

КАК ПОДНИМАЛИ СУБМАРИНУ

В СУЕТЕ наших дней, отмеченных политизацией и коммерциализацией, пресса, прежде всегда внимательная к нему, забыла о спортивно-техническом клубе «Садко». Будто и не было его многочисленных экспедиций в Черное море по поиску погибших кораблей и самолетов, установлению имен неизвестных героев. Но клуб живет и работает, несмотря на трудности своего существования. А недавно к активной работе в «Садко» возвратился один из его основателей М. Н. Коновалов.

— В жизни нашего народа есть светлые и черные полосы, — говорит Михаил Николаевич. — Однако, переосмысливая прошлое, мы не должны бросаться из одной крайности в другую, есть вещи не-

преодолимые — история, культура, национальное достоинство. Я помню, когда на советского человека, оказавшегося за рубежом, смотрели с большим уважением. А теперь во многом из-за так называемых туристов смотрят с презрением, как на барахольщиков. Особенно волнует меня судьба молодежи. Верю, что «Садко» вернет свою былую славу, и многие ребята и девушки придут к нам, чтобы изучать историю родного края, морской культуры, без которой Николаев немисдим.

Предлагаем читателю заметки М. Н. Коновалова о подъеме подводной лодки со дна Ингула. Здесь еще раз проверялся характер старых садковцев, их инженерная мысль.

Эта подводная лодка была построена на Черноморском судостроительном заводе и в 1956 году вошла в строй Черноморского флота. На ней прошли службу и обучение несколько поколений военных моряков. Через четверть века, отслужив свой срок, она казалась уже не выйдеть из Одесской военноморской базы. Однако случилось непредвиденное: субмарину на буксире привели в наш город для реставрации и оборудования на ней музея. Инициаторы благородной идеи — пенсионеры-судостроители, музейные работники — обивали пороги советских и партийных учреждений, ломали голову, где взять средства для реализации проекта, однако все было напрасно. Так прошло семь лет. Внутри подводного корабля все было совершенно раскурочено, а то,

что осталось, было покрыто ржавчиной. И 8 марта 1988 года лодка, как бы испив всю чащу терпения, совершила свое последнее погружение, тем самым доставив массу неприятностей руководству завода имени 61 коммунара. Она стала подводным препятствием и источником загрязнения и без того не очень чистой акватории Ингула.

Что делать? Корабелы обратились за помощью к военным морякам, спасательным службам, но — бесполезно. Хотя лодка утонула на мелком месте, от поверхности реки до кормового люка глубина составляла 6,5 метра, поднять субмарину при отсутствии мощных подъемных средств представлялось довольно сложной инженерной задачей: ведь ее вес около 1000 тонн, длина 100 метров.

И тогда за решение этой задачи взялась группа подводников — в прошлом активных участников клуба «Салко», во главе с автором этих строк. Причем пошли мы на это не без колебаний. Об устройстве субмарины знали по картинкам. Но с другой стороны, у нас был многолетний опыт работы на затонувших кораблях. Мы не только их обследовали, но выполняли такие работы, как демонтаж орудий. Не боимся работать во внутренних помещениях погибших судов, умеем грамотно обращаться с вололазной техникой. Не сочтут ли наш отказ за малодушие? И еще. Согласитесь, не каждый раз выпадает случай совершить «нечто» у порога своего дома.

И мы сказали: «Да». Коротко о моих товарищах, взявшихся за подъем лодки.

В. М. Шкуратовский, П. А. Реттер — оба рабочие Черноморского судостроительного завода. В. Н. Кузнецов, И. М. Коновалов — работники Николаевского отделения «Союзцветавтоматики». Все — ветераны «Салко».

Обследование показало, что лодка лежит на глубинах от 7 до 9 метров. Корпус ее почти на половину погружен в илистый грунт. Крен — 48° на левый борт, дифферент малый. Открыты верхний и нижний рубочные люки, а также люк погружки топдел.

Обычно работы по подъему затонувших судов спасатели начинают с ознакомления с технической документацией затонувшего объекта, затем составляют проект подъема. В архиве нашли общие чертежи одной типной субмарины. Мы не могли рассчитывать на мощные подъемные средства, их в городе нет. Попросили заводчан обеспечить нас электроэнергией, сжатым воздухом, двумя погружными насосами, а также небольшим понтоном для размещения вололазного оборудования и снаряжения. Словом, технические средства весьма скромные.

Проштудировав с десяток книжек, посвященных судоподъему, приняли, что полного аналога мы не найдем. Вот описывается подъем английской подводной лодки Л-55, потопленной в 1919 году русскими эсминцами «Азард» и «Гавриил». Ее вололазнение на 100 тонн меньше, чем нашей. Почята она с помощью спасательного корабля «Коммуна».

(Окончание в следующем номере).

КАК ПОДНИМАЛИ СУБМАРИНУ

(Окончание. Начало в номере за 19 января).

Сначала водолазы застроповали, а спасательное судно с помощью своего грузоподъемного устройства вырвало лодку из грунта и подняло на поверхность. Еще случай. Лодка «Карп» водоизмещением 205 тонн извлечена из глубины 17 метров с помощью двух 100-тонных плавучих кранов и двух 80-тонных понтонов. В 1926 году на эту операцию ушло три месяца. А вот совсем свежее сообщение. Водолазы Архангельского аварийно-спасательного отряда, работая на ощупь в мутной воде, сняли палубный груз и откачали 60 тонн солянки из теплохода «Спартак», затонувшего в мае 1988 года в Северной Двине после столкновения с опорой строящегося моста. Спустя неделю после начала работ сухогруз поднят на поверхность 1100-тонным

краном западногерманской фирмы «Хармс Бергунг», специализирующейся на палубных операциях. Расплачиваться пришлось, наверно, валютой.

Взвесив все мыслимые варианты подъема субмарины и наши весьма скромные возможности, приняли комбинированный вариант, который предусматривал поэтапное выполнение работ.

Первый — герметизация отсеков прочного корпуса; второй — поворот лодки на ровный киль; третий — подъем корабля на поверхность.

Подписав договор с заводом, наша группа вступила в опасную игру, условия которой очень жестки: «Без сласения — нет вознаграждения».

20 июня 1989 года приступили к детальному обследованию внутренних помещений, систем и герметизации корпуса. Поначалу работы внутри лодки велись

практически вслепую, т. к. в очень грязной воде с примесями топлива и масла фонари давали слабое световое пятно. Позже, когда мы сумели создать под потолком (подволоком) воздушную подушку, видимость немного улучшилась. Грязи внутри лодки было больше, чем достаточно. жирным слоем обволокло все стены, детали и предметы. Воздухом дышать было невозможно, такой он имел отвратительный запах. От гидрокостюмов типа «Салко» и «Чайка» пришлось отказаться сразу: резина распозалась по швам от взаимодействия с соляной и масляни. Водолазы работали в «изобретенных» ими самими хлопчатобумажных костюмах, т. е. в обычной спецовке. Она, конечно, не спасала от грязи: после каждого погружения водолаза приходилось отмывать всей бригадой всеимеющимся мощным средствами, стираль-

ным порошком и шампунями. Костюмы замачивали, стирали и просушивали. Легочные автоматы сразу разбирались и отмывались в стиральных порошках, каустиковой соде.

КТО не был в подводной лодке, тому трудно представить, сколько в ней различных трубопроводов и систем. Так, в ее прочном корпусе насчитывается 241 отверстие — во много крат больше, чем в надводном корабле. Все их надо было закрыть или заделать. Они отыскивались простейшим способом. В отсек подавался сжатый воздух, который вырывался с шумом вовне. Водолаз шел на этот шум и закрывал вентиль или ставил заглушку. Мелкие трубы заклепывались. Особенно много хлопот доставила система вентиляции. Как выяснилось, она была вся открыта.

Во время герметизации не обошлось без залусов. Так,

В. Н. Кузнецов, закрывая клапан вентиляции в пятом отсеке, лег животом на дизель. Он очень долго работал ключами и кувалдой: за многие годы детали основательно корродировались. Наконец клапан закрыт, воздух перестал вырываться из подводной лодки, а вода в отсеке стала так быстро понижаться, что водолаз не успел соскользнуть с дизеля. По его просьбе был перекрыт воздух, подаваемый в отсек, вода вновь покрывала верх дизеля и спасатель слез вниз.

Много хлопот доставлял поиск течи в центральном посту. На исходе был 6-й день работы в этом отсеке, а все безрезультатно: поступление воды очень большое. Наконец причину установили. Ею оказалась щель длиной более 1,5 метра и шириной до 10 сантиметров в обшивке шахты для перископа. Видно, какой-то «коллекционер» любил

ной оптике. Долгий поиск течи объяснялся тем, что в плоскую щель вода поступала почти не производя шума.

Два дня ушло на монтаж шахты-конфердама длиной 7,5 м из отдельных секций, собираемых на болтах. Работы закончили за полночь, а когда пришли утром — она исчезла. Думали, сбил ее заводской буксир. Спустили под воду П. А. Ретера, который вскоре доложил: лежит пелехоньякая вдоль левого борта. Виной всему оказалось байнетное устройство, имевшее дефект. Крепление переделали, шахту смонтировали вновь и приступили к осушению корабля при помощи погружных насосов. Чтобы откачиваемые грязные воды не попали в реку, подогнали судно-сборщик ПС-361.

И, наконец, сам подъем. Назначить его дату — это еще не значит, что в тот же день все закончится. Иногда этот день, или ночь, становятся началом отсчета новой эпопеи.

В нашем случае процесс подъема субмарины совмещался

с ее поворотом (спрямлением). Для этой цели в верхний люк была заведена балка, которая была застропована к главному гаку 100-тонного плавучего крана «Черноморец», выделенному всего на три смены. Вместе с поворотом лодки на 48° должен был произойти и отрыв ее от грунта.

Дана команда, натягиваются стропы, и примерно через 15 минут при нагрузке 80—85 тонн на главном гаке «Черноморца» произошел поворот корабля и отрыв его носовой части от грунта. Работа крана остановлена, теперь он только слегка поддерживает лодку, не давая ей повернуться вокруг своей оси. Снова работают водолазы, вручную устанавливают шахту-конфердам, но уже без колена у кормового рубочного люка. Опускаются насосы, шланги, освещенные, телефон. Попалось еще 15 часов работы, чтобы удалить воду из всех отсеков, и подводная лодка совершила свое последнее всплытие: для музея она уже не годилась.

М. КОНОВАНОВ