

Сравнением сейсмограмм этих взрывов с взрывом 29 октября было доказано, что сила взрыва 29 октября не «несколько мощнее взрывов 1 ноября» (как записано в материалах Правительственной комиссии), а в 5—8 раз по мощности взрыва превосходит опытные взрывы. Такое заключение было сделано специалистом по теории взрыва капитаном 2 ранга Г. С. Мигиренко.

4. Анализ характера «воронки» под линкором показал, что взрыв произошел не на грунте, а «где-то выше».

5. Найденный в районе «воронки» стальной лист был несомненно частью нового корпуса линкора, оторвавшейся во время взрыва. Однако исследований по установлению его происхождения произведено не было, так как это «не вписывалось в доказательство версии о взрыве мины».

6. Мигиренко объяснял двойной характер взрыва и отсутствие детонации боезапаса в артпогребе 1-й башни главного калибра: по его мнению, первый взрыв принадлежал прикрепленному к днищу корабля детонатору, а второй — взрыву заряда, заложенного в междудонном пространстве. Он считал, что взрывчатое вещество было распределено в клинообразном помещении равномерно, сравнительно тонким слоем, поэтому взрыв его не обладал кумулятивностью, а его сила полностью была направлена вверх и позволила пробить 7 палуб общей толщиной около 140 мм. В этом случае легко объясняется характер загиба листов старого днища и палуб внутрь, что было обеспечено первым взрывом.

«Мягкий» взрыв основного заряда, распределенного, очевидно, на площади в несколько квадратных метров, не мог привести к детонации боезапаса в артпогребе.

7. Почти 7-летний срок, прошедший со времени приемки линкора в декабре 1948 г. до момента взрыва 29 октября 1955 г., вполне достаточен для того, чтобы отвести подозрение о причинах катастрофы от истинных исполнителей этой диверсии и перевести их в область только недоказанных предположений.

8. Конкретное время подрыва заложенного в удобное и необслуживаемое помещение линкора взрывчатого вещества было выбрано не случайно. 1 час 30 мин ночи — это время, когда часть командного состава находится на берегу, а экипаж корабля крепко спит, кроме нескольких лиц дежурной службы.

Следует оговориться, что изложенная выше версия о причинах и обстоятельствах гибели линкора «Новороссийск» базируется не на документально проверенных фактах, а на результатах моего логического анализа всего комплекса обстоятельств, имеющих отношение к линкору «Джулио Чезаре» с момента его приемки и до расследования причины его гибели Правительственной комиссией в 1955 г. Можно лишь надеяться, что истинная причина взрыва на линкоре «Новороссийск» со временем перестанет быть тайной, так же как и в случае с линкором «Императрица Мария», на котором взрыв произошел в 1916 г., а подтверждение диверсии, совершенной немцем, было получено только в конце Великой Отечественной войны, когда был захвачен немецкий архив в Кёнигсберге (Калининграде), где хранился снимок взрыва линкора «Императрица Мария» с указанием номера агента, автора фотоснимка. Об этом мне рассказал в 1970 г. писатель Анатолий Елкин, бывший в то время заместителем главного редактора журнала «Москва». По его же просьбе в журнале «Техника молодежи» была опубликована моя статья, в которой я также высказал предположение о диверсии на линкоре «Императрица Мария», основываясь на особом мнении А. Н. Крылова, принимавшего участие в расследовании причин взрыва на линкоре.

Возвращаясь к катастрофе линкора «Новороссийск», мне хочется рассказать об одном неординарном случае. Когда около 15.00 29 октября мы вместе с начальником штаба дивизии подводных лодок капитаном 1 ранга Н. И. Смирновым на катере подошли к линкору «Новороссийск», над водой Севастопольской бухты была видна лишь часть днища кормовой части корпуса линкора. Смирнов привез с собой экспериментальную аппаратуру, принадлежащую рыболовецкому колхозу, с помощью которой можно было обеспечить голосовую связь с людьми, оставшимися внутри помещений линкора. Николай Иванович, связавшись с помощью этой аппаратуры с матросами и старшинами, находившимися в одном из помещений БЧ-V, установил, что там находятся 26 человек и что они уже готовы принять мученическую смерть, так как в помещении кислород на исходе. Через несколько минут из помещения послышалась песня «Прощайте, товарищи!», а затем все стихло. Из переговоров с находившимися в кормовом румпельном отделении линкора моряками Николай Иванович понял, что там находятся 2 че-

ловека: старшина 1-й статьи (фамилию я не запомнил) и молодой матрос, пришедший на корабль месяц тому назад. О своем разговоре Смирнов рассказал водолазу, осматривавшему кормовую часть верхней палубы, чтобы найти люк, через который можно было бы вывести из помещений линкора оставшихся в живых. Водолаз подошел к Смирнову и сказал, что сейчас попытается проникнуть в румпельное помещение и с помощью аппаратуры ИДА-47 по очереди вывести старшину и матроса. Смирнов (впоследствии адмирал флота, первый заместитель Главнокомандующего ВМФ) был старшим из всех присутствующих и разрешил водолазу действовать самостоятельно, соблюдая максимальную осторожность. Примерно через 2.5 часа водолаз с молодым матросом показался на поверхности. Матроса поместили в декомпрессионную камеру, а водолаз пошел за старшиной.

Как потом рассказал водолаз, когда он проник в румпельное отделение и с помощью фонарика осветил отсек, то увидел, что на поверхности мазутного слоя плавали два «негра». Водолаз спросил, кто может пользоваться аппаратом ИДА-47. Старшина 1-й статьи ответил: «Я умею». Водолаз передал аппарат старшине и сказал молодому матросу: «За тобой приду через 2.5—3 часа». Тогда старшина 1-й статьи передал аппарат молодому матросу и обратился к водолазу: «Он один не выдержит 3 часа, поэтому первым выводи его, а за мной придешь потом». Быстро объяснив молодому матросу правила пользования аппаратом ИДА-47, старшина подплыл к нему и обнял. Во время подъема на поверхность матросу все время казалось, что не хватает кислорода, и он часто нажимал на байпасный клапан. Как потом выяснилось, матрос слегка опалил кислородом легкие, но это у него скоро прошло. Только через 3 часа водолаз поднялся на поверхность бухты вместе со старшиной 1-й статьи, которого поместили в ту же декомпрессионную камеру, где ожидал его молодой матрос. Он, конечно, правильно считал, что спас ему жизнь старшина 1-й статьи, уступив право первым вырваться из стального мешка. В знак благодарности молодой матрос непрерывно целовал его и обнимал.

Наблюдая за ходом работы Правительственной комиссии, я пришел к выводу, что В. А. Малышев стремился к объективному расследованию причин взрыва. Он задал около 1400 вопросов свидетелям катастрофы, а его заместитель адмирал

С. Г. Горшков потратил немало усилий, чтобы направить ход расследования в другое русло. Он признавал только одну версию взрыва — немецкую мину, несмотря на то что было высказано много аргументов, которые почти на 100 % исключали вероятность этой версии. И все же в итоговом документе комиссии по настоянию Малышева было записано: «Вероятность диверсии не исключается».

В подтверждение того, что Малышев интуитивно склонялся к признанию факта диверсии, может служить следующий эпизод. Когда Малышеву показали сейсмограммы, засвидетельствовавшие взрыв 29 октября и два взрыва мин АМД-1000 на рейде Бельбек, он произнес: «Даже неспециалисту ясно, что мощность взрыва 29 октября в несколько раз больше, чем мощность взрыва мин АМД-1000».

2 ноября утром я заканчивал оперативное дежурство по флоту и с рулоном карт и справочными материалами вошел в кабинет командующего флотом с докладом. Когда я открыл дверь, то увидел за столом сидящего в кресле Малышева, а рядом с ним стоял Горшков. Когда я произнес традиционные слова: «Прошу разрешения с докладом!», — я услышал в ответ резкое: «Подождите!». Я оказался в затруднительном положении: или просто подождать, или выйти из кабинета и закрыть дверь. Я решил, что возглас Малышева «Подождите!» означает буквально подождать в том месте, где он меня застал. И я остался в кабинете у входной двери. В это время Горшков обратился к Малышеву: «Вячеслав Александрович, у нас через пять дней праздник Великого Октября. Обычно мы к этому празднику устанавливаем корабли по парадной диспозиции. В этом году на бочке № 3 находился линкор „Новороссийск“, опрокинувшийся вверх килем. В связи с этим есть предложение в этом году не выстраивать корабли по парадной диспозиции. Докладываю это предложение на Ваше решение».

Малышев поднялся с кресла и со всего размаха стукнул кулаком по столу, буквально прокричав: «Вы что, товарищ Горшков, думаете, что раз утопили линкор, значит нет и Октябрьской революции? Делать парад!» — и еще раз стукнул по столу. После этого я открыл дверь и тихо вышел из кабинета.

Думаю, что Малышев в этом гневном припадке выразил и свое несогласие с версией подрыва линкора на немецкой мине.

Вспоминая события, относящиеся к периоду работы Правительственной комиссии под председательством Малышева, не могу не отметить следующие.

1. Когда Малышев проводил первое совещание, он спросил у Горшкова, почему не присутствует на комиссии адмирал Г. И. Левченко, руководивший приемкой корабля в Албании? Горшков не очень уверенно заявил, что «Левченко нездоров и, кроме того, по нашему мнению, его версия может быть тенденциозной и может отрицательно повлиять на выработку объективного вывода членами комиссии». Присутствовавший на заседании комиссии (не являясь ее членом) Н. Г. Кузнецов бросил реплику: «Левченко по состоянию своего здоровья чувствует себя лучше, чем я, и мог бы принять участие в работе комиссии». А после небольшой паузы добавил: «Я не согласен с адмиралом Горшковым в той части, что члены комиссии смогут легко изменить свое мнение в зависимости от того, что скажет адмирал Левченко. Для этого нужны веские причины, подкрепленные документами и проверенными фактами». После этого Малышев назначил руководителей групп и определил круг вопросов, которые они должны обстоятельно изучить.

2. После анализа сейсмограмм двух сейсмических станций Крыма (Бахчисарайской и Симеизской), зафиксировавших взрыв на линкоре 29 октября, член группы экспертов Г. С. Мигиренко через академика М. А. Лаврентьева предложил провести два экспериментальных взрыва самых мощных мин АМД-1000 на внешнем рейде Бельбек, выбрав для одной мины глубину 17.2 м (глубина под линкором), а для второй отстояние от поверхности моря 10.2 м (равное осадке линкора). Против проведения такого эксперимента, правда не очень решительно, выступил С. Г. Горшков, мотивируя свое мнение тем, что создать адекватные условия при этом не удастся. Но Малышев настоял на проведении эксперимента 1 ноября. Результаты сравнения сейсмограмм от взрывов 29 октября и 1 ноября ставили под сомнение версию о том, что взрыв 29 октября явился результатом «срабатывания связи ящичных мин, оставшихся со времен войны», якобы потревоженных якорем линкора при его постановке на якорь и бочку. Но, несмотря на возражения Мигиренко, версия о взрыве «связки мин» осталась в документах комиссии в качестве основной.

3. Когда в комиссию был приглашен командующий ЧФ вице-адмирал В. А. Пархоменко, то накануне я по его прось-

бе ознакомил его с планом Севастопольской бухты, чтобы подготовиться к разговору с Малышевым. Пархоменко находился в госпитале по поводу двустороннего воспаления легких, полученного в результате почти часового пребывания в холодной воде после опрокидывания линкора. Малышев задал Пархоменко много вопросов, но основные из них касались двух проблем: почему командующий ЧФ не принял решения с помощью «горячих машин» выброситься на мель и на каком основании командующий вместе с инженер-механиком Ивановым посчитали, что «никакой угрозы гибели линкора не существовало». На первую группу вопросов Пархоменко неоднократно отвечал фразой: «У меня даже мысли не возникало, что линкор может погибнуть. В этом меня убедил и начальник Технического управления Иванов». На вторую группу вопросов Пархоменко с раздражением ответил Малышеву: «Товарищ председатель комиссии, для того чтобы ЦКБ в составе нескольких десятков высококлассных специалистов смогло обосновать мнение о неизбежности гибели линкора при таких повреждениях, потребовалось больше двух суток, а у меня с Ивановым не было и нескольких часов». После этого Малышев пытался выяснить, кто же командовал линкором с момента взрыва и до его опрокидывания? Пархоменко заявил, что «в командование кораблем не вступал, а свои распоряжения и указания передавал помощнику командира Сербулову, а с прибытием на корабль старпома Хуршудова — старпому».

В это время Малышеву доложили, что из внутренних помещений линкора методом шлюзования выведено 7 человек, а с помощью водолаза и аппаратуры ИДА-47 выведены из кормового румпельного отделения старшина и молодой матрос. Докладывал об этом капитан 1 ранга Н. И. Смирнов, с которым я вместе наблюдал процесс вывода двух человек из стального склепа с глубины около 17 м.

4. Катастрофа с линкором «Новороссийск» ускорила пересмотр программы кораблестроения, а главное, обеспечила «законность» расправы с неугодным и непослушным адмиралом Н. Г. Кузнецовым. Он был снят с должности и второй раз понижен в звании, а потом в довершение уволен со службы. Большинство военных моряков, знавших Кузнецова, тяжело восприняли эту несправедливую расправу над великолепным флотоводцем и государственным деятелем, с которым считался даже Сталин. Было очевидно, что эта