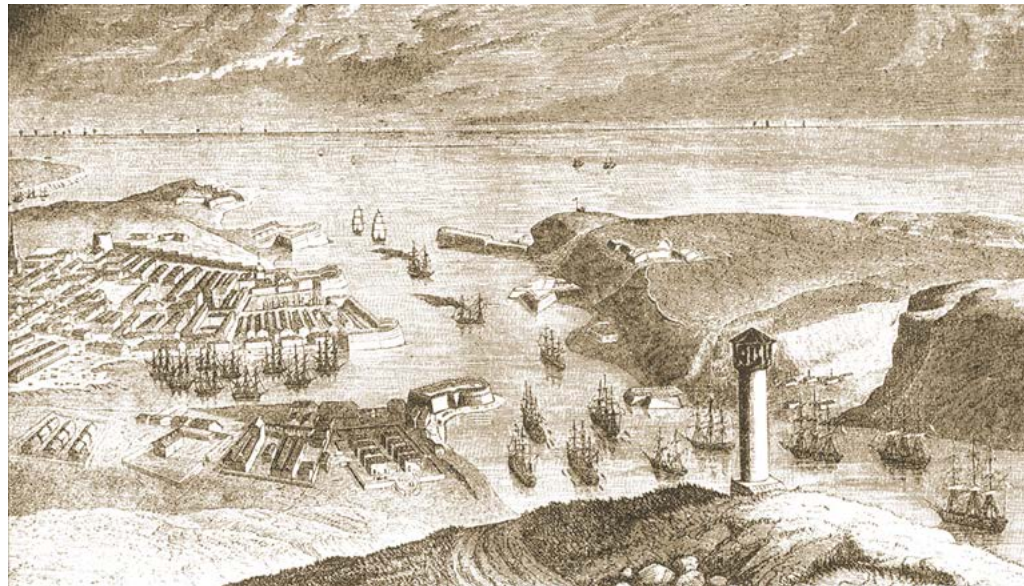


АЛМАЗ НАД РУБИНОМ

СЕРГЕЙ АКСЕНТЬЕВ

Башни створных знаков ставят на возвышенностях, на разных высотах и на таком удалении друг от друга, чтобы они четко различались днем, а ночью огни хорошо были видны с большого расстояния.





В Севастопольскую бухту суда заходят по Инкерманскому створу — двум белым маячным башням. В одной из первых Лоций Черного моря (1867 г.) сказано: «Западный расположен на прикрытой скале в Инкермане в верховье Севастопольской бухты, в 60 саженьях от берега. Восточный на Мекензиевой горе. Маяки каменные, двухэтажные, четырехугольные, в расстоянии один от другого около 1 $\frac{3}{4}$ мили, имеют одинаковый вид и высоту 43,5 фута от основания. Верхний этаж каждого маяка — в размерах своих гораздо меньше нижнего — есть не что иное, как глухой фонарь с широким окном, обращенным к Севастопольскому рейду. Каждый маяк освещается одною лампою с рефлектором. Высота огня над поверхностью моря: западного 305 футов (1 фут = 0,3048 м), горизонт освещения 20 ит. миль (1 итальянская морская миля = 1831,83 м); восточного — 629 футов, горизонт освещения 28,8 ит. миль. На подходе к Севастополю от NW огней маяков за берегом не видно, и поэтому должно держать на Херсонесский маяк, до тех пор, пока не придете на створ. Тогда, оставив Херсонесский маяк вправо, должно идти прямо по створу, которым суда входят в Севастопольскую бухту и выходят из нее даже в бурное время. Учреждены в 1821 году; возобновлены 1 июля 1859 года».

В 1902 г. маяки переименовали. Западный стал именоваться Передним, а Восточный — Задним Инкерманским створным маяком. Сейчас с захода солнца и до рассвета на Переднем маяке горит постоянный рубиново-красный огонь, на Заднем — алмазно-белый. Сов-

ременная Лоция предписывает: «Для захода в бухту надо держать руль так, чтобы белый огонь был точно над красным». Это и означает идти по Инкерманскому створу.

Еще шла русско-турецкая война (1768–1774 гг.), но в сентябре 1773 г. из Балаклавы в Ахтиар отправилась первая «описная партия» под руководством штурмана Ивана Батурина. Собрав «обстоятельные сведения», он составил карту с указанием размеров обследованной бухты, нанес на карту средневековую Инкерманскую крепость с остатками поселка и небольшую татарскую деревню Ак-Яр (Белый обрыв) на северном берегу. По имени этой деревни за бухтой и закрепилось название Ахтиарской.

Манифестом от 8 (19) апреля 1783 г. Крым, Тамань и Кубанская сторона стали частью России, а 2 мая 1783 г. в Ахтиарскую бухту для постоянного базирования вошел отряд российских военных кораблей под флагом вице-адмирала Ф.А.Клокачева. 10 июня 1873 года — день закладки первых четырех каменных зданий на берегу Ахтиара — считается днем рождения города русской славы Севастополя. В честь его основания отчеканили даже специальную медаль «Польза России».

В то время гористые берега Ахтиарской бухты были пустынные. Корабли выходили в море и возвращались в порт только днем, ориентируясь по приметным мысам да несколькими векам. Как свидетельствуют краеведы, в конце XVIII в. над обрывом скалистого берега Древнего Херсонеса на каменных пилонах установили многопудовый колокол (и поныне здравствующий). Своим мелодичным звучанием он помогал кораблям ори-



ентироваться в туман, обложной дождь и снежную круговерть. С объявлением в 1808 г. Севастополя главным военным портом Черноморского флота в местном адмиралтействе приступили к постройке военных кораблей. Флот быстро рос, а боевые задачи, стоящие перед ним, усложнились. Требовались навигационные знаки для безопасного расхождения судов и входа в главную базу.

С высшей точки Инкерманского плато, именуемого Мекензиевой горой, вся Ахтиарская бухта отлично просматривается. Отдельно стоящая ниже скала, которую часто называют Маячной, является отменным естественным репером для прокладки линии створа. В предзакатное время, глядя на медленно опускающееся в море дневное светило, невольно подмечаешь, что садится оно в воду почти точно по линии створа, а левее, у



самого горизонта, в последних солнечных лучах искрится фонарь белокаменной башни Херсонесского маяка (год постройки 1816). Вместе с ним Инкерманские башни образуют систему навигационных знаков, позволяющую кораблям при любой погоде круглосуточно и безопасно входить в бухту. Эту особенность сразу подметили гидрографы, выбиравшие места расположения будущих створных башен, и в 1820 г. по инициативе командующего флотом адмирала Алексея Самуиловича Грейга началось их строительство. Строили споро. Уже 5 ноября 1821 г. Инкерманские своры начали действовать. Белые четырнадцатиметровые каменные башни днем отчетливо выделялись на сером фоне господствующих в северной части бухты высот, а ночью рефлекторные отражательные лампы давали ровный свет двух огней, видимых за многие мили. Об этом адмирал А.С.Грейг докладывал в Комитет образования флота: «...Освещены два маяка Ахтиарские (Инкерманские), по створу коих можно и ночью войти на рейд».

Жизнь на маяках

Жизнь на Инкерманских маяках и в наше-то время не сахар, а о том, какова была она в пору их основания, можно лишь догадываться. Впрочем, судите сами.

Малосенький городок (башня, дизельная, жилой дом и две хозяйственные постройки) Переднего сворного маяка разместились в наверху девятидесятиметровой скалы на пятчке размером с футбольное поле. К морю скала обращена крутым откосом, со стороны суши — серпантином дороги, словно пуповина, связывающей отшельников с причалом, куда швартуются небольшие суда, идущие из Инкермана в Севастополь.

К Заднему маяку от устья Черной речки, впадающей в Ахтиарскую бухту, ведет грунтовая дорога. Петляя в зарослях дубняка и фисташки заброшенной Цыганской балки, в прошлом любимого места обитания цыганских таборов, дорога упорно карабкается вверх. Где-то на середине пути появляется аккуратно уложенная строителями каменная брусчатка, поросшая мхами и лишайниками. Краеведы утверждают, что дорогу мостили по приказу графа Г.А.Потемкина к приезду в Севастополь матушки Екатерины II. И, надо отдать должное, прашурьмастеровые сработали на совесть: дорожное покрытие, лишь кое-где поврежденное дождевыми и тальми водами, сохраняет почти первозданный вид. Подъем крут, а в гололедицу не безопасен. И сейчас-то в непогоду он под силу лишь мощным полноприводным внедорожникам, а о стародавних временах и говорить не приходится. Почти

GO CLUB YACHTING

Яхтинг на островах Вечной Весны в Океане

Тренировочный Центр **RYA** Training Centre

ROYAL YACHTING ASSOCIATION

- столетия британских морских традиций,
- 150-летний опыт обучения яхтингу,
- более 2000 сертифицированных тренировочных центров по всему свету.

У нас вы найдете:

- сертифицированных русскоязычных инструкторов RYA
- уникальный климат – более 300 солнечных дней в году, в январе +22 °C, в июле +30 °C
- фантастические ветровые условия – здесь почти всегда дует, мотор вам не понадобится!
- круглогодичные курсы по всей программе RYA: от начинающих до YachtMaster, спецкурсы для профессионалов
- реальные офшорные походы на Мадейру, Азоры и Гибралтар – ваш первый шаг в Океан

«GO Club Yachting»
Canaries Seaschool
Marina del Sur Las Galletas,
38685 Tenerife,
Canary Islands, Spain

Skype: Club Yachting
Mobile 0034 676 496 091
UK number 0208 133 7228
E-mail: info@clubyachting.com

«GO Club Yachting МОСКВА»
Тел. +7 (985) 764-0453,
Андрей Райков
E-mail: raykov@garnet.ru

www.clubyachting.com



на двухсотметровой высоте, на каменистом плато, окруженном низкорослым крымским лесом, разместился маячный городок с белокаменной башней маяка. Здесь в любую погоду температура воздуха на 2–3 градуса ниже, чем на побережье. Питевой воды не было тогда, нет ее и сейчас — привозят из Инкермана. Для домашней скотины и полива огорода в каменном накопителе дедовским способом собирают дождевую и талую воду. Непуганое зверье, обитающее в окрестных лесах, особенно в голодную зимнюю годину часто заглядывает в гости к маячникам. Кабаны, косули, лисицы, зайцы тянутся к людям за помощью, и те не оставляют братьев меньших в беде: подкармливают, поят и даже лечат...

Веками отработанный уклад жизни незатейлив. Первая забота — об огне, который всегда должен зажигаться с заходом солнца и ярко светить до рассвета. Потом уход за маяч-

ным хозяйством: дизель-генераторами, строениями, территорией, домашней скотиной, огородом. Ежедневные записи в вахтенный журнал — основной документ жизнедеятельности маячников, составление заявок на ремонт и получение оборудования, семейные хлопоты. Смотритель маяка, по нынешнему — начальник — здесь всему голова. Он и механик, и метеоролог, и лекарь («скорая» не всегда может пробиться на эту верхотуру), и фермер, и глава семейства, и «верховный судья» в случившемся споре или размолвке. С первыми лучами солнца он уже на ногах, а на отдых уходит, лишь убедившись, что огонь горит исправно, вахта несется бдительно, и в небольшом, но хлопотном хозяйстве порядок, мир и покой. Штат невелик, всего-то три человека. Случайных людей среди маячников не бывает. Не многим под силу затворническая жизнь, полная лишений, ежедневных

хлопот в отрыве от благ цивилизации. «Пришлые» на маяках не приживаются. Маячная служба — традиционно семейное дело: сыновья сменяют отцов, бережно хранят вековые устои, обихаживают родовое гнездо.

Люди

Сведения о людях, обслуживавших Инкерманские створные маяки в XIX и до середины XX в., практически отсутствуют, и многое в славной истории старейших крымских маяков остается неизвестным. Энтузиасту-историку, смотрителю Ай-Тодорского маяка Юрию Ивановичу Тюрину, много поработавшему в ЦГА ВМФ России, удалось установить, что в 1898 г. нижним Инкерманским маяком командовал по вольному найму отставной губернский секретарь Никифор Иванович Тропьянов, а верхним — канонир запаса армии Василий Андреевич Арцюк. Оклад смотрителя маяка в ту пору составлял 400 рублей годовых, и было у него в подчинении по два вольнонаемных помощника. В 1901 г. Тропьянова сменил не имеющий чина Георгий Семенович Морозов, а скончавшегося Арцюка — сначала его вдова Екатерина Спиридоновна, а затем одесский мещанин Арцеулов.

После Октябрьской революции смотрителем Переднего Инкерманского маяка значился Василий Дмитриевич Золотухин. Судьба его удивительна. В знаменитом бою в Корейском проливе русских кораблей с японской эскадрой адмирала Того (14–15 мая 1905 г.) он попал в японский плен. Дорога домой оказалась длиною в несколько лет. Перебравшись наконец через Персию на юг России, Золотухин поселился в Николаеве, а в 1913 г. отправился в Севастополь, где и поступил смотрителем Херсонесского маяка. Раны и болезни, полученные в плену, сделали его почти неподвижным, но целебные грязи небольшого соленого озера рядом с маяком, крымское солнце и морской воздух поставили моряка на ноги. Когда в 1917 г. пришлось время отдавать старшего сына в гимназию, Василий Дмитриевич перебрался на Инкерманский маяк. Предположительно в конце двадцатых годов, после смерти жены, Золотухин оставил службу и с детьми поселился в Ялте, где следы его затерялись...

Дальше в судьбах маячников наступает почти тридцатилетний провал. Известно лишь, что с 31 октября 1941 г. Передним Инкерманским маяком командовал некто И.Хибриков. Вместе с ним все тяготы маячной службы разделяла дочь В.Д.Золотухина Антонина Ва-

сильевна Свириденко, родившаяся на этом маяке. 24 июня 1942 г. смотритель Хибриков получил приказ командования оставить Передний маяк и с личным составом эвакуироваться из Севастополя. Заботливо упаковав и спрятав осветительную аппаратуру, служители покинули обжитое гнездо. Задним маяком в это время командовал А.М.Павлов. Выходец из рабочих, в 1916 г. он примкнул к большевикам. Во время Октябрьской революции 1917 г. находился в охваченном мятежом Петрограде. Выполняя поручения Ревкома, не однажды встречался с Лениным. В 20-е годы по заданию партии прибыл в Севастополь для борьбы с интервентами. После гражданской войны токаричал на судостроительном заводе, а перед самой Великой Отечественной стал смотрителем заднего Инкерманского маяка. Несмотря на преклонный возраст и плохое состояние здоровья, Афанасий Митрофанович покинуть маяк категорически отказался, заявив: «Мое место здесь, будь я даже мертвым». После того как противник разрушил башню, Павлов установил прожектор прямо на камнях, и маяк продолжал светить по ночам. Но во время налета фашистской авиации 26 июня 1942 г. крупнокалиберная бомба попала в убежище, где скрывались маячники и 28 матросов манипуляторного отряда. Все погибли. В 1956 г. останки героев были с почестями перезахоронены на Братском мемориальном кладбище защитников Севастополя.

Много труда и сил приложили для восстановления разрушенных Инкерманских маяков Анатолий Михайлович Макух и Николай Иванович Барыкин. Сегодня маячные городки, благодаря усилиям династии маячных смотрителей Николая Антоновича Перепечко (скончался на боевом посту в ноябре 2010 г.) и его сына Романа Николаевича утопают в цветах и зелени фруктовых деревьев, являя особый мир уюта и добра, которого так не хватает обитателям городских каменных коробок...

Природные катаклизмы

Открытые всем ветрам, Инкерманские маяки первыми встречают буйство природы. Основной бич — шквалистые злые ветры, нередко достигающие ураганной силы, и... землетрясения. Крым — тектонически опасная зона, и всеисильный Посейдон не раз испытывал маячные башни на прочность. Особенно тяжелыми выдались 1854, 1875 и 1927 годы.

В достопамятную осеннюю бурю 14 ноября 1854 г., когда у берегов Балаклавы и Евпатории затонуло около сотни судов и кораблей интервентов, досталось и маякам. Жестокий ураган, какого в этих местах еще не случалось, крушил маячные фонари, срывал крыши с домов, а потоки дождя с градом и мокрым снегом привели в негодность все незатейливое хозяйство. По свидетельству очевидца, море рассвирепело так, что, казалось, готово поглотить Крым. После этого шторма, нанесшего непоправимый ущерб союзным войскам, император Наполеон III приказал создать во Франции метеорологическую службу, переименованную в 1871 г. в Международную метеорологическую организацию.

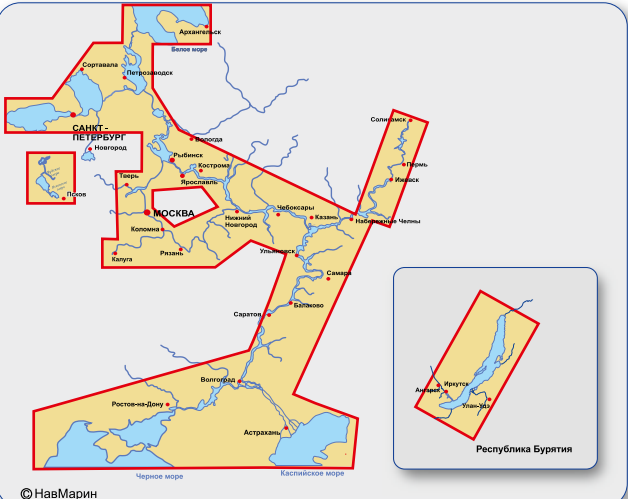
В июле 1875 г. от случившегося землетрясения треснула башня нижнего маяка, полопались стекла фонаря, в доме смотрителя обвалилась штукатурка. В сентябре на верхнем маяке ураганом сорвало крыши с башни и построек, разрушило фонарь. Сильно пострадала и сама башня. После случившейся беды Дирекция маяков Черного и Азовского морей обратилась в Главное гидрографическое управление с предложением перестроить оба маяка, обосновывая это не только



Официальный дистрибьютор морских электронных навигационных карт формат C-MAP NT, C-MAP NT MAX.

Расширяем сеть DPS-дилеров*

*DPS-дилер имеет право на самостоятельную запись картографического продукта.



© НавМарин

НОВЫЕ УЧАСТКИ LOCAL

- Река Волга от Рыбинска до Н.Новгорода
- Река Волга от Н.Новгорода до Чебоксар
- Река Волга от Чебоксар до Балаково
- Река Волга от Балаково до Волгограда
- Река Кама от Нижнекамска до Ижевска
- Река Кама от Ижевска до Соликамска
- Река Ока от Коломны до Калуги
- Река Ока от Коломны до Н.Новгорода
- Рыбинское водохранилище
- Ивановское водохранилище
- Река Москва
- Белое море
- Ладожское озеро
- Онежское озеро
- Финский залив
- Волго-Донской канал **NEW oct 2011**
- Беломорско-Балтийский канал **NEW oct 2011**

НОВЫЕ УЧАСТКИ WIDE

- Волго-Балтийский канал и Рыбинское водохранилище
- Тверь, Дубна, Углич и Рыбинское водохранилище
- Рыбинское водохранилище и река Волга от Рыбинска до Чебоксар
- Волго-Донской канал и Азовское море **NEW oct 2011**
- Беломорско-Балтийский канал и Белое море **NEW oct 2011**

НОВЫЕ УЧАСТКИ MEGAWIDE

- От Рыбинска через Москву и реку Оку до Нижнего Новгорода





НавМарин: 125445, Москва, ул. Смольная 63Б, ТВЦ “Экстрим”
офис 33, тел.: +7 (495) 780-31-01, 981-27-90, 984-22-96
www.navmarine.ru

плохим состоянием башен, но и тем, что осенью и весной маяки часто надолго закрываются туманом и вход кораблей в главную базу становится небезопасен. Управляющий Морским министерством Великий князь генерал-адмирал Константин Николаевич, находясь в Севастополе, ознакомился с жалобами и предложил два варианта. Верхний маяк перенести ближе к морю, а нижний, оставив на месте, перестроить и сделать Верхним. Или, сохранив оба маяка на своих местах, построить между ними еще и третий.

Изыскательские работы и расчеты показали, что затраты в обоих случаях окажутся весьма существенными, потому решили маяки оставить на своих местах, а после ремонта оснастить более мощным световым оборудованием. Но хроническая нехватка средств в тощей казне гидрографической службы растянула эту работу почти на двадцать лет. За это время на нижнем маяке устроили солнечные часы, а в 1897 г. заменили масляное освещение керосиновым. На верхнем в 1870 г. в башне прорубили дополнительное окно, открывавшее обзор огня Евпаторийского маяка. Из него же вели регулярные наблюдения за прозрачностью нижнего атмосферного слоя в ночное время. Лишь с 11 ноября 1897 г. оба маяка начали освещение новыми светоптическими аппаратами французской фирмы «Сотер».

...«Со звоном выскочили стекла, и зонтик с надписью “Я хочу Подколесина”, подхваченный вихрем, вылетел в окно к морю. Остап лежал на полу, легко придавленный фанерными щитами. Было двенадцать часов и четырнадцать минут. Это был первый удар большого крымского землетрясения 1927 года. Удар в девять баллов, причинивший неисчислимы бедствия всему полуострову, вырвал сокровище из рук концессионеров». Так Ильф и Петров в романе «12 стульев» описали катастрофическое крымское землетрясение. Еще с вечера 11 сентября маячники обратили внимание на необычный закат: у горизонта пылал пожар, просвечивающий через дымовую завесу. Вскоре после захода солнца разразилась гроза, потом небо очистилось, и полная луна залила море серебристым светом. В полночь по всему побережью завывли собаки. Затем последовал сильный грохот. Земля колебалась. Перепуганным служителям маяков открылась фантастическая картина: к западу от Севастополя, в десятке миль от берега, в море пылали огненные столбы и завесы. На востоке, в районе мыса Лукулл, вода озаря-



лась чудовищными огненными вспышками шириной не менее двух километров. По стенам башен пошли трещины, стекла полопались, фонари погасли...

Войны

Не миновали маяки и войны. С началом Крымской кампании 1854-1855 гг. в целях маскировки огни при подходе вражеских кораблей гасили. Приказ №1286 командира Севастопольского порта от 5 декабря 1853г. требовал «...обязать смотрителей маяков Херсонесского и створных в случае ночного сигнала общей тревоги потушить огни, а командиру брандвахты срубить вехи...». Во время боевых действий маячные башни сильно пострадали. Нижняя оказалась почти полностью разрушена. Впоследствии ее пришлось отстраивать заново. Восстановленные створы начали действовать лишь после окончания Крымской войны в 1859 г.

Оправившись от разрухи, Севастополь быстро рос, Инкерманские огни с моря все труднее различались среди разноцветья уличных фонарей и освещенных окон зданий. В ежегодном отчете Главного гидрографического управления 1913 г. высказывалась озабоченность: «Вследствие недостаточности силы света входных маяков в Севастополе, которые при значительно увеличившемся в настоящее время числе ярких городских огней могут быть смешиваемы с таковыми, назрела необходимость переосветить эти маяки более сильными осветительными аппаратами 2-го разряда с переменными огнями, а в связи с этим перестроить также сами башни». В Ди-

рекции маяков Черного и Азовского морей разработали чертежи и сметы на переустройство маячных башен и выработали предложения для закупки новейшей осветительной аппаратуры за границей. Однако Первая мировая война не позволила осуществить задуманное. Все, что удалось сделать в ту пору, — заменить постоянный белый огонь Переднего маяка на переменный красно-белый.

Вторая мировая маяки не пощадила. Севастополь одним из первых подвергся налету фашистской авиации. С первых дней войны неприятель обрушил на маяки шквал огня, пытаясь сорвать выход кораблей в ночное время из Севастопольской бухты. Гидрографы закрыли маячные огни инфракрасными светополтрами, сделав невидимыми для врага. Враг, в ответ усилив огонь по площадям, разрушил маячные башни. На гудах камней моряки разворачивали манипуляторные пункты, оснащенные прожекторами, и огни зажигались вновь и вновь. Сразу после освобождения Севастополя 9 мая 1944 г. началось восстановление обоих маяков. Полностью работу закончили к 17 ноября 1946 г. А до этого на Инкерманских высотах действовали передвижные прожекторные установки.

Сейчас к обоим маякам подведены стационарные линии электропередачи. Специальные лампы в центре параболических отражателей дают мощный сноп огня и, как и много лет назад, с наступлением вечерних сумерек с Инкерманских высот моряков, возвращающихся в родную базу, приветливо встречают огни знакомых створов: алмазно-белый над рубиново-красным... ❖||



RIVIERA COFFEE BAR
in ROYAL YACHT CLUB

- Меню итальянской Ривьеры
- Вкуснейший кофе
- Превосходные десерты
- Уютная атмосфера, вид на яхты
- Летняя веранда
- Закрытая территория



Ст.м. «Водный стадион», «Роял яхт-клуб», тел. +7 (495) 771-6107
www.rivierayachts.ru