

УДК 94 (477.78): 623. 827

*Машталір В.В.*

### ІСТОРІЯ СТВОРЕННЯ ТА РОЗВИТКУ БАЗИ РЕМОНТУ ПІДВОДНИХ ЧОВНІВ У БАЛАКЛАВІ

*Mashtalir V.V.*

History of establishment and development of submarine repair facility at Balaklava

*В статті висвітлюється історія створення та розвитку протиатомного підземного комплексу по ремонту підводних човнів у Балаклаві.*

**Ключові слова:** підземний комплекс, база, ремонт, підводні човни.

*В статье освещается история создания и развития противоатомного подземного комплекса по ремонту подводных лодок в Балаклаве.*

**Ключевые слова:** подземный комплекс, база, ремонт, подводные лодки.

*This article covers the history of creation and development of the against atom underground complex repair of submarines in Balaklava.*

**Keywords:** underground complex, base, repair, submarine boats

Період після Другої світової війни звичайно характеризується як історія протистояння Сходу та Заходу. В цей час керівництво Радянського Союзу розгортало широкомасштабну зовнішньополітичну і економічну діяльність по створенню соціалістичного табору (Військово-політичного союзу) в Східній Європі. У відповідь США розробило плани нової, але вже ядерної війни по ліквідації СРСР. У 1949 році провідними капіталістичними державами світу був створений Північноатлантичний блок НАТО. Південне напрямлення (басейн Середземного моря) слугувало одним з основних напрямків дії його стратегічних ядерних сил, тому що тут позиції Заходу були найбільш близькі до південних територій СРСР та ряду соціалістичних держав. В умовах “холодної війни” наявність в Середземному морі сильного американського флоту, готового до миттєвого нанесення ударів, в тому числі і ядерних, по об’єктах на території країн Варшавського договору вимагало адекватних мір, які були прийняті. У 1945 році при Державному комітеті оборони СРСР був створений спеціальний комітет по вирішенню атомної проблеми з військовою метою, а в кінці 40-х років ХХ-століття була прийнята “Комплексна програма по захисту основних військових та промислових об’єктів від наслідків застосування ядерної зброї”. 13 травня 1946 року прийнята Постанова Уряду про створення Спеціального комітету Ради Міністрів СРСР по реактивній

техніці. І вже 18 жовтня 1947 року на споруджуваному полігоні Капустін Яр відбувся перший пуск ракети [1, с. 7].

Восьмого вересня 1953 року Міністр Збройних Сил СРСР Маршал Радянського Союзу О.М. Василевський (1895-1977) віддав наказ Військово-Морському Флоту освоїти нову атомну зброю. Для цього був сформований 6-й відділ, підпорядкований Головнокомандувачу ВМФ. Цей відділ у 1954 році був реорганізований у шосте Управління ВМФ [2, с. 39]. Третього листопада 1953 року прийнята постанова Радянського Уряду про здійснення робіт по підводному старту ракет. На морському ракетному полігоні “Фіолент” на занурюваних стартових комплексах, які базувались в Балаклавській бухті, проводились підводні пуски експериментальних оперативно-тактичних та міжконтинентальних балістичних ракет для дизельних і атомних ракетних підводних човнів Військово-Морського Флоту СРСР. Вже в середині 50-х років ХХ століття почалася робота зі створення океанського ракетно-ядерного Військово-Морського Флоту, що стало початком стрімкого розвитку Радянського ВМФ і його Чорноморського флоту [1, с. 7].

На той час в Радянському Союзі питаннями “ядерного проекту” займався заступник Голови Ради Міністрів СРСР Л.П. Берія (1899-1953). Саме тоді Й.В. Сталін надав йому секретну директиву знайти таке місце, де б могли базуватися підводні човни для завдання у відповідь ядерного удару. Після декількох років пошуків вибір зупинився на тихій Балаклаві: місто відразу ж засекретили і змінили статус. Місто Балаклава перетворилося на закритий район міста Севастополь. Балаклава була обрана для будівництва протиатомного підземного комплексу не випадково. Вузька звивиста протока шириною всього 200-400 метрів, вкриває гавань не тільки від штормів, але і від сторонніх очей – з боку відкритого моря вона не є видимою ні під яким кутом. До того ж Балаклавська бухта ще в довоєнні роки була Військово-Морською базою Чорноморського флоту – тут розміщувалась 155-а бригада підводних човнів [3; 4, с. 51].

У 2004 році Балаклава відсвяткувала своє 2500-річчя (тепер має статус центру однойменного району міста Севастополь). Ця подія підвищила інтерес до історії цього мальовничого міста, розташованого за 14 км від центра сучасного Севастополя, як громадян України, так і гостей Криму [5, с. 127]. Це місто унікальне. Ось деякі данні з історії Балаклави.

Першою базою російських суден в Криму стала Балаклавська бухта під час Російсько-турецької війни 1768-1774 років. Звідси (за десять років до заснування Севастополя) у 1773 році в Ахтіарську бухту (тепер – Севастопольську) відправилась спеціальна бригада для складання перших детальних карт для майбутнього порту.

Перша в Криму залізниця з паровою тягою була збудована англійцями в Балаклаві під час облоги Севастополя у 1854-1855 років. Довжина залізничі складала майже 13 км. Прокладена вона була за 2 місяці, а по закінченню військових дій продана туркам.

Перші в світі військові фотографії (360 шт.) були зроблені в Балаклаві першими ж в світі військовими фотокореспондентами: придворним фотографом королеви Великобританії Роджером Фонтонем та фотографом англійської армії Джеймсом Робетсоном.

Перша в світі сестра милосердя Флорентс Найтингейм тричі була в Балаклаві (з квітня 1855 по червень 1856 року).

Перші вітчизняні пошукові підводні роботи були проведені в Балаклаві спеціально створеною там же у 1923 році радянською експедицією підводних робіт особливого призначення (ЕПРОП).

Перший морський водолазний технікум у колишньому Радянському Союзі був заснований також у Балаклаві у 1931 році.

Перша в світі міжміська трамвайна колія, яка з'єднала Севастополь з Балаклавою, була прокладена у 1926 році (зруйнована під час Великої Вітчизняної війни і вже не відновлювалась).

Перша в Україні вітряна електрична станція (ВЕС) була споруджена у Балаклаві на Каранських висотах у 1931 році (на той час вона була найпотужнішою в Європі).

Перша та єдина в світі підземна гавань (підземний завод) для ремонту субмарин – "Об'єкт № 825 ГТС" побудовано в Балаклаві.

Зручну Балаклавську бухту, яка відмінно себе зарекомендувала в роки Великої Вітчизняної війни з 1944 року військовими спеціалістами вирішено було використати для обслуговування підводних човнів Чорноморського флоту [6, с. 21]. Документи та матеріали, які відносяться до будівництва і діяльності цього об'єкта залишились в колишніх архівах Радянського Союзу (нині в Російській Федерації) – в Гатчині, Санкт-Петербурзі та Москві. Але в останні роки із розсекреченням таких закритих об'єктів матеріали про них стали з'являтися в періодиці і наукових публікаціях

Одинадцятого червня 1952 року Рада Міністрів СРСР прийняла Постанову № 2716-1013 про будівництво секретного військово-морського комплексу на західному березі Балаклавської бухти у 1953-1960 роках. Для цих потреб передбачалось виділити 322 млн. карбованців [1, с. 7; 6, с. 21]. В другій половині ХХ ст. Балаклава, завдяки наявності зручної бухти, стає форпостом підводних сил Чорноморського Флоту. Військові потреби зумовили будівництво у Балаклавській бухті заводу з ремонту підводних човнів.

Надзвичайно секретна протиатомна підземна споруда першої категорії стійкості, тобто вона могла витримати пряме влучення 100 кілотонної атомної бомби, була спроектована групою вчених Ленінградського державного проектного інституту "Граніт". Затвердив і візував проект цього об'єкту особисто Й.В. Сталін. Проект отримав гриф "Цілком таємно". Проектом передбачалось будівництво в скелястій породі гори "Таврос", яка піднімається на 120 м над західним берегом бухти, підземного комплексу загальною площею майже 15 тис. м<sup>2</sup>.

Цей комплекс призначався для укриття малих і середніх торпедних дизельних підводних човнів проектів А615, 613, 613В, 633, 633РВ, 644, їх докового ремонту та відновлення його озброєння і технічних засобів силами судноремонтників, а також особового складу комплексу. Товщина обробки стін і склепіння бетоном марки “М-400” досягає в середньому 1,5 м. Товщина скельної породи над підземною спорудою складає 126 м. [1, с. 8, 11; 6, с. 21].

Згідно з директивою Морського Генерального штабу № 1/13029сс від третього січня 1953 року в грудні того ж року на західному березі Балаклавської бухти в скельній породі гори “Таврос” розпочалося будівництво секретного протиатомного підземного комплексу. Таке складне будівництво було завершено в дуже короткий термін – у 1961 році. Будівництво цього унікального комплексу спочатку вели фахівці Військового гірничорятувального загону Чорноморського флоту. У 1955 році за рішенням М.С. Хрущова та розпорядженням Міністерства транспортного будівництва СРСР для участі в будівництві окремих ділянок комплексу почали прибувати фахівці гірничої справи від “Донтунелебуд” і “Тбілісіметробуд”.

Потім з 1 січня 1956 року на будівництво підземного комплексу почали масово прибувати фахівці, інженерно-технічні працівники, прохідники. Постановою Ради Міністрів СРСР № 811сс від 15 лютого 1956 року наказом Мінтрансбуду № 169 ПРсс було створено підприємство п/с А-3861 – Будівельне управління № 528, яке безпосередньо займалося будівництвом підземного комплексу [1, с. 8-9; 6, с. 21]. При будівництві було вивезено майже 120 тисяч тон гірської породи. Крім технічних функцій, ця підземна споруда повинна була стати на випадок ядерної війни ще й достатньо надійним бомбосховищем як для підводних човнів, так і для півтори тисячі людей обслуговуючого персоналу разом із жителями містечка. В автономному режимі, тобто із своїм освітленням і вентиляцією, а також необхідним запасом продовольства, питної води, медикаментів, люди могли тут перебувати до 30 діб).

Спеціально розроблені стіни, в ряді місць товщина доходила до трьох метрів, повинні були витримати ядерний удар, який в 5-7 разів був потужнішим, ніж нанесений по Хіросімі в Японії. В середині споруди також було передбачено кілька протиатомних загороджень. Природно, що вхід та вихід, які знаходились в різних місцях, були так обладнані з метою маскування, що їх не було видно ні при заході в бухту, ні з протилежного берега. До складу підземного комплексу входили наступні автономні об'єкти:

об'єкт 825ГТС – комбінована гідротехнічна споруда (спецтехсудоремонтного заводу з сухим доком) – укриття для підводних човнів, особового складу та населення;

мінно-торпедна частина, яка була призначена для підготовки та перевірки торпед;

об'єкт 820 “Арсенал” – ремонтно-технічна база збереження, збирання і видачі силам Чорноморського флоту боєприпасів, в тому числі із ядерними бойовими зарядами;

паливне сховище розраховане на збереження 9,5 тисяч тон паливно-мастильних матеріалів [6, с. 21].

Крім того в споруді знаходились житлові приміщення для особового складу, їдальні, кухня, ванні, душові приміщення, кімнати відпочинку, командні пункти, протиатомні сховища.

У військовий час в об'єкті можна було надійно сховати дев'ять малих або сім середніх підводних човнів чи майже три тисячі чоловік.

Об'єкт 825ГТС “спецтехсудоремонтного заводу” та об'єкт 820 „Арсенал” відокремлені один від другого водним каналом, який прорізає гору наскрізь і призначений для ремонту торпедних підводних човнів. Водний канал має наступні параметри: загальна довжина 608 м (робоча – 505 м), глибина – 8 м, ширина від 10 до 24 м. В човновій частині габарити каналу давали можливість встановлювати в ньому від семи до дев'яти підводних човнів.

Об'єкт 825ГТС, будівництво якого закінчено у 1961 році, призначався для ремонту підводних човнів у сухому доці – тут проводили технічну перевірку стану корпусу, механізмів і пристроїв суден. З 1969 року він мав назву спеціальний цех судоремонтного заводу “Металіст” і знаходився на північному боці Балаклавської бухти. Загальна площа споруди – 11.047 м<sup>2</sup>. Особливою гідротехнічною спорудою був сухий док, який являв собою басейн із залізобетону (камера) з водонепроникними стінами і днищем, затвором (малим батопортом), насосною станцією та обладнанням для введення і постановки підводного човна. Сухий док має довжину 102 м, ширину – 10 м, глибину – 8 м, що дозволяло ремонтувати човни тільки малого та середнього класу. Встановлення човна у сухий док було складним технологічним процесом, що займав кілька годин. При встановленні підводного човна в сухий док батопорт відкривали, човен вводили в заповнену водою камеру дока, центрували і вже після цього закривали затвор. Потужні насоси, розміщені під переддоковим майданчиком, протягом трьох-чотирьох годин відкачували з доку воду. Після відкачування води, підводний човен опускався на кільблоки, його корпус обшивався дерев'яними лісами, і розпочинались ремонтні роботи. Термін докового ремонту човна складав три-чотири тижні. Після завершення ремонтних робіт за допомогою кінгстонів батопорта камеру сухого доку заповнювали водою, підводний човен спливав з кільблоків. Після відкриття затвора човен виводили кормою вперед в акваторію Балаклавської бухти. Вхід в підземний коридор (так звану “потерну” і вихід із нього надійно захищали від уражаючого фактора ядерного вибуху “Північні” та “Південні” батопорти (великі морські затвори). Ці затвори були виготовлені із коштовного алюмінієво-титанового сплаву. Кожний затвор важить десять тон і відкривався за допомогою спеціального гідравлічного привода. Раз і назавжди встановлені затвори, які неможливо було ні зняти, ні розібрати (це і добре, тому що виключно завдяки цьому вони і нині стоять на місці цілими). Відкривались ворота(затвори) тільки за наказом і тільки для транспортних засобів, при чому в основному в нічний час. Спочатку підводний човен під-

ходив до них таємно під водою, потім за допомогою спеціальних механізмів на півметра піднімався понтонний міст та відводився в бік, звільняючи човну шлях далі по каналу. В надрах був ще один заслін з електроприводом і тільки за ним знаходився сухий док.

Крім водного каналу і сухого дока до об'єкту 825 ГТС також входили виробничі площі з верстатним парком, зварювальна та слюсарна ділянки, складські та побутові приміщення. Найбільший діаметр штольні становив 22 м. На об'єкті 825 ГТС в різний час працювало від 150 до 400 військово-зобов'язаних робітників та службовців, які давали підписку про нерозголошення державної та військової таємниць. Посади начальника та заступника цеху займали військовослужбовці. При ядерній загрозі завантаження повинно було здійснюватися у середини через спеціальну штольню. У арсеналі також зберігалася ядерна зброя, яку обслуговував тільки офіцерський склад. Температура у середини бази тримається близько 15°C тепла упродовж усього року [1, с. 10-11, 16; 6, с. 22-24; 7; 8].

Мінно-торпедна частина (МТЧ), яка знаходилась на території підземного комплексу, була введена в експлуатацію у січні 1963 року і являла собою самостійний військовій підрозділ, доступ до якого для працівників спеццеху був закритий. У мінно-торпедній частині проводились роботи з підготовки та перевірки мін і торпед для підводних човнів. Вона мала в своєму розпорядженні робочі ділянки, де торпеди заповнювалися енергокомпонентами, проводилась перевірка їх електричних схем, апаратури самонаведення, герметичності корпусів [6, с. 24; 7]. Доставка мін і торпед до мінно-торпедної частини та водного каналу здійснювалась за допомогою спеціальних транспортних засобів по прокладеному в потернах (коридорах) рельсовому шляху. Транспортні візки переміщувались тільки вручну, обідки були виконані із м'якого металу – латуні, а поверхня візка була вкрита листами алюмінію для запобігання появи іскри [1, с. 20].

Об'єкт 820 “Арсенал” – це ремонтно-технічна база для обліку, зберігання, збирання та видачі силам Чорноморського флоту боєприпасів, в тому числі з ядерними бойовими зарядами. Ремонтно-технічна база по підготовці боєприпасів для кораблів, підводних човнів та берегових ракетно-артилерійських частин, була введена в експлуатацію у 1963 році. Тут зберігались головні частини для торпед і ракет, в тому числі і з ядерними зарядами, а в цеху проводились регламентні роботи по обслуговуванню та збиранню боєприпасів. Об'єкт 820 “Арсенал” складався із технічного майданчика, локальної зони, великого транспортного коридору (потерни), складів для зберігання підготовлених боєприпасів та вантажного майданчика. Вхід до “Арсеналу” та вихід із нього в бік водного каналу здійснювався за допомогою двох типів воріт – протиударних і захисних герметичних, які разом із шлюзовими камерами, що знаходились між ними, забезпечували надійний захист особового складу із 150 військовослужбовців та приміщень від проникаючих факторів ядерного удару – іонізуючого випромінювання та ударної хвилі. Технічний

майданчик об'єкта 820 призначався для розміщення пультів керування системами життєзабезпечення арсеналу і складався із двох рівнів. На першому поверсі знаходились пункт управління системами життєдіяльності, знижувальна підстанція, шафа для просушки селікогеля (речовини для поглинання вологи), службові кабінети, класи, медпункт, баталерки.

Локальна зона ремонтно-ракетної бази була зовсім секретною, тому що в ній знаходилось сховище для боєприпасів з ядерними бойовими зарядами та зал регламентних робіт по збиранню і обслуговуванню шести видів боєприпасів. У центрі локальної зони прокладені рейки для руху транспортних візків для перевезення боєприпасів і контейнерів з готовими частинами. У відповідності до вимог пожежної безпеки колеса візків були обшити латунню і пересувались тільки вручну складальною обслугою. Сховище звичайних і бойових зарядів для торпед та крилатих ракет складається із двох суміщених приміщень. В першому зберігались звичайні заряди для торпед, у другому – на спеціальному постаменті – контейнери з ядерними зарядами. У сховищі суворо дотримувались і підтримувалась температурно-вологіт режим (від 5 до 10° С, вологість – 50-60%, а також максимально можлива звукоізоляція [1, с. 5, 7].

Зал для проведення регламентних робіт по обслуговуванню і збиранню виробів мав робочу площу в 500 м<sup>2</sup> та був найбільшим приміщенням в “Арсеналі”. Більша його частина розбита на шість квадратів (план-карт), на кожному із яких розгорталось робоче місце по збиранню визначеного виду бойових виробів.

У замкнутому просторі, яким є сховище і зал регламентних робіт, існувала загроза виникнення природної статичної електрики, тому обслуга працювала в бавовняно-паперовому одязі, в спеціальному взутті, підозву яких пронизували мідні нитки. Об'єкт 820 “Арсенал” мав потужну охорону.

Сховище для палива розраховано на 9,5 тисяч тон паливно-мастильних матеріалів [1, С 29-30; 8].

Комплекс підземних споруд об'єкту 825 ГТС був першим спорудженим у протиатомному варіанті для захисту підводних човнів, людей та виробничих потужностей. Підземний протиатомний комплекс є унікальною пам'яткою військової історії, науки, техніки та фортифікації.

До кінця 80-х років, по мірі розвитку підводних сил Військово-морського флоту СРСР, підземна споруда почала втрачати своє значення у зв'язку із переозброєнням флоту і отриманням на озброєння підводних човнів нових проектів. Човни новітніх моделей сюди на ремонт заходити не могли, а човни проектів 613, 644 та 643 поступово знімалися з озброєння. У 1991–1994 роках човни Чорноморського флоту Росії покинули Балаклавську бухту. При розділі Чорноморського флоту СРСР Україні був переданий тільки один великий дизель-електричний підводний човен проекту 641, ремонт та обслуговування якого на об'єкті 825 ГТС був технічно неможливим. Завод працював до 1993 року, а у 1994 році підземний комплекс виведений з экс-

платуації та остаточно втратив статус секретності. У 1995 році підземний комплекс повністю перейшов під юрисдикцію України. У березні 1995 року при розділі майна Чорноморського флоту підземний комплекс був переданий органам місцевої влади, а у 2000 році – Військово-Морським Силам Збройних Сил України у розграбованому стані. Залишились тільки приміщення без обладнання та комунікацій. До 2003 року у Балаклавській бухті дислокувалися підрозділи Військово-Морських Сил України. Але питання про використання фондів колишньої бази ремонту підводних човнів залишалось актуальним. Найбільше підійшла ідея музеєфікації того, що залишилось. Міністерство оборони України вирішило заснувати тут військово-морський комплекс, що отримав назву “Балаклава”. Рішення Міністерства оборони збіглося з розпорядженням Президента України Л.Д. Кучми про створення у Севастополі державного військово-морського музею. З першого червня 2003 року на території колишнього секретного підземного секретного комплексу розпочав роботу Військово-морський музейний комплекс “Балаклава” як філія Центрального музею Збройних Сил України (тепер це Національний військово-історичний музей України) [5, с. 52; 6; с. 25; 9; 10].

#### Список використаних джерел:

1. Харивский О.И. Военно-морской комплекс “Балаклава” (филиал Центрального музея Вооруженных Сил Украины /О.И. Харивский, О.П. Каширина, Т.Ф. Бородина. [Путеводитель]. – К.; Издательский дом “Пресс-КИТ”, 2007. – 48 с.
2. Марина Трощак. З історії секретного об’єкта радянського Чорноморського флоту № 820 РТБ (в/ч 90989)/ Марина Трощак// Український військовий музей. – 2010. – № 2.– С. 39-44.
3. Военно-морской музейный комплекс “Балаклава” [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.sevafisha.com.ua/anons/view/22](http://www.sevafisha.com.ua/anons/view/22).
4. Карпов В.В. Створення Державного військово-морського музею України в Балаклаві/В.В. Карпов// Український технічний музей: історія, досвід, перспективи. Матеріали 5-ї Всеукраїнської науково – практичної конференції. – К; ПП “СКМО”, 2006. – С.51–53.
5. Нікітіна І.В. Тематична колекція з історії Балаклави в Національному музею героїчної оборони і визволення Севастополя: стан і перспективи розвитку./І.В. Нікітіна // Праці Центру пам’яткознавства НАН України і УТОPIK. – К. 2009.–Вип. 15. –С. 127–138.
6. Архангельська-Зав’ялова О. З історії підземних споруд... Об’єкт 825 ГТС/О. Архангельська – Зав’ялова // Український військовий музей. – 2011. – № 3. – С. 19-25.
7. Военно-морской музейный комплекс “Балаклава” [Электронный ресурс]. – Режим доступа://<http://www.bellabs.ru/Balaklava/>.



8. Семена Н. Музей “Объект 825 ГТС”. Сможет ли Севастополь выгодно продавать свое военное прошлое?/ Н. Семена//Зеркало недели. – 2003 р. – № 30. – 9 августа. – С. 5.
9. Гаташ В. Объект 825 ГТС/ В. Гаташ//Дуэль. – 2004. – № 47. – 28 ноября. – С.2.
10. Розпорядження Президента № 279/2002-рп від 29 липня 2002 року // Офіційне Представництво Президента України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу з головної сторінки:  
[//http://www.president.gov.ua/documents/](http://www.president.gov.ua/documents/)