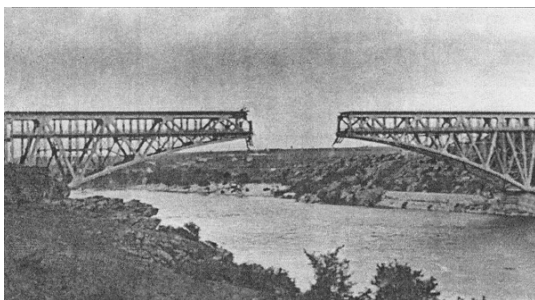


Еще в 80-х годах меня заинтересовала история Кичкасского моста. По городу ходила легенда, что когда-то у нас в городе был мост и во время гражданской войны его взорвали вместе с эшелоном, перевозившим зерно.

В вагоны заплыли сомы и за это время они разъелись до необычайных размеров, и теперь не могут выплыть из этих вагонов. Я понимал, что сомы хищники, и они не питаются зерном. Но как говорят, дыма без огня не бывает. В конце 80-х годов (я работал водолазом-инструктором в ДОСААФе) мною и Володи Петровым была предпринята попытка найти заветные вагоны.



Отправной точкой у нас была единственная сохранившаяся опора моста. От нее мы и решили начать свой поиск. Погружения мы проводили с АВМ-5 лучшее, что было на тот период в нашем распоряжении. Мысли о компенсаторах плавучести, компьютерах, планировщиках, даже не посещали. Первым под воду пошел я. По уклону дна я дошел до глубины 37метров, и на этой глубине у меня раздавило иллюминатор фонаря. Погружение пришлось прекратить и выйти за запасным фонарем. Во второй попытке фонарь раздавило на 20метрах. Затем под воду пошел Володя. С его слов он дошел до глубины 48 метров и никаких следов крушения не увидел. На этом мои попытки подтвердить или опровергнуть легенду закончились. Вернулся я к этой идее, когда стал инструктором CEDIP/UDIP. Пришла мысль, что если все-таки найти «Паровоз» то был бы очень интересный сайт. Но подход к осуществлению задуманного у меня уже был совсем иной. Я начал собирать архивные материалы. В краеведческом отделе областной библиотеки я нашел фотографии Кичкасского моста того времени и описания тех событий.



Общий вид Кичкасского моста, взорванного бандитами батьки Махно, при бегстве из Александровско в 1920 г. Фотография 20-х гг.



Александр Куракин



Батаев

Комментарии Валерия Нефедова к дайв-сайту Кичкасский мост.

Рассказывает Валерий Нефедов: " Ну честно скажу, что верхний бьеф - это участок реки Днепр выше плотины Днепрогэса меня, как правило, не интересовал в связи с тем, что те изменения которые произошли на этом участке, они фактически исключили возможность проведения полноценных археологических исследований. Т.е. все русло Днепра здесь покрылось обрастаниями моллюсков, заилилось и те древние объекты, которые могут там находиться, скрыты под многометровыми наслоениями и доступ к ним практически исключен. Юра Батаев обратился ко мне в связи с тем, что им был обнаружен интересный объект- остатки Кичкасского моста, который был взорван Батькой Махно во время гражданской войны. Хочу сказать, что я не ожидал увидеть то, что я увидел. Объект меня просто-напросто поразил. Ну во-первых, глубина объекта по грунту 54метра. Глубина уже достаточно серьезная и погружение уже носит экстремальный характер. С другой стороны, сам объект - это центральная часть моста прекрасно сохранившаяся. С железнодорожными полосами, с колесами от вагонов, которые остались стоять на своем месте. Колеса образца гражданской войны. Сама конструкция моста, эти все связи, заклепки полностью все сохранились.



И фрагмент моста очень объемный, большой, стоит прямо вертикально. Вокруг остатков моста, который возвышается на шесть метров над дном, находится целый железнодорожный состав. Это платформы с колесами, вагоны. Паровоза мы пока не видели, но паровоз может быть под завалами всех этих конструкций. Это очень интересный объект, связанный с периодом гражданской войны и с действиями Батки Махно. Объект, на мой взгляд, очень интересный. Ну, даже сравнить его не с чем, потому что морские объекты, на которых мне приходилось много раз бывать, там как бы свои особенности, свой интерес, хорошая вода, видимость. Но здесь Днепр! Ощущения, эмоции которые связаны с такими погружениями, они совершенно отличны от морских погружений на такую же глубину.”

Однако цель достигнута не была. Качественного видео так и не удалось отснять. Хотя зима еще не вступила полностью в свои права, прозрачность воды уже приближалась к зимней. Поэтому упускать такой шанс, да еще когда в твоём распоряжении дайв-бот с полным обеспечением, включая барокамеру, не хотелось. И пока навигация на реке не закрылась, я решил не сдаваться. И опять пригласил Андрея Утевского на вторую попытку. На что Андрей любезно согласился. В нашем распоряжении было два дня. Первый дайв мы сделали 5 декабря 2006 года. Он получился больше пристрелочный. А 6 декабря 2006 года появился рабочий материал для создания видео ролика, [который вы можете посмотреть здесь.](#)

Как мы этого добились, вспоминает Андрей Утевский:

“Над Днепром стелился довольно плотный туман, воздух был холодный, да и вода +4С. Опытный капитан Валерий Пронин вывел бот "АПАТТА" в нужную точку к буйку, на котором был закреплен спусковой конец. Помощники начинают готовить снаряжение – это компенсаторы DIVE SYSTEN со спарками. Для меня 2х12, а для Юры Батаева 2х15. Компенсаторы с большими крыльями и двумя инфляторами, дыхательные системы дублируются. У меня поменьше, так как я опять буду работать с тяжелой видеокамерой. Юра идет в сухом костюме "Solo K" фирмы DIVE SYSTEN, а мой сухой BARE, поставщики задержали, и приходится облачаться в мокрый MERO MYNOX – буду вспоминать антарктический опыт! Первый спуск разведочный – мы планируем

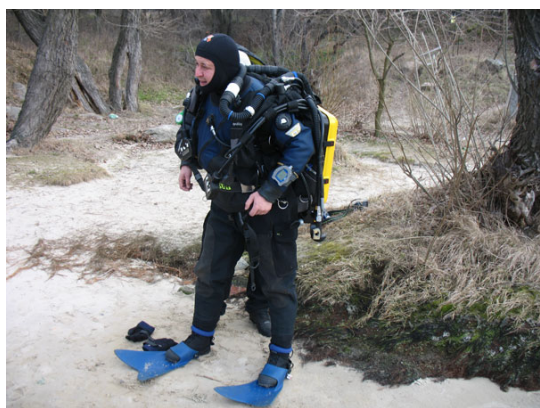
спуститься вдоль спускового конца, который уходит на глубину около 50м прямо к пролету моста, сделать круг вокруг объекта, вернуться к спусковому концу и подняться вдоль него с соблюдением режима декомпрессии. Ориентировочное время пребывания на глубине 15 мин. На поверхности будет дежурить зодиак с запасными баллонами для декомпрессии. Условным сигналом для спуска баллонов будут выброшенные красные декомпрессионные буи. И вот мы на палубе. Два помощника выносят тяжеленные спарки. Проводим рабочую проверку – все нормально. Обеспечение помогает надеть снарягу. Остается спрыгнуть с платформы. Самому передвигаться непросто – опять нужна помощь, скорее бы в воду. Тяжело отталкиваюсь от платформы и лечу вниз. Наконец вода, хотя и холодноватая. На ластах подходим к бую, а на зодиаке подвозят камеру. Можно лететь вниз! Первым пошел Юра – он ведущий. Стрелка глубиномера быстро движется к отметке 50м. Почти сразу становится темно как ночью, кругом черная вода и только внизу видна спарка Юры и луч биксенонового прожектора. Подходим к отметке 50 и сразу становится видно железнодорожное полотно, шпалы, рельсы. По ним можно идти. По обеим сторонам от полотна развороченные вагоны. Видимость около 5м и зрелище потрясающее. Включаю камеру. Но нужно двигаться вперед – времени мало и условия спуска не самые благоприятные, холодно и из легочника в рот летят куски льда. Мы уходим вправо от упавшего моста и спускаемся глубже. Тут прожектора выхватывают из темноты громадную крупноячеистую сеть, аккуратно расправленную на стенках затонувших вагонов. Вот это сюрприз, такую даже большим ножом не осилить! Очень аккуратно ее обходим, но съемки я не прекращаю. Выходим к илистому дну, а на нем лежит большой сом. Я впервые встречаю такую рыбину на такой глубине. Юра старается пристроиться рядом с сомом, но, к сожалению, я не понимаю его маневра и теряю уникальные кадры! Сделав круг, мы возвращаемся к спусковому концу и начинаем подъем. Нам предстоит длительная, почти 65 мин , декомпрессия. Тут я уж точно промерзну. Поднимаемся на поверхность, где нас ждет зодиак. Выпрыгаемся из тяжелых спарок, отдаем их наверх и налегке запрыгиваем в зодиак. Уже на борту бота выпиваю две кружки кофе, у которых ложек по 5 сахара, ведь нужно согреться, просмотреть отснятый материал и спланировать работу на следующий день.

На следующий день несколько меняем схему работы. Я иду первым вдоль спускового конца. Достигнув затонувшего моста, я начинаю съемку, а Юра с прожектором идет сверху и левее, чтобы не поднимать ил и высвечивать интересные объекты. Опять полет вниз, только я уже первый и никого впереди нет. Вот знакомый пролет моста, Юра с прожектором сверху – можно начинать съемку. Все идет нормально, в рот опять летят куски льда. Работаем уже почти 20 минут на глубине около 54метров. Юра уходит несколько вперед. И тут я чувствую, что из области шеи по всему телу начинает разливаться тепло. Это крайне странно, так как я в том же мокром костюме и мне только что было холодно. Ясно, что это начинается азотный наркоз. Догоняю Юру и подаю ему соответствующий сигнал. Он действует четко и сразу пристегивает меня вытяжным карабином. Смотрю на манометр - стрелка уже в красном секторе, а ведь вчера мне спарки хватило и на декомпрессию. Вот что значит азотный наркоз. Юра

отдает мне октопус на длинном шланге, ведь у него спарка 2x15 и видеокамеру он не нес. Начинаем подъем и с 40м дыхание стабилизируется. На 25м выбрасываем декобуи – это условный сигнал зодиaku об необходимости спуска запасного баллона. Вот он и пригодился! Видим, как к нам на конце спускается баллон с дыхательной системой. Теперь нужно выкинуть катушки с буюми, чтобы это все не перепуталось – мы потом их найдем. Весь подъем на поверхность занял около 75 мин. Выходим на поверхность, когда уже солнце начинает садиться. На зодиаке подбираем наши унесенные ветром буи и возвращаемся на борт нашего бота. Не снимая костюма, беру кружку горячего кофе, и в это время звонит мой мобильник – это фирма-поставщик сообщает, что мой сухой костюм уже прибыл – вот это точность!!!

Ну, теперь можно отметить удачные спуски, интересные съемки и заняться оцифровкой материала.”

Через небольшой промежуток времени ролик был создан, и мне не терпелось поделиться своей новостью с дайверским сообществом. Ролик увидели ребята из Харьковского дайв-клуба "Diving House" и решили убедиться воочию так ли все на самом деле.



Юрий Дудырев



Федор Воронов



Андрей Пашков

17 февраля 2007г. в Запорожье приехали: Андрей Пашков(Adv.Trimix Instructor IANTD; C
CR

Inspiration

Diver

), Юрий Дударев (

Adv

.

Trimix

Diver

TDI

;

CCR

Inspiration

Diver

), Федор Воронов (

Adv

.

Trimix

Diver

TDI

;

CCR

Inspiration

Diver;

Full Cave NSS CDS

). Погода не очень баловала, дул свежий северный ветер. Так как «Аратты» под рукой уже не было и погружение планировалось с лодок, решили не рисковать и в первый день разныряться в р-не о.Хортица.





Получилась первая серия фотографий (10 шт.)



Клиент получил первую серию фотографий (10 шт.)

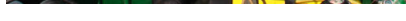
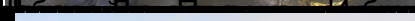


Получилась вторая серия фотографий (10 шт.)





TABLE 1





В субботу 20 мая 2023 года в 10:00 часов



Вс. грузились на воздушный баллон с инсперейшином, я со спаркой 2х15л. Деко газ 10л EAN



Федор Воронов



был Юра Бетас. В первый день мы с Федей освежили в памяти расположение

Впечатления Федора Воронова о погружении на Кичкасский мост.



” Замечательный рэк Юра нашел, очень красивый. Суровое место. По отношению к Черному морю очень такая небольшая видимость, по-этому невозможно охватить весь рэк одним взглядом. Пробираешься по рельсам, по шпалам, залежи тележек вагонных с колесами со спицами, с двойными спицами.





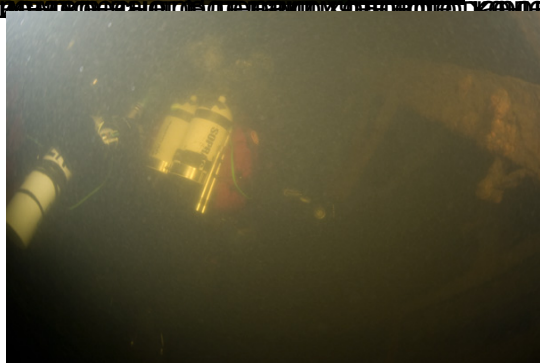
Вот сейчас модные колеса такие автомобильные делают по образцу железнодорожных вагонов прошлого или позапрошлого даже века.

По проложенному концу обнаружили платформы или рамы вагонные, они там видать в несколько этажей, если можно так сказать, там еще есть остатки деревянных частей вагонов.





Видео: [https://www.youtube.com/watch?v=...](#) (ссылка на видео)



Видео: [https://www.youtube.com/watch?v=...](#) (ссылка на видео)



Насосчик, инструктор Александр Коваленко, обеспечения (OWD-RAD) Юрий , Ф



Гострый Сергей

Впечатления Сергея Гострого о погружении на Кичкасский мост.

Впечатлениями о нырялке делится Сергей Гострый : " Здорово, очень понравилось.

Наркоз особо не ощущался... Ну как торможение ощущалось , но в принципе терпимо. Боялся чтобы в сети только не влезть. Сетей много. Дискомфорт присутствовал из-за резкого падения освещенности. Полная темнота наступила с 15-ти метровой глубины и произошло это очень быстро. Когда мы погружаемся в карьере привыкание к темноте идет плавное . А тут сразу оп, темно ничего не видно т.е до 15 метров шло привыкание, потом уже более менее освоился. Но отлично шпалы, рельсы, вагоны.





**Впечатления Пети Павленко о погружении на
Кичкасский мост.**

О погружениях говорит Петр Павленко: “ Серия из трех погружений была выполнена в апреле 2008 года. Отснят фотоматериал (с видимостью, правда, не повезло), увидено много нового, в том числе (по предположению) и часть груза, находившегося в эшелоне. Погружения достаточно экстримальные. Высокие требования к оборудованию должны быть, к навыкам, к плавучести. Видимости мало. Вода потеплее конечно, чем зимой. Сам объект интересен, тем, что он уникальный. Очень много железа, шпалы - красиво очень. Да по своему своеобразно. Я ж говорю объект уникальный, этим интересен. Плюс драйв конечно хороший. Потому, как темно, ничего не видно, ну вообще Х О Р О Ш О !!! Получена масса положительных эмоций, есть желание обследовать дальше, найденный Юрой объект. Конечно господа, кто хочет кайфануть пожалуйста к Батаеву в Запорожье.”





Впечатления Андрея Крупского о погружении на Кичкасский мост.

А вот мнение о погружении Андрея Крупского : ” Погружение интересное. Колесо которое мы с тобой обследовали, то ли от автомобиля или от какой-то там телеги, но то что покрышка резиновая это точно. То есть это был какой-то груз этого состава..... “.

О погружении на Кичкасский мост рассказывает Геннадий Фурсов.

О погружении на Кичкасский мост рассказывает Александр Кузьменко.



Безопасность при выполнении работ на объектах, связанных с работой в условиях повышенной опасности, не





В статье использованы подводные фотографии Петра Павленка и Юрия Батаева.