спрашивают его, как он заработал первый миллион.

– Приехали мы с приятелем из Одессы в Нью-Йорк, – отвечает тот, – и решили делать бизнес. Капиталов у нас был всего один цент. Мы купили на него яблоко, а продали его за два цента.

– А потом?

– Потом купили два яблока по одному центу и продали их за четыре.

– А потом, конечно, купили четыре яблока?

– Нет, потом умерла тетя Соня и оставила мне в наследство миллион.

В нашем случае в роли «богатой тети» выступил один из украинских «олигархов», вклад которого в реализацию проекта многократно превысил все прочие пожертвования, вместе взятые. Не хотелось бы обидеть никого из спонсоров, но можно смело утверждать, что без щедрого вмешательства этого мецената планы подъема бригантин так бы и остались на бумаге.

Пока шли поиски источников финансирования сотрудники Института подводных исследований разрабатывали план судоподъемной операции. В марте 2004 года они смогли, наконец, закупить необходимое снаряжение. Арендванный под экспедицию ВРБ с поднятым на мачте синим флагом организации «Запорожская бригантина» бросил якорь в точке проведения работ. Не дожидаясь потепления, когда вследствие оживления микроорганизмов и цветения водорослей существенно снизится видимость, гидроархеологи в холодной воде обследовали дно на предмет подъемного материала, фиксировали наиболее поврежденные части корпуса, требующие подъема и немедленной консервации, дублировали промеры бригантин для составления рабочих чертежей подъемного стапеля.

Вскоре над бригантинной на якорных растяжках была установлена стационарная плавбаза из плавкрана и теплохода. База стала одновременно штабом, складом, камбузом, водолазной станцией и реставрационной мастерской экспедиции.

Но не прошло и недели после начала работ, как случилось ЧП! Сильным течением плавкомплекс сорвало с якорей и «обраткой» (так речники называют прибрежное течение, противоположное основному течению Днепра) понесло на скалы. Был объявлен аврал. Общими усилиями гидроархеологов и матросов удалось предотвратить крушение. В ход пошли багры и шесты, которыми упирались в гранитные стены берегов. Лишь с помощью подошедшего на помощь ВРБ «Аметист» плавбазу вернули на прежнее место и надежно – на этот раз до конца экспедиции – закрепили там.

Район подводных раскопок обозначили буями, что в условиях интенсивного судоходства было необходимо по соображениям безопасности. На пэкаэре разместили компрессор для эжектора. Конструкция эжекторных шлангов длиной в несколько десятков метров фантастической змеей протянулась от раскопа до компрессора и далее – за борт.



Начались подводные раскопки. Первым делом археологи расчистили место вокруг корпуса бригантины. После предварительного размывания мощным напором воды деревянных деталей судна они приступили к углублению раскопа.

Сменяя друг друга у всаса эжектора, попарно работали Валерий Нефедов, Максим Остапенко, Дмитрий Кобаля, Сергей Татарин, Дмитрий Гришко, Андрей Денисенко, Дмитрий Конюков и многие, многие другие. Запорожские археологи за этот сезон существенно повысили свой водолазный опыт, отныряв не один десяток часов.

Вокруг штатного коллектива экспедиции образуется довольно обширная прослойка помощников, сочувствующих, просто любопытных людей. Одни приезжали понырять для собственного удовольствия, другие – обменяться опытом исследования старинных кораблей (среди них – американцы), третьи без лишних слов «впрягались» в работу, чем заслужили признание и уважение со стороны основных исполнителей. Трудно переоценить вклад одессита Виктора Сотникова, который за свой счет приезжал и самоотверженно трудился под водой. «Грунт, – отмечал он в своих заметках, – просеиваем пальцами, чтобы ни одна находка не пролетела в шланг; попутно выбираем камни, которые сваливаются в корзину и затем относятся на отвал. Несмотря на то, что на эжектор поставили крестовину, он все равно периодически забивается камнями, летящими к разряжению и больно бьющими по пальцам.

Приходится останавливаться и пробивать, а иногда и разбирать всю систему» [3].

Результатом напряженной работы стала очистка корпуса от иловых наслоений и песка. Каменные глыбы и прочие тяжести поднимали с помощью компенсаторов, оказавшихся просто неоценимым изобретением в наших условиях.

Среди интересных артефактов следует назвать кремневый замок мушкета образца 1715 года великолепной сохранности. По утверждению В.Нефедова, такой находкой не может похвастаться ни один музей на всем постсоветском пространстве. В непосредственной близости от бригантины были обнаружены следы и более ранних эпох – энеолитический молот из рога оленя и роговой крючок для рыбной ловли.

К концу лета значительно пополнился и арсенал находок с самого судна: ядра нескольких калибров, в том числе в картузах, разрывные бомбы, три штыка XVIII века, личная печать того же времени, многочисленные части такелажа, медный крестик и ставшая уже привычной «мелочь» – кованые гвозди, бляшки, пуговицы и проч. Порадовала находка «родного» якоря бригантины. Маленькой сенсацией стал хорошо сохранившийся палаш, породивший гипотезу, что бригантина стремительно ушла под воду, из-за чего команда не успела забрать оружие, а потому впереди нас ждут еще более грандиозные находки.



Час проходил за часом, смена за сменой, день за днем, неделя за неделей. Быстро пробежали непривычно дождливый в том году июнь, жаркий июль и переменчивый на погоду август. Изначально планировалось, что подъем судна состоится летом, но как говорят, скоро сказка сказывается... Не то, чтобы

появились какие-то непредвиденные обстоятельства – нет, все проблемы были, в принципе, разрешимы, просто объем работ оказался несколько большим, чем предполагалось.



Постепенно романтический энтузиазм вытеснялся обыденным профессионализмом. В каюте на плавкране я обнаружил принесенную кем-то из друзей книгу известного бельгийского дайвера Роберта Стенюи «Сокровища непобедимой армады». Открыл на первой попавшейся странице и прочитал строки, удивительным образом созвучные собственным мыслям.

«Честное слово, - писал Стенюи, - иногда даже было обидно, что ничего не случается. Камеры заряжены, оператор наготове, декорации к главе «Схватка под водой с людоедами» на месте, но, кроме робких красноперых рыбок, в кадр никто не попадает. Обидно! Ведь у настоящих ныряльчиков за сокровищами всегда бывает что-нибудь этакое - вспомните кино и телевидение! А здесь все не по правилам... Не было ни пальм, ни двухмачтового брига, ни каравеллы с изодранными парусами, беспомощно сидящей на рифе, «...и-тут-дверца-капитанской-каюты-скрипнула-и-показался-окованный-сундук». Не было дежурного осьминога, который бы сторожил сокровища, ни тайфуна, ни предателей, ни блондинок в бикини (минимум две для добротной интриги). Даже ножи не сверкали во время дележа добычи. Приходилось с грустью констатировать, что мы были чернорабочими подводных поисков, рядовыми армии искателей, безымянным сбродом, вооруженным угольными лопатами и жестянками из-под огурцов. День за днем мы, обдирая руки, ворочали на дне камни под присмотром трески, разгребали песок и мечтали лишь о том, чтобы снять водолазный комбинезон и почесать там, где чешется» [4, с.144-145].

Именно так все было и у эпаровцев, с поправкой на то, что роль «дежурного осьминога» играли облюбовавшие старый корабль усатые, бородатые сомы разных размеров, неподвижно висящие в свете подводных

фонарей и наблюдающие за непрошенными гостями стеклянными глазами. Аналогом брига вполне могла стать яхта «Сантана» Руслана Багратовича Кобалии, а на роль «блондинки в бикини» могла претендовать лишь Таня Шелеметьева, не по годам ответственная лаборантка и, по совместительству, кок экспедиции.

Единственное, с чем не хотелось бы соглашаться со Стенюи, так это по поводу безымянности. Каждый из членов экспедиции – Андрей Разенков, Виктор Сотников, Вячеслав Сарычев, Андрей Хуповка, Дмитрий Гришко, – обеспечивал свой участок работ, внес свой посильный вклад и заслуживает того чтобы быть здесь упомянутым. К сожалению, сам организатор проекта – Андрей Макаревич – оказался выведенным из строя из-за перелома руки и прибыл лишь к финалу...



Особенностью положения бригантины на дне было то, что судно упало на левый борт, а ставшее вертикально днище со временем обрушилось на него же. Для продолжения раскопок было необходимо надежно закрепить плоское днище бригантины к раме, временно поднять его, перевернуть и затем уложить на стапель в нормальном состоянии. Эту процедуру проделали в течение пяти дней – с 11 по 16 августа. Конструкцию рамы разметили и по частям подготовили на пэкаэре, затем деревянные брусы с азартом сбросили за борт и наперегонки отбуксировали к берегу. Там скрепили брусы воедино. Получилась двадцатиметровая рама, которая никак не хотела тонуть. Забавно было видеть, как одиннадцать мужиков стоят по пояс в воде посреди Днепра и, подпрыгивая, пытаются утопить невидимую с берега конструкцию. Лишь мешки с песком да гранитные глыбы, подвязанные к раме, позволили аквалангистам завести ее к днищу бригантины. Еще сутки ушли на крепление воедино обеих

составляющих. А вот развернули днище относительно безболезненно и быстро – помогло сильное течение.

После подъема рамы в подводном раскопе наблюдались значительные изменения. Ошалелые сомики метались в панике – у них «сорвало крышу», причем в самом буквальном смысле.



Кстати, о сомах. Виктор Сотников вспоминал, что с ними у аквалангистов сложились дружеские отношения, которые, впрочем, едва не стоили им жизни. «Привыкнув к присутствию «больших черных лягушек» сомы перестали прятаться от них и даже давали им почухать свои брюшка... Один из приехавших в экспедицию гостей, нырнув на бригантину и увидев там сома, лениво плавающего вдоль судна, выхватил нож и ударил его. К счастью, выражаясь языком криминалистов, удар пришелся по касательной и рыба осталась жива, появившись через несколько дней. Теперь уже всех, кто приезжал и погружался на бригантине, предупреждали, что сомы ручные и хоть в мусульманском мире и презираются – все равно требуют ласки» [3].

После перерыва, 18 августа возобновил работу эжектор, и подводные раскопки продолжились. В тот же день М.Остапенко поднял небольшой остродонный сосуд ямной культуры эпохи бронзы...

Следующим этапом работ стала заводка металлического стапеля.

Конструкцию стапеля разрабатывал Нефедов, инженер по образованию, а выполнял заказ Запорожский завод металлоконструкций. Учитывая опыт подъема «Чайки», которую подвешивали на прорезиненных полотенцах под алюминиевой траверзой, а после подъема саму траверзу устанавливали на опорах, в данном проекте предполагалось постоянное крепление корпуса на стапель, который располагался на дне сразу с колесами для последующей транспортировки.

Доставлений на острів стапель с помощью крана расположили на относительно ровном участке дна рядом с бригантиной. Пожалуй, это был самый сложный и кропотливый за все время раскопок вид работ, занявший большую часть сентября и весь октябрь. Сначала уложили днище, затем на полотенцах подняли и через верхнюю часть стапеля опустили оказавшийся в полной сохранности левый борт корабля. Ложементы стапеля с помощью винтовых соединений специально подгонялись под обводы корпуса бригантины. Старые детали укрепляли свежими досками с помощью стальных шпилек и болтов. Надежное крепление всех частей было необходимо для того, чтобы поднятое из воды дерево, которое внезапно «обретет вес», не сломалось под своей собственной тяжестью.

С учетом того, что все названные процедуры проделывались на восьмиметровой глубине, разного рода нестыковок было более, чем достаточно.



М.Остапенко до сих пор с иронией рассказывает о том, как он закручивал под водой гайки на соединениях вертикальными стойками верхней и нижней части стапеля. Вся многотонная конструкция, что называется, «дышала»: балки еще не были жестко закреплены. Постоянно оставалась угроза их разрушения. И вот, когда осталось вставить в отверстие последний болт, который бы придал крепость всему стапелю, подававший их А.Денисенко выразительно разводит руками: болты кончились.

«Реально... все происходило не так гладко, – подтверждает сказанное В.Сотников, – отверстия не совпадали; болты приходилось вгонять кувалдой; днище не хотело слушаться и стыковаться с бортом и его приходилось вытягивать талрепами. Балки таскали парашютами, рискуя быть похороненными под ними. В воде иногда сидели с утра и до позднего вечера, часто перемерзали. Мерзли как в мокрых костюмах, так и в сухарях; в мокрые подливали теплую воду и продолжали работать дальше. К концу рабочего дня

суставы ломило так, что от боли невозможно было удержать в руках гаечный ключ» [3].

Своеобразным сюрпризом на заключительном этапе стала практически целая бортовая доска с бугелями и остатками такелажа на них. Когда-то радовались одному юферсу, а тут – полный набор! Эти детали оказались придавлены бортом, в результате чего оказались эффективно законсервированными в грунте.

Сама процедура подъема бригантини была назначены на 6 ноября 2004 года. Дату согласовали со всеми инстанциями, на торжественное мероприятие пригласили всех участников проекта, спонсоров, журналистов, представителей властей.

Но, наверное, заложенные во время работы на «чайке» традиции неистребимы. Тогда не хватало одного дня, чтобы закончить весь объем работ и в авральном порядке трудились ночью. В этот раз хоть и постарались все подогнать, но, как обычно, подвели субподрядчики. Находившийся в частном владении ПКР, который должен был, согласно договору, обеспечить пробный подъем, вовремя не прибыл. М.Остапенко срочно обратился за помощью к соратникам из 5-го отряда. Те пошли навстречу и выделили мощный пэкаэр с двойной стрелой. Крановщика пришлось даже отзывать из больницы. Короче говоря, кран прибыл на место лишь в 15-40 5 ноября.



За оставшийся до подъема период необходимо было совместить подъемную траверзу пэкаэра с затопленным стапелем и застропить последний. Операцию ослажняло то, что плавбаза ЭПАРа все еще находилась над бригантиной. Под крики исполнявшего роль боцмана Руслана Багратовича мы изрядно вспотели пока с помощью регуляции якорных растяжек отвели плавбазу в сторону. Затем выставили над необходимой точкой пришедший плавкран, размотали и завели стропы. К этому времени уже стемнело, и с

плотины Днепрогэса стали сбрасывать воду. Аквалангисты успели застропить стапель лишь с одной стороны, но поднявшийся более чем на метр уровень реки сделал вторые сторпы «короткими».

В сгустившемся ночном тумане при свете подводных прожекторов работа легководолазов казалась феерической. Но как не старались застропить стапель в тот вечер, из-за поднявшейся воды ничего не вышло. Опытный крановщик утешил, что к утру уровень воды спадет и «все будет нормально». Пробный подъем, таким образом, сорвался, что привело, как увидим дальше, к непредвиденным событиям. К тому же по высокой воде прямо к берегу подошел прогулочный катер «Коралл», который организаторы рассчитывали использовать как трибуну на завтрашнем митинге. Естественно, утром он оказался прочно сидящим на пляже.

6 ноября работы возобновили еще до рассвета. Уровень воды, действительно, спал, и археологи без особых проблем застропили стапель. Снова и снова Нефедов требовал от находившихся на борту доски, которыми для страховки подвязывал «рискованные» участки корпуса. На стапеле бригадины подвесили три якоря, поднятые во время раскопок, – для декорации; прибирались на пэкаэрах и вээрбэшках; развешивали банеры организаций-участников проекта: «Институт Подводных Исследований», «Андреевский смак», «Интерпайп», «Культурный центр "Хортица"» и др. В подобных хлопотах прошло все утро.



Часам к десяти на скалах начал собираться народ. Прибыли запорожские казаки в национальных костюмах, ветераны ЭПАР, речники в форме. Очень эффектно – на своем ВРБ, с семьями – подошел и отшвартовался к плавкрану 5-й водолазный отряд. Вокруг плавкомплекса сновали байдарки туристов и местной спортивной секции. Эпаровцы переоделись в фирменные синие куртки и красные шапочки. Приехал из Днепропетровска А.В.Макаревич. Ровно в одиннадцать на горе выстрелила казацкая пушка, но митинг не начали – ожидали губернатора и еще кого-то из высоких гостей. Народ тем временем все прибывал и прибывал.

Наконец, где-то через полчаса организаторы объявили об открытии митинга, посвященного подъему бригантины. Первым выступил А.В.Макаревич: «Друзья мои! – сказал он. - Чуть больше года назад я практически случайно оказался в этом месте и увидел под водой бригантину. Мне приходилось сталкиваться с такими историческими артефактами в других странах мира, и я видел, как бережно там относятся к своему прошлому, как они стараются сохранить каждую крупинку того, что до нас донесла история. И очень захотелось не отставать от цивилизованного человечества и спасти этот корабль. То количество людей, которое пришло сюда – это для меня совершенно поразительно. Я этого не ожидал. Это говорит о том, что наша с вами история, наше прошлое для нас с вами небезразличны. Это очень здорово, потому что у тех, у кого есть прошлое, есть и будущее».

Другими словами, но практически о том же говорили директор Института Археологии Национальной Академии Наук Украины П.П.Толочко, проф. Н.А.Гаврилук, Д.Швец, митрополит Запорожский и Мелитопольский Василий. В целом, все выступающие говорили хорошо и по делу.

По завершению митинга М.А.Остапенко торжественно спрашивает:

– Разрешите начать подъем?

– Разрешаю, – отвечает А.В.Макаревич и Остапенко подает команду:

– Начать подъем!

Через минуту заработал генератор на большом пэкаэре, траверза поползла вверх. Потом показались доски крепления, коричневый стапель, наконец, борт самой бригантины с бугелями по центру. Он покачивался на растяжках, что называется «дышал». Подъем медленно продолжался.

Но вдруг раздался негромкий хруст и носовая часть борта завалилась к центру стапеля. Люди на берегу так и ахнули от неожиданности. Как и опасались археологи, оказавшись на поверхности, потяжелевший корпус не выдержал собственного веса – потом выяснилось, что треснула свежая доска крепления. Ничего страшного, но тогда было много разговоров по этому поводу. От большего обвала борта бригантину (и самих археологов) спасло то, что один из бимсов просто уперся в противоположную стойку стапеля. Вот для чего был необходим предварительный подъем – чтобы избежать подобных сюрпризов.

– Остановить подъем! – с опозданием командует М.Остапенко, и вместе с А.Макаревичем и В.Нефедовым на лодке обходят приподнятый над водой

стапель, рассматривая вновь увидевший свет божий после четвертьтысячелетнего перерыва корабль.

Массовые торжества закончились поездкой на этнографический конный театр «Запоржские казаки», расположенный тут же, на Хортице. Там гости могли созерцать «Чайку» в реставрационном павильоне и выставку находок непосредственно с бригантини. Организаторы проекта провели пресс-конференцию, отвечая на вопросы многочисленных журналистов.

Выступавший на конференции профессор Г.В.Шаповалов, один из организаторов ЭПАР, директор Запорожского Краеведческого музея, отметил, что «сегодня наблюдается повышенный интерес к боевой технике прошлых времен. Например, за танк Первой мировой коллекционеры готовы платить 50 млн. долларов. А мы имеем дело с образцом морской боевой техники, которому 260 лет. Пусть он не в идеальной форме, но это памятник, которому нет аналогов».

Естественно, много говорили о спонсорах, о том, кто сколько пожертвовал для осуществления проекта.

Шоу для гостей продолжалось, а всеми забытые герои дня - гидроархеологи собрались на плавбазе и провели более серьезный «разбор полетов». Саму бригантину вновь опустили под воду, предохраняя корпус от рассыхания.



Для эпаровцев подъемом бригантини все далеко не закончилось. В следующие дни стапель переправили через Днепр к причалу. Меня автокраны на машины большей грузоподъемности, так как масса мокрой бригантини оказалась явно выше расчетной, стапель окончательно подняли из воды и установили на берегу. При буксировке уже через несколько сот метров собственные колеса стапеля не выдержали – сломалась ось. Пришлось заказывать в Днепропетровске лафеты для перевозки ракет, с помощью которых только и удалось транспортировать бригантину к ангару с «Чайкой» в южной части Хортицы. В апреле 2005 года стапель впритирку затащили в ангар, где теперь будет проходить длительный процесс консервации и реставрации судна.

Литература

1. Додонов Р. Остров Хортица: машина времени // Подводный клуб. Журнал о дайвинге и подводном мире. – 2005. – №7. – С.24-35. (Фото И.Резника, М.Семенова); Додонов Р. Остров Хортица: Спасение бригантини // Шкіпер. Український маріністичний журнал. - №1-2'2006(46). – Квітень 2006. – С.96-101. (Фото С.Глущенко, В.Нефедова, В.Сотникова, И.Резника); Додонов Р.А. Спасение бригантини: Запорожская экспедиция подводных археологических работ // Нептун – XXI век. Иллюстрированный журнал о подводном мире. – 2007. - №6. – С.50-55. (Фото Глущенко С., Нефедова В., Сотникова В., Резника И.).
2. Кусто Ж.И., Даген Дж. Живое море // Кусто Ж.И., Дюма Ф., Даген Дж. В мире безмолвия. Живое море. – М.: Знание, 1966. – 462 с.
3. Сотников В. Поднятие бригантини // Электронный ресурс: <http://piranya.org.ua/?object=articles&action=view&id=30>
4. Стенюи Р. Сокровища непобедимой армады / Р.Стенюи, пер. с фр. М.Беленького. – М.: Мысль, 1979. – 166 с.

Додонов Р.О. Проект «Запорізька бригантина».

В статті відтворюється хроніка дослідження і підйому з дна Дніпра бригантини часів російсько-турецької війни 1735-1739 років. Цей проект під керівництвом А.В.Макаревича став одним з наймасштабніших гідроархеологічних проектів на всьому пострадянському просторі.

Ключові слова: ЕПАР, бригантина, Хортиця, російсько-турецька війна 1735-1739 років.

Dodonov R.O. The project «Zaporozhian brigantine».

The article reproduces the chronicle of research and lifting from the bottom of Dnieper the brigantine of Russian-Turkish war of 1735-1739 times. This project under A.V. Makarevich supervision has become one of the largest projects in post-Soviet territory.

Keywords: EPAR, brigantine, Khortitsa, Russian-Turkish war of 1735-1739.