

Технические погружения в Днепре: глубокий рэк, который Батяка Махно сотворил

текст • Юрий Батаев
инструктор SDI/TDI №11726

фото • автора и Петра Павленко

Проезжая по плотине Днепрогэса, невольно обращаешь внимание на остров имени Ленина и расположенный рядом «бык». Возвышающаяся над водой опора — единственное, что осталось от удивительного творения инженерной мысли — ажурного Кичкасского моста. Сооружение это находится, вернее находилось, в Запорожье, совсем рядом с легендарным Днепрогэсом и грузовым портом имени Ленина.

Краийская переправа, впоследствии названная Кичкасской, заинтересовала византийского императора Константина Багрянородного еще в 905 году. Именно здесь половцы, печенеги, а затем и татары поджидали караваны кораблей руссов, которые сплавлялись по Днепру. Место для нападения было выбрано идеально — Днепр тут сужается, и, как пишет сам Константин Багрянородный, стрела, пущенная из татарского лука, падала на противоположной стороне реки далеко от уреза воды.

Имя свое переправа, скорее всего, получила от названия немецкой колонии Кичкас-Айнлаге, располагавшейся когда-то в этих местах. Однако известный исследователь Черноморья профессор Брун усматривает в названии «Кичкас» имя современника императора Константина армянского князя Kiskases. В архивных документах XVII века Кичкаса зачастую называют Кучкасом. Так, в 1672 году запорожцы писали в Москву: «Татары перелазят Днепр ниже Кодака в урочище Кучкасе».

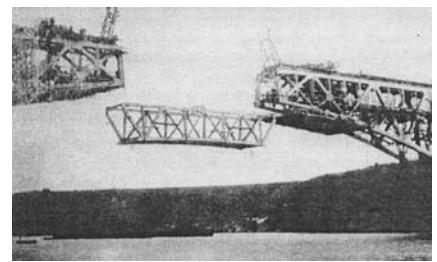
На этом участке Днепр зажат между мощными выходами гранитных пород, и его русло поворачивает почти под прямым углом — отсюда название «Волчье горло». Ширина реки здесь составляла всего 160 метров при глубине в 40 метров. У лоцманов, которые смогли провести свои суда через все днепровские пороги, складывалось ощущение, что поток тут просто заканчивается — только самым умелым удавалось спастись от неминуемой гибели.



Кичкасский мост, общий вид



Взорванный мост



Реконструкция

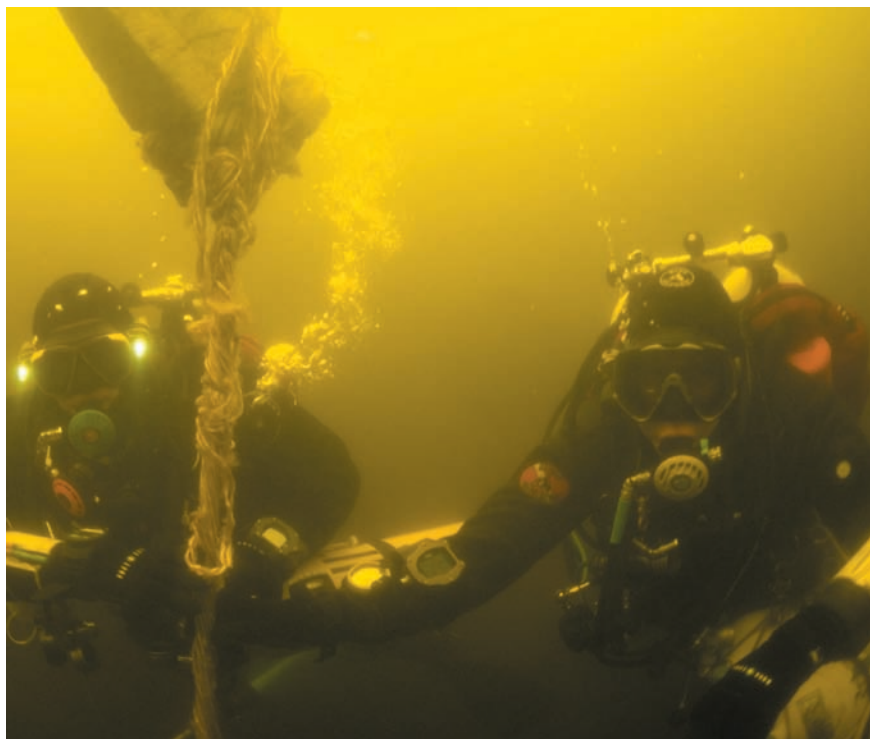


После реконструкции



Все, что осталось от Кичкасского моста





Именно это обстоятельство — прочные берега и малое расстояние между ними — способствовали принятию в 1900 году решения о строительстве железнодорожной переправы. Уже в конце июня 1902 года был собран и опробован единственный на тот момент в России большой арочный мост через Днепр. Разработкой проекта занимался видный инженер Л.Д. Проскуряков, впоследствии учитель академика Е.О. Патона.

Мост был металлический, клепаной конструкции. Через реку перебрали одну-единственную арку, с расстоянием между опорами 190 метров. По верхнему ярусу проложили двухколейную железнодорожную магистраль, а по бокам нижнего — пешеходные тротуары, между которыми располагались основные несущие конструкции. Общая протяженность моста составила 330 метров. Движение поездов было открыто 28 января 1908 года.

С началом Гражданской войны Кичкасский железнодорожный мост приобретает стратегическое значение. По нему перевозятся войска и боеприпасы, раненые и медикаменты, различная техника. Полотно моста несколько раз взрывали отходившие на правобережье под натиском Красной Армии белогвардейцы и всевозможные банды. Однако самое серьезное

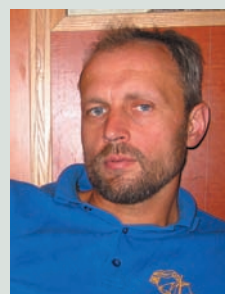
разрушение было нанесено бандой Батьки Махно при отступлении из Александровска (Запорожья) в 1920 году. От мощного взрыва в сорокаметровую пучину рухнул пролет моста вместе с эшелонном, перевозившим медикаменты и боеприпасы.

Впоследствии мост восстановили, и он эксплуатировался вплоть до 1932 года, когда завершилось строительство Днепрогэса. После появления плотины и новых мостов через остров Хортицу надобность в Кичкасской переправе отпала. К тому же мост попал в зону затопления в верхнем бьефе плотины и мешал судоходству. По этой причине он и был демонтирован.

Я заинтересовался Кичкасским мостом еще в 1980-е годы. По городу ходила легенда, что в вагонах затонувшего под ним эшелона было зерно и заплывшие в них когда-то сомы разъелись до необычайных размеров и теперь даже не могут выплыть обратно.

Ясное дело, сомы — хищники, и зерном они не питаются. Но как говорится, дыма без огня не бывает. И вот в конце 1980-х годов, когда я работал водолазом-инструктором в ДОСААФе, мною и Володей Петровым была предпринята первая попытка найти затонувшие вагоны.

Отправной точкой для нас являлась единственная сохранившаяся



Валерий Нефедов | водолаз
3-го класса

Это совсем другие ощущения

Скажу честно, верхний бьеф, участок реки выше плотины Днепрогэса, меня не интересовал в связи с тем, что все русло Днепра здесь покрылось обрастаниями моллюсков, заилилось, и те древние объекты, которые могут там находиться, скрыты под многометровыми наслоениями.

Я не ожидал увидеть то, что я увидел. Объект меня просто-напросто поразил. Центральная часть моста сохранилась прекрасно. С железнодорожными полосами, с колесными тележками вагонов, которые остались стоять на своих местах. Сама конструкция моста, эти все связи, заклепки — все сохранилось полностью. Вокруг остатков пролета, которые возвышаются на шесть метров над дном, находится целый железнодорожный состав. Это платформы с колесами, вагоны. Паровоза мы пока не видели, он может быть под завалами всех этих конструкций. Ощущения, эмоции, которые связаны с таким дайвингом, совершенно отличны от того, что чувствуешь во время морских погружений на такую же глубину.



опора моста. От нее мы и решили начать поиск. Погружались с АВМ-5 — это лучшее, что было в нашем распоряжении. О компенсаторах плавучести, компьютерах и планировщиках никто в те годы даже не помышлял. Первым под воду пошел я. По уклону дна добрался до глубины 37 метров, и тут у меня раздавило иллюминатор фонаря. Погружение пришлось прекратить и выйти за запасным фонарем. На второй попытке фонарь раздавило на 20 метрах. Затем под воду погрузился Володя. С его слов, он дошел до глубины 48 метров и никаких следов крушения не увидел. На этом наши попытки подтвердить или опровергнуть легенду закончились.

Вернулся я к этой идее, когда стал инструктором CEDIP/UDIP. Возникла мысль, что если все-таки найти «Паро-

воз», то из него получился бы очень интересный сайт. Но подход к осуществлению задуманного был уже совсем иной.

Я начал с архивных материалов. В краеведческом отделе областной библиотеки нашел фотографии Кичкасского моста и описания событий тех далеких лет. Мост был взорван ровно по центру, и требовалось определить его изначальное положение. Обследовав затопленную часть сохранившейся опоры, я пришел к выводу, что следы, отсутствующие на противоположном берегу, можно будет найти под водой. Надежды оправдались. Следующей задачей стало сократить район поиска с помощью эхолота. Тут возникла еще одна проблема. Глубины, которые показал эхолот в районе поиска, оказались не совсем детскими — между 48 и 58 метрами. Если 48 метров — это

еще приемлемо, то перспектива солопогружения на 58 метров на воздухе заставляла задуматься. Нужно было искать бади.

Своими мыслями я поделился с Валерием Нефедовым, директором предприятия «Юггидроархеология» Национальной академии наук Украины. Валера сказал, что условия поиска слишком сложные: сильная заиленность верхнего бьефа реки, помноженная на большую глубину, вряд ли приведут к положительному результату. А если и есть какие-то следы крушения, то, скорее всего, они скрыты под толстым слоем ила. Мнение этого человека, нашедшего и организовавшего подъем запорожской чайки и бригантины, для меня было веским. Но это означало, что нужно отказаться от моей бредовой идеи.



Андрей Утевский | инструктор CEDIP/UDIP

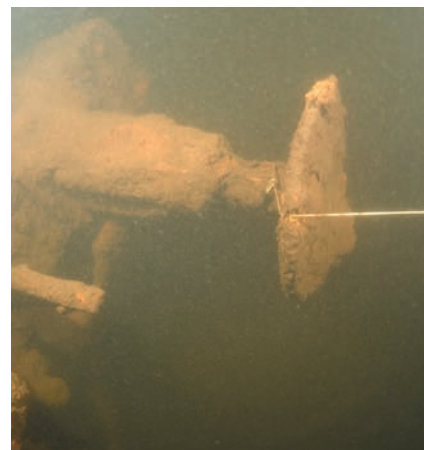
Мы нашли заветный рэк

Пройдя опору моста, на глубине около 52 метров мы заметили металлические конструкции. Они были похожи то ли на днище, то ли на борта вагона. Прильнул к окуляру видеокamеры и начал съемку. Видимость была низкая, около метра, я начал наплывать на объект. Закончив съемку, решил подвсплыть и пройти сверху, чтобы отснять его с другой стороны, но тут услышал стук баллона о металл. Двинулся влево — опять стук! Вправо — стук! Ясно — я в вагоне. Очень «приятная» ситуация — видимость низкая, кругом напластования ила и я внутри вагона, лежащего на боку. Медленно сдаю назад, время от времени постукивая баллоном о стенку вагона. Вот стук прекратился — я подвсплываю. Сразу становится заметным прожектор Юры Батаева. Вдвоем перевалива-

ем через преграду и сразу замечаем рессоры и колеса вагона. Становится ясно: мы нашли заветный рэк!

Всплыли уже в темноте. Шел дождь, Сергей Пронин сидел в моторке, завернувшись в плащ-палатку. Уже на базе я обнаружил, что стенка видеобокса, выдержавшего десятки погружений в Антарктике, в том числе и на большие глубины, прогнулась. К счастью, крышка не открылась, и мы смогли просмотреть уникальный материал с объектом, который никто не видел более 80 лет.

И хотя отснятый материал был совсем плохого качества, мы окончательно убедились, что нашли остатки Кичкасского моста и состава, который теперь покоится на 55-метровой глубине.



Но мысли о продолжении поисков меня не покидали. Найти напарника в городе не получилось, и осуществление планов пришлось отложить на неопределенное время.

В конце августа 2004 года мне довелось принимать участие в экспедиции «Эльтиген 2004», организованной Сергеем Прониным. Проходила экспедиция в районе села Героевское (ранее — Эльтиген), на восточной оконечности Керченского полуострова. В экспедиции также участвовал Андрей Утевский, инструктор CEDIP/UDIP, кандидат биологических наук. К слову сказать, Андрей был зимовщиком — биологом 8-й Украинской антарктической экспедиции, на его счету 104 спуска под воду в Антарктике.

Экспедицию, благодаря нашим до- блестящим пограничникам, пришлось

очень быстро свернуть, и я предложил Андрею отправиться в Запорожье. К нам присоединился и Сергей Пронин. Команда была сформирована.

Основной задачей мы поставили проверить мои теоретические выкладки по Кичкасскому мосту и по возможности отснять видео. Андрей с сомнением отнесся к этому предложению — все-таки глубина 58 метров, погружение на воздухе... Речь о смесях, хотя бы декомпрессионных, в тот момент не шла — не было соответствующей сертификации, да и возможности приготовить газы тоже. Ну, а тримикс был тогда вообще чем-то из области фантастики.

Погружение запланировали на 1 сентября. Для начала решили обследовать и снять на видео подводную часть опоры, а если все пойдет нормально, предпринять попытку найти следы кру-

шения. У меня 24-литровая спарка, у Андрея 18-литровка. Еще я нес 10-литровый баллон для Андрея, чтобы стейдж не мешал ему при съемке. В лодке находился Сергей Пронин с 12-литровым баллоном, на случай если мы выбросим аварийный буй. Когда Андрей закончил снимать основание опоры, я подал сигнал «выходим или продолжаем погружение и ищем паровоз?» Андрей согласился продолжать, и мы пошли от опоры моста поперек реки на поиски заветного эка. Дойдя до глубины 52 метра, увидели следы крушения эшелона. Андрей начал снимать. Мы оба были в диком восторге. Время бежало очень быстро — пора заканчивать, а вокруг масса интересного. Железнодорожные колеса, вагонные сцепки, каркасы вагонов, шпалы, рельсы. Все говорило о том, что



Андрей Крупский, Петр Павленко



Андрей Пашков



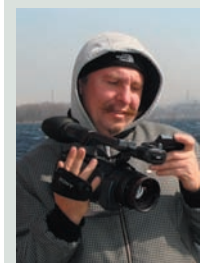
Андрей Пашков, Федор Воронов и Юрий Батаев

мы обнаружили не груды металлолома, предназначавшегося для переплавки в Турции и случайно упавшего с баржи, а то, что я так долго пытался найти. Видимость была чуть больше метра, и мы потеряли в этом нагромождении металла направление выхода, да и запасы воздуха уже на грани. Пришлось прекратить съемку и выходить на декомбуях. Выбросив буй, я уже в толще воды сориентировался по компасу в на-

правлении на опору моста, и мы начали, двигаясь к опоре, проходить декомпрессию. Андрей перешел на стейдж, так как в «восемнашке» оставалось 50 бар.

Следующие погружения на паровоз состоялись, когда Валера Нефедов пригласил в гости группу одесских дайверов из дайв-клуба «Нерей» во главе с инструктором PADI Сергеем Грабовецким. Однако приличный рабочий мате-

риал для создания видеоролика у нас появился только 6 декабря 2006 года. Зима еще не вступила полностью в свои права, но прозрачность воды уже приближалась к зимней. Упускать шанс снимать не хотелось, тем более что в нашем распоряжении оказался дайвбот с полным обеспечением, включая барокамеру. Я опять пригласил Андрея Утевского, и он любезно согласился. Результатом работы стал ролик, кото-



Василий Романюк | Adv. Nitrox & DP.Diver PSI; Full Cave NSS-CDS

Меня спас Бог

...Солнечный свет быстро таял в коричневой днепровской воде.

Ничто не предвещало беды, и дайв проходил в рабочем режиме на глубине 34 метра. Юра шел первым, за ним, ориентируясь на свет его фонаря, плыл я. Хочу заострить внимание читателей на том, что надежное двухкамерное крыло производства OMS было не мое, я его одолжил у товарища.

По достижении дна мы увидели деревянный борт затопленной баржи, и я начал снимать. Первые кадры съемки были чудесны. Вдруг почувствовал, что начинаю слегка «проваливаться» ниже борта на заиленное дно. Решив поддуть крыло, нажал на инфлятор. Разок-другой придавив кнопку, я услышал непрерывный звук поступающего в «крыло» воздуха и сразу заподозрил недоброе. Чтоб не выкинуло с глубины, я, срочно обхватив одной рукой борт затонувшей баржи, начал бороться с проблемой. Дергая за клапан стравливания воздуха, я не учел того, что это крыло двухкамерное и клапан рабочей камеры находится с другой стороны. Стравливая воздух через непродуктивный инфлятор и не имея возможности указать друзьям на свою проблему, я принял решение бросить забоксированную ка-

меру со светом в лицо находящемуся в паре метров от меня Юре. Недоумевая от моих действий, Юра рванул за камерой. Я тем временем начал бить инфлятором о борт баржи и... О горе! Не удержавшись, я начал стремительно всплывать на поверхность. Не понимая своего направления движения и памятуя о баротравмах, я принял решение быстро дышать короткими вдохами и выдохами и кричать. В какой-то момент я увидел свет, поднимающийся ко мне из глубины. Это, конечно же, был Юра.

Уцепившись в мои ноги, предварительно сдув все свои крылья и костюмы, он на какой-то момент остановил мой подъем и тем самым предотвратил неминуемую баротравму. Тьма начала расступаться, и белый свет засиял в вышине. Нас выкинуло на поверхность...

Выбравшись на лодку, я посмотрел на компьютер. К моему величайшему счастью, он не показывал слова «ERROR». Меня спасли Бог, короткое пребывание под водой (9 минут) и моя удача.

Понимая всю сложность ситуации и то, как я легко отделался на этот раз, я сделал для себя очень важный вывод: «Никогда не ныряй с чужим оборудованием, предварительно не проверив его!».

рый можно увидеть на сайте <http://dive-instructor.com.ua> в разделе видеархив.

Видео и слухи докатились до Киева, и тут же со мной связались Василий Романюк (Adv. Nitrox & DP. Diver PSI; Full Cave NSS CDS) и Петр Павленко (Trimix Diver TDI).

Ребят заинтриговал увиденный материал, и им захотелось отснять свой собственный фильм. Уже 2 марта 2007 года я встречал гостей. Первое разнорочное погружение на «деревяшку» — затопленную баржу времен строительства ГЭС, лежащую в акватории порта на глубине 35 метров, прошло, что называется, «с приключениями», но на Кичкасском мосту Петру Павленко удалось сделать отличные фотографии.

Приближался дайверский сезон 2007 года, и я на все лето ушел с дайв-ботом «Аратта» в Крым, а погружения на Кичкасский мост возобновил только 13 апреля этого года. Завел стационарный спусковой конец, проложил ходовик. В планах — более тщательное обследование рэка, прокладка дополнительных ходовых концов и, по возможности, составление схемы расположения объекта.



Александр Калиниченко, Юрий Батаев, Федор Воронов, Вадим Кучанский

Закончить повествование хочется словами Федора Воронова, совсем недавно погружавшегося на этот удивительный сайт с Inspiration: «Прикольный рэк, нырять не перенырять на него. Каждый раз что-то новое находится, а сколько еще всего там внизу, под шпалами, под рельсами... Я так думаю, и вагоны внизу, может быть, еще найдутся, и паровоз пресловутый там же ...»

P.S. Сейчас этот объект взят под охрану и включен в состав подводного культурно-исторического наследия Украины.

Совершить погружение в Запорожье или Крыму и пройти курсы SDI/TDI вы можете с Юрием Батаевым.
diveinstructor.com.ua
Тел. +38-050-48-777-39



Александр Куракин | AOWD PADI Я узнал, что такое free-flow

Когда Юра Батаев предложил прокомментировать то злосчастное погружение «на паровоз» — я сначала хотел отказаться — уж очень глупо все это выглядело со стороны. А потом подумал — может, есть на свете люди, которые учатся не на своих, а на чужих ошибках.

Днепропетровское водохранилище, декабрь месяц, температура воды 3-4 градуса, прозрачность 4-5 м. Четверка дайверов летит вниз с максимальной скоростью. Когда доходим до рельсов моста, обнаруживаю отсутствие напарника и веселое бульканье пузырьков из легочника. Бульканье пузырьков между тем превращается в шипение мощной воздушной струи. Пришлось начать ремонт техники. Постучал легочником о ладонь, сделал несколько резких вдохов-выдохов и несколько раз надавил на кнопку принудительной подачи воздуха. Никакого эффекта. Но прерывать только начатое погружение так не хотелось! То, что я сделал, делать ни в коем случае не следовало, и объяснить такое решение можно только полным моим неведением. Даже сам термин free-flow мы в тот день услышали впервые.

Я взял второй легочник и через полминуты в моем распоряжении было уже две воздушных струи. Появились серьезные подозрения, что на этом погру-

жение мое закончено. Осталось только предупредить об этом Юру, чтобы он не искал меня напрасно по окрестностям. Юры все нет. Колебания мои были прерваны вмешательством той же техники — подача воздуха через легочник резко сократилась. Пробую второй легочник — та же картина. Никого из коллег, чтобы «одолжиться» воздухом, в поле зрения так и не появилось — надо всплывать. Давлю на кнопку инфлятора — никакого результата. Я подумал: «Это конец!». Темно, холодно, компенсатор не надувается, перегруз (бокс, аккумуляторы, осветители), воздух с перебоями и почти 50 м над головой! Рука тянется к пряжке грузового пояса. Но мысль о том, что через 15-20 м я уже буду лететь вверх, как воздушный шарик, останавливает. И я начинаю восхождение на руках по спусковому концу. Первые 5-10 м даются с трудом, потом все легче и легче. С 30 м начинаю тормозить — стравливать воздух из костюма. К 20-ти, когда начинается рассвет, подача воздуха вроде облегчается — неужели спасен? Но тут я глянул на манометр... «Кобра» показывала 12 атмосфер — а до поверхности еще 20 м...

Как вы догадались, все кончилось благополучно. Мое погружение заняло всего около пяти минут, хотя под водой казалось, что прошла целая жизнь.