

**15. Доклад Правительственной комиссии
от 17 ноября 1955 г.¹**

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО

В Президиум ЦК КПСС
В Президиум Совета Министров СССР

**О ГИБЕЛИ ЛИНКОРА «НОВОРОССИЙСК»
И ЧАСТИ ЕГО КОМАНДЫ**

В соответствии с распоряжением Совета Министров СССР от 29 октября 1955 года комиссия в составе гг. Малышева В. А. (председатель), Горшкова С. Г., Лулева К. А., Бутома Б. Е. и Шилина А.² с выездом в Севастопольскую крепость детально изучила на месте все обстоятельства гибели линкора «Новороссийск», опросила матросов, старшин, офицеров и политработников с линкора и других кораблей, принимавших участие в аварийно-спасательных работах, рассмотрела письменные доклады начальствующих лиц Черноморского флота и на основании представленных заключений экспертных комиссий, специалистов Военно-Морского флота, Министерства судостроительной промышленности и научных учреждений установила следующее.

**Основные данные и конструктивные недостатки
линкора «Новороссийск»**

Линейный корабль «Новороссийск», бывший «Юлий Цезарь», был сдан итальянскому флоту в 1914 году³. В 1936—1937 гг. линкор был капитально отремонтирован и модернизирован. Модернизации подверглись артиллерийские установки главного, среднего и зенитного калибра, приборы управления стрельбой и подводная защита. Произведено дополнительное бронирование и утолщение палуб. Полностью реконструирована машинно-котельная установка. Удлинен корпус линкора на 10 метров.

В результате перевооружения стандартное водоизмещение линкора возросло с 22 500 тонн до 25 458 тонн.

По разделу итальянского флота в 1949 году этот корабль был передан Советскому Союзу⁴.

Основные тактико-технические элементы линейного корабля «Новороссийск» следующие:

Водоизмещение полное	— 29 032 тонны
Длина наибольшая	— 186,4 метра
Ширина по ватерлинии	— 28 метров
Осадка при полном водоизмещении	— 10,44 метра
Высота борта у форштевня	— 16,6 метра
Скорость полного хода	— 27,8 узла
Начальная метацентрическая высота	— 1,42 метра

Машинно-котельная установка состоит из двух турбозубчатых агрегатов общей мощностью 97 500 л. с. и 8 главных котлов, производительностью по 60 тонн в час каждый

В марте месяце 1955 года заводом № 497 МСП были закончены некоторые модернизационные работы: установлены новая фок-мачта, новое радио и радиолокационное вооружение; произведена модернизация схемы приборов управления стрельбой главного калибра.

Состояние корпуса линкора оценивалось как удовлетворительное, износ отдельных его частей составлял до 15%.

Последнее кренование линкора было проведено в Италии в 1942 году. В Советском Союзе кренование не производилось, что является серьезным упущением.

Для сохранения запаса плавучести при повреждении корпуса линкор разделен на 20 водонепроницаемых отсеков. Поперечные переборки в основном доведены до броневой палубы и только 6 из них доведены до батарейной; кроме этих переборок между броневой и батарейной палубами расположено еще 6 водонепроницаемых переборок.

В переборках выше броневой палубы имеются двери, число которых велико и в некоторых случаях доходит до 5 в одной переборке. Таким образом, водонепроницаемость линкора обеспечивалась фактически только по броневую палубу.

В бортах корабля имеется большое количество (228 штук) иллюминаторов, часть которых расположена в расстоянии 0,7—1,0 метра от ватерлинии, что, по заключению специалистов, является недопустимым⁵. Часть крышек люков на батарейной палубе не имеет задраек и уплотнительной набивки, так, например, из кубрика № 15—в № 4, из № 19 и № 20 — в № 7, из № 24 — в № 10, из № 23 — в № 11 и из теплого коридора в кубрики №№ 12 и 13.

Вследствие модернизации, произведенной в 1935—1937 гг. в Италии, линкор был перегружен, осадка возросла, броневая палуба стала возвышаться над ватерлинией только на 1,1 метра вместо 2,5 метра до модернизации. Увеличение осадки корабля в условиях необеспеченной водонепроницаемости поперечных переборок на броневой палубе существенно ухудшило его непотопляемость.

Большое количество различных проходов, иллюминаторов и портиков в бортах, отсутствие водонепроницаемых переборок на батарейной палубе на большом протяжении (от 7 шпангоута до цитадели)⁶ создавало при авариях все условия для распространения воды на больших площадях по всему кораблю, особенно на верхних палубах.

Водоотливная система маложивуча и малоэффективна, так как, будучи выполненной в виде однопроводной магистрали протяженностью несколько более чем длина цитадели, не позволяла вести откачку воды из носовых отсеков при повреждении носовой части магистрали (то же касается и кормовой части). Общая производительность насосов водоотливной системы только 1800 куб. метров в час. Пожарная система имеет кольцевую магистраль: общая мощность насосов, обслуживающих ее, 1200 куб. метров в час, давление в магистрали номинальное — 6 кг/см², а практически — 4 кг/см², что также недостаточно.

Креновая система обслуживается от пожарной магистрали и обеспечивает накренивание линкора на немного более 5°, но заполняется система 2 часа, что очень длительно. Погреба главного калибра затопляются самотеком в течение 15—17 минут. Специальной дифференциальной системы на линкоре не было. Сточная система конструктивно выполнена неудовлетворительно и при повреждениях захлопок, при наличии крена или большой осадке служит источником поступления воды в несколько водонепроницаемых отсеков одновременно.

Таким образом, линейный корабль «Новороссийск» имел серьезные конструктивные недостатки, а именно: недостаточная прочность водонепроницаемых переборок, расположенных на броневой палубе; отсутствие водонепроницаемых переборок на батарейной палубе на большом протяжении от 7 шпангоута до цитадели;

наличие большого количества люков на батарейной палубе, не имеющих задраек и водонепроницаемых уплотнений;

наличие большого количества дверей на водонепроницаемых переборках;

наличие иллюминаторов, портиков вблизи действующей ватерлинии;

конструктивные дефекты в сточной системе, приводящие при авариях к затоплению одновременно нескольких водонепроницаемых отсеков;

креноты отсеки расположены по бортам выше ватерлинии, что при заполнении их уменьшало остойчивость корабля;

отсутствие сигнализации о затопленных помещениях.

Для устранения (хотя бы частично) отрицательного влияния на непотопляемость линкора «Новороссийск» его конструктивных недостатков необходимо было выполнить следующие первоочередные мероприятия: на базе расчетов подкрепить переборки на броневой палубе (в минимально необходимом объеме); заделать все нижние и часть верхних иллюминаторов; наиболее опасные двери в переборках ликвидировать, на остальных дверях и люках заменить изношенные задрайки и дефектные плетеные прокладки исправными; заделать портики или установить за ними водонепроницаемые выгородки; заделать и уплотнить отверстия в водонепроницаемых переборках и палубах.

Кроме конструктивных мероприятий необходимо было: провести кренование корабля для определения его действительной остойчивости; разработать и обеспечить корабль необходимой документацией по непотопляемости с расчетами вариантов аварийных затоплений в оконечностях корабля и обеспечить увеличенное количество аварийно-спасательного имущества и инструмента.

Перечисленные мероприятия выполнены были Военно-Морским Флотом далеко не полностью; были частично устранены неисправности водонепроницаемых дверей, люков, горловин, иллюминаторов, восстановлены изношенные участки переборок, палуб и платформ, заварен один бортовой иллюминатор нижнего ряда, перебиты уплотнения водонепроницаемых люков и дверей, разработаны нормы аварийно-спасательного имущества и произведено укомплектование корабля этим имуществом; личным составом корабля разработано 20 задач по

непотопляемости и таблицы спрямления поврежденного корабля по итальянским данным кренования.

Однако эти мероприятия далеко не устранили всех указанных выше серьезных недостатков и не могли существенно улучшить состояние живучести линейного корабля «Новороссийск». (См. заключение экспертной комиссии тов. Чиликина Б. Г.)⁷.

Организация службы на линкоре «Новороссийск», дисциплина и политико-моральное состояние личного состава

Линейный корабль в мае месяце с. г. закончил ремонт и обрабатывал задачи боевой подготовки и организацию службы выходами в море.

По мнению комиссии, специальная подготовка матросов, старшин и офицеров линкора была высокой и обеспечивала выполнение кораблем задач боевой подготовки. На корабельных учениях отрабатывались вопросы использования оружия, управления корабельной техникой, а также организация борьбы за живучесть корабля при условии попадания артснарядов, авиабомб, торпед и самоуправляемых снарядов.

На линкоре был создан специальный тренировочный отсек, оборудованный для тренировки легких водолазов и всего личного состава по борьбе с поступающей через пробоины водой. Однако борьба за живучесть линкора при больших разрушениях, влекущих критическое положение корабля, не отрабатывалась.

Матросами и старшинами корабль был укомплектован на 120% к штату, включая учеников-матросов⁸.

Политико-моральное состояние личного состава корабля было здоровым. Экипаж представлял собой дружный и сплоченный коллектив, любящий свой корабль, способный успешно решать поставленные перед ним задачи. В борьбе за спасение своего корабля экипаж проявил мужество и героизм. Все коммунисты — старшины и матросы — являлись отличниками боевой и политической подготовки и классными специалистами. Состояние воинской дисциплины на корабле позволяло командованию успешно решать поставленные перед ним задачи. Офицерский состав корабля, за исключением отдельных лиц, являлся подготовленным для выполнения своих служебных обязанностей.

В то же время на корабле имели место отступления от требований уставов и действующих положений. Большие нарушения допускались в организации службы живучести. Герметичность и водонепроницаемость переборок и люков систематически не проверялись, двери в переборках не закрывались, иллюминаторы оставались на ночь открытыми.

Также следует считать большим нарушением Устава то, что командиру линейного корабля и командиру боевой части 5 было разрешено одновременно уйти в отпуск.

Состояние охраны крепости от проникновения подводных лодок

Комиссия установила, что охрана крепости Севастополь от прорыва подводных лодок велась **неудовлетворительно**.

Вход в базу должен был прикрываться бонами и противоторпедными сетями, поставленными при входе в Севастопольскую бухту⁹. По действующим правилам, установленным Главным Штабом ВМФ, ворота этих бонов и сетей должны обязательно закрываться на ночь. В соответствии с этим каждый вечер к бонам наряжается буксир и команда матросов, чтобы закрыть ворота на ночь. Однако с ведома командования дивизии ОВРа и в результате плохого контроля со стороны штаба флота в последние месяцы перед взрывом линкора «Новороссийск» боновые ворота на ночь не закрывались¹⁰.

В ночь с 28 на 29 октября с. г., несмотря на то, что дежурный буксир находился, как обычно, у боновых ворот, последние также не были закрыты, и только после подрыва линкора «Новороссийск» по приказанию начальника оперативного Управления штаба флота их закрыли в 2 часа 35 минут 29 октября, т. е. через 1 ч 4 мин после взрыва.

С целью обнаружения подводных лодок, пытающихся проникнуть в базу, у входа в бухту предусмотрено также непрерывное несение дозора большим охотником за подводными лодками.

Фактически, по вине командования 24 дивизии ОВРа и с ведома штаба флота, корабли несли дозор с перерывами, ввиду частого их отвлечения для выполнения других, не свойственных дозору задач. Такое грубое на-

рушение было допущено и в ночь с 28 на 29 октября с. г., когда дозорный большой охотник 28 октября в 5 ч 50 мин был снят с дозора оперативным дежурным 24 дивизии ОВРа без замены его другим кораблем, послан к мысу Лукулл обеспечивать полеты авиации и вернулся для выполнения дозорной службы только в 1 ч 17 мин 29 октября, т. е. за 14 минут до взрыва.

Наблюдение за подводными лодками осуществлялось шумопеленгаторной станцией «Сатурн-12», установленной у мыса Херсонес. Станция устаревшего типа и малозумные подводные лодки на малом ходу обнаруживать не может¹¹. 28 октября с. г. станция находилась в плановом ремонте и не работала с 8 ч 40 мин до 19 ч 00 мин.

Получив данные о подрыве линкора «Новороссийск» и не зная истинной причины взрыва, штаб флота был обязан немедленно усилить охрану флота, ввести в действие все средства наблюдения, выслать в море дозоры и усилить разведку. Для этой цели следовало дать сигнал «большого сбора» для вызова личного состава на корабли и перевести соединения Главной базы на повышенную боевую готовность.

Соответствующее приказание имел право отдать Командующий флотом или начальник штаба флота. Однако этого сделано не было, и отработанная система экстренного повышения боеготовности флота не была использована. Значительная часть личного состава не была вызвана на корабли и в части. Разведка и дозорная служба были усилены с запозданием, через несколько часов после взрыва линкора.

Следует отметить, что Командующий флотом т. Пархоменко приказал начальнику штаба флота вице-адмиралу Чурсину распоряжаться плавсредствами около ЛК «Новороссийск», что мог бы с успехом сделать любой офицер (на корабле в то время находилось 7 адмиралов и 27 капитанов 1, 2 и 3 ранга). Таким распоряжением Командующий оставил штаб флота без руководства, т. к. в штабе флота в это время никого из командования не было.

Следовательно, в результате систематических, грубых и преступных нарушений приказов и инструкций по водной охране крепости командиром 24 дивизии ОВРа контр-адмиралом Галицким и его подчиненными, Севастопольская крепость часто оставалась без охраны от проникновения подводных лодок и торпед. Так было

и накануне взрыва 28 октября и в ночь с 28 на 29 октября с. г.

После взрыва линкора «Новороссийск», несмотря на то, что истинная причина взрыва была неизвестна, можно и должно было предполагать как военное нападение, так и крупную диверсию, направленную не только против линкора «Новороссийск», но и против других крупных кораблей, стоявших на рейде, штаб флота не принял всех необходимых мер к повышению боевой готовности флота, а командование 24 дивизии ОВРа лишь спустя 10—12 часов приступило к обследованию гавани с целью обнаружения подводной лодки.

Минная обстановка и мероприятия по уничтожению мин в Севастопольских бухтах

В период Великой Отечественной войны в районе Севастопольских бухт производились минные постановки как немцами, так и нашей авиацией. Вскоре после освобождения Севастополя флот начал производить траление Севастопольских бухт с тем, чтобы обеспечить базирование кораблей эскадры¹².

По окончании указанного траления было проведено бомбометание глубинными бомбами, чтобы разрушить и вывести из строя заглобленные мины, которые могли оказаться не подорванными при тралении. Бомбометание производилось дважды: вначале с интервалами 70 метров, а затем было выполнено внакладку повторное бомбометание с интервалом 50 метров, в результате чего интервал между линиями бомбометания лишь местами сокращался до 20 метров. Кроме того, флот еще раз произвел для контроля траление наиболее мощным по тому времени тралом «Л» марки 5.

Выполнив указанные тральные и другие работы по уничтожению мин, командование Черноморским флотом открыло для плавания кораблей Севастопольские бухты. В дальнейшем, когда флот получил переданные по ленд-лизу тральщики типа «ВМС» с более совершенным тралом «ЛЛ» марки 6, было решено для уменьшения остаточного риска произвести еще раз траление Севастопольских бухт в период декабрь 1945 г.— февраль 1946 г., что и было выполнено.

Район стоянки, где находился в ночь с 28 на 29 октября линейный корабль «Новороссийск», также был

протрален всеми видами тралов. В результате траления, бомбометания и водолазного обследования в этом районе мин тогда обнаружено не было¹³.

В 1952 году Черноморский флот получил «Указания по тралению неконтактных мин» (дополнение № 2 «НТ-45»), содержавшие нормы траления мин различными типами тралов. Нормы траления, которыми раньше руководствовался флот, при этом не изменялись, но интервал между бомбами при глубинном бомбометании был установлен 25 метров вместо 50—70 метров, как было применено флотом при контрвзрывах в 1944 году. **Дополнительного бомбометания флот не произвел, ограничившись водолазным обследованием грунта для поиска мин, что признать достаточным нельзя.** При этом было обнаружено и уничтожено 26 неконтактных мин и 3 якорных мины, а также большое количество авиабомб, снарядов и другого боезапаса. Все 26 обнаруженных мин были с неисправными взрывателями, надо полагать, в результате контрвзрывов глубинных бомб, а часть мин была поставлена немцами с неисправной схемой взрывателей.

По заключению специалиста экспертной комиссии т. Першина, неисправные донные мины, которые могут остаться незамеченными в илистом грунте, способны под влиянием внешнего механического воздействия вновь приходиться в опасное положение и взрываться под воздействием магнитного поля корабля, чем и определяется наличие остаточного риска от мин, несмотря на выполнение всех указанных выше работ по разминированию (см. заключение экспертной комиссии т. Першина В. Н.¹⁴).

Причина взрыва ЛК «Новороссийск»

На основании опроса офицеров, старшин и матросов, находившихся во время взрыва на линкоре «Новороссийск» либо наблюдавших картину взрыва с других кораблей и береговых постов, установлены следующие обстоятельства, сопровождавшие взрыв.

При взрыве, который произошел в 1 час 31 минуту¹⁵ 29 октября 1955 года, был слышен раскатистый грохот низкого тона. На линкоре ощущалось сильное сотрясение, в результате которого на корабле погас свет и многие старшины и матросы, спавшие в носовых кубриках,

попадали с коек. Из людей (вахта), находившихся на верхней палубе, почти никто не мог удержаться на ногах. Матрос, стоявший на полубаке, был выброшен за борт.

Ряд очевидцев показали, что они отчетливо ощутили два толчка с очень коротким интервалом времени друг от друга. Отмечены были якобы клубы черного дыма в районе 1-й орудийной башни, поднявшиеся до сигнального мостика. Многие из очевидцев утверждали, что сразу же после взрыва ощущался характерный запах продуктов взрыва. Взрывом через образовавшуюся пробоину внесено во внутренние помещения носовой части корабля значительное количество ила, который покрыл также толстым слоем (до 30 мм) и часть палубы полубака, по-видимому, через разрыв настила этой палубы.

Матросы, вышедшие на палубу из помещений в районе взрыва, были с ног до головы покрыты илом.

В результате взрыва на дне бухты образовалась воронка, которая, по данным водолазного обследования, имела в диаметре около 12—14 метров и глубину порядка 1,5 метра¹⁶.

Взрыва артиллерийского и минного боезапаса не было, что подтверждается не только многочисленными свидетельскими показаниями, но также объемом и характером разрушения корабля¹⁷.

Радиоактивного заражения акватории в районе взрыва не обнаружено, что следует из анализа проб грунта и воды.

Анализ всех обстоятельств аварии приводит к заключению, что **взрыв не мог произойти внутри корпуса корабля**, так как при внутреннем взрыве более значительно разрушаются конструкции, расположенные в надводной части корабля, в то время как в данном случае разрушены в основном конструкции подводной части корпуса. Все отмеченные повреждения могли иметь место лишь при взрыве вне корпуса корабля.

На основании данных многочисленных опытов по изучению эффекта подводного взрыва, проведенных в течение последних лет нашими научно-исследовательскими учреждениями, а также результатов специально проведенного экспертной комиссией близ Севастополя подрыва двух мин «АМД-1000», можно заключить, что только взрыв заряда, расположенного на дне водоема, может повлечь за собой выброс значительного количества ила¹⁸.

Таким образом, взрыв 29 октября 1955 года не являлся взрывом внутри корабля.

Не являлся взрыв и контактным непосредственно у борта корабля, так как ширина корабля в месте наибольшего разрушения равна примерно 10 метрам, в то время как контактный взрыв торпеды у незащищенного корабля такой ширины привел бы к сквозному его пробитию, ибо линия действия газов была бы преимущественно горизонтальной¹⁹. В данном же случае на левом борту имеются только вмятины внутри корабля, а линия действия газов ориентирована почти по вертикали.

Характер повреждений и деформаций наружной обшивки линкора, килевой балки, палуб и платформ, а также значительное количество выброшенного ила позволяют утверждать, что причиной аварии явился взрыв заряда, расположенного на дне водоема. Об этом свидетельствует также относительно большой размер воронки, что, как показали опыты, проведенные экспертной комиссией в Севастополе, характерно именно для взрыва заряда, расположенного на дне²⁰.

Таким образом, можно утверждать, что взрыв 29 октября 1955 года являлся взрывом заряда, расположенного на дне Севастопольской бухты, в месте якорной стоянки линкора.

В целом из сопоставлений записей геофизических станций можно сделать вывод, что заряд при взрыве был во всяком случае не меньше заряда отечественной мины «АМД-1000» (1000 кг тротила)²¹.

Размеры воронки при опыте практически совпали с размерами воронки в месте стоянки линкора «Новороссийск», что свидетельствует о близости величин зарядов при этих взрывах²².

Исходя из произведенных экспертной комиссией расчетов и указанных выше данных, можно с достаточной точностью считать, что заряд, взорвавшийся под линкором 29 октября 1955 г., имел вес около 1000—1100 кг в тротиле.

На основании произведенных расчетов и соответствующих испытаний экспертной комиссией признается возможным нахождение под линкором донной мины, сохранившей потенциальную боеспособность и не вытравленной при неконтактном тралении вследствие того, что часовая механизм прибора срочности не отработал установленного на нем срока (часы стояли)²³.

Такая мина под влиянием внешнего механического воздействия (толчка) может перейти в опасное состояние и взорваться после доработки часов. Механическим воздействием на механизм мины могло быть следующее:

при постановке линкора на бочки в 18 ч 28 октября 1955 г., в процессе буксировки корабля и подтягивания его к бочкам, якорь-цепь, протаскиваясь по грунту, могла задеть за лежащую на грунте мину²⁴. В результате поворачивания или толчка мины мог произойти запуск ранее остановившегося часового механизма взрывателя²⁵.

Возможность протравливания якорь-цепью дна бухты в районе нахождения мины, следовательно механического воздействия цепи на мину, считается установленной.

В результате подробного рассмотрения всех обстоятельств и последствий взрыва установлено следующее: повреждения линкора «Новороссийск» были вызваны взрывом заряда, находившегося на грунте под носовой частью корабля²⁶;

вес заряда в тротиловом эквиваленте определяется величиной 1000—1100 кг²⁷;

наиболее вероятно, что 29 октября 1955 года под кораблем имел место взрыв немецкой мины типа RMH или LMB с взрывателем M-1, поставленной в период Великой Отечественной войны²⁸.

Возможность того, что повреждения корабля явились следствием взрыва торпеды или авиационной бомбы, экспертной комиссией исключается. (См. заключенные экспертной комиссии т. Першина.)

Описание взрыва на линкоре «Новороссийск»

Из опроса комиссией матросов, старшин и офицеров линкора «Новороссийск», а также очевидцев событий на линкоре, вахтенных офицеров и матросов с других кораблей (крейсеров «Фрунзе», «Кутузов», «Молотов» и «Керчь»), стоявших вблизи линкора, картина гибели линкора представляется в следующем виде.

В 1 час 31 минуту²⁹ 29 октября 1955 года под носовой оконечностью линкора произошел сильный взрыв, затем была замечена вспышка красного пламени до уровня передней башни, после чего пламя на полубаке потухло,

но начало распространяться по ватерлинии до середины корабля, где быстро и погасло. Как потом было установлено, пламя явилось результатом пожара бензинового бака на катере, находившегося на воде возле носа корабля и загоревшегося при взрыве мины³⁰.

В районе полубака, как показывают очевидцы, был якобы виден столб густого черного дыма, который поднялся немного выше первой башни. Как потом удалось установить, очевидно, за черный дым приняли столб ила, выброшенного взрывом со дна бухты в большом количестве³¹.

Взрыв сопровождался сильным сотрясением всего корпуса корабля. Толчок от взрыва чувствовался на стоявшем вблизи крейсере «Фрунзе». Пожара, детонации и воспламенения боезапаса на корабле не было³².

Во время взрыва освещение на корабле выключилось, так как взрыв произошел в районе центральной носовой электростанции — носовых дизель-генераторов (30—35 шпангоуты), которые были разрушены, жилые кубрики № 14 и № 1, а также смежные с ними помещения были частично разрушены и сразу же затоплены³³.

В результате взрыва в днище и в правом борту (в районе 31—50 шпангоутов) линкора образовалась пробоина площадью около 150 кв. метров. Пробита была и открытая палуба, т. е. пробоина была сквозной, от днища до верхней палубы носовой оконечности. Суммарная толщина разрушенных палуб и платформ составляет 136 мм³⁴.

Непосредственно от взрыва вода быстро затопила помещения между 23—50 шпангоутами, в том числе кубрики № 29 и 30 с находившимися в них людьми. Вслед за этим вода начала распространяться через повреждения в корпусе по другим помещениям и затопила все отделения 1 башни главного калибра, а через пути подачи боезапаса и все ее погреба. Через пробоину внутрь корабля и на палубу взрывом было вынесено со дна бухты большое количество ила.

В связи с тем что сразу после взрыва корабль принял 3200 тонн воды по расчету, его носовая часть осела и броневая палуба в районе пробоины ушла под воду.

Вода через пробоину затопила кубрик № 14, где находились люди, и через двери переборки на 51 шпангоуте стала распространяться в соседний кубрик № 15, расположенный на той же палубе³⁵. Через 10—15 минут

крен корабля был 2—3° на правый борт. Его начали выравнивать перекачкой мазута с правого борта на левый в корму. Через 30—35 минут после взрыва крен выровнялся, и его не было в течение последующих 45—50 минут.

Борьба с распространением воды заключалась в задривании дверей и люков, в укреплении переборок и дверей в них, в заделке отверстий в переборках и щелей в дверях, образовавшихся от выпучивания дверей под напором воды. Ставились подпоры и в помещениях, лежащих ниже броневой палубы. Попытки также откачивать воду корабельными средствами и с помощью прибывших спасательных средств. Однако принимаемые меры положительных результатов не дали. Вода на броневую палубу фонтанами поступала также через сточную систему и шпигаты.

В кубрике № 22 по левому борту разошлась (лопнула) палуба на уровне броневой, и через образовавшуюся трещину в кубрик стала поступать вода из отсека над противоминной защитой. Вода попадала внутрь корабля также и через незадраенные иллюминаторы. Корабль продолжал погружаться в воду. В 3 ч 20 мин 29 октября с. г. над водой была видна только половина гюйсштока (древка для носового флага).

Поступление воды непрерывно продолжалось. В 2 часа 32 мин (т. е. примерно через час после взрыва) возник крен на левый борт, достигший в течение первых 5—6 минут 7°; после этого корабль, не останавливаясь, продолжал крениться на левый борт.

В 4 часа 15 мин 29 октября с. г. линкор на глубине 16—17 м опрокинулся (через 1 час 44 минуты после возникновения крена на левый борт и через 2 часа 44 минуты после взрыва).

До опрокидывания корабль принял по расчету 7100 тонн воды, имел осадку носом около 19,5 метров, кормой — 6 метров, крен 20° и отрицательную начальную поперечную метацентрическую высоту (около —0,5 метра). При крене 20° равновесное положение накренившегося корабля становится неустойчивым. В этот момент и началось опрокидывание линкора.

Таким образом, опрокидывание корабля произошло вследствие потери поперечной остойчивости, вызванной распространением воды, главным образом по броневой и батарейной палубам. При этом распространение воды по броневой и батарейной палубам было обусловлено

водотечностью и недостаточной прочностью переборок на этих палубах, в частности отсутствием части водонепроницаемой переборки на 75 шпангоуте с левого борта, вырезанной при установке корабельной автоматической телефонной станции (КАТС), а также отсутствием части вставок на поперечных переборках в местах прохода монорельса погрузки боезапаса.

В результате взрыва и при опрокидывании корабля погибло 603 человека матросов, старшин и офицеров, из них 545 человек с линкора «Новороссийск» и 58 человек с других кораблей, принимавших участие в спасательных работах, а из числа спасенных 139 человек было ранено³⁶. (См. заключение экспертной комиссии т. Чиликина Б. Г.)

О борьбе за спасение линкора «Новороссийск» и его личного состава и о причинах гибели линкора и части его команды

Линейный корабль «Новороссийск», вернувшись с моря после выполнения задач боевой подготовки, 28 октября 1955 г. в 19 ч 30 мин стал в Северной Севастопольской бухте на левый якорь и бочки. Состояние корабля в это время характеризуется следующими данными.

На корабле находились в действии главный котел № 1, вспомогательная установка № 1, турбогенератор № 2, турбопожарный насос № 2, дежурный дизель-генератор был носовой. Осадка носа была 10,05 м, осадка кормы — 10,1 м, водоизмещение — 27 500 тонн. Главные турбины № 1 и № 2 и вспомогательные механизмы были горячие.

Из офицерского состава в момент взрыва на корабле отсутствовали: командир корабля капитан 1 ранга Кухта (в отпуске), замещавший его старший помощник капитан 2 ранга Хуршудов (уволился на берег), командир БЧ-5 инженер-капитан 2 ранга Резников (в отпуске), командир дивизиона движения инженер-капитан-лейтенант Фридберг (уволен на берег), командир электротехнической группы ст. инженер-лейтенант Коноплев (уволен на берег), командир ремонтной группы корабельный инженер (командир носовой аварийной группы) ст. инженер-лейтенант Смоляков (откомандирован

в учебный отряд), командир турбомоторной группы инженер-лейтенант Артеменко (уволен на берег). Некоторые офицеры других боевых частей и служб были также на берегу. Из 50 офицеров линкора на корабле в момент взрыва было всего 20 человек, в том числе помощник командира (и. о. ст. помощника командира корабля) капитан 2 ранга Сербулов; командир электротехнического дивизиона (и. о. командира БЧ-5) инженер-капитан 3 ранга Матусевич; командир дивизиона живучести инженер-капитан-лейтенант Городецкий. Обязанности командира корабля фактически исполнял помощник командира корабля капитан 2 ранга т. Сербулов. На линкоре находился штаб эскадры³⁷.

В 1 ч 31 мин 29 октября 1955 г. на линкоре «Новороссийск» произошел взрыв в носовой части под днищем. От взрыва на корабле погас свет. Освещение на корабле было восстановлено через 3—5 минут.

Сразу же после взрыва, получив донесение от постов наблюдения, оперативный дежурный штаба флота т. Ксенофонов позвонил на линкор и от подошедшего к телефону и. о. командира БЧ-2 (артиллериста) капитан-лейтенанта Марченко получил краткие сообщения о взрыве в носовой части линкора.

После взрыва на корабле в связи с отсутствием света была пробита колоколом (рындой) аварийная тревога, а после включения света — боевая тревога.

В это время корабль, приняв около 3000 тонн воды, медленно погружался носом. Большая часть матросов и старшин, находившихся в носовых кубриках, погибла, было убито и ранено до 250 человек.

По тревоге личный состав аварийных партий начал производить осмотр поврежденных отсеков и вести борьбу с распространением воды по кораблю, одновременно дивизион движения БЧ-5 начал по своей инициативе прогревать вспомогательные механизмы и готовить аварийное имущество, а также производились эвакуация раненых и вынос наверх убитых, были осмотрены снарядные и зарядные погреба, причем было установлено, что боезапас в I и II погребах цел, в носовые погреба поступала вода.

Помощник командира корабля капитан 2 ранга Сербулов, являвшийся в это время командиром корабля, не занял место на ГКП (главный командный пункт линкора), не дал приказаний об экстренном приготовлении главных машин, а оставался в носовой части корабля

в районе пробойны, руководя эвакуацией раненых, давал отдельные указания по борьбе с распространением воды и организовал спасение людей, выброшенных взрывом за борт. Таким образом, т. Сербулов не выполнил полностью обязанностей командира корабля, ограничившись тем, что отдавал частные распоряжения.

Штаб флота вместо того, чтобы объявить «большой сбор» по базе, объявил готовность № 1 только аварийной и медицинской службам флота и в распорядительном порядке оповестил некоторых начальствующих лиц флота.

На стоявших вблизи линкора крейсерах эскадры: «Адмирал Нахимов», «Михаил Кутузов», «Молотов», «Фрунзе» по инициативе командиров крейсеров была объявлена боевая тревога.

Примерно в 2 часа прибыли на линкор Командующий флотом вице-адмирал Пархоменко, член Военного Совета вице-адмирал Кулаков и начальник штаба флота вице-адмирал Чурсин. Узнав, что борьбой за живучесть линкора руководит и. о. командира БЧ-5 т. Матусевич, т. Пархоменко, находясь на палубе полубака, вызвал его с докладом. При докладе т. Матусевич сообщил, что корабль в носовую часть принял воды примерно 1200—1400 тонн (фактически корабль в это время принял воды около 3000 тонн), что приняты меры к прекращению распространения воды, обеспечивается сохранение корабля, а имеющийся крен на правый борт 1,5—2° тов. Матусевич обещал выправить быстро. **На этом т. Пархоменко, приняв все это на веру, настолько сразу успокоился, что, по собственным словам, у него появилась мысль «пойти и попить чайку».**

Вместе с тем и в явном противоречии с тем, что сказано выше, Командующий флотом т. Пархоменко распорядился вызвать к линкору буксиры для буксировки корабля к берегу³⁸.

В 2 ч 05 мин на линкор прибыл и. о. Командующего эскадрой контр-адмирал Никольский, который, доложив Командующему о своем прибытии, получил приказание вступить в исполнение обязанностей командира линкора и навести порядок на линкоре.

По мнению комиссии, контр-адмирал Никольский обязан был вступить в командование линкором и потому, что, во-первых, ЛК «Новороссийск» является флагманским кораблем эскадры и, во-вторых, потому, что

в этот момент на линкоре не было ни командира корабля, ни старшего помощника командира корабля.

Т. Никольский также потребовал докладов от тт. Матусевича и Городецкого о создавшейся обстановке на линкоре, но никаких указаний не дал.

Поспешно, неправильно и преступно легкомысленно оценив положение линкора, ни Командующий флотом т. Пархоменко и Член Военного Совета т. Кулаков, ни и. о. командующего эскадрой т. Никольский не приняли в первые же минуты по прибытии на корабль такой простой и совершенно необходимой меры, как введение в действие главной машинной установки (на что пошло бы не более 30—40 мин., так как установка была горячая), и не приказали осуществить перевод сильно поврежденного корабля на мелкое место (на глубину 11—12 метров). Вместо этого т. Пархоменко отдал безграмотную и к тому же запоздалую команду оттащить к берегу сильно поврежденный и стоявший на якоре линкор сравнительно маломощными буксирами³⁹. Буксиры провозились у корабля около 2 часов до самого опрокидывания линкора, но отбуксировать линкор не смогли. Это и предредило гибель линкора.

В 3 ч 30—35 мин 29 октября с. г., т. е. спустя 1 час⁴⁰ после взрыва, на линкор прибыл и. о. командира линкора ст. помощник командира корабля капитан 2 ранга Хуршудов, представился и. о. Командующего эскадрой контр-адмиралу Никольскому и получил от него приказание взять на себя командование кораблем, чего Никольский уже не имел права делать.

И. о. командира т. Хуршудов также начал свою деятельность с того, что потребовал доклада от и. о. начальника БЧ-5 т. Матусевича о выравнивании крена на левый борт, о состоянии носовых погребов, и также не дал никаких конкретных указаний и распоряжений.

В это время на правом борту у носа корабля командовал помощник командира линкора т. Сербулов, считавший себя командиром линкора вплоть до гибели корабля.

Кстати, при опросе т. Сербулов оказался единственным, кто честно заявил, что он считал и сейчас, уже после гибели линкора, считает себя командиром корабля, так как его никто не отстранял от командования кораблем и он не слышал о вступлении на пост командира корабля кого-либо другого.

Действительно, никто из начальствующих лиц не объявил по кораблю о вступлении в командование линкором, хотя громкоговорящая и другая связь на корабле исправно действовала до конца.

Таким образом, в результате грубого нарушения Устава корабельной службы на линкоре оказалось одновременно, по крайней мере, 4 командира корабля, которые находились в разных местах: Командующий флотом т. Пархоменко и Член Военного Совета флота т. Кулаков — главным образом на палубе юта, и. о. Командующего эскадрой т. Никольский — на палубе юта или на палубе шкафута, и. о. командира корабля т. Хуршудов — в кубрике № 7 и пом. командира корабля т. Сербулов — на палубе носа, около пробоины. Никто из этих командиров не находился, как это положено по Уставу, на Главном командном пункте корабля (ГКП), оборудованном всеми средствами связи, откуда только и можно было удобно, быстро и действительно руководить борьбой за спасение корабля.

Находясь на палубе корабля, ни один из этих командиров не мог своевременно и быстро получать необходимые данные о ходе борьбы с водой, об общем положении корабля, не могли они как следует рассмотреть чертежи корабля или другие технические документы. Поэтому тт. Пархоменко, Кулаков и Никольский часто вызывали себе на палубу с поста живучести (ПЭЖ) непосредственных руководителей работ по спасению корабля — и. о. командира БЧ-5 т. Матусевича и помогавшего ему начальника технического управления флота т. Иванова⁴¹. Но поскольку проход с поста живучести на палубу и обратно требовал времени, то, несомненно, это отвлечало названных товарищей от их работы, не помогало делу борьбы за спасение корабля, а наоборот, вредило делу и дезорганизовывало руководство.

В связи с гибелью тт. Матусевича, Городецкого и Иванова и отсутствием каких-либо письменных документов нельзя со всей точностью воспроизвести, какие команды и распоряжения давались лицами, командовавшими в то время линкором для спасения корабля, но из опросов и личных признаний тт. Пархоменко, Кулакова, Никольского, Хуршудова и Сербулова, а также и опросов матросов, старшин и офицеров можно с полным основанием утверждать, что никто из этих лиц не сделал даже попытки разобраться и оценить общее положение серьезно поврежденного корабля и организо-

вать планомерную борьбу за спасение корабля. Времени же для этого было достаточно, и на корабле было более чем достаточно высшего начальствующего состава⁴².

Тов. Сербулов, первым вступивший в командование кораблем, от начала и до конца честно и самоотверженно выполнял роль только помощника командира корабля, руководя аварийными партиями и ведя борьбу с водой.

И. о. командира линкора т. Хуршудов, по его собственному признанию, сидя у люка из 7 кубрика в ПЭЖ, больше прислушивался к тому, что делалось в ПЭЖе, а сам если и отдавал команды, то по второстепенным вопросам.

Командующий флотом т. Пархоменко, Член Военного Совета флота т. Кулаков и и. о. командующего эскадрой т. Никольский, выслушивая краткие сообщения тт. Матусевича и Иванова, ограничивались ничем или мало что значащими распоряжениями: «действуйте», «усильте борьбу с проникновением воды», «крепите переборки» и т. п.

За 10—15 мин до гибели корабля начальник Технического управления флота т. Иванов, понимая тяжелое положение корабля, пришел и доложил Командующему флотом т. Пархоменко, Члену Военного Совета флота т. Кулакову и и. о. Командующего эскадрой т. Никольскому, что крен корабля на левый борт достиг уже 17—18°. Командующий спросил его: «А какой критический крен корабля?» — «Двадцать градусов», — ответил т. Иванов. Это означало, что корабль уже находится на грани опрокидывания и предотвратить этого уже нельзя. Известно также, что в это же время флагманский инженер-механик бригады крейсеров инженер-капитан 2 ранга т. Бабенко доложил Члену Военного Совета флота т. Кулакову о серьезности положения. **Но даже в этот критический момент командование флотом и эскадры не поняло или не захотело понять всей серьезности положения корабля и не отдало никаких распоряжений о спасении команды.**

Деятельность пятой боевой части (электромеханическая служба корабля) и ее офицеров проходила следующим образом.

Управление действиями электромеханической боевой части (БЧ-5) шло с поста энергетики и живучести (ПЭЖ). Немедленно после взрыва в пост живучести

прибыл командир дивизиона живучести т. Городецкий, дежуривший по БЧ-5, затем т. Матусевич, исполнявший обязанности командира БЧ-5.

В связи с отсутствием света прежде всего было приказано кормовой электростанции подать питание в сеть освещения, что и было выполнено через 3—5 минут, после чего [свет] был на корабле до его опрокидывания. Затем в пост живучести стали поступать доклады о состоянии отсеков корабля.

Тов. Городецкий приказал обжечь клапана затопления погребов и кингстоны и приготовить к действию системы водоотливную и пожарную, отсоединив разрушенную при взрыве носовую часть пожарной системы. Эти распоряжения в полной мере не были выполнены, так как штоковая проводка двух клапанов была повреждена взрывом. Образовавшийся в первое время после взрыва небольшой крен на правый борт по приказанию т. Городецкого был выровнен перекачиванием мазута с правого борта на левый. Командир БЧ-5 т. Матусевич распорядился о запуске водоотливных помп, о подкреплении переборок и о запуске двух турбогенераторов. Начальник Технического управления флота т. Иванов, зная, что т. Матусевич по специальности инженер-электрик, оказывал ему энергичную помощь в борьбе за непотопляемость корабля. Несмотря на принятие дальнейших мер и четкую и быструю работу БЧ-5, предотвратить опрокидывание корабля не удалось⁴³.

По мере поступления воды в отсеки корабль все более погружался носовой частью. Личный состав, выводившийся из затопленных помещений, уходил на ют и ожидал там приказаний, не имея возможности чем-либо помочь в борьбе за спасение корабля. На юте скопилось до 800—900 человек. Аварийные партии других кораблей, не знавшие расположения помещений линкора, пользовались очень плохо и в дальнейшем также были отведены на ют.

Личный состав корабля более часа стоял в строю на палубе в 5—6 рядов, и, когда корабль начал сильно крениться, передние ряды держались за леера (ограждение палубы корабля), а другие ряды за них и друг за друга, чтобы не сорваться с палубы.

Незадолго до опрокидывания корабля Командующим флотом т. Пархоменко на основании доклада т. Никольского было приказано аварийные партии других кораблей снять с линкора, но выполнить это распо-

ряжение полностью не удалось, так как линкор уже опрокинулся.

Когда гибель корабля стала очевидна и крен начал катастрофически увеличиваться, кто-то из командования отдал приказ прыгать за борт. В это время наклон палубы корабля был такой уже, что личный состав держаться на палубе не мог, люди с лееров обрывались и скатывались в воду, даже не успев снять одежду и обувь. Опрокинувшимся кораблем многие из них были накрыты и погибли. Погибла часть матросов, плохо умевших плавать.

Таким образом, можно считать твердо установленным следующее:

1. После взрыва и получения пробоины в носовой оконечности линкор, находясь 2 часа 40 минут на плаву, мог и должен был быть спасен.

2. Единственной и самой надежной мерой для спасения корабля и людей должен был быть немедленный отвод линкора на мелкое место в гавани (на глубину 11—12 метров) с помощью своих машин. Главные машины и котлы корабля находились в таком состоянии, что могли быть запущены через 30—40 минут после команды. Личный состав машинных помещений по своей инициативе привел в готовность все вспомогательные механизмы. Но в результате преступной беспечности и бездеятельности Командующего флотом т. Пархоменко, Члена Военного Совета флота т. Кулакова, и. о. Командующего эскадрой т. Никольского и и. о. командира линкора т. Хуршудова этого сделано не было, и гибель линкора была предрешена.

3. Вместо команды о пуске своих машин на линкоре лица, командовавшие кораблем, отдали безграмотный приказ о буксировке линкора к берегу буксирами. При условии, когда линкор стоял на якоре и отдать якорь не было возможности⁴⁴, а команды перерезать якорную цепь отдано не было, три сравнительно мало-мощных буксира в течение почти 2 часов смогли лишь слегка развернуть линкор около якоря.

Пустая и даже вредная возня с буксировкой линкора продолжалась вплоть до опрокидывания линкора. Приказание о буксировке линкора только создало у людей опасную иллюзию, что что-то делается для спасения корабля. После того как появился крен на левый борт⁴⁵, буксиры, тащившие линкор в основном тоже на

левый борт, могли только способствовать увеличению крена корабля и ускорять его гибель.

4. Руководство работами по спасению корабля и людей было от начала и до конца полностью дезорганизовано лицами, командовавшими кораблем. Все традиции, весь опыт и Устав Военно-Морского флота были нарушены. На корабле оказалось 4 командира, ни один из них не объявил по кораблю о вступлении в командование кораблем, ни один из них не занял положенное по Уставу командиру такого корабля, как линкор, место на Главном командном пункте (ГКП), а все находились в разных местах корабля, главным образом на открытой (верхней) палубе корабля.

5. Само командование спасением корабля было беспорядочным, нерешительным, без какого-либо знания истинного положения корабля, и сводилось в основном к выслушиванию кратких информации людей, ведущих непосредственную борьбу с водой. Твердо установлено, что ни один из 4 командиров за все время агонии корабля (2 ч 40 мин) даже и не пытался как следует разобраться с общим тяжелым положением корабля, наметить и принять серьезные меры по спасению корабля и людей.

6. Личный состав линкора: матросы, старшины и офицеры, а также офицеры, руководившие непосредственной борьбой за спасение корабля — и. о. командира БЧ-5 т. Матусевич, командир движения живучести⁴⁶ т. Городецкий и помогавший им начальник Технического управления флота т. Иванов, — умело и самоотверженно вели борьбу с поступавшей на корабль водой, хорошо знали каждый свое дело, проявляли инициативу, показали образцы мужества и подлинного героизма. Но все усилия личного состава были обесценены и сведены на нет преступно легкомысленным, неквалифицированным и нерешительным командованием.

7. Аварийно-спасательные партии с других кораблей, прибывшие на помощь линкору, использовались крайне плохо, неорганизованно. Эти команды были предоставлены самим себе, а не зная корабля, расположения помещений и устройств, они зачастую делали случайную работу или просто ничего не делали, а стояли на открытой (верхней) палубе корабля. Очевидно, такое положение и привело к тому, что еще за 25—30 минут до опрокидывания линкора, когда борьба за удержание корабля на плаву вступила в решающую стадию, была

отдана команда аварийно-спасательным партиям с других кораблей покинуть линкор.

Позорным примером безответственности командования в использовании аварийно-спасательных средств является такой факт, что водоотливные средства одного, а может быть и двух, аварийно-спасательных судов использовались не для откачки воды из затопленных помещений корабля, а перекачивали воду из моря в море. Только через 30—40 минут было кем-то замечено, что шланг от насоса был заправлен в сквозную пробочину в носу корабля и качал воду не из корабля, а из моря.

9. Командование флотом тт. Пархоменко и Кулаков, и. о. командующего эскадрой т. Никольский и и. о. командира линкора т. Хуршудов, не приняв должных мер к спасению корабля, преступно отнеслись и к делу спасения личного состава линкора.

Гибели значительного количества, по крайней мере 300—350 человек, можно и должно было не допустить, для этого были налицо все условия: близость берега (80 метров от кормы корабля), наличие близ линкора большого количества, более 60 единиц, различных кораблей; с момента взрыва до момента опрокидывания линкора прошло 2 ч 45 мин. Время достаточное для обдумывания решений и принятия мер.

В кормовой части корабля на верхней палубе было собрано 800—900 матросов и старши, которые не могли быть использованы в борьбе с распространением воды по кораблю. По мере затопления боевых постов и помещений число бездействовавших людей росло.

Никаких мер по планомерной эвакуации людей с корабля принято не было. Даже когда крен корабля достиг 18°, а палуба до одной трети длины корабля от носа ушла под воду и Командующему флотом т. Пархоменко было об этом доложено и указано, что критический крен корабля 20°, то и тогда не было принято решения о спасении людей.

Кем-то (установить не удалось) за несколько минут до опрокидывания была подана команда покинуть нижние помещения и посты, но, очевидно, значительная часть людей не успела этого сделать и погибла.

Люди были выстроены на палубе в 5—6 рядов. Когда крен корабля возрос настолько, что стоять на палубе было уже трудно, люди, чтобы не покатиться по палубе, хватались за леера и друг за друга. Перед гибелью ко-

рабля не было дано команды снять лишнюю одежду и расшнуровать ботинки.

Только тогда, когда корабль уже стал погружаться в воду и люди стали срываться и сыпаться в воду, Командующий флотом или кто-то другой крикнул: «Прыгайте в воду». Но было уже слишком поздно, так как людей убивали срывающиеся и катящиеся по палубе корабля предметы, часть людей, прыгнувших в воду, была накрыта кораблем и погибла. Погибли также многие из тех, кто плохо умел плавать.

Командующий флотом т. Пархоменко, Член Военного Совета флота т. Кулаков и и. о. Командующего эскадрой т. Никольский в устных и письменных объяснениях, данных комиссии, пытаются оправдать свои преступно-безответственные действия в деле спасения личного состава линкора тем, что, во-первых, они-де до самого конца были уверены в благополучном исходе и в том, что линкор не утонет, и, во-вторых, что при эвакуации команды они боялись паники. Эти объяснения комиссия считает совершенно несостоятельными и неправдивыми.

Во-первых, у командования флотом, эскадрой и кораблем не было никаких оснований к благодушию, особенно в последние 30—35 минут до конца катастрофы, так как все объективные факты указывали на тяжелое положение корабля (быстрое нарастание крена на левый борт и продолжающееся погружение в воду после). Кроме того, установлено, что за 10—15 мин до гибели начальник Технического управления флота инженер-капитан 1 ранга Иванов доложил Командующему флотом, что крен корабля достиг 18° при критическом крене 20°. Из этого надо было сделать надлежащие выводы. Кроме того, командование должно было учесть и то, что принимаемые командой линкора в течение более 2 часов меры по борьбе с поступающей внутрь корабля водой не дали никаких результатов. Это уже одно указывало на тяжесть положения корабля.

Во-вторых, т. Пархоменко, Кулаков и Никольский говорят неправду, когда они хотят свои преступные действия объяснить только тем, что они-де до конца верили в спасение корабля.

Чем же тогда можно объяснить тот факт, что эти же люди приказывали, и не один раз, буксировать линкор к берегу? Значит, они все же опасались катастрофы и в то же время не приняли мер по спасению команды.

В-третьих, ссылка на боязнь паники среди личного состава линкора при эвакуации с корабля не только не состоятельна, но и является прямым поклепом, клеветой на личный состав корабля.

Политико-моральное состояние личного состава линкора, начиная с момента взрыва и до опрокидывания линкора, было высоким, отличным. Не было и следа растерянности, паники, не было ни одного случая нарушения дисциплины и воинского долга. Наоборот, матросы, старшины и офицеры линкора показывали образцы мужества и героизма. Из почти 1000 матросов и старшин, стоявших в строю на палубе тонущего на их глазах корабля, не нашлось ни одного человека, который сделал бы даже попытку прыгнуть за борт, все они стояли на палубе буквально до тех пор, пока буквально не стали скатываться в воду.

Поэтому комиссия считает, что своевременная и хорошо организованная (по очередям) эвакуация личного состава корабля, не занятого борьбой за живучесть корабля, была бы мерой совершенно необходимой. Никакой паники при этом, безусловно, не должно было быть и не было бы.

Об организации спасения людей с затонувшего линкора «Новороссийск»

Работы по спасению людей с затонувшего корабля, несмотря на всю их важность, Командованием флота были организованы недопустимо плохо, что было установлено комиссией на месте у затонувшего линкора по прилете в Севастополь (спустя 19 часов после гибели корабля) и последующим расследованием; когда комиссия прибыла на место, корма уже погрузилась в воду.

Единственно правильным и необходимым решением для поддержания плавучести кормы линкора и организации спасения людей была немедленная подача воздуха в верхнюю часть корабля, причем чем больше воздуха, тем лучше. Между тем в результате безответственности ряда должностных лиц воздух стал подаваться в корабль только в 11 ч 30 мин 29 октября с. г., т. е. спустя 7 часов 15 минут после затопления корабля, и то только по одному шлангу и одним компрессором. В то же время на месте гибели корабля имелось с самого начала 7 водолазных компрессоров и 3 продувочных,

из которых для работы водолазов должно было в то время оставлено не более 2—3 компрессоров, а остальные должны были быть пущены на подачу воздуха в корабль для поддержания кормы на плаву и организации спасения людей. Это сделано не было. Воздух подавался только одним компрессором, и удержать корму корабля на плаву не удалось.

Комиссия, убедившись в том, что работы по поддержанию плавучести кормы корабля и по спасению людей организованы плохо, предложила командованию флотом принять самые решительные меры и организовать быстро и как следует это дело. **И только спустя 17 часов после катастрофы командование флота подписало приказ об организации работ по подъему корабля, хотя в то время надо было спасать людей, а не поднимать корабль**⁴⁷.

О безответственности и вопиющем равнодушии к спасению оставшихся внутри затонувшего корабля живых людей свидетельствуют и следующие факты.

В то время как явно не хватало компрессоров для подачи воздуха в корабль, на складе в крепости лежало 4 новых компрессора. Только на следующие сутки они были пущены в работу.

Еще в тот момент, когда корма корабля была на плаву и в разных помещениях затонувшего корабля прослушивались стуки оставшихся в живых людей, по приказанию Члена Военного Совета флота вице-адмирала Кулакова ряд спасательных кораблей (СС «Карабах», СС ПЛ «Бештау», ВМ-34 и ВРД-53) переключились на работу по подъему трупов. Это оторвало и без того крайне ограниченные средства от спасения живых людей.

Меры по поиску внутри корабля оставшихся в живых людей были организованы совершенно неудовлетворительно, малоэффективными средствами простукивания снаружи корабля несколькими водолазами. В то же время в Штабе флота известно было, что в Балаклаве на испытаниях находится новейшая аппаратура ПРЗПС, позволяющая устанавливать прямую связь голосом с людьми, находящимися внутри корабля.

Ни штаб флота, ни Аварийно-спасательная служба флота не приняли никаких мер по срочной доставке этой аппаратуры к затонувшему кораблю, и только по личной инициативе начальника штаба 21 дивизии подводных лодок капитана 1 ранга т. Смирнова эта аппаратура была доставлена в Севастополь в 12 ч 50 мин 30 октября

с. г., т. е. спустя 32 часа после аварии, когда корма корабля уже ушла полностью в воду.

В результате такого преступно-халатного, бездушного отношения к спасению оставшихся в живых людей в затонувшем корабле удалось спасти только 9 человек. Можно утверждать, что при быстрой и правильной организации работ по спасению с использованием всех технических средств можно было спасти значительно больше людей.

Безотрадная картина безответственности и черствого равнодушия к жизни людей видна из прилагаемой к настоящему докладу записки вице-адмирала Фролова, вызванного комиссией из Ленинграда и возглавившего по поручению комиссии вечером с 30 октября с. г. руководство по спасению людей и обследованию корабля (см. докладную записку вице-адмирала Фролова от 6 ноября 1955 года) ⁴⁸.

По мнению комиссии, должно быть проведено строгое расследование преступно-халатного отношения ряда начальствующих лиц Черноморского флота к делу спасения людей, оставшихся в живых внутри линкора «Новороссийск» после его опрокидывания, а виновные должны понести заслуженное наказание ⁴⁹.

Выводы

На основании детального изучения в период с 29 октября по 8 ноября с. г. на месте, в Севастопольской крепости, всех обстоятельств гибели линкора «Новороссийск» и гибели 603 человек моряков, из бесед и опросов членами комиссии, экспертами и органами КГБ более 500 матросов, старшин, офицеров и политработников линкора и других кораблей, из бесед и письменных докладов начальствующих лиц Черноморского флота, эскадры, линкора «Новороссийск» и других кораблей, ознакомления с различными документами, а также на основании заключений экспертных комиссий специалистов Военно-Морского Флота, Министерства судостроительной промышленности и научных учреждений комиссия пришла к следующим выводам и заключениям.

1. Линейный корабль «Новороссийск» (бывший итальянский линкор «Юлий Цезарь»), принятый в строй Военно-Морского флота СССР в 1949 году, главным образом в результате модернизации, проведенной итальянцами в 1935—1937 гг., имел крупные конструк-

тивные недостатки, был перегружен, что серьезно ухудшало все элементы непотопляемости корабля.

Командование Черноморского флота, эскадры и линкора, зная о таком неблагоприятии в части непотопляемости корабля, не разработало и не приняло дополнительных и специальных мероприятий как по устранению хотя бы части конструктивных недостатков корабля, так и по организации должной аварийно-спасательной службы на корабле, как например: усиление некоторых водонепроницаемых переборок на броневой палубе, заварка нижних иллюминаторов и некоторых дверей, усиление состава дивизиона живучести, обеспечение корабля необходимым дополнительным аварийным имуществом, систематический и строгий контроль за водонепроницаемыми люками, дверями и состоянием переборок, наличием заглушек над дверями водонепроницаемых переборок по монорельсу погрузки боеприпасов, строгий контроль за задриванием иллюминаторов.

Техническая часть службы борьбы за непотопляемость линкора была организована неудовлетворительно, а кренование корабля со дня его вступления в состав Военно-Морского флота СССР не проводилось, поэтому элементы его действительной остойчивости не были известны. Вся техническая документация и чертежи корабля были итальянские. Таблицы непотопляемости корабля, являющиеся основным документом, с помощью которого только и можно грамотно и успешно вести борьбу за жизнь корабля, были составлены силами личного состава БЧ-5 линкора и не могли служить боевым документом для определения остойчивости и спрямления корабля в тяжелых аварийных случаях. Расчеты непотопляемости корабля при тяжелых повреждениях корабля не имелось.

Все это привело к тому, что линейный корабль «Новороссийск», находясь в строю, подвергался постоянной угрозе (см. заключение экспертной комиссии т. Чиликина).

2. Наиболее вероятной причиной подрыва линкора является взрыв под днищем корабля, в носовой его части, немецкой донной мины типа RMH или LMB, оставшейся со времени Великой Отечественной войны (см. примеч. 28.— Б. А.).

По заключению специалистов, механизм мины мог быть взведен в боевое положение даже небольшим поворотом (толчком) мины якорной цепью при постановке

линкора на якорь накануне катастрофы. Возможность протравливания грунта якорь-цепью в районе нахождения мины специалистами считается доказанной. (См. примеч. 24.— Б. А.)

Следует отметить, что линкор «Новороссийск» не имел размагничивающего устройства и, следовательно, был полностью незащищен против магнитных мин⁵⁰ (см. заключение экспертной комиссии т. Першина).

По заключению специалистов, траления бухты, проведенные после освобождения Севастополя в 1944—1946 гг., не давали полной гарантии от минной опасности. Тем более что это стало очевидным позднее, после многолетнего опыта по тралению и исследованию немецких мин⁵¹.

В 1951 году Главным Штабом ВМФ были изданы и в 1952 году поступили на флот «Указания по тралению неконтактных мин» (дополнение № 2 к «НТ-45»), в которых были определены нормы и режимы траления неконтактных мин различными типами тралов. Проведенное ранее в Севастополе траление соответствовало этим нормам.

В то же время в указанном документе предусмотрено уменьшение интервала между глубинными бомбами при уничтожении мин контрвзрывами до 25 метров вместо интервала 50—70 метров, примененного флотом в 1944 году при разминировании Севастопольских бухт.

Командование Черноморского флота дополнительного бомбометания с уменьшенными интервалами между бомбами не провело, ограничившись проведением водолазного обследования Севастопольских бухт и особом мест стоянки кораблей с целью обнаружения и уничтожения невытравленных мин. При водолажном обследовании было обнаружено и уничтожено 26 неконтактных мин, все с выведенными из строя и неисправными взрывателями.

3. Нельзя полностью исключить, что причиной подрыва линкора является диверсия⁵², так как охрана Севастопольской гавани со стороны моря была неудовлетворительной, ненадежной, а приказы и инструкции по охране водного района крепости командиром 24 дивизии ОВРа контр-адмиралом Галицким и его подчиненными систематически, грубо и преступно нарушались. Так, например, накануне и в ночь с 28 на 29 октября с. г. вход в Севастопольскую гавань длительное время гидролокационными средствами фактически не охранялся,

так как донная гидролокационная станция, стоящая при входе в гавань, находилась в плановом ремонте, а большой охотник с гидролокационной станцией был снят с поста у входа в крепость для выполнения другого, менее важного задания. Ворота в боновом противокатерном и сетевом противоторпедном заграждениях не закрывались неделями и даже месяцами.

После взрыва линкора также не были приняты должные меры по усилению противолодочной обороны, хотя истинные причины взрыва были в то время неясны и неизвестны, должно было предполагать возможность нападения подводной лодки. Лишь спустя 10—12 часов после взрыва была отдана команда большим охотникам провести противолодочное обследование гавани.

4. Основными причинами гибели линкора «Новороссийск» после взрыва являются:

неправильная, преступно-легкомысленная оценка, от начала и до конца катастрофы, командованием флота, эскадры и корабля истинного положения, в котором находился линкор после взрыва, и непринятие в первые же минуты катастрофы такой простой и абсолютно необходимой меры, как перевод сильно поврежденного корабля своим ходом на более мелкое место к берегу (на глубину 11—12 метров). Это можно было сделать при своевременной команде и, имея горячие машины, через 30—40 минут после взрыва. Вместо этого была отдана безграмотная команда оттаскивать к берегу поврежденный и стоящий на якоре и на бочках корабль сравнительно маломощными буксирами, чего они после более чем двухчасовой возни около корабля сделать не смогли.

Отвод корабля под своими машинами на более мелкое место полностью исключал возможность катастрофы и обеспечивал все условия для дальнейшей успешной борьбы с затоплением корабля;

отсутствие единого, централизованного и должного командования на линкоре во время борьбы за его спасение. На линкоре, в результате вопиющих нарушений Устава корабельной службы, оказалось одновременно по крайней мере 4 командира корабля: командующий флотом вице-адмирал Пархоменко, и. о. командующего эскадрой контр-адмирал Никольский, и. о. командира линкора «Новороссийск» старший помощник командира капитан 2 ранга Хуршудов и помощник командира линкора капитан 2 ранга Сербулов. В то же время никто

из них не объявил по кораблю в этот критический час о принятии на себя командования кораблем. А это было легко сделать, так как громкоговорящая связь и другие виды связи на линкоре исправно работали до погружения корабля в воду;

организация и система командования кораблем была полностью нарушена и подорвана также и тем, что ни один из четырех командовавших линкором лиц не занял уставного места командира на главном командном пункте линкора (ГКП), а все они находились в разных местах корабля: на палубах полубака, юта, шкафута и в кубрике № 7, откуда практически невозможно было централизованно командовать и должным образом организовать успешную борьбу за спасение корабля. К тому же, находясь на верхней палубе корабля и вызывая к себе на палубу с докладом с поста живучести людей, руководивших борьбой, и. о. командира БЧ-5 т. Матусевича и помогавшего ему начальника Технического управления флота т. Иванова, и отрывая их на довольно длительное время от работы, командующий флотом т. Пархоменко еще более дезорганизовал руководство делом спасения корабля.

О вопиющей неорганизованности и неразберихе, царившей в это время на линкоре, свидетельствует такой потрясающий факт. Подошедшие к линкору аварийно-спасательные буксиры, не имея никаких указаний со стороны командования кораблем, по своей собственной преступной халатности заправили шланги откачивающих воду насосов в сквозную пробоину в носу корабля и перекачивали воду из бухты в бухту. Это было обнаружено кем-то только спустя 30—40 минут.

Командующий флотом т. Пархоменко, Член Военного Совета флота т. Кулаков, и. о. Командующего эскадрой т. Никольский и и. о. командира линкора т. Хуршудов свою роль командиров в деле спасения линкора свели только к выслушиванию и слепому одобрению кратких, сделанных впопыхах сообщений о ходе работ по борьбе с поступающей на корабль водой (блокирование переборок) и. о. командира электромеханической части линкора инженер-капитана 3 ранга Матусевича (по специальности инженера-электрика) и пришедшего ему на помощь начальника технической службы флота инженер-капитана 1 ранга т. Иванова. Со стороны указанных выше командующих лиц не было сделано ни одной попытки разобраться с общим положением корабля

и правильно оценить масштабы повреждений, не было сделано и попытки организовать планомерную борьбу за спасение корабля.

О преступной беспечности и безответственности в оценке положения линкора после взрыва свидетельствует такой факт. По собственному признанию Командующего флотом т. Пархоменко, через 30—40 минут после прихода его на корабль (т. е. через 1 час — 1 час 10 минут после взрыва), когда положение корабля лишь временно стабилизировалось, он — Пархоменко — был настолько уверен в благополучном исходе, что у него появилась мысль «пойти и попить чайку».

Следовательно, вся тяжесть и ответственность борьбы за спасение линкора была переложена на молодых рядовых офицеров тт. Матусевича и Городецкого и начальника технического управления флота т. Иванова, не знавшего этого корабля. Эти товарищи погибли на боевом посту.

5. Основными причинами гибели большого числа людей из личного состава линкора «Новороссийск», а также части людей из спасательных команд других кораблей являются:

взрыв мины ⁵³ под носовой частью линкора, в результате которого погибло около 150—175 человек и было ранено около 130 человек матросов и старшин, находившихся в носовых кубриках в районе взрыва, а также потеря некоторой части людей из аварийно-спасательной партии за время борьбы за спасение корабля;

и самое главное — непринятие лицами, командовавшими на корабле, и в первую очередь Командующим флотом т. Пархоменко, Членом Военного Совета флота т. Кулаковым, и. о. Командующего эскадрой т. Никольским, необходимых и своевременных мер к эвакуации на берег и на другие корабли значительной части (900—1000 человек) личного состава линкора, не принимавших никакого участия в работах по спасению корабля и стоявших в строю (в 5—6 рядов) на палубе юта у кормы корабля до последнего момента опрокидывания линкора. Кроме того, командование кораблем обязано было вывести в должное время на палубу часть личного состава с ряда боевых постов, также не принимавших и не могущих по разным причинам принять участие в спасении корабля. Этого сделано не было, и гибель сотен людей была предрешена.

Даже уже в последние минуты перед опрокидыванием корабля не было отдано приказание личному составу сбросить с себя лишнюю одежду и расшнуровать ботинки, что, безусловно, предотвратило бы гибель многих молодых матросов, плохо умевших плавать.

Следовательно, непринятие командованием самых элементарных и простых мер по своевременному снятию людей с корабля, учитывая, что корма линкора находилась всего в 80—90 метрах от берега и вокруг, в непосредственной близости от корабля, было много других кораблей (спасательные буксиры, катера, тральщики, охотники), привело к гибели по меньшей мере 300—350 человек. Гибель этих людей можно и должно было предотвратить.

6. Командованием Черноморского флота и эскадры была также проявлена недопустимая медлительность и неорганизованность в спасении части людей, оставшихся в живых в помещениях линкора после его опрокидывания, в связи с чем удалось спасти лишь незначительное количество людей — всего 9 человек.

7. Прямыми виновниками гибели значительного количества людей и линкора «Новороссийск» являются командующий Черноморским флотом вице-адмирал Пархоменко, и. о. командующего эскадры контр-адмирал Никольский и и. о. командира линкора капитан 2 ранга Хуршудов.

Прямую ответственность за катастрофу с линкором «Новороссийск» и особенно за гибель людей несет также и Член Военного Совета Черноморского флота вице-адмирал Кулаков. Виновность других лиц из командного состава Черноморского флота в преступном нарушении приказов и инструкций по водной охране крепости Севастополь, в непринятии должных мер по борьбе с минной опасностью, по неправильному использованию аварийно-спасательных средств и по ряду других должностных преступлений, связанных с катастрофой линкора «Новороссийск», должна быть расследована особо, а виновные должны понести строгое наказание⁵⁴.

8. Личный состав: матросы, старшины, офицеры и политработники линкора «Новороссийск», а также аварийно-спасательных команд с крейсера «Фрунзе», «Кутузов», «Молотов» и «Керчь» в борьбе за спасение корабля проявили хорошую выучку, исключительное мужество и самоотверженность и не покидали своих боевых постов до самого последнего момента гибели ко-

рабля. Не было ни одного случая нарушения воинского долга. Отдельные матросы, старшины и офицеры показали подлинный героизм.

В результате подробных бесед с матросами, старшинами и офицерами линкора «Новороссийск» комиссия считает также необходимым отметить, что матросы, старшины, младший и средний офицерский состав хорошо знали свое дело, были вполне подготовлены для ведения успешной борьбы за спасение корабля и проявляли в момент катастрофы большую инициативу, но отсутствие единого и правильного командования свело все это на нет.

Во время расследования обстоятельств и причин гибели линкора «Новороссийск» комиссия установила также следующие факты и обстоятельства.

1. После взрыва линкора, когда еще не были известны истинные причины взрыва и размеры катастрофы, командование флота должно было в числе возможных причин взрыва предполагать как прямое военное нападение, так и крупную диверсию, направленную не только против одного линкора «Новороссийск», но и против других крупных кораблей, стоявших на рейде (еще один линкор, 5 крейсеров и 8 эсминцев). Для этого по военной базе должна была быть объявлена тревога с введением или «Положения № 1» (полная боевая тревога) или «Большой сбор», по которому весь офицерский состав должен был прибыть с берега на стоявшие на рейде корабли. Этого сделано не было, так как командующий флотом т. Пархоменко, начальник штаба флота т. Чурсин, Член Военного Совета флота т. Кулаков и начальник оперативного отдела штаба флота т. Овчаров легкомысленно поверили сообщению дежурного офицера по линкору «Новороссийск» штурмана Никитенко или какого-то другого неизвестного лица о том, что на корабле произошел взрыв бензина (которого, кстати, на данном корабле совсем не было)⁵⁵.

Таким образом, в случае действительной военной или крупной диверсионной опасности флот и крепость не были приведены в должное боевое состояние, а значительная часть адмиралов и офицеров продолжала находиться на берегу.

2. Установлено, что в момент борьбы за спасение линкора «Новороссийск» на корабле находились ненужные, просто болтающиеся и любопытные люди. Из числа

высшего командного состава всего в это время на корабле было 7 адмиралов и 28 капитанов 1, 2 и 3 ранга.

Причем некоторые из них прибыли на линкор «Новороссийск» совершенно бесцельно, бросив свои боевые посты на кораблях, на которых к тому же была объявлена боевая тревога.

Так, например, самовольно оставил свой флагманский корабль — крейсер «Молотов» — командир дивизии крейсеров контр-адмирал Лобов, самовольно оставил свой корабль — крейсер «Фрунзе» и. о. командира крейсера капитан 2 ранга Амбокадзе. Командира крейсера «Фрунзе» в это время на корабле не было.

Следует отметить, что как контр-адмирал Лобов, так и капитан 2 ранга Амбокадзе, находясь на линкоре «Новороссийск», никакой помощи в спасении корабля не оказали.

Известен также факт, когда командир крейсера «Кутузов» капитан 2 ранга Голота через несколько часов после взрыва на линкоре «Новороссийск» покинул свой корабль, сошел на берег и двое суток не возвращался на корабль. И это в то время, когда из команды этого крейсера при спасательных работах на линкоре «Новороссийск» погибло 27 человек, а гибель линкора и людей на глазах всей команды крейсера оставила тяжелый след на людях.

Эти факты свидетельствуют о низкой дисциплине и безответственности среди части высшего командного состава Черноморского флота.

3. Комиссия считает необходимым обратить внимание и на то, что вопросам борьбы за живучесть и непотопляемость кораблей в Военно-Морском флоте не уделяется должного внимания. Это видно хотя бы из следующих фактов:

а) на крупных кораблях (линкорах, крейсерах, эсминцах) нет, как правило, ни одного корабельного инженера, который мог бы хорошо разбираться с вопросами живучести, остойчивости и непотопляемости корабля и подсказывать командиру корабля правильные решения в борьбе за спасение корабля. В настоящее время на кораблях решение этих вопросов возложено на электромеханическую службу (БЧ-5) и на инженеров-механиков, а на линкоре «Новороссийск» борьбу за спасение корабля пришлось возглавить даже инженеру-электрику;

б) проводимые на кораблях учения по борьбе за живучесть и непотопляемость корабля ограничиваются решением легких задач, и никогда не ставится перед личным составом решение сложных задач, когда корабль находится в критическом, опасном положении.

Отсюда и слабые знания командирами и старшими помощниками командиров основных положений и мер борьбы за непотопляемость корабля и основных корабельных элементов. Это со всей очевидностью проявилось при катастрофе с линкором «Новороссийск», а также из бесед с высшим офицерским составом флота.

Предложения

На основании изложенного комиссия считает возможным и необходимым внести следующие предложения.

1. Обязать Министра Обороны т. Жукова Г. К. расследовать и привлечь к строгой ответственности лиц из командного состава Черноморского флота, виновных в нарушении приказов и инструкций по водной охране крепости Севастополь, в непринятии должных мер борьбы с минной опасностью, в плохой организации аварийно-спасательных работ при гибели линкора «Новороссийск».

2. Обязать Главнокомандующего Военно-Морским Флотом т. Кузнецова Н. Г.

а) Без промедления разработать и принять эффективные меры по уничтожению в местах стоянок кораблей невытраленных мин, особенно около мест стоянки линкоров и крейсеров.

О принятых мерах доложить Совету Министров СССР к 1 декабря 1955 года.

б) Принять немедленно меры по серьезному улучшению и усилению охраны военно-морских баз с моря. Разработать и осуществить мероприятия по широкому применению современной техники для опознания и обнаружения кораблей и судов (вертолеты, гидроакустика, телевидение, инфракрасная, теплопеленгаторная и радиолокационная техника). Внедрить современную технику в боновые и сетевые заграждения (электросигнализация и телевидение), механизировать и автоматизировать открытие и закрытие ворот для прохода кораблей в этих заграждениях.

в) Организовать во флоте и на кораблях должным образом службу борьбы за живучесть и непотопляемость кораблей, для этого осуществить следующие первоочередные мероприятия:

проверить на всех кораблях I и II рангов состояние корпусов кораблей, переборок, систем и устройств, обеспечивающих непотопляемость корабля, и привести их в должный порядок;

усовершенствовать посты энергетрики и живучести на кораблях, обеспечив их таблицами непотопляемости, а также необходимыми техническими средствами для быстрого решения задач по борьбе за непотопляемость;

повысить подготовку офицеров, особенно командиров и старпомов кораблей I и II рангов, по теории корабля и непотопляемости;

установить на всех кораблях I и II рангов и в штабах соединений должность корабельного инженера.

3. Учитывая, что на вооружении флота имеются устаревшие и трофейные корабли, не отвечающие в той или иной степени минимальным нормам непотопляемости, поручить Министерству Обороны тщательно изучить этот вопрос и свои предложения представить Совету Министров СССР⁵⁶.

4. Поручить Министерству Обороны пересмотреть некоторые положения Устава Корабельной Службы с тем, чтобы дать командирам кораблей I и II рангов и соединений больше самостоятельности в решении вопросов, касающихся спасения личного состава при тяжелых авариях кораблей⁵⁷.

5. Поручить Министерству Обороны тщательно изучить причины и все обстоятельства гибели личного состава линкора «Новороссийск», вскрыть до конца все ошибки и недостатки в организации боевой службы Черноморского флота и сделать из этого необходимые выводы.

6. Учитывая, что при катастрофе линкора «Новороссийск» и в борьбе за его спасение многие матросы, старшины и офицеры показали образцы мужества и героизма, комиссия считает необходимым наградить некоторых из них, в том числе и посмертно⁵⁸.

7. Комиссия считает также необходимым обеспечить семьи погибших матросов, старшин и офицеров и представляет на рассмотрение и утверждение соответствующий проект Постановления Совета Министров СССР⁵⁹.

В работе комиссии принимали участие Главнокомандующий Военно-Морским Флотом Адмирал флота Советского Союза Кузнецов Н. Г., заместитель Главнокомандующего Военно-Морским флотом адмирал Виноградов Н. И., начальник Управления Боевой подготовки Главного Штаба ВМФ адмирал Платонов В. И., начальник Политического Управления ВМФ контр-адмирал Комаров А. В., начальник Аварийно-спасательной службы ВМФ инженер-вице-адмирал Фролов А. А. Кроме того, с выводами комиссии ознакомлен начальник Главного Штаба Военно-Морского Флота адмирал Фокин В. А.

Все они согласны с выводами комиссии.

КОМИССИЯ: В. Малышев
С. Горшков
К. Лунев
Б. Бутома
А. Шилин⁶⁰

¹ Эта дата стоит на обороте последней страницы доклада.

² Малышев В. А., генерал-полковник инженерно-технической службы, Герой Социалистического Труда (1944 г.); с 1939 года — нарком и министр ряда отраслей промышленности, после войны — министр судостроительной промышленности. В 1955 году Малышев В. А. — заместитель председателя Совета Министров СССР; Горшков С. Г. — адмирал, и. о. Главнокомандующего ВМФ; Бутома Б. К. — заместитель министра судостроительной промышленности; Лунев К. А. и Шилин А. — представители МВД и КГБ СССР.

³ Линейный корабль «Джулио Чезаре» («Юлий Цезарь») был заложен 23 июня 1910 года, спущен на воду 15 октября 1911 г. и вошел в строй ВМФ Италии 29 ноября 1913 года.

⁴ После войны союзниками по антигитлеровской коалиции был произведен раздел итальянского флота, как трофейного и в счет репараций. Советский Союз претендовал на более современный линкор «Витторио Венетто», но союзники не согласились на это и передали нашей стране устаревший «Джулио Чезаре». 6 февраля 1949 года на нем был поднят советский военно-морской флаг.

⁵ Недопустимо низкое расположение иллюминаторов над ватерлинией являлось результатом перегрузки линкора при модернизации в 1933—37 годах, после которой осадка корабля возросла на 1,5 м, ухудшилась остойчивость и уменьшился запас плавучести.

⁶ Траверзные броневые переборки ограничивали цитадель корабля на 50-м и 176-м шп.

⁷ Чиликин Борис Григорьевич возглавлял экспертную комиссию по непотопляемости и живучести. Являлся начальником главного управления надводных кораблей МСП СССР и был одним из выдающихся кораблестроителей нашей страны. До войны руководил разработкой проекта линкора «Советский Союз».

Заключение экспертной комиссии в архивах отсутствует, но, видимо, оно полностью вошло в доклад Правительственной комиссии.

⁸ В момент взрыва на корабле числилось с пополнением 1576 человек, в том числе 1551 член экипажа, 25 мичманов — стажеров мореходных училищ и 20 офицеров. Всего экипаж линкора в октябре 1955 года состоял из 1542 человек, в том числе 68 офицеров, 243 старшин и 1231 матроса.

⁹ Боно-сетевое заграждение (БСЗ) Севастопольской бухты было устаревшей конструкции и предназначалось против выпуска торпед с подводной лодки и прорыва катеров в бухту. При общей протяженности 1220 м БСЗ не доходило полностью до берега бухты, а по глубине — на 3—6 м до дна. Ширина ворот в середине БСЗ составляла 140 м при глубине в этом месте 18 м. Это БСЗ не могло быть препятствием для подводных мини-лодок, тем более для человекоуправляемых торпед с подводными диверсантами.

¹⁰ Боновые ворота часто не закрывались с 1954 года и почти не закрывались в 1955 году из-за оживленного движения судов технического флота при производстве дноуглубительных работ, производимых в бухте по указанию командующего Черноморским флотом адмирала Горшкова: «НШ. Суда не задерживать» (ЦВМА.— Ф.2.— Оп. 96.— Д.476.— Л.154).

¹¹ Береговая шумопеленгаторная станция (БШПС) типа «Сатурн-12» образца 1942 года могла обнаруживать подводные лодки, идущие со скоростью свыше 6—8 узлов, в радиусе 30—35 кабельтовых. Сектор в 65°, ограниченный пеленгами 295° и 360° от входных ворот, вообще не прослушивался.

¹² После освобождения Севастополя, с 5 июля по 3 ноября 1944 года, производились траление, бомбометание и водолазное обследование Севастопольской бухты. 5 ноября в бухту вошли корабли эскадры Черноморского флота.

¹³ На якорные бочки № 3, в районе которых произошел взрыв под линкором «Новороссийск», становились и снимались с 1945 года ЛК «Севастополь» — 130 раз, с 1954 г. ЛК «Новороссийск» — 10 раз (ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д.476.— Л.201).

¹⁴ Першин Виктор Иванович (в документе опечатка), контр-адмирал, директор ЦНИИ-45, специалист по прочности корпуса корабля, возглавлял экспертную комиссию по определению причин и характера взрыва. Заключение экспертной

комиссии в архивах не обнаружено, но имеются заключения отдельных членов комиссии.

¹⁵ По данным Центральной сейсмической станции «Симферополь» «истинный момент первого взрыва на месте произошел в 1 час 30 мин 48,5 сек» (ЦВМА.— Ф.2.— Оп.96.— Д.116.— Л.136). В вахтенных журналах кораблей, штабов и постов наблюдения указывается время 01 ч 30 мин или 01 ч 31 мин.

¹⁶ В районе взрыва под линкором было обнаружено две воронки, одна из них диаметром 10 м и глубиной 0,7 м. Непонятно, почему об этом не сказано в докладе? Видимо, члены Правительственной и экспертных комиссий не были ознакомлены с докладной командира ВРД-62 старшины 1 статьи Яковлева, которая была подписана капитаном 1 ранга Кулешовым.

¹⁷ У линкора был перебит киль со стрелой прогиба 2—3 м, в днище со стороны правого борта имелась пробойная площадью 150—175 м², с левого борта — вмятина. Общая площадь повреждений наружной обшивки корпуса составила 340 м².

¹⁸ Здесь почему-то не учтено прохождение газового пузыря после взрыва через пробойные днища и палуб корабля в узком пространстве между главными водонепроницаемыми переборками на 33-м и 41-м шп. Образовавшиеся пробоины в виде трубы, как эжектор, всосали воду и ил при расстоянии от днища линкора до ила около 7 м.

¹⁹ Имеется в виду контактный взрыв торпеды у борта корабля. Видимо, комиссии необходимо было доказать невозможность прорыва в бухту подводной лодки и, соответственно, атаки линкора торпедой.

²⁰ Правительственной комиссией почему-то не принято во внимание, что на кромке воронки, обнаруженной водолазами ВРД-53 и ВРД-73, найдены «лист железа размером 4×2 м, толщиной 20 мм без обрастаний» (ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 18) и более 12 других предметов — трубы, листовое железо и т. п. По поводу другой воронки в докладной сказано: «Полагаю, что характер воронки указывает, что взрыв произошел где-то выше и воронка образовалась от давления столба воды. В воронке твердого рваного грунта нет» (ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 124).

Схема воронки (ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 116.— Л. 36), составленная по результатам ее водолазного обследования 30.10.55 г., не подтверждает наличия воронки от взрыва мины на дне бухты. Глубины в районе воронки диаметром 10 м (грунт — жидкий ил с предельной нагрузкой до 0,1 кг/см²) с интервалом в 1 м составляют (в метрах): по горизонтали слева направо: 17,1; 17,4; 17,4; 17,5; 17,1; 16,8; 17,5; 17,5; 17; 17; 17; 17; 17,1; 17,1; 17; 17; по вертикали сверху вниз 17,4; 17,4; 17,3; 17; 17,1; 17,1; 17; 17; 17,5; 17; 16,8; 16,8; 16,8; 16,8; 16,8; 16,8; 16,8. Эти замеры показы-

вают незначительную глубину воронки (максимум 0,7 м) и неравномерные глубины в воронке, если ее вообще можно так назвать. Указанный на схеме профиль воронки не соответствует ее плану.

²¹ Центральная сейсмическая станция «Симферополь» 2 ноября 1955 года дала следующее заключение о сопоставлении сейсмограммы взрыва под линкором 29 октября и двух экспериментальных взрывов 1 ноября: по первому взрыву — «по энергии это возмущение было несомненно слабее того, которое произошло 29.10.55 г.»; по-второму — «поперечная волна также вступила много слабее того, что имело место 29.10.55». Интенсивность взрыва определялась наибольшим смещением почвы 29.10.55 г. — 0,17 микрон, а при экспериментальных взрывах — 0,08 микрон (ЦВМА. — Ф. 2. — Оп. 96. — Д. 116. — Л. 136, 138—142).

²² Два экспериментальных взрыва отечественных мин были произведены 1 ноября не в Севастопольской бухте с ее характерным илистым дном, а в районе Бельбека. Один взрыв был произведен на дне моря, другой — в 7 метрах над грунтом. Описание воронок, их глубина и характеристика дна отсутствуют. Однако из-за различных характеристик грунта на дне воронки от взрывов сравнивать нельзя.

²³ Прибор срочности немецких донных мин представлял собой часовой механизм, который запускался в ход гидростатом при погружении мины на глубину моря 5 м и более. Часовой механизм мог работать 6 суток или 6 часов, в зависимости от установки, после чего замыкались контакты схемы взрывателя и мина приводилась в боевое положение. Установка выдержки времени немцами производилась кратной часу (в пределах 6 часов) и одним суткам (в пределах 6 суток) с точностью установки 15 минут. На практике прибор срочности готовился заранее и устанавливался немцами на 6 ч, а прибор кратности — на однократное действие. Однако взрыв под линкором произошел спустя 8 ч 08 мин после постановки корабля на якорь и бочки при возвращении с моря и через 34 суток стоянки перед выходом в море 28 октября.

²⁴ Странное утверждение, так как линкор, возвращаясь с моря, при подходе к якорной бочке № 3 в Севастопольской бухте отдал левый якорь (правда, проскочил бочку до мидельшпангоута), затем был буксирами развернут носом в сторону выхода из бухты — к морю. На левом клюзе было 70—80 м якорь-цепи, при заведении швартового бриделя носовая бочка находилась на расстоянии примерно 20 м от правого борта. Взрыв произошел (это подтверждает и воронка) под днищем в районе 39—41 шп со стороны правого борта — в стороне от левого якоря и якорь-цепи. На вопрос Малышева: «Когда Вы швартовались в этот раз, Вы швартовку провели нормально?» — помощник командира корабля Сербулов, непосредственно руководивший боцманской командой при постановке на якорь и бочки, ответил: «Нормально». «Значит,

швартовка прошла нормально. Якорь волочился по дну?» — уточнил Малышев. «Нет», — ответил Сербулов (ЦВМА. — Ф. 14. — Оп. 52. — Д. 471. — Л. 53).

Обнаруженная в архиве схема постановки линкора на якорь и бочки, а также место воронки, находящейся на расстоянии 104—114 м от левого якоря (так как на клюзе было 70—80 м, от него до центра взрыва на 40 шп и при шпации 0,875 м было 34 м), наглядно опровергают версию о толчке мины левым якорем или якорем-цепью. Поэтому, видимо, на схеме сделан расчет возможного касания мины придонной частью бриделя якорной бочки при отклонении ее от вертикального положения «панер». Однако с 1945 года за 11 лет на эту бочку № 3 с отдачей якоря становились линкор «Севастополь» — 130 раз и линкор «Новороссийск» — 10 раз, а дно вокруг мертвого якоря бочек № 3 было неоднократно и тщательно обследовано водолазами.

²⁵ О возможности незапланированной остановки часового механизма имеется заключение эксперта: «Подобный факт остановки идущих часов и последующего их пуска от механического толчка при регистрации минного оружия не зарегистрирован, но подтверждается свидетельством начальника лаборатории МТИП ЧФ инженер-майора К. К. Гавемана (см. приложение к свидетельству) и встречается в бытовой практике с часовыми механизмами» (ЦВМА. — Ф. 2. — Оп. 96. — Д. 116. — Л. 25).

²⁶ Характер воронок, грунта и докладная водолаза (см. примечание 20) не свидетельствуют об этом.

²⁷ Сомнительное утверждение при предположении, что взрыв мины произошел глубоко в иле: ведь у корабля был перебит киль и образовалась пробоина в днище площадью 150—175 м², были пробиты все палубы общей толщиной 136 мм и обнаружены воронки небольшой глубины. Имеется свидетельство, что сразу после взрыва инженер Технического управления Черноморского флота т. Соколова рассчитала: для получения указанных повреждений при взрыве на дне бухты в иле требовалось 5 т взрывчатого вещества типа тротила. По ее же словам, были предприняты поиски осколков мины в районе взрыва, произведена промывка ила, но ничего найдено не было. Вероятно, в связи с этим в дальнейшем родилась версия, что взорвалась «связка ящичных мин». Однако кумулятивный характер взрыва и другие доводы этого не подтверждают.

На Правительственной комиссии 2 ноября 1955 года Малышев спросил командира дивизии крейсеров контр-адмирала Лобова: «Какое у Вас впечатление о силе взрыва и что взорвалось?». Лобов ответил: «...я вчера на „Молотове“ беседовал с людьми, на „Кутузове“ с сигнальщиками, на „Молотове“ — с дежурным по кораблю... У них впечатление, что высота пламени порядка до ГКП, 2-я часть пламени пошла вбок». Малышев: «Как считают, мины

для такого взрыва достаточно?». Лобов: «Одной мины, видно, мало».

²⁸ Немецкая донная неконтактная мина типа RMH имела общую массу 1100 кг, взрывчатое вещество типа TGA массой 800 кг (эквивалентно 1040 кг тротила), массу в воде 370 кг, размеры 0,9 × 0,9 × 0,9 м (кубическая форма), корпус деревянный (поэтому и называлась ящичной), удельное давление на грунт под водой 0,045 кг/см², глубину постановки до 50 м и источник питания — батарею типа ЕКТ напряжением 14,5 В.

Донная неконтактная мина типа LMB применялась с 1942 г., имела взрывчатое вещество типа TGA массой 700 кг (эквивалентно 910 кг тротила), магнитный взрыватель М-4 без защитника от соседних взрывов. Она была отвергнута экспертами как возможный источник взрыва из-за малой массы взрывчатого вещества.

Мина типа RMH имела взрыватели с замыкателями М-1, М-2 или М-4 (отечественные обозначения), производившими взрыв мины под влиянием магнитного поля корабля. Однако с 1944 года немцами применялся более совершенный взрыватель М-2 с механизмом кратности, отсчитывающий проходящие корабли, и защитником от соседних взрывов.

²⁹ Точное время 01 ч 30 мин 48,5 с по данным сейсмической станции «Симферополь».

³⁰ Два катера, № 1475 и № 319, стояли под выстрелом со стороны правого борта линкора в нескольких метрах от него. После взрыва катера исчезли, считалось, что они были разбиты взрывом и затонули. Однако на дне их обломки водолазы не зафиксировали. Предположение о возгорании бензина на катерах сомнительно, так как старшина смены сигнальщиков крейсера «Фрунзе» наблюдал пламя, которое «пошло по ватерлинии до середины корабля, после чего быстро потухло». Возможно, это был выброс огня вдоль борта после взрыва под линкором с последующим возгоранием налипшего с поверхности воды на корпус мазута вдоль ватерлинии корабля.

³¹ Скорее всего это был ил, всосавшийся вслед за газовым пузырем в пробойны в днище, платформах и палубах, между водонепроницаемыми переборками на 33-м и 41-м шп.

³² Взрыв на линкоре и соседних кораблях ощутили по-разному. Матрос Красножён (кубрик № 4): «Я спал, почувствовал, что лечу вверх»; матрос Прасолов: «Спал, но это было слишком ощутимо, чтобы не проснуться. Когда проснулся — еще шел вверх, а потом вниз»; старший матрос Яцун (кубрик № 16): «В момент взрыва меня подбросило в койке»; капитан-лейтенант Марченко (каюта № 20): «Глухой взрыв, содрогание корабля. Взрыв был глухой, но сильный. Меня подбросило на койке, но ничего не сбросило в каюте. В каюте стоял графин, стакан, — все осталось на своем месте»; лейтенант Жилин (каюта № 16): «Проснулся от сотрясения»; из той же каюты лейтенант Поторочин:

«Спал крепко и взрыва не слышал». В 14-м кубрике, через который прошел огонь взрыва, находился матрос Семенов, который показал: «Одевался, чтобы идти на вахту, в 14-м кубрике, по правому борту раздался взрыв — гул, толчок — опрокинулся с койки, очнулся в воде, запах необычный, сильное давление на уши...». Из того же кубрика матрос Макаров: «Самого взрыва я не слышал. Когда проснулся (наверное, очнулся), я был уже на палубе в воде — был я в 14-м кубрике»; старшина 1 статьи Деточка: «Я находился в 14-м кубрике, в районе, где произошел взрыв. Спал на койке, когда произошел взрыв, я упал в воду, почувствовал во рту запах ила и пороха. В кубрике была вода. Я начал выбираться из кубрика в образовавшееся отверстие. Отверстие было шириной метра 3...».

Рассказывают сигнальщики с соседних судов. На крейсере «Фрунзе» Воронкович: «сильный глухой взрыв — двойной взрыв, одновременно за этим резкий взрыв получился»; Антипин: «был глухой взрыв, будто подземный...», ощутили как будто подземный взрыв»; на крейсере «Молотов» Карев: «ощутил вибрацию корабля, один удар».

Адмирал Горшков недаром спрашивал сигнальщиков о столбе воды при взрыве. В начале войны, 24 июня 1941 года, он наблюдал на расстоянии кабельтова с мостика своего флагманского крейсера «Червона Украина» огромный столб воды при взрыве магнитной немецкой мины под плавкраном, вышедшим из боновых ворот Севастопольской бухты.

При взрыве 29 октября 1955 года под «Новороссийском» не было столба воды у борта линкора. Наблюдала огонь, а затем выброс ила, всосавшегося в пробойну.

³³ Однако линкор не получил контузии корпуса и повреждения машин и механизмов, что бывает при газогидравлическом ударе от взрыва донной мины.

На крейсере «Киров» 17 октября 1955 года при взрыве под ним на глубине 21 м донной магнитной мины вышли из строя котлы и турбины, заклинило турбовентиляторы и другие механизмы, у крейсера лопнул корпус и возникла серповидная щель в 15 см от 61-го шп и далее, в корпусе вылетели заклепки. Потребовалась смена обшивки первого дна, набора корпуса и второго дна от 46-го до 104-го шп и т. д. Ничего подобного не произошло на линкоре «Новороссийск». Вмятина в киле и в корпусе со стороны левого борта свидетельствует лишь о том, что один из взрывов был не контактным с днищем, а на некотором расстоянии от него.

³⁴ Командир аварийной партии крейсера «Керчь» инженер-лейтенант Саламатин показал на комиссии: «Я обратил внимание, что там, где был взрыв, как будто боровком проделали отверстие. Видимо, был взрыв направленного действия. Очень сильный. Борта около носа совершенно целые...» (ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 172).

Все это говорит о том, что в этом месте под днищем корабля произошел направленный взрыв кумулятивного действия.

³⁵ Кубрики № 29, 30 находились на карапасной палубе (под броневой палубой), № 14, 15, 22 на броневой (первой надводной палубе), № 1—4 на батарейной (верхней) палубе, второй сверху палубе под палубой полубака.

³⁶ Из аварийных партий других кораблей погибли: с крейсера «Михаил Кутузов» — 27 человек, с крейсера «Молотов» — 5, с крейсера «Керчь» — 4, с АСС «Карабах» — 3 и с ЭМ «Бессмертный» — 1, остальные с других кораблей и подразделений флота. Погибло 17 офицеров, в том числе все офицеры БЧ-5, находившиеся во время катастрофы на линкоре.

³⁷ Из штаба эскадры в момент взрыва на линкоре находился лишь ОД штаба эскадры флагманский артиллерист Смоляков.

³⁸ В докладе почему-то умалчивается о том, что по прибытии на линкор Пархоменко приказал отменить буксировку кормы линкора к берегу. Первая команда о буксировке кормы была отдана начальником оперативного управления ЧФ Овчаровым, о чем в журнале текущих событий ОД штаба ЧФ за 29.10.55 записано: «02.00. Дежурному по ЛК передано приказание: с подходом к ЛК буксиров — буксировать на мелкое место». Дежурный по кораблю Никитенко показал на комиссии: «Минут через 7 после взрыва из штаба флота капитан 1 ранга Овчаров передал приказание отдать кормовой бридель, отвести корму на более мелкое место» (ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 16). В объяснительной начальник штаба флота Чурсин указал: «Командующий сперва приказал уже стоявшему за кормой линкора буксиру буксировку пока не производить» (ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 254), а на опросе заявил: «Мне Командующий флотом говорит: „Прекрати буксировку. Его же надо носом буксировать“. На корме пока прекратили буксировку» (ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 90).

³⁹ Буксировка кормы линкора к берегу, по приказанию Пархоменко, началась в 02 ч 20 мин при опустившейся до дна носовой оконечности корабля и отданного якоря; в 02 ч 30 мин корма начала разворачиваться влево, в 02 ч 32 мин на линкоре возник крен на левый борт.

⁴⁰ Здесь ошибка: Хуршудов прибыл на корабль в 03 ч 30 мин, т. е. спустя 2 часа после взрыва.

⁴¹ Начальник Технического управления флота инженер-капитан 1 ранга В. М. Иванов прибыл на корабль около 03 ч 00 мин и находился в ПЭЖе, помогая Матусевичу и Городецкому.

⁴² В период борьбы за живучесть на корабле находились 75 офицеров и адмиралов, в том числе 7 адмиралов, 28 старших и 40 младших офицеров. Незадолго до катастрофы

сошли с корабля на катер начальник штаба флота вице-адмирал Чурсин — руководить буксировкой; начальник политуправления флота контр-адмирал Калачев, заместитель прокурора флота Костромин и начальник особого отдела эскадры Алексеев, самовольно убывшие на берег.

⁴³ Из-за отсутствия командования и руководства борьбой за живучесть корабля с ГКП, взаимодействия ГКП и ПЭЖа борьба за непотопляемость и остойчивость корабля оказалась неэффективной, не было обеспечено своевременное спрямление корабля и удалена вода из верхних отсеков на броневой и батарейных палубах. В ПЭЖе не знали о команде разворачивать корму линкора влево и к берегу, и в связи с этим для ПЭЖа было неожиданным появление крена на левый борт, а затем (при последующей буксировке) его резкое увеличение. На Правительственной комиссии 30 октября Малышев спросил Никольского: «Когда крен достигал 5—6 градусов, командир БЧ-5 доложил или нет, почему крен начался?» «Причина ему была неизвестна», — ответил и. о. командующего эскадрой (ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 77, 87). Хуршудов показал на комиссии: «Я спросил командира БЧ-5, почему увеличился крен на левый борт? Он говорит: „Сейчас выясним обстановку“». Также не были выполнены распоряжения Городецкого о затоплении артиллерийских погребов 4-й башни главного калибра, 4-й электростанции, румпельного отсека и другие.

⁴⁴ На линкоре не последовали рекомендации академика А. Н. Крылова, данной при описании аналогичного случая с броненосцем «Гангут»: «...казалось бы, чего проще привязать к якорному канату „Гангута“ учебную мину, перебить канат и отбуксировать тонущий корабль на 9-м [этртовую] банку, но на „Гангуте“ был адмирал, подавать советы которому никто не осмеливался» (Крылов А. Н. Некоторые случаи аварии и гибели судов.— 2-е изд., доп.— М.; Л.: Военмориздат, 1942).

⁴⁵ Первоначально крен на левый борт возник при буксировке кормы влево в 2 ч 20 мин — 2 ч 32 мин под действием кренящего момента при несимметричном затоплении отсеков на броневой и батарейных палубах.

⁴⁶ Здесь опечатка; имеется в виду командир дивизиона живучести. Однако эта опечатка, как и другие (см. примечания 14, 40), говорит о том, что доклад Правительственной комиссии от 17.11.55 г. никто, видимо, внимательно не изучал. О причине этого говорится в примечании 49.

⁴⁷ По приказу командующего флотом руководителем штаба по подъему линкора был назначен его помощник по строевой части контр-адмирал В. А. Ерещенко, начальником штаба — командир бригады эсминцев. Даже начальника АСС флота в составе штаба не было.

⁴⁸ Вице-адмирал А. А. Фролов, начальник АСС ВМФ, автор докладной «Аварийно-спасательные работы после гибели ЛК „Новороссийск“».

⁴⁹ Вопрос о гибели линкора «Новороссийск» и части его команды был обсужден на Президиуме ЦК КПСС 16 ноября 1955 г., еще до представления доклада Правительственной комиссии от 17.11.55 г. Докладовал Министр обороны Г. К. Жуков. В протоколе № 169 от 16.11.55 г. записано следующее: «Президиум ЦК КПСС отметил, что этот тяжелый случай свидетельствует о расхлябанности и серьезных недостатках в ВМС и показывает, что руководство ВМ Флотом находится в неудовлетворительном состоянии. Предложение комиссии о предании суду лиц командного состава ЧФ не принимать» (ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 105). Однако 25 ноября из канцелярии Главнокомандующего ВМФ были отправлены в Министерство обороны СССР проекты докладов, постановлений ЦК КПСС и Совета Министров СССР и приказа министра. 29 ноября Министр обороны СССР направил эти документы в ЦК КПСС с претензиями в адрес Н. Г. Кузнецова, С. Г. Горшкова и Н. Е. Басистого и указанием непосредственных виновников гибели корабля.

8 декабря 1955 г. было принято постановление Совета Министров СССР № 2049—1108 «О гибели линейного корабля „Новороссийск“ Черноморского флота», в котором записано: «За неудовлетворительное руководство Военно-морскими флотами снять с занимаемой должности Главнокомандующего Военно-Морским Флотом Адмирала Советского Союза товарища Кузнецова Н. Г. и зачислить его в распоряжение Министра обороны.

Назначить первым заместителем Министра обороны и Главнокомандующим Военно-Морским флотом тов. Горшкова Сергея Георгиевича. Командующим Черноморским флотом — адмирала тов. Андреева Владимира Александровича.

В феврале 1956 года Министр обороны Г. К. Жуков вызвал Н. Г. Кузнецова и объявил ему решение о снижении в воинском звании до вице-адмирала и увольнении со службы без права на восстановление.

Инициатором снятия Н. Г. Кузнецова с должности Главнокомандующего ВМФ был Н. С. Хрущев. Об этом откровенно пишет американский специалист по советскому Военно-Морскому флоту доктор Норман Сигар в статье «Почему затонул „Новороссийск“?»: «Адмирал Кузнецов, Главнокомандующий ВМФ, был вынужден принять на себя ответственность за потерю линкора. С другой стороны, инцидент произошел в удобный момент, когда Хрущев не знал как освободиться от Кузнецова, сторонника большого флота, вошедшего в конфликт с Хрущевым, который стремился снизить количество больших кораблей» (Rivista Marittima.— 1990.— № 1.— р. 28).

После того как группировка Брежнева свергла Хрущева, попытку реабилитировать Н. Г. Кузнецова предпринял известный военачальник А. Василевский, обратившийся в Секретариат ЦК КПСС с письмом:

«Сознание явной несправедливости, допущенной при жизни Сталина и повторенной в 1956 году по инициативе Н. С. Хрущева и Г. К. Жукова, в отношении бывшего Адмирала Флота Советского Союза — ныне вице-адмирала в отставке Кузнецова Н. Г. вынуждает меня просить Секретариат ЦК КПСС поручить проверить материал, на основании которого была допущена эта несправедливость, с тем, чтобы затем соответствующим решением устранить ее.

В довоенное время и особенно в период Великой Отечественной войны и в послевоенные годы я, по характеру возложенной на меня работы, имел возможность наблюдать всегда исключительно партийное, весьма квалифицированное руководство со стороны тов. Кузнецова Н. Г. всеми теми участками работы, которые поручались ему партией и правительством.

Более чем уверен, что восстановление тов. Кузнецова Н. Г. в звании, которого он необоснованно был лишен, и зачисление его в группу Генеральных инспекторов при Министерстве обороны было бы с большим удовлетворением воспринято всем знающим его личным составом Вооруженных Сил и особенно Военно-Морского Флота, большим и вполне заслуженным авторитетом которого он пользовался и пользуется поныне. Член КПСС А. Василевский (Маршал Советского Союза) 9 апреля 1966 г.» (Морская старина.— 1991.— № 1). Однако ответа не последовало.

Лишь 27 июля 1988 г. будет опубликовано сообщение: «Президиум Верховного Совета СССР постановил восстановить вице-адмирала Кузнецова Николая Герасимовича в прежнем воинском звании Адмирала Флота Советского Союза». Справедливость восторжествовала, но, к сожалению, посмертно и после того, как зашатался тоталитарный режим.

Названные непосредственными виновниками гибели линкора и части его команды Пархоменко, Кулаков, Никольский и Хуршудов будут сняты с должности и понижены в звании. Хуршудова будет предложено уволить в запас, но он останется служить на ЧФ до сокращения Вооруженных сил в 1960 г. В дальнейшем все виновники будут восстановлены в званиях, а Кулакову присвоено звание Героя Советского Союза.

⁵⁰ Действительно, линкор «Новороссийск» не имел размагничивающегося устройства (РУ), создавая дополнительное магнитное поле напряженностью 15,5 А/м (195 миллиэрстед). Этого поля было достаточно для срабатывания чувствительного магнитного замыкателя донной магнитной мины. Однако на якорные бочки № 3 линкоры «Новороссийск» и «Севастополь» становились 140 раз, причем на стоянке на этих

бочках линкор «Севастополь», имевший РУ, согласно документам «всегда находился с выключенной обмоткой РУ» (ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 125). Помимо этого имеется документ, свидетельствующий: «подсчеты показывают, что только в районе бочек линкора „Новороссийск“ линкорами „Севастополь“ и „Новороссийск“ за это время отработано более 640 импульсов, причем напряженность магнитного поля при отработке этих импульсов была больше на 70—80 МЭ той, которую мы можем создать нашими тралями при тралении» (ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 201).

⁵¹ Это утверждение противоречит фактам, ранее отмеченным той же комиссией, что «все 26 обнаруженных мин были с неисправными взрывателями, надо полагать, в результате контрвзрывов глубинных бомб, а часть мин была поставлена немцами с неисправной схемой взрывателей» (ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 96.— Д. 476.— Л. 28).

В докладе Правительственной комиссии совсем не учтено, что срок службы донных неконтактных мин определяется сроком службы источника питания взрывателя. Мины «РМН» и «ЛМВ» имели сухие, состоящие из девяти последовательно соединенных элементов батареи напряжением 14,5—15 В. По немецким данным срок боевой готовности такой батареи составлял 6 месяцев (с гарантией), срок службы 1 год (по 6 месяцев на суше и в воде). В течение этого времени батарея сохраняла необходимое напряжение и при замыкании электрической цепи давала необходимый ток на электрозапал для его срабатывания.

Захваченные в январе 1943 года на аэродроме в Армавире немецкие донные мины имели надпись «Годны к постановке до января 1943 года». После постановки мин и нахождения их на дне моря саморазряд минных батарей снижается и срок их службы увеличивается. Расчеты, согласно информационным материалам Минно-торпедного управления Главного штаба ВМФ, показывают, что все минные батареи вышли из строя к 1952—1953 годам из-за саморазряда: пониженное напряжение батарей уже не обеспечивало нужную силу тока для срабатывания электрозапала. В «Отчете по результатам разминирования неконтактных донных мин, произведенных на ЧФ в 1952 г.» на основании разоружения 15 мин «РМН» изготовления 1943 года указано, что все батареи при нагрузке показали напряжение, равное нулю, и был сделан вывод: «Таким образом, все батареи практически были разряжены до нуля и не могли обеспечить воспламенения первичного детонатора к моменту разоружения мин» (ЦВМА.— Ф. 506.— Оп. 032823.— Д. 761.— Л. 3). Эти факты и отчеты не были приняты во внимание Правительственной и экспертной комиссиями, а были учтены заявления представителей ЧФ, что имелись случаи сохранения способности немецких мин к взрыву даже через 11 лет после их постановки. Мнение специали-

стов комиссия не запросила, а их заключения поступили в Главный штаб ВМФ уже после окончания работы Правительственной комиссии.

⁵² Высказав предположение о диверсии, Правительственная комиссия почему-то не рассматривала вопрос: кто, как и какими средствами мог совершить диверсию. В своих объяснительных Пархоменко, Чурсин, а на опросе Кулаков утверждали о взрыве донной мины. В то же время бывший начальник разведки ВМФ контр-адмирал Б. Н. Бобков вспоминал: «Факт подъема Военно-Морского флага на бывшем итальянском линейном корабле и его переименование в „Новороссийск“ в Италии было принято болезненно, и это могло явиться поводом для активизации деятельности Боргезе (командир 10-й флотилии специальной службы ВМС Италии, специализировавшейся на диверсиях).

Учитывая вышесказанное и тот факт, что во время излагаемых событий ворота бонового ограждения у входа в Севастопольскую бухту, где дислоцировался линкор „Новороссийск“, не закрывались, я пришел к выводу, что диверсанты Боргезе на своих подводных средствах могли скрытно проникнуть в Севастопольскую бухту и прикрепить мину к борту линкора. Косвенным доказательством причастности Боргезе к подрыву линейного корабля „Новороссийск“ может служить награждение Боргезе, последовавшее после этого события» (О. Однокаленко. Нарком Кузнецов // Красная Звезда.— 1988.— 21 мая).

Но тогда никто не попросил этого специалиста разведки дать свое заключение. Однако начальник разведки ЧФ генерал-майор Д. Намгаладзе был снят с должности и в 1957 г. внезапно в возрасте 54-х лет умер от инфаркта сердца, видимо не пережив случившегося. В той же статье О. Однокаленко допускает ошибку: «Линкор не мог задеть мины якорем, так как стоял на бочке. И якорей не бросал...» К сожалению, линкор даже опрокинулся, стоя на якорю.

Косвенное подтверждение диверсии содержится в письме, присланном автору из Севастополя от Петра Васильевича Селиверстова: «...Это было в г. Алжир в 1964-м, в конце года. Мы исполняли долг по обучению на торпедных катерах 183-го проекта офицеров и мичманов Алжирских ВМФ. При разговоре с алжирским офицером, не помню его фамилии, [он] сказал, что у нас в Алжире несколько офицеров из Италии обучают алжирцев, подводников-диверсантов, и один из них участвовал в подрыве линкора „Новороссийск“».

Почему Малышев подробно не рассматривал вариант диверсии? Видимо, он был незнаком с действиями подводных диверсантов во время Второй мировой войны и послевоенными средствами для морских диверсий и мог предполагать только проникновение в Севастопольскую бухту подводной лодки и выпуск торпеды, исходя из упущений в охране базы и отсутст-

вия признаков взрыва донной мины. Однако характер разрушения корпуса корабля и доклады об обнаруженных воронках исключали вариант выпуска торпеды.

Книга Боргезе о подводных диверсантах «Десятая флотилия МАС», изданная в Италии в 1950 году, была переведена и издана в СССР лишь в 1956 году.

Возможно, тех, кто взорвал линкор «Новороссийск», надо искать среди этих соратников и единомышленников Боргезе по 10-й флотилии МАС ВМС Италии, оставшихся в живых к 1955 году, находившихся в Алжире в 1964 году и имевших воинские награды после 1955 года.

Боргезе назвал следующие фамилии своих соратников по подводным диверсиям с использованием человекоуправляемых торпед, оставшихся в живых к 8 сентября 1943 года, дню капитуляции Италии: Arena Guido, Arillo Mario, Badessi Giorgio, Barla, Battaglia, Baucer Giorgio, Beuk Rodolfo, Bianchi Emilio, Birindelli Gino, Cacioppo Alberto, Calcagno Aristide, Catalano Decio, Cella Vittorio, Cocchi Ferdinando, Costa, Favale Luciano, Feltrinelli Luigi, Forni, Franchi, Franzini Alberto, Giannoli, Giannoni Giuseppe, Jacobacci Augusto, Lazzari Ario, Lazzari Enrico, Lazzaroni Giovanni, Magello Giovanni, Manisco Girolamo, Marceglio Antonio, Mirino Mario, Martellota Vincenzo, Mattera Salvatore, Memoli Armando, Montalenti Eusebio, Morbelli Giuseppe, Notari Ernesto, Pascagnini Damos, Pamolli Colombo, Pesel Carlo, Reggioli Giorgio, Rognati Umberto, Scappino Alessandro, Schergat Spartaco, Spaccarelli Giorgio, Stefanini Gustavo, Tadini Camillo, Toschi Elios, Varini, Vesco Amedeo, Viglioli Giuseppe, Zozzoli Antonio.

Вблизи военно-морской базы Италии в Специи, в месте, где сидел в крепости знаменитый Джузеппе Гарибальди, на мысе перед входом в одноименный залив, где трагически погибла группа итальянских подводных диверсантов во главе с Луиджи де ла Пенной при атаке совместно с англичанами немецких кораблей в конце Второй мировой войны, в настоящее время находится школа подводных диверсантов ВМС Италии. Причина взрыва под линкором «Новороссийск» здесь не тайна. В музее подводных диверсантов в Де-ла-Грация можно увидеть фотографии подводных диверсантов, в том числе и названных выше. Вам покажут снаряжение и средства для морских диверсий и расскажут о подрыве многих кораблей...

⁵³ Эта причина была указана в приказах и сообщениях по флоту без анализа и обсуждения. Она была подхвачена и за рубежом. В справочнике «Боевые корабли мира» Джейна за 1957—58 годы было помещено примечание: «Линейный корабль „Новороссийск“ (бывший итальянский „Джулио Чезаре“), как сообщается, был потоплен плавучей миной («drifting») на Черном море в октябре 1955, список жертв исчисляется сотнями.

Другое сообщение утверждает, что корабль был использован во время некоторых экспериментов на Черном море».

⁵⁴ За грубые нарушения в охране Севастопольской ВМБ с моря и проявленную недисциплинированность командир дивизии ОВРа ЧФ контр-адмирал Галицкий был снят с должности и понижен в воинском звании. Постановлением Совета Министров СССР от 8.12.55 г. первым 12 декабря 1955 г. был уволен в запас капитан 2 ранга З. Г. Сербулов. Затем приказом министра был снижен в звании и в начале 1956 г. уволен в запас командир линкора А. П. Кухта. Командующий эскадрой ЧФ вице-адмирал П. В. Уваров получил лишь предупреждение о неполном служебном соответствии, видимо, за утверждение, что гибель линкора была неизбежна. В 1956 году был снят с должности начальник разведки флота.

⁵⁵ Первое мнение о причине взрыва было сообщено с линкора по береговому телефону по запросу ОД штаба ЧФ. Командир дивизиона главного калибра БЧ-2 капитан-лейтенант Марченко показал 31 октября: «Меня спрашивают, что могло взорваться? Говорю, что, очевидно, взорвался бензосклад...»

О взрыве бензоцистерны командующему флотом доложил ОД штаба ЧФ в 01 ч 40 мин.

О докладе около 02 ч 00 мин дежурного по кораблю капитана 3 ранга Никитенко, сообщавшего о взрыве в бензоскладе, писал в своей объяснительной начальник оперативного управления штаба ЧФ Овчаров: «Связавшись по телефону с дежурным по ЛК „Новороссийск“, последний доложил, что в носовой части корабля, предположительно в бензоскладе, произошел большой взрыв... Мною ему сообщено, что к кораблю посланы буксиры, и приказано — с подходом их корабль буксировать на мелкое место. Это распоряжение было отдано в 02.00».

Прибывший в 02 ч 05 мин на корабль и. о. командующего эскадрой Никольский в своей объяснительной указал, что по прибытии его на корабль «дежурный по кораблю капитан 3 ранга Никитенко доложил, что в носовой части линкора произошел взрыв. По его докладу на корабле взорвался бензин», а оперативный дежурный штаба эскадры доложил, «что он предполагает взрыв в первом погребе».

Однако на комиссии вечером 29 октября капитан 3 ранга Никитенко, видимо, проанализировав данные о взрыве, заявил, что «взрыв был подводный». Правда, уже 30 октября Никитенко заявил, что «взрыв произошел внутри», так как он не был похож на взрыв донной мины, который много раз наблюдал опытный моряк при послевоенных тралениях. Он предположил взрыв взрывчатого вещества, которое «могли в днище оставить и потом заварить все это».

До настоящего времени так и не определена настоящая причина взрыва.

⁵⁶ После гибели «Новороссийска» были уничтожены все трофейные итальянские корабли. Затем пришла очередь отечественных линкоров «Севастополь», «Октябрьская революция» и других. В 60-е годы по личной инициативе Н. С. Хрущева были уничтожены также почти все строящиеся и модернизируемые по проекту «68-зиф» крейсера.

«Погожим сентябрьским днем сторожевое судно „Гршем“ рассекло прозрачные волны залива Сан-Франциско. На борту судна был Никита Сергеевич Хрущев, находившийся тогда с визитом в США! Командир сторожевика обратил внимание Никиты Сергеевича Хрущева на авианосец, серая громада которого в этот момент „случайно“ появилась на горизонте.

— Военные корабли хороши лишь для того, чтобы совершать на них поездки с государственными визитами, — отозвался Н. С. Хрущев. — А с точки зрения военной они отжили свой век. Отжили! Теперь они лишь хорошая мишень для ракет! Мы в этом году пустили даже на слом свои почти законченные крейсера...» (Ю. Стволинский. Крейсер вычеркнут из списков // Ленинградская правда. — 1960. — 23 марта).

Флот при Хрущеве понес потери больше, чем во время войны. Однако до настоящего времени не найдено официальных постановлений Совета Министров СССР и других государственных органов об уничтожении кораблей.

При Брежнев и его дряхлых преемниках военно-промышленный комплекс (ВПК), приобретший неограниченное влияние, начал поставлять на флот в большом количестве корабли с серьезными конструктивными недостатками, особенно в части взрыво- и пожаробезопасности, и с неотработанным оружием. Отсюда пошли многочисленные катастрофы кораблей с жертвами, в том числе БПК «Отважный» 30 августа 1974 года на Черном море (Б. Каржавин. «Отважный» погиб в 1974-м // Слава Севастополя. — 1991. — 4 сентября), атомных подводных лодок и других кораблей. Однако впереди флот ждали новые испытания. Начатая М. С. Горбачевым с некомпетентной партократией перестройка для сохранения тоталитарного режима в обновленном виде на подгнившем экономическом и идеологическом фундаменте быстро привела страну к катастрофе. Российский флот лишился в мирное время своих исторических мест базирования. Вновь началось уничтожение кораблей; на грань гибели поставлен Черноморский флот. К счастью, в канун 300-летия Российского флота кораблям возвращен славный Андреевский флаг.

⁵⁷ В своих объяснительных и на опросе должностные лица ЧФ, пытаясь снять с себя вину за гибель огромного числа людей при катастрофе ЛК «Новороссийск», сослались на статью 69 Корабельного устава (КУ-51): «Во время аварии командир корабля обязан принять все меры к спасению корабля; только убедившись в невозможности его спасти, он

приступает к спасению экипажа и ценного имущества. Во всех случаях командиры покидают корабль последним...». Вот поэтому и уверяли Правительственную комиссию Пархоменко, Кулаков и Никольский, что они верили в спасение корабля, а доклады механиков их «успокаивали».

В январе 1956 года КУ-51 был дополнен новой статьей 69-а: «При авариях в случаях поступления большого количества воды, угрожающих кораблю гибелью, командир корабля принимает меры к посадке корабля на ближайшую отмель...». В Корабельном уставе ВМФ СССР (КУ-78) это положение в уточненном виде отражено статьей 167: «При авариях, угрожающих кораблю гибелью, в мирное время командир корабля принимает меры к посадке корабля на ближайшую отмель...». Последствия катастрофы ЛК «Новороссийск» звучат в статье 315 КУ-78: «При авариях и боевых повреждениях командир корабля обязан руководить борьбой за живучесть корабля с ГКП». Но какова цена этим статьям Корабельного устава — гибель линкора и 609 моряков!

⁵⁸ Многие из погибших были представлены к Правительственным наградам. Однако, по слухам, Хрущев не дал согласия на награждение героически погибших моряков.

Для посмертного награждения мужественных сынов Родины срока давности не должно существовать. Признательность подвигу моряков пришла через 35 лет с другой стороны. 29 октября 1990 года в Никольском Морском соборе Санкт-Петербурга была отслужена панихида в традициях Российского флота, на которой священник отец Николай обратился к собравшимся ветеранам флота и родным погибших со словами:

— В истории русского флота много славных страниц, но есть и печальные. И сегодня мы собрались на молитву, чтобы почтить память погибших моряков...

Вечная им память!
(Ю. Трефилов. Тайна линкора «Новороссийск» // Ленинградская правда. — 1990. — 30 октября.)

⁵⁹ 5 декабря 1955 г. было принято Постановление Совета Министров СССР № 1987 — 1063 «О помощи военнослужащим, пострадавшим при аварии и спасении линкора „Новороссийск“, а также семьям военнослужащих». За погибшего матроса семьям выплачивалось по 2000 рублей (старыми деньгами), но многие родители отказались получать эти деньги, в которые оценили жизнь их сыновей.

В этом же постановлении было записано: «Соорудить памятник погибшим при аварии и спасении линейного корабля „Новороссийск“ и установить его на месте захоронения». В 1963 году над их могилами на Братском кладбище Севастополя был воздвигнут величественный мемориал с 12-метровой фигурой Скорбящего Матроса из бронзы гребных винтов линкора с надписью: «Родина — сыновьям». В 1990 году у мемориала установлены памятные плиты с фамилиями

погибших моряков линкора «Новороссийск» и с других кораблей и подразделений флота, похороненных на этом кладбище, а также оставшихся внутри корабля. Однако на кладбище, что на месте старинного 5-го бастиона, еще стоит безымянный памятник похороненным здесь «новороссийцам».

⁶⁰ На обороте последнего, 57-го листа доклада напечатано: «доп. отпечатано 4 экз. с М/№ 4392, печ[атали] Соловьева, Степанова, Румянцева 17.11.55 г. № 4488. Справка. Экз. №№ 2, 3 и 4 настоящего материала уничтожены за ненадобностью, см. акт-вх. № 1025 от 28.02.56 г. Ст. лейтенант (подпись)».

Единственный экземпляр доклада с грифом «совершенно секретно» сохранился в Центральном Военно-Морском архиве Министерства обороны (ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 17—73). Этот экземпляр подписали: Малышев В. А., Горшков С. Г., Бутома Б. К., Лунев К. А., но не подписал представитель КГБ А. Шилин.