

А.Трифонов

Мне выпала честь около 12 лет прослужить в Техническом управлении Черноморского флота. Это были годы интересной работы по своей специальности. Здесь я имел возможность наиболее полно приложить свой опыт и знания для обеспечения боеготовности кораблей флота. В этом очерке я хочу изложить наиболее интересные моменты, которые, на мой взгляд, могут привлечь внимание инженеров-механиков нового поколения.

Коротко о себе. Окончил ВВМИУ им. Ф.А.Дзержинского в 1935. До войны служил на крейсере "Красный Кавказ" в должности командира дивизиона живучести. Великая Отечественная война застала меня на крейсере "Червона Украина" в должности командира БЧ-5. День Победы праздновал на гвардейском крейсере "Красный Крым", будучи командиром БЧ-5.

В конце 1946 года был назначен в Технический отдел Черноморского флота на должность начальника отделения по эксплуатации кораблей. Начальником Технического отдела в то время был инженер - контр-адмирал Г.А.Кайдамов, а заместителем его был капитан 1 ранга Кашин К.М. С Г.А.Кайдамовым я служил на крейсере "Красный Кавказ", где он был командиром БЧ-5.

Флот переживал трудное время. Корабли были изношены. Ремонтная база слабая. Большинство обслуживающего персонала, прошедшего годы войны, было уволено в запас. Вновь призванные молодые моряки в учебных отрядах не обучались. Подготовка их производилась на кораблях.

Перед флотом стояли две задачи: готовили кадры для новых кораблей, требовалось очистить Черное и Азовское моря от мин. Суда морского флота по Черному морю в то время ходили только в светлое время суток из-за минной опасности, а рыболовные суда не могли ловить рыбу ни в Азовском, ни в Черном море. А рыба для страны была очень нужна.

Для усиления трального флота Черноморский флот получил 13

средних тральщиков немецкого флота. Эти корабли имели паросиловые установки с котлами типа "Вагнел" и поршневыми машинами, работающими на перегретом паре. Для быстрого освоения этой техники потребовалось срочно переводить эксплуатационные документы с немецкого языка на русский. Это было сделано в одном из КБ предприятия за счет средств судоремонта. Инструкции и описания были сброшюрованы и изготовлены в виде сборников. Размножены светокопированием и переданы личному составу, эксплуатирующему эти корабли. Этот сборник инструкций и описаний помог морякам освоить немецкую технику.

В 1948 году начальником технического отдела был назначен капитан 1 ранга К.М.Кашин, а заместителем капитан 2 ранга Г.И.Купец. В это время мы ожидали поступления на флот трофейных кораблей итальянского флота, но их передача задерживалась из-за того, что Северный флот не возвратил Англии и США их корабли, переданные в конце войны в счет итальянского трофейного флота. Корабли следовало передавать отремонтированными и укомплектованными штатным имуществом. В конце 1948 года эта передача состоялась и мы ожидали прибытия итальянского корабля.

В феврале 1949 года командующий эскадрой ЧФ контр-адмирал В.А.Пархоменко на эсминце "Огневой" вышел из Севастополя для встречи итальянского крейсера. Мне было приказано следовать с командующим эскадрой. Мы с В.А.Пархоменко были хорошо знакомы по совместной службе на крейсере "Червона Украина", где он был старшим помощником командира корабля. Вышли в район мыса Тарханкут. Было светло, море около 5 баллов. В назначенное время randevu не состоялась. Итальянский крейсер не прибыл. Мы простояли ночь на якоре, а утром вышли в сторону Босфора. Наш самолет обнаружил итальянский корабль, и мы стали сближаться. Крейсер вела итальянская команда, которая должна была передать крейсер советским морякам в Одесском порту. С итальянской командой шли 20 наших моряков для общего наблюдения за переходом.

Возглавлял нашу команду капитан 1 ранга С.Лобов, а механиком был инженер - капитан 3 ранга Н.Р.Тарасеня. При нашем приближении итальянский крейсер застопорил машины. В.А.Пархоменко вызвал меня на мостик и показал донесение от Лобова. В нем говорилось, что правая турбинная установка вышла из строя. Лобов предложил вызвать из Одессы буксир и отбуксировать крейсер в Одессу. Я предложил следовать крейсеру под одной машиной

своим ходом. Гребной вал поврежденной машины, так мне думалось, следует взять на тормоз. Командующий эскадрой согласился со мной. Малым ходом итальянский крейсер дошел до Одесского рейда, где и бросил якорь. Я перешел на крейсер. Механик Н.Р. Тарасеня рассказал, что после выхода из Босфора в правом турбозубчатом агрегате, в турбине высокого давления послышался металлический звук. Корабль застопорил ход.

Действительно, при проворачивании в турбине высокого давления слышался металлический скрежет. Сняли одну сопловую коробку и обнаружили, что лопатки колеса "Кертиса" повреждены почти по всей окружности. Старший механик итальянской команды объяснял эту поломку попаданием вместе с паром воды из котлов. Он сказал, что о происшествии сообщено в Рим и получен ответ, что со следующей группой кораблей в Севастополь будет доставлен полный комплект лопаток для колеса "Кертиса" турбины высокого давления. Интересно заметить, что все радиостанции крейсера были опечатаны нашей командой, однако на всем протяжении перехода итальянцы имели радиосвязь с Римом.

Итальянская команда состояла из гражданских лиц, нанятых на время перегона корабля. В основном это были люди, ранее служившие на военных кораблях итальянского флота. В команду входили лица с разными политическими убеждениями. Были там рабочие-коммунисты, были ярые фашисты, были и представители других партий. Большинство из команды составляли безработные, которым представлялась возможность заработать на перегоне корабля.

На корабль прибыли наши моряки. Им предстояло принимать крейсер. На передачу было отведено трое суток. При приемке паросиловой установки наши моряки с удивлением отмечали, что многие механизмы, системы и клапаны расположены так же, как и на наших крейсерах. Многие не догадывались или не знали, что при проектировании силовой установки 26 проекта были взяты за основу итальянские крейсера. Приемка шла успешно, на третий день итальянская команда сошла с крейсера в гостиницу.

На корабле осталась только наша команда. В действии были механизмы, обеспечивающие якорный режим: один главный котел, турбогенератор и вспомогательные механизмы. Запасы топлива и воды были минимальны. Вдруг мы заметили, что корабль медленно кренится на левый борт. Крен все время увеличивался и к вечеру достиг 8° . Наши моряки никак не могли найти причину крена. Ко-

мандующий эскадрой вызвал меня и флагмеха эскадры капитана 2 ранга Л.А. Рулева и спросил, сможем ли мы выровнять корабль или вызывать итальянскую команду. Мы посоветовались и пообещали справиться своими силами. Остановили работу всех паровых механизмов, в том числе и котла. Освещение перевели на дизель-генератор и начали проверку перемещения мазута и котельной воды. Увеличение крена прекратилось. Через два часа крейсер стоял на ровном киле. Видимо, итальянцы, уходя, умышленно переключили механизмы таким образом, чтобы вызвать крен. Остойчивость пустого корабля была минимальной, и для создания крена требовался очень небольшой кренящий момент.

Ремонт поврежденной турбины производила бригада Харьковского завода с использованием комплекта новых лопаток, которые были получены из Италии с последующими кораблями.

Ремонт длился около 2 месяцев.

Летом 1949 года на Черноморский флот прибыл итальянский линейный корабль. Это был линкор старой постройки. Водоизмещение одинаковое с нашим линкором "Севастополь". В итальянском флоте он назывался "Юлий Цезарь", а у нас получил название "Новороссийск". Условия передачи были таковы. Военная команда приводит линкор к берегам Албании и передает нашей команде, которая приводит линкор в Севастополь. Эта трудная и ответственная операция прошла успешно.

Наибольшие трудности ложились на плечи моряков БЧ-5, которые в кратчайший срок должны были освоить незнакомую технику и безаварийно эксплуатировать ее на переходе в Севастополь. Наши специалисты оказались на высоте. Обязанности командира БЧ-5 на переходе исполнял Л.А. Рулев, получивший за этот переход орден Красного Знамени.

Для осмотра корпуса линкор "Новороссийск" был поставлен в Северный док. При осмотре подводной части корабля меня удивила форма нижней части форштевня: она была выполнена в виде бульбы, похожей на корпус малой подводной лодки. Корабельные специалисты объясняли: такая конструкция уменьшает сопротивление воды при движении корабля. В этом я и сам убедился в одном из походов "Новороссийска" в 1950 году. Этот поход проходил вблизи кавказских берегов. В походе участвовали в основном старые корабли: линкоры "Севастополь" и "Новороссийск", крейсера "Красный Крым", "Красный Кавказ", эсминцы "Незаможник" и "Железняков", несколько других кораблей. Я шел на линкоре "Ново-

российск" и наблюдал с мостика процесс волнообразования. У линкора "Севастополь" шли высокие "усы" от форштевня, высокая волна оставалась за кормой. У "Новороссийска" таких волн не наблюдалось. Корабли стали на якорь на внешнем рейде Потийской базы. Я специально проверил расход топлива на обоих линкорах за пройденный путь от Севастополя до Поти. Оказалось, что расход топлива на линкоре "Севастополь" почти в два раза больше, чем на линкоре "Новороссийск". Тут сказались не только обтекаемая форма корпуса, но и более экономичная силовая установка итальянского корабля. О дальнейшей судьбе линкора "Новороссийск" я расскажу ниже.

На флот начали поступать корабли новой постройки. Возросла роль технической службы. В октябре 1949 года Технический отдел флота был преобразован в Техническое управление, а отделения — в отделы. Так я стал начальником отдела по эксплуатации кораблей. В марте 1950 года я получил звание инженер — капитан I ранга. Заметно увеличился штат отдела эксплуатации, он стал ведущим отделом Управления.

В течение нескольких лет состав отдела возрос до 14 офицеров и двух вольнонаемных специалистов.

Особенно быстро флот начал расти и развиваться с приходом к руководству флотом в 1951 г. адмирала Н.Г. Кузнецова уже в ранге Министра Военно-Морского Флота СССР. Открылся ряд новых училищ. Расширились прежние училища. В строй вводились непрерывно новые корабли всех типов. В состав Государственных комиссий по приемке кораблей от судостроительной промышленности постоянно входил один из офицеров отдела эксплуатации кораблей. Это давало возможность быстро осваивать новую технику и налаживать ее правильную эксплуатацию. Кроме того, это предоставляло возможность своевременно обнаруживать конструктивные недостатки кораблей и своевременно их устранять. Я сам лично участвовал в Госкомиссии по двум эсминцам проекта 30 и по крейсеру проекта 68 "Адмирал Нахимов".

Офицеры отдела эксплуатации почти постоянно находились в соединениях кораблей, помогая личному составу осваивать новую технику, налаживать ее грамотную эксплуатацию. За этот период было выявлено много конструктивных и технологических недостатков, которые своевременно устранялись судостроительной промышленностью.

Кроме конструктивных недостатков обнаруживались и новые проблемы, связанные с эксплуатацией кораблей. В то время при Военно-Морском Флоте был создан Институт по эксплуатации кораблей, который находился в подчинении Главного технического управления ВМФ. Этот институт оказывал большую помощь флотам в организации эксплуатации новой техники, обобщал опыт и разрабатывал новые директивные указания флотам. За этот период решался ряд важных технических проблем по разным типам кораблей. Вот некоторые из них.

До войны, да и во время войны на паросиловые корабли котельная вода подавалась в виде конденсата, получаемого выпариванием морской воды. Такая вода надежно обеспечивала режим работы котлов. Первое время после войны такой режим получения котельной воды оставался единственным. Для этой цели на Угольной пристани была построена специальная котельная. Потом был предложен новый способ получения котельной воды, путем умягчения береговой водопроводной воды при помощи специальных химикатов (катионитовые фильтры). Предложенный способ оказался более экономичным и нашел широкое применение. Однако при этом была обнаружена высокая концентрация щелочи в котельной воде. А обнаружилось это случайно. При моем посещении крейсера "Керчь" судовой врач поделился со мной своими сомнениями. Несколько котельных машинистов обратились к нему с жалобой на нарушение кожного покрова на ногах. Врач заподозрил, что это результат действия котловой воды и заинтересовался ее химическим составом. Мы с командиром БЧ-5 капитаном 3 ранга Н.Р. Тарасеней вызвали этих котельных машинистов и выяснили, что во время разборки аппаратуры в паровом коллекторе они ходили по воде, оставшейся после продувки котла. Я взял несколько бутылок этой воды и сдал на анализ в химическую лабораторию флота. Химики сообщили, что вода имеет большую концентрацию каустической щелочи. Об этом было немедленно доложено в Техническое управление ВМФ. Оттуда пришло ругательное письмо, отрицающее возможность попадания щелочи в котловую воду. Однако было приказано отправить по литру котловой воды с разных кораблей в Институт по эксплуатации кораблей для анализа, что и было исполнено. В это время на одном из флотов произошла авария котла на эскадренном миноносце. Разорвались трубы, соединяющие паровой коллектор с пароперегревателем. Весь личный состав отделения погиб. Причиной разрыва

трубы послужила межкристаллитная коррозия металла в районе клепаного шва фланца. Такая коррозия возможна только при высокой концентрации щелочи и наличии напряжений в металле.

На Черноморский флот прибыла большая группа специалистов из Института по эксплуатации кораблей, которая несколько месяцев трудилась на флоте с участием специалистов отдела эксплуатации. Эта группа разработала так называемый "фосфатно-нитратный режим" обработки котловой воды. Этот режим был внедрен на кораблях с паросиловыми установками на всех флотах. Он действует и поныне для эксплуатации котлов, использующих умягченную котельную воду. Кроме того, было принято решение о замене всех клепаных фланцев на паропроводах сварными. Эта большая работа заняла несколько лет. На эсминцах проекта 30б на паровых котлах наблюдались разрывы водогрейных трубок и образование кольцевых трещин на концевых рядах конвективного пуска трубок. Межведомственная комиссия, проводя ряд экспериментов с этими котлами на разных режимах, установила причины дефектов. Потребовалось ввести ряд конструктивных изменений в компоновку котлов, после чего разрывы трубок и образование кольцевых трещин прекратилось.

На первых кораблях проекта 30бис происходили разрывы паровых патрубков отработанного пара вспомогательных механизмов. Межведомственная комиссия, изучив вопрос и сделав анализ материала патрубков, пришла к выводу, что примененный материал в данной конструкции непригоден. Патрубки изготавливались из листовой медной полосы. А медные листы изготавливались с повышенным содержанием кислорода, что и приводило к образованию трещин и разрушению патрубков. Пришлось все патрубки, изготовленные из меди с повышенным содержанием кислорода, заменять на новые.

Больше года работала межведомственная комиссия над вопросом быстрой кавитации гребных винтов кораблей проекта 30бис. Для испытания был выделен один из кораблей. Испытывались винты разных конструкций, пока не подобрали конструкцию, при которой получается минимальная кавитация. Полностью устранить кавитацию не удалось, так как для этого требовалось уменьшить число оборотов гребного вала, что невозможно сделать при существующей конструкции турбозубчатого агрегата. Много конструктивных недостатков было обнаружено и устранено на подводных лодках. Особенно медленно шел процесс освоения шинно-пневматических муфт на

линии валопроводов кораблей проекта 613. После ряда конструктивных изменений и улучшения технологии изготовления этого узла муфты стали надежно работать. Серьезные конструктивные недостатки оказались на подлодках проекта 615. Наличие жидкого кислорода на ПЛ в исключительно стесненных условиях из-за небольшого габарита лодок приводило к авариям с гибелью личного состава. После ряда происшествий на нашем флоте и на других флотах эксплуатация этих кораблей по прямому назначению была прекращена, а подлодки были поэтапно списаны в металлолом.

В начале 1953 года начальником Технического управления флота был назначен инженер - капитан I ранга В.М.Иванов, бывший командир БЧ-5 линкора "Севастополь". Он с большим вниманием относился к вопросам эксплуатации кораблей, чем прежний начальник. Флот продолжал бурно расти. Правда, строились в основном корабли проектов, разработанных во время войны, но жизнь быстро шла вперед. Появилось атомное оружие, ракетная техника. Таким образом, строящиеся корабли морально старели еще в процессе проектирования и постройки. В Николаеве строился линейный крейсер "Сталинград" водоизмещением более 50 тыс. тонн с нарезным оружием. Строился он долго и уже в то время морально устарел.

В проектных организациях срочно разрабатывались корабли с ракетным вооружением и противолодочной защитой. Но запустить эти проекты в производство было сложно, так как судостроительная промышленность выполняла заказы по старой программе.

В те годы на полигоне отрабатывались управляемые реактивные снаряды (УРС и.).

Сначала в качестве неподвижной мишени использовался недостроенный корпус лидера "Ереван", а потом потребовалась движущаяся мишень больших размеров. Для этой цели был выделен гвардейский крейсер "Красный Кавказ". На корабле была немногочисленная команда, которая обеспечивала заданный ход и быстро покидала корабль. Обычно корабль двигался со скоростью около 12 узлов и описывал неопределенную дугу. В это время по движущемуся кораблю выпускались УРС, и затем команды догоняли корабль, высаживались на него и стопорили ход. Отработка нового оружия длилась около года. Во время отработки в корабль была выпущена боевая ракета, которая попала в среднюю часть крейсера в районе ватерлинии. Корабль получил значительные разрушения и затонул на глубине около 50 метров. Там на грунте, с креном около 50° на левый борт, находится этот корабль до настоящего времени.

Своей гибелью гвардейский крейсер обеспечил внедрение нового оружия.

Эксплуатация корабельной техники при напряженной боевой подготовке, естественно, шла негладко. Были и аварии, и происшествия из-за несовершенства техники, из-за упущений личного состава и из-за низкой организации службы. В конце каждого учебного года на флоте проходили сборы инженеров-механиков, на которых всегда выступал начальник отдела эксплуатации с докладом на тему "Обобщение опыта эксплуатации и анализ аварийности на кораблях флота". В эти доклады я старался вложить все мои знания и опыт. Старался их делать интересными и поучительными, чтобы эксплуатация корабельной техники постоянно совершенствовалась.

Осенью 1955 года на Черноморском флоте произошли трагические события, связанные с потоплением линкора "Новороссийск" и гибелью около 500 человек советских моряков. Опишу эти события так, как их наблюдал сам.

29 октября 1955 года около 5 часов меня разбудил в моей квартире телефонный звонок. Незнакомый голос проговорил, что мне необходимо срочно прибыть в Управление. На мой вопрос, что случилось, тот же голос ответил: "Линкор "Новороссийск" перевернулся в Северной бухте". И говоривший положил трубку. Я знал, что по техническому управлению дежурит инженер - капитан 2 ранга С.А.Матушевский, но голос в трубке принадлежал не ему. Я тут же позвонил в Управление и услышал голос С.А.Матушевского. Он подтвердил необходимость моего прибытия в Управление, сказал, что собирался звонить мне, но его опередил дежурный по вооружению и судоремонту. Я быстро оделся и вышел на улицу. Жил я тогда на Одесской улице. Решил через горку спуститься прямо на улицу Лермонтова, где находилось тогда Техническое управление. Поднялся на горку, где тогда строилось новое здание штаба флота, и взглянул на Северную бухту. Сквозь легкий туман можно было рассмотреть, что напротив госпиталя светят несколько прожекторов и в их лучах видны скопившиеся буксиры и катера. Это было место стоянки линкора "Новороссийск". Накануне вечером корабль вернулся с моря и около 19 часов встал на свои бочки. Сердце учащенно билось. Начал верить, что по телефону сообщили правду. В голове мелькали тревожные мысли, как же это могло случиться с таким большим кораблем.

В Управлении дежурный доложил, что начальник Управления

инженер - капитан 1 ранга В.М.Иванов в 2 часа по вызову штаба флота заходил в Управление. Он взял с собой дублера дежурного по Управлению инженера - капитана 2 ранга Момонова и с ним убыл на "Новороссийск". Линкор перевернулся около 4 часов после взрыва, случившегося около часа ночи. В момент переворачивания линкора т.Момонов успел спрыгнуть с кормы в воду и был подобран катером. Судьба В.М.Иванова не известна. Я знал, что штатный заместитель начальника Управления находился в отпуске, а замещавший его начальник ремонтного отдела М.В.Кацнельсон находился в командировке.

Таким образом, по функциональной таблице я должен был представлять начальника Технического управления. Приказал дежурному вызвать всех необходимых офицеров и служащих. Начальник конструкторского бюро Управления был уже в Управлении и подготовил архивные чертежи с продольными и поперечными сечениями линкора "Новороссийск", правда с надписями на итальянском языке. Убедившись, что они годятся для общей ориентировки, я взял их и на дежурном катере отправился к месту катастрофы. С катера я перешел на один из спасательных буксиров аварийно-спасательной службы флота, на котором находился начальник АСС инженер - капитан 1 ранга Кулагин. Линкор "Новороссийск" находился в положении вверх килем с дифферентом на нос. Его подводная часть, обросшая ракушками, черной громадой возвышалась над водой. Начинался рассвет. Небо над Инкерманом уже побелело, и бухта была хорошо видна без прожекторов.

Погода была пасмурная, в воздухе висел легкий туман.

Начальник АСС проинформировал меня о ходе событий. Взрыв произошел около часа ночи, когда команда крепко спала. Место взрыва - носовая часть линкора, примерно около 10 метров в нос от первой башни. Взрыв произошел почти под килем. Взрыв разрушил тройное дно, все палубы и платформы, в том числе и броневую палубу, на верхней палубе образовалась пробоина с загнутыми наружу краями площадью около 20 квадратных метров. Около двух часов корабль начал крениться на левый борт. Около 4 часов крен начал быстро расти, и корабль перевернулся.

На штабном катере находились командующий флотом вице-адмирал В.А.Пархоменко, член военного совета вице-адмирал Н.М.Кулаков и временно исполняющий обязанности командующего эскадрой контр-адмирал Никольский.

инженер - конструктор Г.А.Борон

Во многих местах днища были слышны стук моряков, оставшихся в корпусе корабля. Особенно частые и громкие стук доносились из кормовой части. Начальник АСС подготовил аппаратуру для вырезания днища в этом месте. Матросы АСС стояли на днище с газовыми горелками и ждали команды. Начальник АСС потребовал от меня заключения о возможности резать днище в этом месте. Я развернул чертеж продольного разреза корабля. В этом месте находились погреба № 3, № 4 орудий главного калибра, полные боезапаса. Если пламя горелок попадет в погреб, то взрыв боезапаса неизбежен. Это повлечет за собой еще большие разрушения и гибель многих людей.

На перевернутом корабле очень трудно определить границы расположения погребов. А тут еще кто-то уверенно заявил, что стучат из четвертого погреба. Начальник АСС торопил меня с заключением, так как его торопил член военного совета Н.М.Кулаков. Я залез на днище корабля, постарался припомнить расположение помещений, поскольку я там был несколько раз. Решил, что стучат из помещения дизель-генераторов, расположенного рядом с четвертым погребом. Флагмэн эскадры инженер - капитан 2 ранга В.С.Лейбович согласился со мной. Я передал начальнику АСС, что можно резать. В двух горелках синим пламенем засверкали острые языки огня. Впрыски раскаленного металла скатывались в воду. Вырезали люк в наружной обшивке и начали резать второе дно. Когда языки пламени проникли в помещение, оттуда донеслось громкое "Ура". Через 20 минут через прорезанные отверстия выбрались шесть моряков. Командир отделения вышел последним. Это были мотористы и электрики боевого поста дизель-генераторов. Лица их были бледны. Они нервно улыбались. Командир отделения рассказал, что по сигналу боевой тревоги моряки поста кормовых дизель-генераторов заняли свои места. Дизель-генераторы были запущены и по указанию из поста живучести включены в сеть для питания кормовых механизмов и освещения корабля. Еще до сигнала тревоги матросы услышали и ощутили взрыв в носовой части и поняли, что корабль получил крупное повреждение. Поэтому они к выполнению приказаний отнеслись с особым вниманием и ответственностью. Крен начал быстро увеличиваться, моряки не дрогнули, хотя и почувствовали тревогу, чувство долга было выше страха. Все дизель-генераторы работали до последней минуты и подавали питание во все требуемые точки корабля. Крен увеличился настолько, что на палубе бы-

ло невозможно стоять. Через несколько минут помещение дизель-генераторов начало медленно переворачиваться. Моряки стояли на левой переборке. Потом быстрый поворот и подволок стал палубой. В помещении загрохотало. Пасыпались запчасти и инструмент. Старшина подал команду остановить дизель-генераторы и обесточить станцию. Дизели еще несколько минут работали в перевернутом состоянии и остановились. Свет погас. Наступило тягостное молчание. Кругом журчала вода. Старшина окликнул всех и сказал, что есть возможность выйти из корабля через кингстон затопления погребов, от которого принималась вода для охлаждения дизелей. Этот кингстон находился в соседнем помещении за кормовой переборкой, куда моряки и вышли через люк, захватив подвернувшийся под руку инструмент. В помещении кингстонной выгородки они сразу нашли кингстон и начали орудовать ключами. Но гайки были крепко прихвачены ржавчиной и мастикой и не откручивались. Одновременно ребята стучали по днищу, вызывая о помощи. Ответные удары снаружи вселяли в них надежду на помощь. Помещение было наполовину заполнено водой, и моряки находились в воздушной подушке. Когда увидели пламя газовой горелки, они очень обрадовались и закричали "Ура". В вырезанное отверстие устремился воздух, и вода в помещении начала подниматься, однако головы моряков были над поверхностью воды. Выбравшись на днище корабля, они с наслаждением дышали утренним воздухом. После оказания первой помощи их отправили в госпиталь.

Около 7 часов на корабль прибыли бригады рабочих с завода 13 и морзавода им. Орджоникидзе. Бригаду завода 13 возглавлял главный инженер завода инженер - капитан 2 ранга В.Г.Новиков, а морзавода - главный инженер Пудзинский. Эти бригады поступили в распоряжение начальника аварийно-спасательной службы флота инженера-капитана 1 ранга Кулагина. Бригада Новикова начала вырезать днище в правом борту, откуда доносились особо громкие стук. Вырезали наружную обшивку. При вырезании второго дна из помещения сильной струей начал вырываться воздух, а крики и стук людей усилились. Видимо, помещение стало затопливаться. Потом крики и стук прекратились и послышалась песня "Гибель Варяга", отчетливо доносились слова: "Не думали, братцы, мы с вами вчера, что нынче уйдем под волнами". Песня слышалась все тише и тише. Эта предсмертная песня вызвала у всех тяжелые чувства. У меня по спине бегали мурашки, глаза застилали слезы. Песня кончилась. Стук прекратился. Очевидно, помещение пол-

ностью заполнилось и все погибли.

В районе кормового машинного отделения также раздавались стуки и крики людей. Здесь спасением моряков занимались офицеры АСС, флагмех эскадры В.С.Лейбович и флагмех бригады эсминцев тов. Мотыжов. Была сделана попытка прорезать патрубок отливного кингстона главного холодильника. Такой вырез дал бы возможность сразу проникнуть в машинное отделение. Однако литой бронзовый патрубок прорезать не удалось, так как металл патрубка не расплавлялся из-за высокой теплопроводности бронзового литья. Были попытки выреза днища в других местах, однако нигде не удалось добраться до людей.

Корабль продолжал погружаться. К 12 часам на поверхности осталась небольшая площадка около 100 кв. метров.

В 14 часов в Севастополь прибыл самолет с правительственной комиссией, возглавляемой тов. Малышевым. Через час т. Малышев на катере прибыл на корабль. Он походил по днищу, осмотрел, что мог, и убыл в штаб флота. Вместе с комиссией из Москвы прилетел начальник аварийно-спасательной службы ВМФ инженер - вице-адмирал Тролов, который и возглавил дальнейшие работы по кораблю.

По приказу командующего я с чертежами также прибыл в штаб флота. В кабинете командующего на длинном столе я разложил чертеж продольного разреза линкора, на котором офицеры штаба уже нанесли цветными карандашами район и место взрыва.

Докладывал комиссии о катастрофе Командующий флотом. Я наблюдал за председателем комиссии Малышевым. Это был невысокий, худощавый человек с умными глазами. Он сразу обратил внимание на то, что все надписи на чертеже на итальянском языке. Командующий доложил, что чертежи с русским переводом были только на корабле. Доклад был короткий. Малышев заявил, что комиссия приступает к работе и по мере надобности будет приглашать офицеров штаба.

Вскоре из Ленинграда прилетела группа конструкторов и расчетчиков, были также приглашены конструкторы ЦКБ-56, находящиеся в Севастополе. Начали производить расчеты остойчивости, и через день расчеты показали, что корабль перевернулся из-за потери остойчивости, которая в момент переворачивания была отрицательной и составляла около 45 сантиметров.

На палубе в это время люди скатывались в воду. Некоторые прыгали с кормы. Вахтенный офицер не удержался на палубе и тоже

скатился в воду. Скатываясь по палубе, он видел В.М.Иванова, который пытался сдвинуть крышку бронзового люка и кричал: "Отрубите мою руку".

Через несколько секунд корабль перевернулся. Я не могу поручиться, что это чистая правда, но допускаю, что так и было.

Командиром БЧ-5 на "Новороссийске" был инженер - капитан 2 ранга Резников. В то время он был в отпуске и его замещал командир электротехнического дивизиона инженер - капитан 3 ранга Матусевич, который все время находился в посту живучести. За несколько минут до переворачивания по кораблю была дана команда "Личному составу оставить корабль". В это время в пост живучести забежал старшина команды электриков и предложил Матусевичу оставить пост и спастись. На это предложение Матусевич ответил отказом. Он остался на боевом посту и погиб вместе с кораблем.

Погиб также командир трюмной группы инженер - капитан-лейтенант Городнин, который в последний момент с трюмными машинистами пытался затопить дифференные и креновые отсеки на правом борту. В этот момент линкор перевернулся. Городнин и трюмные машинисты погибли.

Заключение правительственной комиссии по гибели линкора "Новороссийск" рассматривалось в правительственных органах и были приняты решения, как организационные, так и технические. Было принято решение о списании в металлолом кораблей старой постройки. Эта судьба постигла линкор "Севастополь", крейсер "Керчь", эсминцы "Незаможник" и "Железняков", а также другие корабли. Крейсер "Красный Крым" был оставлен плавбазой для подъема линкора "Новороссийск". Было решено изготовить группу понтонов для проведения спасательных работ. Эти понтоны были изготовлены и до настоящего времени хранятся на плаву в Стрелецкой бухте.

При последующих действиях по спасению моряков линкора удалось спасти только двух человек, которые были выведены водолазами АСС из кормового отсека при помощи легководолазных костюмов. Водолазы проникли в помещение снизу через палубные люки, нашли помещение, где находились люди, увеличили им воздушную подушку и принесли индивидуальные спасательные аппараты.

Раздумывая над тем, что можно было сделать для спасения людей в данной ситуации, я пришел к мысли, что нужно было собрать как можно больше компрессионных станций и подавать воздух во внутренние помещения корабля, через люки в нижней палубе, что

позволило бы замедлить погружение корабля; увеличить воздушные подушки для людей. и постепенно можно было выводить людей, пользуясь индивидуальными спасательными аппаратами.

В истории Русского флота были подобные случаи, а именно гибель от взрыва в 1916 году линкора "Императрица Мария", причем корабль перевернулся на этих же примерно бочках, и тогда люди остались внутри корабля и несколько суток подавали сигналы стуком о днище.

Однако этот опыт не был учтен. Не было разработано никакого наставления или методики, как действовать в подобных случаях для спасения людей. Мне кажется, и в настоящее время такого наставления в Поисково-спасательной службе флота нет.

Из рассказа вахтенного офицера, который в момент переворачивания корабля находился на юте, стали известны подробности гибели начальника Технического управления В.М.Иванова. В момент быстрого увеличения крена Иванов находился на выходе из кормового кубрика через люк левого борта на ютовую палубу. Из-за большого крена стоять на палубе было невозможно и Иванов левой рукой держался за край люка. В это время броневая крышка люка сорвалась с защелки и ударила по комингсу, придавив руку начальнику управления.

Подъемом линкора "Новороссийск" руководил инженер - капитан I ранга Н.И.Чикер. Подъем длился около года. Корабль был поднят вверх килем и отбуксирован в Казачью бухту, где и был постепенно разрезан.

Начальником Технического управления ЧФ был назначен инженер капитан I ранга А.Б.Айзин.

В конце 1955 года я был назначен членом Государственной комиссии по приему крейсера "Молотов" из капитального ремонта, который выполнялся на Севастопольском судоремонтном заводе им.Орджоникидзе. Мне пришлось возглавлять механическую группу. Завод хотел сдать корабль в 1955 г., поэтому очень спешил. Было много выходов в море, даже наступающий 1956 г. встречали в море. Во время испытаний техники БЧ-5 выявлялось много дефектов, конструктивных и технологических. Все они быстро и организованно устранялись. Хочу остановиться на одном происшествии, наиболее интересном и поучительном. В одном из конденсаторов главных турбин была замечена повышенная соленость конденсатора. Вскрыли этот холодильник, опрессовали его по паровой части, но дефектов в

сальниках трубок не обнаружили. Сколько ни гадали, не могли понять, за счет чего повышается соленость. Между прочим, было замечено, что маневровый клапан этой машины открывается и закрывается с трудом. Вскрыли его и обнаружили в клапане глыбу какого-то серого вещества, килограмма два весом. Анализ показал, что это обыкновенная поваренная соль. Но как попала соль в маневровый клапан? Опять загадка. При детальном осмотре арматуры и трубопроводов обнаружилось, что труба продувания маневрового клапана была опущена почти до самого дна трюма, в то время как по чертежу она не должна доходить до трюма на 30 сантиметров. В момент приготовления машин к походу, когда в машине создается вакуум и производится прогрев паровых магистралей, открывается клапан продувания маневрового клапана и в этот момент происходит подсос воды из трюма в маневровый клапан; вода испарялась, а соль оставалась в маневровом клапане. Таким образом, система продувания служила системой осушения трюма. Труба продувания была приведена к размерам, соответствующим требованиям, и в дальнейшем повышение солености конденсата в машине прекратилось.

Акт о приемке крейсера был подписан в конце января 1956 года.

В 1956 году Техническое управление флота проделало большую работу по обследованию технического состояния боевых кораблей и вспомогательных судов. Особое внимание при этом было обращено на обеспечение кораблей и судов в части их живучести, а также наличия документов по остойчивости. Все корабли и суда, имеющие нарушение герметичности отсеков, не обеспеченные документацией по остойчивости и не укомплектованные средствами по борьбе за живучесть, выводились из эксплуатации. Часть судов вспомогательного флота была списана в металлолом как не отвечающая требованиям безопасности плавания, а нескольким кораблям были ограничены район и условия плавания. Отдельным кораблям и судам провели кренование для определения и уточнения их остойчивости.

В это время руководство Военно-Морским флотом СССР пересмотрело и основательно откорректировало программу судостроения. Производились разработка и строительство кораблей с учетом внедрения ракетного оружия и противосамоходной защиты. При этом в качестве главной решающей силы Военно-Морского флота был определен подводный флот с ракетным оружием и атомной энергетикой.

Была прекращена постройка линейного крейсера "Сталинград"

на Николаевском заводе. В это время я находился в командировке на Харьковском турбинном заводе. Там как раз закончилась обкатка одного из турбозубчатых агрегатов для крейсера "Сталинград". На завод пришло указание в связи с прекращением постройки корабля его механизмы отправить в металлолом. Это указание глубоко возмутило рабочих и технический персонал, чей труд был вложен в изготовление турбозубчатого агрегата. Потом поступило указание готовые механизмы законсервировать и отправить на склады готовой продукции. Это несколько успокоило людей. Я представляю, какое настроение было у рабочих Николаевского завода, узнавших, что труд, вложенный в строительство огромного корабля, пропал даром.

В течение 1956 года произошла реорганизация Военно-Морского Флота. Министерство ВМФ было ликвидировано. Военно-Морской Флот стал возглавлять Главнокомандующий, будучи заместителем Министра обороны СССР.

В 1957 году произошла реорганизация технической службы на флоте. Было принято решение о едином руководстве технической службой. Должность флагманского механика при штабе флота вместе с его аппаратом была ликвидирована. Все техническое руководство на флоте было сосредоточено в Техническом управлении флота. Для этого в управлении были введены новые должности: заместитель начальника Технического управления по эксплуатации и спецподготовке и главный корабельный инженер флота. На должность заместителя по эксплуатации и спецподготовке назначили меня. На должность начальника отдела эксплуатации был назначен инженер-капитан 2 ранга В.Н.Ипатов, занимавший ранее должность помощника флагмеха флота.

Дальнейшее показало, что реорганизация технической службы на флоте оказалась полезной. Начальник Техуправления А.Б.Айзин стал больше внимания уделять эксплуатационным вопросам, тогда как ранее он в основном занимался судоремонтом. Флагманские механики соединений стали частыми гостями Техуправления флота, где все вопросы теперь решались от начала до конца. В большем контакте стали работать отделы эксплуатации и ремонта, так как теперь они решали единую задачу. Мне же теперь приходилось часто бывать непосредственно в соединениях и в штабе флота при недельном планировании боевой подготовки флота.

Для улучшения эксплуатации корабельной техники необходимо было улучшить подготовку личного состава. Во многих соединениях

время, отведенное для занятий по специальности, использовалось не по назначению. Занятия проводились неорганизованно, бессистемно, с малым охватом личного состава. Пришлось выпустить специальную директиву Командующего флотом по этому вопросу и строго контролировать ее выполнение. В дни занятий по специальности все офицеры отдела эксплуатации отправлялись в соединения и помогали командованию в организации и проведении этих занятий. Потом это вошло в систему.

Каждая инспекторская проверка соединений и баз Штабом флота проходила с непосредственным участием офицеров Технического управления. При этом многие технические вопросы приходилось решать на месте.

Международная обстановка позволила часть кораблей, недавно построенных по старой судостроительной программе, поставить на консервацию. Эта проблема была новой для Технического управления. Она требовала особого внимания и специальных знаний, которых нам не хватало. Офицеры отдела эксплуатации с инженерами-механиками соединений заново осваивали эти вопросы. В институте по эксплуатации кораблей, который находился в г.Таллине, был создан новый отдел по консервации кораблей. Отдел имел производственную базу для проведения исследовательских работ и разработки необходимых технологических режимов консервации разных типов кораблей и техники. Работники отдела консервации института оказали большую помощь флоту в проведении работ по консервации. По флоту была издана директива, определяющая типы кораблей, подлежащих консервации, а также порядок и сроки проведения этих работ.

Мне лично пришлось заниматься консервацией крейсера "Молотов", который мы приняли из капитального ремонта в 1956 г. Консервацию этого корабля было решено провести в Николаеве, на заводе-строителе. Был открыт специальный заказ и последовало указание по линии судостроительной промышленности. Корабль перешел в Николаев. Я присутствовал на переходе и провел с офицерами корабля несколько занятий, на которых рассказывал о причинах консервации и порядке ее проведения. Крейсер был поставлен на консервацию.

В 1958 году я комиссовался и в конце года был уволен в запас по состоянию здоровья. Так и закончилась моя служба в Техническом управлении флота, о которой я вспоминаю как о лучших годах своей жизни.