Айзенберг Б.А.
Костриченко В.В.
Таламанов П.Н.

ЭПИТАФИЯ ВЕЛИКОЙ МЕЧТЕ

линейный корабль «Новороссийск» — гибель без тайн

ХАРЬКОВ

2007

Морякам линейного корабля «Новороссийск» — живым и павшим, а также памяти моряков Отечественного Военно-морского Флота, заживо сгоревших в отсеках, задохнувшихся в стальной глухоте. опрокинувшихся кораблей, утонувших при авариях... Но до последнего оставшихся верными воинскому Долгу и Присяге, авторы посвящают этот труд.

Используя воспоминания ветеранов Военно-морского Флота, в том числе членов экипажа линейного корабля «Новороссийск», специалистов-минеров, военных судостроителей, специалистов НИИ боеприпасов Минобороны РФ, ветеранов ПДСС (морского спецназа), различные архивные материалы и источники, авторы выдвигают и исследуют свою версию о причинах и обстоятельствах взрыва 29 октября 1955 года в Северной бухте Севастополя под линейным кораблем «Новороссийск».

Многочисленные публикации, посвященные этой, самой тяжелой трагедии в истории отечественного ВМФ в подавляющем своем большинстве повествуют о том, что и как происходило на линкоре после взрыва и, увы, не дают ответа, что же послужило причиной октябрьской трагедии пятьдесят пятого, и кто является ее истинным виновником.

Любая версия имеет право на существование. Размышляя над истоками этой катастрофы, авторы составили книгу в форме версий–монологов, написанных независимо, но созвучных практически абсолютно.

Фотографии из собраний авторов и семейного архива О.В.Матусевич.
Фотографии воспроизведены в соответствии с качеством имеющихся негативов.
Графический материал из собраний авторов.

Авторы выражают большую признательность Мацепе Павлу Михайловичу и особую благодарность Овчаренко Людмиле Андреевне за помощь в работе над книгой.

Компьютерная верстка, обработка иллюстраций, оформление обложек:
В. В. Сытник

Подбор и атрибутирование иллюстраций:
В. В. Костриченко, Б. А. Айзенберг

ISBN 0-000000-00-0
Борис Аркадьевич Айзенберг
Виталий Васильевич Костриченко
Петр Николаевич Таламанов

Эпитафия великой мечте.
Линейный корабль «Новороссийск» — гибель без тайн.
издание 2-е, исправленное и дополненное
— Харьков, 2007. — с.: 164 с илл.

© текст Б. А. Айзенберг, 2007
© текст В. В. Костриченко, 2007
© текст П. Н. Таламанов, 2007

Пролог
или от одного из авторов

Иных уж нет...

Режим вступил в кричащее противоречие с современностью, обнаруживая на каждом шагу свою историческую несостоятельность. Нелепость его существования, безумие поисков правды в мире, где все поражено гниением, забрызгано грязью предательства, растоптано подковами палачей — били в глаза всем и каждому. Вот почему неотвратим и логически закономерен его крах, закономерен расчет Истории за все совершенные им преступления.

«Подробностей разгадки я не знаю,
Но, в общем, вероятно, это знак
Грозящих государству потрясений»
В.Шекспир «Гамлет»

Гибель и несправедливость — очень русские темы...
О.Стрижак «Секреты Балтийского подплава»

Эта книга о заговоре и его крушении, самые очертания которого, казалось размыты и выветрены временем.

Повествование о безумстве и иллюзиях персонажей, которых давно поглотила Лета.

Напоминание современникам о тех, кто до конца выполнил свой воинский долг перед Родиной, и чьи имена на десятилетия были преданы забвению.

В Крым поезд входит, как корабль, выбравшийся из узости канала в открытое море, и мчится, окунаясь в простор, в тепло, в солнечное раздолье. Небо стоит высокое-высокое, и где-то в сторонке, на выветренной черной пашне, играет взбесившийся горячий ветер, выкручивая смерчевые башенки, пыль дымится, поднимаясь вверх, к прозрачным легким облакам.

Впереди в сторону моря бегут накатанные до блеска рельсы. Из степного Крыма в предгорья поезд врезается почти внезапно.

Жарко. Горный ветер усмиряет жару и кучерявит головы алым маком, в изобилии растущим вдоль насыпи.

Над ущельями высоко, распластав крылья, парят орлы.

Бахчисарай, Бельбек, Сюрень — поезд грохочет по высокой ажурной эстакаде камышловского виадука.

Станция Макензиевы Горы.

Крохотные постройки, поля, тщательно очищенные от камней, курчавое подлесье. На одном из крутых поворотов всего лишь на миг, как мимолетное чудо, появляется Севастополь, раня сердце стрелой сладкой тревоги.

Поезд кружит, ныряет в тоннели и стремительно выскакивает на свет.

Долина Инкермана. Блеск Северной бухты. Внутренний рейд. Над бухтой марево. Прозрачная дымка висит над кораблями.

Поезд «режет» Корабельную сторону. Вагоны порой проходят почти вплотную с домиками корабельных мастеров и старослужащих флота. С бухты ветер приносит йодистый настой моря, с берега пахнет нагретыми крышами, сохнущим бельем.

Поезд осторожно огибает Килен-бухту, на мгновение набирает ход, и сразу снизив его, подходит к севастопольскому вокзалу.

Не любить этот город не возможно.

Он наполняет тебя непередаваемым чувством приобщения к нашей Истории, которое незримо присутствует здесь на каждой улице, на каждом шагу.

Вид на Севастопольскую бухту.

В любой свой приезд в ставший мне навечно дорогим Севастополь, я обязательно посещаю несколько памятных мест. Одно из них — причал старинной Апполоновки. Простое, неброское и удивительно прекрасное место.

Немногим более полувека назад оно стало свидетелем самой мрачной и тяжелой трагедии в истории нашего флота. Флагман Черноморского флота — линейный корабль «Новороссийск»... Он погиб в двухстах метрах от Апполоновки.

О том, что существовал такой корабль, и с ним произошла катастрофа, я узнал очень давно — почти сорок лет назад.

Совсем еще мальчишкой, в далекой Манчжурии, среди унылых (но, тем не менее, воспетых!) сопок, в гарнизоне воинской части, которой командовал мой покойный отец, у нас дома, в застольной беседе между офицерами-сослуживцами, услышал я имя корабля, который (уж не знаю почему) сразу оставил след в моих мыслях. Впоследствии оказалось — след неизгладимый.

За вереницей ушедших лет не помню подробностей беседы. Помню лишь, что корабль был трофейный, итальянский, и стал он жертвой диверсии, которую совершили поклявшиеся отомстить большевикам итальянцы.

Я уже тогда всей душой болел морем. Вместо забавных детских книжек, которые, как и положено по возрасту читали мои сверстники, запоем читал книги флотской тематики, мемуары, учебники по истории — институтского курса. И мечтал служить на флоте. Часто думал о «Новороссийске», но узнать что-либо новое о нем было невозможно. И это неудивительно. Тайна этого корабля была спрятана «за семью замками». Она была абсолютна.

Мечты сбылись. Я на флоте. И не просто на флоте, А в самой элитной и ударной его силе. На подводных лодках.

Тяжелые, подчас суровые, но в то же время самые памятные, самые любимые годы. Годы, проведенные в «прочном корпусе». Всегда с благодарностью вспоминаю о них. О людях, бывших рядом. Флотская солидарность и братство — это не пустые слова. Тому, кто не прошел через долгие годы корабельной службы, наверное, меня не понять. Хотя и в семье, как говорится — не без урода...

Я не расставался с мыслью и желанием узнать что-либо о судьбе «Новороссийска». Улыбнись мне судьба служить в

Севастополе, а не в высоких широтах Севера, быть может, это было не так сложно...

А пока все попытки разбивались о стену молчания. Разбивались до тех пор, пока не нашелся кто-то и не донес в Особый отдел, о моем чрезмерном интересе к истории флота вообще и к судьбе «Новороссийска», в частности. О том, что в гарнизонной библиотеке в моей карточке записаны не генсековская «Малая земля» или «Как закалялась сталь», а мемуары Боргезе, Деница, различные справочники по корабельному составу...

И вот тут произошел интересный поворот. Я услыхал версию о причинах катастрофы из уст начальника Особого отдела нашей базы.

Чинуша, носивший звание капитана 2 ранга — звание, которое по праву могут носить исключительно офицеры плавсостава, никогда на кораблях не служивший, известный в гарнизоне лишь тем, что на коллективных пьянках произносил витиеватые тосты, больше смахивающие на примитивный подхалимаж, и волочился за любыми бабами — преимущественно чужими женами.

Он начал беседу, больше напоминавшую нравоучительный монолог мудрого наставника — глупому провинившемуся ученику (настольная лампа в затемненном кабинете, в «лубянском стиле» была направлена мне в лицо), с того, что непозволительно и возмутительно проявлять интерес к истории флота в такой форме — то есть углубленно. Будучи гражданским человеком — куда ни шло... А вот военному — ни-ни!

Очень настораживала бдительного чекиста и то, что Ваш покорный слуга знал буквально наизусть различные справочники по иностранным флотам, которые выучил еще в старших классах школы. В глазах блюстителя это являлось весьма странным, если не сказать более...

Одним словом — театр абсурда.

Кому и чем я, служивший в рядах Военно-Морского Флота СССР, знавший (как и полагалось подводнику) наперечет силуэты боевых кораблей вероятных противников, любивший и желавший знать историю нашего флота наносил вред?

Вред наносился *системе*.

Она всегда считала и по сей день считает нас стадом. А из стада — не сметь выделяться!

Пригрозив тяжкими карами, если я не одумаюсь и не оставлю свое «подозрительное» занятие, он, видимо, в качестве «утешительного приза» и по большому «секрету» сообщил, что «Новороссийск», находясь в море, зацепил невытраленную мину, приволок (!?) ее в базу, где мина и взорвалась. А так как на корабле в ту ночь было много новобранцев, то организовать борьбу за живучесть «не сумели — не успели» и линкор утонул, да и среди новобранцев было много пьяных (?!). Вот так.

Ничуть не смущаясь, он своей ахинеей паскудил память погибших моряков. Если подобную галиматью нес особист, то можно представить, какие нелепейшие слухи могло породить замалчивание этой трагедии.

Не поверил я ему. Не было причин верить, видно было, что это за тип. Да и его «департамент»... Можно ли верить жандарму? Вопрос риторический.

Отбросив услышанный бред, в котором немилосердно был смешан «суп с мухами», я обозначил себе две версии гибели линкора: вражеский диверсионный акт, либо подрыв на невытраленной мине. Необходимо отметить, что обе эти версии, практически в первоначальной их трактовке, живы и по сей день. Имеют своих сторонников и противников, но существуют.

Скажу откровенно. Долгие годы придерживался первой версии. Во вторую не верил по многим причинам. Интуитивно, в том числе. Впоследствии убедился — нелепой и надуманной была «минная» версия гибели «Новороссийска».

Время шло. И чем больше я узнавал о событиях, связанных с трагическим кораблем, тем больше крепла моя уверенность, что линкор стал жертвой отлично спланированной и четко исполненной акции, имевшей свои, твердо определенные, конкретные, далеко идущие цели...

Уже тогда детективно-приключенческую и абсурдно-лживую версию о мести итальянцев считал не более, как предметом досужего разговора на кухне, либо болтовни в курилке. Параллельно с судьбой «Новороссийска» многие годы меня волновала история борьбы за черноморские (турецкие) проливы.

Великая славянская мечта с древнейших времен. Мечта владеть Босфором и Дарданеллами.

Севастополь. Здание Музея Черноморского Флота. Снимок 1955 годав.

Судьба несбывшейся «Великой мечты» о черноморских проливах тоже не исключение. Как уже упоминалось выше, по мнению автора, эти две судьбы навсегда «повенчала» ночь 29 октября 1955 года...

Она так и не осуществилась.

На мой, не спорю, субъективный, авторский взгляд, трагедия линейного корабля «Новороссийск», переплетясь волею судьбы с Великой славянской мечтой, стала ей своеобразной эпитафией.

Взгляд этот, или, если хотите, версию, можно оспаривать, либо совсем отвергать. Но она имеет право на существование, как и мнение любого человека.

В словаре русского языка для слова «эпитафия» определение таково: надгробная намогильная надпись.

Слово «Великая» в определении не нуждается.

Слово «мечта». Это: 1. Нечто, созданное воображением, мысленно представляемое.

2. Предмет желаний, стремлений.

Из этих трех слов сложилось название книги. Сложилось не сразу.

Читатель уже понял, что речь пойдет, главным образом, об уже до боли знакомом линкоре «Новороссийск».

Предвижу вопрос: «А не хватит ли?». Нет — не хватит!

Давно уже пора взглянуть правде в глаза. Поразмыслить о реальных причинах трагедии корабля-мученика и его героического экипажа. Именно реальных, а не бутафорских.

Поразмышлять над тем, кто правил и по сей день, правит бал над судьбами Отечества. Отдать себе отчет в том в какую пропасть мы уже свалились под флагами «единственно верного учения». Судьба несчастного и героического корабля, один из этапов этого долгого и скорбного пути в никуда.

Мой близкий друг, человек мною глубоко уважаемый, один из самых замечательных (хотя и не признанных) собирателей истории отечественного флота А.М.Коногов, как-то сказал: «Советская история — самая лживая и лицемерная история в мире». Теперь это уже аксиома.

Наше Отечество больно. Больно давно и, по всей видимости, безнадежно. И это, увы, реальность. Советский период истории — апогей, пик болезни. Сейчас уже — метастазы, трупное разложение.

Досадно смотреть, как многие из нас, озлобленные действительностью, во всем винят пресловутую «перестройку», последнего генсека, американских империалистов, масонов и т.д. и т.п. Ностальгически вспоминают период «застоя»...

Их беда в том, что в силу своей ущербности, ограниченности, а зачастую элементарной, примитивной безграмотности, даже при наличии чуть ли не сплошного высшего образования, они не видят дальше «кончика горящей сигареты», либо носа.

А может, не хотят видеть?

Может и так. Декларируя лозунги о «светлом прошлом» и совсем потерявшись в происходящей в настоящее время политической чехарде, эти люди тоскуют по дешевой колбасе, «твердой руке», гарантированном нищенском «благополучии», возможности бездельничать на рабочем месте за счет других.

Вот как раз это и является элементами нашего «светлого прошлого».

Разумеется, сказанное выше, ни в коей мере не относится к нашим ветеранам, тем, кто вынес войну, кто честно трудился.

То, что произошло с нами, не могло не случиться.

Если уж и предали Отечество и народ, то не полтора десятка лет назад. Тому уже девяносто, и имя главного негодяя совсем недавно все знали почти с пеленок.

До этих самых пор многие из нас никак не могут (либо не хотят) понять, что семь с небольшим десятилетий, которые теперь принято называть «советским периодом», лишь миг в Истории... Развитые цивилизованные государства строятся и совершенствуются веками. Из их народов и территорий не устраивают полигонов для социальных экспериментов и потрясений! Почти восемьдесят лет мы строили «государство-монстр» вполне закономерно оказавшееся нежизнеспособным и настойчиво-планомерно уничтожали, разрушали, предавали забвению самих себя.

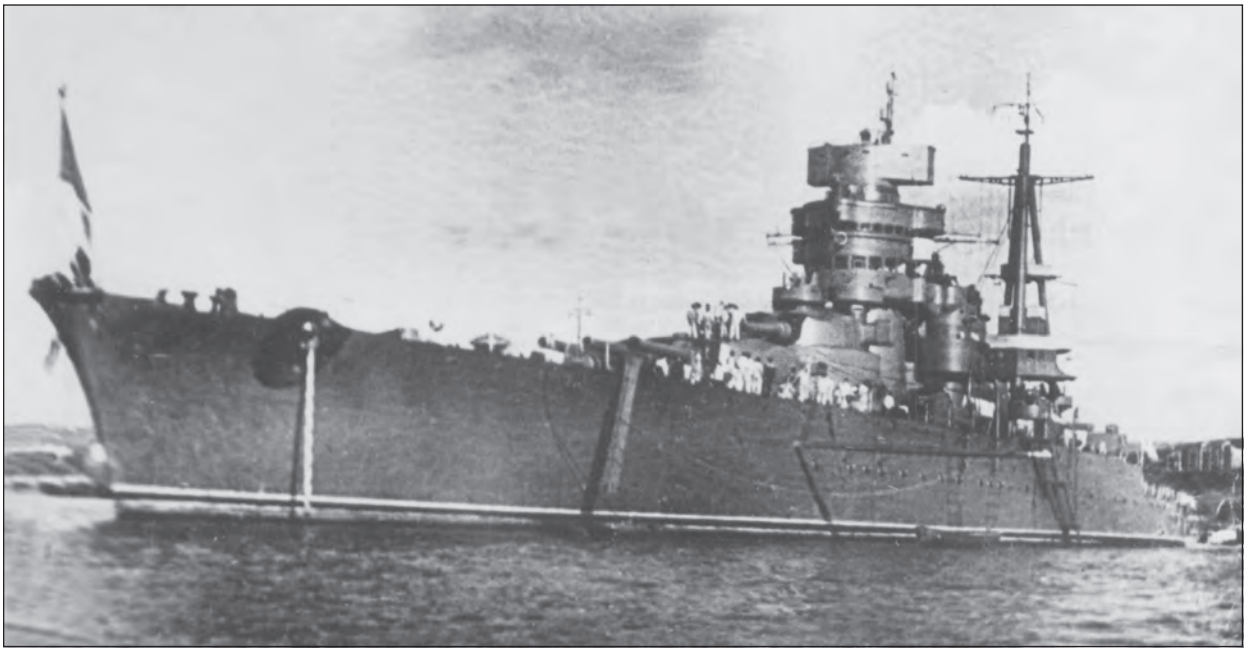
Мы никогда не задумывались, что все то хорошее, что еще сопутствовало нам все эти годы, вовсе не «завоевания гегемона», но духовное богатство нашего народа, привнесенное из той, уже далекой жизни, когда еще не был безжалостно растоптан генофонд Отечества, когда на «перекрестках эпох» у нас еще был выбор... И мы выбрали... Растрачивали, разбазаривали, убивали десятками лет все хорошее, забирая с собой в воображаемое «светлое будущее» все плохое. Круг замкнулся. Мы снова «ищем ведьм». Опять виноваты американцы, евреи, украинцы, кавказцы... Кто угодно... Возмущаемся, поражаемся — как же дошли до жизни такой?..

За последние полтора столетия мы проиграли все, что только можно было проиграть. Как бездарный, азартный игрок «ва-банк»: Крымская война, турецкая кампания 1877 – 1878 гг., итоги которой иначе, как поражением и не назовешь. Порт-Артур, Цусима, Первая Мировая, кровавый вихрь революций и братоубийственной Гражданской, «незнаменитая» и позорная финская, пиррова победа в Великой Отечественной, обернувшаяся через 45 лет сокрушительным и безнадежным разгромом.

Победители, отдавшие для нее все, сегодня стоят с протянутой рукой на паперти, а на улицах побежденных праздник! Вдумайтесь. Только по официальным нашим данным за одного немецкого солдата мы положили шесть своих, а по неофициальным — четырнадцать...

Наконец, пресловутая «холодная война». В которой мы тоже продули. А Афганистан? Чечня... Власть вот уже почти столетие с упорством, достойным лучшего применения ведет войну с собственным народом. Везде и буквально во всем...

Наверное, хватит перечислять. История сослагательного наклонения не знает: «что было бы, если бы...». Было то, что было и есть то, что есть. И никуда от этого не уйти. Замечательно было сказано: «Плохое оно или хорошее, но это твое Отечество!»



Линейный корабль «Новороссийск». Севастополь, 1955 г.

Прочтите. Вспомните еще раз о погибшем «Новороссийске». О его героическом экипаже. О лицемерной надписи на обелиске — «Родина — сыновьям». Сыновьям, которых отдали на заклание в угоду политическим авантюрам, личным амбициям власть предержащих и на десятилетия бросили в «омут забвения». Откройте для себя историю и роль черноморских проливов в судьбе Отечества. Эта тема еще далеко не исследована...

Представляемая на суд читателя книга, естественно, не претендует на роль истины «в последней инстанции». Это, как уже говорилось, лишь авторская версия. Но версия, основанная на объективном анализе внешних и внутриполитических факторов, отчетов Правительственной комиссии, различных документов, в том числе и архивных, в многочисленных воспоминаниях ветеранов флота, бесед со специалистами.

Большинство версий, как бы и кому бы они не были удобны, оставляют много невыясненных и необъясненных вопросов.

Наша же версия — единственная — объясняет практически все и не оставляет неясных моментов в этой трагедии. Совсем недавно по нашей книге (в первой редакции) был снят документальный фильм «Севастопольский вальс».

Хочется выразить глубокую признательность и благодарность всем, кто содействовал в работе над книгой.

Мне искренне жаль, что нет возможности назвать фамилии людей, чьи знания, опыт и профессионализм в этом вопросе стали залогом моей уверенности в правильности сделанных выводов. Государства, которому мы служили — больше нет. Рухнула вера в этот режим, рухнула от его идеологической слабости и несостоятельности — если бы они могли убивать, как раньше, миллионами, может быть, и стояла бы их кровожадная вера, а поскольку сил хватает только на выборочный террор, то страх остался, а веры — нет! Нет больше их алтаря, залило его давно дерьмом и кровью...

Но, увы, жива еще проклятая система. В людях жив СТРАХ, порожденный этой системой.

Поистине — вариация на тему: «Тьмы низких истин нам дороже нас возвышающий обман». Эта фраза очень точно характеризует самую суть нашего «светлого прошлого»...

Людей не стоит за это осуждать. Их можно понять...

Итальянское трио

история проектирования, строительства и боевой службы линейного корабля «Джулио Чезаре» – «Новороссийск»

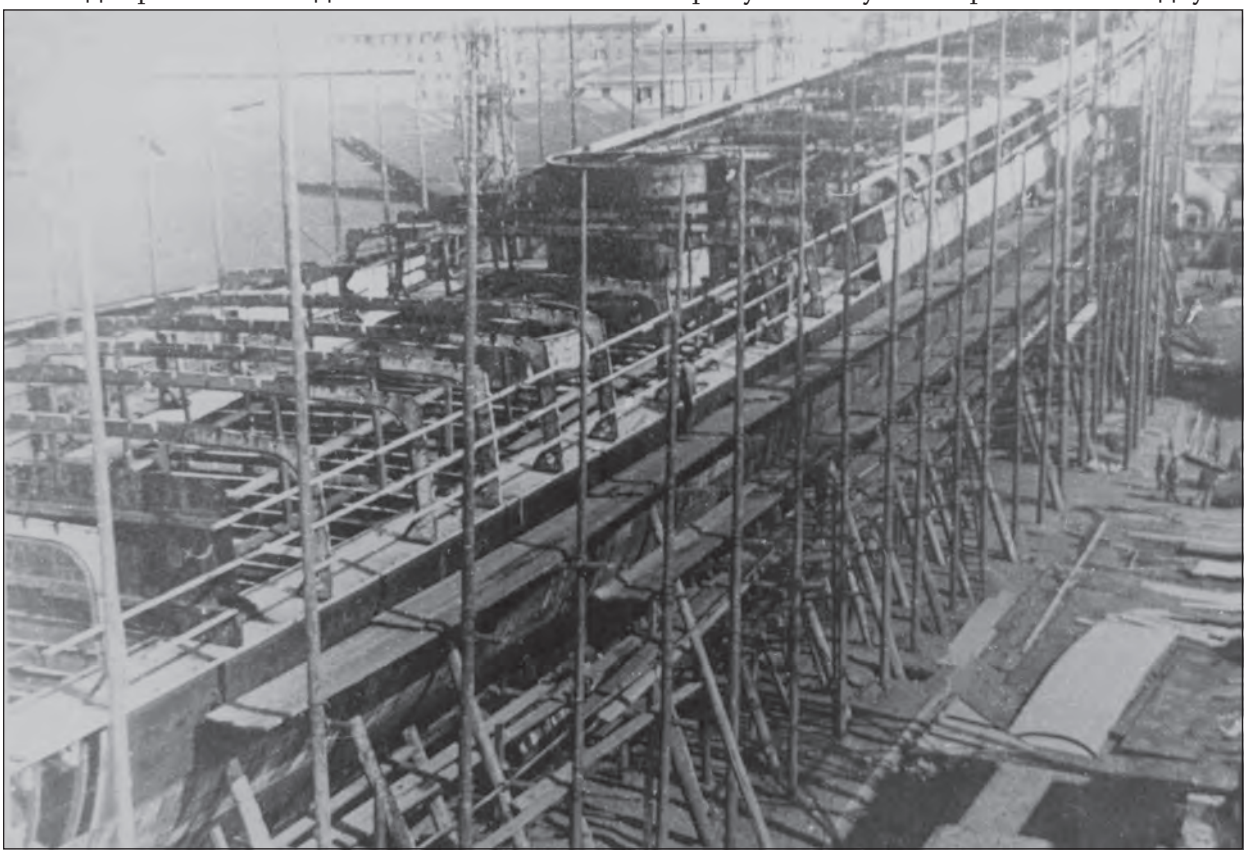
История проектирования, создания и службы трех однотипных линкоров итальянского королевского ВМФ «Джулио Чезаре», «Конте ди Кавур» и «Леонардо да Винчи», построенных еще в начале Первой мировой войны, по-своему достаточно уникальна. Пожалуй, это был единственный тип крупных боевых кораблей, все представители которого погибли не в бою, а на якорных стоянках на внутренних рейдах в закрытых базах.

Долгое время, являясь главной ударной силой итальянского флота в обеих мировых войнах, они не нанесли противникам, которыми в разное время были флоты восьми государств, ни малейшего урона. Кроме всего прочего, «Джулио Чезаре» и «Конте ди Кавур» в 30-х годах прошли такую радикальную модернизацию, какой не подвергался ни один линейный корабль в мире (в расчет не принимаются линкоры и линейные крейсера, переоборудованные в разное время в авианосцы).

Сам же «Джулио Чезаре» стал единственным после русско-японской войны крупным трофейным кораблем, который страна-победительница не сдала на слом, не использовала в качестве опытового судна, а ввела в строй кораблей 1-й линии, да еще в качестве флагмана, несмотря на то, что он явно устарел технически и морально.

Официально линейный корабль «Джулио Чезаре» был заложен на верфи фирмы «Ансальдо» в г.Генуя 24.06.1910 года. Спуск на воду состоялся 15.10.1911 года. Официально в состав Королевского ВМФ линкор вошел 14.05.1914 года.

На момент вступления Италии в Первую мировую войну «Чезаре» вместе с двумя



Дредноут «Джулио Чезаре» на стапеле. 11 ноября 1910 года.

После спуска на воду.

собратьями по классу «Леонардо да Винчи» и «Кавуром», в составе 1-й дивизии линейных кораблей, базировался на Таранто. Служба итальянских линкоров в период Первой мировой не была отмечена сколь-нибудь яркими событиями. Исключением стала лишь катастрофа, постигшая второго августа 1916 года дредноут «Леонардо да Винчи», который погиб в базе от серии внутренних взрывов. При этом погибло 248 моряков экипажа (из общей его численности в 1190 человек).

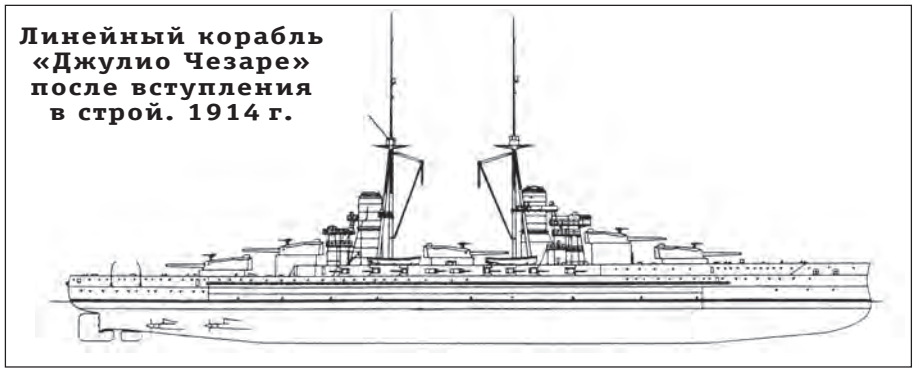
Конец войны застал «Чезаре» и «Кавур» все в том же Таранто. Об «активности» действий итальянских линкоров в период этой войны говорит тот факт, что «Чезаре», например, провел на боевых выходах всего 31 час, а на учениях — 387 часов, немногим более активным был «Кавур». Вряд ли подобная интенсивность деятельности этих линкоров, совпадала с их громкими девизами: «Чтобы выдержать любой удар» («Чезаре») и «Никогда второй» («Кавур»). С 1920 года «Джулио Чезаре» носил более лаконичный девиз — «Цезарь здесь!»

По окончании мировой войны дредноуты типа «Джулио Чезаре» и «Андреа Дориа» были самыми современными и мощными итальянскими кораблями. Ввиду

Основные ТТХ линейного корабля «Джулио Чезаре» при вступлении в строй

Водоизмещение, т	23000
Длина, м	169
Ширина, м	28
Осадка, м	8,7
Мощность ГЭУ, л.с.	30000
Скорость максимальная, уз	21,6
Бронирование, мм:	
главный пояс, середина/оконечности	248/102
палуба	44,5
Вооружение	13 — 305/46-мм, 18 — 120-мм, 14 — 76-мм
Экипаж, чел.	957
Число главных отсеков	23

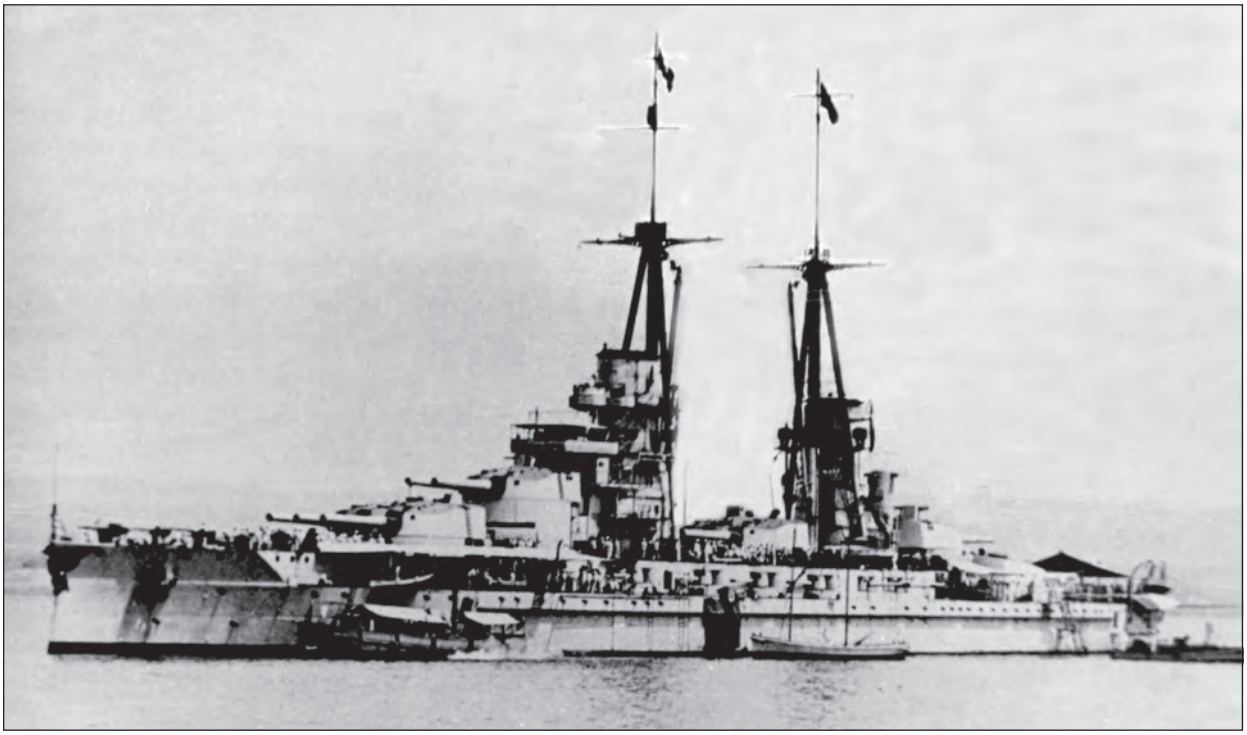
этого руководство Королевского ВМФ уделяло много внимания повышению их боевой эффективности, основываясь на опыте минувшей войны. В 1922 году «Чезаре» и «Кавур» прошли первую модернизацию: треногие фок-мачты заменили четырехопорными, которые перенесли в нос от дымовой трубы, чтобы уменьшить влияние на директоры дыма и тепла от котлов носового котельного отделения. Вертикальную часть прежней фок-мачты срезали приблизительно на уровне верхней кромки трубы. Тогда же «Чезаре» лишился своего великолепного носового украшения — огромного орла, державшего в когтях ленту с девизом Цезаря: «Пришел, увидел, победил».



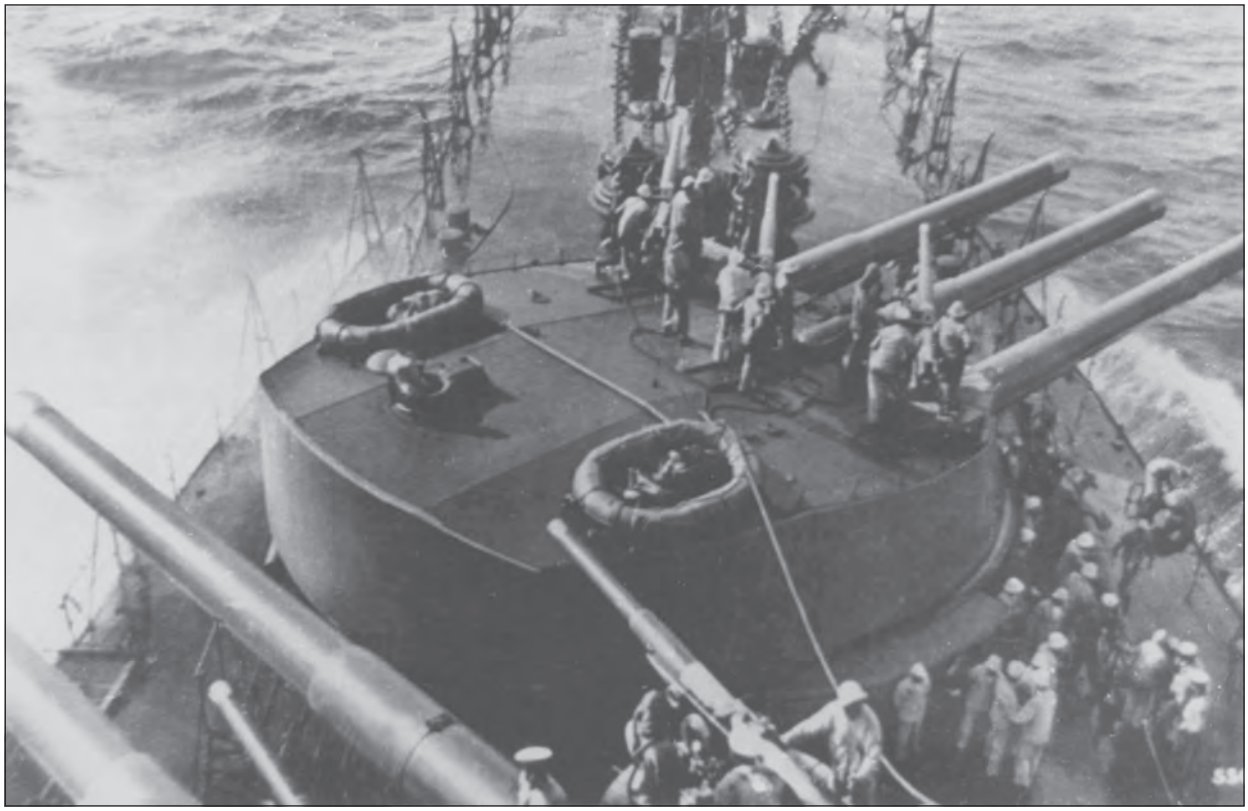
Линейный корабль «Джулио Чезаре» после вступления в строй. 1914 г.

В августе 1923 года, в период обострения отношений между Италией и Грецией, «Чезаре» и «Кавур» приняли участие в операции на о.Корфу, а в 1925 году были поставлены на более серьезную модернизацию: им заменили системы управления артогнем, слева на полубаке, перед носовыми башнями, установили катапульту для гидросамолета «Макки» М18, который размещался на крыше средней башни.

Основным соперником Италии на Средиземном море была Франция и, поскольку к 1933 году она уже заложила линейный крейсер «Дюнкерк» (26500 т, 30 узлов, восемь 330-мм орудий в четырехорудийных башнях при 16 универсальных 130-мм пушках и многочисленных 37-мм и 13,2-мм автоматах), то у итальянцев возникла «проблема «Дюнкерка». Французский линкор настолько превосходил устаревшие итальянские дредноуты, что в одиночку мог расправиться со всеми сразу. Чтобы восстановить равновесие, итальянцам нужно было срочно принимать кардинальные меры. Учитывая ситуацию, было принято решение провести коренную модернизацию «Чезаре» и «Кавура», которые на этот момент числились в резерве. А после этого по аналогичному проекту модернизировать «Дуилио» и «Дориа». Этот шаг замедлил строительство новых кораблей. Ошибочность при-



Линейный корабль «Джулио Чезаре». 1917 год. Таранто.

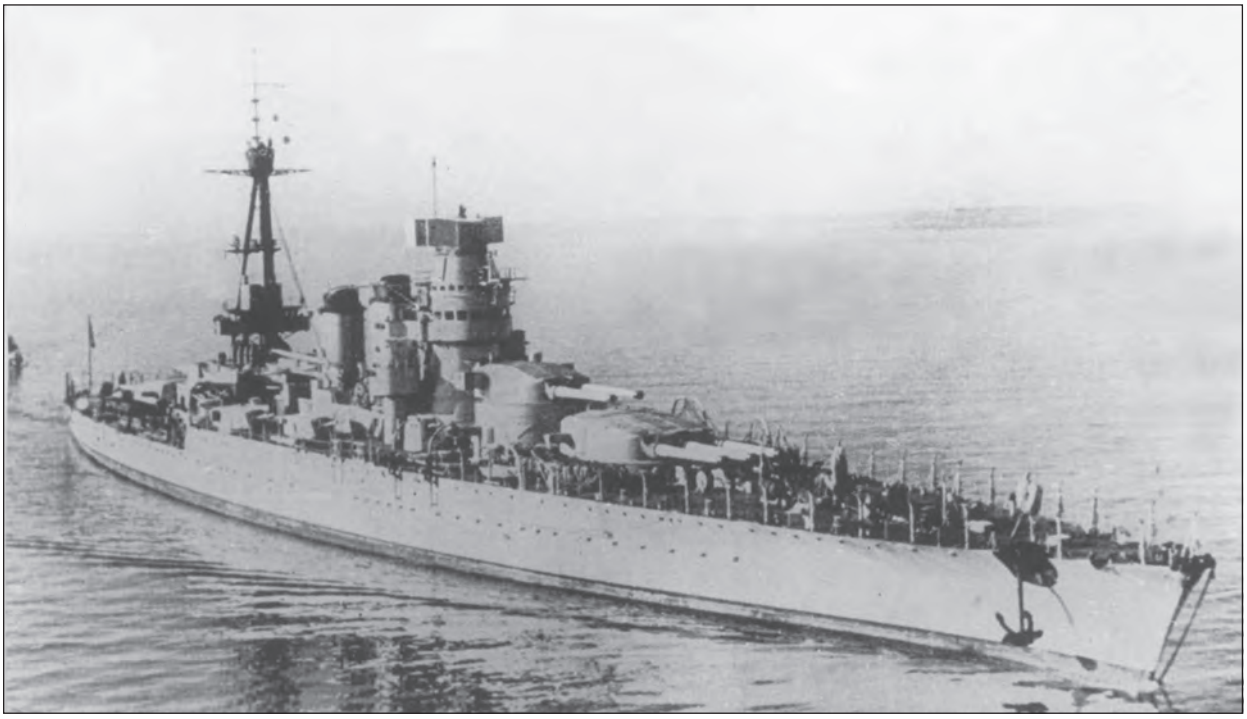


«Джулио Чезаре» на маневрах. 1926 год. Носовые башни. На крыше хорошо видны 76-мм зенитные орудия и спасательные плоты — обычная для того времени практика.

нятого решения была очевидна. Многие военно-морские специалисты высказали мнение, что вместо реконструкции старых дредноутов, совершенно непригодных к современному морскому бою, было бы достаточно построить пару линейных

Основные ТТХ линейного корабля «Джулио Чезаре» после модернизации 1933–1937 гг.

Водоизмещение, т:	
стандартное	23600
полное	29032
Длина, м	186,38
Ширина, м	28,6
Высота борта полубак/корма, м	12/4
Осадка, м	10,39
Мощность ГЭУ, л.с.	93433
Скорость максимальная, уз	28,08 (с форсированием — 32)
Бронирование, мм:	
главный пояс	100 – 230 – 250 – 170 – 130
верхний пояс	220
третий пояс	150
четвертый пояс	120
рубка	260
башни главного калибра	240
палубы суммарно	до 167
Вооружение	10 – 320/44-мм, 12 – 120-мм, 8 – 100-мм, 12 – 37-мм, 12 – 20-мм
Запасы, т:	
мазут	2150
масло	11
вода котельная + питьевая	480 + 520
провизия	на 30 суток
Экипаж, чел. (офицеры + матросы)	36 + 1200



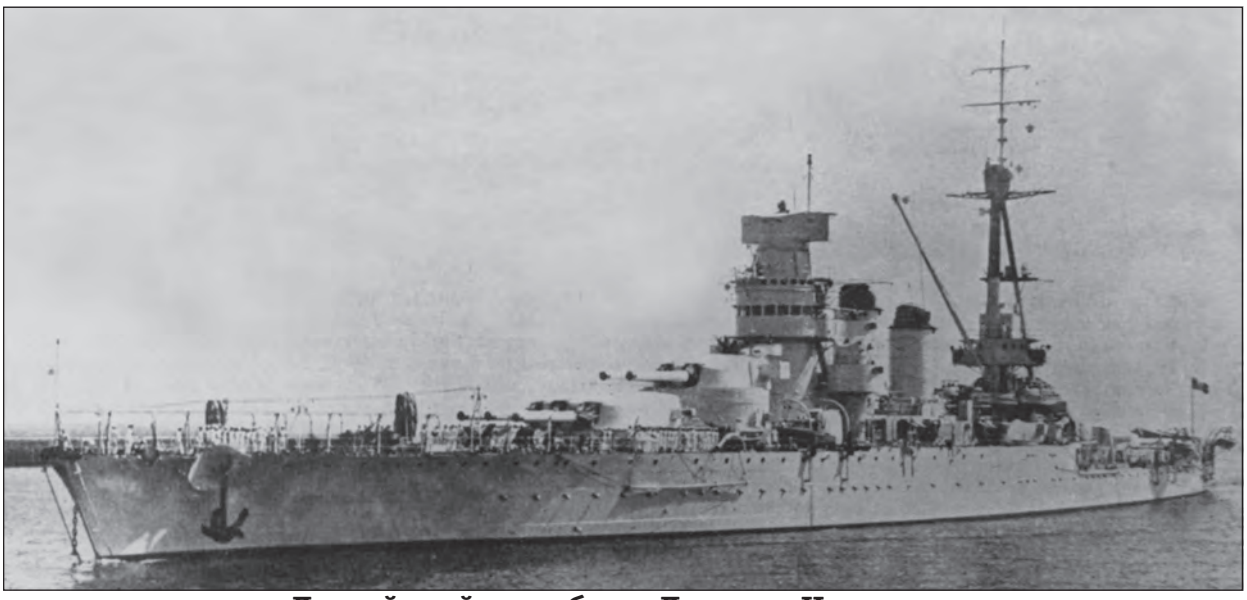
Линейный корабль «Джулио Чезаре» в 1938 году.

крейсеров. Тем не менее, перестройка состоялась. Аналог в истории военного судостроения подобрать практически невозможно. В итоге тактико-технические данные «Чезаре» и его «систершипов» на момент окончания модернизационных работ существенно изменились (впрочем, некоторые характеристики были достаточно условными).

«Дуилио» и «Дориа» прошли модернизацию на тех же верфях, что и «Чезаре» с «Кавуром».

10 июня 1940 года Италия вступила во Вторую мировую войну. Основным боевым эпизодом для «Чезаре» стало столкновение между итальянской эскадрой в составе (кроме «Чезаре») «Кавура», шести тяжелых, восьми легких крейсеров и 32 эсминцев с английским Средиземноморским флотом, который насчитывал три линкора, авианосец, шесть легких крейсеров и 15 эсминцев. В 16.00 9 июля 1940 года 381-мм снаряд с английского линкора «Уорспайт» попал в середину корпуса «Джулио Чезаре».

После попадания под палубой начался пожар. Вентиляторы засосали дым в котельное отделение и котлы №4—7 вышли



Линейный корабль «Джулио Чезаре».
Октябрь 1939 года — до вступления Италии в войну полгода...

из строя, что вызвало падение скорости с 26 до 18 узлов.

Итальянские крейсера поставили вокруг поврежденного линкора дымовую завесу, а эсминцы прикрыли отход. «Чезаре» в 16.45 оторвался от противника и ушел с поля боя. Прибыв в базу, он встал на ремонт. В результате повреждений надо было восстанавливать четыре котла, часть надстроек, а также шесть разрушенных орудий вспомогательного калибра. Из экипажа линкора 115 человек было убито и ранено.

Ремонт «Чезаре» длился полтора месяца. После этого линкор неоднократно принимал участие в боевых операциях, но повреждений более не получал, равно, как и не наносил их противнику. Всего за время участия Италии в войне, в течение 1940 – 1943 годов «Джулио Чезаре» совершил 38 боевых выходов в море, пройдя 16947 миль за 912 ходовых часов, потратив при этом 12697 т нефти.

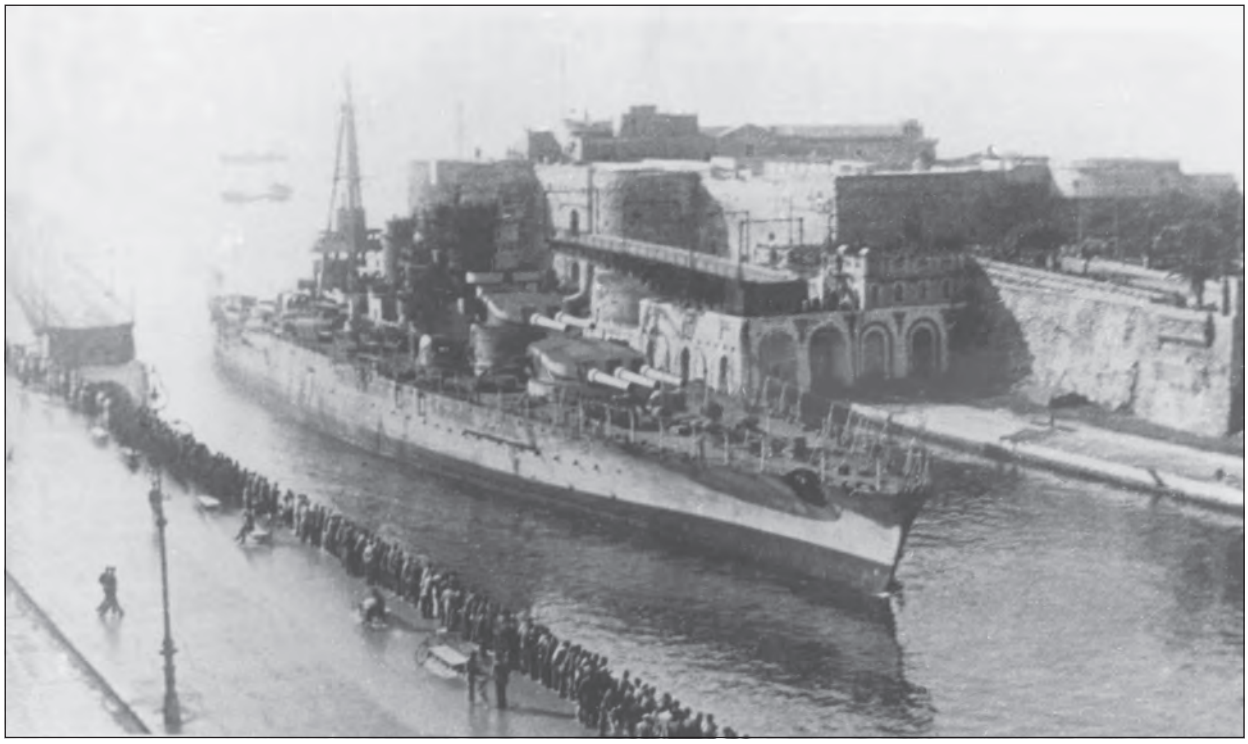
После выхода Италии из войны и заключения перемирия «Чезаре» вернулся в Таранто, а 12 сентября 1943 года последним из итальянских линкоров прибыл на Мальту. Позже, в июне 1944 года трем самым старым итальянским линкорам, имевшим условную боевую ценность, разрешили вернуться в итальянский порт Аугуста, где союзные державы использовали их в учебных целях.

К моменту завершения Второй мировой войны подавляющее большинство итальянских боевых кораблей (в т.ч. и «Чезаре») были сосредоточены в Таранто, ожидая решения своей участи странами-победительницами.

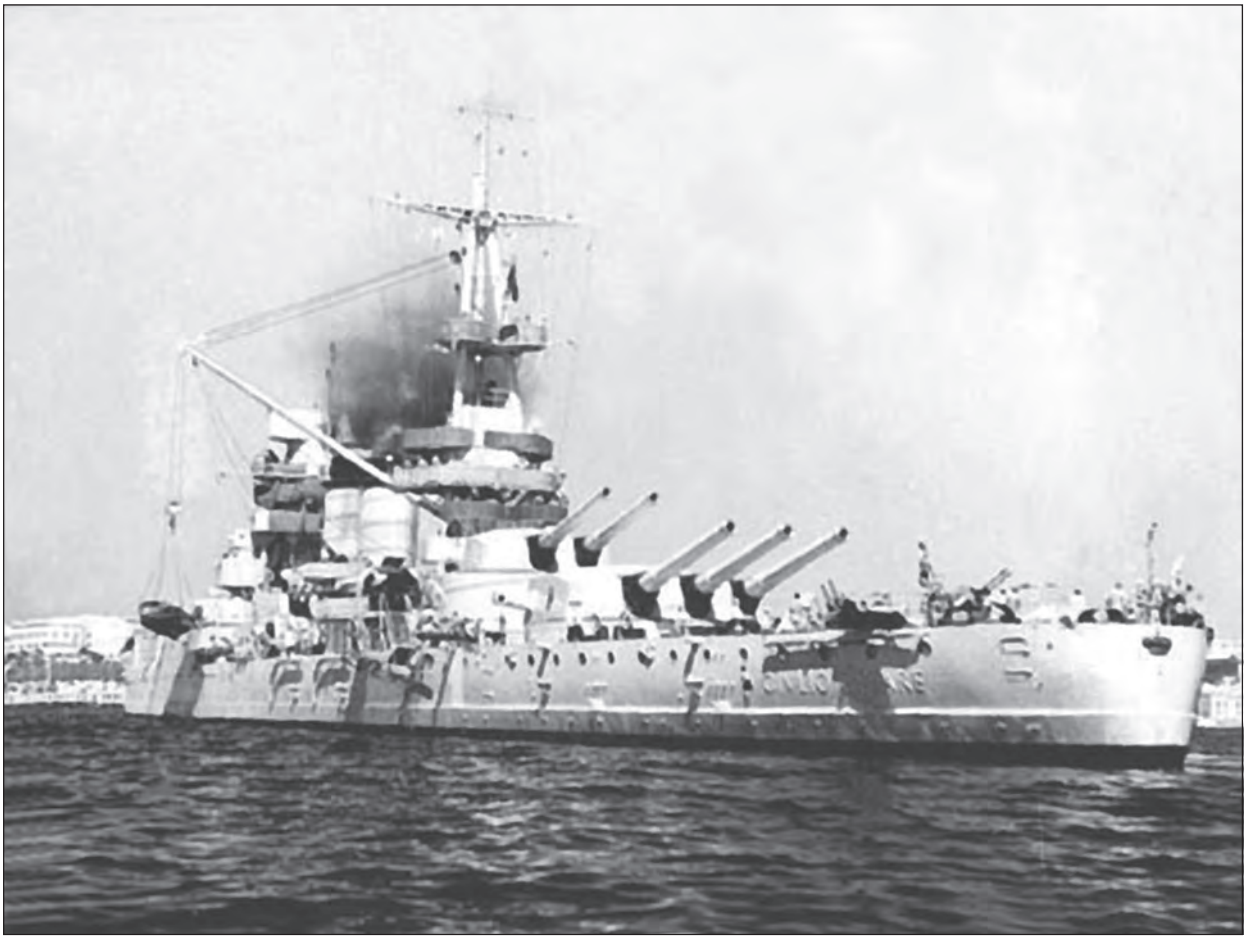
На разделе итальянского флота между союзниками непосредственно настаивал сам И.В.Сталин. По решению союзных держав из состава итальянского флота на долю Советского Союза приходился линейный корабль, легкий крейсер, 9 эскадренных миноносцев, 4 подводные лодки и некоторое число более мелких кораблей.

СССР претендовал на один из двух оставшихся новых итальянских линкоров, но США и Англия приложили все усилия, чтобы по решению Тройственной комиссии 1948 года Советский Союз получил только старый линкор «Джулио Чезаре».

9 декабря 1948 года «Чезаре» навсегда оставил за кормой Таранто и перешел в Аугусту. 15 декабря 1948 года линкор перешел в албанский порт Валона, где 3 февраля 1949 года корабль был принят советским экипажем, основу которого составляли моряки возвращенного Англии линейного корабля «Архангельск» (б. «Ройял Соверин»). «Чезаре» получил временное обозначение «Z11». Советскую комиссию, принимавшую трофейный линкор, возглавлял контр-адмирал Г.И.Левченко. 6 февраля



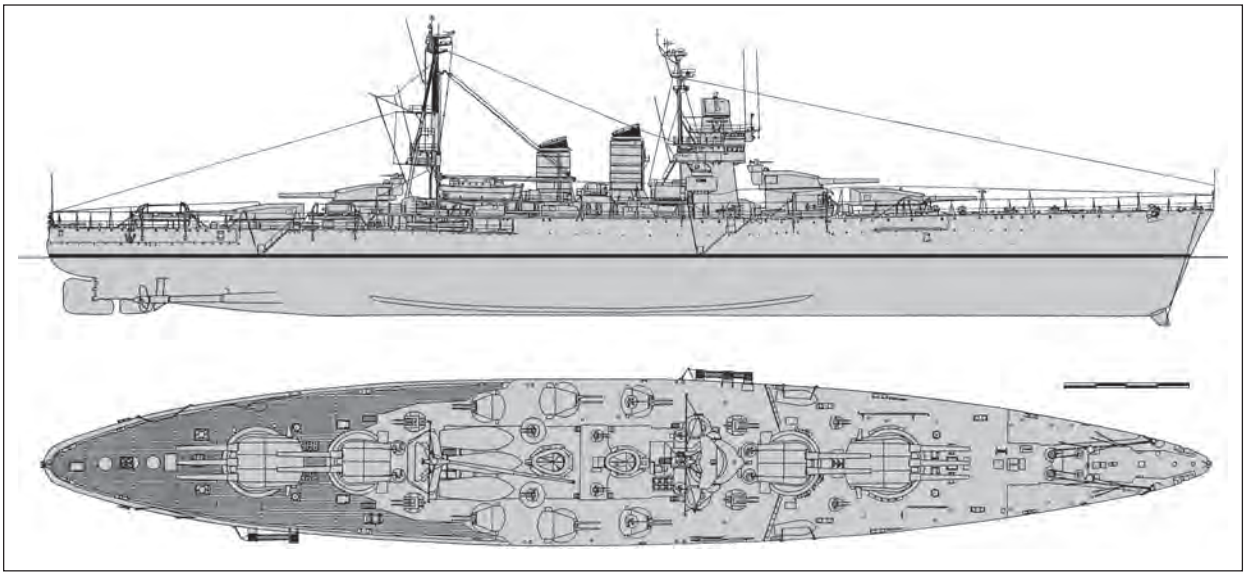
Линейный корабль «Джулио Чезаре». Таранто, 1948 г. Еще под итальянским флагом...



Линейный корабль «Джулио Чезаре». 1939 год.

1949 года над линкором был впервые поднят военно-морской флаг СССР, а 20 февраля «Чезаре» вышел в Севастополь, навсегда покидая Средиземное море.

5 марта 1949 года приказом №044 по Черноморскому флоту кораблю было присвоено название «Новороссийск».



Линейный корабль «Новороссийск» на начало 50-х годов.
По материалам зарубежных источников.

Вступление
или информация к размышлению

Прежде, чем изложить свою версию имевших место событий, следует привести некоторые исторические факты, требующие осмысления и соответствующей оценки. Сейчас мы их только перечислим, чтобы обратить на них внимание. Читатель, проходя страницу за страницей, сам сможет сделать выводы.

Факт 1. Правительственная комиссия и все, что связано с ее работой.

Факт 2. «Выкручивание рук» минным специалистам флота представителем «компетентных органов», который, тем не менее, не подписал заключительного акта.

Факт 3. Описание воронки по результатам работы водолазных специалистов.

Факт 4. Очевидная несуразность упорно навязываемой «итальянской» версии.

Факт 5. Сосредоточение накануне взрыва под «Новороссийском», то есть к вечеру 28 октября 1955 г. в проливах и Восточном Средиземноморье крупных военно-морских группировок США и НАТО. Обращает на себя внимание отсутствие десантных кораблей. В наличии только ударные корабли, для отражению агрессии. Вопрос о вторжении не стоял. Это очевидно.

Факт 6. Сообщение ТАСС от 27 октября 1955 г. об успешном испытании новой сверхмощной термоядерной (водородной) бомбы. Фактор так называемой «ядерной дубинки». Негативное отношение Хрущева, Жукова и К° к флоту, открытая неприязнь к Главкому ВМФ Кузнецову, как к ставленнику Сталина, заранее подготовленная замена в лице Горшкова. Сюда же можно отнести и недавний ядерный эксперимент над десятками тысяч солдат и офицеров на Тоцком полигоне.

Факт 7. Причины выбора линейного корабля «Новороссийск» в качестве цели: корабль трофейный, устаревший, боевого значения не имеет, низкая живучесть и т.п.

Факт 8. Странная «рокировка» кораблей по штатным бочкам вечером 28 октября 1955 г. «Новороссийск» с бочки №14 на бочку №3, крейсер «Адмирал Нахимов» — на бочку №14, т.е. на штатное место «Новороссийска». Крейсер «Фрунзе» — на место «Адмирала Нахимова».

Факт 9. Удаление с линкора накануне проведения акции офицеров, занимавших ключевые должности.

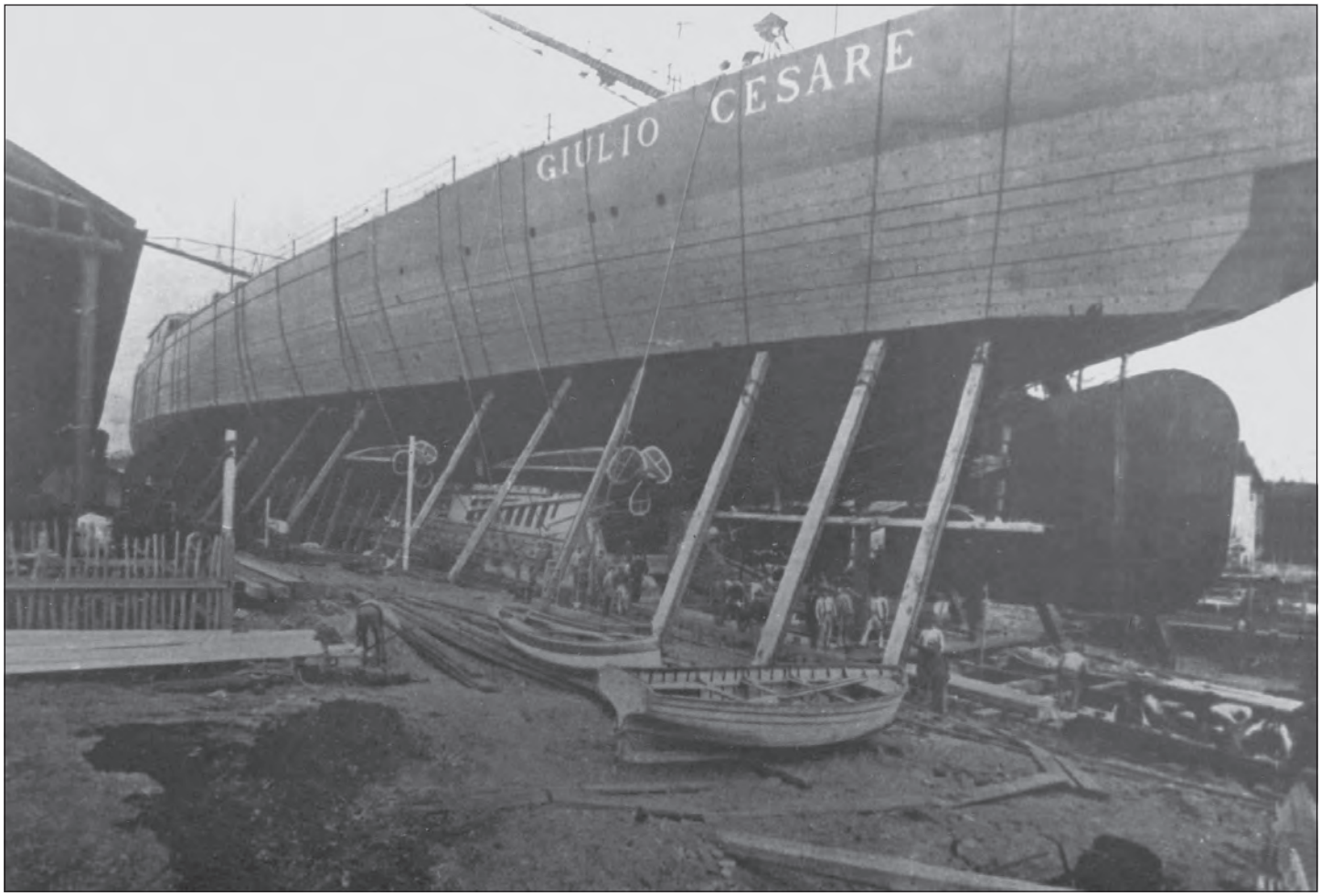
Факт 10. Пропажа, исчезновение бойцов ПДСС с разных флотов и флотилий ВМФ СССР. Расшифровка: авторы располагают достоверной информацией о нескольких офицерах этих подразделений, бесследно исчезнувших в описываемое время. С большой долей достоверности установлено имя главного героя версии.

Факт 11. Исчезновение плавсредств, стоявших в ночь с 28 на 29 октября под правым бортом «Новороссийска». Достоверно установлены их номера. В публикациях плавсредства практически не упоминаются. Налицо замалчивание факта их исчезновения.

Факт 12. «Своевременное» обезоруживание к вечеру 28 октября противодиверсионных средств ЧФ: вывод шумопеленгаторной станции, патрульных морской охотник без гидроакустической станции, раскрытые боны, снятие дежурного корабля ПЛО и направление его на обеспечение безопасности полетов 62 ИАП ВВС ВМФ.

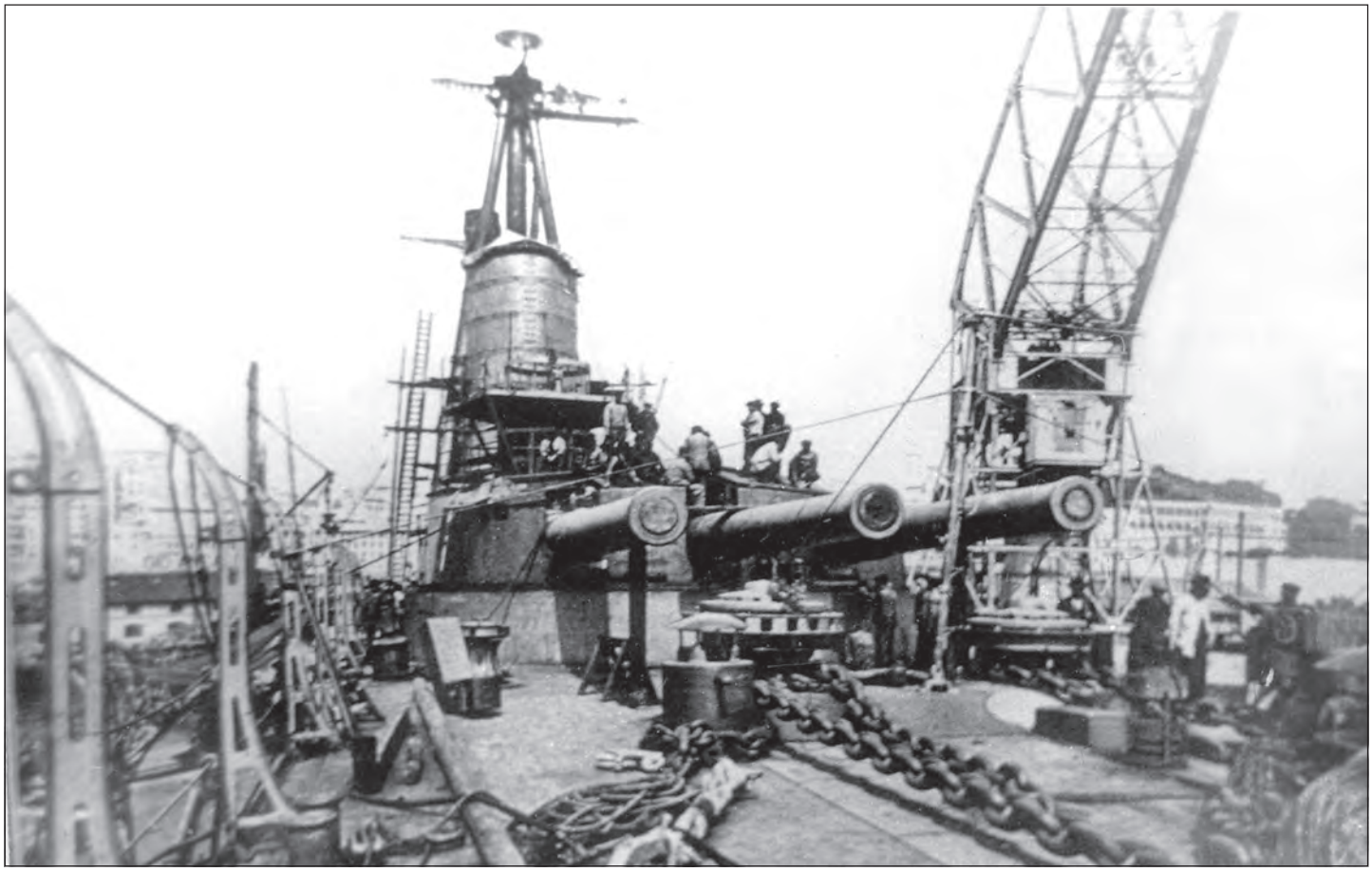
Факт 13. Неадекватность наказания «провинившихся» лиц по сравнению с масштабами тяжелейшей трагедии.

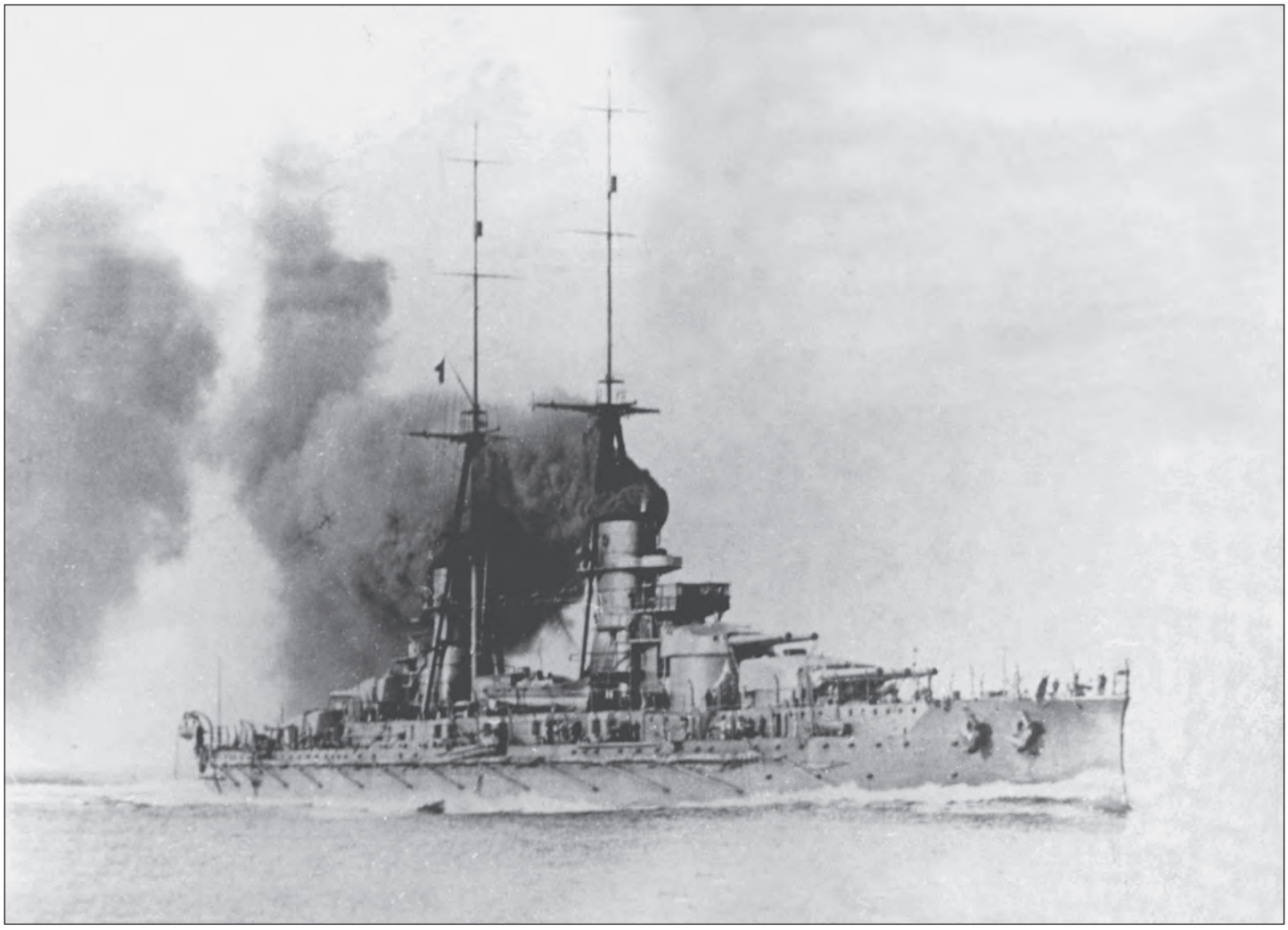
Факт 14. Ряд подозрительных смертей участвующих лиц (в т.ч. в 1957 г. — председатель Правительственной комиссии Малышев и начальник разведки Черноморского Флота Намгаладзе).



Дредноут «Джулио Чезаре» на стапеле. 1911 год.

«Джулио Чезаре» в достройке.



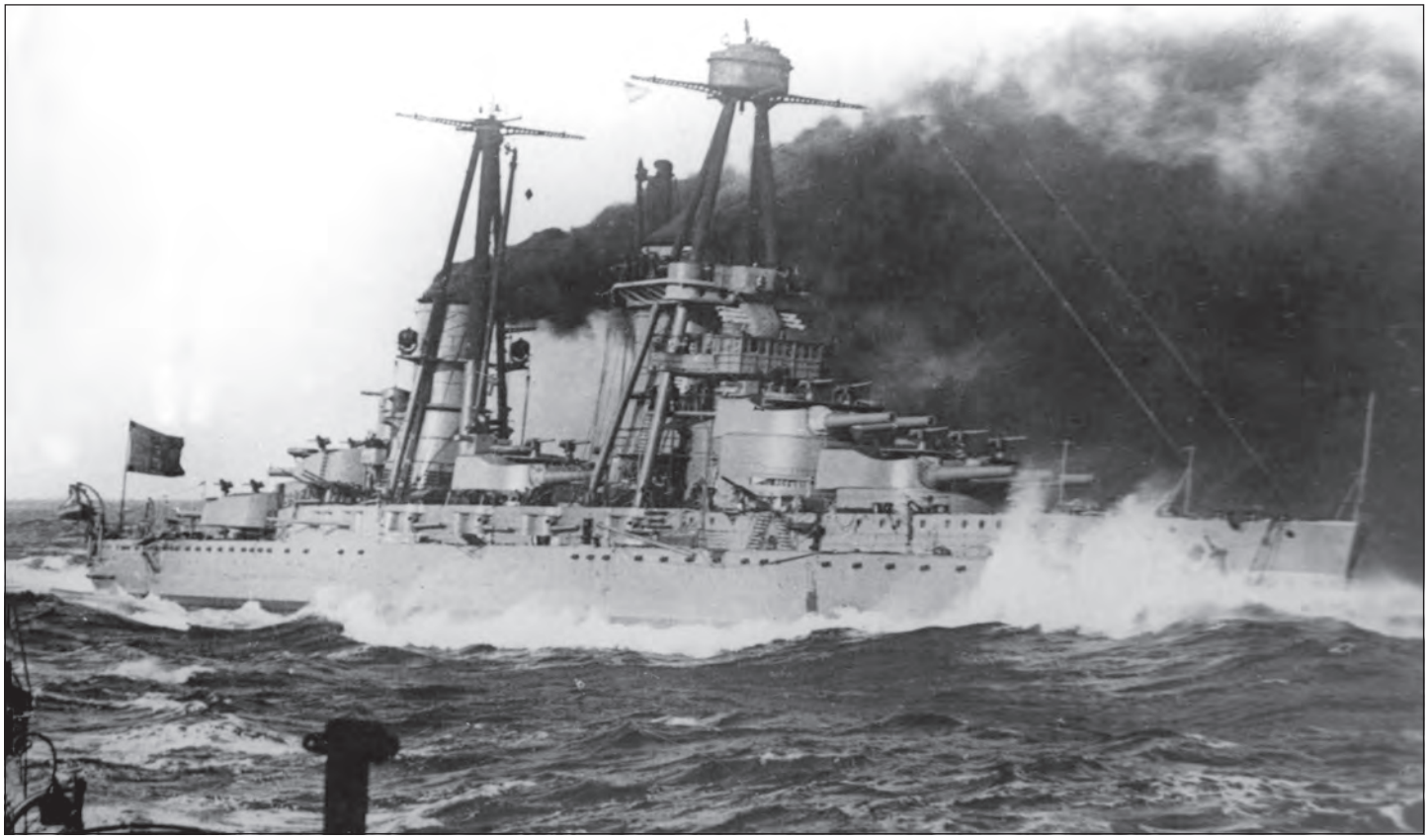


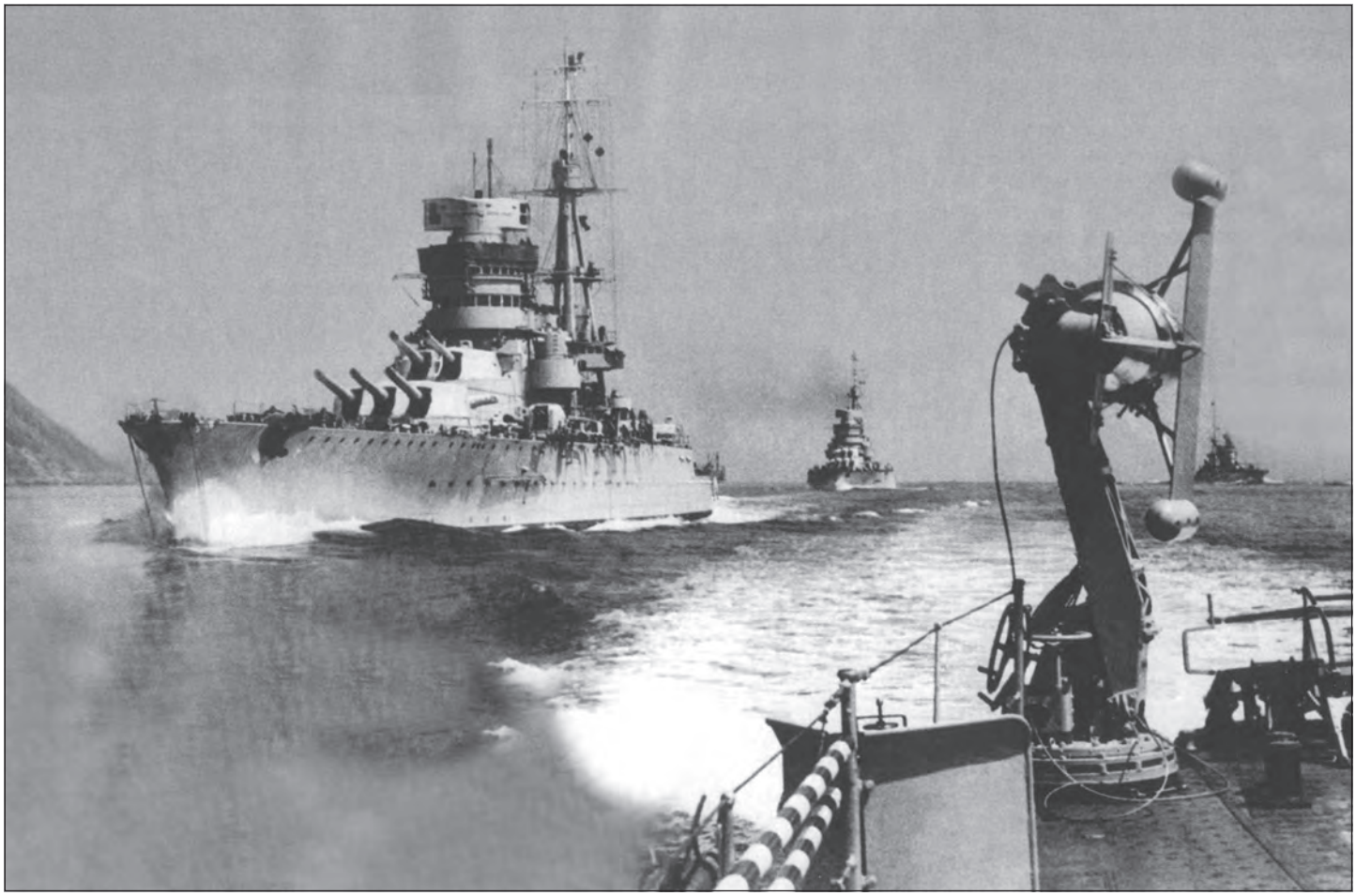
«Джулио Чезаре» на ходовых испытаниях. 11 ноября 1913 г.

«Джулио Чезаре» в 1916 году.

«Джулио Чезаре» в 1917 году.

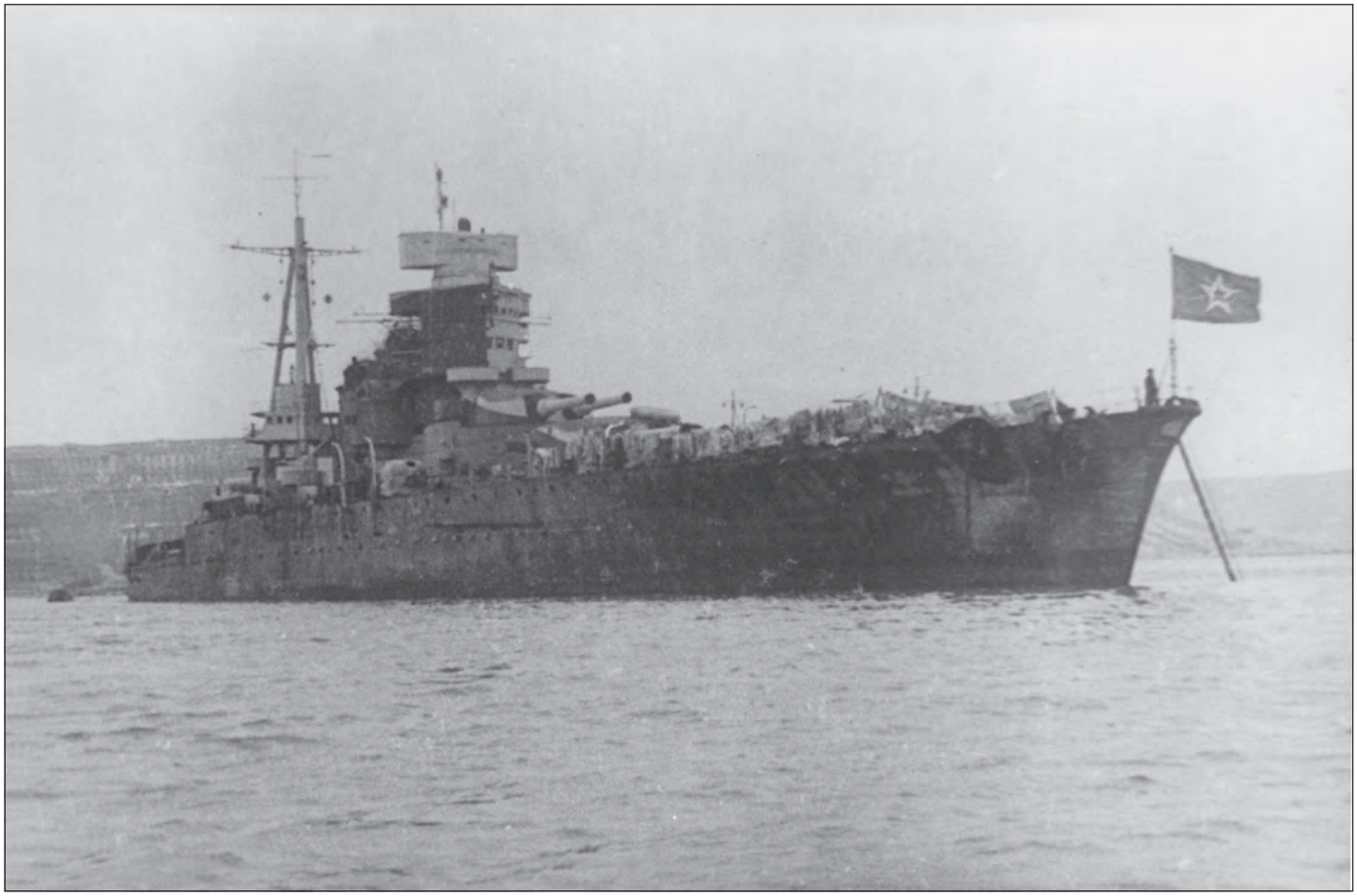
«Джулио Чезаре» в 1925 году.
Проведена небольшая модернизация — фок-мачта стала треногой и для уменьшения задымленности приборов управления огнем перемещена в нос от дымовой трубы.





«Джулио Чезаре» и «Конте ди Кавур». Большой смотр в Неаполитанском заливе 5 мая 1938 г.
Часто первым ошибочно указывают «Кавур». Однако, при сильном увеличении на «шапке карабинера» (жаргонное наименование КДП из-за характерной формы) виден девиз «Чезаре». Снимок сделан с миноносца «Лупо».

«Новороссийск» в Северной бухте Севастополя. 1949 год.
На корабле еще сохранилась итальянская камуфляжная окраска.



Первое сообщение

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО

ЦК КПСС

Докладываем:

В 1 ч 30 мин 29 октября с.г. в носовой части линейного корабля «Новороссийск» Черноморского флота, находившегося в Северной бухте Севастополя, произошел взрыв.

В результате взрыва корабль получил сильные повреждения и начал крениться на левый борт.

В 4 ч 15 мин 29 октября с. г., то есть спустя 2 часа 45 мин после взрыва, линейный корабль перевернулся и в перевернутом состоянии затонул на глубине 17 метров.

Принятыми Командующим Черноморским флотом вице-адмиралом Пархоменко сразу после аварии мерами предотвратить гибель корабля не удалось.

По предварительным данным, общее количество жертв составляет около 400 человек.

Для расследования обстоятельств и установления причин катастрофы Министерством обороны сегодня утром направлена самолетом в Севастополь комиссия под председательством Заместителя Главнокомандующего Военно-Морским Флотом адмирала Виноградова Н.И.

Экипаж линейного корабля «Новороссийск» составлял 1542 человек, в том числе офицеров 68, старшин 243 и матросов 1231 человек.

Кроме того, на линейном корабле находился штаб эскадры Черноморского флота в составе 1 адмирала и 67 офицеров.

Линейный корабль «Новороссийск», бывший итальянский, был получен нами в 1949 году по разделу итальянского флота.

После окончания среднего ремонта, с весны 1955 года, корабль проходил боевую подготовку.

28 октября в 2 ч 00 мин корабль выходил в море для определения маневренных элементов и подготовки к проведению артиллерийской стрельбы по береговой цели главным калибром.

Кроме этого была проведена учебная артиллерийская стрельба из 45 мм стволиков.

В 17 ч 30 мин 28 октября линейный корабль возвратился в Севастополь.

29 октября 1955 года — *И.Баграмян*
№ 1244 сс — *С. Горшков*

Это была первая информация о гибели линкора «Новороссийск», направленная в ЦК КПСС из Министерства обороны СССР 29 октября 1955 года.

Подписали:

И.Х.Баграмян — Маршал Советского Союза, в октябре 1955 года — заместитель министра обороны СССР

С.Г.Горшков — адмирал, в октябре 1955 года — и.о. Главнокомандующего ВМФ.

Принесенный в жертву

Кого Юпитер хочет погубить, того он лишает разума.

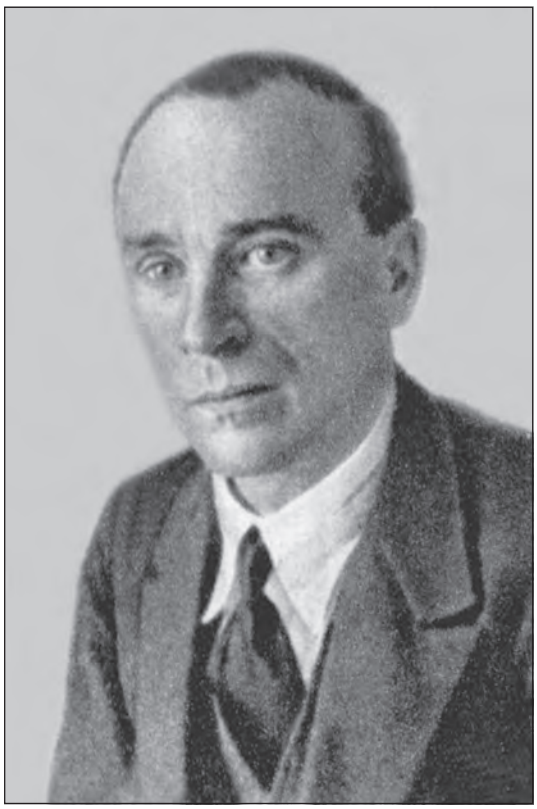
Мы не боимся никого на свете, кроме Бога.
О.Бисмарк (из речи от 6 февраля 1888 г.)

Вы боитесь всех, только Бога вы не боитесь.
А.М.Горчаков (из речи от 28 февраля 1888 г.)

Долго, треть века хранила власть тайну трагедии севастопольской ночи 29 октября пятьдесят пятого. Забвению были преданы и сам корабль, и более шестисот жизней его экипажа и моряков аварийных партий с других кораблей.

И вот что примечательно: за полувековую послевоенную историю на нашем флоте происходило много аварий, катастроф, связанных с гибелью кораблей и личного состава. Особенно много гибло подводников, конечно в силу специфики службы...

Извещать народ о катастрофах, было не принято — по определению. Но, так или иначе, но об авариях либо гибели подводных лодок мы знали. О них даже писали стихи, слагали песни. О «Новороссийске» же так крепко было приказано забыть, что даже братская могила моряков его экипажа почти сорок лет была безымянной.



Председатель Правительственной комиссии, «железный» сталинский нарком В.А.Малышев. Фотография 1942 г.

«Плотину» молчания прорвало 14 мая 1988 года. В этот день «Правда» опубликовала очерк писателя-мариниста Н.Черкашина «Взрыв». После этой публикации последовало множество других, среди которых повесть того же Черкашина «Реквием линкору». В журнале «Очерки военно-морской истории» (с 1997 г. — ВМИО «Фарватер») была опубликована статья «Последнее прости «Новороссийску». Но, бесспорно, самыми фундаментальными трудами, посвященными трагедии линкора, являются книги ныне покойного писателя-историка Б.А.Каржавина «Тайна гибели линкора «Новороссийск» и «Гибель линейного корабля «Новороссийск», наполненные массой документов, свидетельствами очевидцев, разнообразным фактическим материалом. Во всех упомянутых публикациях много общего, есть и некоторые различия. Но главное, что их объединяет — ни одна публикация (будь это книга или статья) не «проливают свет» на действительные причины взрыва 29 октября 1955 года...

Надуманность и нереальность так называемой «минной» версии настолько очевидна, что принимать ее в расчет попросту несерьезно. Ниже читатель еще в этом неоднократно убедится...

Для предварительного объяснения надуманности этой версии имеет смысл предложить читателю поразмышлять над фактами:

1. Правительственная комиссия, которую возглавил бывший «железный ста-

линский нарком», а на тот момент заместитель председателя Совета Министров СССР В.А.Малышев, прибыла в Главную базу Черноморского флота менее чем через сутки после гибели корабля. На дворе был пятьдесят пятый год. Мобильность и скорость передвижения (хотя бы и самолетом) тогда и сейчас, несравнимы. А ведь комиссию еще надо формировать, включать в нее специалистов и т.д. и т.п. В 1986 году, после гибели пассажирского «Адмирала Нахимова», комиссия прибыла в Новороссийск через 30 часов. Эти катастрофы во времени разделяет 31 год.

Возникает закономерное предположение, что тогда, в октябре пятьдесят пятого, комиссия формировалась и готовилась к отъезду заранее.

Давайте поразмышляем над следующими фактами: «Новороссийск» опрокинулся в 4 ч. 15 мин. 29 октября. Самолет «Ил-14» с «первой партией» Правительственной комиссии приземлился на аэродроме Бельбек в 16 ч. 25 мин. того же дня — через 12 часов после трагедии. Расстояние от Москвы до Севастополя такой самолет покрывал примерно за 4,5 часа. Значит, на формирование комиссии оставалось семь, от силы восемь часов. Тут еще надо учесть и то, что люди, вошедшие в комиссию, находились, наверняка, в разных концах Москвы. А прилетевший в «первой партии» Б.Е.Бутома, вообще, 28 октября находился в рабочей поездке в Ленинграде. Когда он оказался в Москве — вопрос...

Напрашиваются два вывода:

В комиссию назначали людей, которые еще спали в своих постелях (не стоит забывать, что Вождь и Учитель к тому времени уже отошел в мир иной и период «ночных бдений» миновал). Тогда это просто сверхоперативность.

Либо...

А что за этим «либо», можно оставить без комментариев.

Дальше — больше...

2. Поработав, как у нас было принято выражаться — ударно, через пять (!) дней после прибытия в Севастополь, Правительственная комиссия завершила свою деятельность. Ни отечественная, ни мировая практика, ни до, ни после, не знали подобной скорости расследования одной из крупнейших технокатастроф, вдобавок с таким количеством погибших. Факт красноречивый.

17 ноября 1955 года окончательный доклад комиссии был утвержден, скрепленный подписью на самом высоком уровне.

Еще живы непосредственные свидетели того, как комиссия буквально «выдавливала», в частности из минных специалистов флота, официальное подтверждение того, что ночью 29 октября под «Новороссийском» взорвалась германская донная мина. Особенно усердствовал член комиссии от «компетентных органов», некто А.Шилин, генерал-лейтенант МГБ.

Это у покойного Каржавина этот Шилин «...в работе комиссии практически не участвовал» («Тайна гибели линкора «Новороссийск», стр.152). А на деле? Беседы велись в «лучших традициях» и более напоминали жесткий допрос, нежели опрос специалиста и свидетеля.

Представители флота пытались объяснить и доказать, что электромагнитные взрыватели всех донных мин уже давно

пришли в негодность из-за неизбежной разрядки аккумуляторов и сработать не могли. Однако, электротехника никого не интересовала. Все варианты, кроме «минного», отбрасывались мгновенно. Интересно и то, что сам Шилин, представитель МГБ, заключительный акт комиссии так и не подписал...

Ветераны свидетельствуют, что еще тогда у них создалось твердое убеждение — официальное заключение комиссии подготовлено заранее...

На разных людей и воздействовали поразному. Одним обещали повышения и в званиях, и в должностях, другим — решение жилищных проблем, наиболее упрямым, то есть принципиальным, угрожали служебной, партийной, а то и уголовной (за что!?) ответственностью. И флотские минеры поставили свои подписи.

Попробуй не поставь...

Социалистическое отечество тебя «поотечески пожурит».

3. Сразу же после постигшей «Новороссийск» катастрофы водолазные специалисты АСС Черноморского флота приступили к обследованию участка дна в районе перевернувшегося линкора и, в частности, пробоины на днище. Практически сразу были обнаружены две воронки размером 10х12 и 14х12 м с глубиной 1—1,2 м и 1,5 м, соответственно. Работы велись водолазными командами ВРД-53, ВРД-62, ВРД-73 уже 31 октября, то есть в то время, когда в бронированной глухоте опрокинувшегося корабля еще находились живые люди.

Незначительная глубина обеих воронок позволяла утверждать, что взрывное устройство не располагалось на дне, а находилось на некотором удалении от него.

В самих воронках были обнаружены: кабель, две металлические трубы, металлический бак, швеллерное железо, стальная дверь, железный ящик, листовое железо, различный металлолом и ... рваная часть баржи (Читатель! Отметь!) длиной 8—9 м и шириной 4 м.

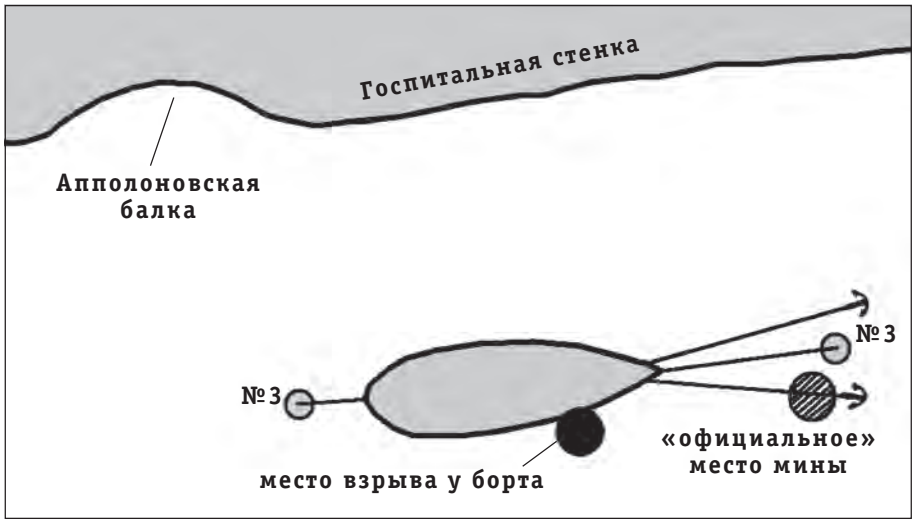
Приводит подобный список в своей книге и Каржавин. Вот только, упоминая о барже, он почему-то пишет, что она, видимо, лежала на дне давно (откуда такое заключение?) и, главное, не погрузилась полностью в жидкий ил.

Как же полностью могла погрузиться в него донная мина в деревянном корпусе с давлением на грунт, вдвое меньшим плотности ила?

К сожалению, Каржавин так и не объяснил, почему упомянутую мельком баржу признали (и кто именно признал?) находившейся на дне давно, но в ил так и не погрузившуюся.

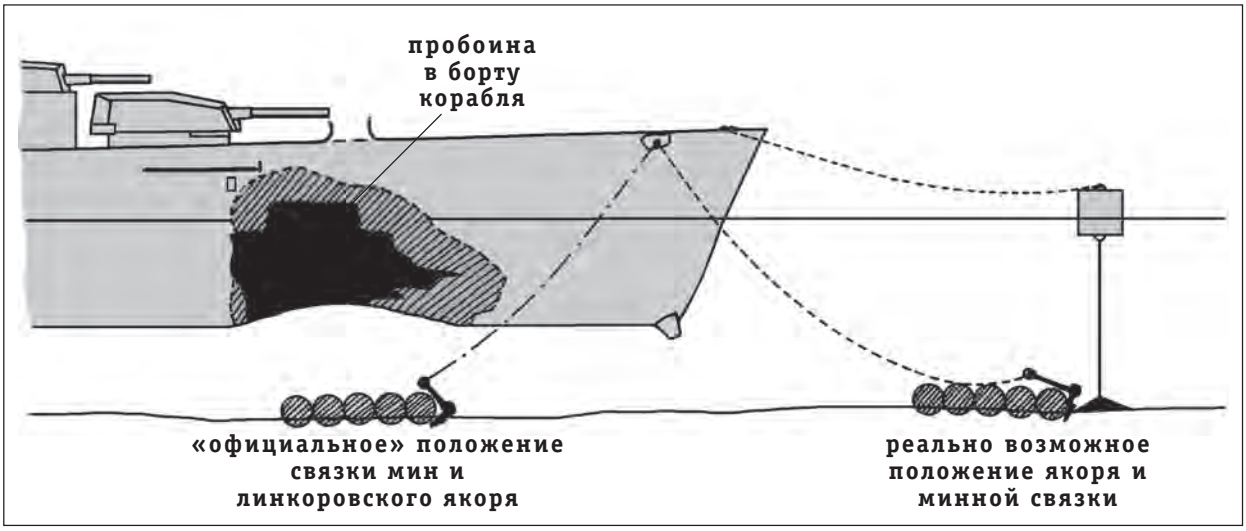
Каржавин пишет: «...не погрузилась полностью...».

Смеем утверждать, что обломки разорванной баржи (впоследствии читатель поймет, что это не баржа, а стандартный барказ) не погружались в ил вообще, а лежали на верхнем слое дна. И это вовсе не простое предположение, но утверждение, основанное на свидетельствах водолазных специалистов АСС ЧФ. Все предметы, обнаруженные на данном участке дна, были еще абсолютно чисты от типичных в подобных случаях признаков коррозии и органических обрастаний. Обрывок электрокабеля тянулся в сторону совсем близкого берега.



Положение линкора «Новороссийск» на бочках.

Возвращаясь к упоминанию о барже, обнаруженной на дне возле погибшего «Новороссийска», следует заметить, что никаких барж, а равно и иных плавсредств в Северной бухте Севастополя со времен войны не взрывалось и в районах якорных бочек, т.е. на местах стоянок кораблей, не затапливалось.



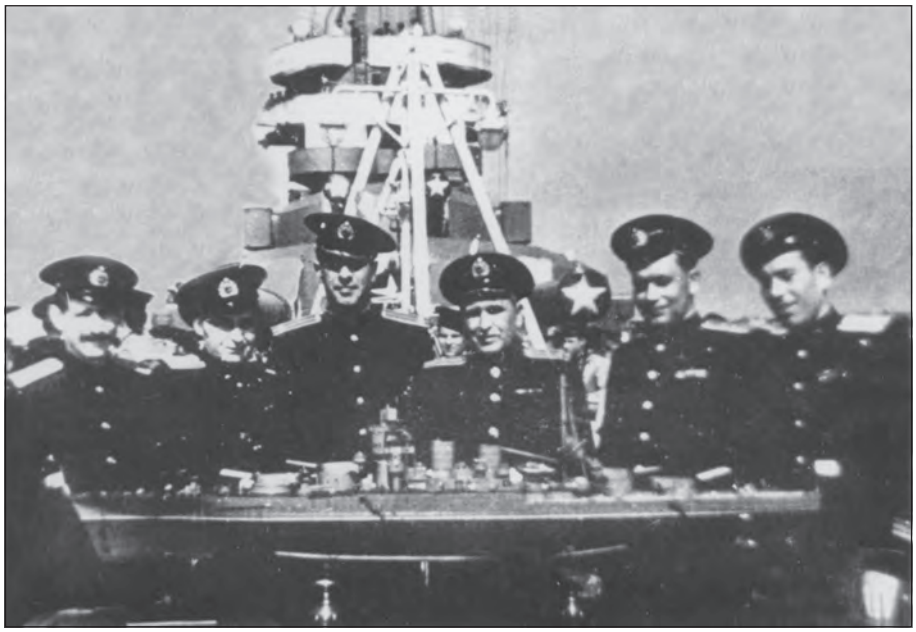
Правительственная комиссия с В.А.Малышевым во главе совершенно проигнорировала эту информацию и дело о гибели линейного корабля «Новороссийск» легло в архив с «диагнозом» подрыва на невытраленной германской донной мине.

Вариант подрыва «Новороссийска» на мине авторы исключают. Но рассмотреть столь упорно навязываемую официальной историографией версию все же нужно.

Итак, линкор задел якорем мину, чем привел в действие часовой механизм и вызвал взрыв, который причинил кораблю фатальные повреждения.

Большинство людей, доверяя этой информации, даже не задумывается о том, как могли развиваться события в подобном случае. А между тем, даже простой взгляд на схему заставляет задуматься — каков же механизм воздействия такой «мины» на линейный корабль. Не нужно обладать навыками морской практики, чтобы понять всю абсурдность подобной версии. Из схемы катастрофы совершенно непонятно — где же должны были находиться мины и якорь, чтобы причинить такие повреждения. Дополнительным аргументом против «минной» версии может служить расчет количества взрывчатки, требуемой для нанесения кораблю столь тяжелых повреждений. При весе мины RMH в 1100 кг (1040 кг тротила) или мины LMB (910 кг тротила) требуется связка из пяти (!) мин. Очень сомнительно, а практически невероятно применение подобных «связок». И какие требовались плавсредства для такой единичной (!) постановки? И как такой крупный объект, как связка из пяти мин не был обнаружен при тралениях?

Если внимательно прочесть опубликованные в книгах Б.А.Каржавина документы, в которых описывается постановка «Новороссийска» на швартовые бочки вечером 28 октября, то сомнения в наду-



У макета корабля.

Слева направо: начальник клуба капитан-лейтенант Басин, секретарь парткома капитан-лейтенант Ходов, старпом капитан 2-го ранга Хуршудов, командир БЧ-5 инженер-капитан 2-го ранга Резников, уполномоченный Особого отдела, заместитель командира 1 артдивизиона капитан-лейтенант Ямпольский.

Князь Валерио Юнио Боргезе — создатель и командир 10-й флотилии МАС. Линкор взорвали его люди?

манности «минной» версии отпадают. Взрыв мины или минной «связки» вызвал бы обрыв якорных цепей и легкое повреждение форштевня и носовой оконечности корабля. Этого, как известно, не произошло. Взрыв «мин» произошел чуть ли не под артиллерийскими погребами, где никакой якорь расположен быть не может. Кстати, в ту роковую ночь корма линкора была подтянута к кормовой бочке ближе обычного на несколько метров.

Скептики могут утверждать, что часовой механизм в мине был случайно запущен при предыдущих постановках на якорь. Но даже в страшном сне невозможно представить, что становившийся на якоря линкор бросал их между своими швартовыми бочками. При любой постановке якоря бросаются за 80 — 100 метров от места швартовки. Лапы якоря должны были «забрать» грунт и лишь потом якорь медленно подтягивался шпилем. Взрыв любых мин на таком расстоянии не нанес бы кораблю смертельных повреждений. Представить якоря «Новороссийска», расположенные на грунте почти под башнями главного калибра — абсурдно.

Вариант диверсии комиссией тоже не исключался, но допускался как гипотетический и, естественно, со стороны внешнего врага. Впоследствии этот вариант, как «злодеяние врагов социализма», получил со страниц публикаций толчок к развитию и стал чрезвычайно расхожим и популярным, но от этого не более достоверным, чем «минная» версия.

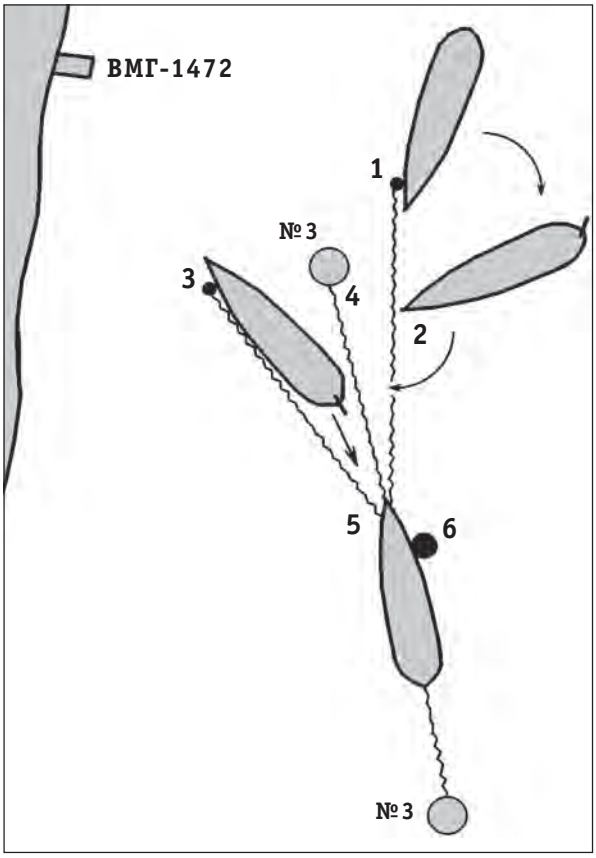
Так возник «итальянский» след в судьбе линкора. И началось... И не просто, а в наших «лучших» традициях.

Здесь уж было все... И стремление итальянцев к мести за то, что гордость их флота «Джулио Чезаре» попал в руки большевиков и стал «Новороссийском». И «рыцарь плаща и кинжала» князь Валерио Боргезе со своим (мифическим) «отрядом Боргезе» из ветеранов 10-й флотилии МАС. И то, что женат Боргезе был на русской то ли графине, то ли княжне. И таинственные итальянские туристы, зачастившие в Крым летом пятьдесят пятого. И итальянская сверхмалая ПЛ фирмы «Космос», созданная якобы для этой акции в 1955 году. И разглагольствования некоего итальянца о том, что это он взорвал «Новороссийск», услышанные нашим мичманом от некоего коллеги в Алжире. И мифические заряды, обнаруженные на месте штатной стоянки крейсера «Керчь» (бывший «Филиберто дука Д'Аоста» — еще одна итальянская «гордость»).

К примеру. На первую редакцию этой книги «горячо» откликнулся, чуть ли не постоянный уже оппонент и «цензор» авторов, капитан 1-го ранга в отставке Ю.Г.Лепехов, который на момент его публикации «Тайна тайн» в журнале «Тайфун» №1 за 2003 г. успел уже стать председателем совета ветеранов линкора «Новороссийск», хотя службу на самом линкоре окончил в 1950 году, т.е. за пять лет до трагедии. Ну просто персонаж из поговорки: наказание невиновных и награждение непричастных.

Собственно говоря, в его отклике для авторов нет ничего удивительного. После выхода книги «Лидер Черного моря» (о лидере эсминцев «Ташкент») он на страницах газеты Черноморского флота «Флаг Родины» выразил недовольство по поводу публикации в упомянутой монографии фотографий погибших советских кораблей. А попутно сделал вывод, что авторы-де восхваляют врага (?!), явно склонны преклоняться, например, перед США (?!). Не более — не менее.

Схема стандартной швартовки и постановки на якорь линкора «Новороссийск» под управлением старпома.
1 – место отдачи правого якоря;
2 – разворот корпуса линкора под одним работающим винтом;
3 – место отдачи левого якоря;
4 – заводка цепного бриделя на носовую швартовую бочку №3;
5 – обычное положение корпуса линкора между бочками;
6 – место взрыва у борта линкора.



В своей статье в журнале «Тайфун» он берет на себя право отнести авторов к «желтой» прессе. Обвиняет в чудовищности выдвинутой версии, высокомерно укоряет в дремучем невежестве, касающемся устройства и теории корабля и прочая, прочая... Ему никак не дают покоя публикации давно умершего И.Л.Бунича. Его он, кстати, тоже ставит в наш ряд... Красиво облекает доводы А.Н.Норченко, как: «...очень малая (если не сказать — ничтожная) вероятность диверсии...»

Одно забывает каперанг. Действительно, простой читатель не является специалистом в вопросах теории корабля и его устройстве, да и не обязан им быть! Авторы ставят перед собой цель донести до него свою версию о причинах взрыва (именно взрыва! А не последующего преступного утопления сотен жизней!) по возможности не засоряя голову читателя технократичными выкладками и терминологией. Книга написана не для внутреннего чтения различного рода специалистов, хотя можно было бы это сделать не с меньшим успехом, чем господин Лепехов. Люди, а в первую очередь родные погибших, имеют полное право знать, что же могло произойти на самом деле.

А, что до самой версии «крупного специалиста» в области теории корабля, его живучести и непотопляемости, так ее он высказывал неоднократно, в том числе и с экрана телевизора.

Суть версии такова: подрывной заряд могли «зашить» на месте стыковки старой и новой носовой оконечности линкора, чтобы потом внешним взрывом сынициировать детонацию.

Кто же теперь «назначается» на роль врага? Итальянцы уже поднадоели и «не актуальны». Англичане! Тем более, что они полностью контролировали «Джулио Чезаре» перед передачей его нам в Алба-

Линейный корабль «Джулио Чезаре». 1940 год.

Личный состав башни главного калибра. 1-й артдивизион.

нии, хотя на корабле и был итальянский экипаж.

Процитируем Ю.Г. Лепехова: «Вскоре после вступления в должность командира трюмной группы линкора «Новороссийск» в марте 1949 г. я приступил к осмотру помещений корабля.

В первый день со мной были старшина 1-й команды трюмных машинистов старшина 1-й статьи Давыдов и старший матрос Батенев. Мы спустились по первому с носа ряду люков, непосредственно перед форштевнем старой носовой оконечности (она при модернизации корабля в 1937 г. так и осталась в первоначальном виде внутри новой носовой наделки). Добрались до самого нижнего отсека, и пошли по днищу в корму в постепенно уменьшавшемся по высоте пространстве между старой и новой обшивками корпуса. Через несколько метров путь преградила поперечная переборка высотой около двух метров, расположенная, очевидно, на 23-м шп.

При свете переносных фонарей (штатного освещения там не было) мы увидели, что, имевшиеся в переборке три флорных выреза (обычные в такого рода корпусных конструкциях) аккуратно и тщательно заварены, то есть переборка стала «глухой». Удивились: зачем? (Действительно — зачем? Прим. авт.) Обратили внимание на отличное качество сварных швов, выглядевших совершенно свежими, особенно на фоне оборжавевшей переборки. (Интересно, когда же «запечатлели» эти сварные швы? Неужто уважаемому Ю.Г.Лепехову неизвестно, что уже через несколько часов после проведения сварочных работ, на фоне окружающей их поголовной ржавчины и соответствующей низам корабля влажности эти швы покрылись бы тем же ржавым налетом? — Прим.авт.)

В тот же день на вечернем докладе я рассказал об увиденном своему непосредственному начальнику — командиру дивизиона живучести капитану 3 ранга С.Бабенко. Доклад особого впечатления не произвел (значит, надо было знать, как делать доклад в подобных случаях! Прим. авт.), но комдив согласился с тем, что надо бы проверить, что находится там, за переборкой, и мы довольно подробно обсудили возможные пути реализации такого намерения (Интересно! Впечатления доклад не произвел, а обсудили подробно — это как? Прим.авт.).

Огневую резку пришлось сразу отвергнуть — в междудонном пространстве могло оказаться топливо (Тоже очень интересно — варить можно, резать — нель-

зя!). Оставалось одно: отсверлить хотя бы один из флоров. Но толщина переборки составляла, как минимум 10 мм, то есть нужна была пневматическая сверлильная машинка — таковой на корабле не было, как не было вообще и системы воздуха низкого давления. Стало быть, нужно достать где-то мотокомпрессор. А в то время на корабле и простых гаечных ключей не хватало (Это-то у такого замечательного старпома, как Л.Д.Чулков?! Доклады впечатления не производят, никогда ничего нет, никто ни за что не отвечает, а потом — трупы... Прим.авт.).

Словом, несложная, в принципе, хотя и трудоемкая операция в тех условиях оказалась трудноразрешимой (Скажите уж лучше — нерешаемой! Прим. авт.).

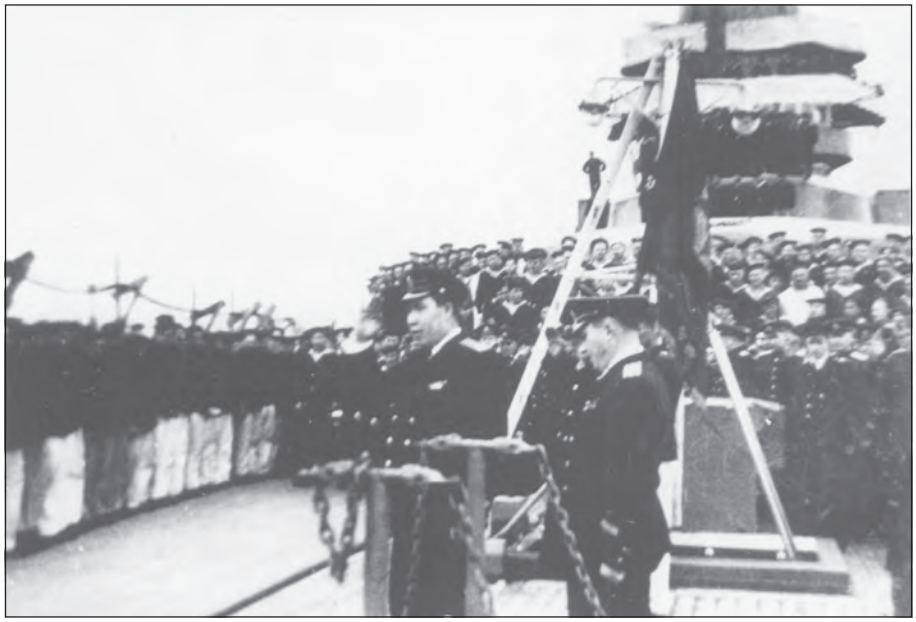
Не знаю, пошел ли мой доклад выше, во всяком случае, больше мы к этому вопросу не возвращались. Каких-либо опасений и подозрений «диверсионного порядка» тогда у нас не возникло, тем более, что по свидетельству тех, кто принимал корабль от итальянцев в Албании, линкор там осмотрели самым тщательным образом — от киля до клотика (А как же соотнести, Юрий Георгиевич, тщательный осмотр линкора с Вашей ниже помещенной цитатой: «Стоит вспомнить и об условиях комплектования команды корабля. Ее основой послужил сокращенный экипаж только что возвращенного Великобритании линкора «Архангельск», а выделенные для укомплектования черноморцы, хватив лиха на приемке корабля в Албании, в большинстве своем категорически отказывались (?!) служить на «этой грязной шаланде» и требовали возврата на свои обжитые и ухоженные корабли.» (Какой уж тут тщательный осмотр «от киля до клотика»? — Прим.авт.).

Ну что можно на это сказать? На первый взгляд, вроде бы, дана объективная картина ситуации. А по сути? Самый элементарный, общеизвестный бардак и привычные ссылки «на то, да се». Так и хочется сказать — молчали б уж лучше, Юрий Георгиевич!

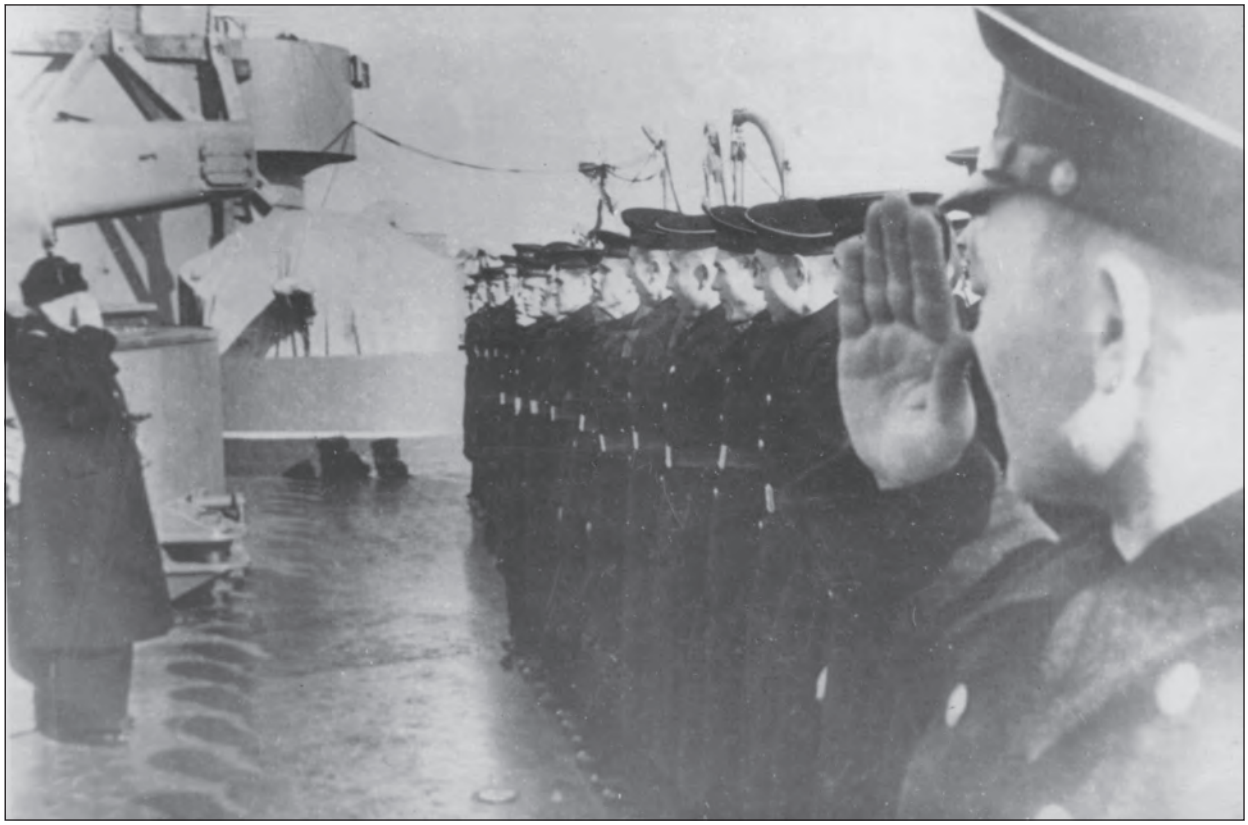
От кого и после кого Вы, командир трюмной группы дивизиона живучести и Ваш непосредственный начальник капитан 3-го ранга С.Бабенко принимали и осматривали корабль? А отличный моряк и первый старпом «Новороссийска» капитан 2-го ранга (ныне вице-адмирал в отставке) пресловутый Л.Д.Чулков? Ответ однозначный — после врага — Италии. А тем более, на тот момент — Англии! Это же надо до такого дописаться. У Вас, мол, (у всех — Вы, Бабенко, Чулков и т.д.) каких-либо опасений и подозрений «диверсионного порядка» не возникло. Это в тето годы!? Тем более это странно, если вспомнить, что в мемуарах вице-адмирала Г.И.Левченко, который возглавлял приемку линейного корабля «Джулио Чезаре» в Албании, едва ли не каждый абзац содержит описание ожидаемых диверсий и мер, предпринятых для их предотвращения.

Ну и ну, товарищ капитан 1-го ранга — специалист... А через десятилетия Вы англичан обвиняете? Ну, слава Богу, хоть англичан, а не как Н.А.Черкашин — древневосточные календари и небесные силы.

Далее можно даже не комментировать, несмотря на грамотное изложение своих мыслей автором, упомянутой публикации.



Командир «Новороссийска» капитан 1 ранга Измайлов приветствует личный состав. Корабль находится в текущем ремонте. 1954 год.



Построение личного состава. 7 ноября 1954 г.

Даже бывший начальник разведки ВМФ контр-адмирал в отставке Б.Н.Бобков «подключился» для вящей убедительности к этой версии: «...Почему нет иностранных источников о диверсии? Видимо, отпрыску старинного рода князю Боргезе незачем были лавры международного террориста...» («Красная Звезда» 21 мая 1988 г.) Наивно и неубедительно для такого авторитетного источника!

Н.Черкашин пишет, что октябрь по древневосточному календарю — месяц «гнева звезд», период какого-то «касьма» или «касьмы», когда вершится суд над грешниками... 29 октября (по Черкашину) — счастливый день для Боргезе. В этот день в 1940 году его принял Дуче. Да уж, аргумент!

Я не считаю себя ни атеистом, ни верующим. У меня есть свои идеалы. Но при чем к боевому кораблю древневосточный календарь? И это писал хоть и бывший замполит, но капитан 1 ранга, подводник. Ох, и каша получается у писателя! Замполит...

Октябрь 1998 года. Со времени первой публикации известного писателя-мариниста о «Новороссийске» минуло более десяти лет, а «заигранная пластинка» вновь звучит.

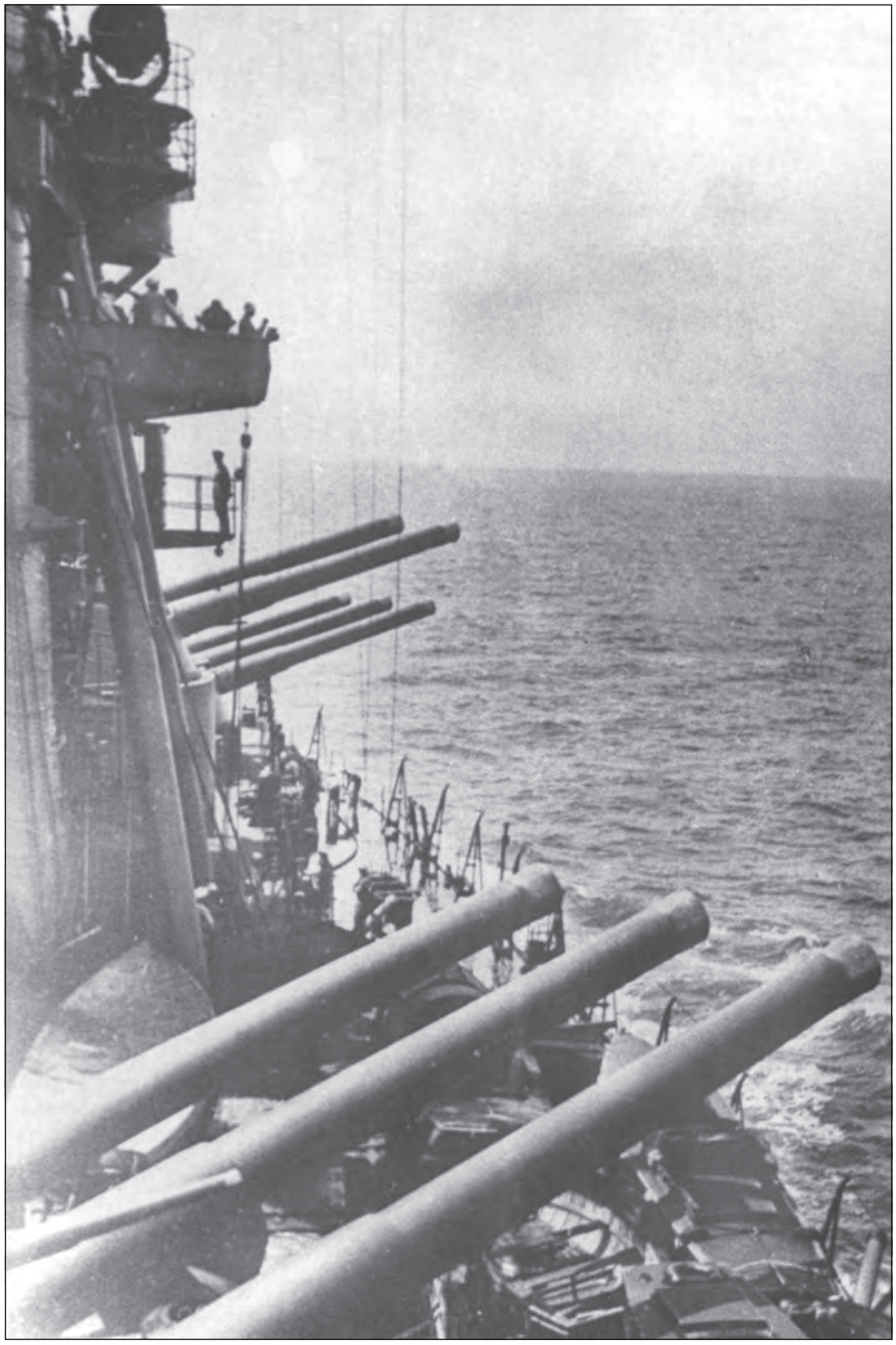
Журнал «Техника-молодежи» №10, 1998 г., стр.25—30. И снова о «черном князе» и его команде. Хочется спросить: «Уважаемый Николай Андреевич, неужели Вы до сих пор верите в то, что пишете о «Новороссийске»? Или кто-то вновь заказывает эту «музыку»? А что? Немного подработать свою публикацию семилетней давности из газеты «Совершенно секретно», и будем «петь» далее... А что до нашего читателя, так его можно бесконечно угощать такими вот шпионско-приключенческими «шедеврами». У него ведь, как подразумевается, на лбу «броня» толщиной в пять пальцев. Так что, чего стесняться...»

Отдавая дань несомненному литературному таланту того же Н.Черкашина, стоит отметить, что в одной из своих публикаций он дописался до того, что всю акцию могли субсидировать спецслужбы НАТО (в частности, англичане), испугавшиеся, что летом пятьдесят шестого «Новороссийск», придя в Порт-Саид, мог бы своими четырнадцатидюймовыми (так у Н.Черкашина) пушками помешать провести планируемую акцию против Египта. Туда собирался, по сведениям НАТО, крупный русский корабль. Ну, а что это будет «Новороссийск», а не один из но-

вых крейсеров — так это они по древневосточному календарю определили.

А если серьезно — то это вновь совершеннейший абсурд!

Думается, что начальник штаба Эскадры контр-адмирал Никольский в своей книге «Почему погиб линкор «Новороссийск» дал вполне объективную оценку состоянию флагманского корабля и его боевым возможностям как линкора. А исходя из этой оценки, можно с большой долей достоверности утверждать, что все версии и об английских происках и итальянском «следе» (его, кстати, придерживается и цитируемый автор) являются, мягко говоря, несостоятельными, а некоторые их «нюансы» — и вовсе бредовыми...



«Новороссийск» перед учебными стрельбами. Защитим братский Порт-Саид?

Ну что, например, до англичан, то уважаемый читатель наверняка знает давнюю традицию сынов Туманного Альбиона «загребать жар» чужими руками. Стали бы англичане заниматься подобными вещами? Бессмысленно тратить средства, рисковать без толка и т.п.? Ответ очевиден — исключено!

Полноте, дорогой читатель. Если у Вас есть возможность, почитайте иностранную военно-морскую периодику 1988—1993 годов. Это тот период, когда интерес к теме у нас, в СССР, был в апогее.

Итальянские специалисты недоумевают и смеются — зачем было взрывать старый линкор, рискуя нарваться из-за него на грандиознейший международный скандал? Да и пресловутый «отряд Боргезе» к 1955 году уже давно был не более, чем мифом и не существовал, как таковой. А бывшие боевые пловцы в условиях тогдашнего экономического кризиса в Италии были более заняты хлебом насущным, чем мыслями о мщении за поруганную национальную честь.

К тому же, по их же свидетельствам (они публиковались в прессе), многие из бывших боевых пловцов в те годы искренне сочувствовали коммунистам.

Когда наша книга вышла в первой редакции, в Санкт-Петербурге, практичес-

ки одновременно, была опубликована брошюра «Проклятая тайна», автором которой является капитан 1-го ранга в отставке А.Н.Норченко. Поразительно. Авторы были совершенно не знакомы друг с другом, даже не подозревали о том, что работают над одной и той же темой. Но сколько удивительных совпадений! Различаясь по деталям и ряду взглядов на те или иные обстоятельства, обе работы поразительно созвучны в главной версии — чьих рук дело этой мрачной и трагической истории.

Помимо многих интересных взглядов, работа А.Н.Норченко и его владение данной темой уникальны тем, что он осенью 1995 г. лично встречался в Италии с тремя ветеранами 10-й флотилии МАС, т.е. с теми самими боевыми пловцами из знаменитого «отряда Черного князя Боргезе». Этими ветеранами были Луиджи Феррaро, Эмилио Леньяни и Эвелино Марколини. Все три встречи прошли в очень теплой и дружественной обстановке. Все трое, независимо друг от друга, категорически отвергли версию о причастности итальянских боевых пловцов к взрыву под «Новороссийском». Но наиболее выразительным был ответ Эвелино Марколини: «Знаете, на своей «Майале» я мог бы доставить не более 280 килограммов взрывчатки. А нам всем известно, что под линкором рвануло больше тонны. Однако чтобы и наш заряд туда доставить, нужны были средства обеспечения — или подлодки, или что-нибудь вроде «Ольтерры» (судно обеспечения итальянских подводных диверсантов в Гибралтаре). И, кроме того, они должны быть недалеко, так как запаса хода на возвращение у нас практически не было: торпеду надо было потом утопить, а самим выбираться уже без нее. Выполнить это в малоизвестном месте в считанные минуты практически невозможно. А о пловцах из «гаммы» и говорить нечего — в вашей воде они бы вообще долго не продержались, да и заряды у них были всего по несколько килограммов. Так что я плохо себе представляю, как бы я сам все это сделал. Да и зачем нам все это было нужно? После войны нам было не до этого. Главное — найти себе какое-нибудь пропитание. Генуя тогда была сильно разрушена — союзники уж постарались. Кругом нищета, голод, мафия и бандитизм. Я хоть и офицером тогда был, но жили мы очень бедно. Вы просто очень плохо представляете себе, что и как у нас тогда было. Да если бы мы и на самом деле участвовали в

Экипировка боевых пловцов 40–50-х годов.

подрыве «Джулио Чезаре», то это сразу же стало бы известно всем, и с нами бы тогда же расправились очень быстро — «разорвали бы на куски». И, прежде всего, наши же левые — они имели у нас тогда очень большую силу. А так вот до сих пор по «Джулио Чезаре» нет ни свидетелей, ни документов. И, наверное, неспроста, потому что наших там никогда там и не было. И вы, вообще, первый русский с кем я говорю».

Луиджи Феррaро высказал свое мнение, что если бы в боевых условиях ему пришлось подорвать «Джулио Чезаре», то автору он сообщил бы это с гордостью, а приписывать себе этого он не вправе.

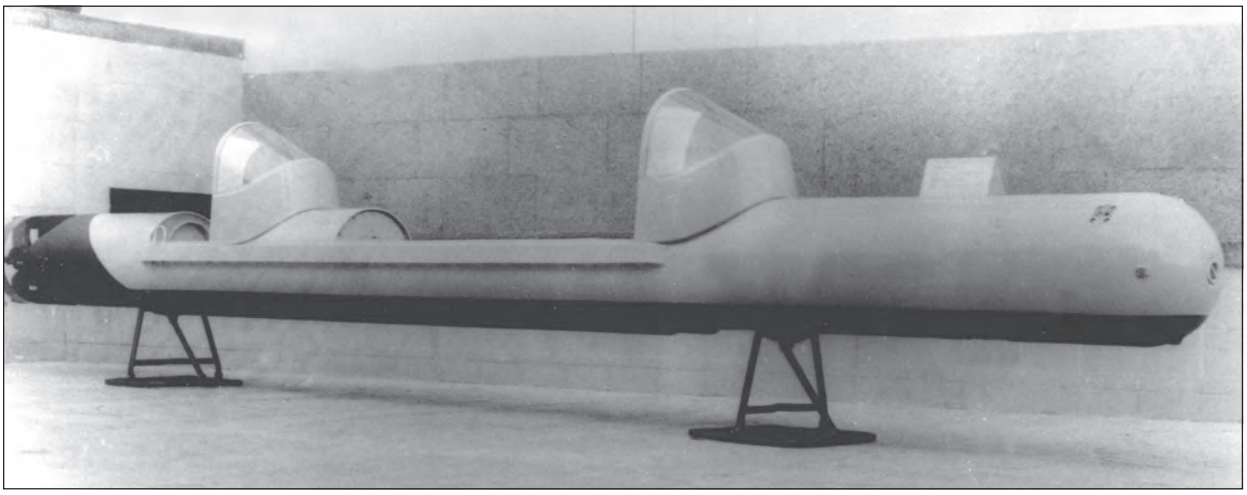
Итак, подводные пловцы-диверсанты определенно и категорично высказали свое мнение.

Так-то вот, дорогой читатель. Спустимся с небес на грешную землю, отбросим древневосточные календари и прочую ахинею, и задумаемся над тем, что версия с итальянскими диверсантами — не более, чем блеф, навязанный нам с тех самых пор. Блеф, рассчитанный на обывателя-дилетанта, привыкшего принимать за чистую монету все, что он прочитал на страницах советских изданий, все, что ему сказали по радио или ТВ. Так у нас всегда создавалось (да и сейчас создается) «общественное мнение».

Верить в этот блеф, тем более, сейчас, может лишь человек, неискушенный в подробностях какой бы то ни было военной, а тем более — диверсионной акции, не знакомый с системой охраны военных баз, планированием полетов авиации над этими базами, режимным обеспечением и многим, многим другим.

Вспомним, хотя бы, как легко в свое время была принята на веру совершенно бездоказательная версия о причастности кайзеровских диверсантов к взрыву линейного корабля «Императрица Мария» 7 октября 1916 года (кстати, в той же Северной бухте Севастополя). И хотя тайна того взрыва так до сих пор и не раскрыта, но вариант германской диверсии — занимательный сюжет для массового чтива. Не более того.

Вернемся к «Новороссийску». Не так давно в издательстве «Центрполиграф» вышла книга капитана 2 ранга в отставке О.Бар-Бирюкова, бывшего командира батареи противоминного калибра линкора «Новороссийск», называвшаяся «Час «Х» для линкора «Новороссийск». Автор совершенно справедливо отбрасывает «минную» версию и склоняет чашу весов в сторону диверсионного варианта. То есть указывает на то, что линейный корабль «Новороссийск» погиб в результате акции, проведенной боевыми пловцами. Погиб он, все же, в результате безграмотного и некомпетентного руководства собравшихся на нем адмиралов, а вот подорвали его, безусловно, специалисты, т.е. боевые пловцы. И факт это бесспорный! Но над тем, кто были эти пловцы и чей заказ они выполняли — стоит хорошенько подумать. Подумать — отнюдь не значит снова бросаться в крайности и безапелляционно обвинять кого-то, брыз-



Послевоенный образец средства доставки диверсантов — человекоуправляемая торпеда. Основой для них стали итальянские «майале» — так боевые пловцы прозвали свои торпеды.
(майале — итал.поросенок)

Н.С.Хрущев на штабном корабле «Ангара». 1954 г.
Ему еще предстоит стать «нашим Никитой Сергеевичем»...

жа «праведной слюной» и не прислушиваясь ни к кому (кроме себя самого, естественно) и затыкать рот оппонентам. Сколь многие, уважаемый читатель, воспитанные в «совковых» традициях, любят это делать.

Итак. Капитан 2 ранга Бар-Бирюков совершенно справедливо замечает, что обстановка тогда в Черном море была сложной. Она всегда в Черном море сложная. Вспомнит ли читатель хоть какой-нибудь период истории, когда обстановка в этом регионе была простой и безоблачной? Да, тогда была «холодная» война. Стоит заметить, что велась она вовсе не в одностороннем порядке. В наших территориальных водах появлялись иностранные подводные лодки, воздушное пространство нарушали самолеты без опознавательных знаков. И совершенно верно утверждение Бар-Бирюкова о том, что это были вполне обычные для «холодной» войны «гости». Но давайте не забывать, что СССР действовал в отношении своих вероятных противников аналогичными приемами. Примерам откровенных провокаций также несть числа... Один из авторов, будучи в свое время подводником, пройдя не одну боевую службу в океане, довольно хорошо знаком с методами действий наших боевых кораблей в отношении потенциального врага. И не надо прикрываться фиговым листком! В противостоянии «холодной» войны в равной степени виновны обе стороны. Только наша вина усугубляется беспримерным ханжеством и лицемерием, в первую очередь по отношению к самим себе. Увы, но это тоже одна из отличительных черт нашего «социалистического» строя.

Действительно, за несколько дней до трагического взрыва, в восточной части Средиземного моря происходило сосредоточение большой группировки ВМС США и других стран НАТО. В частности, в этом районе находились авианосцы «Интрепид», «Лейк Чемплен», линкор «Нью-Джерси», полтора десятка эсминцев, подводные лодки. Радиообмен между кораблями НАТО был резко сокращен. Каждый, кто хоть немного имеет понятие о действиях на море, прекрасно представляет, что означает резкое сокращение радиообмена и введение режима радиомаскировки.

28 октября в порт Стамбул в 22 часа по местному времени прибыли линейный корабль «Нью-Джерси» и пять эсминцев под флагом контр-адмирала Э.Паркера. На подходе находился авианосец «Интрепид» и два эсминца. Далее автор статьи рассуждает: «...Быть может, они только ждали сигнала? И взрыв на «Новороссийске» стал бы только первым в третьей мировой войне?» А чуть ниже, упомянув о сообщении ТАСС от 27 октября 1955 года «Об испытании новых типов атомного и термоядерного (водородного) оружия», Бар-Бирюков считает, что выводы для американцев были неутешительными. И хотя времени, чтобы остановить акцию, у них уже не было, взрыв под линкором все же не стал «выстрелом в Сараево».

Замечательно интересно, вроде бы.

И, главное, хорошо «ложится» в канву шпиономании и происков агентов мирового империализма. А, быть может, все

Американский линкор спешит в Стамбул: на помощь союзнику!

было как раз наоборот? Действительно, нет смысла искать ответ о причинах взрыва под «Новороссийском» в архивах ЦК или МГБ. Если у кого-то достало ума создавать такие документы, что маловероятно само по себе, то и в этом случае их уничтожили сотрудники этих же ведомств. Ответ надо искать в архивах ЦРУ и Пентагона. Все дело лишь в том, какой это будет ответ...

В журнале «Посев» №1—2 за 1998 г. была опубликована статья некоего Н.Кудрявцева, в которой автор упоминал об обломках баржи возле погибшего линкора и, дав ей меткое определение «баржа-камикадзе», открытым текстом утверждает, что к взрыву под «Новороссийском» причастны наши спецслужбы. Стоит упомянуть, что по воспоминаниям ветеранов морского спецназа, эти службы (подразделения) в 50-е годы формировали все, кому не лень. Ведомства, конечно. Н.Кудрявцев делает вывод, что подрыв «Новороссийска» был прямо направлен против тогдашнего Главкома ВМФ Адмирала Флота Советского Союза Н.Г.Кузнецова, что его терпеть не мог министр обороны Жуков, который (якобы) и мог отдать приказ о проведении акции. О том, что Кузнецов со своей концепцией оптимального сочетания надводных и подводных кораблей стал поперек дороги колоссальному монстру ВПК и Хрущеву. Там же автор рассматривает вариант, согласно которому исполнителями могли быть спецчасти ГРУ (если приказ отдавал Жуков), или спецподразделения МГБ. Тут же указывается на символичность назначения председателем Правительственной комиссии ярого сторонника атомного лобби В.А.Малышева, близкого, заодно, к МГБ.

В конце концов, так и получилось.

Главным виновником гибели линейного корабля «назначили» Главкома ВМФ СССР Н.Г.Кузнецова, который «потерял бдительность», «развалил дисциплину», «плохо протралил севастопольские бухты» и т.д. и т.п. Кузнецова понизили в звании на три ступени — до вице-адмирала и буквально с позором уволили из Вооруженных Сил. Так, использовав трагедию «Новороссийска», расправились с неу-

Н.Г.Кузнецов.
Нарком, министр, главком... Флотоводец?

годным Главкомом. На его должность был назначен адмирал С.Г.Горшков, устраивавший всю правящую верхушку. Он оказался уникальным явлением «паркетного» флотоводца, продержавшегося ан этой должности три десятилетия, при пяти (!) генсеках. От Хрущева до Горбачева, включительно. Случай, действительно, редчайший.

Если отбросить все отрицательные и положительные качества Кузнецова и Горшкова и сравнить объективно вклад одного и другого в развитие отечественного флота, то, несомненно, Горшков на порядок выше, чем Кузнецов.

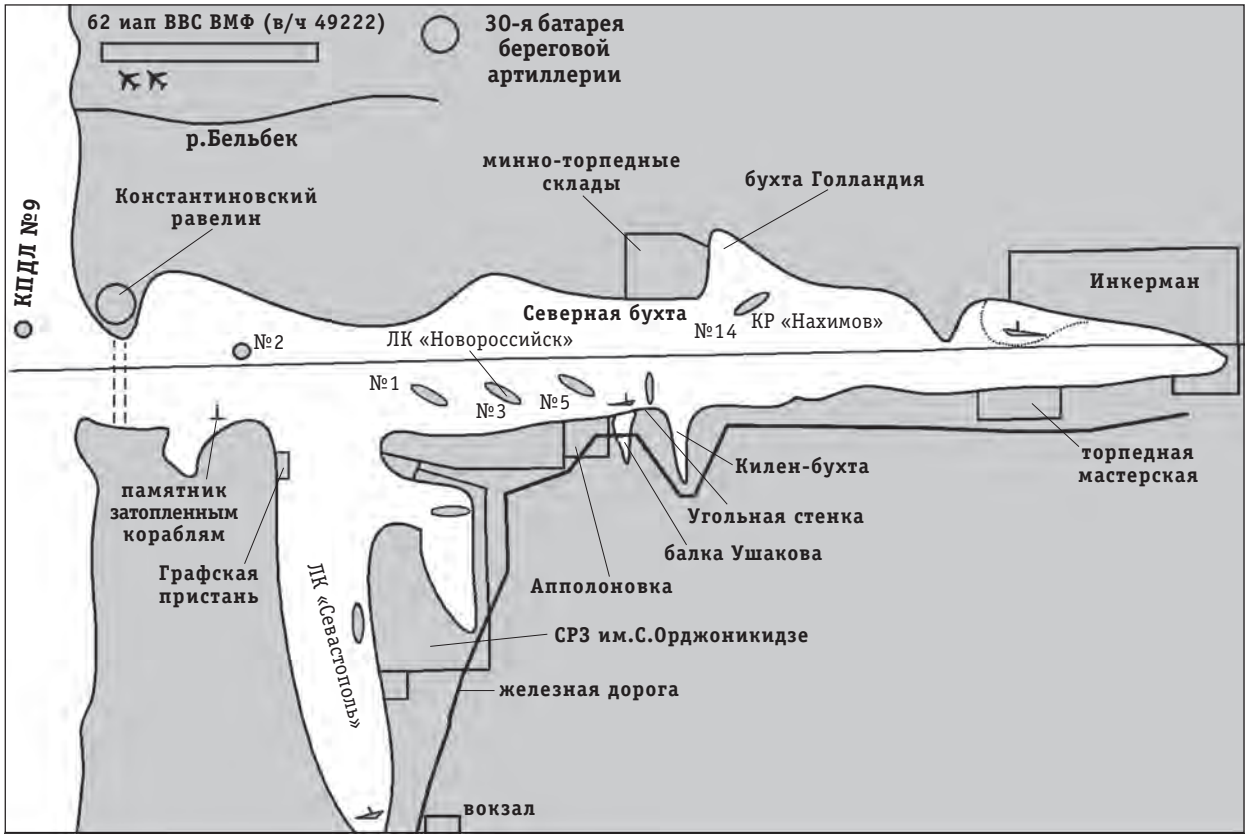
Опальный Главком был любим во флотских легендах лишь потому, что был опален. Ну, любят на Руси обиженных — ни дать ни взять! А, если по сути? Колоссальные потери флота в войне, полное поражение на всех действующих морских театрах, несмотря на мужество и героизм самих моряков, нереализованные судостроительные программы и прочее. Да, высокий, статный, с благородным видом, еще и сталинский фаворит — то повысят, то понизят, то опять повысят... Эдакий иконный лик. Добрый? Как бы не так! Командира эсминца «Ленин» капитан-лейтенанта Афанасьева, приказавшего взорвать в Либаве небоеспособные корабли, тем самым не допустив их захвата противником — расстреляли как врага. Где был тогда Кузнецов? Где был Кузнецов, когда мордовали Маринеско? Почему не понес наказания командующий Черноморского флота Октябрьский, позорно бежавший из осажденного Севастополя, бросив его защитников, а также за бездарно проваленную операцию по высадке первого (февральского) десанта в районе Мысхако (Новороссийск). Десант весь погиб. О нем долго и упорно молчали. Не было, и все! Не понесли никакого наказания командующий Балтийским флотом Трибуц и его начштаба Пантелеев за трагический, кровавый Таллинский переход и бездарно погубленные вместе с экипажами подводные лодки в кампанию 1942 – 1943 гг. Где был тогда Кузнецов? Ответ — командовал Военно-морским флотом СССР. А после войны? Обласканный вождем после опалы и возвращенный на свой пост, как он относился, например, к командирам кораблей?

В марте 1952 года на Северном флоте произошла авария. Столкнулись эсминец «Осмотрительный» и крейсер «Чапаев». По докладу командующего флотом В.И.Платонова в аварии был целиком виноват командующий эскадрой контр-ад-

мирал Гурин. Так оно и было. Но — нет! Несмотря даже на возражения самого Сталина, по заготовленному Кузнецовым проекту трибунал осудил к тюремному заключению командира крейсера, отличного моряка капитана 1-го ранга Подруцкого. В воспоминаниях того же Платонова (« Записки адмирала», Воениздат, 1991 г.) есть такой фрагмент: «Да, трибунал у нас судит, не гуляет, — заметил Головко, — Как только Николай Герасимович стал наркомом, так начал считать тюрьму наиболее подходящим учреждением для эффективной борьбы с аварийностью...» Это все тот же Северный флот перед и в начале войны, когда по различным причинам расстреляли, сослали в штрафбаты целый ряд командиров надводных кораблей и подводных лодок, и это все тот же любимый Главком. Что касается командного состава подводников, то перед самой войной и в ее начале был учинен буквально погром среди этой категории командиров: отличный командир лодки «Щ-307» Н.И.Петров, потопивший в начале войны германскую подлодку «U-144», по невыясненным причинам оказавшийся в питерских «Крестах», там и умер. Командир ПЛ «Щ-406» Максимов В.В. был расстрелян за то, что отлучился, чтобы проститься с сестрой. Командир ПЛ «С-8» Бойко М.С. был расстрелян за то, что посчитал себя неготовым к военным действиям в должности командира лодки. Командир ПЛ «Щ-422» Малышев А.К. был расстрелян после того как «сознался» во вредительстве и трусости... А вот мнение о любимом флотоводце, пожалуй, самого заслуженного командира-подводника Великой Отечественной — капитана 1-го ранга Петра Дионисиевича Грищенко. Вот как он прокомментировал опубликованную в 1968 году в журнале «Нева» статью Н.Г.Кузнецова «Атакует «С-13»:

«Трудно сказать, чего в этом запоздалом «некрологе» больше — фальши или стыдливого умалчивания своей вины. Друзей, однокашников по училищу Кузнецов оберегал, выдвигал на высокие посты, присваивая им высокие звания, хотя порой некоторые из них заслуживали, по меньшей мере, изгнание с флота (если, вообще, не скамьи трибунала — Прим. авт.). Зато с Маринеско он поступил весьма жестоко — уволив в запас в октябре 1945 года без всякой пенсии «за халатное отношение к службе». При этом понизил Маринеско в звании на две ступени — от капитана 3-го ранга до старшего лейтенанта, т.е. трижды наказал за один и тот же проступок. Это неслыханное самоуправство противоречит не толь-

Н.Г.Кузнецов на митинге в Севастополе. 1954 г.



ко нормам человеческой морали, но и уставному положению, защищающему эти нормы.»

А в чем, собственно, причина того, что Николай Герасимович стал сталинским фаворитом?

Любимец советской и российской пропаганды сделал просто головокружительную карьеру. В 1926 г. в возрасте 22 лет он заканчивает Военно-морское училище, а в 28, в 1932 г. — Военно-морскую Академию. Прослужив пару лет, в 1934 г. он уже командир крейсера «Червона Украина», т.е. на каперанговской должности.

В 1936 г. именно он, а не кто-либо другой, совместно с еще одним сталинским любимцем — Штерном, отправляется в Испанию на должность главного военно-морского атташе и главного советника в области ведения морской войны. Именно Кузнецов по поручению Сталина проворачивает операцию по вывозу золотого запаса Испании в Москву.

В конце 1937 г. Кузнецов уже на Дальнем Востоке — буквально галопом с Пиринеев. Там организуется провокация на озере Хасан и одновременно устранение маршала Блюхера. Народный и сталинский любимец обеспечивает операцию Штерна у Хасана.

Примечательно, что прежний командующий Тихоокеанским флотом, флагман 1 ранга М.В.Викторов, которого сменил на этом посту Н.Г.Кузнецов, был отозван в Москву в апреле 1938 г., а в августе расстрелян.

Но главная причина назначения Кузнецова на должность командующего Тихоокеанским флотом заключалась вовсе не в хасанских событиях. И даже не в том, что он готовил флот к планировавшемуся десанту на Курилы и Сахалин. А в том, что Сталин уже наметил назначение Кузнецова на должность Наркома ВМФ. А Николай Герасимович всего лишь на должности, соответствующей капитан 1 ранга. А нужна — адмиральская. Не назначать же его через головы старших и более опытных флагманов.

Тем более, что Сталин вовсе не собирался сообщать всему миру, что уже избрал Кузнецова главным своим флотоводцем для предстоящей «Большой войны».

А пока будущий нарком будет нарабатывать необходимый «ценз», на посту Наркома ВМФ побудет абсолютно нелепейшая для этой должности фигура садиста и палача, бывшего замнаркома НКВД М.П.Фриновского.

Последовавшуюя замену ушедшего в небытие Фриновского на Кузнецова все

флотские восприняли без кривотолков и вопросов — каким образом 35-летний офицер прошел путь от командира корабля до командующего Военно-Морским Флотом.

Вот лишь один пример из истории военно-морского «искусства» в творческом исполнении великого адмирала, великого моряка и великого флотоводца (этими титулами Кузнецова наградили создатели документальных фильмов «Адмирал» в цикле «Ударная сила» и «Флагман» в цикле «Забытые победы»).

Тем, кто интересуется историей Второй Мировой войны, хорошо известен скандал, связанный с потоплением советскими торпедами ряда шведских судов в шведских же территориальных водах. В свое время СССР свалил вину на «волков Деница», якобы с провокационными целями стрелявших ар шведам трофейными торпедами.

В 2004 году международная группа аквалангистов-исследователей, основываясь на факте потопления осенью 1941 г. патрульным самолетом ВВС Швеции неизвестной подводной лодки в шведских территориальных водах, в указанном квадрате обнаружила погибшую советскую подводную лодку «С-8», которая согласно нашим документам якобы пропала без вести в октябре 1941 г. в Финском заливе. Есть еще и «С-6», погибшая в августе 1941 г. в районе Карлскруна — это тоже шведские воды.

Таким образом, факт преступной операции против нейтрального государства установлен документально...

А раз была операция, значит имел место и секретный преступный приказ на прведение секретной диверсионной операции по уничтожению шведских транспортов в их же территориальных водах. И приказ этот отдавал вовсе не Трибуц, а только лишь нарком Кузнецов и, конечно же, с ведома Верхлвного.

Юридический аспект этой акции таков: «Атака нейтрального судна, перевозящего стратегические грузы для государства-комбатанта, допустима лишь в международных водах либо в территориальных водах одного из комбатантов. Атака же нейтрального судна в его собственных территориальных водах недопустима и является тяжким военным преступлением, равно как и отдача приказа о проведении подобных операций».

Исходя из вышесказанного, любой международный суд (трибунал) признал бы Николая Герасимовича военным преступником...

Неправда, мягко говоря, просто сквозит в мемуарах наркома. Главными его заслугами, если не отбросить парадную мишуру, здравицы и т.п., считаются два деяния: перевод 19 июня 1941 г. флота на боевую готовность №2 и, как следствие, успешное отражение авианалетов утром 22 июня. Прозорливый и дальновидный флотоводец, если только забыть, что не далее, как 6 июня Кузнецов лично докладывал товарищу Сталину, что данные о подготовке немцев к войне против СССР являются ложными и провокационными...

Как можно на трезвую голову поверить в то, что Кузнецов на свой стах и риск, без ведома Генсека перевел все флоты на боеготовность №2, а Сталин и «вездесущие» Берия с Мехлисом об этом «ни сном, ни духом»? Если бы такое произошло в действительности, уже на следующий день Кузнецов уже не был бы ни наркомом, ни адмиралом... Нет ни малейших сомнений, что приках отдавался с ведома лично товарища Сталина.

Это уже после смерти Вождя и отставки Жукова хитрый «морской волк», отдававший в 1939—1940 гг. приказы открывать огонь по пассажирским самолетам и топить «нейтралов», а в 1941-м вместе с Трибуцем уничтоживший папку с материалами о катастрофическом Таллинском переходе, придумал байку о том, что директива о переходе на боевую готовность была его личной инициативой.

Завершая тему «заслуг» любимого Главкома и «флотоводца» еще раз следует упомянуть о колоссальных потерях нашего флота в войне. Цинизм фразы о том, что Военно-морской флот единственный вид вооруженных сил СССР, который встретил войну в полной боевой готовности и не потерял в первый день ни одного корабля, просто бесподобен... Если сравнить потери нашего флота в остальные 1417 дней и ночей войны и потери противоборствующей стороны (Германии, Финляндии, Румынии, Италии), то цифры просто удручающие... Благо, теперь изданы серьезные справочники с

Посещение Н.Г.Кузнецовым, С.Г.Горшковым и Н.М.Кулаковым бригады торпедных катеров. Черноморский Флот. 1954 г.

подтверждением гибели того или иного корабля до катеров и мотоботов включительно, а не «лакированные» адмиральские ссылки на сводки занимавшегося традиционным враньем Совинформбюро. Подсчитайте! Если им (сводкам) верить, то количество уничтоженных вражеских кораблей превысит общую численность всего корабельного состава воюющих стран, вместе взятых. Познание истории в такой «плоскости» просто не поддается никаким комментариям.

Адмирал С.Г.Горшков.

А вот какую оценку деятельности нашего ВМФ в 1941 — 1956 гг. под руководством Н.Г.Кузнецова дали известные военно-морские историки Гэри Уэйр и Уолтер Бойн в своей книге «Красный прилив» (на русском языке издана ЭКСМО в 2004 г.) (стр.50): «Таким образом, Великая Отечественная война, как в Советском Союзе с заслуженной гордостью называли Вторую мировую войну, закончилась для Советского Военно-Морского Флота очень невыразительно. В то время как Красная Армия покрыла себя славой на полях самых титанических сражений в истории, Красные Военно-Воздушные Силы обеспечивали непосредственную поддержку армии, Военно-Морской Флот ничем себя не проявил. Надводный флот не участвовал ни в одной операции против неприятельских кораблей, а действия субмарин, как уже отмечалось выше, были малоэффективными.»

Что же Горшков? Несмотря на все свои, порой, крайне отрицательные человеческие качества и, зачастую, неприемлимые с точки зрения человеческой морали поступки, в отличие от своего «доброго» предшественника, создал пусть и не лишенный недостатков, но мощнейший океанский военно-морской флот, сравниться с которым по силе мог только флот США, да и то не всегда.

В конечном же итоге —это интриганы и политиканы, только в погонах. И никого из них не жаль. В их понятии гибель линкора и части экипажа это лишь часть инструмента грязной политики. Все отлично они знали и понимали: кто потопил линкор и по чьему указанию. Но упорно делали вид, что не понимают ничего. А Горшков впоследствии терпеть не мог упоминания о «Новороссийске». Именно ему моряки линкора «обязаны» забвением. И совсем не случайно лишь после его смерти (уже в отставке) в 1988 году, буквально через несколько месяцев, появились первые открытые публикации о гибели линкора, а покойного уже к тому времени Кузнецова восстановили в звании. Когда читаешь их мемуары-воспоминания, по-

Г.К.Жуков — величайший полководец, мудрый государственный деятель...

рой складывается впечатление, что это как у пауков из одной банки, которым и вместе, и порознь нельзя.

В частности, Кузнецов в своих многочисленных мемуарах пишет, что не понимаю, мол, такое — в нужном месте в нужное время, рвануло нужное количество тротила с гексогеном, утонул такой «нужный» старый итальянский корабль... То, что «стрелочником» за погибший линкор был назначен Кузнецов, порядком надоевший Хрущеву и компании, в данном контексте вполне понятно. Другое удивительно.

Вопрос: Руководитель столь высокого ранга, сталинский любимец, поднаторевший в дворцовых интригах, ничего не понимал?

Ответ: Отлично понимал или знал. Только говорить об этом во времена приснопамятного Союза ССР нельзя было. Опасно для жизни! А уж в пятидесятые-то годы — и подавно. Таковы неписанные законы любой партийной мафии.

Вот, дорогой читатель, и все объяснения. Кстати, совсем необязательно, чтобы сам Хрущев отдавал распоряжение подрывать именно «Новороссийск», либо какой-нибудь другой корабль. Ему достаточно было дать указание — найти повод для конфликта, а разрабатывался план уже «этажом» ниже. Например, министр обороны Жуков и Генштаб (отношение маршала Жукова к флоту красноречиво отражено в его афоризмах:

— «флот очень дорого стоит»;

— «моряки носят красивую форму»;

— «моряки ничего не делают» (?!).

Сам же Главком ВМФ СССР Кузнецов мог вполне отказаться принимать участие в этой провокации и после разговора с Жуковым (а факт самого разговора имеет место) в мае 1955 года попал в госпиталь с инфарктом. Все остальное проделал его заместитель — будущий Главком Горшков, который, как уже говорилось, крайне нетерпимо относился к любым упоминаниям о «Новороссийске».

Имеет смысл привести в качестве примера взгляд И.Л.Бунича на данную ситуацию, тем более что он настаивает на ответственности Министра обороны Г.К.Жукова в трагедии «Новороссийска»: «Вскоре после севастопольского совещания Жуков, Хрущев и Кузнецов встретились в Ялте. На встрече вновь речь зашла о флоте. Маршал Жуков, по званию равный адмиралу Кузнецову орал на него, как на провинившегося денщика «На флоте бардак. Я не потерплю!» — кричал Жуков, стуча кулаками по столу. Кузнецов старался сдерживать эмоции... «Товарищ Маршал! Скажите, пожалуйста, в чем конкретно вы меня обвиняете?» — спросил он Жукова, когда тот, наконец, выдохся: — «Ведь ни в главкомате, ни на флоте нет ни одного сколько-нибудь заметного ЧП». «Нет, говорите?» — зловеще переспросил Жуков, — «Нет, так бу-

дет!». И маршал вышел, хлопнув дверью. В помещении повисла гнетущая тишина. Хрущев молчал как сфинкс».

Вот как комментирует данный разговор кандидат технических наук специалист по минному и ракетному оружию О.Л.Сергеев в своей брошюре «Катастрофа линкора «Новороссийск» свидетельства, суждения, факты.»: «Сейчас трудно ответить на вопрос о причинах несложившихся отношений между Жуковым и Кузнецовым, однако представленный текст указывает на осведомленность Жукова о подготовке спецоперации, отчаянные попытки предупредить Кузнецова о грядущем ЧП и призвать к бдительности, сохраняя при этом видимость полного согласия с Хрущевым.

Есть и другая сторона этого вопроса. Министр обороны несет ответственность за своего подчиненного, а такое суровое наказание, как снятие Главкома ВМФ с должности за крупные ошибки, которые привели к гибели в мирное время боевого корабля, могло, и притом в короткие сроки, иметь самые тяжелые последствия и для самого Г.К.Жукова.»

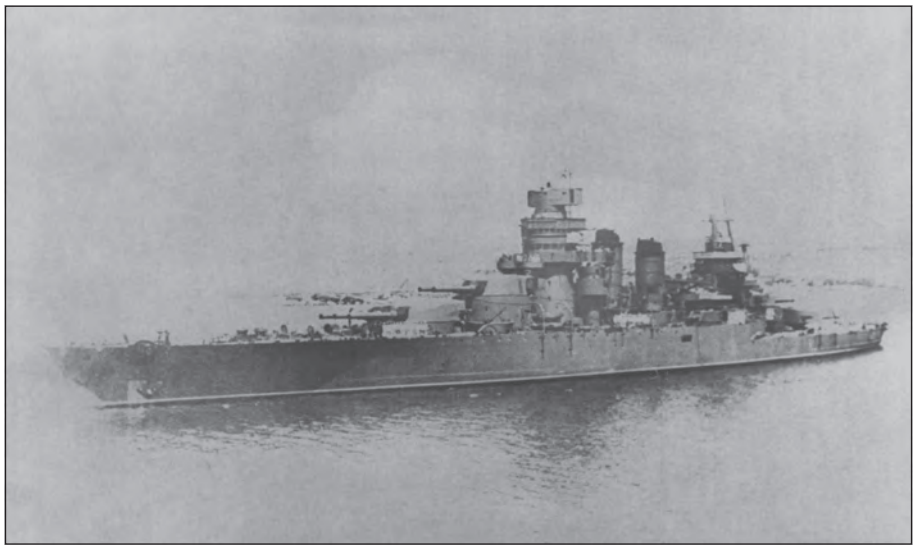
На взгляд авторов О.Сергеев пытается обелить Жукова в истории с линкором. Слишком уж утонченный спектакль для прямолинейного, грубого и упрямого маршала. Скорее всего, он и является одной из ключевых фигур, виновных в организации этой трагедии. Опять же, если учесть его крайне негативное отношение к военно-морскому флоту в целом и к военным морякам, в частности.

В статье Н.Кудрявцева, а также в целом ряде других публикаций целью акции, проведенной отечественными спецслужбами против линкора «Новороссийск», является устранение от руководства флотом Н.Г.Кузнецова. Утверждать подобное — не понимать сути советского строя, в принципе. Не надо забывать, что Кузнецов, несмотря на грозно звучащее — Главком, был всего лишь заместителем министра, т.е. Жукова. Никто и ни при каких обстоятельствах в Советском Союзе для того, чтобы снять замминистра с должности, не стал бы организовывать подрыв пусть устаревшего, но боевого корабля, губить сотни жизней, подвергать риску базу флота и т.д.

Все гораздо сложнее. И дело вовсе не в человеколюбии. То, что жизнь человеческая никогда в нашем государстве не ценилась — факт исторический. Очень характерно отношение власти к народу подтверждают опубликованные воспоминания Дуайта Д.Эйзенхауэра (в 1943—1945 гг. — верховный главнокомандующий войсками союзников в Европе, а в 1953—1961 гг. — президент США) о его беседе с маршалом Жуковым.

Американский военачальник поинтересовался, как советские войска преодолевали минные поля — ведь именно минные поля германских войск доставляли больше всего проблем и неприятностей войскам союзников. Жуков отвечал: очень просто, гоним пехоту на минное поле, «как будто его там не было». Потери, прибавил утешительно Жуков, не превышают потерь от пулеметного огня.

Шокированный Эйзенхауэр назвал это «русским методом наступления через минные поля», и заметил, что не знает, что стало бы с американским или британским командующим, который захотел бы применить такой метод (см. «Неизвестное лицо маршала Жукова», «Столица», 1992, №24((82), с.10). Как говорится — без комментариев.



«Новороссийск» в 1953 году.

Цинизм наших руководителей возведен в ранг подвига. Далеко ходить не надо.

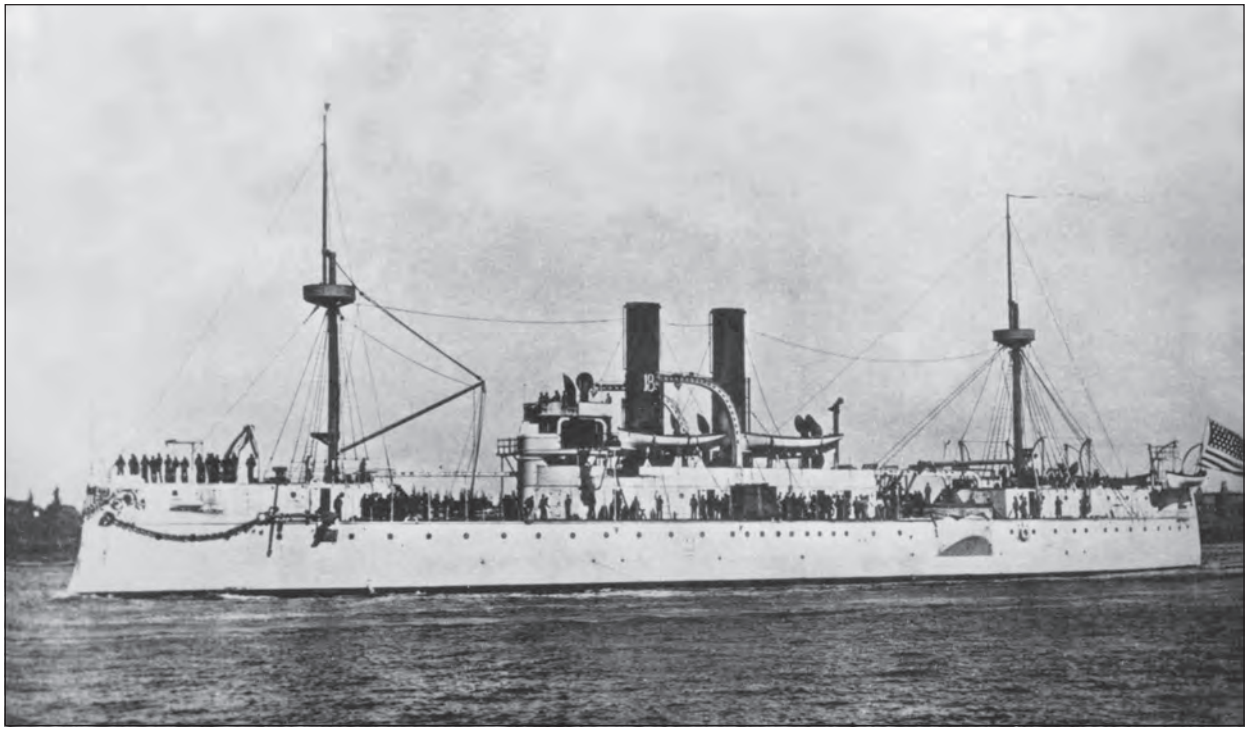
В октябре 1999 года по российскому телевидению были показаны участники (правильнее сказать —объекты) испытаний ядерного оружия на Тоцком полигоне. Испытания проводились ровно за год до трагедии «Новороссийска». В ядерном эксперименте были задействованы 35 тысяч военнослужащих, молодых, здоровых, полных сил людей. До момента телепередачи (восемь лет назад) дожили менее трех сотен человек. Сколько их осталось на сегодняшний день? К сожалению, это далеко не единичный пример. Просто, он самый известный. Если за подобные «фокусы» ветераны в США могут подать в суд на Пентагон (например, за испытания на них без их ведома химического оружия), то у нас, да еще в то время... Попробуй! В лучшем случае — окажешься в дурдоме. Ну, а что до снятия с должностей... Понадобилось «верхушке», и через два года после описываемых событий всемогущий Жуков вылетел из своего кресла, опережая скорость звука, без всяких трагических «спектаклей».

Теперь самое время вернуться к событиям и обстановке последних чисел октября 1955 года в восточном Средиземноморье, Черном море, в турецких проливах.

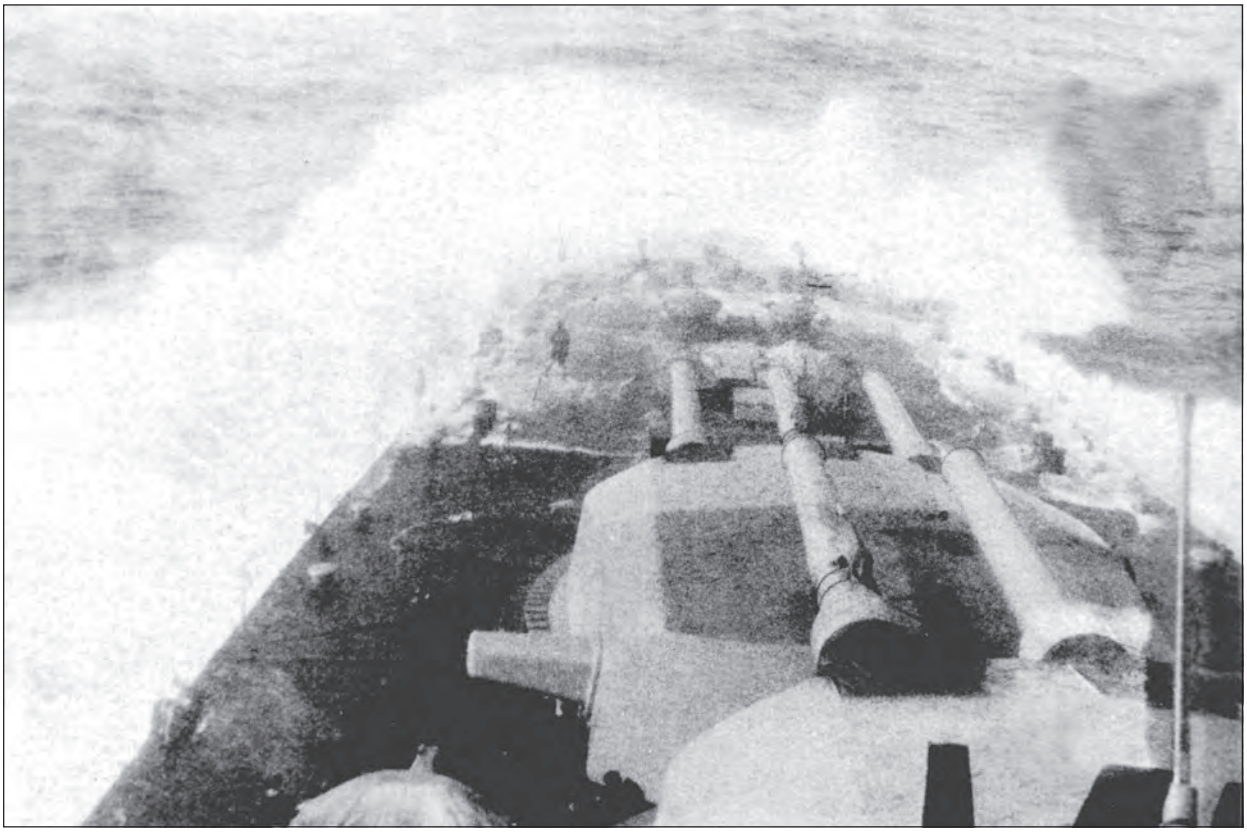
Уместно будет задать вопрос:

Уж, коль скоро, например, по рассуждениям О.Бар-Бирюкова, США с союзниками по НАТО решили развязать третью мировую войну, то они не могли не отдавать себе отчета в том, что война эта будет атомной и только атомной. Другого военного столкновения, особенно в те годы, между НАТО и странами юного (так у Бар-Бирюкова) Варшавского Договора просто быть не могло. Ядерная война, в первую очередь, подразумевала нанесение внезапного, упреждающего удара. И никак иначе! А вот Советский Союз по нашей версии придерживался другого «сценария» событий. Как говорится — ничто ни ново под Луной! Подобрав историческую аналогию в виде подрыва американского броненосного крейсера «Мэн», что привело к испано-американской войне и потере Испанией колоний на американском континенте, на роль слабой державы была выбрана Турция со своими проливами, к обладанию которыми всегда стремились и царская Россия и сталинско-хрущевский СССР. Тем более, ядерная бомбардировка проливов и Стамбула считалась вполне осуществимой, так как подобные тренировки уже проводились (в частности, учения Северо-Кавказского военного округа).

Думается, что Хрущев при всей своей амбициозности прекрасно понимал, что Советскому Союзу «не с руки» будет воевать против США и всего блока НАТО.



Броненосный крейсер «Мэн». «Новороссийск» разделил его судьбу?



В штормовом море...

Потому, увидев решительные действия по прикрытию Турции, «реверсировал» назад. Решиться на прямое столкновение с кораблями 6-го флота США без использования ядерного оружия тоже было бессмысленным. Если сравнивать боевые возможности обоих флотов, то имеет смысл упомянуть, что линейный корабль «Нью-Джерси» мог бы в одиночку разбить вдребезги весь наш Черноморский флот, не подпустив к себе ни один корабль на дистанцию выстрела.

Почему-то считается, что только НАТО и США могли разрабатывать различные планы типа «Дропшот» и «Троян» с целью ядерной бомбардировки СССР, а мы проводили исключительно миролюбивую политику. Утверждать подобное — цинизм. В таких случаях в качестве критической основы, замешанной на «совковости», берется давно испытанный «железный» тезис: «У нас такого не могло быть никогда!». Ну не можем мы никак вырваться из замкнутого круга привычных понятий. В подобной ситуации дискутировать с оппонентами достаточно сложно и практически бессмысленно.

Подвопрос: сигналом для кого или для чего должен был стать взрыв старого трофейного линкора? Разве что, для Советского Союза, который привел бы свои Вооруженные Силы в состояние повышенной боевой готовности.

Есть смысл привести, читателю в пояснение, ряд цифр и данных.

В наших черноморских портах тогда не было ни единого иностранного корабля (те, которые находились в Черном море в движении из портов, разумеется, не в счет) и в то же время «странное» скопление боевых кораблей вероятного противника на подходах к проливам.

Дальше. 26 октября 1956 года. Проливная зона и восточное Средиземноморье: три отряда кораблей — авианосец и линкор в греческих водах; авианосец, четыре эсминца и две ПЛ в порту Бейрут; 14 вымпелов на острове Родос.

27-го в проливную зону входят линкор, и пять эсминцев, на подходе — авианосец и два эсминца.

28 октября в Измитском заливе находятся 12 дизельных ПЛ, на Мальту пришли 8 дизельных ПЛ ВМС Великобритании, две ПЛ ошвартовались в Аугусте. Так что, созданы три рубежа обороны. Про сокращение вдвое радиообмена уже упоминалось. И что характерно — в группировках напрочь отсутствуют десантные корабли и средства.

Готовятся. Но к чему?

Б.А.Каржавин в книге «Гибель линейного корабля «Новороссийск» (тайны архивов)» представляет скопление боевых кораблей нашего вероятного противника в восточной части Средиземного моря как одно из «белых пятен» истории (см. стр.144).

Проанализируйте ситуацию, уважаемый читатель... Никакое все это не «белое пятно».

Вопрос второй. Если уж предположить, что все-таки сигналом к началу третьей мировой войны должен был послужить взрыв советского военного корабля, то почему именно в Черном море?

А почему не на Балтике или в Североморске?

Даже если на Черноморском ТВД, то почему устаревший корабль, а не какой-либо (или несколько) из новейших крейсеров проекта 68-бис, только-только вступивших в строй? К примеру, «Адмирал Нахимов», буквально на днях переоборудованный в ракетный крейсер по проекту 67ЭП и стоявший в ту трагическую ночь, как ни странно, на якорной бочке №14 — на штатном месте «Новороссийска».

Во всех известных авторам этой книги публикациях абсолютным молчанием обходится такая интересная деталь — 28 октября 1955 г. «Новороссийск» ушел в свой последний выход в море с бочки №14. Везде лишь упоминается о том, что вернувшись, он стал на бочку №3.

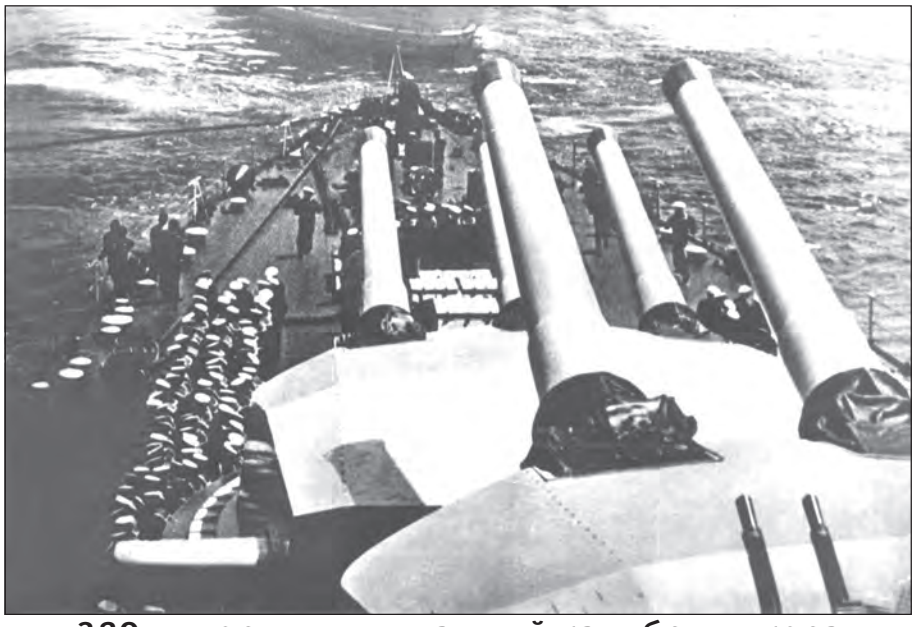
Попробуем руководствоваться рассуждениями капитана 2 ранга Бар-Бирюкова, который, обстоятельно аргументируя, считает, что акцию вражеские диверсанты готовились провести на бочке №14, для чего базировались на Северной стороне в районе бухты Голландия.

Тогда как раз удобней было бы взорвать «Нахимов», либо, в крайнем случае, стоявший рядом — на бочке №12 «Керчь» (как помнит читатель — бывший итальянский крейсер). Тем более, если верить слухам, под эту «бывшую итальянскую гордость» заряды были уже заложены...

Вместо этого, вся компания диверсантов на ходу меняет место операции. И ежеминутно рискуя быть обнаруженными, мчат на всех парах в другой район бухты. Поддается ли все это элементарной логике?

Что же произошло (могло произойти) в действительности? Будем откровенны — весь период «холодной войны», а это более сорока лет, Советский Союз пользовался фактором «ядерной дубинки» никак не меньше своих противников. Из примеров можно составить отдельную публикацию. Во времена Хрущева «потрясание» этой «дубиной» было особенно беззастенчивым и откровенным.

Процитируем воинственного генсека. Отчетный доклад ЦК на XXII съезде КПСС: «...В связи с этим (США, НАТО и прочим) следует напомнить, что сейчас всякая вооруженная агрессия против социалистических стран с применением ядерного оружия, неизбежно превратится во всеобщую ракетно-ядерную войну!» Конец цитаты. И дальше: «...этот их безумный шаг будет последним, это будет конец всей системы капитализма». Конец цитаты. Можно, да и нужно, задать риторический вопрос: А чем, каким «зонтиком» собирались прикрыться сами? Неужели так уверены были, что капиталистов сожжем в ядерном пекле; а мы?.. Или стране «оконча-



320-мм орудия — главный калибр линкора «Джулио Чезаре» (будущего «Новороссийска»).

тельно победившего социализма» атомная война, что пьяному море — по колено?

Ну, это все «лирика». А если конкретно?

Вот здесь самое время вспомнить сообщение ТАСС от 27 октября 1955 года. В этом утреннем сообщении было объявлено об успешном испытании Советским Союзом новых типов атомного и термоядерного оружия. «Последний взрыв термоядерной бомбы был наиболее мощным из проведенных до сих пор.» Сообщение прозвучало по радио и было помещено в прессе. Многое могло стоять за таким сообщением. Да и сама дата подрыва линкора, наверняка, была выбрана не случайно. Не следует забывать, что 29 октября — это не «счастливый день» для Боргезе ввиду его свидания с дуче, как у «писателя-фантаста» капитана 1-го ранга Черкашина, а День Независимости Турецкой республики. То есть вполне объяснимо то, что вооруженные силы Турции в этот день не будут находиться в состоянии полной боевой готовности.

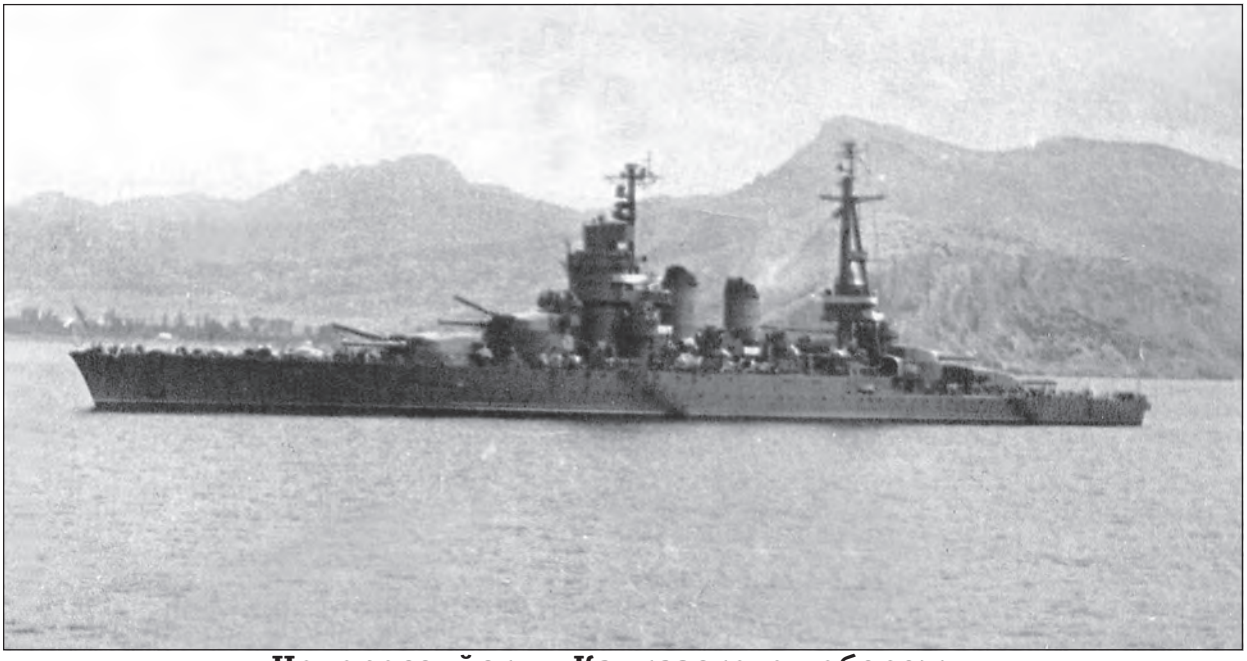
В книге контр-адмирала Н.Н.Никольского «Почему погиб линкор «Новороссийск»?» на стр.305 упоминается, что в день подрыва в Турцию прибыли авианосная ударная группа и американский линейный корабль. Автор также упоминает, что ни до, ни после этого такие мощные американские соединения визитов в Турцию не совершали. Это косвенно подтверждает нашу версию, хотя сам Никольский предполагает обратное —группировка прибыла с целью поддержки диверсионной акции против «Новороссийска». Мы, как уже упоминалось выше, считаем, что корабли прибыли в Босфор для предотвращения возможной агрессии.

Есть в словаре Даля слово «жупел». Первоначально, на старорусском языке, оно означало горящую серу. Со временем понятие трансформировалось и стало обозначать нечто внушающее ужас, страх, боязнь, отвращение...

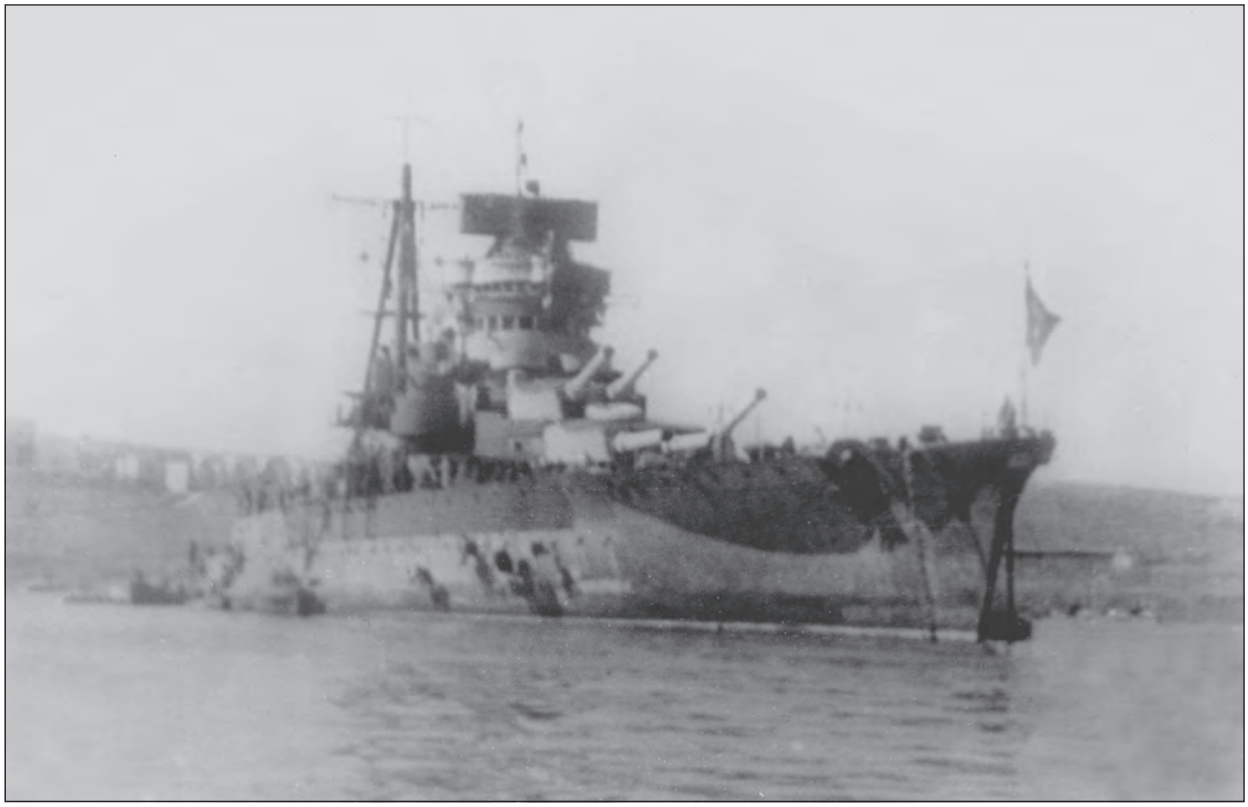
Вот такой жупел и оказался в октябре 1955 года в руках советского руководства. А если учесть авантюризм и политическую бестактность Хрущева, заряженность на военный конфликт Жукова, то последствия могли быть самыми непредсказуемыми. Можно предположить, что используя фактор обладания супермощной водородной бомбой, советские руководители решили показать «мировому империализму», кто теперь хозяин положения на международной арене.

И вот тут-то могла выйти на первый план многовековая мечта нашего отечества — обладание, либо (как минимум) контроль над черноморскими (турецкими) проливами. Какой бы строй ни был в нашем государстве, какой бы режим не управлял страной, мы всегда стремились владеть Босфором и Дарданеллами.

Это было Великой Мечтой, еще со времен Вещего Олега, собиравшегося прибить щит на врата Царьграда — Константинополя — Стамбула. Нет, видимо, смыс-



«Новороссийск» у Кавказского побережья.



«Новороссийск» на бочках. Март 1950 г.

ла напоминать и о том, что захвати Россия эти проливы в ходе Первой мировой, вся история пошла бы совсем по другому руслу. Без октябрьского переворота, без кровавой вакханалии большевизма. Без крушения самого государства, свидетелям чего, увы, являемся мы с Вами. И один Господь ведает, что нас еще ждет...

Но для того, чтобы развязать конфликт, завладеть проливами и «сохранить лицо», нужен был повод. И повод весомый. О примере с броненосным крейсером «Мэн» мы уже упоминали. Возьмем события более близкие к нам по времени, чем гибель «Новороссийска». Имеется в виду начало войны во Вьетнаме в 1964 году, когда два эсминца ВМС США были подставлены под обстрел вьетнамцев, что и послужило поводом для начала военных действий. Это старый и довольно подлый прием. Он вполне мог сработать в октябре пятьдесят пятого.

Хрущев пытается что-то «заварить» (ведь в его руках теперь супербомба), но быстро понимает, что попытка проваливается. А взрыв линкора, который и должен был послужить поводом для разборки с «мировым империализмом», отменить оказалось не так-то просто. Если не невозможно. Ниже читатель убедится, почему это так.

К «непониманию» опального Главкома добавим и такой факт: по более, чем странному стечению обстоятельств, в ту ночь на «Новороссийске» к моменту взрыва отсутствовали практически все(!) офицеры, занимавшие ключевые должности: командиры БЧ-2, БЧ-4, БЧ-5 и командир линкора находились в отпусках, а старший помощник — на берегу. Их одновременное отсутствие на таком большом корабле, флагмане... Волей-неволей сей факт наводит на размышления.

Продолжая цепь странных «случайностей», следует упомянуть, что командир 24-й дивизии ОВР контр-адмирал Галицкий был отправлен в отпуск в конце октября 1955 года. А замещавший его начальник штаба дивизии не имел (почему-то!?) домашнего телефона...

Лишь негодование по этому поводу Председателя Правительственной комиссии В.А.Малышева позволило флагманским офицерам флота в 24 часа получить домашние телефоны.

Предположим, что по линии разведки (что в Пентагоне и ЦРУ хлеб свой едят не даром, можно судить по ситуации в мире на сегодняшний день) США получили сведения о предстоящих испытаниях водородной супербомбы и о готовящемся взрыве в Севастополе. В этом случае впол-

не объяснимо сосредоточение 6-го флота США и кораблей НАТО в восточном Средиземноморье и появление отряда кораблей в Босфоре — у входа в Черное море.

Вспомним поговорку: «Расшалившееся дитя, чтобы хоть как-то утихомирить, если не бьют ремнем, то хотя бы этот ремень показывают.»

Американцы просчитали возможные варианты развития складывающейся ситуации и к 29 октября турецкие проливы были перекрыты.

Уместно задать вопрос: какая бы страна мира без очень веских оснований позволила бы себе подобные «шутки» с державой, обладающей уже в то время колоссальным ядерным потенциалом. И управляемой такими непредсказуемыми руководителями?

Предвижу вопрос: «Но почему же до сих пор США молчат об этом?» Вопрос наивный. Какая же уважающая себя разведка, вот так просто, раскрывает свою «кухню» получения подобной информации? Такие вещи под грифом «секретно» — навечно.

Концентрацию кораблей США, НАТО и Турции в восточной части Средиземного моря можно объяснить исключительно утечкой информации о возможной агрессии СССР против Турции. Подобная утечка, добровольная либо как результат шпионажа, можно расценивать однозначно: сверхсекретную информацию передал на Запад человек невероятного гражданского мужества, не побоявшийся остановить ядерную войну даже ценой собственной жизни. Кто был этот человек, раскрывший потенциальному противнику замысел авантюры Хрущева и Жукова? Узнаем ли мы это когда-нибудь? Кто знает...

Одной из наиболее вероятных фигур в этой истории может являться небезызвестный офицер ГРУ — полковник Олег Владимирович Пеньковский, официально считающийся предателем Родины, завербованный разведками Великобритании и США, согласно официальной версии в апреле 1961 года. По этой версии с апреля 1961 года по август 1962 года он передал более 5 тыс. фотокопий секретных документов военного, политического и экономического характера английским и американским спецслужбам. Во время Карибского кризиса (октябрь 1962 г.) Пеньковский предоставил особенно ценную информацию о размещении советских ракет на Кубе, а также их технических характеристиках.

После того, как советские разведывательные органы убедились в утечке ин-

Носовые башни и бак линкора.
Зимний 1953 г. поход к Кавказскому побережью.

формации, 22 октября 1962 года Пеньковский был арестован. В мае 1963 года судом Верховной Военной Коллегии СССР он был приговорен к смертной казни. По другим источникам, еще в тюрьме Пеньковский покончил жизнь самоубийством.

Каким же образом этот человек мог быть причастен к судьбе «Новороссийска»? Что мы знаем о Пеньковском, и какой портрет был нарисован официальной пропагандой?

«Лицемерие, двуличность, обман». «Свидетели, обвинявшие Пеньковского, на суде показали, что он был близок со многими женщинами, прожигал жизнь в питейных заведениях».

«Пеньковский был человеком с крайне ограниченными интересами, с крайне узким, близким к дебильности кругозором, он не проявлял интереса ни к литературе, ни к музыке, ни к искусству. Он не читал никаких книг.» Чекистская логика вечна и неизменна: шпион должен соответствовать высочайше утвержденному клише и образу. Он обязательно должен быть бабником, развратником, тупицей и пьяницей.

А теперь, уважаемый читатель, вдумайтесь. Можете ли вы себе представить полковника военной разведки закончившего, кроме всего прочего, три академии, бегающего по бабам и кабакам, а в перерывах шпионящего для Запада, вдобавок выполняющего прямые служебные обязанности (хочешь-не хочешь, а надо!), да все это еще с близким к дебильности кругозором? Может ли здравомыслящий человек поверить в столь рекламируемую гебистами характеристику?

Но реальный Пеньковский был далек от образа, карикатурно очерченного судом. Олег Владимирович родился 23 апреля 1919 года во Владикавказе в интеллигентной и благополучной по дореволюционным меркам семье. Его отец Владимир Флорианович, выпускник Варшавского политехнического института, инженер по профессии, в 1918 году стал офицером белой армии. Поручик Пеньковский погиб в боях против Красной Армии незадолго до рождения сына. Родной дядя его отца, напротив, пошел служить к красным.

А у Олега Пеньковского была типичная советская жизнь: школа, комсомол, артиллерийское училище в Киеве... В сентябре 1939 года участие в боевых действиях против Польши. Затем Финская, Великая Отечественная. Ранения, награды. Артиллерийский офицер Пеньковский

«Новороссийск» у берегов Северного Кавказа. 1953 год.

воевал очень неплохо: два ордена Красного Знамени, орден Александра Невского, орден Отечественной войны I степени, орден Красной Звезды, восемь медалей...

В 1948 году он заканчивает одну военную академию, а через год его направляют в Военно-дипломатическую академию — кузницу кадров военной разведки. В 1949 году в возрасте 30 лет ему присваивают звание полковника. В 1953 году его назначают в центральный аппарат ГРУ.

В 1955году первая командировка за рубеж в качестве помощника военного атташе в Анкаре. Но его реальная должность — старший помощник резидента ГРУ в Турции. В круг друзей и знакомых Пеньковского входили высшие армейские генералы и маршалы, в том числе из руководства ракетных войск. Достаточно в дружеских и близких отношениях был с Пеньковским шеф ГРУ генерал Серов, впоследствии снятый с этой должности и застрелившийся в 1965 году.

На момент описываемых нами событий Пеньковский, как уже упоминалось выше, находился в Турции. Характерной деталью позволяющей делать выводы о том, что «игра» началась задолго до официальной вербовки, является тот факт, что Пеньковский имел контакт с военно-морским атташе США в Турции в данный период. И даже открыто с ним фотографировался. По роду своей деятельности ГРУ, которое представлял Пеньковский, наверняка знало о готовящейся акции. По каким же мотивам он (Пеньковский) мог «раскрыть карты» иностранным разведкам. Была ли это его личная инициатива, либо кто-то стоял за ним? Ведь Пеньковский дураком далеко не был. За что его казнили и казнили ли вообще — это еще вопрос.

Если смотреть на произошедшее с точки зрения банального предательства, то человек явно не хотел попасть под ядерный удар. Тем более, что он находился на самой «цели», и, случись что, никто не стал его оттуда эвакуировать.

А если считать, что за его спиной стояли влиятельные люди, не желавшие втягивать страну в очередную (на этот раз атомную!) войну с непредсказуемыми последствиями, то это вопрос совсем другой. Даже если предположить невероятное — существование и сохранность каких-либо документов, то все это закрыто навечно. В 1961 году при официальной вербовке Пеньковский, вполне возможно, в числе прочих доказательств предъявил своим новым хозяевам фото из Стамбула с американским атташе, дабы они знали, с кем имеют дело, и кто, возможно осенью 55-го преподнес им буквально бесценный подарок.

Все выше сказанное ни в коей мере не оправдывает его измены, но волей или неволей этот человек, возможно, в октябре 55-го и осенью 62-го (Карибский кризис) предотвратил Третью мировую войну, и даже, являясь предателем, совершил поступок, который оценить смогут лишь далекие потомки. И то — смогут ли?

Читателю, наверняка, будет интересно знать, что именно после севастопольских событий пятьдесят пятого, на территории Турции были размещены американские ракеты с ядерными боеголовками. Возникновение Карибского кризиса, на взгляд авторов, есть ни что иное, как запоздалое проявление реваншистских стремлений Хрущева и его клана, получивших в результате авантюры с «Новороссийском» международное «аутодафе» вместо ожидаемого результата.

Единственной публикацией, помещенной в официальной прессе, была статья кандидата технических наук О.Сергеева «Вопросы остаются», опубликованная в №8 за 1996 год «Морского сборника». В ней автор ставит вопросы так, что без малого сам подводит внимательного, анализирующего читателя к ответу на них.

Авторы решили привести фрагменты из этой публикации в виде примечаний и комментариев.

Рассмотрим организацию расследования причин катастрофы в октябре 1955 г. ЛК «Новороссийск». Оно было проведено в недельный срок правительственной комиссией, работе которой содействовали две экспертные комиссии — по взрыву и по живучести. Однако, в полной мере свои задачи выполнила лишь вторая, которая объективно рассмотрела вопросы борьбы за спасение корабля и его экипажа. По главному же вопросу — причине подрыва корабля — сделать однозначный вывод не удалось... (Ввиду «ангажированности» членов комиссии и не могло удасться. — Прим.авт.)

Уже тогда исследования показали, что к 1955 г. практически все немецкие мины в силу старения источников питания находились в небоеготовом состоянии. И даже без учета возможности выхода из строя одной из мин при взрыве другой совместная вероятность нахождения обеих (не говоря уже о большем их количестве — Прим.авт.) мин в боеготовом состоянии составляет величину 0,000058, что делает возможность их одновременного подрыва нереальной.

Если, например, США грозили применить ядерное оружие, чтобы заставить СССР вывести свои войска из Ирана после окончания войны, то СССР угрожал тем же в ходе Суэцкого кризиса 1956—57 гг. Таких примеров в те годы было более, чем достаточно.

США разворачивали свои военные базы в Европе и размещали на них ракеты «Редстоун», «Тор», «Юпитер» с ядерными боезарядами. Ошибкой будет полагать, что СССР не строил и не собирался строить аналогичных баз на территории других стран. В архиве Президента РФ удалось найти и рассекретить некоторые документы, свидетельствующие о направлении в 1953 году рекогносцировочных групп в ряд стран Восточной Европы и, в частности, в Болгарию и Румынию, что представляет особый интерес в контексте рассматриваемой нами темы.

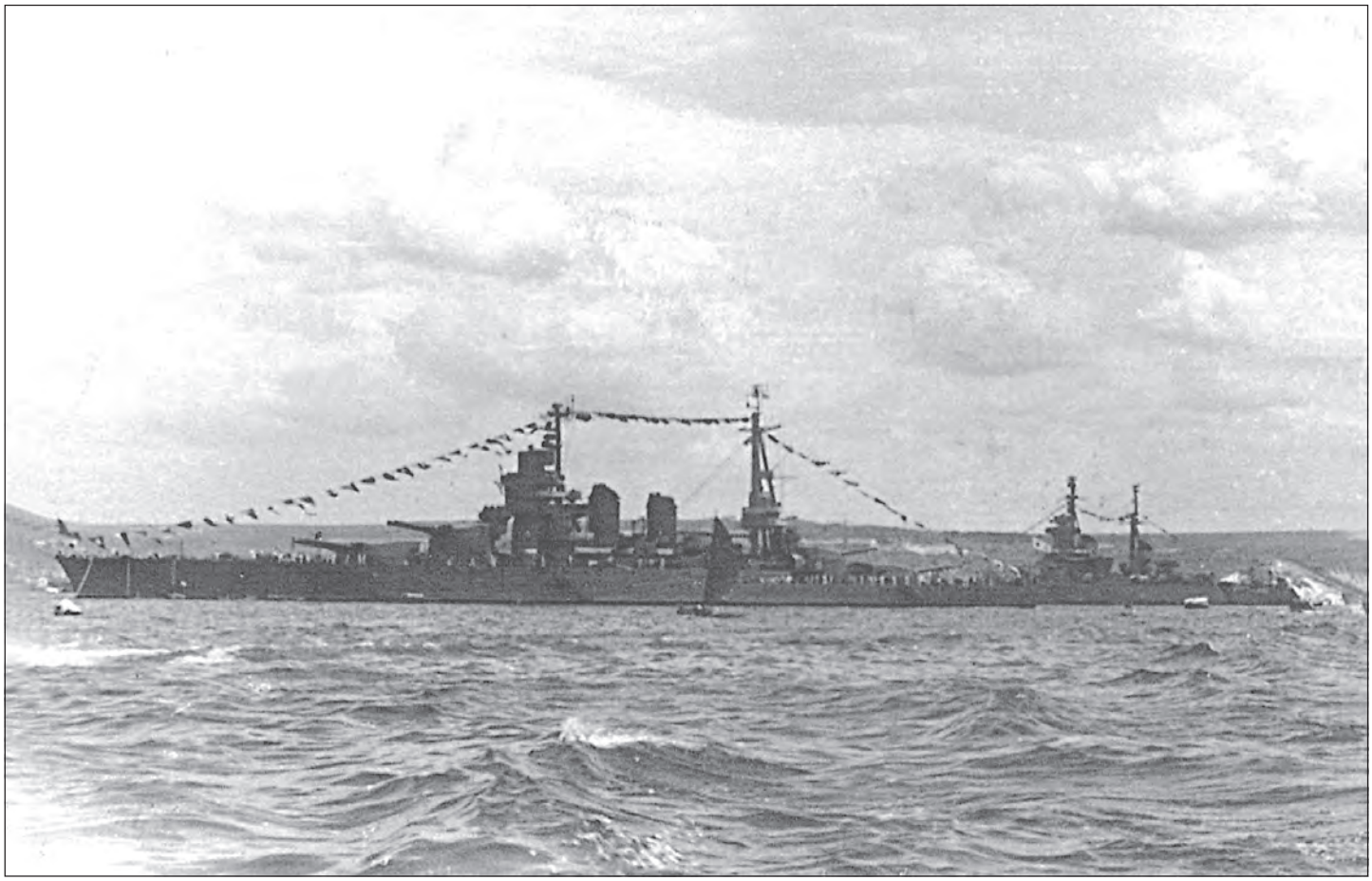
В этой рекогносцировке принимали участие командиры бригад особого назначения РВГК полковники М.Г.Григорьев и Т.Н.Небоженко, а также помощник начальника 4-го управления ГАУ полковник И.Е.Белотелов. (см. «Красная звезда» от 10.04.1999 г.)

Было даже постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР за номером 589-365сс, подписанное в 1955 году (!) первым секретарем ЦК Н.С.Хрущевым и председателем Совета Министров СССР Н.А.Булганиным о строительстве ракетных баз. В частности, на территории Болгарии. Но решение о размещении советских ракет так и не было принято, хотя в ряде стран готовность объектов составляла свыше 80%.

Размещение ракет с ядерными зарядами должно было гарантировать военное превосходство СССР, обеспечивать нанесение крупного ущерба противнику либо быть, при определенных условиях, сдерживающим фактором.

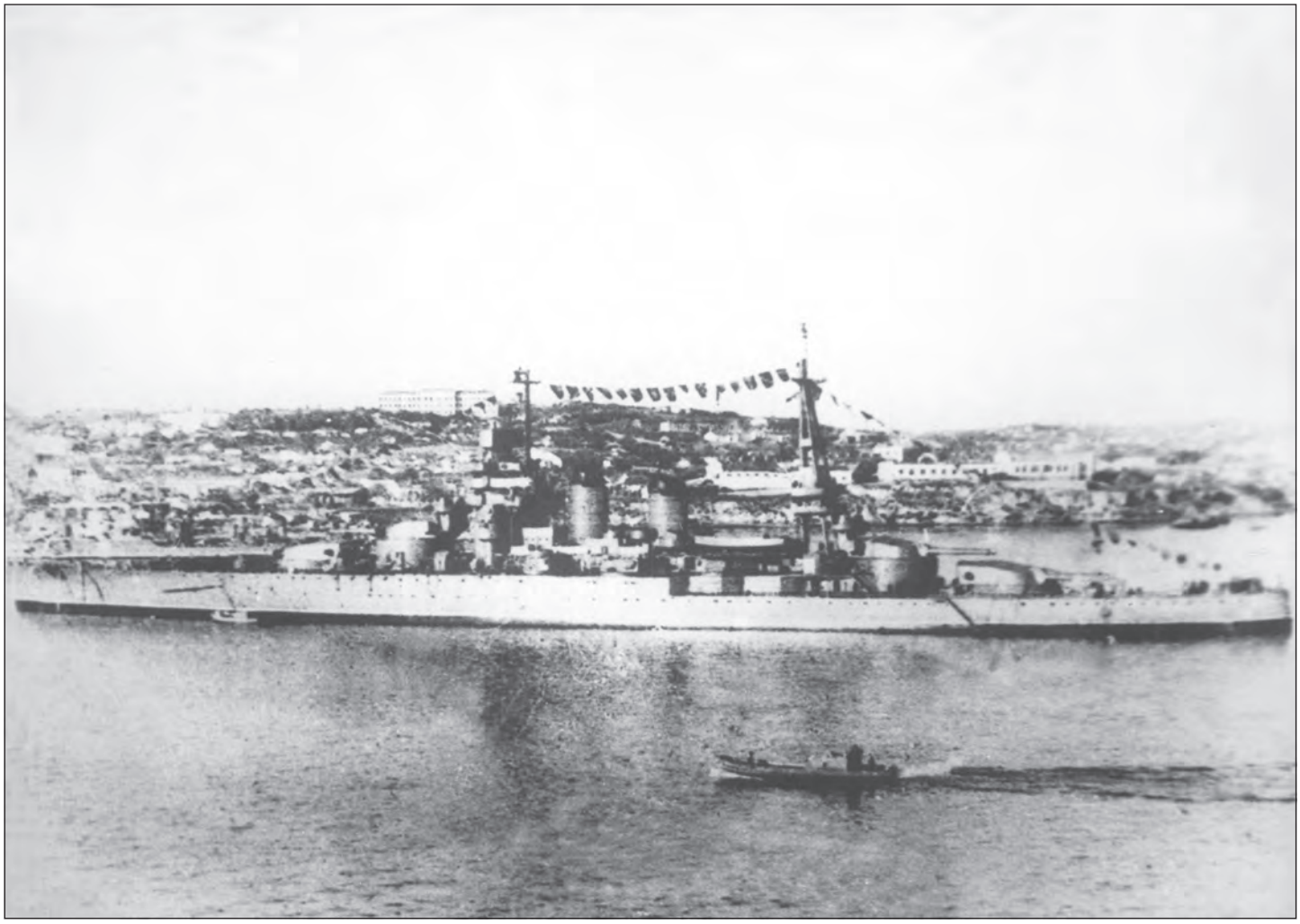
Как можно предотвратить напряженность за счет размещения ядерного оружия у границ потенциального противника, если он об этом даже знает? Может быть, предусматривалось последующее заявление СССР о возможности нанесения ракетно-ядерного удара в случае невыполнения каких-либо требований, или совершения каких-либо действий странами НАТО... (см. «Красная звезда» от 10.04.1999 г.)

Линейный корабль «Новороссийск» в Северной бухте. 1955 год.



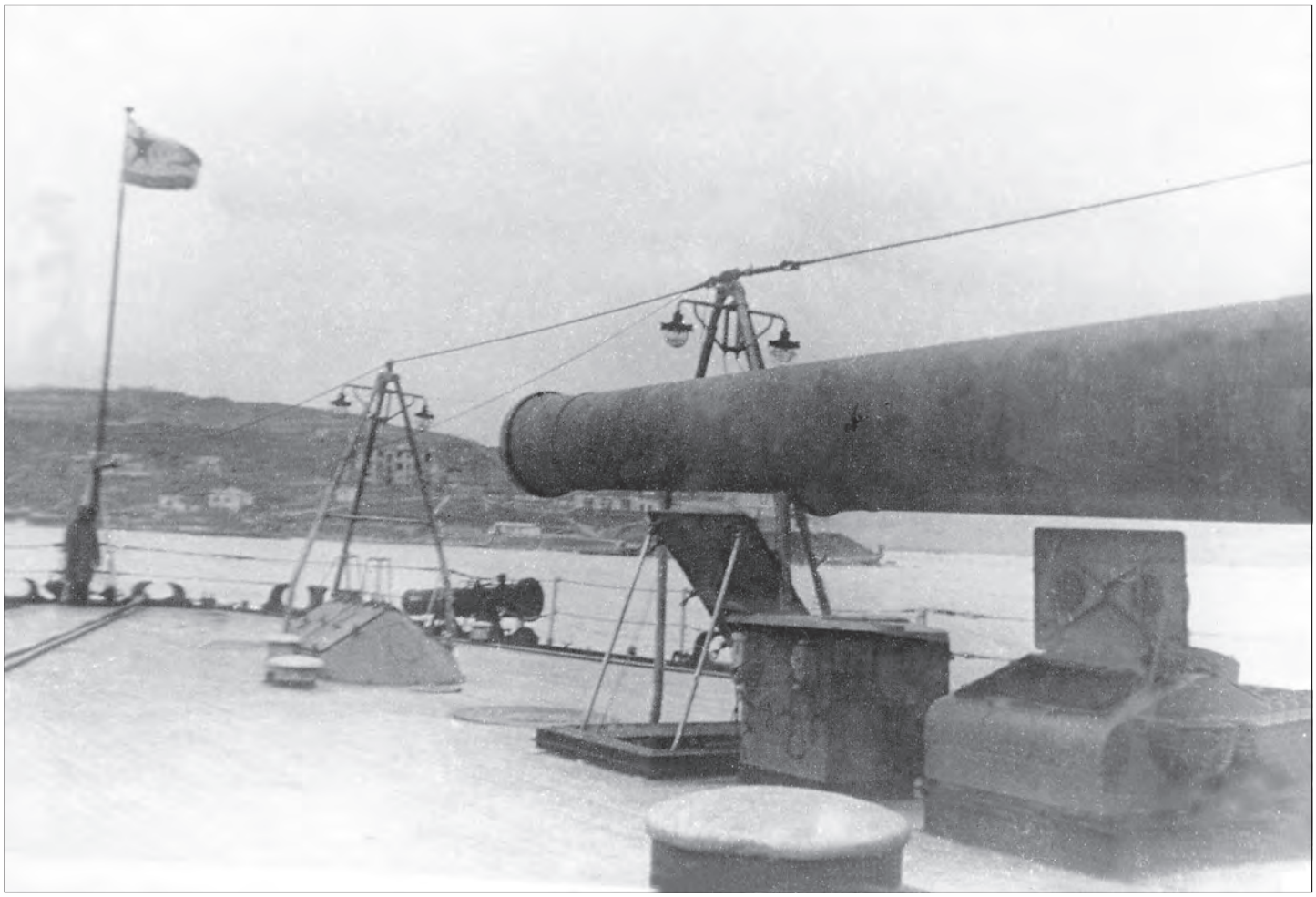
«Новороссийск» на параде. 1954 год.

«Новороссийск» в Севастополе. 1955 год.
Флаги расцвечивания позволяют предположить, что снимок сделан 9 мая.



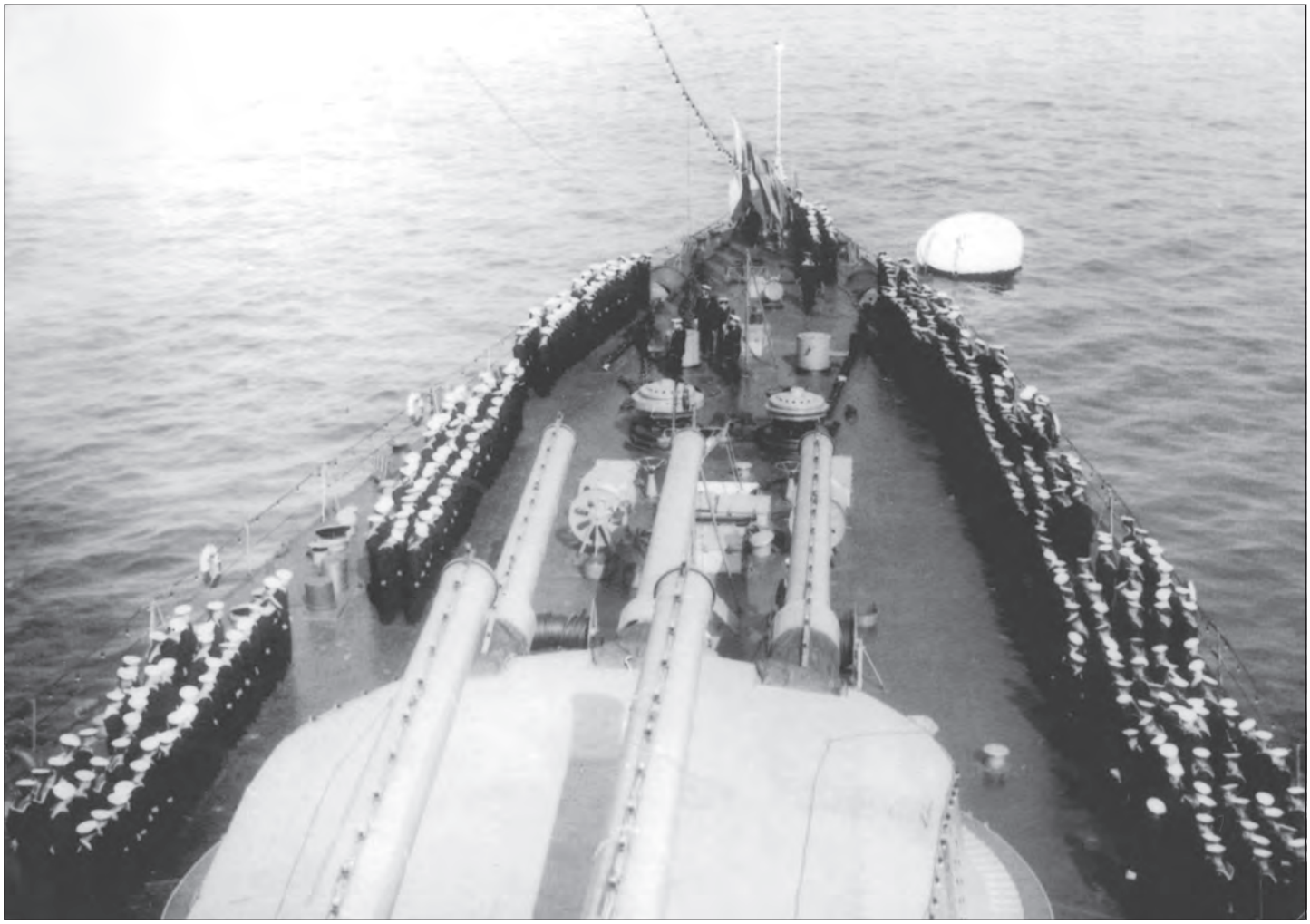
**Военно-морской министр Н.Г.Кузнецов на мостике «Новороссийска». Конец 1951 г.(?)
Слева — крейсер «Красный Кавказ».**

Главком ВМФ СССР Адмирал Флота Советского Союза Н.Г.Кузнецов и Командующий Черноморским Флотом вице-адмирал С.Г.Горшков на «Новороссийске». 9 июля 1954 г.



Ют линкора «Новороссийск». 1953 г.

Топжественное построение экипажа. 9 мая 1955 г.



Золотой ключ отечества

роль Черноморских проливов в судьбе России

Кровавые глупости непоправимы.

Стендаль

Британский метод — бежать вместе с зайцем и гнаться за ним вместе с охотником.

Огюст Барбье

Для того, чтобы читатель смог представить всю важность черноморских (турецких) проливов в истории нашего Отечества, необходимо сделать довольно внушительный экскурс в историю.

На рубеже XVII—XVIII веков Петр Великий, создав регулярный военно-морской флот и прочно завладев выходом в Балтийское море, в то же время прекрасно осознавал первостепенную важность морских сообщений России с бассейном Средиземного моря, с этой тысячелетней колыбелью культуры и цивилизации народов Европы.

Путь этот лежал через турецкие проливы. И именно при Петре первый русский корабль прошел через Босфор и Дарданеллы в Средиземное море.

Во второй половине XVIII столетия императрица Екатерина II завоеванием Крыма заложила фундамент российского владычества на Черном море.

О том, каким видела будущее великая императрица, говорит известный факт — ее высказывание после рождения второго сына у Великого князя Павла Петровича. Назвав внука Константином, Екатерина во всеуслышание объявила, что будет растить русского царя для Константинополя...

Однако «колесо истории» шло по другой колее. В первой половине XIX века в силу целого ряда причин Российская импе-

1855 год. Союзная эскадра в Балаклавской бухте.

Севастопольская бухта после Крымской войны. Справа хорошо виден затопленный пароходофрегат «Херсонес».

рия, находясь после победы над Наполеоном в зените своего величия, тем не менее не смогла решить проблему турецких проливов в свою пользу. И лишь к концу царствования император Николая I была начата подготовка военного решения проблемы проливов.

Европейские державы — и, в первую очередь, извечный противник российских интересов — Англия, увидев реальную возможность выхода России в бассейн Средиземного моря, предприняли решительные шаги, чтобы пресечь эту, становившуюся явной, угрозу.

Англия, Франция и Сардинское королевство в 1854 году выступили на стороне Турции в войне с Россией, начавшейся в октябре 1853 года. Война, вошедшая в историю как Крымская, закончилась тяжелым поражением Российской империи и Парижским мирным договором 1856 года. По договору Россия, среди всего прочего, лишалась права иметь в Черном море военно-морские базы, военные корабли, а само море объявлялось нейтральным.

Единственным и довольно слабым утешением для России могло служить то, что Турция также не имела права держать флот на Черноморском театре.

К Парижскому договору прилагались три конвенции, две из которых имели непосредственное отношение к акватории Черного моря. Первая подтверждала Лондонскую конвенцию 1841 года о закрытии проливов для военных судов всех стран, кроме Турции; вторая конвенция устанавливала число военных судов для сторожевой службы: по шесть паровых судов водоизмещением по 800 т и по четыре — водоизмещением по 200 т, для России и Турции.

Долгих 14 лет унизительные статьи трактата тяготели над Россией, лишая ее возможности осуществления своих исконных исторических интересов, пока Седанская катастрофа 1870 года и последовавшее падение Второй империи во Франции дали возможность русскому правительству аннулировать Парижский договор от 30 марта 1856 года.

31 октября 1870 года Россия отказалась признавать статьи этого договора, ограничивающие ее суверенные права на Черном море. В январе 1871 года эти статьи были отменены очередной Лондонской конвенцией. Российская империя получила возможность строить паровой броненосный флот на Черном море.

Завершив последнюю войну с Турцией 1877 — 1878 гг. военной победой, Россия, тем не менее, не достигла основных целей. Русская армия всего 10 верст не дошла до Константинополя. Проливы остались за Турцией, а значит, осталась все та же постоянная угроза южным рубежам империи, угроза закрытия проливов. Нельзя забывать, что именно через порты Черного моря шел основной объем русского хлебного экспорта, благодаря которому вплоть до Первой мировой войны так высоко котировался во всем мире русский рубль. Для примера нужно напомнить, что перед мировой войной почти 80% русского экспорта шло морем, а из морского экспорта 60% приходилось на долю Черного моря.

Последняя русско-турецкая война завершилась подписанием Сан-Стефанского договора. Хотя он окончательно отменял Парижский договор 1856 года, но, будучи дополнен трактатом, принятом на Берлинском конгрессе в 1878 году, практически лишал Россию почти всех плодов победы.

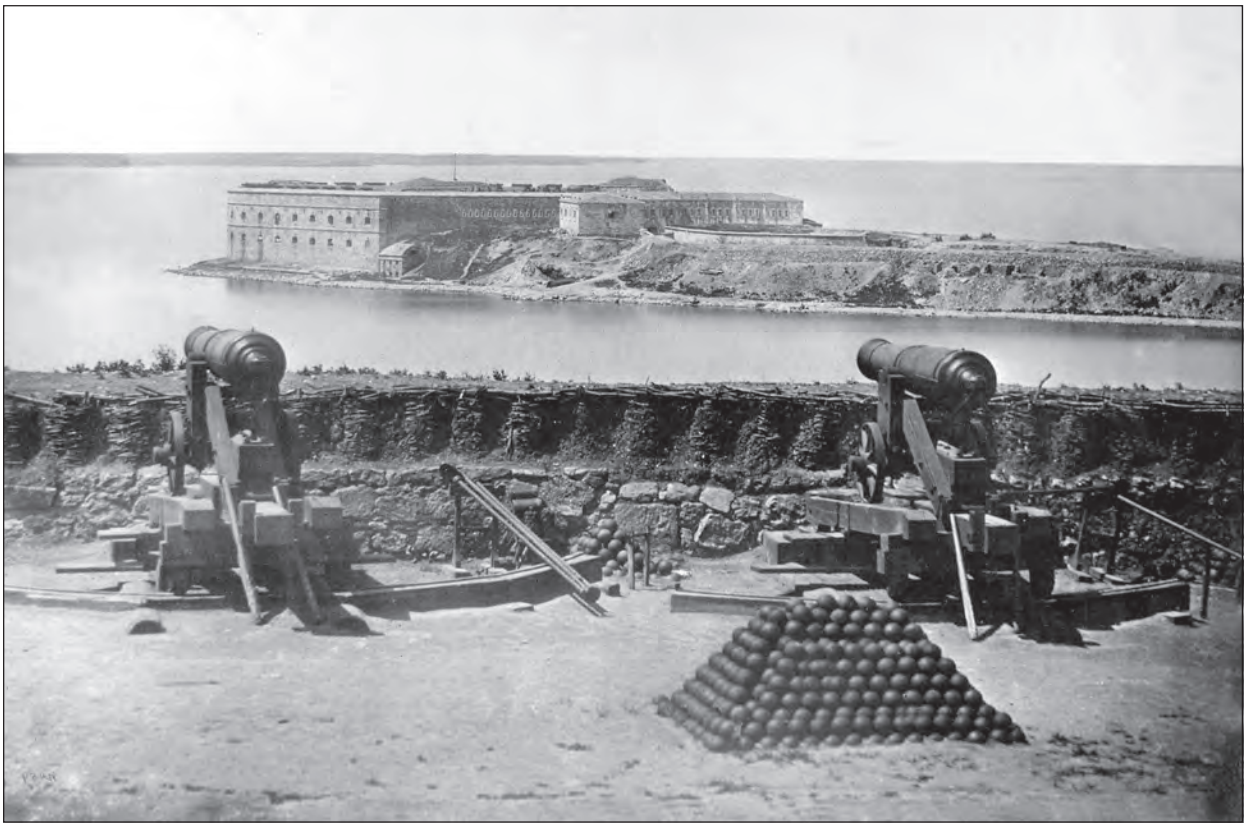
Как уже указывалось, «злым гением» всех неудач России в борьбе за обладание проливами всегда являлся «туманный Альбион», считавший бассейн Средиземного моря одним из нервных центров своего владычества на морях и потому рассматривавший появление там любого соперника, как прямую угрозу своим интересам.

Из многочисленных примеров истории хорошо известно умение и постоянное стремление Англии «загребать жар» на мировой арене чужими руками и очень ярким тому свидетельством стала умелая и тонкая, чисто в английском стиле, «переадресовка» стратегических морских интересов России на Дальний Восток на рубеже XIX — XX веков.

Полное военное и политическое поражение Российской империи в русско-японской войне и утрата более двух третей боевых кораблей ослабили ставшее уже традиционным давление Англии на любые морские интересы России.

На арену борьбы за мировое и, прежде всего, европейское господство, выходила Германия, быстрый экономический и военный рост которой внушал серьезные опасения «владычице морей».

Более того, Англия была вынуждена к сближению с Россией и Францией, чтобы совместными усилиями остановить рвущуюся в океаны кайзеровскую Германию, что, в конечном счете, и привело к Первой мировой войне.



Орудия береговой артиллерии на Алексеевском равелине. Напротив — Константиновский равелин. 1855 год.

Босфор.

Еще в 1912 году, то есть до начала Мировой войны, Турция, находясь в состоянии войны со странами Балканского союза (Балканские войны 1912—1913 гг.), была вынуждена по военным соображениям закрыть Босфор и Дарданеллы. Вследствие этого все, в том числе и русские порты Черного моря оказались отрезанными от внешнего мира, хотя Россия соблюдала строгий нейтралитет. Закрытие проливов вызвало немедленный ультимативный протест со стороны России, в результате чего Турция вынуждена была поспешно открыть проливы. Однако, хотя они были закрыты лишь в течение нескольких дней, и в других бассейнах российский товарообмен ничем не был стеснен, русская внешняя торговля понесла за эти дни многомиллионные убытки.

Этот пример очень ярко характеризовал болезненность и важность для России вопроса о проливах. Страна могла лишиться своего главного морского пути, даже не воюя с Турцией.

И никто в мире лучше Англии не отдавал себе отчета в том, сколь жизненно необходима и одновременно уязвима эта «артерия» России. Именно Англия с таким упорством и последовательностью на протяжении двух столетий вела по отношению к России политику, направленную на то, чтобы любым способом лишить Россию возможности обрести если не владение, то хотя бы контроль над черноморскими проливами. Хотя юридически это не всегда выглядело именно так...

Англия, прекрасно сознавая, что в будущей войне с Германией будет необходим союз с Россией, была вынуждена пойти на сближение и, вопреки традиционной антирусской политике, в 1915 году письменным договором признала права России на проливы.

Но Англия не была бы Англией, если бы при заключении подобного договора одновременно не планировала свести его на нет — де-факто.

Летом 1914 года, буквально накануне войны, «просвещенные мореплаватели" умудрились «проморгать» прорыв «Гебена» и «Бреслау» через все (!) Средиземное море (находившееся под полным английским контролем) в Турцию. «Британский Лев не спал, он просто прикрыл гла-

за, пока немецкие лисы пробегали мимо...» Кому это выгодно? Ответ очевиден...

Уже в ходе войны, при первой же возможности, в феврале-апреле 1915 года Англия предприняла попытку форсировать Дарданеллы. Конечной задачей операции было оседлать проливы, взять Константинополь и поставить Россию перед свершившимся фактом. Как известно, попытка провалилась.

К сожалению, Россия также не воспользовалась всеми возможностями решения этой, как чуть позже оказалось, абсолютно важнейшей для себя задачи. Впоследствии это обернулось непоправимой социальной катастрофой для нашего Отечества. Воистину: «Знали бы, где упасть — соломку постелили бы».

Но то, что вопрос не был решен, еще не значит, что его не собирались решать. В этой связи есть смысл рассмотреть варианты решения проблемы проливов, выработанные к осени 1915 года Штабом Верховного командования русской армии.

В Штабе ВК была составлена специальная записка, в которой все варианты решения были сведены в три группы:

1. В случае успешного окончания войны планировалось установление непосредственного владения России в проливной зоне, то есть полная власть над проливами.

Этот вариант должен был служить базой для переговоров на послевоенной мирной конференции.

2. В случае неопределенного окончания военных действий был предусмотрен вариант установления контроля России над проливами.

3. При неудачном исходе войны, Россия должна была настаивать на сохранении «статус-кво», т.е. сохранения над проливами только турецкого суверенитета.

Если первые две группы, будучи наиболее выгодными для России, в комментариях не нуждаются, то третью необходимо пояснить.

По упоминавшемуся выше Берлинскому договору 1878 года, путь к жизненно-важным центрам России был, в принципе, открыт лишь для одного, довольно слабого турецкого флота. В случае же, если зона проливов после окончания войны станет нейтральной (либо интернационализированной), то доступ к этим центрам получит флот любой страны.

В результате Россия будет находиться под постоянной угрозой непосредственного удара по важнейшим «артериям». К

Его проспал британский лев...
«Явуз султан Селим» (бывший «Гебен») в Босфоре.
Снимок сделан 17 января 1930 г. с борта крейсера «Профинтерн».

слову, в XXI веке независимые Россия и Украина находятся именно под такой угрозой. Не видеть или не понимать этого может только слепой или откровенный глупец. Тем более сейчас, когда Черноморский флот России практически прекратил свое существование. Жалкие остатки под понятие ФЛОТ, увы, уже не подходят. Предпосылок к его возрождению нет. Новые корабли не строятся и даже почти не проектируются, судостроительная база (мы говорим о военном кораблестроении) разгромлена, ценнейшие инженерно-технические кадры необратимо утрачены. ВМС Украины настолько незначительны, что принимать их в качестве серьезной силы или «сдерживающего фактора», по меньшей мере, наивно.

Все «заигрывания» со стороны западных держав и Турции в виде совместных учений в Черном море — не более, чем ширма. Политику экспансии еще никто не отменил.

Задумайтесь над этим!

«Колесо истории» ходит по кругу...

Есть смысл процитировать слова известного русского историка, контр-адмирала А.Д.Бубнова, написанные в эмиграции в конце 50-х годов: «...в истории борьбы России (нет смысла разделять ее в данном случае с Украиной — авт.) за свои морские сообщения никогда еще не было и никогда не будет случая, чтобы Турция стояла на стороне России или ее союзников; открыто или тайно Турция всегда стояла и будет стоять на стороне ее явных и скрытых врагов».

Сладкоречивые политиканы-временщики, как наши, так и чужие, могут «петь всякие песни», но в начале XXI века Турция почему-то неустанно наращивает свою военно-морскую мощь...

Вернемся к нашей теме.

Еще большую угрозу для России таила в себе интернационализация проливов.

И вот почему.

В случае одной лишь нейтрализации проливов, Турция сохраняла бы над ними суверенные права. При возникновении военной угрозы для России со стороны проливов оставалась возможность оказать давление на Турцию, имея протяженную сухопутную границу на Кавказе. Этот вариант не исключал также, при необходимости, десантную операцию и захват Босфора.

В случае же интернационализации зоны проливов, суверенные права над ними перешли бы к некоему международному органу, и при каком-либо конфликте Россия оказывалась бы один на один не с Турцией, а (как минимум) с коалицией противников.

Закончилась Первая мировая война. В результате ее по мостовым Европы прокатились короны трех династий: Романовых, Гогенцоллернов и Габсбургов. Рухнула и Османская империя. Настало время

Босфор.

державам Антанты и Англии, в первую очередь, расставить свои политические акценты на европейском континенте.

В 1922 году в Швейцарии, в Лозанне была созвана международная конференция. Главную роль играла, конечно же, все та же Англия. Конференция была призвана решить вопрос о турецких проливах. Естественно, после крушения Российской империи договор 1915 года в глазах стран-победительниц и, в первую очередь, «туманного Альбиона», потерял всякую силу. Несмотря на все усилия делегации РСФСР вопрос о проливах был решен в самой невыгодной для нашей страны форме.

Никто не считал РСФСР правопреемницей России императорской, а посему проливы были нейтрализованы и интернационализированы.

Некоторое время СССР находился в международной изоляции, но ситуация в мире постепенно менялась и страна устанавливала дипломатические отношения с бывшими союзниками и противниками, в том числе с Англией и Турцией. Возникла обоюдная необходимость восстановления торговых отношений, немыслимых, конечно же, без морских сообщений.

В июле 1936 года в Монтре (Швейцария) была созвана очередная конференция, на которой делегация Советского Союза добилась пересмотра решений Лозаннской конференции в свою пользу. Но, как оказалось позже, выгода эта оказалась довольно эфемерной и призрачной. Стоит, кстати, упомянуть, что решения о режиме проливов от 20.07.1936 г. действуют и поныне...

Какими же оказались результаты конференции в Монтре? Орган международного контроля с Англией во главе, был распущен. Была отменена интернационализация проливной зоны и восстановлены суверенные права Турции на нее. Но самым существенным и невыгодным для СССР было то, что конвенция сохраняла право военным кораблям всех государств входить в проливы в любое время и плавать в них без каких-либо ограничений. Было лишь оговорено, что группировка военных судов, вошедших в проливы и плавающих в них, не должна превышать силу Черноморского флота СССР.

Причем контроль за выполнением этой статьи был возложен на Турцию. Не нужно было большого ума, чтобы догадаться, в чью пользу будет «контролировать» эту статью Турция, которая после Первой мировой полностью шла в «фарватере» британской политики. В качестве примечания: именно поэтому 28 октября пятьдесят пятого, без оглядки на Конвенцию 1936 года и п.12.4 «Международного морского права», в проливной зоне была сосредоточена такая группировка.

Хотя, как говорится, «нет худа без добра» и, скорее всего, именно британское влияние, в конечном итоге, послужило тому, что Турция не вступила во Вторую мировую войну на стороне Германии, также имевшей на нее определенное влияние. И Советский Союз не получил «в подарок» еще и Кавказский фронт. А ведь такая ситуация была вполне возможна. Тогдашнюю позицию Турции можно объяснить либо «долготерпением», либо «трусостью», но она воздержалась от открытой конфронтации с СССР. Хотя подводные лодки советского Черноморского флота вместо судов противника напропалую топили каботажный флот нейтральной Турции, записывая эти «победы» на свой боевой счет.

Несмотря на то, что Советский Союз победоносно завершил Вторую мировую войну вместе с США и Великобританией и создал в союзных государствах на Балканах отличную базу для военного решения вопроса о проливах, ему так и не удалось изменить ситуацию в свою пользу, тем более после образования НАТО и вступления в него Турции. Решение вопроса о проливах в пользу СССР стало более, чем призрачным.

Первая половина 50-х годов, вплоть до создания, в противовес НАТО, Варшавского Договора характеризовалась ростом конфронтации двух систем, готовой в любой момент вылиться в военное столкновение. Безусловно, главным и решающим фактором стало ядерное и термоядерное оружие, которым обладали США и Советский Союз. И борьба за влияние на мировую политику не ослабевала, а лишь набирала обороты. Разумеется, в контекст этой борьбы входил и вопрос о доминировании в зоне черноморских проливов.

Вскоре после окончания войны СССР, как держава-победительница, считая, что наступил благоприятный момент для воплощения в жизнь «извечной мечты», в ультимативной форме предложил Турции установить кондоминиум (совладение) в проливах. Фактически это было ни что иное, как полновластное владение проливами. Соизмерять тогдашний военный потенциал Турции и СССР было, по меньшей мере, некорректно.

Американский эсминец в Стамбуле.

Турция, поддержанная США, Англией и Францией, ответила решительным отказом. Именно этот прецедент вскоре стал решающим при вхождении Турции в НАТО и в образованный в 1953 году Балканский пакт (Турция, Греция и Югославия).

В июле 1953 года в Мраморное море через Дарданеллы вошли более двух десятков кораблей из состава 6-го флота США и ВМС Англии, основав там военно-морскую базу. Протест СССР был отклонен, так как Турция не усмотрела нарушений действующей конвенции от 20 июля 1936 года.

Со стороны Советского Союза поступало и предложение уступить на началах аренды какой-либо залив в зоне проливов с целью создания в нем военно-морской базы. Но это предложение, попросту, оставили без ответа.

Чтобы хотя бы в общих чертах представить ситуацию, складывавшуюся на международной арене и, в частности, на Черноморском ТВД к октябрю 1955-го, надо знать — что это было за время. Что происходило в нашей стране.

Прошло чуть более двух лет со дня смерти «вождя народов». В правящей верхушке СССР не ослабевала борьба за власть, «дворцовые» интриги, передел сфер влияния. А параллельно — неудержимый прогресс в создании оружия массового уничтожения и других вооружений, неопределенный исход Корейского кризиса. Там СССР, с одной стороны, и США со странами Объединенных Наций, с другой, чуть было открыто не стали «на тропу войны».

Пошатнувшееся положение в странах «соцлагеря», волнения в ГДР, вынужденный уход советских войск из Австрии, едва наступившее примирение с коммунистическим режимом Тито в Югославии. Сам же югославский диктатор буквально накануне трагедии «Новороссийска» посетил СССР и побывал на кораблях Черноморского флота.

«Новороссийск» вполне мог стать «разменной картой» в очередной политической авантюре самого «прогрессивного» лагерного режима в мире. Нельзя сбрасывать со счетов и откровенно негативную позицию Н.С.Хрущева по отношению к Военно-Морскому флоту в целом, и к крупным кораблям, в частности.

«Ликвидация» же линейного корабля подобным образом вполне могла послужить мотивом, для окончательного отказа иметь крупные корабли в составе ВМФ, не говоря уже о строительстве новых.

Каким же образом, вероятнее всего, могли развиваться события, связанные с подрывом «Новороссийска»?

Для этого нам необходимо вернуться в Севастополь. В октябрь пятьдесят пятого...

В журнале «Судоходство» за май 1997 года была опубликована статья В.П.Заблоцкого, посвященная борьбе России и СССР за черноморские проливы. Достаточно красноречив комментарий редакции журнала с упором на сверхсекретность давнишних планов десантной операции в проливы. Они были секретны, ни много — ни мало, до 1955 года... А если точнее, то до декабря пятьдесят пятого...

Авторы воздержатся от собственных комментариев. На наш взгляд, вполне достаточно и комментария редакции журнала. Его мы и приводим.

Наивный читатель ... вправе решить, что вот уж, наконец, все тайное стало явным и пора ставить точку в истории с десантом на Босфор. Но мы задержим еще ненадолго его внимание, потому что в этом расследовании неожиданно всплыл еще один факт, во всех отношениях странный. Материалы тех давних военных прожектов, утративших, казалось бы, свою актуальность еще в 1917 году, почему-то в архивах СССР оставались особо засекреченными аж до 1955 года! Не догадываетесь, почему? Ну, как же! Это только в бравурных советских песнях пелось «не нужен нам берег турецкий». Но в предвоенные годы здравствовал Александр Васильевич Немитц, адмирал только уже не царского, а советского флота, и хранились где-то такие соблазнительные, так ладно отработанные планы генерального штаба, только не советского, а царского. Страна Советов после относительно недолгого периода дружественных отношений с кемалистами в 20-е годы, десятилетие спустя, снова затосковала об экспансии. Надо ведь чем-то занять Черноморский флот, чтоб не скучал в Севастополе.

И снова стали отрабатываться десантные операции, оттачиваться методы подавления судовой артиллерией артиллерии береговой и прочая, и прочая. Тут и

И водрузим над Проливом...?

без особого воображения ясно, что в горячих военных головах долго еще витала идея «броска на Босфор».

Российская империя пала 90 лет назад. А дух имперского мышления уходит значительно медленнее. Поэтому так хочется, чтобы в недрах военных архивов папки с прожектами захвата чужих территорий покрывались все большим и большим слоем пыли, пока их не покроет полное забвение.

Да, в военной истории есть «победы, которые не состоялись». По здравом размышлении хочется сказать: «И слава Богу!»

Позволим себе заметить лишь следующее:

Самой десантной операции для овладения проливами в 1955 году уже не планировалось. За прошедшие десятилетия техника шагнула далеко вперед. Появилось термоядерное оружие и для разблокирования проливов вполне достаточно было уничтожить Стамбул. То есть применить так называемую тактику «выжженной земли», ту самую, которую предназначал для наступления в Европе, скончавшийся всего за два с половиной года до описываемых событий, незабвенный Генералиссимус. Не следует забывать, что угроза атомного удара по противнику (с любой стороны!) в середине 50-х была более, чем реальна.

Насколько можно судить по последним событиям в мире, не снята эта угроза и сейчас...

Главная версия

Чем больше расстояние между повелевающим и повинующимся, тем меньше значения имеют для первого кровь и слезы второго.

Д.Дидро

Voletem ducunt fata, nolentem trahut
(желающего судьба ведет, нежелающего тащит).

Для историка, вооруженного необходимыми методами исследования, заведомое искажение в прошлых исследованиях одних фактов и игнорирование других тоже могут служить ценным материалом для выяснения истины.

Порой ловишь себя на мысли: ведь нас всех до сих пор держат за дураков...

Во всех публикациях, связанных с гибелью линкора, пишется, что под кораблем взорвался заряд в 1 (одну) тонну. Но самые простые расчеты, сделанные, к слову, авторитетными специалистами в НИИ боеприпасов Российской Федерации, показывают, что заряд был в 4,8 тонны. Но об этом позже...

Допустим — тонна. Но как она попала под линкор?

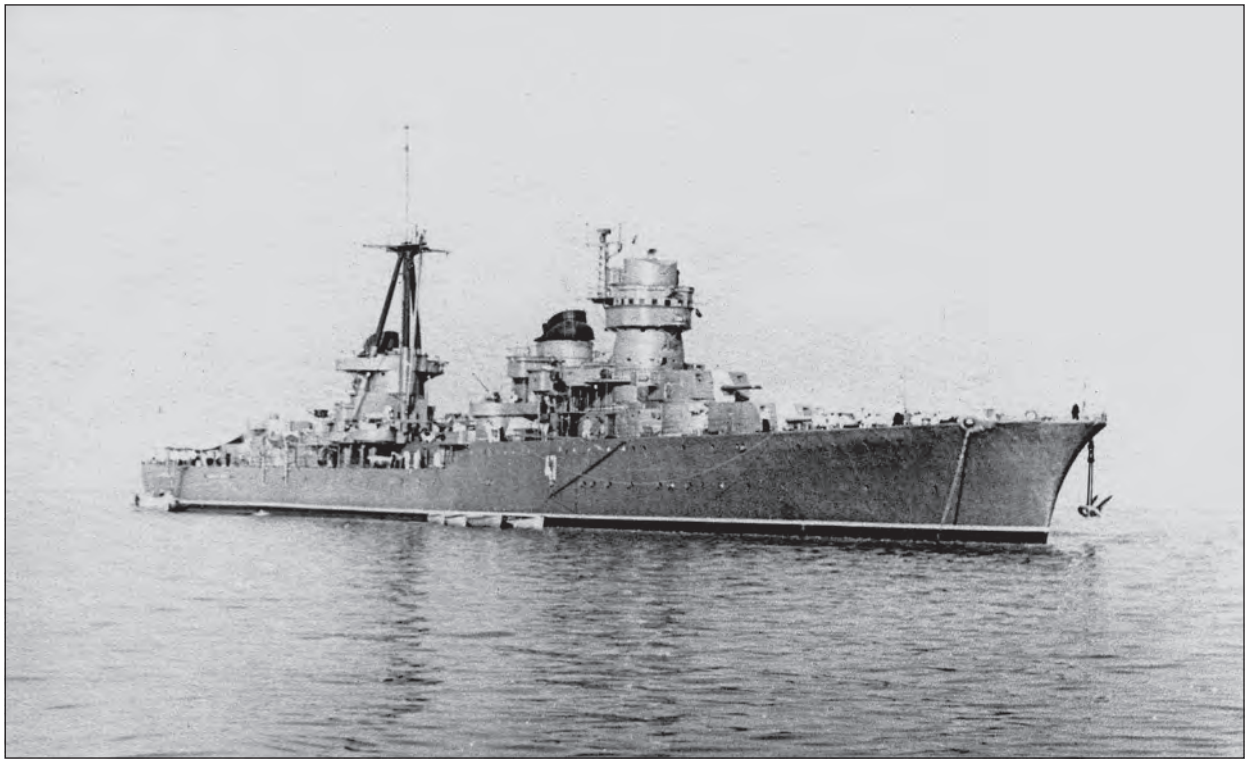
«Минная» версия исключается.

Если акцию осуществили вражеские диверсанты, то сколько же их должно было быть?

Один хорошо подготовленный диверсант может нести на себе до 40 кг взрывчатки. Получается, что 25 человек. И это, прошу учесть, если за основу для расчета принимать официальную одну тонну. Простите, но это уже нечто из области мистики.

Допустим, стандартный транспортировщик ПДСС. Его максимальная нагрузка 300 кг. Значит, нужно не менее трех транспортировщиков. Но тогда Севастопольская бухта из Главной базы Черноморского флота превращается в, извините за выражение, проходной двор... Не говоря уже о том, что для доставки действительного количества взрывчатки

Малахов курган. 1955 год.



Легкий крейсер «Керчь» — еще одна ущемленная гордость Италии. Снимок сделан на рейде Одессы 5 июня 1958 г.

таких транспортировщиков потребовалось бы полтора десятка. Всего-то. Надеяться на такое при планировании подобной акции может только не совсем здоровый человек. Как показал боевой опыт тех же итальянцев (которых у нас, по указанию свыше, «назначили» ликвидаторами «Новороссийска»), два, а тем более три, транспортировщика собраться в одном месте ни разу не смогли (см. В.Боргезе «10-я флотилия МАС», Воениздат, 1957). Сама логика проведения диверсии этому препятствует (навредить как можно больше и сильней, но незаметно).

И последний факт, говорящий за то, что это была чистейшей воды политическая акция, а не диверсия итальянских боевых пловцов: зачем итальянцам минировать пустую швартовую бочку с установкой времени срабатывания устройства на 7 ноября? Речь идет о мифических зарядах на штатном месте крейсера «Керчь». Это что — все та же «ущемленная итальянская гордость»?

Не слишком ли изощренно? Ведь если принимать в расчет эти не слишком логичные сведения, то выходит так. «Сегодня, 29-го, взрываем линкор. Ну, а крейсер... А крейсер на «десерт» — в самый большевистский праздник!» Да, но откуда итальянцы могли знать, на какой именно бочке «Керчь» будет стоять 7 ноября?

А что бы дал взрыв пловцам Боргезе? А ничего! Ровным счетом. Все это, как минимум, несерьезно. А адмиралам нашим надо было вместе с погонами головы поотрывать. Коль скоро у них в Главной базе(!) вражеские транспортировщики с пловцами и взрывчаткой чуть ли не косяками туда-сюда снуют...

Какой бардак может царить в Вооруженных Силах и на флоте, в частности, знают многие из личного опыта. Но до такой степени...

А вот если подобные «блюда» готовила «наша кухня»... Случись сей афронт (т.е. ЧП) с каким-либо кораблем в день такого великого праздника — кое-кому точно бы не поздоровилось. Это абсолютно.

Представим следующую схему: все происходило в октябре. Как известно любому (по крайней мере, советскому) человеку, служившему в Вооруженных Силах, октябрь — это период осенне-весенних итоговых проверок в войсках и на флотах.

Для проверки бдительности и боеготовности Черноморского флота негласно был командирован боевой (офицер) подводного спецназа (предположительно, с Каспийской флотилии) с учебно-боевой

задачей утопить безобидный барказ у борта флагманского корабля — линкора «Новороссийск». После чего спецназовец должен выпустить буек на месте потопления и незаметно уйти. Наутро предполагался «большой разбор полетов».

Приказ о переводе бойца спецназа с повышением на другой флот уже был подготовлен и отправлен ТОЛЬКО в его войсковую часть. Билет в один конец...

Проникнуть в Севастополь он должен самостоятельно и незаметно. Экипировку (костюм, маску, ИДА, ласты) боевой пловец должен достать ночью (ведь этому их учат и учат неплохо) в школе водолазов на территории судоремонтного завода им.С.Орджоникидзе (эта школа и по сей день там). Охрану завода несет ВОХР. Это, преимущественно, «бабушки — божьи одуванчики». Проникнуть туда подготовленному бойцу спецназа труда особого не составит. Далее. Пловец незаметно уходит, унося с собой экипировку. Ночью он оборудует тайник в районе Угольной стенки в выброшенных на берег судах. Осенью пятьдесят пятого их было там достаточно. Прятался «диверсант» (назовем его так условно) в подвалах домов. Ровным счетом ничего необычного. Штатная задача для спецназовца. Кто служил на флоте, тот знает, что иногда появляется вводная: усилить бдительность на предмет вероятного минирования кораблей на якорных стоянках или боевой техники на местах постоянного базирования.

Угольная стенка. Это было удобное место. Оттуда недалеко до якорной стоянки №14, на которой по штату стоит флагманский линкор.

В 09 ч.00 мин. «Новороссийск» снимается с якоря и направляется к выходу из Севастопольской бухты. Двадцать восьмое октября. Последний выход...

В это время незнакомый никому, ничем особо не приметный человек, не привлекая к себе внимания, наблюдает с Аполлоновского причала, как мимо него по фарватеру движется линейный корабль «Новороссийск». Посмотрев в сторону Угольной стенки и на уходящий линкор, незнакомец медленно побрел под арку в сторону тоннеля. Сюда он вернется к 17 часам.

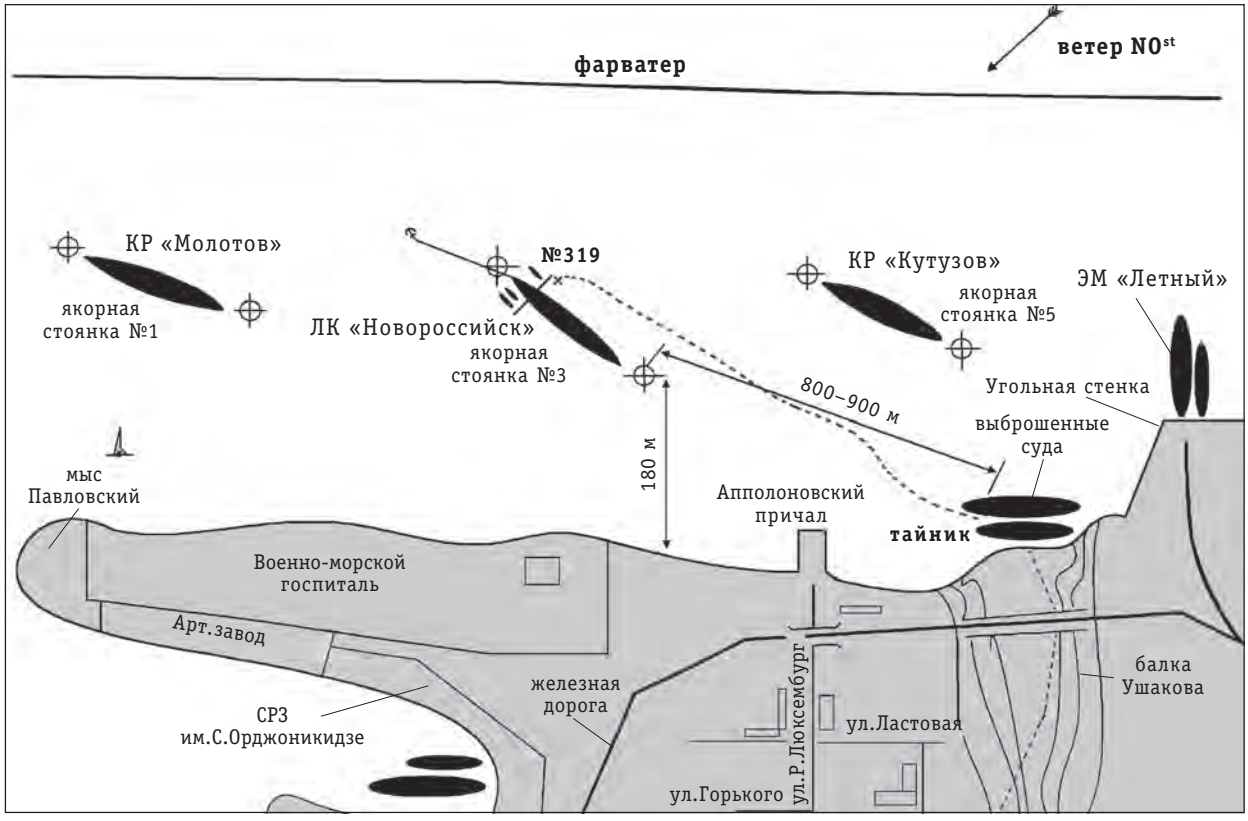
По улице Розы Люксембург шел молодой человек крепкого телосложения в обычной «штормовке». Он приехал к Малахову кургану на городском автобусе. Дойдя до площади Ластовая, он спустился по мощеной булыжником мостовой к тоннелю под полотном железной дороги и вошел в него. Миновав тоннель и пройдя под аркой, он вышел к причалу №71.

Тот самый Апполоновский причал...

Причал знаменитых севастопольских яличников. В наше время, наверное, последний островок «старого» Севастополя. Слева от молодого человека, на берегу, лежали рыбацкие ялики. На причале мальчишки (как и во все времена) ловили удочками рыбу и обсуждали школьные дела. Незнакомец достал папиросу и закурил...

Линейный корабль «Новороссийск», пройдя ворота в боно-сетевом заграждении, двигался по Инкерманскому створу в сторону бухты Голландия, к своему штатному месту. «Странно, но на бочке №14 уже стоит крейсер «Нахимов» — думает незнакомец. В это время линкор, находящийся на траверзе Николаевского мыса, меняет курс и движется по направлению к якорной стоянке №3.

Вот отдан левый якорь. Корабль по инерции проскакивает бочку на половину длины корпуса. «Швартовка, конечно, не ахти. А еще флагман... Да, от тайника до линкора теперь метров восемьсот, не меньше...» — думал незаметный наблюдатель. Темнело. После того, как на корме флагманского корабля зажглись гакабортные огни, он докурил папиросу, бросил окурок на землю и не спеша, двинулся в сторону тоннеля. Он шел спокойно, не торопясь, о чем-то размышляя. Было уже темно. В окнах домов загорались огни. Он ни от кого не скрывался и его никто не преследовал. Вот и улица Горького. Дойдя до Бутырской, он прошагал вдоль заборов домов и стал спускаться по тропинке в сторону балки Ушакова. Незнакомец дошел до насыпи, взобрался на нее и проследовал вдоль полотна железной дороги по направлению к Килен-бухте. Достигнув условного места, перейдя полотно железной дороги, спустился по тропинке к морю, осмотрелся — нет ли кого рядом (Севастополь был тогда режимным городом, кругом военные патрули, милиция, а сексотов и «доброжелателей» всегда хватает). Маршрут следования мог быть и более коротким. Например, по улице Корабельной. Время, нужное для прохождения маршрута — не более 10–12 минут. В двухстах метрах от берега, на рейде, прямо напротив балки на якорной бочке №5 стоит крейсер «Кутузов», перед ним на бочке №3 — «Новороссийск». Справа — в нескольких десятках метров ошвартовался кормой к причальной стенке эскадренный миноносец «Летный». «Старая итальянская рухлядь... Впрочем, как и флагман.» — мелькнула мысль у нашего героя. На кораблях ночью, естественно, выставлены часовые. Надо быть предельно осторожным, чтобы выпол-



нить поставленную задачу и остаться незамеченным.

Пловец подошел к разбитому корпусу выброшенного на берег судна, ловко, без шума взобрался на палубу и, пройдя несколько шагов, исчез в темноте, переступив через комингс двери. Спустившись по трапу в машинное отделение, он осторожно извлек из тайника костюм, аппарат, ласты, маску. Сняв с себя одежду и уложив ее в вещмешок, стал не спеша надевать гидрокостюм. Далее, проверив дыхательный аппарат, аккуратно уложил его рядом с трапом. Взял маску, плюнул в нее с внутренней стороны (чтобы в воде стекло не запотевало), одел ее на голову. Последним он одел на себя дыхательный аппарат, взялся обеими руками за коробку с химпоглотителем и поудобнее пристроил ее на груди. Взяв ласты в руку, пловец осторожно, чтобы не повредить костюм о куски ржавого металла, торчащие кругом, стал подниматься по трапу наверх. Он выглянул из проема двери, осмотрелся и только тогда вышел на палубу со стороны борта, к которому было приткнуто другое брошенное судно. Сделав несколько шагов, он подошел к месту, где при оборудовании тайника привязал к поручню фалинь (конец из растительного троса длиной около 20 метров). Надев ласты, пловец по фалиню осторожно, без единого всплеска, спустился в воду. Промыл маску морской водой, натянул ее на глаза, взял загубник ИДА в рот, «раздышал» аппарат. И без единого лишнего движения, повернув слегка голову влево, поплыл по направлению к корме линкора.

Один из вариантов снаряжения боевых пловцов.

Проплывая подрез кормы выброшенного судна, он повернул голову вправо — в ту сторону, где на бочке стоял крейсер «Кутузов». Плыть до линкора было метров восемьсот. Ориентировался пловец по гакабортным огням на корме. Кожей лица и туловища он осязал прохладную воду. В конце октября средняя температура воды в Севастопольской бухте порядка 12—14 градусов. Пловец чувствовал себя несколько дискомфортно. Проплывая мимо Апполоновского причала (причал №71), он инстинктивно повернул голову влево — в сторону берега, где частенько засиживаются допоздна, ведя задушевные беседы, севастопольские рыбаки. Особую опасность для пловца на этом этапе представляли собаки. Человек и не заметит, а собака всегда учует и начнет лаять. На рыбацком причале, где можно чем-то поживиться, всегда полно собак, ревниво охраняющих свои «владения». В редких окнах домов еще светятся огоньки. Первый час ночи. Кругом тишина, все спит. Только изредка тишину бухты нарушают отрывистые звуки корабельных ревунов. Вдали, где-то в районе Константиновского мыса, вспыхнул луч прожектора и стал шарить по поверхности моря. Пловцу на фоне луча и темного неба были хорошо видны силуэты движущегося по фарватеру земснаряда, водной станции, Константиновского равелина, линкора «Новороссийск». Вот и швартовая бочка. Линкор к ней пришвартован кормой. Пловец продолжает путь. Когда до кормы линейного корабля остается метров пятнадцать, он тихонько, без всплеска, погружается под воду и плывет вдоль правого борта, оставляя слева перо руля. Сохраняя заданное направление, он продолжает плыть к носу корабля. Вот во мраке зловеще проявился контур громадного гребного винта, за ним смутно просматривается силуэт кронштейна. Жуткое зрелище. Кто хоть раз видел винт корабля под водой, тот поймет эти ощущения. «Скоро должен появиться скуловой киль. Вот он. Наконец-то! Значит, я

сейчас нахожусь в районе третьей башни главного калибра...»

Двигаясь дальше вдоль скулового киля на глубине пяти метров, он уверенно приближался к объекту своего задания. Вот уже слышен гул работающих дизель-генераторов. Значит — у цели! Вот и «заветный» барказ темнеет по правую руку. Возможно, именно так думал боец подводного спецназа в те мгновения...

Тихонько подвсплыв у борта линкора, он осматривается вокруг, поднимает голову и смотрит вверх, задраен ли портик выстрела правого борта. Нет ли кого-нибудь на борту барказа. «Ведь именно его надо потопить. Таково задание. Его — так его. Какая разница...» Перевалившись через левый бот барказа, он без труда находит заглушку кингстона и осторожно выкручивает ее. То же самое он проделывает и с другого борта. Баркас, медленно наполняясь водой, стал погружаться все глубже и глубже. «Только бы не заметили часовые с линкора, что барказ тонет. Поднимут тревогу, его обнаружат и он не сможет выполнить простое задание: утопить паршивый барказ. Репутация боевого пловца будет подмочена, за что могут «тормознуть» присвоение очередного звания». Но вот планширь левого борта полностью ушел под воду и барказ стал тонуть с дифферентом на корму. Дабы не попасть под тонущий барказ, он отплыл в сторону, ближе к борту линкора, продолжая наблюдать за погружением. Задание выполнено, можно уходить. Но сначала надо выпустить буек — он всплывет после того, как барказ ляжет на дно. Глубина — два, три, четыре метра... «Что он так медленно тонет» — с раздражением мелькает мысль у пловца.

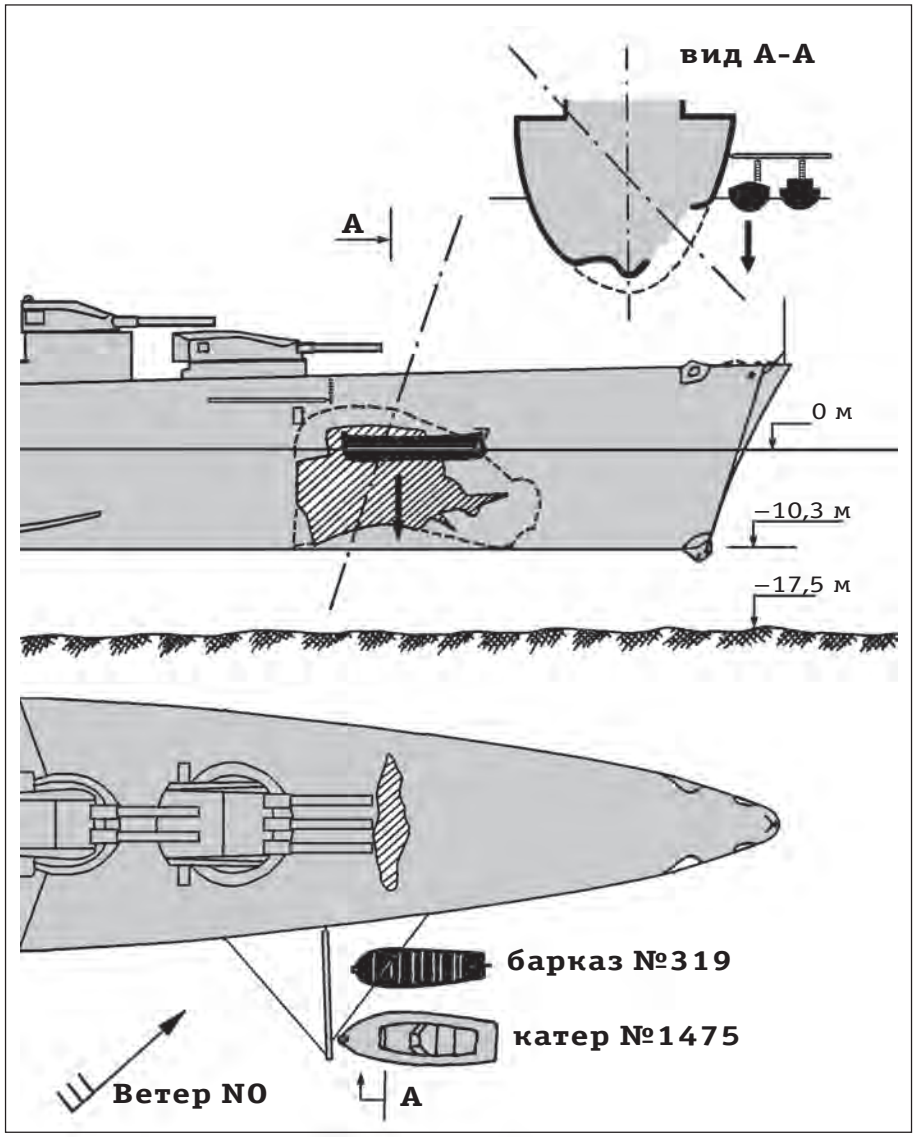
И вот... На глубине 6—7 метров внутри барказа произошел сильный взрыв. В сущности, самого взрыва наш герой уже не слышал. Ослепительная вспышка... Это последнее, что ему суждено было увидеть в своей короткой жизни. Он прекратил свое физическое существование на этой земле.

Мгновенно. Взрыв разнес его на молекулы — единственного свидетеля и исполнителя. Тот, кто планировал операцию, разрабатывал ее детально, мог быть доволен собой. Звук взрыва и его результат были для него лучше любой музыки. Исполнителя не существует. Все как по нотам...

Но и ему уже оставалось жить недолго. В верхних эшелонах власти не любят быть обязанными, тем более, чтобы что-то бросало на них тень. «Мавр сделал свое дело — мавр должен уйти...» Навсегда. Все воспринимается, как должное. Они ведь самые непогрешимые. Дьявольское искушение — вершить чужие судь-

Стандартный 12-метровый барказ.

бы. Они — «сама честь и совесть нашей эпохи». Как можно при таком подходе к своей драгоценной персоне позволить жить каким-то рядовым исполнителям «их идей» и еще при этом быть им обязанным. Все это дело рук врагов и негодяев. Они тут ни причем. Вот и все. Цель оправдывает средства. И так всегда...



Наряду с вышеизложенной версией, с точки зрения авторов, вполне логичен и вероятен следующий вариант диверсионной операции. Деятельность ОВР Главной базы была явно парализована. Вполне возможно, что это было сделано с целью беспрепятственного проникновения в базу подводной лодки с боевыми пловцами на борту. Использовать для этой цели «линейную» лодку невозможно — это не позволило бы сохранить операцию в тайне.

В данном случае могла быть применена подлодка со специально подобранным экипажем, обеспечивавшая практические тренировки боевых пловцов. Вот такой лодке и могла быть поручена подобная задача. Лодка могла быть только нового проекта, т.е. ПЛ пр. 613, к тому времени уже массово входившие в состав ВМФ.

«Сценарий» событий при таком варианте мог развиваться следующим образом: лодка беспрепятственно проникает на рейд Северной бухты. Вполне вероятно, это было в районе Радиогорки — там и сейчас тренируют боевых пловцов. Лодка выпустила диверсантов и благополучно ушла из бухты, зная, что назад эти люди не вернутся. Исполнителям полагалось исчезнуть бесследно...

Во многих публикациях, посвященных гибели «Новороссийска», упоминается о пропавшем в момент катастрофы какомто барказе. Иногда упоминается, что исчезли два катера. Так вот, о барказе. Ну, пропал себе — и пропал. Велика ли потеря, когда тут флагманский линкор, да еще с сотнями жизней угробили. Барказто — пустяк. Да только барказ барказу — рознь...

Процитируем Б.Каржавина («Гибель ЛК «Новороссийск». Тайны архивов», стр.196): «...Однако для меня остается открытым вопрос, куда после взрыва делись из-под выстрела по правому борту линкора два катера? Обломков их на дне бухты не обнаружили.» Во-первых, не два катера, а барказ и катер. Во-вторых, «останки» т.н. баржи, обнаруженные водолазными специалистами, и были как раз обломками злополучного барказа. Маленький же катер просто исчез в вихре

взрыва. Слабо верится, что Каржавин не понимал, что обломки «баржи» и являлись обломками того самого барказа... Иногда необходимо уметь читать «между строк». Просто, в Доме ученых в Лесном, 5 ноября 1991 года, да еще при таком собрании адептов официальных версий, писатель (вполне возможно!) по многим причинам не мог высказать свои мысли об исчезнувших плавсредствах. А позже ему уже было не суждено... Вот потому-то и остался для него вопрос «открытым».

В ту роковую ночь исчез барказ №319, стоявший с правого борта линкора. Пропал и стоявший рядом с ним катер №1475. Ну, этот «за компанию», а вот 319-й...

Барказ №319 (не линкоровский; он числился в штате рейдовой службы) со взрывчаткой был поставлен под правый борт линкора в момент сутолоки приема молодого пополнения, происходившего накануне трагедии. Тогда на него просто не обратили внимания: было уже темно — конец октября. Да и наш известный российский (а тогда уже советский, гипертрофированный) бардак. Все, как по нотам... Именно этот барказ и исчез после взрыва вместе с катером №1475, стоявшим рядом. Остальные плавсредства, как стояли, так и остались стоять у левого борта (барказы №459, 332).

Загрузить барказ взрывчаткой могли где угодно. Не составило особого труда и поставить его под борт линкора. В сгущающихся сумерках, под шумок снующих туда-сюда плавсредств с новобранцами, сделать это было не так уж сложно. Как бы там ни было, вахта линкора знала, что у левого борта находятся барказы №459 и 332, а у правого — №319 и катер №1475.

За БСЗ (боно-сетевым заграждением), как выяснилось, в ту ночь не следил никто.

Вариантов же получения взрывчатки сколько угодно. Ее вполне могли получить с армейских, а не флотских складов. Ведь ни в одном источнике не упоминается о какой-либо попытке Правительственной комиссии выяснить причину ее появления под линкором, в принципе. Не упоминается, потому как попыток не предпринималось. Свалили проблему на старую немецкую мину — и все тут.

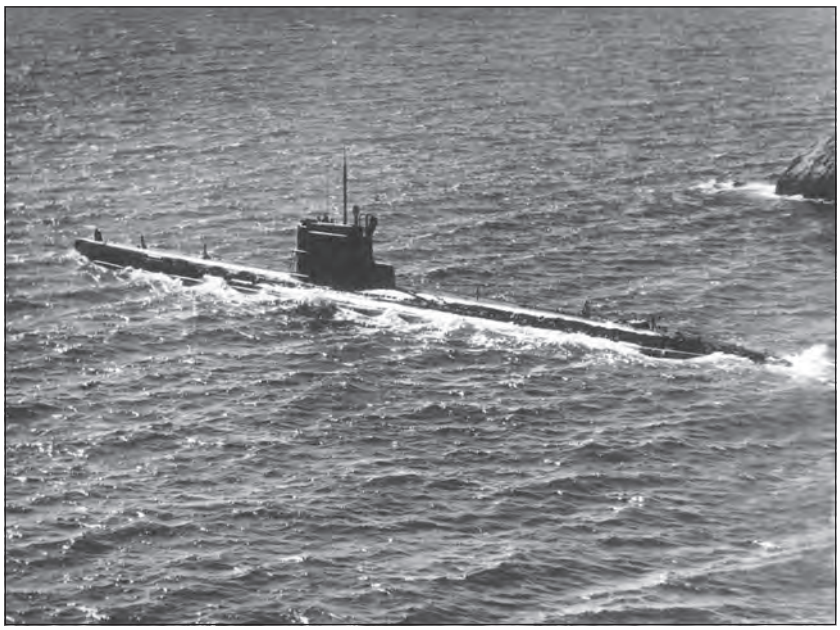
Очень удобно!

Если построить графический путь корпуса корабля и якоря, затралившего (якобы!) связку донных мин, то после разворота корпуса линкора буксирами на 180 градусов и постановки на якорную бочку №3 в положении «носом на выход», связка мин никак не могла оказаться в районе 35 шпангоута.

Уважаемые авторы различных публикаций, рассматривая «минную» версию, почему-то это абсолютно игнорируют.

Для проформы были произведены два взрыва в устье реки Бельбек. В сейсмограммах этих двух взрывов и того, что под линкором, ничего общего не было.

Нормального, грамотного человека это должно было насторожить. Но членов Правительственной комиссии, которые загодя знали, каким должно быть заключение оной, эти доводы не интересовали.



Подводная лодка проекта 613 выходит из Балаклавы.

Выходит, вес ВВ был не тот, о каком «договорились». Но Комиссия упорно настаивает на одной тонне.

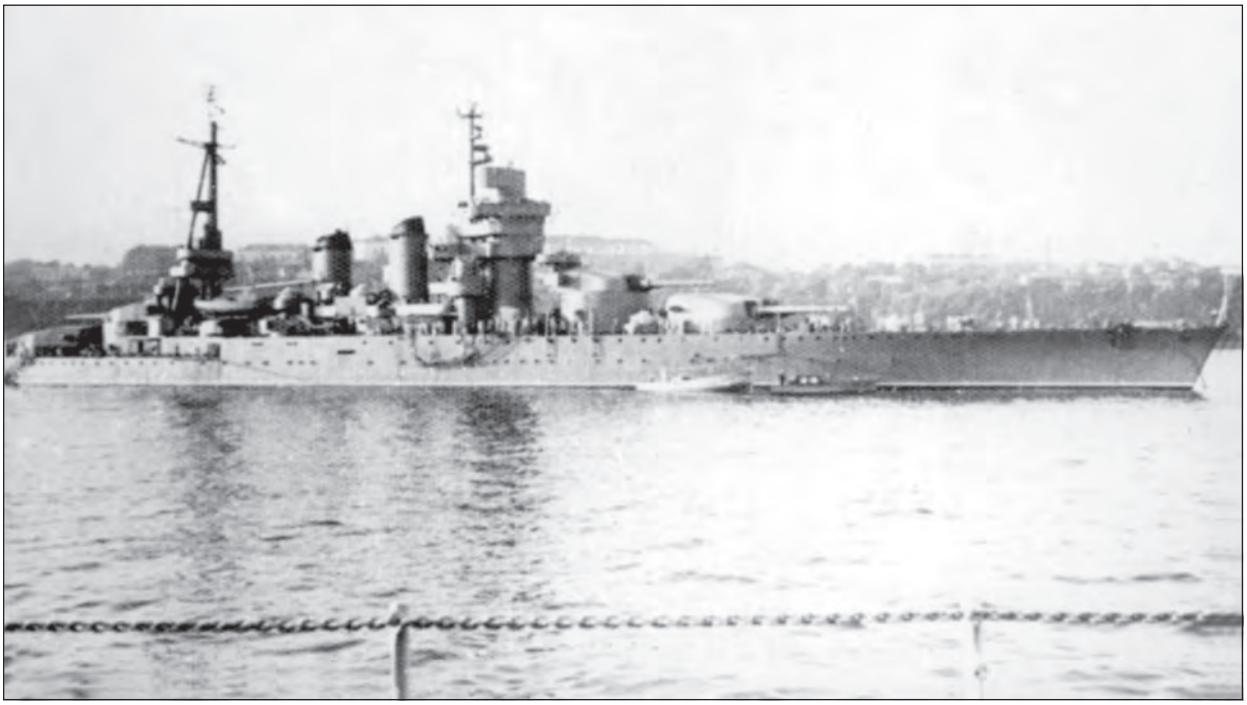
В стандартном двенадцатиметровом барказе спрятать под брезентом 4,8 тонны взрывчатки (то есть 3 кубометра — удельный вес тротила — 1,55; гексогена — 1,6) труда особого не составляет. В качестве взрывателя мог использоваться взрыватель от глубинной бомбы типа «К-3» с минимальной глубиной срабатывания шесть метров.

Взрыв под линкором характеризуется следующим образом: наружный, вблизи жесткой границы раздела (поверхность моря), в ограниченном пространстве с использованием пассивной массы и дополнительной границы отражения (лист металла, найденный водолазами ВРД-53 и ВРД-73 на краю воронки после взрыва, лист свежий, без обрастаний и ржавчины — все из докладных водолазных команд). Только наличием пассивной массы объясняется отсутствие «султана» воды возле борта в момент взрыва. Контузия корпуса и пресловутый эффект двойного взрыва объясняется отраженной от дна ударной волной. Место взрыва с целью быстрой потери остойчивости — рассчитано грамотно. Диверсант (будь он вражеским) не стал бы закладывать там заряд. Хрестоматийный принцип такого рода диверсий — малым весом ВВ нанести максимальный урон. Диверсант, без всякого сомнения, заложил бы заряд по артпогреба, а точнее, между башнями главного калибра. Но ошибиться на двадцать пять метров опытный, а тем более итальянский, исполнитель, который знает корабль как свои пять пальцев? Исключено! Объяснение, что они могли ошибиться, а равно и то, что могли заложить мину до возвращения «Новороссийска» в бухту, но не рассчитали, как именно он станет (будто бы могли знать, что вернется он на бочку №3, а не на 14-ю), это для дилетантов «в абсолюте»!

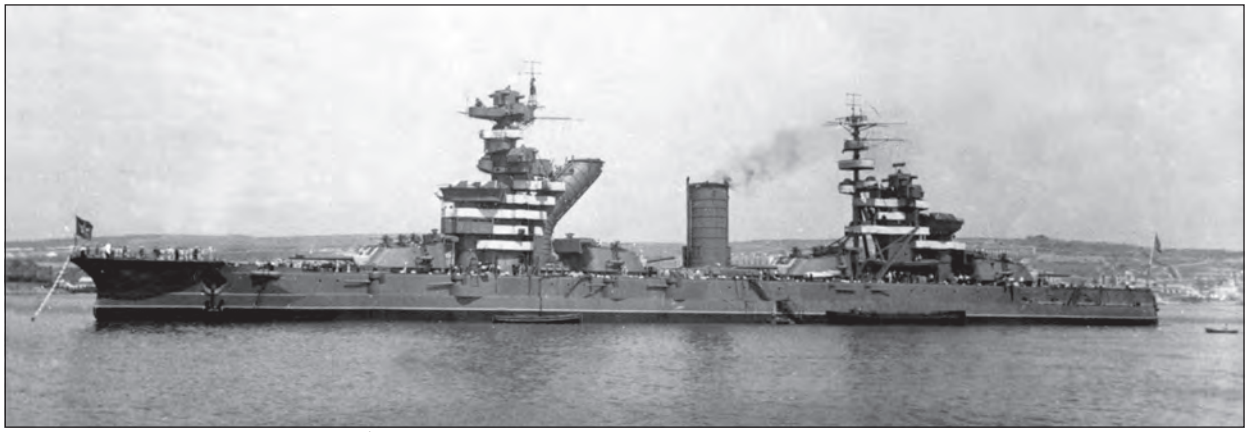
Ведь именно на нем, на «Джулио Чезаре», итальянские боевые пловцы из 10-й флотилии МАС постоянно тренировались в Специи. В районе, где произошел взрыв, крепить заряд такой массы у корпуса просто не за что.

Объект взрыва выбран не случайно: старый, огромный корабль, плохая остойчивость, удобен тем, что «итальянец» — есть на кого свалить в случае необходимости... Опять же, не топить ведь свои новые крейсера. Пусть их даже Хрущев с Жуковым не любят. Но все же...

«...Они ошиблись на 10 метров, а иначе рванул бы боезапас...» Эти слова принадлежат старпому линкора, капитану 2 ранга Сербулову З.Г. Читатель, посмотрев на схему повреждений, легко заметит, что если бы барказ со взрывчаткой был поставлен не впереди, а, как обычно, позади выстрела... Эпицентр взрыва как раз пришелся бы на погреба 1-й башни главного калибра. В этом случае произошла бы детонация погребов и погиб бы практически весь экипаж! Но случайности в советских спецподразделениях, а тем более при подобных акциях, были исключены. Барказ совершенно намеренно был поставлен вдали от погребов. Таким образом, офицер, руководивший доставкой барказа к борту линкора и его размеще-



Линейный корабль «Новороссийск» на бочке №3. Лето 1955 г.
Обратите внимание на плавсредство у правого борта.



Линейный корабль «Севастополь» незадолго до разоружения. Почему «для демонстрации» не взорвали его?

нием, вольно или невольно спас жизни сотням моряков. Человек, знавший суть предстоящей операции, возможно, намеренно сделал эту «ошибку».

Как уже говорилось выше, акцией с «Новороссийском» вполне могли «бить двух зайцев»: кроме внешнего (мирового) эффекта, решить свой, внутренний вопрос — поставить точку на больших кораблях. Один взрыв — линкор тонет. Следовательно, нечего держать такие «гробы».

Есть во всей этой мерзкой истории еще один момент. Для показательного «шоу» можно было выбрать линкор «Севастополь». Его в это время разоружали у стенки недалеко от малого эллинга судоремонтного завода в Южной бухте. Но у «консультантов» был свеж в памяти случай с однотипным «Маратом». В сентябре 1941-го в Кронштадте у него (после попадания двух 500-кг бомб и взрыва носовых погребов) вообще оторвало носовую оконечность до второй башни. Но и после такого взрыва (погибла почти треть экипажа) корабль сохранил остойчивость и только по прошествии без малого суток сел на грунт.

В России корабли строили надежнее, чем в Италии. И живучесть у многих наших кораблей была ничуть не хуже пресловутой немецкой.

Не обошлось, конечно, без консультации специалиста-кораблестроителя. Таблицы непотопляемости рассчитывались в ЦНИИ-45 им.Крылова и были засекречены.

Засекречены от кого? Ведь корабль был трофейный и потенциальные противники знали его не хуже нас. Если не лучше (те же итальянцы).

Директором ЦНИИ-45 тогда был контр-адмирал Першин В.И. — специалист по динамической прочности корпуса корабля и «по совместительству» — председатель комиссии по определению причин и характера взрыва. Вскоре его именем назовут один из кораблей Северного флота.

Б.Бутома — член комиссии по расследованию причин гибели линкора. В 1957 году Хрущев назначит его министром судостроительной промышленности и скоро он станет «отцом» нашего атомного океанского подводного флота.

Если это диверсия, то почему НИ ОДИН чин из МГБ не был смещен с занимаемой должности, либо наказан еще как, в служебном порядке? Никто ни за что не ответил. Ведь МГБ отвечало за противодиверсионную деятельность. Возглавлял МГБ генерал Серов (человек Хрущева). Случайно ли то, что представитель МГБ в Правительственной комиссии (уже упоминавшийся Шилин), «плотно» беседовавший с флотскими специалистами, тем не менее подпись свою под Актом расследования Правительственной комиссии поставить отказался... Загадка? Конечно. Но тоже весьма красноречивая. А главное, авторы известных публикаций об этом напрочь «забыли»...

Вызывает недоумение и странная смерть летом 1957 года в Кремлевской больнице Председателя Правительственной комиссии Малышева В.А. (в расцвете творческих сил — в неполных пятьдесят пять лет), в то время Заместителя Председателя Совета Министров СССР, куратора Большой Судостроительной программы, в недавнем прошлом — наркома судостроительной промышленности. Еще более

загадочно смещение Малышева с поста зампреда Совмина сразу по окончании следствия. Не может не наводить на размышления и одновременная скоропостижная смерть, тоже в возрасте 54 лет, освобожденного накануне от должности начальник разведки ЧФ генерал-майора Намгаладзе. А если быть точными, то его попросту задавил автомобиль. Ничего не напоминает?

Не стоит забывать о Сентябрьском (южном) 1955 года совещании ЦК КПСС в Севастополе. Именно на нем прозвучало в речи Хрущева: «...пора освободить верфи от крейсеров». Выше говорилось, что он был самым ярым противником строительства надводных кораблей. Особенно — крупных. Прозвучали также слова министра обороны маршала Жукова: «Корабли утратили свое боевое значение». Быть может, приговор линкору «Ново-российск» был вынесен именно на этом совещании, дабы показать пророческий смысл сказанных слов. Кто знает...

Не забудем и тот факт, что создателем спецшкол по подготовке подводного спецназа в Пятом управлении ГРУ являлся не кто иной, как Жуков Георгий Константинович. Начальником ГРУ был генерал-лейтенант Штеменко (единственный человек, сохранивший верность Жукову в период его опалы). Одним из пунктов обвинения Жукова при отстранении его от должности министра в 1957 году, были именно эти спецшколы. Обращает на себя внимание и то, что все это происходило в преддверии XX съезда партии, на котором Хрущев зачитал свой знаменитый закрытый доклад «О преодолении культа личности...»

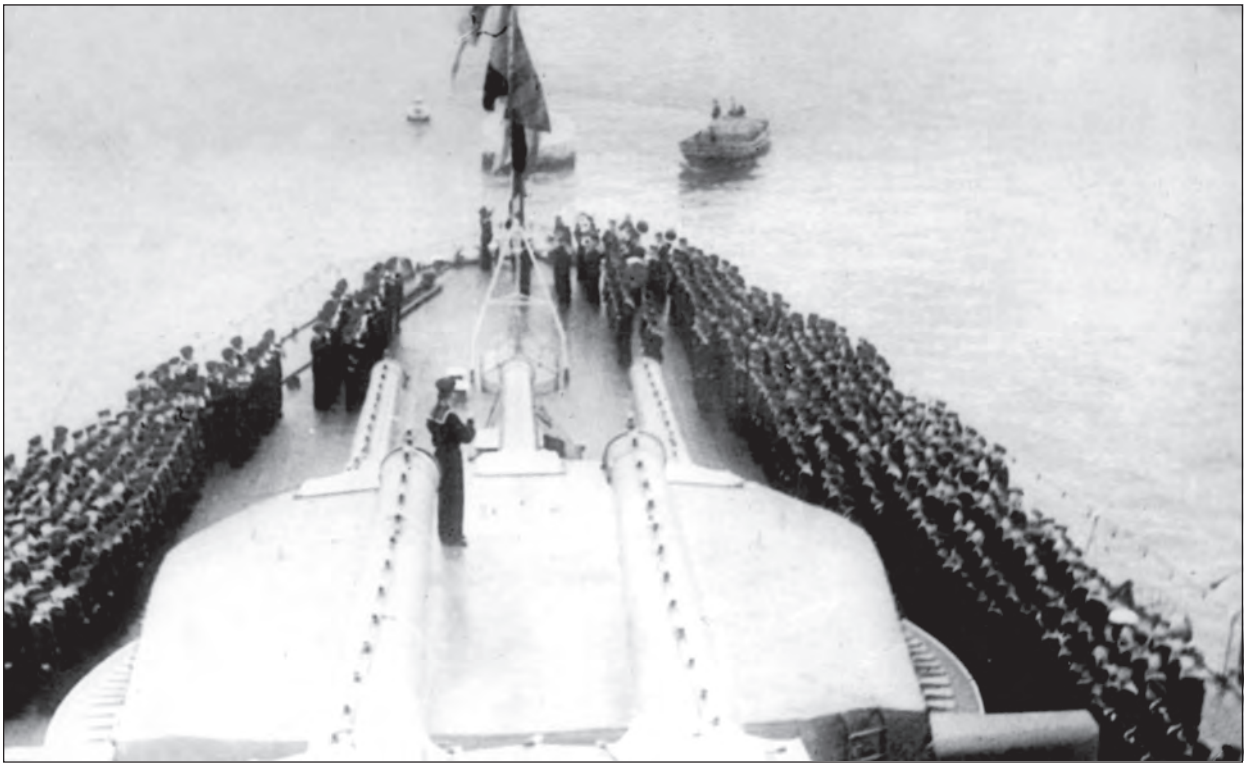
У этой трагедии очень темная суть. В ней переплелись судьбы многих людей: Хрущева, Жукова, Брежнева, Малышева, Кузнецова, Горшкова, Бутомы, Пархоменко, Чурсина, Паршина и еще многих-многих других.

Небезынтересны и «оргвыводы», последовавшие вскоре после гибели «Новороссийска».

Постановлением Совета Министров СССР от 8 декабря 1955 года Адмирал Флота Советского Союза Н.Г.Кузнецов был снят с занимаемой должности и уволен из Вооруженных Сил.

Как уже упоминалось, его понизили в звании до вице-адмирала, т.е. на три ступени.

Тем же Постановлением были сняты с должностей и понижены в званиях до контр-адмиралов командующий Черноморским флотом Пархоменко и Член Военного совета флота Кулаков. До капитана 1 ранга был понижен Никольский, бывший до этого контр-адмиралом и ис-



Торжественное построение экипажа.

Руководящий состав 24-й дивизии ОВРа.
Четвертый слева — комдив контр-адмирал Галицкий.
Это единственная найденная фотография этого человека.

полнявший на момент гибели обязанности командующего Эскадрой Черноморского флота.

С формулировкой: «За грубые нарушения в охране Севастопольской военно-морской базы с моря и проявленную недисциплинированность...» был снят с должности и понижен до капитана 1 ранга командир 24-й дивизии ОВРа контр-адмирал Галицкий.

Находившийся на момент катастрофы «Новороссийска» в отпуске, командующий Эскадрой вице-адмирал Уваров был предупрежден о неполном служебном соответствии.

Отдельным приказом Министра обороны маршала Жукова был понижен в звании до капитана 2 ранга командир линкора Кухта, в момент гибели корабля также находившийся в отпуске. Был уволен в запас и старпом линкора Хуршудов.

В том, что все перечисленные должностные лица были в служебном порядке так или иначе наказаны — нет ничего удивительного. Ведь именно неумелые действия целой группы флотских начальников, собравшихся на погибающем корабле, привели к таким человеческим потерям. Неумение, нежелание брать возложенную ответственность на себя, самоустранение от своих обязанностей в тяжелой, критической ситуации — ДОЛЖНО БЫТЬ НАКАЗУЕМО!

В конечном счете, все наказанные адмиралы, за исключением Н.Г.Кузнецова, были восстановлены в званиях и продолжили службу. А такая «выдающаяся» личность, как Кулаков, заслуживший за время службы на флоте своими «подвигами» место на скамье подсудимых в трибунале, в эйфории «брежневского звездопада» на Двадцатилетие Победы, умудрился отхватить звание Героя Советского Союза. Видимо, за все его «геройства», а особенно — за Севастополь, героически сражавшийся, в то время, как Кулаков и комфлота Октябрьский позорно и трусливо бежали...

Как уже мог заметить читатель, самым наказанным оказался Главком Кузнецов, а адмирал Горшков, который только-только оставил Черноморский флот вице-ад-

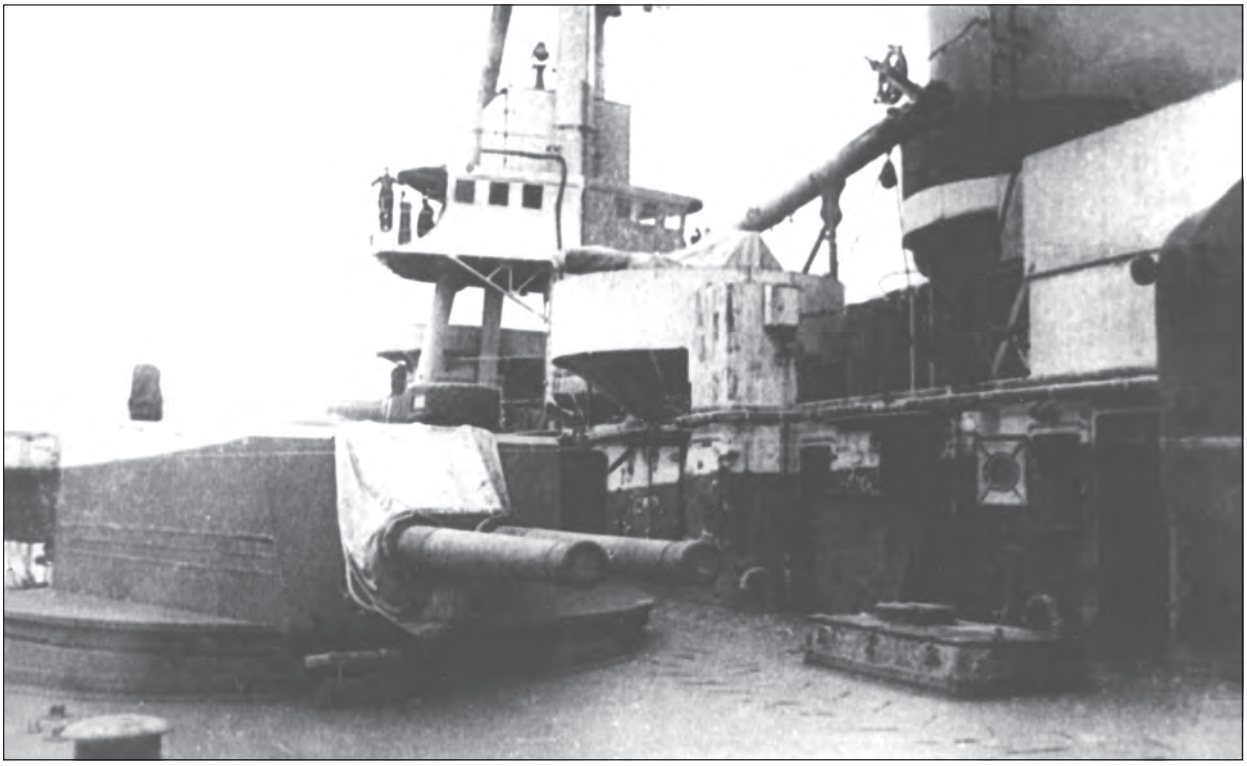
миралу Пархоменко, и (логически) должен был понести суровое наказание, не только никакой кары не понес, но наоборот — был возведен на высшую ступень флотской иерархии и, как уже отмечалось, воцарился на этой должности на три долгих десятилетия.

Обращает на себя внимание и то, что никто, несмотря на масштабы небывалой для флота катастрофы, не был наказан в уголовном порядке. А ведь времена были еще те... Ни о каких «хрущевских оттепелях» еще и речи быть не могло. Не та ситуация. Вывод напрашивается сам собой: будь акция внешней, не планируемой — кары были бы совсем иные. В контексте событий, связанных с гибелью линкора, «Заказчику» (либо «заказчикам») акции были абсолютно не нужны судебные разбирательства. Любые, пусть даже и закрытые, как все военные процессы. При разбирательстве на «погляд» могло выйти такое, что все шитые белыми нитками версии о невытраленных германских минах и вражеских диверсантах, оказались бы, мягко говоря, несостоятельными.

Безусловно, следует пояснить, почему невозможно было предотвратить взрыв даже при отменяющем приказе «Заказчика». Дьявольская спираль, с которой были сорваны предохранители, уже раскручивалась, набирая обороты...

Человеку не служившему, сугубо штатскому, а тем более — не флотскому, не знакомому с системой подготовки подводного спецназа, т.е. боевых пловцов, трудно это понять. Многие не знакомы с такими вещами, как «тест на выживание» или план «поддержания режима». Система подготовки боевых пловцов сводится к тому, чтобы сделать из них «машину», готовую выполнить любую боевую задачу. Любую. Учебных задач там не бывает. В боевых условиях поблажек не будет. Любой промах — неминуемая гибель. Поэтому найти боевого пловца, отправленного на задание, тем более, в городе, практически невозможно. Они неприхотливы в пище, им все равно, где спать. Смысл слов «гуманизм» и «жалость» им не знаком, у них нет привязанностей. Победа любой ценой! Их учат уходить от преследования, запутывать следы, обходить посты и патрули, быть без документов и подобающей одежды, при этом соблюдать спокойствие и хладнокровие. Сидеть сутками в засаде, чтобы нанести молниеносный смертельный удар. Быть в состоянии преследуемого, находиться в положении загнанного охотниками волка, для боевого пловца — норма. Всему этому их учат отлично, на совесть.

С «Новороссийском», безусловно, работали именно такие специалисты. Поче-



Башня противоминного калибра.

му во множественном числе? Ведь, наверняка, были страхующие. Они, в случае непредвиденного «прокола первого номера», должны были его подменить. Могло это что-либо существенно изменить? Вряд ли. Линкор был обречен. Были те, кто готовил и загружал злополучный барказ. Они, вероятнее всего, не знали о конечной цели работы. Те, кто перегонял барказ к борту линкора. Все это могли делать ничего не подозревающие люди. В конечном счете, это уже технические детали. Замены не понадобилось. Первый «прошел точку возврата» и сработал отлично...

Любой нормальный читатель понимает: всей правды, до конца, мы так никогда и не узнаем. В этом и было преимущество той системы, в которой мы жили, да, по большому счету, живем и сейчас. Это, так называемое «телефонное право». Сказано — сделано, и концы в воду. Победителей не судят, а побежденных казнят. Это извечный принцип нашей «гуманной» власти.

Мы склоняем головы перед героическим экипажем корабля, до конца выполнившим свой воинский долг перед Родиной. В ушедшем XX столетии в скрижалях нашего флота «Новороссийск» останется самым трагическим и мрачным пятном. Но, одновременно, и замечательным примером флотского единства и верности присяге!

В газете Краснознаменного Черноморского флота «Флаг Родины» от 26.03.1999 г. была помещена статья капитана 3 ранга С.Должикова «Награды ищут героев... 44 года спустя». В ней говорится, что (наконец-то!) весь личный состав линейного корабля «Новороссийск», в том числе 287 его моряков, здравствующих в настоящее время, представлены премьер-министром Российской Федерации Е.Примаковым к Орденам Мужества. В статье перечислены причины, по которым подвиг моряков героического корабля, пусть и с огромным опозданием, но оценен по достоинству. Среди причин была и такая фраза: «...Возможно, было и еще что-то неподвластное привычным человеческим представлениям...» Конец цитаты.

Интересный аргумент в пользу награждения...

Такое запоздалое «прозрение» правительства является своеобразным признанием вины перед экипажем «Новороссийска». Безразличие к их судьбе в течение без малого полувека, клевета и незаслуженные обвинения в их адрес, дезинформация общественности о преступлении правившего тогда режима, требуют не только орденов. Страна обязана возместить моральный и материальный ущерб.

Так кто и зачем взорвал «Новороссийск»?

Цинизм трагедии «Новороссийска» сопоставим или даже превышает чернобыльскую катастрофу. Моряки погибшего линкора — первые реальные жертвы чуть было не начавшейся Третьей Мировой, ядерной войны. Эту печальную эстафету вскоре подхватят моряки крейсера «Адмирал Нахимов»...

Пора бы уже открыть архивы спецхрана и поставить все точки над "i".

Время вечно. Всем воздает по делам их и заслугам. Все ставит на свои места. Время — объективная форма бесконечно развивающейся материи. Ниспровергая одних идолов, возводит на пьедестал других... Аз воздам...

Главком адмирал Кузнецов в свое время безжалостно расправился, разжаловав и уволив с флота лучшего командира-подводника Александра Маринеско. По существу, сломав ему этим жизнь. Над адмиралом Кузнецовым спустя несколько лет учинил столь же беспощадную расправу маршал Жуков. Прошло совсем немного времени и уже Хрущев снимает маршала со всех военных и партийных постов. Жуков в расцвете сил отправлен в пожизненную отставку. Минуло еще семь лет. И вот уже сам Хрущев в результате внутрипартийного переворота освобожден от всех должностей, чтобы еще через семь лет уйти из жизни почти в полном забвении.

Время все ставит на свои места... Имена одних появились на бортах боевых кораблей, в честь других учреждают ордена и медали, называют творцами «оттепелей» и «перестроек». Но все это представители советской военно-партийной элиты. Пути славы прихотливы... Светлая память от добра. И потому вечна. Настоящими, народными героями остаются такие, как Маринеско, как моряки «Новороссийска»... Аз воздам.

Закончить «повествования и размышления» хочется, перефразировав самый последний абзац «Цусимы» Новикова-Прибоя. «Линейный корабль «Новороссийск», ушедший в Историю, скрыт от нас тайнами «за семью печатями». Его не видно за пеленой времени, судьба его спрятана за блеф-версиями. Он только угадывается в воображении мрачным призраком, этот свидетель и участник собственной трагедии. Отныне он будет вечным памятником навсегда обесславленного советского режима, режима мрака и молчания.»

Как же следовало решить главную задачу организации расследования — выбор категории анализа? Такой категорией, удовлетворяющей изложенным выше требованиям, на мой взгляд, является по-

Фото на память. 1954 г.

нятие «оружие». По определению, оружие состоит из средств поражения, его доставки к цели, приборов и устройств управления ими.

Не исключена попытка (неудачная) обеспечить одновременность подрыва путем параллельного включения часового прибора в электроцепь обоих взрывателей, о чем могут свидетельствовать остатки кабеля, найденные на месте взрыва, но не приобщенные к материалам расследования. (Если принять во внимание подобный вариант диверсии, то может ли хоть один здравомыслящий читатель поверить в то, что итальянцы, либо любые другие иностранные диверсанты могли бы беспрепятственно проложить кабель с берега до штатных стоянок кораблей, в Главной базе флота, да еще в те годы, при поголовной шпиономании? Абсурд! Если же подобное могло иметь место, то чего стоили тогда все наши особые (и не

очень) отделы, с их сверхбдительностью и прочим?! — Прим.авт.).

Исходя из формальной структуры ТТХ боеприпасов, в качестве главной счетной единицы для средств поражения обычно принято выбирать вес взрывчатого вещества или его тротиловый эквивалент. Такой логики придерживалась и правительственная комиссия, которая произвела взрывы мин АМД-1000 для сравнения амплитуд смещения почвы от них с ее смещениями, имевшими место при реальном взрыве линкора. Однако превышение в два раза амплитуды смещения почвы при реальном взрыве по сравнению с экспериментальными, что особенно заметно на второй половине сейсмограммы (см. «Морской сборник» №10, 1992 г.), во внимание принято не было.

В своих выводах комиссия приняла в расчет лишь ту часть реальной сейсмограммы, амплитудные значения которой близки к соответствующим показателям экспериментальной кривой, и признала в качестве первопричины внешний подводный взрыв (неконтактный, донный) заряда с тротиловым эквивалентом 1000—1200 кг. Тем самым на долгие годы без расшифровки была оставлена наиболее информативная часть сейсмограммы, скрывавшая тайну трагедии...

Очевиден и промах, как минимум в 10 м, не позволивший осуществить подрыв артпогребов главного калибра, что гарантировало бы гибель корабля в кратчайшие сроки и, как в случае с ЛК «Императрица Мария», не оставило бы улик. При этом величина промаха существенно больше величины отклонения (около 2,5 м) от штатного места стоянки корабля, вызванного не совсем удачной швартовкой 28 октября 1955 г. Это косвенно свидетельствует об ошибке в выборе точки прицеливания, объяснимой разве что отсутствием у диверсантов сведений об удлинении носовой оконечности корабля в процессе его модернизации в 1936—1937 гг. (По мнению авторов мог иметь место намеренный «промах»).

В этой связи представляется сомнительной укоренившаяся версия о причастности к диверсии итальянских подводных пловцов, которые, как известно, в годы войны проводили свои тренировки по подводному минированию именно на этом корабле, а потому, как никто другой знали особенности подводной части и наиболее уязвимые места линкора. Но точность доставки к цели боеприпасов могла быть обеспечена привязкой к другим ориентирам. Кроме обводов подводной части корпуса, когда заряды устанавливаются под находящийся на месте объект, могут использоваться внешние (надводные или подводные) ориентиры, когда заряды устанавливаются заблаговременно, в отсутствие корабля на стоянке. Выбор способа установки зарядов, как и использования тех или иных ориентиров, зависит от ресурса времени, средств доставки боеприпасов к цели и обстановки вокруг объекта атаки.

Выработанная гипотеза не противоречит установленным фактам и может служить в качестве одной из категорий анализа на следующем этапе расследования с задачей установить, кто и в чьих интересах подготовил и осуществил диверсию.

К сожалению, решить эту задачу на базе ныне опубликованных документов не представляется возможным....

Расчеты...

Неведение — зло для всех.
Сократ

Ниже приведены теоретические расчеты, касающиеся количества взрывчатого вещества (ВВ) и формы заряда, взорвавшегося под линкором «Новороссийск» 29 октября 1955 года.

Расчет проводился дедуктивным способом, т.е. известны такие параметры, как линейные размеры пробоины (площадь $S = 150$ м^2), суммарная толщина пробитых поверхностей ($b = 136$ мм), известны побочные, сопутствующие взрыву явления (свечение под линкором, дым), а также физические явления (эффект двойного взрыва, две воронки на дне). На основании этих данных построим свой расчет и теоретические выкладки.

Полезно используемый объем $V_{пол}$ продуктов взрыва, разлет в заданном направлении существенно зависит от высоты заряда, при одинаковой площади основания заряда. Чем меньше высота заряда, тем больший объем продуктов взрыва используется в сторону разрушаемого объекта. Удлиненность заряда также положительно сказывается на величине энергии взрыва. Но так как инициирование происходит со стороны одной из граней заряда, а взрывчатое превращение осуществляется мгновенно, то направление разлета продуктов взрыва, увлекаемых детонационной волной и получающих скорость в направлении ее движения под углом 8 — 14° к нормали. Если в заряде взрывчатого вещества сделать конусную выемку и облицевать ее металлом, то продукты взрыва, разлетаясь с поверхности выемки, будут обжимать эту облицовку, сталкиваться и изменять направление своего движения. При этом они дополнительно сжимаются и двигаются с увеличенной скоростью, увеличивая пробивное действие.

Кинетическая энергия, полученная конструкцией, (в нашем случае — корпус корабля) от ударной волны расходуется на работу изгиба:

$U_{изгиб} = M^2/2EI$.

тогда $I_{ув} = M/\sqrt{EI/m}$.

следовательно: $I_{ув} = \sigma_{дин} h/1{,}73A\sqrt{E/\rho}$

преобразовав уравнение, получим:

$C = \sigma_{дин}/A1{,}73\sqrt{(E/\rho)hR^2}$

обозначим $\sigma_{дин}/A\ 1{,}73\ \sqrt{E/\rho} = K_н$

где: C — масса взрывчатого вещества, кг.

$K_н$ — коэффициент, зависящий от сопротивляемости конструкции взрыву (для стали, перебиваемой в воде $K_н = 3200$).

h — толщина пробиваемой конструкции ($d = 136$ мм).

R — расстояние от центра заряда до конструкции (приблизительно 5 м).

Но так как конструкция корпуса корабля имеет сложное сечение, то вместо величины h подставляем приведенную толщину:

$h_{пр} = F/b$,

где: F — площадь поперечного (приведенного) сечения (в данном случае $0{,}138 \times 8 = 1{,}08$ м^2);

b — ширина стороны балки, обращенной к взрыву ($L = 18$ м);

$h_{пр} = 1{,}08:18 = 0{,}06$ (м).

$C = 3200 \times 52 \times 0{,}06 =$ **4800** (кг).

Вспомним, что в отчете следственной комиссии значится цифра — **1 (одна)** тонна.

Заряд можно охарактеризовать как фугас направленного действия с усилителем направленности (лист металла, найденный водолазами на левой кромке воронки, размером 4х2х0,02 м, вес 1,25 т).

Взрыв можно охарактеризовать следующим образом:

Наружный, вблизи поверхности моря и жесткой границы раздела (корабль) в ограниченном пространстве (малая глубина под килем) с использованием пассивной массы, дополнительной границы отражения и усиления направленности (лист металла 4х2х0,02 м, вес 1,25 т) с большим круговым разлетом. Именно наличием пассивной массы объясняется отсутствие «султана» воды возле борта. В качестве ВВ применялся пластифицированный гексоген с алюминиевым наполнителем. Возникновение растягивающих усилий в жидкости, образующиеся разрывы сплошности, сопровождающиеся

появлением малых пузырьков, пульсаций, вызывающих химические реакции, свечение. Все эти явления при взрыве называются кавитацией. Вследствие малых глубин кавитация незначительно распространяется в вертикальной плоскости по сравнению с распространением ее вдоль поверхности (волна от линкора).

Присутствием алюминия в фронте детонации (скорость сгорания алюминия меньше скорости детонации ВВ) и возникновением кавитационных явлений объясняется такое явление, как свечение под линкором. Причиной кажущегося двойного взрыва, второй воронки и контузии корпуса линкора с противоположной от взрыва стороны явился отраженный от дна фронт ударной волны.

По опыту известно, что воронки в илистых отложениях затекают быстро. Поэтому в качестве данных для дедуктивных расчетов использовать линейные размеры воронок, обнаруженных водолазами через несколько дней, было бы не совсем корректно.

Заряд состоял из смеси флегматизированного гексогена с алюминиевой пудрой. Размеры заряда — длина 4 м, ширина 2 м, высота 0,4 м, объем 3,2 м^3. Кумулятивная воронка конической формы, облицованная стальным листом d = 8 мм. Заряд залит вокруг тротилом — ввиду гигроскопичности гексогена. Сформирован на стальном листе (4,0x2,0x0,02 м), уложенном на пайолах барказа (20-весельный, L = 12 м, b = 3,4 м, h = 1,27 м, h_0 = 0,94 м, водоизмещение V = 12 т). Баркас стоял под выстрелом правого борта линкора и бесследно исчез после взрыва. В качестве детонатора использовался гидростатический взрыватель от глубинной бомбы типа «К-3».

Гексоген $C_3H_6O_6N_6$ (циклотриметилентринитроамин) — бризантное взрывчатое вещество с высокими взрывчато-энергетическими характеристиками, мелкокристаллический белый порошок, плохо прессуется, гигроскопичен, высокая восприимчивость к детонации, плавится с разложением при температуре 203,5°С. Для улучшения прессуемости используется небольшое количество флегматизатора (смесь парафина с церезином). В смесях с пластифицирующими добавками гексоген образует пластические ВВ с высокой вязкостью и способностью легко деформироваться. Скорость детонации 8100 м/с, плотность ρ = 1,59 г/см^3. Алюминиевая пудра (типа ПАП-8) в количестве 17 — 20% увеличивает фугасность до 80%. Кислородный баланс — 21,6%, теплота взрыва Q_v = 1300 ккал/кг, работоспособность 490 см^3. Относится ко второй группе взрывчатых веществ с количеством кислорода, недостаточным для полного сгорания, но достаточным для полного газообразования.

Барказ 20-весельный. Площадь кингстона — 0,01 м^2. Водоизмещение 12 тонн.

Расчет времени полного затопления производим по формуле истечения жидкости через отверстие постоянного сечения при постоянном напоре:

$Q = \mu F \sqrt{qH}$ (м^3/с)

[$Q = 0{,}7 \times 0{,}01\sqrt{9{,}81 \times 1{,}0} = 0{,}02$ м^3/с]

где: μ — коэффициент расхода (0,6 — 0,75);

F — площадь кингстона (м^2);

q = 9,81 м/с^2;

H — глубина нахождения кингстона (пробоины).

$t = 60\ k\ V_t/Q$ (с)

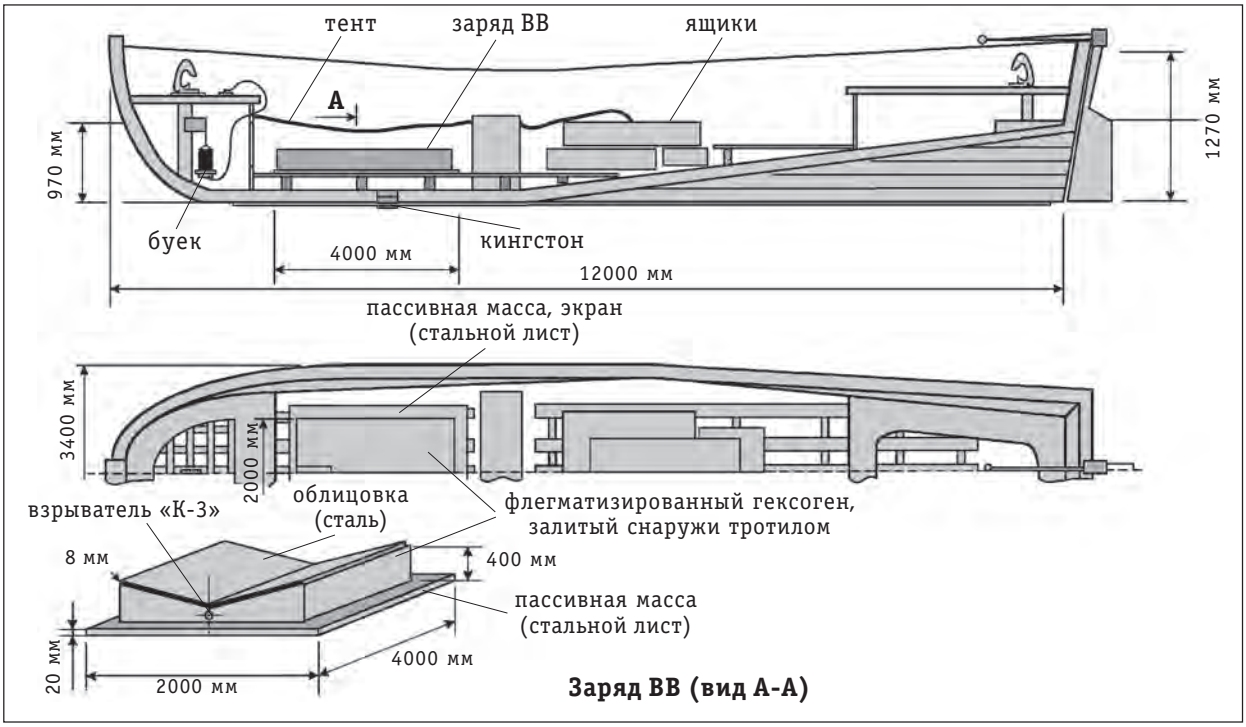
[t = 60x0,01x12/0,02 = 420 сек = 7 мин]

где: k — коэффициент проницаемости (для барказа k = 0,01).

Если внимательно посмотреть на схему расположения пробоины и барказа под бортом линкора, то станет ясно, что барказ тонул кормой вперед с креном на правый борт, будучи пришвартованным к выстрелу правого борта.

Есть версия, что заряд был сформирован заранее на дне, что ВВ можно было накопить. Но без помощи плавкрана установить пассивный экран (лист металла размерами 2x4x0,02 м и весом 1,25 т) невозможно, тем более, скрытно. Предположим, что могли и установить. Но для этого необходимо выяснить, велись ли какие-нибудь работы в районе якорной стоянки №3 в ближайшее время перед взрывом. Но, согласно данным водолазного обследования района бочки №3 (70x100 м), произведенного после взрыва — вряд ли. Но все может быть. В нашей «стране чудес» ничто нельзя исключить...

Не выдерживает критики версия «итальянского следа».



Заряд ВВ (вид А-А)

Предположим, под линкором взорвалась одна тонна ВВ. В 1955 году на вооружение была принята сверхмалая подводная лодка типа «Kosmos» SX-506 с двумя транспортировщиками на борту, способными нести по 270 кг ВВ в различных комбинациях. Следовательно, нужно как минимум четыре транспортировщика, т.е. в операции должно участвовать две СМПЛ. Этого итальянцы себе не позволяли даже во время боевых действий. Это нонсенс. Пройти незамеченными нашей разведкой через Босфор и Дарданеллы, подойти к главной базе флота двум подводным лодкам, выпустить четыре транспортировщика, которые должны будут принять (независимо друг от друга) одинаковое решение следовать на якорную стоянку №3 вместо №14, в связи с тем, что линкор изменил место стоянки, собраться в одном месте, сгруппировать заряд, запустить механизм подрыва и незаметно выйти из базы. Все транспортировщики на задание должны двигаться различными курсами, с целью маскировки и уменьшения шансов обнаружения. В самой базе, учитывая реальную интенсивность движения плавсредства по акваториям бухт в ту роковую ночь, диверсантам во избежание обнаружения, пришлось бы двигаться к цели в погруженном состоянии и ориентироваться только по приборам. Как показал опыт Второй мировой войны, в аналогичной ситуации шансы на удачу сводились к минимуму. Но самое интересное другое. Если это диверсия итальянцев, то напрашивается ряд вопросов:

1-й: за диверсию, проведенную в базе или ее акватории (если диверсанты проникли в базу с моря) несет ответственность начальник штаба флота. Если диверсант проник в акваторию базы с берега, то ответственность несет комендант крепости (ВМБ), и, как бесплатное приложение к обоим случаям в вопросе ответственности — начальники разведки и контрразведки флота. Ни первый, ни второй, а, тем более, третий, к ответственности привлечены не были. Правда, в 1956 г. начальник разведки ЧФ генерал-майор Д.Намгаладзе был снят с должности, а в январе 1957-го «почему-то» скоропостижно скончался в возрасте неполных 54 лет. Странно все это. Не менее удивителен факт неподписания акта-заключения Правительственной комиссии представителем так называемых «компетентных органов» (т.е. А.Шилиным).

2-й: если это диверсия, проведенная на военном объекте спецслужбами другого государства, то почему никакой ответственности не понесли люди из ГРУ и МГБ?

Взрыв произошел не на дне, а в пространстве между дном и поверхностью моря. Но подвесить заряд массой в одну тонну, не говоря уже о 4,8 тонн, пробле-

матично и при нынешних возможностях. А уж в 1955 году — тем более. Боковые кили, за которые в основном и подвешивают под днищем подобного рода «игрушки», начинались в районе 68 шпангоута, а пробоина образовалась после взрыва в районе между 33 – 50 шпангоутами.

Место швартовки линкора было изменено буквально в последний момент, когда он находился на траверзе Константиновского равелина. Естественно, диверсанты об этом не могли знать. Смена места дислокации, взрыв корабля и непойманные диверсанты — факт. Напрашивается вывод — значит была утечка информации из штаба флота. Об этом (раз уж заговорили о диверсии) нигде, ни в материалах Правительственной комиссии, ни во всевозможных решениях, не сказано ни единого слова. А уж, тем более, никто не понес наказания.

Неясна одна деталь: как же так могли в Штабе флота планировать полеты морской авиации, что для обеспечения безопасности полетов сняли и направили в район реки Бельбек дежурный корабль с ДОЗК ПЛО. Снять его имели право только согласно приказа комфлота. В тот день командующий болел, начальник штаба был в Балаклаве. Так кто же отдал приказ? Кто отдал команду сменить место стоянки крейсеру «Нахимов» и встать на бочку №14 (штатное место линкора «Новороссийск»)? Что это за «рокировка» средь бела дня в Северной бухте 28 октября 1955 года? Крейсер «Фрунзе» — с бочки №8 на бочку №10, а крейсер «Адмирал Нахимов» — со «своей» бочки №10 на бочку №14. Об этом нигде ни слова. Учебно-тренировочные полеты морской авиации планируются в штабе, как минимум, дней за двадцать и обеспечение безопасности полетов — один из главных пунктов подготовки. Тем более, что в 1955 году в 62 ИАП (истребительный авиационный полк) ВВС ВМФ на вооружении состояли новые реактивные истребители Миг-17 и готовились к приему Миг-19. Следовательно, к таким вопросам, как безопасность полетов, относились очень серьезно (не надо забывать, что это был 1955-й, а не 1995 год). Спрашивается — что, больше в главной базе кораблей не нашлось, чтобы послать на обеспечение, тем более посланный с ДОЗК ПЛО корабль был заменен другим (для замены — нашли, для обеспечения полетов — нет), а про вход в бухту как будто забыли и вспомнили аж ночью, когда разрешили вернуться кораблю ПЛО в точку несения боевого дежурства, хотя полеты закончились уже к обеду. Для замены корабль нашелся, а закрыть вход в главную базу — нет.

Боносетевое заграждение: открыто нараспашку, хотя везде написано: нормальное положение БСЗ — закрытое. Рейдовый буксир, который закрывает-открывает заграждение, был на месте после входа линкора в базу. Почему не поступила команда закрыть БСЗ?

Береговая шумопеленгаторная станция «Сатурн-12». Вы когда-нибудь встречали в Вооруженных силах такой факт: поставить на профилактику полностью весь объект (основной и резервный). Интересно, кто подписал такой график регламентных работ на октябрь 1955 года?

Получается (основываясь на докладных записках должностных лиц командования ЧФ во время расследования), все прекрасно знали, что система ПЛО не удовлетворяет требованиям безопасности главной базы флота и никто ничего не делает и делать не собирается. Ведь это все вопросы штаба флота и ОВРа.

Почему после столь мощного взрыва, гибели корабля и людей не была объявлена тревога по базе? Понятно: шок, растерянность. Это естественно. Но почему в воздух были подняты самолеты только через 12 часов, силы ПЛО начали поиск через 8 часов, а мероприятия на суше по борьбе с ДРГ (диверсионно-разведывательные группы) и усилению режима не проводились вообще?

Вызывает, мягко говоря, недоумение факт срочного отзыва линкора из порта Донузлав в главную базу за неделю до гибели. Официальная мотивировка — в море видели перископ неизвестной подводной лодки. На любом флоте есть такое подразделение, как БИП (большой информационный пост), куда стекается вся текущая информация по обстановке на ТВД — кто и где находится, как корабли, так и самолеты — тем более свои. Если это своя лодка, то зачем такая спешка, а если чужая, то почему не организовали преследование и уничтожение неопознанной подводной лодки? Куда смотрело

и чем думало тогда командование флота? Не ясно. Тем более неясен, при такой обстановке на ТВД, выход линкора 28 октября на мерную линию. Уже забыли про неопознанную лодку и угрозу «черного князя» Боргезе отомстить за «поруганную честь флота»?

Да и сами угрозы сомнительного характера. Ведь флот весь поделили между странами-победителями, а мстить решили только Советскому Союзу. Если итальянцы и в самом деле задумали уничтожить линкор, то зачем об этом трубить через прессу? Ведь Боргезе был далеко не дилетант в этих «щепетильных» вопросах.

Все вышеперечисленное находилось в компетенции штаба флота. Тяжело представить такой, мягко говоря, бардак в главной базе флота, особенно после репрессий 1949—1953 гг., коснувшихся флота напрямую. Складывается впечатление, что в командовании ЧФ были одни «камикадзе».

Не надо быть крупным стратегом в области планирования диверсий, чтобы понять, что создались (или были созданы) идеальные условия для проведения диверсии в стране, обладающей ядерным и термоядерным оружием. В стране, где непредсказуем первый руководитель, где имеется самая большая и боеспособная армия в мире. И тем более не понятно, какой «самоубийца» извне мог санкционировать проведение этой акции против бесконечно устаревшего линкора, не имевшего никакого стратегического значения. «Отомстим за поруганную честь флота ... диверсия головорезов черного князя Боргезе...». Это глупость, рассчитанная даже не на обывателя, а так... На серое безропотное стадо, коим нас продолжают считать руководители страны и по сей день. Еще более несуразным это представилось, когда я узнал, что призывы к мщению за поруганную честь флота неслись из уст самого В.Боргезе со страниц итальянской прессы. Все это напоминает сюжет мультфильма времен нашего детства «Ограбление по-итальянски», в котором о готовящемся ограблении знали все, включая полицию и банк.

В это никак не вписывается демонстративный вояж американского флота с «дружественным визитом» в Средиземное море и в проливную зону с нарушением Международной конвенции о проливах. И самое главное — полное безразличие к взрыву линкора со стороны руководства государства и Вооруженных Сил.

Если собрать все публикации на тему гибели линкора «Новороссийск», то никак не складывается мозаика «итальянского следа». Если внимательно разложить все по порядку, то все становится ясно: это политическое заказное убийство ни в чем не повинных людей. В на-

Современная диверсионная СМПЛ.
Принципиально за 50 лет не изменилось ничего...

шей истории таких примеров много. В этой мозаике есть одна пустая и самая темная ячейка: диверсант. Сейчас мы можем только строить догадки, хотя многое и так ясно. Но... «не пойман — не вор». Ведь понятно, что после такого рода мероприятий исполнители и «разработчики» долго не живут.

Наше высшее руководство, само того не подозревая, создало итальянцам имидж «крутых» и бесстрашных диверсантов, прорекламировало их сверхмалую подводную лодку фирмы «Космос» для диверсионных целей ... но не более.

Часто приходится слышать: буквально на следующий день в Италии состоялось награждение большой группы старших офицеров флота. Мол, вот она — истина.

Но насколько известно, по крайней мере тому, кто служил в Вооруженных Силах, что такой контингент, как диверсантов, разведчиков (а их начальников, тем более), так быстро и громогласно не награждают, дабы на будущее их не «засветить». Это же не последняя акция, в которой им предстоит участвовать. Второе: еще не известно случая, когда так быстро наградили бы большую группу людей, и самое забавное, что гипотетические исполнители (итальянские диверсанты) в момент награждения были еще на обратном пути к проливу Босфор. Подводная лодка — не самолет, так быстро не ходит, чтобы за сутки дойти от Севастополя до Босфора. Это расстояние в 270 миль. Простая арифметика говорит, что до Босфора 6-узловым (надводным) ходом идти 45 часов, а это около двух суток. А подводным ходом — еще дольше.

Странно как-то все это. Не стыкуется.

Во всей этой трагедии есть еще и другие факты, говорящие против «итальянского следа».

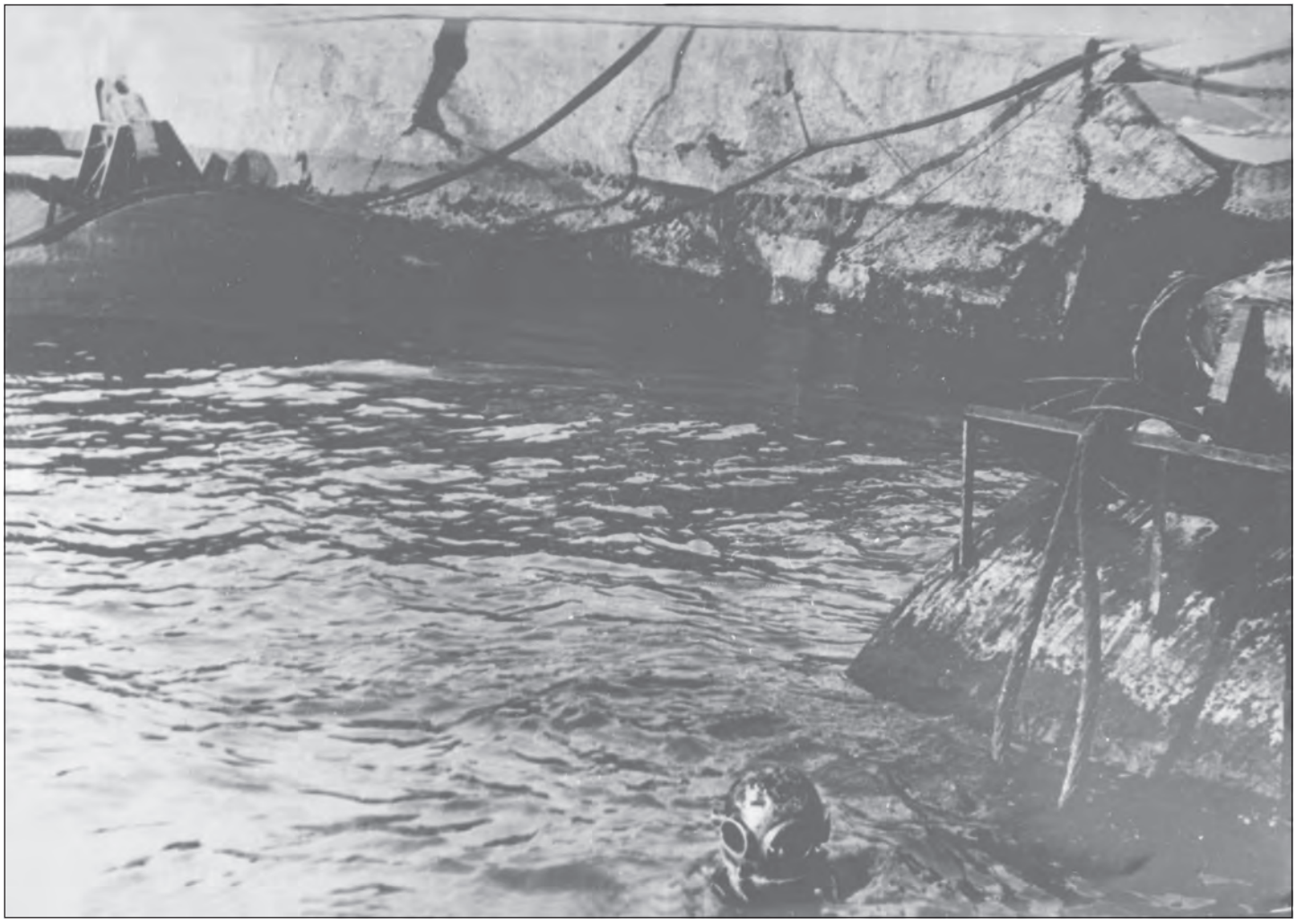
Сентябрьское (Южное) Совещание ЦК, прошедшее в Севастополе. Спрашивается, что — членам ЦК, а тем более, Политбюро — делать больше нечего, как устраивать совещание в еще не до конца восстановленном после войны городе? Ялта под боком. Но самое интересное то, о чем на совещании говорилось:

Н.С.Хрущев — «...пора освободить верфи от крейсеров».

Г.К.Жуков — «...боевые корабли утратили свое стратегическое значение».

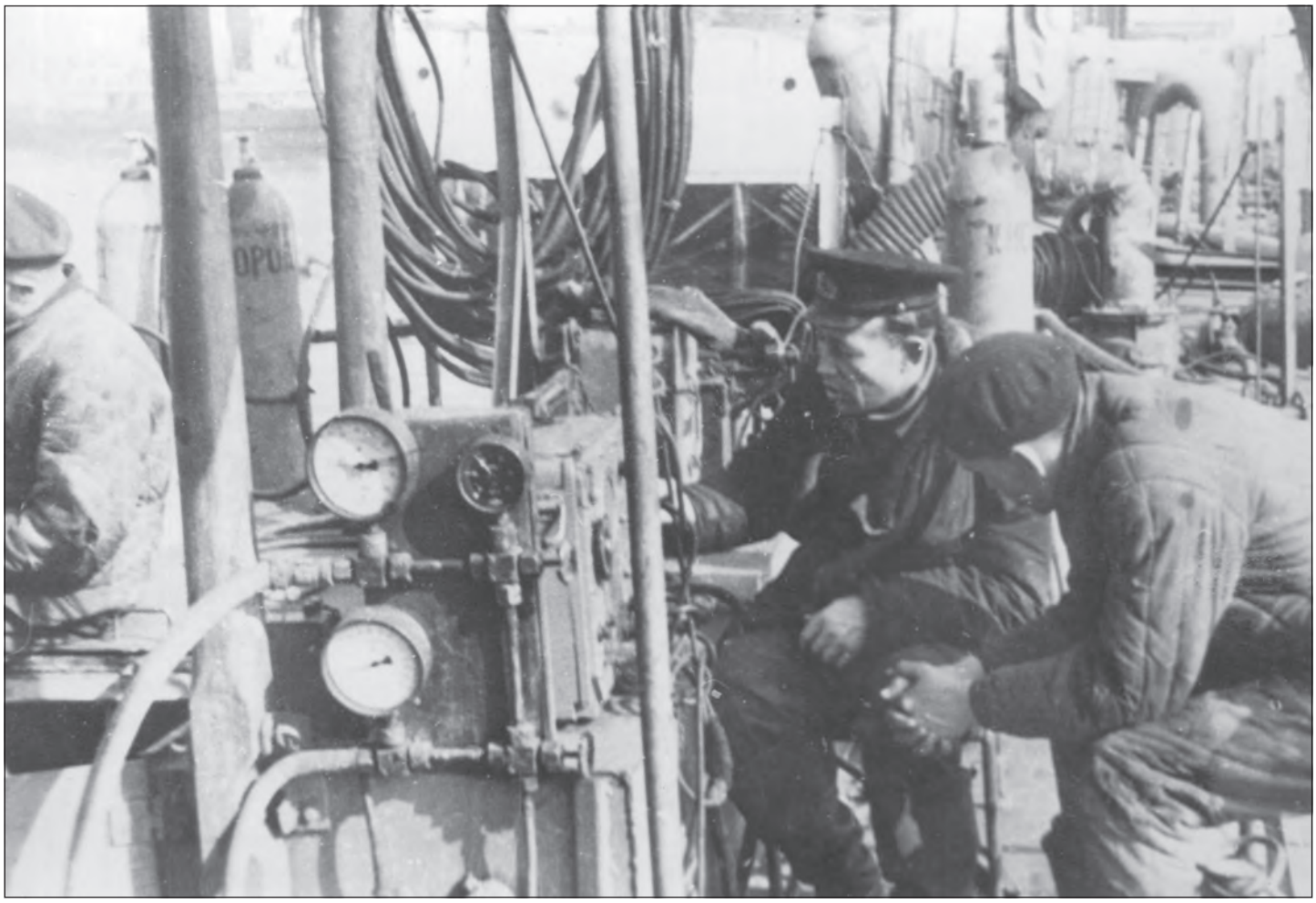
Все это происходит в главной базе флота, в присутствии Главкома ВМФ, автора Большой Кораблестроительной Программы — адмирала флота Н.К.Кузнецова и звучало как смертный приговор всем большим надводным кораблям, как грозное предупреждение. Членов Политбюро нужно было убедить в пророчестве сказанных слов. Нужен наглядный, яркий пример. Чтобы было легче представлять размеры трагедии, члены ЦК и Политбюро, будучи в Севастополе, воочию увидели громадину находившегося в строю линкора «Новороссийск» (линкор «Севастополь» был на последней стоянке у стенки Морзавода). Вот, так и был, разыгран фарс трагедии. Предварительно были «созданы все предпосылки к диверсии» в главной базе флота в виде бросающейся в глаза «безобразий и безответственности на флоте». Все это не могло не быть замеченным американской или иной разведкой. Вот откуда могут «расти ноги» у факта появления флотов США и НАТО в те дни перед проливами. Как тут не вспомнить слова древнего философа Меандра: «Подлость вертит многими расчетами». Наиболее же вероятные глобальные, международные цели этой акции мы уже рассматривали.

После взрыва и гибели линкора стали оперативно сворачивать «Программу...», уничтожать корабли прямо на стапелях и



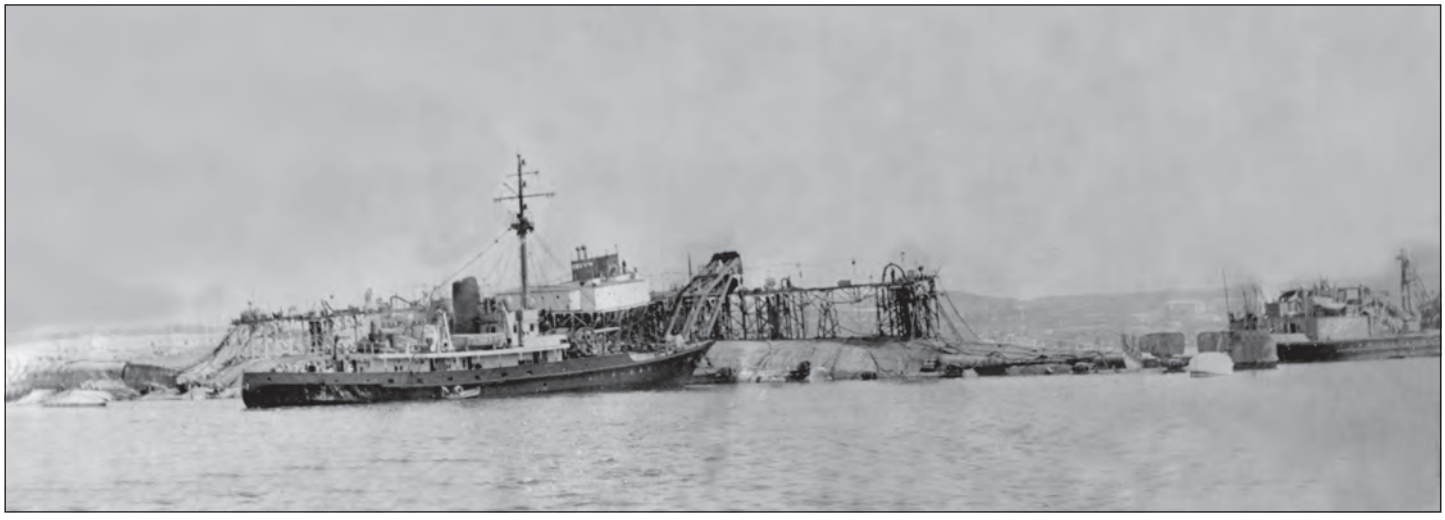
Водолазы ЭОН-35 в районе пробоины. Май 1957 г.

Лейтенант М.И.Козлов ведет переговоры с водолазом по переговорному устройству.



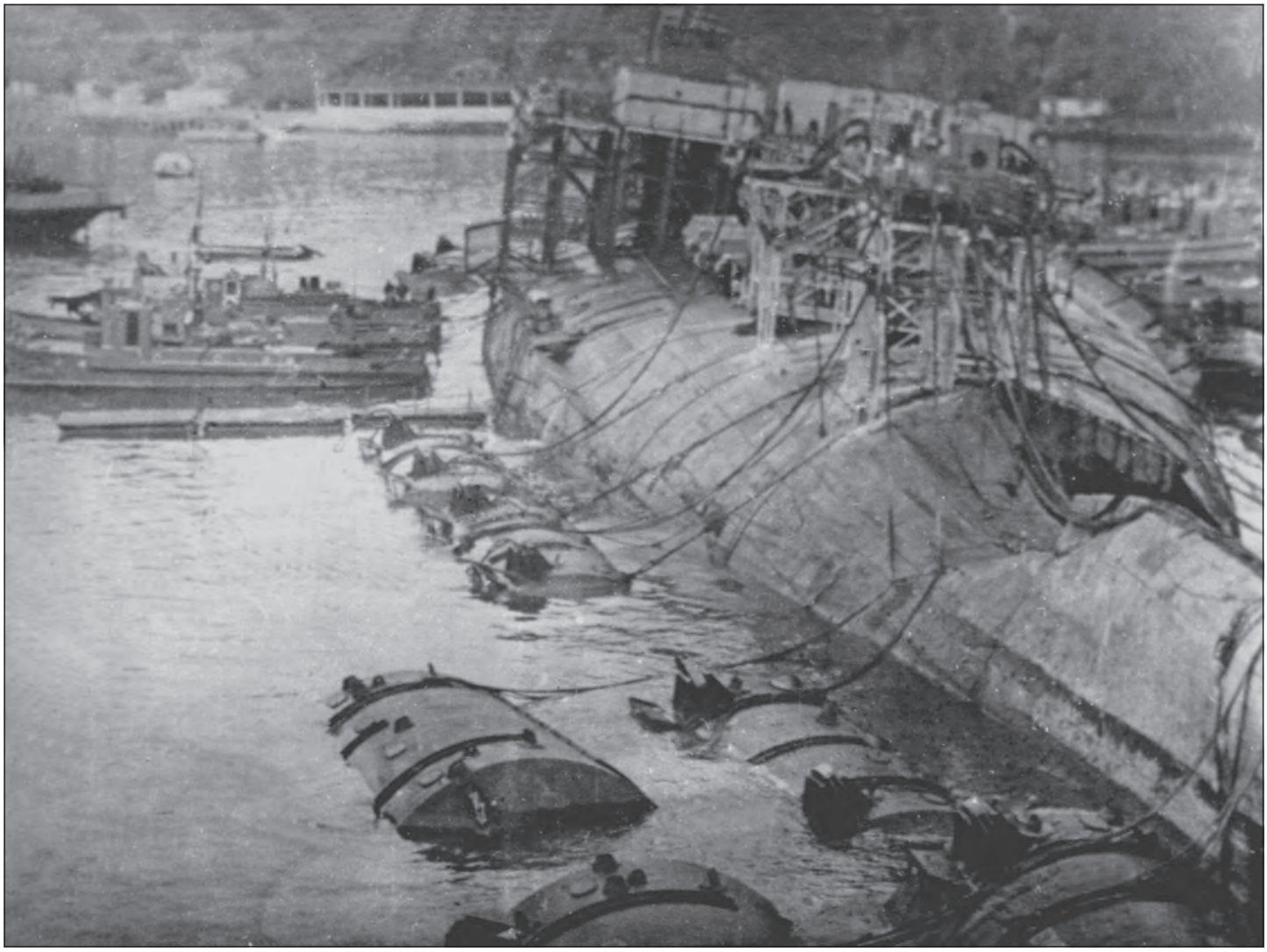
Кормовая часть всплыла 4 мая 1957 года в 10 утра.
Снимок сделан с вертолета, сильный дождь.

Вид на пробоину с правого борта. Обшивка загнута внутрь корпуса — взрыв был внешний.
На днище стоит инженер-подполковник Э.Е.Лейбович. С конца 1957 г. он возглавлял экспедицию.



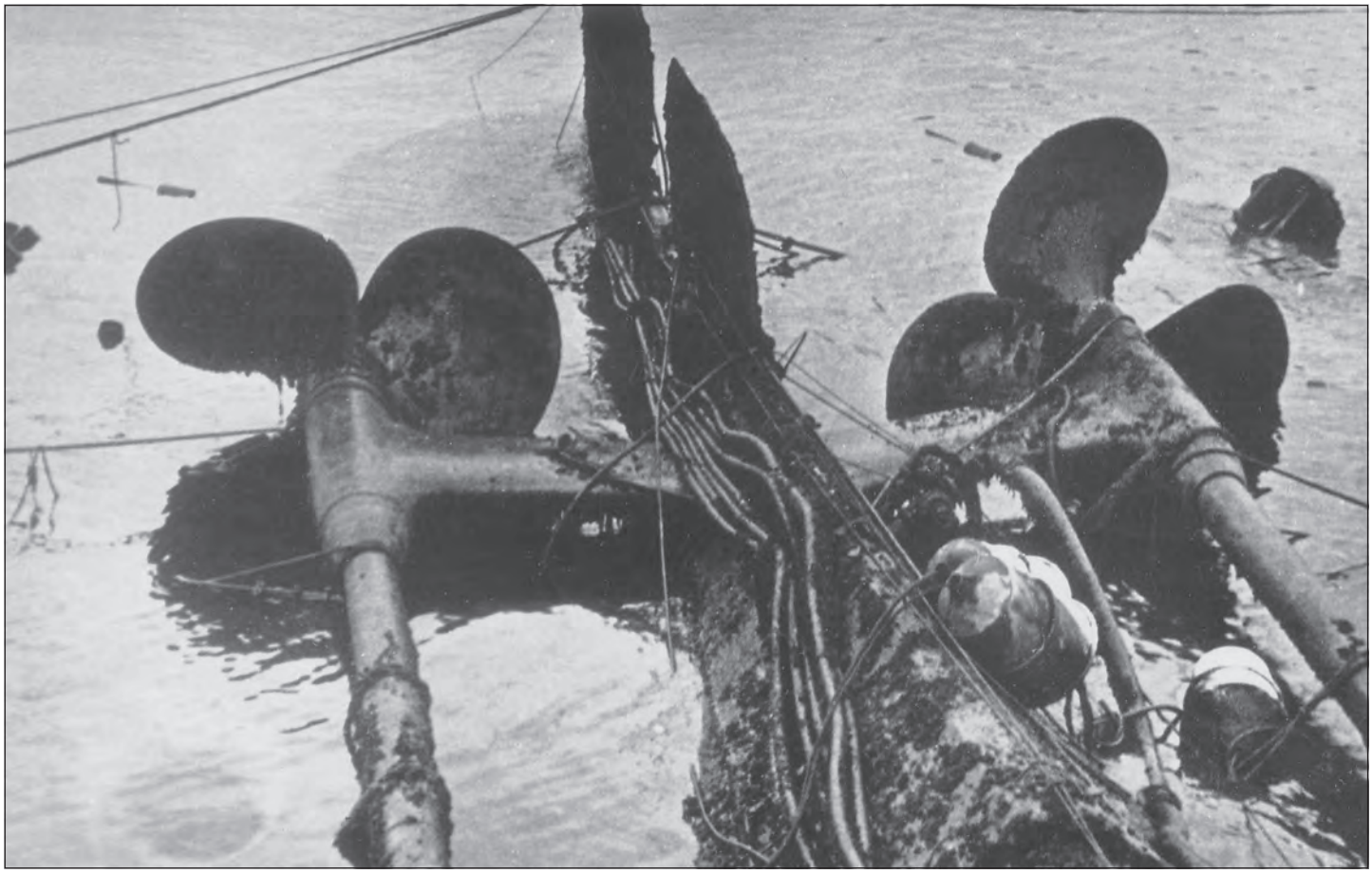
Корпус линкора «Новороссийск» после подъема.

Линейный корабль «Новороссийск» после подъема. Май 1957 г.



Левый борт поднятого линкора. 11 мая 1957 г.

Винторулевая группа. Май 1957 г.



у достроечных стенок. Факт исторический. Но самое парадоксальное, что каких-либо официальных постановлений касательно уничтожения надводных кораблей до сих пор не найдено. То ли случайно, то ли нет, получилось, что 11 сентября 1955 года на Северном флоте с подводной лодки Б-67 был произведен успешный запуск первой баллистической ракеты морского базирования типа Р-11 МФ. На выходе была атомная подводная лодка проекта 627 (будущий «Ленинский Комсомол»). Именно Хрущев и Бутома (член Правительственной комиссии по расследованию причин гибели линкора «Новороссийск») станут «отцами» атомного океанского подводного флота. Именно Хрущев ратовал за расширение ракетных программ. Сын Хрущева в то время занимал должность заместителя Челомея — ближайшего консультанта Н.С.Хрущева. Они протаскивали на флот крылатые ракеты, в то время совершенно недоработанные. Именно ему, Хрущеву, принадлежат слова: «...надводные корабли — это анахронизм, «плавающие гробы», и если они еще и нужны кому, так это американцам. Боевые корабли утратили свое значение. Они стали отличной мишенью для ракет, достаточно одной ракеты, чтобы потопить огромный корабль. Нашему флоту, кроме ракет и подводных лодок, практически ничего не нужно». Эти слова — красноречивая иллюстрация к трагическому эху Севастопольского взрыва и информации, напечатанной в авторитетном справочнике «Джен» за 1957—58 годы — «Another report states that the ship was expended during some experiments in Black sea» (...согласно другому сообщению, корабль был использован во время некоторых экспериментов на Черном море). Вот и все.

Инициатором снятия Н.Г.Кузнецова с должности Главкома ВМФ был Н.С.Хрущев. Кузнецов был вынужден, а точнее его вынудили, принять на себя всю полноту ответственности за потерю линкора. С другой стороны, трагедия произошла в удобный момент (по моему глубокому убеждению, в другое время она возникнуть не могла), когда Н.С.Хрущев решил, наконец, освободиться от Кузнецова, сторонника большого флота. При этом он вошел в конфликт с Хрущевым, который стремился уменьшить количество больших надводных кораблей (Н.Г.Кузнецов в это время находится в натянутых отношениях и со своим непосредственным начальником, министром обороны Г.К.Жуковым). Это стремление нам «аукнется» потом, во время Карибского кризиса. Но это все потом... впереди.

Можно себе представить, как мило потешались наши руководители государства, посвященные в подробности истин-

Северная бухта Севастополя. Слева виден корпус «Новороссийска». Справа — флагманский корабль ЭОН-35 — бывший гвардейский крейсер «Красный Крым». 1957 г.

ных причин взрыва, над темпераментными итальянцами, возгордившимися тем, что «смогли отомстить» большевикам за поруганную честь своего флота. «Наш «Джулио Чезаре» не будет служить большевикам!» — говорил В.Боргезе. Святая наивность. Он, видать, и представления не имел, с кем имеет дело. Порой так и хочется сказать: «Ребята, да ваш «Джулио Чезаре» своим взрывом и гибелью сослужил большевикам такую службу, о значении и смысле которой вы даже и не подозреваете». Блажен, кто верует.

Во всей этой трагедии не жаль ни Кузнецова, ни поднаторевших в «подковерной» борьбе чинуш, ни линкор. А искренне, до боли в сердце жаль простых матросов и офицеров, погибших, но до конца исполнивших свой воинский долг. Они не ушли, не бросили любимый и обреченный корабль. Им мешали (пусть даже и невольно), но они упорно боролись за его жизнь, его спасение, как борются за что-то родное. На это способны сильные духом и умеющие горячо любить Люди. Мужество — это некая стойкость Души. Но их бросили, предали... молодых, полных сил и жизненной энергии людей. Им жить да жить. Что они видели в своей короткой жизни — голод, репрессии, войну, безотцовщину и разруху. Для одних — это подвиг, мужество, героизм и смерть. Для других — это позор, бесчестье и возможность сделать «блестящую» карьеру.

Будем же правдивы перед собой. Не надо смешивать воедино святое и грешное, низменное и высокое.

Когда читаешь материалы Комиссии и воспоминания людей, причастных к этому делу, то ловишь себя на мысли: как надо ненавидеть свой народ, свою армию, чтобы делать свою карьеру и укреплять свое положение не на поле боя, не грандиозными замыслами и исполнением во имя и на благо простых людей, а так: испытанием ядерного оружия на десятках тысяч солдат в Тоцких степях, предать забвению память о погибших при исполнении служебного долга, бросить в «мясорубку» людей и забыть их, прощать военных преступников и дезертиров (амнистия 1947 г.) и люто ненавидеть людей, попавших в плен, но не забывших своего Долга, прошедших все круги ада и оставшихся верными Присяге. «Не так страшны со стороны врагов козни, как те, которые несут ближние» — эти слова философа Бабрия актуальны и сегодня. Как это больно и горько!

После Севастопольской трагедии всем было приказано — «забыть»! Но они забыли, а точнее не брали во внимание, что существует память людская. Они думали: если надо будет, то заставим народ забыть горе грозными указами.

Боже, сколько было аналогичных случаев. «У нас за аварии не награждают» — слова главкома С.Г.Горшкова. Более циничного выражения я не встречал. Этой фразой было сказано все. Они умны на зло, добра делать они не умеют и не хотят. Не для того, чтобы делать добро, они рвались к власти. Правдивость этих слов мы ощущаем на себе сейчас. Чего только они нам не обещали. «Прежде всего надо остерегаться тех, кто легок на слова о добре и общем благе, а душою этого не подтвердил», — говорили древние мудрецы Востока.

Не случайно, совсем не случайно, именно в 1956 году вышли в свет два издания: В.Боргезе «10-я флотилия MAS» и Сергеев-Ценский (член Союза писателей) «Утренний взрыв». Если кто не читал, то коротко: линкор «Императрица Мария» взорван на рейде Севастополя по негласному приказу командующего Черноморским флотом адмирала Колчака с целью пресечения революционной деятельности большевиков на флоте и линкоре, в частности.)

Как все это похоже. Только даты и персонажи другие, а во всем остальном — как по нотам. И как тут не вспомнить основополагающий иезуитский принцип: «Все морально, что служит достижению поставленной цели».

Теперь для уточнения степени управляемости процесса в качестве счетной единицы выберем оставленный без внимания правительственной комиссии временной параметр — интервал между взрывами. Он был объективно зафиксирован сейсмографами Крымской обсерватории и показаниями свидетелей. Однако никакой оценки сейсмограмм, ни их оригиналов найти не удалось...

Благоприятным фактором для проведения диверсии являлось отсутствие в Северной бухте постов НИС, которые были

сняты по сокращению штатов, и отзыв дозорного корабля для обеспечения полетов авиации в район Лукулла и Бельбека. В связи с отсутствием в период с 5 ч. 50 мин. до 0 ч. 17 мин. 29 октября дежурных сил ОВРа, решавших задачу перекрытия фарватеров и подходов к Главной базе средствами акустики и визуального наблюдения, окончательное приготовление и постановка боеприпасов могли быть осуществлены в течение 18 ч. 27 мин. При этом теоретически чистое время действий подводных диверсантов не могло превысить 5 ч. 30 мин. — с 18 ч. 47 мин. (конец сумерек) до 0 ч. 17 мин. (прибытие дежурных сил ОВРа в базу).

Доклад командиру линейного корабля «Новороссийск» о построении личного состава к празднованию 100-летия Первой Обороны Севастополя. 1954 год.

При рассмотрении в качестве единиц счета грузоподъемности и скорости подводного хода диверсионных средств того времени, приходишь к выводу, что за указанный промежуток времени решение подводными диверсантами задачи транспортировки и установки 2,5 тонн (на самом деле — 4,8 тонны — Авт.) боеприпасов весьма проблематично, тем более что с гораздо меньшим напряжением сил и средств эту задачу можно было решить в течение недели, когда «Новороссийск» находился на штатной стоянке у бухты Голландия (т.е.на бочке №14 — Авт.). С учетом изложенных фактов можно предположить надводный способ постановки боеприпасов с использованием в качестве ориентира створа якорных бочек, на которые должен был стать ЛК «Новороссийск» после возвращения с моря. (О том, на какие бочки должен будет стать флагманский линкор, могло знать только руководство флотом, которое и отдало распоряжение о смене стоянки именно в этот день! Нужны ли комментарии? — Авт.) Общий ресурс времени для решения задачи диверсантами в этом случае составлял около 12 ч. и был ограничен лишь получением данных о месте стоянки корабля после возвращения в базу. Можно полагать, что диверсанты стремились по возможности быстрее окончательно приготовить боезаряды и обеспечить их постановку в заданном месте. В этой связи с высокой долей вероятности можно говорить об использовании надводного плавсредства...

Факты...

До сих пор для меня остается загадкой, как могла остаться и отработать старая немецкая мина, взорваться обязательно ночью и взорваться в таком самом уязвимом месте корабля. Уж слишком это все невероятно.

Н.Г.Кузнецов, Адмирал Флота Советского Союза, бывший Главком ВМФ СССР.

Тайна трагической гибели линейного корабля «Новороссийск» остается нераскрытой и поныне. Мало кто до сих пор верит в официальную версию о взрыве под кораблем старой донной немецкой мины. Уж больно неубедительны доводы даже маститых ученых. Варианты «связки ящичных мин» также неубедительны и нереальны. Любой здравомыслящий человек, ознакомившийся даже вскользь с обстоятельствами гибели «Новороссийска», приходит к выводу об имевшей место акции подводных диверсантов. Но вот здесь и начинаются домыслы и фантазии...

Совсем не случайно вот уже сорок с лишним лет принято «бросать камни» в сторону итальянских боевых пловцов, флотилии МАС итальянского фашиста Боргезе. Приводятся доводы, воспоминания, да и просто домыслы.

Наиболее реально опроверг версию об итальянских диверсантах известный историк-любитель, москвич Сергей Сулига, хорошо известный в своей среде высокопрофессиональными книгами. Позволим себе почти дословно процитировать книгу «Линкор «Джулио Чезаре» («Новороссийск»)», изданную в серии «Морская коллекция» №4(10), 1996 г., стр.30—32.

В большинстве работ, посвященных гибели «Новороссийска», на первый план выходит версия подрыва этого линкора итальянскими диверсантами. Не считая возможным однозначно стать на сторону этой версии (как и версии о случайном подрыве на мине), хотелось бы высказать некоторые соображения, которые ее сторонники (Б.А.Каржавин, Н.А.Черкашин и другие) почему-то не принимают в расчет.

1. Любое участие государственных структур Италии (ВМС, разведка и т.п.) в этой акции, а также сокрытие от мировой общественности информации о подготовке диверсии частными лицами означало бы в тех условиях объявление войны, которая, естественно, вырастала в третью мировую. Риск «засветиться», как на стадии подготовки, так и на стадии выполнения такой диверсии, был достаточно велик, особенно учитывая активность советской разведки, влияние итальянской компартии и традиционное неумение этой страны хранить военные секреты. Подготовку к подобной операции следовало держать в тайне даже от союзников, которые тогда, особенно США, вникали во все военные дела Италии. Для США это означало опасность в случае провала быть втянутыми в войну. В случае же успеха эффект имел никакого военного значения (как, например, Порт-Артур или Перл-Харбор) вследствие полной боевой непригодности объекта атаки, а носил бы чисто морально-политический характер. А из-за морального удовлетворения группы воинствующих недобитых итальянских фашистов никто не стал бы «городить огород».

«Новороссийск» в Северной бухте во время парада.

2. Акция могла быть подготовлена в

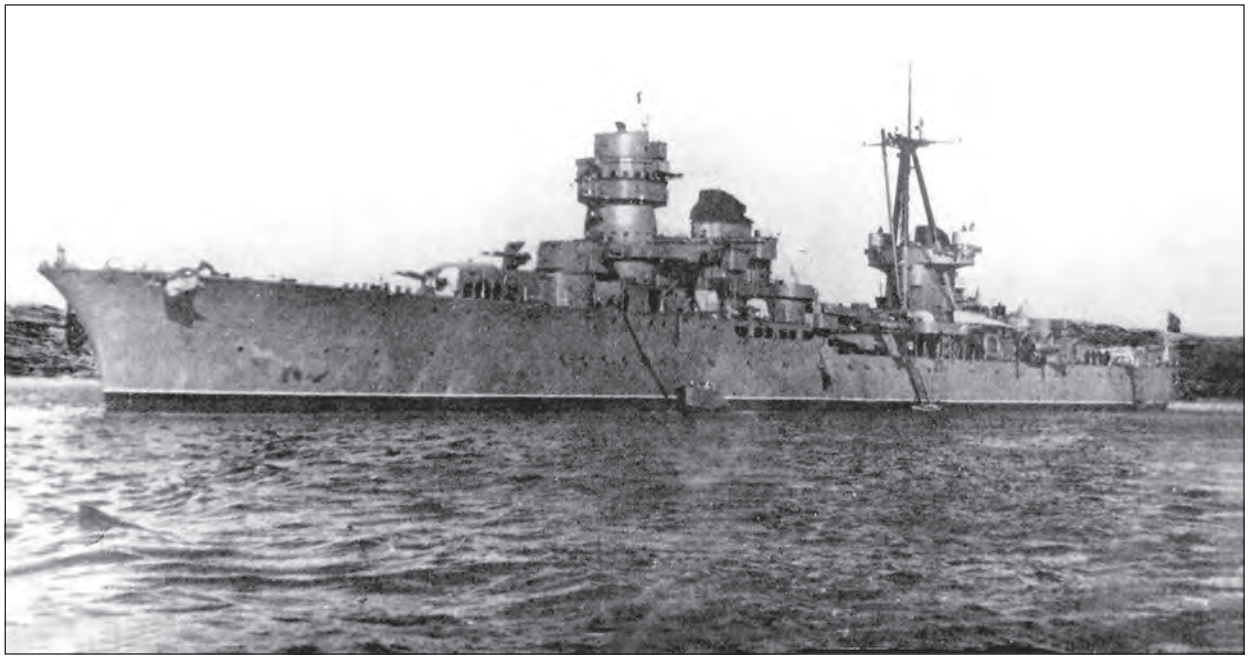
тайне от государства на деньги частных лиц (большие деньги, которые не каждый, даже жаждущий морального удовлетворения фашист рискнул бы вложить). Но и в этом случае пришлось бы сохранять полную секретность.

Тоже способ отвлечься от будней службы..

3. Для удачного минирования корабля в охраняемой гавани необходимо собрать полную информацию о режиме охраны, местах стоянки, выходах кораблей в море и т.п. Собрать такую информацию без резидента с радиостанцией в Севастополе или где-то рядом (а получается, что это должен быть личный резидент Боргезе или же подкупленный им агент разведки какой-либо из западных держав) невозможно. Вряд ли в условиях закрытости Севастополя такой агент мог бы существовать и к тому же активно действовать, а идти на подобную акцию вслепую не рискнул бы и сам Боргезе. Все аналогичные операции в ходе Второй мировой войны проводились только после получения всей необходимой информации.

4. Как теперь выясняется, проникнуть в Севастопольскую бухту в 20-х числах октября 1955 года карликовая подлодка могла бы без большого труда. Но требовалась уверенность в том, что боновые ворота будут открыты; что РЛС наблюдения за морем — ремонтироваться; что не будет организован надлежащий патруль ПЛО, а «Новороссийск», выйдя в море, вернется к вечеру и станет на бочку, кстати, не на свою штатную. Как могли участники диверсии все это узнать? Конечно, можно было рискнуть, но такой риск оправдан только в военное время.

5. Допустим, они все-таки рискнули. Прошли в бухту и, неоднократно подвсплывая для визуального наблюдения (а как без этого найти нужный корабль ночью, не зная заранее, где он стоит?), подошли к «Новороссийску». Но почему заряд подвесили к носовой части линкора, а не в самом уязвимом месте — под погребами или механизмами, где их работа облегчилась бы наличием скуловых килей? (Кстати, именно отсутствие скуловых килей на авианосце «Аквила» не позволило тем же итальянским подводным диверсантам подвесить заряды на его корпус — их просто положили на дно гавани, и их взрыв не потопил корабль, на котором даже отсутствовал экипаж, чтобы бороться за живучесть). Со стороны опытных боевых пловцов (а только такие люди могли быть привлечены к диверсии), к тому же хорошо знавших бывший итальянский линкор, наивно было предполагать, что он погибнет от пробоины в самом носу. Это ведь плохое знание характеристик корабля, глубины и качества грунта на дне бухты и неправильная организация борьбы за его живучесть привели к столь трагическому финалу. Пробоина вне броневой цитадели не может привести к гибели такого корабля, даже если его спасением вообще не заниматься. Другое дело, если корабль неправильно спроектирован, и потеря запаса плавучести в носу приводит к потере остойчивости, или сдают хилые переборки, позволяя воде распространяться по всему кораблю. Итальянцы знали, что этот линкор имел плохое разделение на отсеки, недостаточную остойчивость и был практически беззащитен от взрывов под днищем. Чтобы пустить его на дно, действительно было достаточно одного 1000-кг заряда, но размещенного никак не в оконечности. Боевые пловцы в 1955 году не могли не знать о результатах своих коллег в годы войны, когда корабль-цель из-за неправильно установленного заряда не тонул. Закладывая заряд (возможно, с



Легкий крейсер «Керчь» предсталял намного большую боевую ценность, чем старый линкор. И тоже был трофейным «итальянцем». Почему же он не стал объектом диверсии?

магнитной «липучкой», чему способствовало чистое днище линкора, не так давно вышедшего из ремонта) в носовой части, диверсанты рисковали свести на нет все свои усилия. Можно предположить и то, что они просто ошиблись на десяток-другой метров, пытаясь прикрепить заряд под погребами.

6. Бытует версия о наличии заряда внутри корабля — как раз в носовой части. Но она опровергается характером пробоины (края загнуты внутрь корпуса). К тому же сложно рассчитывать на то, что итальянцы могли успеть заминировать корабль перед передачей его СССР, не оставив при этом свежих следов.

Все же публикации в тогдашней итальянской прессе о возможном взрыве линкора на переходе в СССР скорее всего были результатом бессильной злобы. И вспомнилось о них только тогда, когда случилась катастрофа. Заявления об обнаружении магнитной мины у бывшего итальянского же крейсера «Керчь» после катастрофы с «Новороссийском» психологически объяснимы.

7. Ссылки на итальянских морских офицеров, которые кому-то заявляли о своем участии в потоплении «Новороссийска», также бездоказательны. Информация о гибели линкора просочилась за границу довольно быстро, и не нужно быть очень сообразительным, чтобы в целях саморекламы не воспользоваться такой возможностью. Тем более, что угрозы подорвать этот корабль высказывались неоднократно.

8. В нынешних условиях, когда раскрыты многие неприятные страницы в международных отношениях (даже более страшные и подлые, чем возможная севастопольская диверсия 1955 года), вряд ли есть смысл итальянской стороне опасаться каких-либо последствий, если она раскроет «тайну» гибели линкора «Новороссийск». И если итальянцы до сих пор ничего не говорят, то, может быть, они здесь и ни при чем?

И если говорить о причинах трагедии, то, кроме непосредственных виновников — комфлота, члена Военного Совета флота, а также и.о. командующего эскадрой, и.о. командира корабля и других (все они в разной степени ответственны за гибель корабля и сотен людей), нужно обязательно вспомнить о главной ошибке, сыгравшей роковую роль в судьбе корабля, — включении его в состав действующего флота. Ведь это был устаревший и неудачный корабль, в котором изначально в жертву не бог весть какой скорости хода принесли и разделение на отсеки, и недостаточную защиту, и общую слабость конструкции, чем всегда грешили итальянцы.

Фактически «Новороссийск» был совершенно непригоден для современного морского боя и мог выполнять только функции учебного судна.

Процитировав С.Сулигу, продолжим расследование гибели линкора «Новороссийск». Большинству читателей доступны три книги-исследования, в которых расследуется обстоятельства гибели линкора.

Это книги Б.А.Каржавина «Тайна гибели линкора «Новороссийск» (СПб, 1991 г.) и «Гибель линейного корабля «Новороссийск» (СПб, 1992г.) и книга Н.А.Черкашина «Судеб морских таинственная вязь» (Москва, 1990 г.). В дальнейшем, при цитировании этих книг мы, для удобства, обозначаем их как [1], [2] и [3], соответственно.

Можно также упомянуть книгу Дона Миллера «Подводный спецназ», изданную в Минске в 1998 году, но ничего нового в версиях по «Новороссийску» в ней не найти. Хотя, в целом, книга очень интересна.

Материал профессора Н.П.Муру «Гибель и подъем линкора «Новороссийск», помещенный в книге «Катастрофы на море» (СПб, Судостроение, 1998 г.) интересен фактическим материалом, но уважаемый профессор прочно стоит на официальной версии взрыва мины и исчерпывающих объяснений трагедии дать не в состоянии.

Авторы настоящего труда являются реалистами, патриотами отечественного флота. Целью данного исследования является принципиальное и бескомпромиссное расследование — кто же виновен в гибели корабля и части его экипажа, что взорвалось, как и кем произведен взрыв, если не исключалась диверсия...

Ответы на эти вопросы, по сути, лежат на поверхности и не скованный стереотипами мышления читатель легко сможет на них ответить, просто внимательно прочитав упомянутые выше три книги. Проделав это, авторы даже удивились, получив подтверждение своим открытиям в виде письма-расследования ветеранов отечественной ПДСС (подводные диверсионные силы и средства).

Для удобства читателей лучше всего подать материал о гибели линкора «Новороссийск» в виде цитат и сопроводить их комментариями.

Итак, начнем нашу печальную повесть...

29 октября 1955 года в 01 час 30 минут 48,5 с в Севастопольской бухте произошел взрыв под флагманским кораблем Черноморского флота линкором «Новороссийск». Через 2 ч 45 мин., после самоотверженной, но безуспешной борьбы личного состава за живучесть корабля, он опрокинулся и затонул. Погибло 609 и ранено 139 моряков.

Гибель самого мощного по вооружению корабля Черноморского флота в главной базе флота, в бухте с глубиной 17 метров, с подтянутой к берегу на 100—130 метров кормой, стоявшего на якоре в окружении многих кораблей эскадры, была и остается крупнейшей катастрофой, происшедшей с боевым кораблем в мирное время с начала столетия до наших дней. ([2], с.3)

Личный состав БЧ-4

Тренировка современных бойцов ПДСС. За 50 лет мало что изменилось.

...Линкор «Новороссийск» — не жертва несчастного случая. Линкор «Новороссийск» — боевая потеря в ходе минной войны, начатой в июне сорок первого и, увы, неостановимо продолжающейся поныне... ([3], с.449)

...Трагедия «Новороссийска» стоит в одном ряду с кровавыми уроками Порт-Артура, Перл-Харбора и Бреста... ([3], с.443).

...Матросы «Новороссийска» — герои и жертвы трагедии. Комфлота и его штаб — герои кровавого фарса... ([3], с.445)

...Обстоятельства гибели линкора и части его экипажа официально замалчивались в нашей стране более чем треть века. Мужество и героизм погибших были преданы забвению, более того, на них возложили вину за гибель корабля ([2], с.3).

...Почему же столь глухо захоронены в архивах имена тех, кого Родина золотом на граните назвала своими «мужественными сыновьями»?!.. ([3], с.449)

Рядом с трагедией «Новороссийска» совершенно не случайно, в качестве аналогии, Н.А.Черкашин приводит уроки Порт-Артура, Перл-Харбора, Бреста. Именно эти названия связаны в нашей памяти с началом боевых действий в ходе тяжелых кровопролитных войн XX века.

Длительное официальное замалчивание гибели «Новороссийска» — это не боязнь сообщить народу о гибели крупного корабля, так как об этом и так разнесет по свету «народная молва». Обилие официальных и неофициальных версий и вариантов гибели «Новороссийска» также отнюдь не случайно. Здесь будет уместным процитировать Честертона — известного мастера детективного жанра: «Где умный человек прячет лист? В лесу!»

Каковы же истинные мотивы и обстоятельства трагедии? Используя известный принцип: «отсеки лишнее и останется истина», продолжим наше расследование.

Первое, что бросается в глаза —

Факт №1: Почти явная осведомленность командующего Черноморским флотом и ряда высших лиц флота о готовящейся «акции» на линкоре «Новороссийск».

...Утром 29.10.55 г. крейсер «Молотов» выходил в море. Сигнальщик старшина 2-й статьи Панкратов и командир крейсера увидели перископ подводной лодки. Об этом рапортом было доложено Пархоменко. О чем говорил командир крейсера с Пархоменко не ведаю, то только после этого разговора наш командир отказался от своих слов и сказал, что это была, наверное, швабра... ([3], с.431)

...командующий Черноморским флотом вице-адмирал Пархоменко фактически дезорганизовал своим присутствием

на борту спасение корабля, сковал волю и инициативу офицеров-инженеров. Трудно не согласиться с этим мнением ([3], с.431).

...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 — руководитель буксировки; начальник политуправления флота контр-адмирал Калачев, заместитель прокурора флота Костромин и начальник Особого отдела эскадры Алексеев, самовольно убывшие на берег ([2], с.122—123).

...Командующий флотом т.Пархоменко, Член ВС флота т.Кулаков... пытаются оправдать свои преступно-безответственные действия в деле спасения личного состава линкора тем, что... они-де до самого конца были уверены в благополучном исходе и в том, что линкор не утонет ([2], с.101).

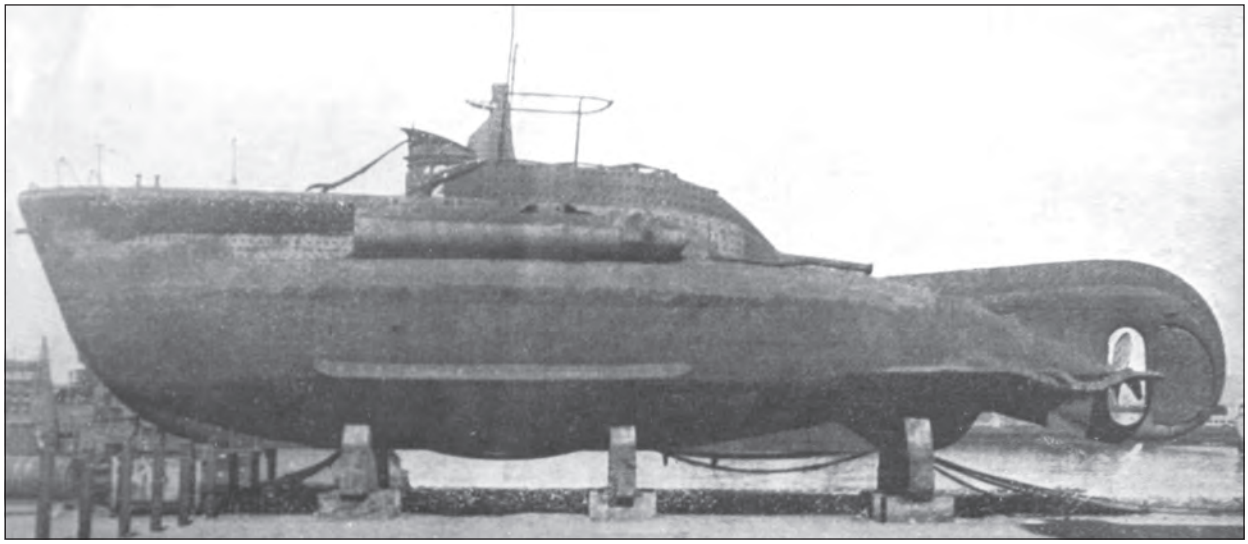
...По собственному признанию Командующего флотом т.Пархоменко,...он был настолько уверен в благополучном исходе, что у него появилась мысль «пойти и попить чайку»... ([2], с.109)

...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 кораблей, стоявших на рейде (еще один линкор, 5 крейсеров и 8 эсминцев). Для этого по военно-морской 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...

...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], с.111).

Даже при поверхностном анализе бросается в глаза явная успокоенность Командующего флотом во время взрыва на линкоре. Но комфлота — не маленький мальчик, а боевой офицер, прошедший всю войну и дважды до того тонувший (на крейсере «Червона Украина» и эсминце

Парадный портрет члена Военного совета Черноморского Флота вице-адмирала Н.М.Кулакова. Тоже флотоводец...



Сверхмалая подводная лодка тоже могла доставить итальянских диверсантов... На снимке итальянская СМПЛ периода войны.

«Беспощадный»). Критики могут называть его «неучем», но это не так! Напрашивается другой вывод — комфлота четко знал о проводимой акции с линкором «Новороссийск» и о том, что подрывать его будут свои диверсанты по указке правительства. В любом другом случае действия Комфлота и Члена ВС флота были бы однозначны: «Боевая тревога!» И «затыкание рта» не в меру наблюдательному командиру «Молотова» вполне логично вписывается в вырисовывающуюся картину. Не были Комфлота и его штаб сборищем идиотов и самоубийц! Высшие чины флота и Особого отдела четко знали, что должно произойти и именно поэтому были спокойны. Единственное, о чем они могли не знать, какую задачу поставили диверсантам: просто подорвать, или именно утопить злополучный линкор. А это уже решалось в гораздо более высокой сфере...

И совершенно не случайно Б.Каржавин не обнаружил в архивных документах протокола первого допроса Пархоменко, а все (кроме одного) экземпляры расследования Правительственной комиссии были уничтожены уже в 1956 году ([2], с.20). Сохранившийся доклад комиссии — это четко выхолощенный и целенаправленно обработанный документ, в котором замаскирована и похоронена истина!

И не зря адмирал С.Г.Горшков, заместивший опального Кузнецова, издал приказ по флоту для, так сказать, внутриведомственного пользования, в котором обвинял «новороссийцев» в неумелой борьбе за живучесть и в плохой организации службы... ([3], с.452) Заметая следы преступления, новый Главком автоматически становился пособником преступной верхушки, оправдывая высокое назначение. Кстати, без ведома Главкома (вернее, исполняющего обязанности, но первого претендента на этот пост) подобная акция по подрыву линкора тоже была немыслима.

Косвенное подтверждение сказанному — вскоре Пархоменко и Кулаков были восстановлены в званиях. Причем Пархоменко, будто в насмешку над памятью погибших, стал начальником Аварийно-спасательной службы ВМФ, а Кулаков в 1965 году (то ли к 20-летию Победы, то ли к 10-летию трагедии) стал еще и Героем Советского Союза. Вот тут комментарии излишни!

Факт №2: Необычная «беседа» особиста с караульным матросом па полубаке перед взрывом.

...Стоявшего у гюйсштока часового сбросило в воду вместе с винтовкой... Но наиболее близко к месту разрыва палубы и вырвавшегося огня находился караульный, стоявший на полубаке, с которым беседовал капитан 2-го ранга П.Н.Шкуряков, заместитель начальника Особого отдела штаба флота по политической части... ([1], с.59)

Факт достаточно интересный. Что делал в месте взрыва, непосредственно рядом с местом диверсии крупный чин Особого отдела флота? С чего бы — в час ночи на старом, пусть и флагманском линкоре, находился человек, которому впол-

не полагалось спать дома в теплой постели? Вполне логично предположить, что именно этому человеку — особисту высокого ранга — было поручено следить за успешным проведением «акции» на корабле, отвлекать разговором караульного и т.п...

Факт №3: Противолодочная оборона базы была намеренно парализована с санкции командования Черноморским флотом по распоряжению правительства.

1. Наблюдение за входом в Севастополь осуществляла шумопеленгаторная станция (БШПС) «Сатурн-12».

...БШПС «Сатурн-12» образца 1942 года могла запеленговать подводную лодку, идущую под водой только со скоростью свыше 6—8 узлов и в радиусе 30—35 кабельтовых. Причем сектор в 65°, ограниченный пеленгами 295° и 360° от входных ворот, не прослушивался. Эта устаревшая БШПС работала неустойчиво и определяла только направление на сильно шумящий объект... Если в этом направлении находился другой источник, излучающий шум меньшей силы, то станция не могла его обнаружить... ([1], с.30)

...Проникновение ПЛ в подводном положении под электромоторами в ГБ возможно даже с направлений, перекрываемых наблюдением БШПС, используя маскирующие свойства акустического поля большого корабля, следующего в базу... Днем 28 октября 1955 г. на БШПС «Сатурн»... проводился недельный осмотр. В это время подводное наблюдение в зоне действия БШПС не осуществлялось ([1], с.30).

...Фактически БШПС «Сатурн-12» не работала с 08 ч 40 мин. до 19 ч 00 мин. 28 октября 1955 года. В это время подводное наблюдение в районе мыса Херсонес на подходе к Севастопольской бухте не осуществлялось... ([2], с.167)

2. Отсутствовал фактический, а не формальный противолодочный дозор у входа в Главную базу к моменту, предшествовавшему взрыву на линкоре.

...Дозор ПЛО у входа в Севастопольскую бухту отсутствовал с 05 ч 30 мин. 28 октября до 01 ч 17 мин. 29 октября 1955 года... ([2], с.167)

...С 27 октября 1955 года в дозоре, в точке ДОЗК ПЛО №9 находился большой охотник «БО-427» с боевой готовностью №2...

...В 12.30 28 октября «БО-427» ошвартовался кормой к стенке ОВР с отдачей правого якоря...

...Таким образом, «БО-427» в точку ДОЗК ПЛО №9 не вернулся, ушел на базу. Обычно привлекаемый к обеспечению боевой подготовки авиации и ПЛ сторожевой корабль сменял другой корабль. Таким кораблем в тот день являлся «БО-276». Но...

...дозорный корабль ПЛО, который обязан был круглосуточно находиться в точке ДОЗК ПЛО №9 перед входом Главной базы, отсутствовал с 05 ч 30 мин. 28 октября до 01 ч 17 мин. 29 октября 1955 года, т.е. в течение 19 часов 47 минут в период непосредственно перед взрывом под ЛК «Новороссийск» ([1], с.31—32).

...Большинство технических средства, в том числе радиолокационные станции устаревшего типа «Лот» и «Шкот» у мысов

Большой охотник проекта 122-бис. Эти корабли несли противолодочный дозор у Главной базы...

Боны открыты. Добро пожаловать? Снимок 50-х годов.

Лукулл и Херсонес, теплопеленгаторная «Астра» и другие у мыса Константиновский и в бухте Стрелецкая, не работали... ([1], с.32)

...РЛС «Лот» м.Лукулл — находилась в месячном ППР (планово-предупредительный ремонт); РЛС «П-20» м.Айя и Ай-Петри находились в 30-минутной готовности к работе (но не работали!)... ([2], с.166)

3. Подозрительно беспечно настежь открыты ворота боно-сетевого заграждения входа в Главную базу флота.

...Боновые ворота были открыты с начала темного времени 28.10.1955 г. до 2 ч 30 мин. 29.10.1955 г. по причине входа и выхода из ГБ Севастополь кораблей и плавсредств. С 19.00 28.10.1955 г. до 00.20 29.10.1955 г. вошло и вышло через боносетевые ворота 18 кораблей и плавсредств... ([1], с.29)

Б.А.Каржавин правильно подводит итог:

...Таким образом, 28 октября 1955 года Главная база Черноморского флота оставалась без «глаз» и «слуха»: ворота БСЗ были открыты, шумопеленгаторная станция в районе мыса Херсонес какое-то время не работала, гидроакустического наблюдения с кораблей ПЛО не велось... ([1], с.32)

Но такие идеально созданные условия для проведения в бухте Севастополя диверсии на практике встретить невозможно. В противном случае все командование флота и ОВРа можно было бы поставить «к стенке» за преступную небрежность, расхлябанность и т.п. действия, приравниваемые к измене долгу. Таких случайностей не бывает, и рассчитывать на них нельзя. Такие «случайности» создаются только по плану и по приказу свыше.

Факт №4. Характерная именно для предвоенной обстановки картина радиопереговоров в радиосетях ВМС США.

Среднее количество радиограмм за октябрь 1955 года в радиосетях США равно было 550 при максимуме 560 штук.

...в конце октября 1955 года резко уменьшилась интенсивность радиообмена в сетях Военно-Морских Сил США и других государств.

Дата	Радиограмм всего	В том числе шифрованных
23.10.1955	258	15
24.10.1955	272	11
25.10.1955	555	27
26.10.1955	596	40
27.10.1955	433	34
28.10.1955	438	34
29.10.1955	556	55
30.10.1955	254	13

Со времен Первой мировой войны радиообмен всегда служил для разведслужб источником информации о месте нахождения и передвижениях кораблей, причем для дезориентации противной стороны активный открытый радиообмен сменялся поддержанием среднего, не привлекающего внимания уровня радиообмена. Возрастание, а затем резкое снижение радиообмена 27 и 28 октября против среднего уровня должны были насторожить специалистов ([1], с.34).

Факт №5. Небывалое ранее сосредоточение вблизи проливов крупных сил ВМС США именно к началу диверсии на «Новороссийске».

14 мая 1955 года заключен Варшавский договор между Болгарией, Венгрией, ГДР, Польшей, Румынией, СССР, Чехословакией и Албанией. Началось противостояние двух военных блоков, обострилась международная обстановка.

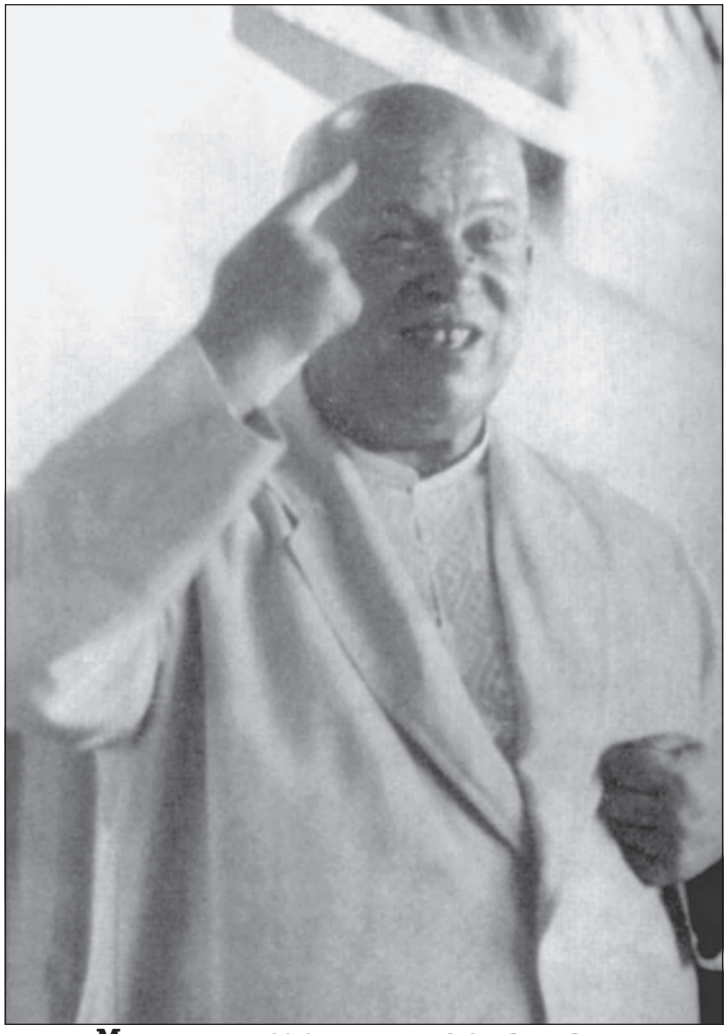
22 октября в Восточном Средиземноморье началось небывалое со времен войны сосредоточение американского флота. Три отряда кораблей в составе авианосца «Интрепид», линкора «Нью-Джерси» и других кораблей вошли в греческие воды. Авианосец «Лейк Чемплен», четыре эскадренных миноносца и две подводные лодки под командованием вице-адмирала Офети прибыли, как объяснялось, с дружественным визитом в ливанский порт Бейрут. На подходе к острову Родос находились еще 14 кораблей 6-го флота США. Однако интенсивность радиообмена 23 октября уменьшилась более, чем вдвое против средней ([1], с.24).

27 октября 1955 г. появилось сообщение ТАСС об очередных испытаниях в Советском Союзе «новых типов атомного и термоядерного (водородного) оружия. Последний взрыв был самым мощным из всех взрывов, проведенных до сих пор» ([1], с.24).

Сообщение ТАСС: «Стамбул. 28 октября (ТАСС). Сегодня утром в Стамбул под командованием контр-адмирала Эдварда Паркера прибыла группа кораблей 6-го американского флота, крейсирующего в Средиземном море. В состав группы входят линкор «Нью-Джерси» и 5 эсминцев».

На подходе к Стамбулу находился второй отряд в составе авианосца и двух эсминцев. Правда, повод для этого имелся: 29 октября в Турции отмечали государственный праздник в честь Дня провозглашения республики в 1923 году. Иностранные суда покидали Черное море, все шли на выход в Босфор... ([1], с.24)

Оценивая приведенные выше цитаты, невольно напрашивается вывод, что в воздухе пахло войной. Традиционно обвиняя Америку в агрессивности, факт сосредоточения у проливов американских кораблей мы трактуем как признак готовности НАТО к нападению на СССР. Но заметьте, у «агрессора» сосредотачиваются не десантные корабли и войсковые соединения, а выдвигаются лишь ударные корабли, символизирующие морскую мощь Запада. Такое сосредоточение скорее можно рассматривать с точки зрения готовности к отражению возмож-



«Мы уничтожим империализм..»
Н.С.Хрущев

ной агрессии со стороны СССР. Но если готовится нападение со стороны «империи зла», то у агрессора должна была бы наблюдаться аналогичная картина наращивания боеготовности вооруженных сил и, в частности, военно-морского флота. А на тот момент флот СССР находился в состоянии обычной боевой учебы и мирной жизни. Главнокомандующий ВМФ находится в отпуске, не отмечено признаков мобилизации и сосредоточения десантных сил, необходимых для захвата, скажем, черноморских проливов...

Все верно, но есть несколько существенных моментов.

Командующего ВМФ СССР Н.Г.Кузнецова собирались устранить от должности, т.к. он противостоял Н.С.Хрущеву и Г.К.Жукову в попытках уничтожения «ненужного» в условиях ядерной войны надводного флота. Устранение популярного на флоте Главкома требовало существенного повода.

Второй момент. Верхушка СССР явно сделала ставку на применение в борьбе с «империализмом» ядерного оружия и тов.Хрущев не сильно стеснялся, грозя миру своим башмаком с трибуны ООН. При внезапном применении ядерного оружия совсем не обязательно начинать мобилизацию и подготовку десантных сил. Намеченная для ядерного удара территория еще долго останется безжизненной пустыней и ее быстрый захват не требуется. Союзники поверженного противника будут устрашены возможностью ядерных ударов и по их территориям, а следовательно, не пожелают вмешиваться в конфликт с всемогущим Советским Союзом.

Третий момент. Время подрыва «Новороссийска» приходится на первые часы Дня независимости Турции, в этот день страна будет праздновать свой суверенитет и в вооруженных силах будет снижена боеготовность.

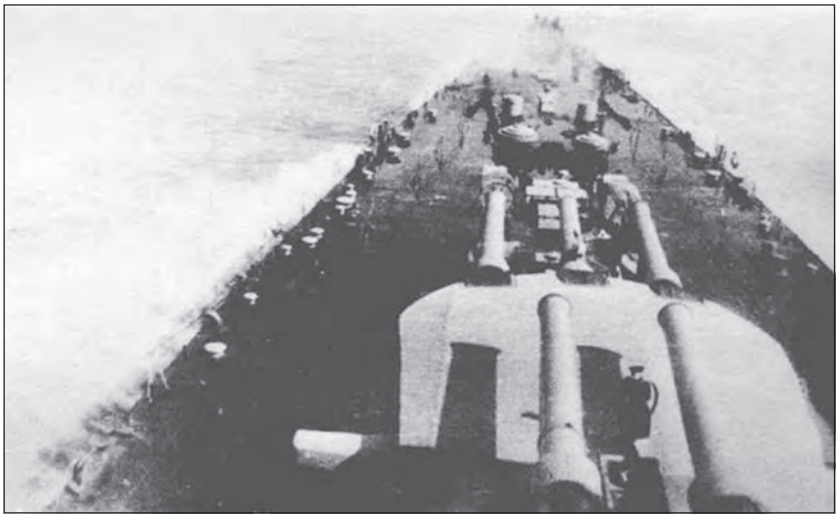
Четвертый момент. Проблема «открытия для СССР черноморских проливов» может быть решена раз и навсегда применением по акватории проливов нескольких водородных бомб. От Стамбула останутся одни воспоминания, жить по берегам зараженных радиацией проливов будет невозможно еще десятки лет, а потом их легко и безболезненно можно оккупировать. Именно для такого внезапного ядерного удара не требуется Черноморский флот, а требуется лишь весомый повод для агрессии против Турции...

Ничто не ново под Луной, а подобные случаи имели место и ранее. Здесь четко просматривается аналогия с началом испано-американской войны 1898 года. Непосредственным поводом для объявления войны послужил «таинственный» взрыв американского броненосного крейсера (броненосца) «Мэн». Ночью 15 февраля 1898 года корабль внезапно взорвался и затонул на рейде Гаваны (Куба тогда была испанской провинцией). При этом погибло 266 человек из экипажа. Тайна взрыва «Мэна» не раскрыта и поныне...

Аналогия «Мэна» и «Новороссийска» вполне уместна, так как в случае с «Новороссийском» удовлетворены те же требования к объекту провокации. Требовался

Работа ЭОН-35 у всплывшего корпуса линкора. Май 1957 г.

достаточно крупный, устаревший и бесполезный для флота корабль. Именно «Новороссийск» был идеальным кораблем для диверсии и взрыв на нем можно было трактовать как угодно, вспоминая и турок, и итальянцев, и американцев. Именно в ответ на «террористическую акцию империализма» и гибель флагманского корабля Черноморского флота можно нанести ядерный «удар возмездия» по турецкой столице, убрать неугодного Главкома ВМФ, наглядно продемонстрировать миру мощь СССР и «ненужность» в современных условиях крупного надводного флота.



Подобный план вполне мог родиться в головах руководителей СССР, прямых наследников и последователей сталинской эпохи. Концентрацию кораблей США, НАТО и Турции в восточной части Средиземного моря можно объяснить только утечкой информации о возможной агрессии СССР против Турции. Подобная утечка, добровольная или в результате шпионажа, расценивается однозначно: сверхсекретную информацию передал на Запад человек невероятного гражданского мужества, не побоявшийся остановить ядерную войну даже ценой жизни. Кто был этот человек, раскрывший потенциальному противнику замысел авантюры Хрущева и Жукова? Вероятно, мы не скоро это узнаем...

Факт №6. Взрыв «Новороссийска» не получил планируемого продолжения и акция против Турции не состоялась.

Кажущаяся на первый взгляд бессмысленность взрыва собственного линкора своими же подводными диверсантами вовсе не так уж и невероятна. Да, замысел подобной акции чудовищен и мог зародиться только в голове матерого преступника. Но разве не чудовищны и не преступны испытания на печально известном Тоцком полигоне? Примеров преступных действий руководства СССР не счесть, но сейчас речь не об этом.

Факт остается фактом: акция против Турции была внезапно отменена. Но почему? А ответ на этот вопрос также лежит на поверхности.

Цитируем еще раз:

Сообщение ТАСС: «Стамбул. 28 октября (ТАСС). Сегодня утром в Стамбул под командованием контр-адмирала Эдварда Паркера прибыла группа кораблей 6-го американского флота, крейсирующего в Средиземном море. В состав группы входят линкор «Нью-Джерси» и 5 эсминцев».

На подходе к Стамбулу находился второй отряд в составе авианосца и двух эсминцев... ([1], с.24)

Прокомментируем цитату. До 28 октября все американские корабли находились за пределами зоны возможного ядерного взрыва в черноморских проливах. Американцы еще колебались перед угрозой ядерного шантажа Хрущева и Жукова. Но сам факт визита в Стамбул столь мощных кораблей, как суперлинкор и авианосец в сопровождении эсминцев говорит о многом! В обычных условиях на праздник независимости Турции пришли бы один—два корабля среднего класса и без внешней помпезности. Но визит мощной эскадры говорит о том, что Президент и правительство США сделали свой выбор. Не надеясь на разумность дипломатических доводов, они наглядно продемонстрировали советским «ястребам» свою военную мощь и готовность закрыть собой турецкого союзника. Нанести 29 октября 1955 года ядерный удар по Стамбулу — значило начать полномасштабную Третью мировую войну со всеми последствиями! Уничтожение в Стамбуле американских кораблей означало бы немедленное начало войны с США и НАТО. А ведь после Великой Отечественной

«Нью-Джерси» — флагман 6-го Флота ВМС США.

войны миновало только десять лет и СССР еще не оправился от страшных людских и материальных потерь. ВМС СССР еще ничего бы не смогли противопоставить морской мощи США и НАТО. Армады дальних бомбардировщиков обрушились бы на территорию СССР с ответными ядерными ударами. Мужественная демонстрация решимости американцев не допустить уничтожения Турции и неотвратимость ответных военных акций охладила пыл Хрущева и Жукова. Можно только представить ярость разочарования этих руководителей после доклада о бесперспективности дальнейшего продолжения «ядерного блефа» и опасности для СССР ответных мер США и их союзников. Ввязываться в войну со столь могущественным противником было бессмысленно, да и народы СССР, еще не забывшие ужасы минувшей войны, вряд ли восприняли бы с пониманием очередную войну «за проливы» с применением ядерного оружия и тотальным уничтожением миллионов людей.

Идея ядерного уничтожения турецкой столицы с самого начала была блефом и, почувствовав, что шантаж водородной бомбой не сработал, руководители СССР «дали обратный ход» и прекратили операцию.

Но запущенный механизм уже работал, и это стоило жизни сотням моряков линкора «Новороссийск», погибшим при катастрофе в первые часы дня, намеченного для начала операции. Остановить акцию уже не успели, а Правительственной комиссии приказали не искать «иностранных виновников взрыва», а любой ценой «замести следы». Непосредственных участников «акции» уничтожили, гибель линкора засекретили, наказали «стрелочников», устранили опального Главкома и заменили его преданным «царедворцем».

И все.

Факт №7. Сверхбыстрое прибытие на место катастрофы Правительственной комиссии и целенаправленное расследование с упором на «минную версию».

Факт №8. Явное несоответствие мощности взрыва под днищем линкора официальной «минной версии».

Причина взрыва? ...Достаточно ли было взрывчатого вещества массой 1040 кг (в тротиле) в немецкой донной мине типа «RMH» для перелома киля корабля, создания кумулятивного эффекта, пробоины в днище корабля площадью более 150 кв.м и пробоин во всех палубах общей толщиной 136 мм? ([2], с.8)

...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 тонн взрывчатого вещества типа тротила. По ее же словам, были предприняты поиски осколков мины в районе взрыва, произведена промывка ила, но ничего найдено не было.... Кумулятивный характер взрыва и другие доводы не подтверждают версию, что взорвалась «связка ящичных мин»... ([2], с.119)

...Интенсивность взрыва определялась наибольшим смещением почвы 29.10.1955 г. — 0,17 микрон, а при экспериментальных взрывах — 0,08 микрон. (ЦВМА Ф.2, Оп.96, Д.116, Л.136, 138 – 142) (По данным Центральной сейсмической станции «Симферополь») ([2], с.118).

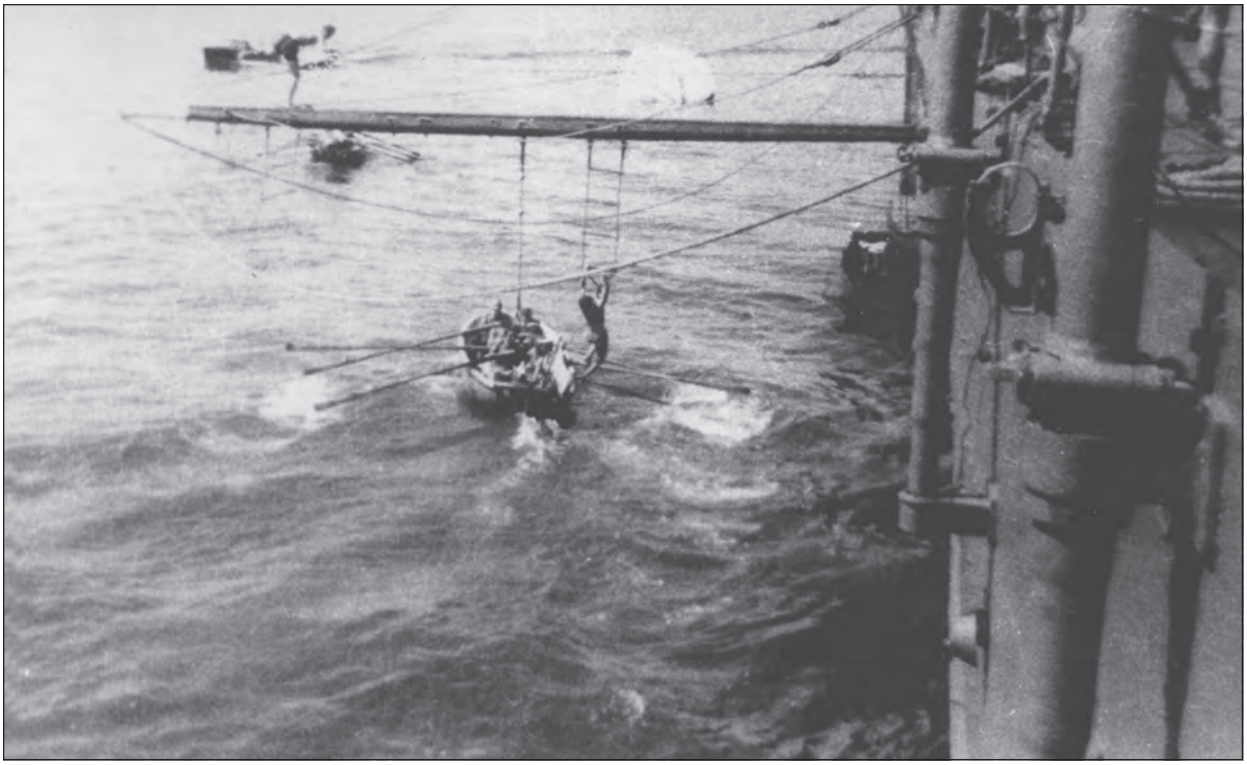
...Правительственной комиссией почему-то не принято во внимание, что на кромке воронки, обнаруженной водолазами ВРД-53 и ВРД-73, найден «лист железа размером 4х2 м, толщиной 20 мм без обрастаний» (ЦВМА. Ф.2, Оп.96, Д.115, Л.118) ...Характер воронки указывает, что взрыв произошел где-то выше и воронка образовалась от давления столба воды (ЦВМА. Ф.2, Оп.96, Д.115, Л.124) ([2], с.117).

Факт №9. Невозможность достичь обычными средствами той мощи взрыва, которая вызвала разрушения корпуса линкора «Новороссийск».

Здесь мы процитируем строки из упомянутого выше труда профессора Муру:

...Диверсия такого масштаба, как подрыв «Новороссийска», была неосуществима теми техническими средствами, которыми тогда располагала Италия — боевой пловец мог доставить заряд ВВ массой до 30 кг, а управляемая торпеда — до 280 кг; кроме того, диверсионная операция требовала серьезного обеспечения —тесного взаимодействия с плавбазой. («Гибель и подъем линкора «Новороссийск», с.198)

Комментируя великолепно сформулированную мысль профессора Муру, можно лишь отметить, что эти же цифры более-менее справедливы и для советских боевых пловцов. А при мощи взрыва, равного почти 5 тоннам тротила, потребовалась бы целая армада боевых пловцов с торпедами и т.п. оборудованием. Это, конечно же, абсурд!



У правого борта «Новороссийска». Тот самый выстрел...

Тогда — что же взорвалось? И разобраться в этом немаловажном вопросе довольно легко. Поможет нам в этом следующий факт.

Факт №10. Необъяснимое «исчезновение» двух плавсредств, стоявших у правого борта линкора «Новороссийск» в непосредственной близости от места взрыва.

...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... ([2], с.120)

Факт №11. Личности советских боевых пловцов, взорвавших линкор «Новороссийск».

Читатель может возразить, что все до сих пор перечисленное авторами — всего лишь плод их болезненного воображения и чудовищная клевета на руководителей страны и флота. К сожалению для защитников преступных действий — правду утаить невозможно и она, рано или поздно, выплывет на поверхность.

Авторам достоверно известны непосредственные исполнители «акции» против линкора, но по этическим соображениям мы не приводим сейчас конкретные фамилии диверсантов. В принципе, назвать заказчиков и исполнителей должен суд, а не гражданские обвинители.

Но получив информацию о фамилиях и биографиях этих ныне покойных диверсантов, авторы еще раз ужаснулись всей мерзости, с которой выбирались эти несчастные люди. На ум приходят турецкие янычары — элитные войска, комплектовавшиеся из детей, захваченных и выращенных для войны.

Упомянем лишь одного, но типичной судьбы диверсанта по имени Виктор. Старший лейтенант 1929 года рождения проходил службу на Каспии и летом 1955 года был внезапно откомандирован на Черное море. Этот красивый, сильный, плечистый человек был круглым сиротой, так как родители его погибли во время войны. Обзавестись семьей он так и не успел.

К «назначенному пункту перевода» в Туапсе он так никогда и не прибыл...

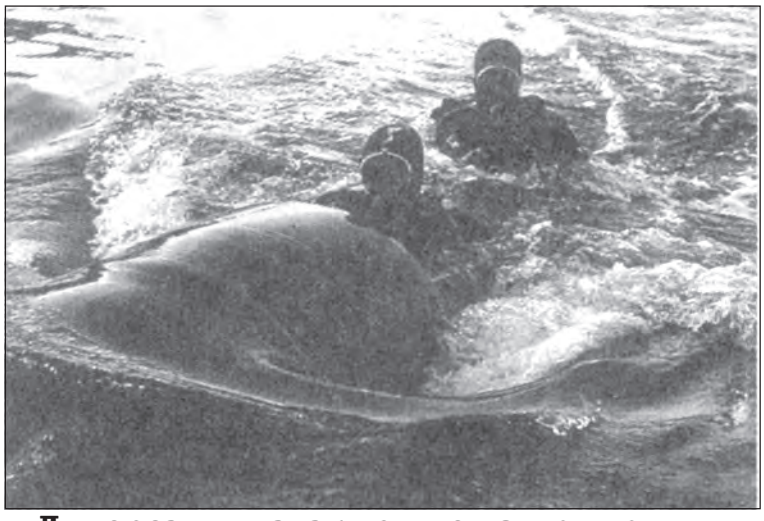
Этот человек исчез бесследно в октябре 1955-го, и если бы не его сослуживцы, то имя его никогда бы и не всплыло на поверхность. Остальные бесследно исчезнувшие боевые пловцы ВМФ СССР также переводились и исчезали с других флотов. Все они также были сиротами.

Какими же мерзавцами нужно быть, чтобы использовать в своих преступных целях сирот, превращая этих (и так обиженных судьбой) людей в своеобразных янычар и убийц...

Факт №12. Своевременный отпуск командира линкора «Новороссийск».

Ветераны линкора «Новороссийск» с большим уважением относятся к своему бывшему командиру — капитану 1-го ранга Кухте Александру Павловичу. Во время катастрофы он был в отпуске, а в январе 1956 года уволен в запас ([2], с.161). Ветераны-новороссийцы искренне считают, что если бы командир корабля не был в отпуске, а находился на месте, то линкор был бы спасен и удалось бы избежать массовой гибели экипажа корабля. И это действительно так, но такой офицер был крайне опасен для организаторов акции-диверсии и его надлежало удалить с корабля на опасное время.

Вопрос: каким образом? Ответ также лежит на поверхности и читается в «Объяснении» капитана 1-го ранга Кухты А.П. Председателю Правительственной комиссии (см. [2], с.157).



Диверсанты, атакующие из-под воды...

Из объяснения следует, что командира линкора отправили в краткосрочный отпуск с 16 октября 1955 года, предоставив ему путевку на Кавказ, в военный санаторий в Хосте. Великолепный ход устранения командира корабля и возможный лишь с ведома командования флота и по его прямому указанию!

И ведь специально предоставили путевку не в Ялту, откуда за час можно было бы возвратиться на корабль и возглавить экипаж, а на далекое кавказское побережье.

Утверждение Кухты А.П., что «...основной причиной катастрофы явилось отсутствие единого централизованного командования и руководства борьбой за спасение корабля...» ([2], с.161) является вполне полным и правильным.

Факт №13. Явное нежелание высокопоставленных офицеров Черноморского флота принять командование гибнущим кораблем.

Факт №14. Наказание «невиновных».

Факт №15. Награждение «непричастных».

Факт №16. Уничтожение документов расследования.

Факт №17. Запутывание общественности множеством фантастических версий.

Факт №18. Таинственные смерти «заинтересованных» участников трагедии.

Малышев.

Намгаладзе.

Завершая наше краткое расследование, нельзя не сказать несколько слов о Борисе Александровиче Каржавине, чья смерть произвела столь тягостное впечатление на знавших и любивших его людей. Об этом человеке сказано немало и его роль в раскрытии трагедии «Новороссийска» трудно недооценить. Он, по сути, сделал все, что мог, чтобы сказать правду о гибели линкора и тайных механизмах трагедии. Но он был человеком своего времени и, вероятно, просто не мог сказать всей чудовищной истины. Б.А.Каржавин своеобразно зашифровал в своих книгах все требуемые для расследования моменты трагедии «Новороссийска». И именно в этом его гражданский подвиг!

...и комментарии
Комментарий 1

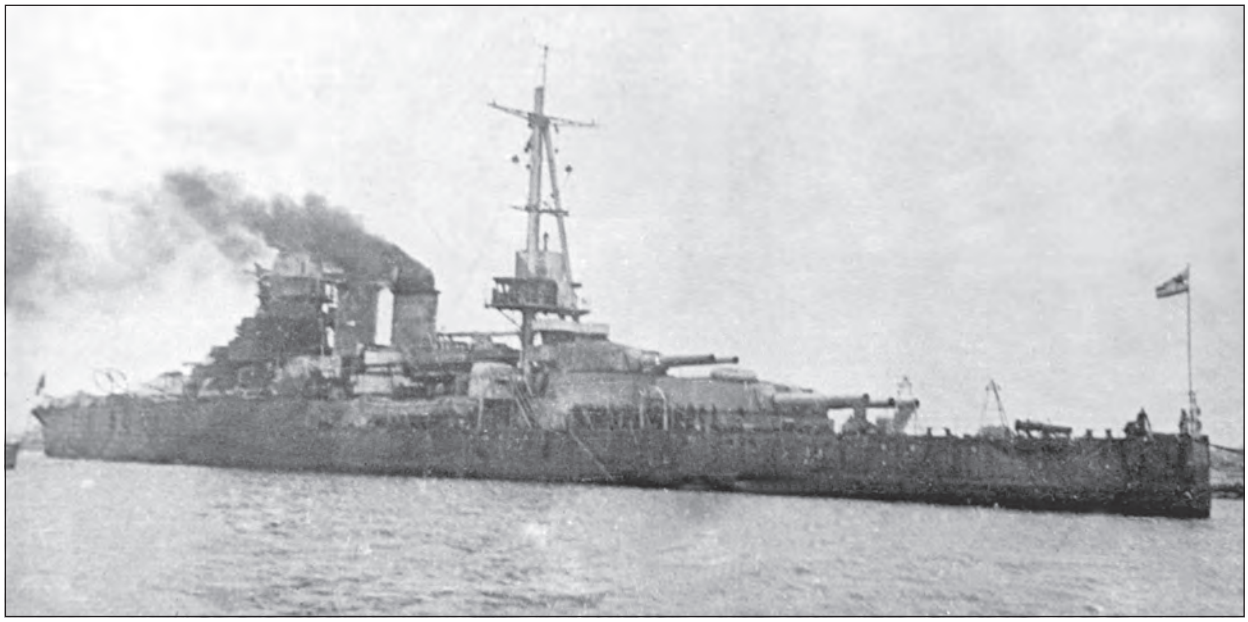
В последние годы появилось немало различных материалов по трагической гибели линейного корабля «Новороссийск» 29 октября 1955 года. Читателю небезынтересно будет ознакомиться с описанием этой катастрофы, приведенном в до сих пор закрытом сборнике описаний характерных боевых повреждений отечественных и иностранных боевых кораблей, изданном в свое время под редакцией инженер-капитана 1 ранга Короткина И.М. (стр.30—44). Описание корабля нами опущено, так как эти сведения достаточно известны.

Состояние корабля перед катастрофой

Линкор стоял на своем обычном месте на бочках и левом якоре после возвращения из учебного похода. В походе находились в действии оба ТЗА, четыре главных котла и часть вспомогательных механизмов. Для работы на якорном режиме был разведен котел №1, а котлы, действовавшие в походе, прекращены. ТЗА были осушены и до 24 час прокачивались маслом. Из вспомогательных механизмов находились в действии один турбонефтяной насос, поршневой питательный насос, два турбовентилятора, а также водоподогреватель и нефтеподогреватель. Нефтяная магистраль была включена в кольцо и клапаны открыты, за исключением клапана отлива от турбоперекачивающего насоса в КО №1.

Пожарная магистраль была включена в кольцо. Состояние электрооборудования корабля определялось режимом «Стоянка на якоре». Все автоматы соединения шин и ГРЩ были включены. В действии находился турбогенератор №2, получавший пар от котла №1, дежурным был носовой дизель-генератор. Средства связи и сигнализации на корабле, а именно: телефонная связь, сеть аварийной звонковой сигнализации и радиотрансляционные линии — находились в исправности. В неисправном состоянии были электропожарный насос в МО №2 и электроводоотливной насос №3.

Осадка корабля была: носом — 10,05 м, кормой — 10,10 м. Высота надводного борта в носу была 5,55 м, у миделя — 6,22 м. Водоизмещение — 27500 т. Начальная поперечная метацентрическая высота 1,27 м. Состояние жидких грузов было следующим: мазута в междудонных отсе-



Линейный корабль «Новороссийск» на бочке №14. Северная бухта Севастополя. 1955 год.

ках — 460 т, в бортовых отсеках — 1412 т, котельной воды — 133 т, береговой воды — 205 т, масла — 58 т, дизельного топлива — 4,5 т.

На корабле находился следующий боезапас: снарядов главного калибра — 362, зарядов главного калибра — 572, патронов противоминного калибра — 2000; 100-мм калибра — 1400 и 37-мм автоматов — 1900 шт., что составляло 405 т или 52% веса штатного боезапаса. На корабле было большое количество незадраенных дверей, иллюминаторов и других водонепроницаемых закрытий.

Аварийных партий на линкоре было 3 — носовая, средняя и кормовая. Подробной технической документации по непотопляемости на корабле не было. По итальянским материалам силами личного состава корабля были составлены справочные таблицы непотопляемости, которыми пользовались на корабле при боевой подготовке. По этим таблицам было решено около 20 аварийных задач. Кроме того, имелись таблицы спрямления, составленные для некоторых случаев, и доска непотопляемости. В 1955 г. на линкоре было проведено 8 учений по борьбе за живучесть со спуском легководолазов в затопленные помещения. На этих учениях имитировались различные повреждения и борьба с ними.

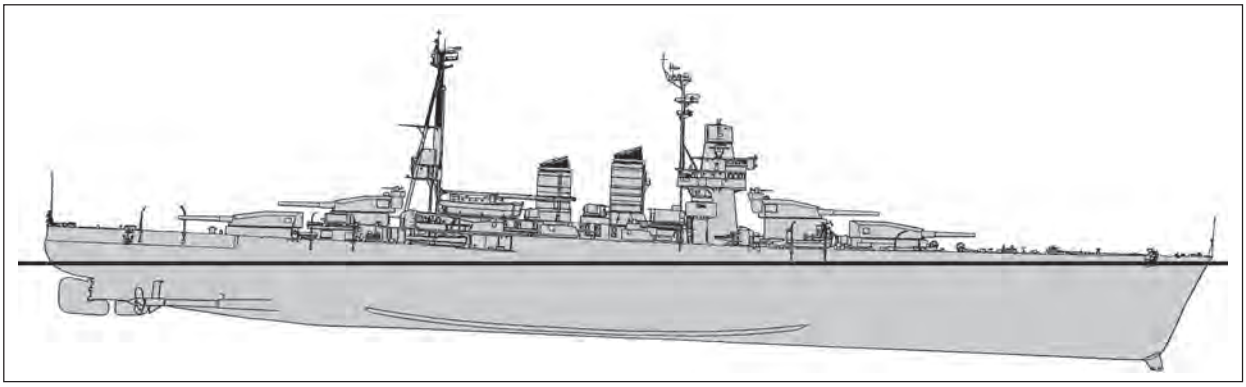
Все офицеры БЧ-V прошли специальное обучение по непотопляемости.

Из 50 офицеров списочного состава на корабле было только 20, при этом из ответственных лиц не было командира корабля (отпуск), исполнявшего его обязанности старшего помощника (уволился на берег), командира БЧ-V (отпуск), командиров дивизиона движения и электротехнической группы (оба уволились на берег), командира ремонтной группы (откомандирован в учебный отряд) и командира турборемонтной группы (уволился на берег). На корабле находились: помощник командира корабля, исполнявший обязанности старшего помощника командира корабля, командир ЭТД, исполнявший обязанности командира БЧ-V, командир дивизиона живучести, командиры групп: котельной, моторной и трюмной и др. офицеры. Корабль был укомплектован матросами и старшинами на 120% к штату, включая учеников-матросов. Аварийно-спасательным имуществом корабль был укомплектован не полностью. В частности, аварийного леса было всего 80%, не хватало эффективных водоотливных средств и средств для конопатки и др.

Обстоятельства гибели корабля

28 октября 1955 г. линкор вернулся из похода в 18 час и в 20 час встал в Севастопольской бухте на бочки, был отдан левый якорь. Глубина акватории — 17 — 18 м. Грунт илистый. Место стоянки корабля было оборудовано двумя бочками на бетонных якорях-массивах, расстояние между которыми было 270 м. Длина бриделей от массивов до бочек — 50 м, и от бочек до корабля — 50 и 70 м для носовой и кормовой бочек соответственно. Погода — слабый ветер, состояние моря — слабое волнение в бухте.

29 октября в 1 ч 30 мин под носовой частью линкора произошел взрыв, который видели, слышали и ощутили не только на самом линкоре, но и на стоявших на рейде кораблях. Со стороны было видно пламя над палубой линкора в районе первой башни ГК и по ватерлинии, распро-



Расчетная посадка «Новороссийска» сразу после взрыва.

На корабельном празднике...

странившееся от района взрыва по направлению к корме. Вероятная причина появления пламени — воспламенение бензина в систерне командирского катера, пришвартованного к правому борту корабля в районе взрыва. Отмечены клубы черного дыма в районе первой башни ГК, поднявшиеся до сигнального мостика. Через образовавшуюся в корпусе корабля пробоину было внесено во внутренние носовые помещения значительное количество ила, который покрыл и часть палубы. Был слышен глухой подводный удар. Пожара внутри корабля не возникло. Детонации боезапаса не последовало. Специальными обследованиями было установлено, что радиоактивного заражения акватории в районе взрыва также не было. На дне акватории была образована воронка диаметром 12—14 м и глубиной 1,5 м.

Обследованием экспертной комиссии, назначенной для определения силы и характера взрыва, вызвавшего повреждения линкора «Новороссийск», было установлено нижеследующее. Повреждения линкора были вызваны взрывом заряда на грунте под носовой частью корабля. Возможность повреждений корабля в результате внутреннего или контактного взрыва была исключена, учитывая характер повреждений корпуса, выброс ила, характер и размеры воронки в грунте и запись геофизическими лабораториями сейсмических колебаний, полученных в результате взрыва. Вес заряда в тротиловом эквиваленте определен величиной 1000—1100 кг. Такое определение установлено на основании специальных расчетов, произведенных с учетом результатов отечественных опытов с отсеками по изучению действия подводных взрывов на корпусные конструкции кораблей, а также путем сравнения данных повреждений линкора «Новороссийск» с данными повреждений крейсера «Киров», подорвавшегося на мине 17.10.1945 г.

Путем анализа объемов полученных повреждений и особенностей конструкций и боевого использования различных боеприпасов комиссией было установлено, что вероятнее всего имел место взрыв немецкой мины с взрывателем М-1, поставленной во время Великой Отечественной войны.

В результате взрыва линкор получил тяжелые повреждения, принял несколько тысяч тонн воды, потерял остойчивость, перевернулся через левый борт и затонул.

Повреждения корабля

В наружной обшивке по корпусу (толщина 13 мм) образована пробоина неправильной формы протяженностью 12 — 15 м, при этом меньший размер относился к днищевой части корпуса (38 — 50 мм), верхний — к борту на уровне 5 м от основной линии (31 — 50 шп.).

По ширине корабля пробоина начинается у вертикального киля и простирается в сторону правого борта до нижней кромки броневого пояса. Общая площадь пробоины около 150 м^2. По краям пробоины обшивка загнута внутрь корабля. Высота загнутых кромок — 3-5 м.

С левого борта в днище образовалось несколько вмятин и разрывов. Несколько броневых плит правого бортового пояса получили смещение внутрь корпуса, у части плит нарушено крепление их к борту. Бортовая обшивка и броневые плиты левого борта повреждений не получили. Были также разрушены обшивка и настил двойного дна (толщина 15,5 и 9 мм) вместе с набором корпуса и три легких платформы (толщина 4 — 5 мм).

Образовались разрывы в настилах: карапасной (броневой) палубы (толщина 12 + 12 мм), нижней палубы (8 мм), броневой палубы (11 мм), батарейной палубы (12 + 25 мм) и палубы полубака (7 мм). При этом разрыв настила палубы полубака по ширине корабля имеет размер 14 м с наибольшим раскрытием в 4 м у диаметральной плоскости корабля. Края разрыва вывернуты наружу корабля и подняты у диаметральной плоскости на высоту до 2 м.

Суммарная толщина горизонтальных перекрытий, получивших разрушения, по высоте корабля в сечении по диаметральной плоскости составляет 136 мм.

По механической части существенных повреждений не было, за исключением выхода из строя части трубопроводов различных систем и некоторых механизмов, расположенных в носовой части корабля.

По электрооборудованию. Отключился генераторный автомат у ТГ №2, в результате чего корабль лишился питания электроэнергией и на нем временно погас свет. При этом в неповрежденных отсеках, за исключением носовой части, автоматически включилось аварийное освещение. Причиной срабатывания автомата у ТГ №2 явилось отсутствие селективной защиты на участке от ГРЩ №1 (где имело место короткое замыкание) до ТГ №2. Взрывом были разрушены оба дизель-генератора носовой электростанции №1, ее ГРЩ, а также электронасос №1 водоотливной системы и другое оборудование этой станции; само помещение станции оказалось затопленным. Разрушены швартовые носовые шпили и затоплено помещение якорных шпилей, сами шпили вышли из строя, а якорь-цепь оказалась заклиненной. Повреждены и вышли из строя кабели в нос от 50-го шп. От ударных сотрясений в зоне сильных повреждений вышла из строя осветительная арматура и часть контрольно-измерительных приборов.

Вышла из строя электротехническая группа телефонов. Работа этой группы была восстановлена лишь после отключения поврежденных телефонов. С затоплением 15-го кубрика вышла из строя КАТС, расположенная на 74-м шп., было нарушено освещение затапливаемых отсеков. Загорелись провода и кабели в задраенных помещениях. Через два часа после взрыва вышла из строя, в результате затопления, электростанция №2. Непосредственно перед опрокидыванием корабля при большом крене начали срываться с фундаментов некоторые электромеханизмы и агрегаты.

Затопление корабля и борьба с водой

Личный состав, проснувшись от взрыва и сотрясения корпуса, начал разбегаться по боевым постам. Аварийная тревога объявлялась голосом и рындой.

Немедленно после взрыва в ПЭЖ прибыл командир дивизиона живучести, дежуривший по БЧ-V, а затем и исполнявший обязанности командира БЧ-V командир электромеханического дивизиона, которые возглавили непосредственное руководство борьбой за живучесть корабля.

Непосредственно после взрыва были затоплены помещения между шп.24 — 50,

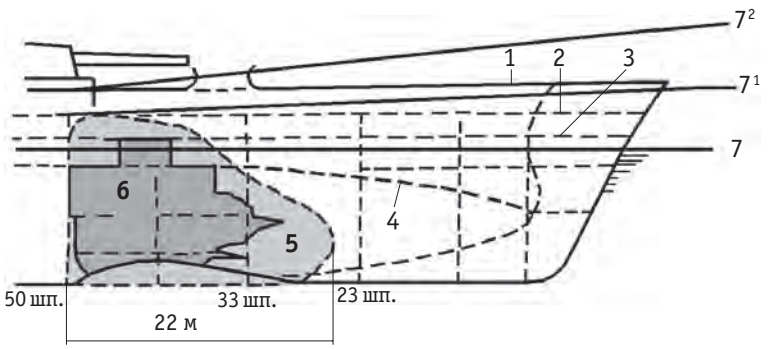


Схема повреждений линкора «Новороссийск».
Вид с правого борта.

1 – палуба полубака
2 – верхняя палуба
3 – броневая палуба
4 – карапасная палуба
5 – вмятина от взрыва
6 – пробоина
7 – исходная ватерлиния
7^1 – ватерлиния сразу после взрыва
7^2 – ватерлиния к началу опрокидывания линкора

в том числе кубрики №29 и 30, по высоте — до нижней палубы. Вода поступала также в трюм подбашенного отсека башни №1 ГК, а через пути подачи боезапаса — в погреба этой башни. Из погреба ГК через систему затопления вода поступала в погреба вспомогательной артиллерии. Эти помещения расположены между шп.50 — 67.

В корму от шп.67 вода фильтровала только через носовую переборку в левую зарядную выгородку на уровне снарядного погреба №2 главного калибра.

В нос от района взрыва незатопленным остался весь район от 0 до 23 шп.

Первой палубой, расположенной выше ВЛ, была броневая палуба, находившаяся над уровнем воды на высоте 1,42 м. Тем не менее люди, сброшенные с коек кубрика №14 на броневую палубу, падали в воду, содержавшую большое количество ила.

Прибывший через 5 — 6 мин после взрыва личный состав в кубрик №15 (смежный с кубриком №14) видел, что через пробоины в палубе кубрика №14 пульсировала под палубой вода в затопленном нижележащем кубрике №29 и временами выбрасывалась в кубрик №14 сжатым воздухом. Непосредственно после взрыва линкор принял 3200 т воды. От сильного носового дифферента вода через разрыв в броневой палубе затопила находящийся на ней кубрик №14.

Из кубрика №14 вода распространилась через двери в переборках (шп.23 и 33) в носовые отсеки шп.14 — 33 и стала их затапливать. В эти отсеки вода могла также поступать через забортные отверстия фановой системы (уже находившиеся под водой) и с батарейной палубы через вентиляционные трубы и сходы. Из этого же кубрика через двери в переборке на шп.51 ЛБ вода распространялась в корму в кубрик №15. При задраивании двери на переборке шп.51 на палубе кубрика №14 уровень воды был равен 0,5 м. После задраивания двери приток воды сократился, но течь осталась. По ПБ дверь на этой же переборке всегда была задраена и поэтому через нее было только небольшое просачивание воды. По мере увеличения количества воды в кубрике №14 дверь отжималась и выпучивалась, вода в кубрик №15 проходила через щели. Необходимо отметить, что положение ухудшалось тем, что на дверях вместо резиновых были установлены пеньковые плетеные прокладки; винтовые задрайки были слабы по конструкции и резьба их не держала. В верхней части переборки (над дверями) имелись специальные отверстия для пропуска монорельса для погрузки боезапаса, которые не были заделаны. Эти отверстия личный состав безуспешно пытался заткнуть мягкими вещами. Таким образом, остановить воду на переборке 51 шп. не удалось. Через 10 — 15 мин после взрыва в кубрике №15 уровень воды был более 0,5 м. В это время корабль имел крен на ПБ 3°. Причиной крена на ПБ было наличие на ЛБ в районе взрыва нескольких мелких незатопленных отсеков. Крен начали выравнивать перекачкой мазута с правого борта на левый борт в корму. Через 30 — 35 мин после взрыва крен выровнялся и его не было в течение последующих 45 — 50 мин.

Борьба с водой на броневой и батарейной палубах велась путем задраивания иллюминаторов, дверей и люков, укреплением поперечных переборок и дверей, заделкой отверстий в переборках и щелей в дверях. Ставились подпоры в помещениях ниже броневой палубы, в частности, в отсеке башни №2. Безуспешными остались попытки откачивания воды

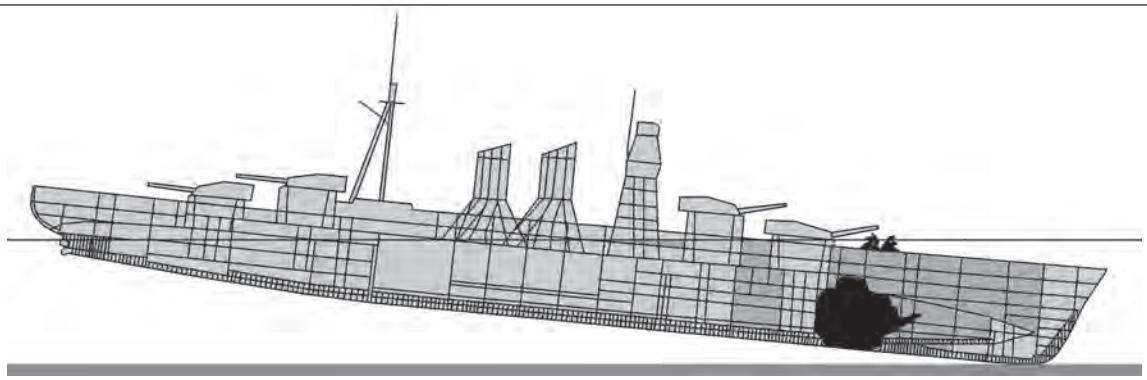
корабельными средствами и с помощью прибывших спасательных средств.

От затопления носовой части корабля (шп.7 — 67) и увеличивающегося дифферента переборка шп.51, оказавшаяся под значительным напором, сильно выпучилась и потеряла водонепроницаемость, вследствие чего был затоплен кубрик №15. При затоплении кубрика №15 через люки и вентиляционные отверстия затапливались помещения ниже броневой палубы. В связи с затоплением кубрика №15 личный состав начал бороться с распространением воды путем герметизации и укрепления переборки на шп.74 и дверей в ней. Но это было безуспешно. Переборка пропускала воду из кубрика №15 в смежные помещения по правому (кладовая РТС) и левому (хлеборезка) бортам. Также как и на шп.51 на переборке 74 шп. не было заделано над дверью отверстие для монорельса, через которое вода начала поступать в кубрик №18 (смежный с кубриком №15 и расположенный в корму от него). В этот же кубрик №18 поступала вода через помещение КАТС, где для монтажных целей была вырезана часть переборки 74 шп. В помещении КАТС, кроме того, был неплотно задраен иллюминатор, через который проходила вода. Переборка на шп.74 начала выпучиваться, и было дано указание оставить кубрик №18. Одновременно с затоплением кубрика №18 через двери на шп.85 ЛБ затапливались кубрики №20 и 22. Вода также поступала: в кубрик №20 — через неплотности в продольной переборке и дверь, а в кубрик №22 — из расположенного ниже кренового отсека №2 в связи с разрывом.

В кубрик №24 (смежный с №20) в корму от 105 шп. вода поступала через двери кают 18 — 28, куда она проникала из-за борта через неплотно задраенные иллюминаторы. В кубрики, расположенные в корму от 74 шп. (№18, 20, 22, 24) и в «теплый коридор» вода поступала также через сточные шпигаты, так как броневая палуба через 1,5 часа после взрыва уже находились намного ниже действующей ватерлинии.

При затоплении кубриков №18, 20 и 22 вода через слабые по конструкции двери в продольной переборке, расположенные в

На баке. Фотография на память. 1955 год.



Линкор перед опрокидыванием.
Черным показана пробоина, заштрихованы затопленные отсеки.

корму от 74 шп., поступала в «теплый коридор», в котором расположены люк схода в электростанцию №2 на 85 шп., а также люки в МО №1 и в котельные отделения. Вода пошла через комингс люка в «теплом коридоре» в электростанцию №2 (ЛБ), куда еще поступала вода через трубу вентиляции и наружный вентиляционный гриб, находящийся на палубе полубака.

Под броневую палубу вода проникала только по ЛБ в районе электростанции №2, внешняя продольная переборка которой выпучивалась и фильтровала воду под давлением. Электростанция была оставлена личным составом за 10—15 мин до опрокидывания корабля. На броневой палубе в районе электростанции №2 уровень воды был 0,5 м.

Через неплотности люка и шахту вода попадала в погреб №9 зенитной артиллерии и из него в расположенное ниже зарядное отделение №2 ГК.

Крен на ЛБ был вызван, главным образом, затоплением кренового отсека №2 и технической кладовой. Дополнительными причинами крена экспертная комиссия считала: отданный с левого борта якорь, тягу буксиров и перекачку мазута.

Посадка корабля по времени характеризуется следующим. До взрыва корабль имел осадку в носу 10,05 м, высота надводного борта у форштевня — 6,55 м. Через 20 мин после взрыва надводный борт в носу составлял 1,0 м. Через 1 ч 05 м после взрыва форштевень погрузился полностью в воду и возник крен на ЛБ, который в течение 55 мин достиг величины 7°. Корабль продолжал крениться на левый борт.

С возникновением крена на ЛБ вода по правому борту перестала распространяться по кораблю. В 4 ч 15 м, т.е. через 2 ч 45 м после взрыва корабль опрокинулся вверх килем.

Непосредственно перед опрокидыванием вода находилась на палубе полубака по первую башню главного калибра, на батарейной палубе — до кубрика №6 (шп.72—99) и на броневой палубе зашла за мидель (шп.120—130) в корму.

До опрокидывания корабль принял всего 9100 т воды, имел осадку носом более 20 м, кормой — 6,0 м, крен 18 ЛБ и отрицательную начальную остойчивость (—0,5 м)...

Экспертная комиссия, анализируя возможность спасения корабля и необходимые для этого меры, пришла к заключению, что единственной мерой предотвращения опрокидывания корабля и спасения его личного состава являлся бы перевод корабля на мелкое место. Для этого необходимо было ввести в действие механическую установку, что можно было осуществить в течение не более 40 мин, времени же в распоряжении команды с момента выявления угрожающего положения корабля было около двух часов.

Помимо перевода корабля на мелкое место, другой возможной мерой предотвращения гибели корабля было бы затопление кормовых башен ГК с их погребами непосредственно после того, как создалась угроза входа в воду палубы полубака и выяснилось, что переборки на броневой палубе водотечны.

Однако расчетная проверка показала, что эта мера уменьшила посадку носа всего лишь на 0,7 м, что не могло существенно улучшить состояние аварийного корабля. Эта мера могла дать указанный эффект только в начальный период затопления корабля, в дальнейшем ее нельзя было использовать, так как затопление погребов при малой или отрицательной остойчивости корабля было уже связано с риском ускорения его опрокидывания.

Кроме того, одним из мероприятий по уменьшению дифферента корабля была передача мазута из носовых систерн в кормовые, но эта мера не могла дать существенного эффекта ввиду малой производительности нефтеперекачивающих насосов (160 т/час). Расчеты показывают, что в течение часа можно было таким способом уменьшить осадку носом только на 0,3 м, что явно было неэффективно.

Борьба за живучесть технических средств

После взрыва и объявления по кораблю боевой тревоги личный состав БЧ-V занял свои боевые посты. Команда машинно-котельных отделений прогрела и приготовила к действию вспомогательные механизмы котлов и турбозубчатых агрегатов. Донесения о состоянии корабля и готовности боевых постов передавалось в ПЭЖ по телефонам и посыльными. Включение магистралей было переведено с якорного режима на боевой.

Действия личного состава дивизиона движения ограничивались подготовкой к действию котлов, турбозубчатых агрегатов и вспомогательных механизмов, а также выполнением приказаний из ПЭЖ по включению в действие технических средств, обеспечивающих водоотлив, нормальное функционирование пожарной магистрали и перекачку топлива для спрямления корабля. Все приказания из ПЭЖ личным составом дивизиона движения выполнялись без промедления. Однако эти приказания не ориентировали личный состав дивизиона движения на необходимость дать кораблю ход.

Личным составом ДД были проведены мероприятия по переходу на кормовой вспомогательный холодильник после засоления вспомогательного холодильника №1.

В связи с опасениями, что в КО №1 может поступить вода, было дано распоряжение о разжигании котла №8. Однако до гибели корабля котел №8 разжечь полностью не успели.

Руководство борьбой за живучесть электротехнических средств корабля осуществлял прибывший в ПЭЖ сразу же после взрыва командир ЭТД, одновременно исполнявший обязанности командира БЧ-V.

Через 4—6 мин после взрыва старшиной команды электриков был включен отключавшийся генераторный автомат ТГ №2 в электростанции №2. Автомат удалось включить лишь на третий раз, после того как сработал автомат перемычки между ГРЩ №2 и ГРЩ №1 и последний был обесточен. После подключения ТГ №2 на шины ГРЩ на корабле зажглось нормальное (внутреннее) и наружное освещение, за исключением носовой части, где оно вышло из строя. Аварийное освещение, включившееся автоматически после потери питания (за исключением носовой части корабля), после подачи питания в корабельную сеть автоматически выключилось и включилось в дальнейшем лишь в моменты резкого понижения напряжения в сети нормального освещения.

С подачей питания в корабельную сеть был дан сигнал боевой тревоги колоколами громкого боя, схема которых питалась от сети 220 в постоянного тока (до передачи линкора в состав ЧФ авральная группа звонков была рассчитана на напряжение 24 В и питалась от аккумуляторов).

Примерно через 9 мин после взрыва, по приказанию из ПЭЖ, были запущены

**Крейсер «Михаил Кутузов».
Его аварийная партия работала на линкоре.**

ТГ №1 во II электростанции и ДГ №3 в IV электростанции, при этом ТГ №1 был подключен в параллель с ТГ №2.

Включение электромагистралей было переведено с якорного на боевой режим, при этом автомат первой башни в электростанции №2 был отключен. Одновременно было произведено отключение поврежденных участков электромагистралей и телефонов (после чего начала работать электротехническая группа телефонии). Были приняты меры по обеспечению переносным освещением аварийных помещений в носовой части корабля (за исключением помещений в самой носовой оконечности). Для этой цели использовались переносные лампы.

Аварийные партии были снабжены так называемыми гитарами — переносными щитками с комплектом штепселей для приключения переносных ламп.

Примерно через 15 — 20 мин после взрыва была запущена электропомпа №3 в КО №4, которая, однако, через некоторое время была остановлена вследствие ее неисправной работы. Все время в действии находился электропожарный насос №2 в МО №1.

Через два часа после взрыва командиром ЭТД было приказано запустить ТГ №3 в электростанции №3 и остановить турбогенераторы №1 и 2. Последнее было вызвано начавшимся затоплением помещения электростанции №2.

В 3 ч 45 м был запущен ДГ №4 в электростанции №3 и подключен на параллельную работу с ДГ №3.

В связи с выходом из строя электростанции №2 нагрузка с нее была переведена на электростанцию №4, при этом она возросла с 200 до 500 А.

Перерывов в освещении корабля и снабжении механизмов электроэнергией при переводе нагрузки со станции №2 на станцию №4 не было. За 13 мин до гибели из ПЭЖ было дано приказание затопить электростанцию №4 и румпельное отделение, однако оно не было передано на боевые посты, так как корабль уже начал опрокидываться.

Турбогенератор №3 и дизель-генераторы №3 и №4 продолжали работать вплоть до опрокидывания корабля и обеспечивали его электроэнергией. Уже при самом опрокидывании один из матросов-электриков обесточил ГРЩ №4, вырубив автоматы работающих на него дизель-генераторов.

В сложившейся обстановке действия личного состава электротехнического дивизиона, как и всего личного состава БЧ-V по борьбе за живучесть технических средств, показавшего хорошую боевую выучку по своей специальности, были

Дивизион живучести БЧ-5. Те, кто остался в живых.
3-й слева — помощник командира капитан 2 ранга Сербулов З.Г.
4-й слева — старший помощник командира капитан 2 ранга Хуршудов Г.А.
1-й справа — командир ремонтной группы лейтенант Смоляков А.В.
2-й справа — командир БЧ-5 инженер-капитан 2 ранга Резников И.И.
17 ноября 1955 г.

правильными и уверенными, что подтверждается достаточной обеспеченностью аварийного корабля электроэнергией и четким выполнением приказаний с самого начала катастрофы вплоть до момента гибели корабля.

Упущением личного состава аварийных партий и АСС следует считать отсутствие попыток дать освещение в помещения носовой оконечности корабля с помощью боевых сростков. Совершенно ненормальным следует считать наличие на плавающем корабле таких неисправных и не отремонтированных своевременно электромеханизмов, необходимых для борьбы за живучесть корабля, как пожарной и водоотливной электронасосы.

Итоги и выводы

Линейный корабль «Новороссийск» от взрыва одной донной мины с весом 1000—1100 кг ВВ в тротиловом эквиваленте под днищем корабля на глубине 7—8 м от грунта и на расстоянии около 40 м от форштевня получил тяжелые повреждения, опрокинулся и затонул через 2 ч 42 м после момента взрыва. При этом перед опрокидыванием корабль принял 9100 т воды и имел крен 18°.

2. Общей причиной опрокидывания корабля явилась потеря им поперечной остойчивости, вызванной распространением воды, главным образом, по высокорасположенным палубам.

Распространение воды произошло вследствие наличия существенных недостатков в конструкции корабля, а также в организации борьбы за живучесть.

3. К числу принципиальных конструктивных недостатков корабля, способствовавших образованию больших повреждений корпуса, распространению воды по кораблю и, в конечном итоге, его опрокидыванию, необходимо отнести следующее:

а) недостаточная остойчивость корабля;

б) недостаточный запас плавучести, вызванный до некоторой степени перегрузкой корабля при его модернизации;

в) низкое расположение броневой палубы (1,1 м над ватерлинией), вследствие чего ее повреждения в носовой оконечности привели к образованию больших свободных поверхностей над палубой и потере и без того низкой остойчивости корабля;

г) наличие конструктивных недостатков водонепроницаемого корпуса:

— слабость горизонтальных преград, приведших к большим разрушениями и разрывам всех днищ, платформ и палуб (включая полубак) при неконтактном донном взрыве;

— доведение основных водонепроницаемых переборок только до броневой палубы и наличие малого числа переборок выше этой палубы;

— недостаточная прочность главных водонепроницаемых переборок над броневой палубой, вследствие чего при затоплении они деформировались и пропускали воду;

— наличие вырезов в главных поперечных переборках;

— наличие большого количества дверей в водонепроницаемых переборках (на некоторых переборках до 5 дверей), а также иллюминаторов (228 шт.) и портиков, расположенных вблизи ватерлинии (0,7—1,0 м); при большом количестве водонепроницаемых закрытий трудно обеспечить их исправность, своевременное задраивание и контроль за ними;

— недостаточная прочность и плотность водонепроницаемых дверей, которые в оконечностях к тому же открывались по направлению потока воды при затоплениях, что способствовало их отжатию от переборок;

— недостаточная водоплотность иллюминаторов;

— большое разветвление фановой и сточной систем, объединяющих сток из нескольких водонепроницаемых отсеков на палубах, что приводит к ухудшению непотопляемости корабля;

д) наличие ряда существенных недостатков в системах, предназначенных для борьбы за живучесть, а именно:

— отсутствие дифферентной системы;

— малая производительность креновой системы (выравнивание крена в 6-7° может быть произведено за 2 часа);

— высокое расположение креновых отсеков, вследствие чего при их использовании снижается остойчивость корабля;

— малая мощность и недостаточная живучесть водоотливной системы, так как, будучи выполненной из однопроводной магистрали, она не позволяет откачивать

воду из отсеков оконечностей корабля при повреждениях;

— сточная система выполнена конструктивно неудовлетворительно; при повреждениях захлопок и наличии крена или большой осадки она служит источником поступления воды одновременно в несколько водонепроницаемых отсеков;

е) наличие ряда конструктивных недостатков в электроэнергетической системе корабля:

— отсутствие селективности защиты (сработал автомат ТГ №2 вместо автомата перемычки), что привело к перерыву питания корабля электроэнергией в первый момент после взрыва;

— чрезмерно большое количество систем шин на ГРЩ, что затрудняло производство необходимых переключений в основной сети ЭСК;

— неудовлетворительная работа электроосушительных насосов МО №1 и 2 вследствие плохого состояния изоляции и некачественного ремонта их;

— монтаж коммутационной аппаратуры на ГРЩ с лицевой стороны создает повышенную электроопасность для обслуживающего личного состава вследствие наличия на ГРЩ незащищенных токоведущих частей;

— отсутствие у многих электромеханизмов защитной амортизации, что приводит к быстрому выходу их из строя в условиях ударных сотрясений;

— водотечность групповых и индивидуальных сальников для прохода кабелей через переборки;

— отсутствие размагничивающего устройства.

В целом живучесть ЭСК оказалась удовлетворительной в результате применения ряда конструктивных решений, а именно: система электрических станций (совместное расположение генераторов и ГРЩ в отдельных помещениях), фидерная система распределения электроэнергии по потребителям, параллельная работа генераторов и ряд других факторов. Одним из важнейших факторов обеспечения живучести ЭСК явились умелые действия личного состава ЭТД.

4. Основные усилия личного состава в борьбе за живучесть корабля в сложившейся обстановке были направлены на борьбу с водой,

которая велась путем локализации ее по кораблю, постановки подпор на переборки, заделки различного рода неплотностей путем конопатки и установки щитов и т.п.

Вместе с тем, личным составом велась борьба за живучесть технических средств корабля. Для этой цели вводились в действие корабельные турбо- и дизель-генераторы, водоотливные, осушительные и противопожарные средства; производились необходимые переключения в электроэнергетической системе корабля и различных системах трубопроводов. Одновременно с этим личный состав по собственной инициативе готовил к действию главную электромеханическую установку корабля, что следует считать совершенно правильным. Наряду с личным составом линкора в борьбе за его живучесть принимали участие аварийные партии с других кораблей и АСС ЧФ.

Действия личного состава по борьбе за живучесть корабля отличались большим упорством, дисциплинированностью и самоотверженностью, особенно БЧ-V и аварийных партий линкора; тем не менее они не смогли предупредить гибели корабля.

Борьба за живучесть корабля, наряду с ранее отмеченными недостатками в его конструкции, сильно осложнялась целым рядом недостатков организационно-технического характера, а также неподготовленностью отдельных категорий личного состава к борьбе за живучесть корабля в условиях тяжелых его повреждений.

К числу наиболее существенных недостатков относятся нижеследующие.

Строевой офицерский состав оказался неподготовленным к руководству борьбой за живучесть корабля, особенно в вопросах его непотопляемости, и своими действиями не способствовал успешному решению задачи по спасению линкора.

Не было централизованного и правильного руководства действиями личного состава линкора, аварийных партий с других кораблей и АСС. Одновременно и из разных постов отдавались несогласованные между собой приказания и распоряжения, никто из командования не объявил о вступлении в командование кораблем и не занял места на ГКП, откуда только и можно было эффективно руководить борьбой за спасение корабля. Само управление спасением корабля было беспорядочным, нерешительным и сводилось, в основном, к выслушиванию кратких информаций лиц, ведших непосредственно борьбу за живучесть корабля.

Поспешно и неправильно оценив состояние аварийного корабля, никто из командования не принял таких мер по его спасению, как ввод в действие главной машинной установки, освобождение корабля любыми средствами от якоря и переход его собственным ходом на мелкое место. Кроме того, не были приняты все необходимые меры по спасению личного состава линкора.

Следует отметить неудовлетворительное состояние водонепроницаемых переборок и палуб, а также их водонепроницаемых закрытий. Пренебрегая условиями непотопляемости, во время последнего капитального ремонта (1950—1953 гг.) прорезали водонепроницаемую переборку (шп.74) для установки КАТС. Герметичность водонепроницаемых преград на корабле проверялась несистематически, двери в переборках на ночь не задраивались.

Таким образом, хотя командование линкора и знало о большой уязвимости корабля в отношении непотопляемости, организация обеспечения живучести на корабле все же продолжала оставаться низкой. Дежурная служба корабля не обеспечивала, как это требует КУ ВМФ, герметизацию и непотопляемость корабля.

Аварийное имущество было не в комплекте. На корабле отсутствовала надлежащая документация по непотопляемости, что не давало возможности своевременно и правильно установить состояние поврежденного корабля и проводить необходимое обучение личного состава. Борьба за живучесть корабля при больших разрушениях, влекущих критическое положение корабля, и организация спасения личного состава в процессе боевой подготовки не отрабатывалась. Здесь же нужно отметить недопустимое одновременное увольнение в отпуск ряда лиц, наиболее подготовленных в вопросах борьбы за живучесть.

5. Необходимо отметить неподготовленность, безынициативность и низкую оперативность АСС флота, которая фактически оказалась бессильной помочь одиночному большому надводному кораблю в сложных аварийных условиях. От-

сутствовало твердое руководство личным составом и средствами АСС. Водоотливные и другие средства были доставлены на корабль с большим опозданием и не были использованы там, где они были нужны в первую очередь.

«Новороссийцы». Много лет спустя...

...и комментарии
Комментарий 2

В 1992 году в «Морском сборнике» (№10) была опубликована статья капитана 1 ранга Е.Шубочкина, капитана 2 ранга А.Колпакова и капитана 3 ранга запаса Б.Коржавина «Гибель ЛК «Новороссийск»: мина маловероятна».

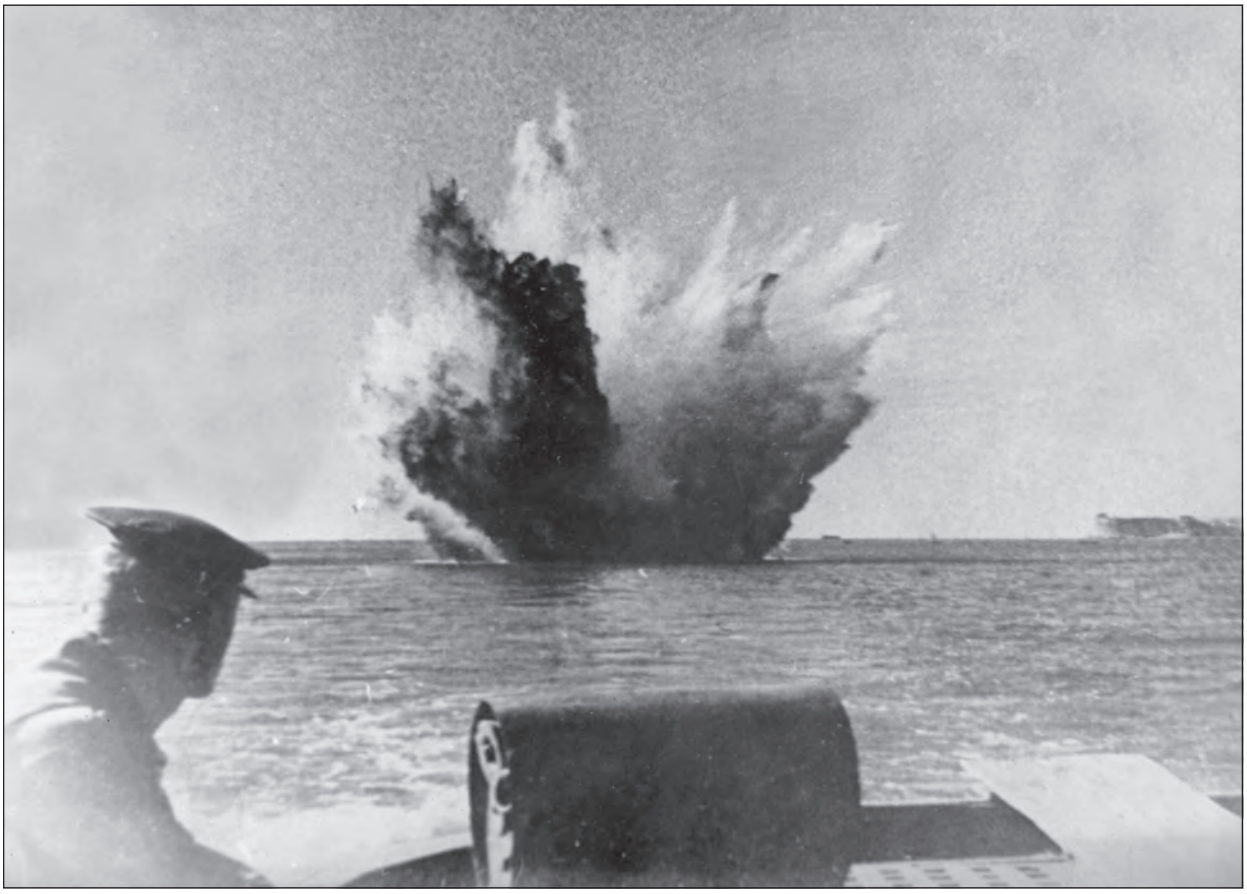
Авторы вновь возвращаются к рассмотрению «официальной» версии трагедии — «минной».

Мы сочли полезным, не перегружая читателя формулами и вычислениями, ознакомить читателя с доводами авторов статьи и сделанными ими выводами.

Цитируем.

После освобождения нашими войсками Севастополя тральные силы Черноморского флота проделали большую работу по устранению минной опасности на акваториях севастопольских бухт. Так в период с 5 июля по 3 ноября 1944 г. Севастопольская бухта была протралена контактными и неконтактными тралами. При этом затралили еще 10 донных мин и еще 2 мины подняли и разоружили водолазы. За этот же период отмечалось 2 подрыва кораблей и 1 самовзрыв мины. В дальнейшем центральную часть бухты и районы якорных стоянок кораблей дважды пробомбили бомбами ББ-1. Первый раз с интервалом 70 м, второй — 30 м. Был отмечен только 1 взрыв мины от детонации. Затем БТЩ «Мина» вновь протралил бухты электромагнитным тралом типа «Л», не обнаружив ни одной мины.

В 1950 г. дополнительно произвели водолазное обследование мест стоянок кораблей, а в период с 1951 по 1953 г. севастопольские бухты еще раз полностью обследовали водолазы. При этом они обнаружили и разоружили 5 немецких мин ти-



Взрыв глубинной бомбы.
Взрывы вызывали детонацию донных мин или выводили из строя их аппаратуру.

па LBM и 19 мин типа RMH.

Но все разоруженные мины из числа поднятых непосредственно с грунта оказались небоеспособными...

Было установлено, что все неконтактные мины, применявшиеся в годы войны, теряли свою живучесть (выходили из боеспособного состояния) вследствие разряда сухих батарей гальванических элементов. Исключение составляли только мины с гидродинамическими взрывателями, которые теряли боеспособность из-за диффузии находящегося в них газа еще до саморазряда батареи.

Проведенные в ВМФ СССР наблюдения за партией немецких трофейных батарей в количестве 244 комплектов, состоящих из элементов типа EKT изготовления 1943 — 1944 гг., позволяют с требуемой высокой гарантийностью оценить вероятность безотказной работы неконтактных взрывателей...

Из 244 батарей через 4 года со дня изготовления потеряли работоспособность 110 (45%), через 5 лет — 159 (65%), через 6 лет — 195 (80%), через 7 лет — 226 (92,5%), через 8 лет — 241 (98,8%) и через 9 лет — 244 (100%)...

...с доверительной вероятностью 0,999 определено, что вероятность безотказной работы источников питания на момент взрыва равна 0,0076.

Необходимо отметить, что в одном из документов указывалось, что единичные магнитные и индукционные мины могут сохранять боеспособность в течение 11 лет, но все они относились к условиям Балтики.

Подсчеты показывают, что на бочку, на которой стоял линкор «Новороссийск», в период с 17 мая 1945 г. по 26 октября 1955 г. линкор «Севастополь» становился 130 раз, а линкор «Новороссийск» в период с ноября 1954 г. по 26 октября 1955 г. — 10 раз. При этом необходимо отметить, что после 34 суток последней благополучной стоянки на бочке линкор выходил в море на 8 ч 24 мин, а после возвращения корабля взрыв последовал спустя 8 ч 08 мин. Следовательно, протаскивание якорь-цепи или бриделя по грунту предшествовало моменту взрыва на величину 8,12 — 0,2 ч или 16,6 + 0,2 ч. Данные же разоружения немецких мин с приборами срочности показывают, что их установки выдержки времени всегда были кратны 1 ч в пределах до 6 ч, или сутками в пределах 6 сут и никогда дробным значениям часов или суток.

Необходимо отметить, что на правительственной комиссии начальником минно-торпедного управления Черноморского флота капитаном 1 ранга Марковским было сделано следующее заявление: «У меня есть сомнения, что это мина, можно предположить, что такое повреждение могло быть от подрыва торпеды весом 400 — 500 кг или двух донных мин RMH. Однако выброска на поверхность палубы заставляет сомневаться, что взрыв принадлежит донной мине».

Повреждения одной из палуб линкора «Новороссийск» наиболее характерно описал на правительственной комиссии командир аварийной партии с крейсера «Керчь» инженер-лейтенант Саламатин: «Я обратил внимание, что там, где взрыв был, как будто боровком проделали отверстие. Видимо, был взрыв направленного действия. Очень сильный. Борта около носа совершенно целые».

Характер разрушений корпуса и палуб линкора «Новороссийск» не соответствуют характеру разрушений, полученных при подрыве на неконтактных донных минах во Второй мировой войне и послевоенный период некоторых английских и немецких линкоров, американских и советских крейсеров. Полученные повреждения больше напоминают повреждения английских линейных кораблей «Вэлиент» и «Куин Элизабет», немецкого линкора «Тирпиц» в результате действий подводных диверсантов.

Расчеты... позволяют сделать вывод, что при неконтактном взрыве заряда массой 1 тыс.кг у линкора «Новороссийск» должно было бы быть пробито только первое и второе днище. Это подтверждается и экспериментальными данными, полученными при подрыве отсеков кораблей, производившихся в ВМС США и Великобритании...

Таким образом, можно заключить, что взрыв под днищем линкора «Новорос-

сийск» неконтактной донной мины типа RMH или LMB маловероятен. На вопрос о причине взрыва сегодня на основании анализа документов, расчетов и сопоставления фактов можно ответить: «...произошел взрыв, по крайней мере, двух зарядов общей массой 1000кг и более, одного подвешенного под днищем, другого со стороны правого борта на некотором расстоянии от него, но не на грунте».

Новороссийцы. 1954 год.

Эпилог
или вывод авторов по результатам расследования

Скорее всего, так оно и было. Но у нас сейчас не принято говорить на эту тему.
Из разговора с генералом ФСБ.

Проведя свое расследование, авторы пришли к выводу: акцией по подрыву линейного корабля «Новороссийск» разыгрывался сценарий, аналогичный уничтожению американского крейсера «Мэн» на рейде Гаваны в 1898 году.

Наиболее вероятная, на взгляд авторов, версия происходивших событий такова:

Правящая верхушка во главе с Хрущевым, располагавшая в то время самыми мощными в мире вооруженными силами, получившими накануне новую водородную супербомбу, готовились развязать боевые действия по открытию проливов для СССР. Причем захвата проливов, по всей видимости, не предусматривалось. Десантные силы и средства не готовились, так как (скорее всего) в них не было необходимости. С большой долей вероятности можно утверждать, что готовился ядерный удар по Стамбулу и очистка проливов для беспрепятственного прохода судов. Как тут еще раз не вспомнить хрущевский авантюризм и воинственные прожекты маршала Жукова?

Существенный момент в выполнении готовящейся акции — провокация с флагманским кораблем Черноморского флота. В качестве «аналога» «Мэна» был выбран «Новороссийск» — старый трофейный линкор, малопригодный для боевого использования и с низкой живучестью.

Вывод: в качестве «цели» выбран отнюдь не случайно.

Весь комплекс диверсионной акции осуществлен был группой боевых пловцов, специально отобранных с разных флотов и флотилий. Для непосредственного осуществления диверсии был выбран и оснащен барказ №319 (в публика-

Линейный корабль «Новороссийск» в базе.
Снимок сделан с борта крейсера «Молотов».

ции О.Л.Сергеева барказ обозначен как №332, хотя по данным архивов Севастопольского морского порта барказа с таким номером не числилось).

Барказ рейдовый, не штатный линкоровский, а значит, мог быть выделен только спецраспоряжением рейдовой службы. Плавсредство после оснащения взрывчаткой было поставлено в наиболее уязвимом месте линкора. При проведении диверсии было осуществлено затопление барказа и его подрыв.

Участники акции были ликвидированы, в том числе среднее звено планирования и лица, обеспечивавшие официальное прикрытие.

По целому ряду причин, в том числе благодаря оперативной реакции НАТО, проведение операции по разблокированию проливов было отменено. Подрыв «Новороссийска», по стечению обстоятельств, повлек массовую гибель личного состава корабля. Героизм и самоотверженные действия всего экипажа линкора сопровождались некомпетентными действиями руководства линкора и флота. Это привело к опрокидыванию корабля и гибели более 600 человек.

Учебные стрельбы 3-й башни главного калибра. 1954 г.

Хронология катастрофы

01 ч 30 мин 48,5 с Взрыв под линкором. Погас свет.

01 ч 31 мин Объявлена (голосом) «Аварийная тревога». Появился дифферент на нос и крен 1—2° правого борта.

01 ч 32 мин На кораблях эскадры ЧФ и рейдовых постах объявлена «Боевая тревога». Дана команда аварийным партиям приготовиться к переброске на линкор.

01 ч 33 мин На линкоре ударами в рынду продублирован сигнал аварийной тревоги. Началась эвакуация раненых с района взрыва. Первый доклад с корабля в штаб ЧФ о причине взрыва («очевидно, взорвался бензосклад»).

01 ч 34 мин Дифферент на нос увеличился до 3—4° (осадка носом — до 5 м, «до полуклюзов»), крен 1—2° правого борта.

01 ч 35 мин Вода выступила через пробоину выше броневой (средней) палубы. ОД штаба флота доложил о взрыве начальнику штаба флота.

01 ч 36 мин На линкоре запустили кормовые дизели и подали электропитание на освещение и трансляцию. Объявлена «Боевая тревога» по трансляции. Даны семафоры «Нуждаюсь в помощи», «Нуждаюсь в медицинской помощи». И.о. командира корабля Сербулов прибыл на место взрыва и принял решение на РКП не идти. Носовая оконечность погружается, над водой осталась $1^{3}/_{4}$ м верхней части форштевня.

01 ч 37 мин Приступили к работе аварийные партии корабля. Запущены насосы пожарной магистрали и водоотливной системы на откачку воды. Начали спрямление корабля.

01 ч 39 мин Началась погрузка раненых на барказы.

01 ч 40 мин Крен на правый борт достиг 3°. Дифферент увеличился, верхняя часть форштевня находилась от воды в 1,5 м. Оповещены о взрыве командующий флотом и член Военного совета. С кораблей эскадры и УВСГ началась отправка аварийных партий, медицинского персонала и буксиров к линкору.

01 ч 41 мин И.о. командира корабля вызвал на полубак из ПЭЖа и.о. командира БЧ-5, который доложил о затоплении кубриков №29 и 30 на 1-й платформе (карапасная, нижняя палуба), поступлении воды в кубрик №14 на броневой палубе. Доклад и.о. командира БЧ-2 о поступлении воды снизу в погреб №1 1-й башни ГК. Доклады в ПЭЖ и ГКП о прогреве вспомогательных механизмов и готовности к прогреву котлов и турбин. Носовая оконечность корабля продолжала погружаться.

01 ч 43 мин На линкор прибыла аварийная партия с крейсера «Михаил Кутузов» — 95 человек. Дифферент на нос до уровня палубы полубака. Якорная цепь с глаголь-гаком ушла под воду. Затоплены тросовая и другие помещения в носовой оконечности корабля. Раненые отправлены на берег.

01 ч 46 мин Броневая палуба в районе пробоины (14-й кубрик) ушла под воду. Из кубрика №14 вода стала проникать через деформировавшуюся дверь в переборке на 51-м шпангоуте в кубрик №15 и через незакрытые иллюминаторы в помещения носовой части корабля. ОД эскадры на линкоре передал семафор: «Нуждаюсь в помощи АСС». К линкору отошли буксиры и катера, на корабль прибыла аварийная партия с крейсера «Фрунзе» — 56 человек.

01 ч 50 мин Начата откачка воды буксиром МБ-131 из аварийных помещений через пробоину в палубе корабля, но фактически «из моря в море». Прибыли аварийные партии с крейсеров «Керчь» и «Молотов». В штаб флота прибыли командующий флотом, начальник штаба флота, член Военного совета и начальник оперативного управления штаба ЧФ.

01 ч 51 мин Носовая оконечность корабля погрузилась до $^{1}/_{4}$ м верхней части форштевня. Затоплен снарядный погреб № 1, в погреб № 2 начала просачиваться вода. Вода затопила кубрик № 1 и стала распространяться по батарейной (верхней) палубе в кубрик №4, проникать сверху и через сальники электропроводки в зарядный погреб №2. Личный состав продолжает ставить подпоры на переборки, двери и конопатить щели.

02 ч 00 мин Крен на правый борт уменьшился до $1—11/_{2}°$ в результате спрямления корабля. Дифферент на нос увеличился, гюйсшток начал уходить основанием под воду. ОД штаба флота приказал дежурному по кораблю буксировать линкор на мелкое место. Буксир начал разворачивать корму линкора к берегу. На корабль прибыли командующий флотом

Пархоменко, начальник штаба флота Чурсин и член Военного совета Кулаков и заслушали доклад дежурного по кораблю.

02 ч 01 мин Командующий флотом приказал прекратить буксировку кормы к берегу и вызвал из ПЭЖа и.о. командира БЧ-5 Матусевич доложил, что корабль принял 1500 — 2000 т воды (фактически 3200 т — Прим.авт.), метацентрическая высота уменьшилась до 1 м, вода поступает с нижних помещений. Ведется борьба за непотопляемость корабля.

02 ч 03 мин Крен корабля на правый борт ликвидирован, корабль спрямлен перекачкой топлива. Вода фонтанировала на палубы через сточную систему и шпигаты, через вентиляционную систему начала поступать сверху в забашенное отделение и в погреба 2-й башни.

02 ч 05 мин На линкор прибыли и.о. командующего эскадрой контр-адмирал Никольский и получил приказание от командующего флотом вступить в исполнение обязанностей командира корабля. Однако он посчитал, что вступил в исполнение обязанностей командующего эскадрой, и остался на шкафуте.

02 ч 10 мин Вода затопила батарейную палубу в районе взрыва, в носовых гальюнах. Личный состав ставил подпоры на переборки и двери между кубриками №15, 17 и 18 и в других помещениях. Распространение воды по верхним палубам корабля приостановлено.

02 ч 11 мин Спасательному судну «Карабах» приказано следовать к линкору с начальником АСС флота.

02 ч 15 мин Носовая оконечность линкора продолжала погружаться.

02 ч 17 мин Спасательное судно «Карабах» отошло к линкору. По прибытии к кораблю ему было дано приказание откачивать воду из погреба №1, а не из сквозной пробоины.

02 ч 20 мин Линкор находится на ровном киле, носовая часть корабля полностью погрузилась в воду, нижняя часть носовой оконечности стала уходить в ил на дне бухты. Корма поднялась. Командующий флотом отдал приказание буксировать корабль на мелкое место. Начата буксировка кормы к берегу со стороны левого борта. Отдана команда перерезать бридель на носовой бочке №3 с правого борта. С левого борта якорная цепь ушла под воду. Вызван второй буксир для буксировки кормы линкора.

02 ч 30 мин Корма линкора начала разворачиваться влево к берегу.

02 ч 32 мин Появился крен на левый борт.

02 ч 37 мин Линкор развернут перпендикулярно к берегу.

02 ч 38 мин Крен на левый борт достиг 5 — 6°. Вода начала распространяться по броневой палубе через кубрики №6 и 8 в корму корабля по левому борту поверх цитадели линкора.

02 ч 42 мин Вода на броневой палубе начала поступать из кубрика №18 и люка в кубрик №20, поднялась до комингса. Появились большие массы воды со свободной поверхностью на верхних палубах поверх цитадели корабля.

02 ч 58 мин Вода через кубрик №18 стала подниматься вверх в кубрик №4 на батарейной палубе.

02 ч 59 мин Крен на левый борт увеличивался, носовая оконечность продолжала опускаться.

03 ч 00 мин Носовая оконечность погрузилась до 2-й башни главного калибра, левый борт опустился в воду до кормовой башни. При дифференте на нос затопило броневую и батарейную палубы до 75 — 100 шп. крен достиг 6° левого борта. Вода начала распространяться по броневой палубе левого борта через открытые отверстия для монорельса погрузки и перемещения боезапаса под батарейной палубой. Заделка их производилась подушками и простынями. Начали заполнять кормовые креновые отсеки правого борта водой посредством насосов. Ставятся подпоры между кубриками №18 и 20, 19 и 21. Крен задержан на 6° левого борта.

03 ч 15 мин Переборка между кубриками №14 и 15 не выдержала, вода пошла в кубрик №16 и через нештатное отверстие в переборке для КАТС на 74-м шп в кубрик №18 по левому борту, продолжала распространяться через лючки для монорельса и открытые иллюминаторы офицерских кают по палубам левого борта. Дана команда по трансляции: «Задраить иллюминаторы». Остановлен генератор 2-й электростанции, вода начала поступать через неплотности в сварке крепового отсека № 2 во 2-ю электростанцию, а также сверху через шахту вентиляции с верхней палубы и через люк с броневой палубы.

03 ч 20 мин Носовая оконечность погрузилась в воду до середины гюйсштока. В кубрик №20 вода поступает фонтанами через шпигаты, в кубрике №22 лопнула палуба и снизу в кубрик стала поступать вода. И. о. командира БЧ-5 Матусевич и пришедший в ПЭЖ на помощь

начальник техуправления ЧФ капитан 1 ранга Иванов приняли решение затопить 4-ю электростанцию и румпельное отделение, но оно не было принято командованием флота. Продолжали заполнять водой креновые отсеки.

03 ч 30 мин Крен 6° левого борта, носовая оконечность продолжала погружаться, гюйсшток над водой 0,5 м. На юте построены 800 — 1000 человек личного состава корабля из затопленных помещений, не занятых борьбой за живучесть.

03 ч 35 мин На корабль прибыл и.о. командира корабля, старший помощник капитана 2 ранга Хуршудов и получил приказание от Никольского вступить в командование кораблем. Хуршудов поднялся на ГКП и получил информацию: крен на левый борт 6°, вода на полубаке дошла до 2-й башни главного калибра, продолжает поступать в 16-й и фильтруется из 17-го в 20-й кубрик. Буксир тянет корму левым бортом к берегу. Вода блокируется на броневой палубе в районе кормовой переборки 15-го кубрика и по батарейной в 4-м кубрике. Приняв информацию, Хуршудов убыл в кубрик №7 (над ПЭЖем) для выяснения обстановки, посчитав, что ему приказано возглавить борьбу за живучесть корабля, а не вступить в командование линкором.

03 ч 45 мин Носовая часть затоплена до 57 шп, включая погреба 1-й башни главного калибра, и продолжает медленно опускаться. Вода на палубе полубака дошла до 1-й башни. Контр-адмирал Никольский попросил разрешения у командующего флотом снять с корабля личный состав, не занятый борьбой за живучесть и стоящий на юте. Командующий отказал.

03 ч 49 мин Предпринята попытка буксировать линкор за носовую оконечность корабля. Попытка окончилась безрезультатно, так как носовая часть была погружена в воду, опустилась в ил, а якорь и якорная цепь не были отданы.

Вновь начата буксировка кормы линкора к берегу по приказаниям Чурсина, Никольского и Сербулова.

03 ч 50 мин Дифферент на нос увеличился, за кормой корабля из воды показался руль. СС «Карабах» и буксир МБ-39 тянули корабль буксирными концами, заведенными за боковые кнехты линкора, к берегу. От этого корабль наклонялся сверху вниз, все более заваливаясь на левый борт. Корабль подтянули к берегу всего лишь на 10 м, далее он не двигался, но буксиры продолжали тащить его.

03 ч 55 мин Резкий толчок на левый борт. Крен достиг 10 — 12° левого борта и начал непрерывно увеличиваться. Большие массы воды со свободной поверхностью начали распространяться по палубам корабля над машинными и котельными отделениями.

03 ч 59 мин Командир дивизиона живучести БЧ-5 инженер-капитан-лейтенант Городецкий послал трюмного на клапана затопления 4-й башни главного калибра и приказал одновременно затопить 4-ю электростанцию. Эти приказания не были выполнены.

Дифферент на нос увеличился. Буксировка кормы к берегу продолжалась, что только способствовало увеличению крена.

Связь по УКВ линкора с ОД штаба флота прекратилась. Обязанности флагманского корабля эскадры были возложены на крейсер «Фрунзе».

04 ч 00 мин В ПЭЖе по кренометру отмечен крен 17° левого борта. Капитан-лейтенант Ходов спустился в ПЭЖ и предложил Матусевичу и Городецкому покинуть ПЭЖ. Они отказались.

Никольский вновь просит разрешения у командующего флотом и члена Военного совета снять с корабля личный состав, построенный на юте, они вновь отказали. Однако в связи с возрастанием крена приказали буксирам подходить к борту для посадки на них личного состава, свободного от борьбы за живучесть корабля. На буксиры сходят несколько десятков человек.

04 ч 04 мин Городецкий отдал команду затопить креповые отсеки №9, 11 и 13.

04 ч 05 мин Начальник Технического управления флота инженер-капитан 1 ранга Иванов, поднявшись из ПЭЖа на ют, доложил командующему флотом, что крен корабля достиг 18° левого борта, а критический крен — 20° и что принято решение топить креновые отсеки. Командующий флотом приказал: «Действуйте». Иванов вновь ушел в ПЭЖ. Флагманский инженер-механик дивизии крейсеров Бабенко доложил члену Военного совета вице-адмиралу Кулакову о серьезном положении корабля. Вода появилась в кубриках №8 и 12.

04 ч 08 мин Корабль продолжает крениться на левый борт, носовая часть погружается, кормовая поднимается, над водой виднелась $^1/_3$ высоты руля.

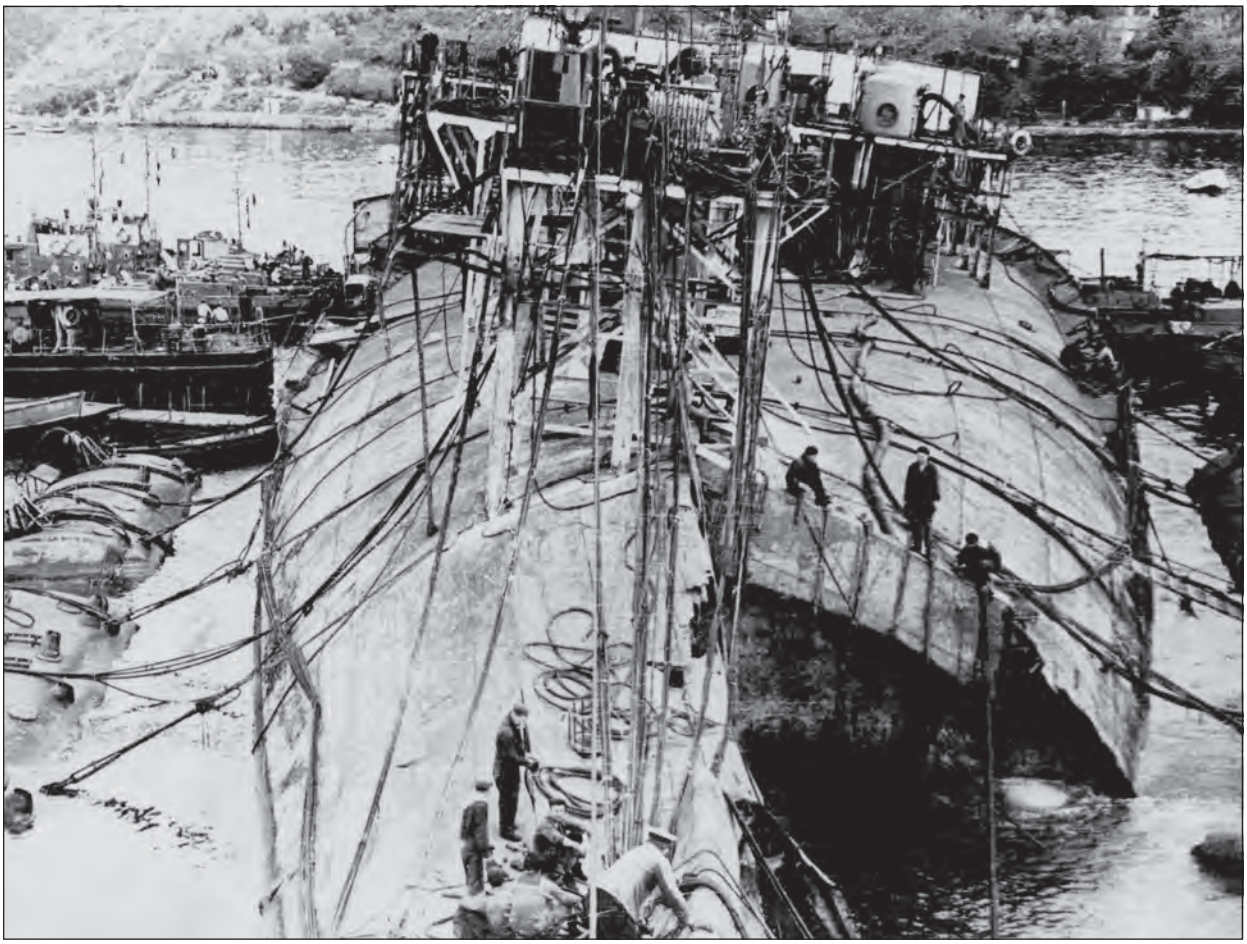
04 ч 10 мин Крен на левый борт стал резко увеличиваться. На корабле погас свет. ОД штаба флота приказал кораблям эскадры освещать линкор и послать катера к его борту для спасения личного состава. Аварийные партии линкора продолжали борьбу за живучесть корабля, аварийные партии других кораблей продолжают покидать линкор.

04 ч 12 мин Корабль сильно накренился на левый борт. И.о. командира БЧ-4 старший лейтенант Астафьев приказал своему личному составу покинуть командный пункт связи, но сам остался. На линкоре выключились флагманские огни. Кто-то из офицеров прокричал команду: «Открыть кингстоны!» Старшина трюмных машинистов Касилов попрощался с товарищами на юте и пошел вниз.

04 ч 13 мин И.о. командира корабля Хуршудов доложил командующему флотом, что до критического крена осталось 2—3°. Командующий приказал быстрее топить креновые отсеки. Аварийная партия крейсера «Михаил Кутузов» во главе с замполитом командира дивизиона движения БЧ-5 крейсера ст. лейтенантом Дмитриевым стала сходить с покрытой водой палубы левого борта в свой барказ.

04 ч 14 мин Линкор угрожающе накренился. Крен 20° левого борта, осадка носом 19,5 м, кормой — 6 м, корабль принял 7100 тонн воды и имел отрицательную метацентрическую высоту (—0,5 м). Отдана команда личному составу на юте перейти на правый борт и держаться за леера. Предметы на палубе начали срываться и катиться вниз к левому борту. На СС «Карабах», -стоявшему в корме по правому борту, подали команду: «Отдать кормовой буксир» и перерубили буксирный трос. Линкор дернулся и стал опрокидываться. Из группы адмиралов на юте послышалась команда: «В воду!».

04 ч 15 мин Линкор «Новороссийск» опрокинулся, перевернувшись вверх килем через левый борт на 172°.



Подъем «Новороссийска». Май 1957 г.

Погибли, выполнив долг...

	Общая численность	Погибло
Командование и управление кораблем	10	—
Штурманская боевая часть (БЧ-1)	24	16
Артиллерийская боевая часть (БЧ-2)	710	192
В том числе:		
дивизион главного калибра (1АД)	325	96
группа управления артогнем:	79	28
1-я башня	62	—
2-я	49	14
3-я	66	21
4-я	69	33
дивизион противоминного (среднего) калибра (2АД):	168	38
группа управления артогнем	55	9
группа боепитания	8	1
5-я батарея	55	6
6-я батарея	50	22
дивизион зенитного калибра (ЗАД):	217	58
группа управления артогнем	56	17
7-я батарея	41	16
8-я батарея	41	12
9-я батарея	47	9
10-я батарея	32	4
Боевая часть связи (БЧ-4)	85	24
Электромеханическая боевая часть (БЧ-5)	472	207
В том числе:		
дивизион движения (ДД)	188	82
электротехнический дивизион (ЭТД)	182	89
дивизион живучести (ДЖ)	102	36
Радиотехническая служба (РТС)	37	7
Интендантская служба (ИС)	86	24
Медицинская служба (МС)	18	9
Химическая служба (ХС)	15	5
Боцманская команда (БК)	54	37
Музыкальная команда (МК)	19	11
Писарская команда (ПК)	10	7
Клуб	4	2
Типография	7	2
Всего по экипажу линкора:	1551	543
Группа мичманов-стажеров		
Херсонского и Ростовского мореходных училищ	25	1
Всего по линкору:	**1576**	**544**

Остальные погибшие — с других кораблей и подразделений Черноморского флота, в том числе с крейсеров «Михаил Кутузов», «Молотов», «Керчь», «Дзержинский» и «Куйбышев», эсминца «Бессменный», спасательного судна «Карабах», со штаба эскадры, штаба и управлений флота.

Правительственная комиссия назвала число погибших — 603 моряка. Вместе с тем, документально установлены имена и места рождения или проживания до призыва 611 моряков. Видимо, позже скончались несколько раненых.

Абашидзе Шота, матрос, 1АД
Абдухакимов Абдурахман, матрос, 1АД
Агеев Юрий, ст. матрос, БК
Адлейба Георгий, матрос, ДД
Аламанов Нури, матрос, ИС
Александров Василий, матрос, ДД
Алексеев Владимир, матрос, БЧ-4
Алексеев Иван, ст. матрос, ДД
Алексеенко Виктор, матрос, ДД
Альховик Александр, матрос, ЭТД
Амбарцумян Михаил, матрос, РТС
Амельченко Евгений, ст. матрос, 3АД
Андронов Виктор, матрос, БЧ-4
Антропов Евгений, матрос, ДД
Апресян Гарегин, матрос, 3АД
Аристов Василий, ст. матрос, БК
Артемов Юрий, ст. матрос, 2АД
Асеев Михаил, ст. матрос, 3АД
Астафьев Анатолий, ст. лейтенант, БЧ-4
Атаман Михаил, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Ахмедов Абдухаким, матрос, ИС
Бабихин Михаил, ст. матрос, ЭТД
Байда Валентин, ст. матрос, БЧ-4
Байдак Владимир, матрос, ДЖ
Байдак Леонид, старшина 1-й статьи, ДД
Баланчук Владимир, матрос, 1АД
Барановский Теодозий, матрос, 1АД
Бардаков Дмитрий, старшина 2-й статьи, 3АД
Бардаускас Иозас, матрос, ЭТД
Барсуков Николай, матрос, БЧ-4
Басин Владимир, капитан-лейтенант
Барышев Геннадий, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Батаков Семен, ст. матрос, ПК
Батяев Михаил, ст. матрос, ЭТД
Бахмуцкий Владимир, матрос, БК
Безуглый Яков, матрос, 1АД
Белик Николай, главстаршина, ДЖ
Беликин Николай, матрос, ХС
Белов Александр, матрос, 1АД
Беловолов Борис, ст. матрос, БК
Белокопытов Афанасий, матрос, ЭТД
Белоусов Николай, матрос, ДЖ
Беляев Михаил, матрос, ЭТД
Беляй Александр, матрос, ЭТД
Беляков Анатолий, матрос, ДД
Беренич Алексей, матрос, БК
Бирагов Таймурас, матрос, МС
Бирев Александр, матрос, ЭТД
Блащук Михаил, ст. матрос, КР «Керчь»
Бледников Анатолий, мичман (стажер)
Блинов Михаил, матрос, 3АД
Богданов Владимир, матрос, БК
Богомол Николай, матрос, ДД
Бойко Сергей, матрос, 3АД
Болгов Николай, матрос, ДД
Бондарь Андрей, матрос, БК
Борисенко Виктор, ст. матрос, 2АД
Босых Василий, матрос, ДЖ
Бочарников Михаил, матрос, БК
Бруяк Леонид, матрос, 1АД
Брюнин Петр, матрос, 2АД
Будгарс Владимир, матрос, ДД
Булгаков Николай, матрос, 1АД
Бучко Анатолий, ст. матрос, ЭТД
Бучма Василий, матрос, 3АД
Вагин Владимир, матрос, ЭТД
Валухов Анатолий, старшина 2-й статьи
Ванин Георгий, матрос, ДД
Варламов Виктор, матрос, 1АД
Василенко Виктор, матрос
Васильев Василий, матрос, 2АД
Ведищев Аскольд, ст. матрос, 3АД
Викторов Виктор, матрос, ЭТД
Вихорь Владимир, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Вишневецкий Борис, матрос, 2АД
Власов Алексей, матрос
Волобуев Иван, матрос, ДЖ
Воловцев Иван, матрос
Волошин Сергей, ст. матрос, 1АД
Воронов Николай, ст. матрос
Воронович Казимир, матрос, 1АД
Воронцов Владимир, ст. матрос, ЭТД
Ворошилов Иван, матрос 2АД
Вылегжанин Владимир, матрос, ЭТД
Гавриков Михаил, ст. матрос, 1АД
Гаврилов Борис, ст. матрос, ЭТД
Гаврилов Дмитрий, мл. лейтенант, ИС
Гавро Иван, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Гаврюшев Виктор, матрос, ДД
Гайдук Владимир, матрос, 1АД
Гайна Василий, матрос, 1АД
Генералов Николай, матрос, 3АД
Гена Владимир, ст. матрос, МК
Георгиевский Евгений, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Гирнец Илья, матрос, 1АД
Глазачев Владимир, матрос, ДД
Глян Федосий, ст. матрос, 1АД
Гниденко Алексей, матрос, КР «Дзержинский»
Гнусин Виктор, ст. матрос, 1АД
Говязин Николай, ст. матрос
Головин Константин, матрос, 2АД
Голофеев Евлампий, матрос
Голоцуцкий Юрий, матрос, ИС
Гончаренко Георгий, матрос, 2АД
Гончаренко Григорий, ст. матрос, ДД
Горбунов Анатолий, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Городецкий Юрий, инженер-капитан-лейтенант, ДЖ
Готовцев Александр, матрос, 1ЛД
Готоулин Юрий, матрос, ИС
Григораш Иван, старшина 2-й статьи, ЭТД
Григорьев Владимир, матрос
Григорьев Павел, матрос, 3АД
Григорян Карлен, ст. матрос, БК
Гриднев Михаил, старшина 2-й статьи, БЧ-4
Гринкевичус Юргис, матрос ДД
Грициенко Федор, матрос, ХС
Грушевский Леонид, матрос
Губин Михаил, старшина 2-й статьи, ДЖ
Гусейнов Хайверди, матрос
Гусенко Михаил, матрос, ЭТД
Дарадан Иван, матрос, ИС
Даунис Винцетас, матрос
Дворецкий Дмитрий, матрос, БК
Дембиков Иван, матрос, ДД
Демичев Борис, матрос
Демченков Виктор, матрос, ЭТД
Демчук Николай, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Дергачев Василий, старшина 2-й статьи, БК
Деркач Петр, матрос, ЭТД
Дерус Виктор, матрос, 1АД

Джалилов Ваит, матрос, 1АД
Дидковский Виктор, матрос, МК
Дмитриев Николай, ст. лейтенант, замполит командира ДД БЧ-5, КР «Михаил Кутузов»
Дмитриенко Петро, матрос, ДД
Добреля Виктор, матрос, 1АД
Добрыдень Василий, матрос, ХС
Добрый, матрос, БК
Довгай Иван, старшина 1-й статьи, 1АД
Долбенко Георгий, матрос, КР «Дзержинский»
Долгих Александр, матрос, ДД
Долгополый Василий, матрос, 1АД
Донченко Станислав, матрос, штаб эскадры
Дорогий Емельян, матрос, БК
Дорофеев Юрий, матрос, БЧ-4
Дробот Юрий, ст. матрос, ДЖ
Дробышев Тихон, матрос, ДД
Дрогомирецкий Роман, ст. матрос, ДД
Дрозд Василий, ст. матрос, БК
Дроздов Петр, матрос, 2АД
Дудник Войцех, матрос, ДЖ
Дуфенюк Петр, ст. матрос, МС
Дьяченко Гавриил, матрос, 2АД
Дьяченко Иван, ст. матрос, 1АД
Дюдюшкин Владимир, ст. матрос, 1АД
Евграфьев Юрий, матрос, ЭТД
Евпета Николай, матрос, ДЖ
Евчин Иван, матрос БК
Егоров Александр, ст. матрос, ПК
Екименко Александр, матрос, 1АД
Екимов Леонид, старшина 2-й статьи, ЭТД
Елисеев Юрий, матрос, ДЖ
Емелин Михаил, матрос, ЭТД
Ерастов Борис, ст. матрос, КР «Михаил Кутузов»
Еремизин Георгий, старшина 1-й статьи, 2АД
Есин Александр, матрос, ДД
Жабенко Виктор, ст. матрос, 2АД
Жаворонков Виктор, матрос, 1АД
Жамудинов Ислам-Касим, матрос, ПК
Жевлаков Александр, ст. матрос, ЭТД
Журавлев Николай, старшина 2-й статьи, ЭТД
Забияка Виктор, матрос
Заикин Владимир, ст. матрос, БК
Залепанный Владимир, матрос, БЧ-2
Замышанов Гаврил, матрос, ИС
Захаров Сергей, матрос, БК
Захаренко Николай, ст. матрос, ДЖ
Звягин Николай, матрос, 1АД
Земляной Николай, старшина 2-й статьи, 1АД
Зиновейкин Анатолий, матрос, 2АД
Зиновенко Михаил, матрос
Зиновьев Павел, ст. матрос, БЧ-4
Золотарев Борис, матрос, 3АД
Зубков Алексей, матрос, ДД
Зуев Александр, ст. матрос, 3АД
Зыков Михаил, капитан, особый отдел штаба ЧФ
Ибрагимов Забид, матрос, МС
Иваненко Александр, матрос, ЭТД
Иванов Алексей, матрос, ДЖ
Иванов Виктор, инженер-капитан 1-го ранга, Техуправление ЧФ
Иванов Виталий, матрос, БЧ-1
Иванов Георгий, матрос
Иванов Степан, матрос, ЭТД
Иванченко Александр, старшина 2-й статьи, 3АД
Игнатенко Станислав, матрос, штаб эскадры
Игнатьев Владимир, старшина 2-й статьи, БЧ-1
Иевин Майгонис, матрос, БЧ-4
Илинбаев Андрей, матрос, РТС
Исаенков Геннадий, матрос, ДД
Исаков Виктор, матрос, 3АД
Исаков Георгий, матрос, 1АД
Каверя Сергей, старшина 2-й статьи, СС «Карабах»
Калматинов Иван, матрос, БК
Калинин Василий, старшина 2-й статьи
Калихашвили Элизбар, матрос, 1АД
Калюжный Александр, матрос, ЭТД
Капанадзе Григорий, матрос, 3АД
Кардаш Евгений, матрос, МС
Карманов Николай, старшина 2-й статьи, 2АД
Карпало Богдан, матрос, МС
Карпенко Александр, старшина 2-й статьи, ПК
Карпенко Семен, матрос, БК
Карпинский Михаил, ст. матрос
Карпов Анатолий, ст. матрос, 1АД, Москва
Касилов Вячеслав, старшина 1-й статьи, ДЖ
Кваша Матвей, ст. матрос, МС
Кийков Анатолий, матрос, ЭТД
Кириенко Иван, капитан, особый отдел эскадры ЧФ
Кириллов Николай, лейтенант, ЭМ «Бессменный», командир группы управления огнем БЧ-2
Кириченко Геннадий, матрос, ЭТД
Кирсанов Василий, старшина 2-й статьи, ДД
Кислов Николай, ст. матрос, БК
Клейменов Александр, ст. матрос, 3АД
Клименок Николай, матрос, 1АД
Климов Владимир, ст. матрос
Ключников Петр, матрос, 2АД
Ковалев Егор, матрос, 1АД
Коваленко Анатолий, матрос, ЭТД
Коваленко Владимир, матрос, ЭТД
Ковба Иван, старшина 1-й статьи, ДД
Коган Яков, матрос, ЭТД
Козлов Виктор, ст. матрос, ЭТД
Колишко Эрнст, матрос, ЭТД
Колодий Иван, матрос, 1АД
Кондратьев Евгений, матрос, ДД
Конкин Юрий, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Корабейко Михаил, старшина 2-й статьи, 3АД
Кордин Николай, старшина 2-й статьи, БК
Корниенко Виктор, матрос, ДД
Коробко Николай, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Косов Евгений, матрос, 3АД
Костиков Александр, матрос, ЭТД
Косухин Александр, старшина 2-й статьи, ДЖ
Коцыныш Хельмут, матрос, Латвийская ССР
Кочетков Владимир, старшина 2-й статьи, 3АД
Кошлань Петр, матрос, ДЖ
Кравец Виктор, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Кравченко Виктор, матрос, ДД
Крайнев Николай, матрос, ЭТД
Красий Николай, матрос, ДЖ
Краснов Олег, матрос, ДД
Красношапка Владимир, старшина 2-й статьи, КР «Михаил Кутузов»
Кривда Василий, матрос, ИС
Кривопадкин Николай, ст. матрос, 1АД
Крикунов Иван, матрос, ДД
Крылов Александр, матрос, ДД

Крымов Анатолий, матрос, 1АД
Крюков Алексей, матрос, 1АД
Крючков Владимир, матрос
Кудравец Николай, ст. матрос, ЭТД
Кудренко Владимир, матрос, БЧ-1
Кузнецов Александр, ст. матрос, 1АД
Кузнецов Василий, матрос, 3АД
Кузнецов Дмитрий, ст. матрос
Кучеров Михаил, матрос, РТС
Кушнир Василий, матрос, ДД
Лавриков Олег, матрос, 1АД
Лагунов Алексей, ст. матрос, ИС
Лагутин Владимир, матрос, 1АД
Лапин Виктор, главстаршина штаба эскадры ЧФ
Ларионов Андрей, ст. матрос, 3АД
Ларионов Федор, ст. матрос, МК
Ласманс Ритвартс, старшина 2-й статьи
Лебедев Виктор, ст. матрос, ЭТД
Левакин Юрий, матрос, 1АД
Левин Николай, ст. матрос, ЭТД
Липкус Самуил, матрос, 3АД
Лукашенко Бронислав, матрос
Лысенко Петр, матрос, КР «Молотов»
Любавин Анатолий, матрос, ДЖ
Люберанский Николай, матрос, ДД
Любимов Виктор, ст. матрос, ЭТД
Лятиев Алексей, старшина 1-й статьи, ПК
Майоров Анатолий, матрос, ДД
Майоров Владимир, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Макаров Александр, матрос
Максимишин Борис, матрос ДД
Малайко Николай, матрос, ИС
Малинаускас Иозис, матрос
Малюгин Митрофан, матрос
Мамедов Саяфим, матрос, ИС
Мамиленов Каержан, матрос, 1АД
Мамлеев Загидулла, старшина 2-й статьи, 3АД
Марару Павел, матрос, МС
Мартынов Радомир, инженер-лейтенант, ДД
Марфик Яков, матрос
Мась Александр, матрос, штаб флота
Матвеев Анатолий, ст. матрос, БЧ-4
Матусевич Ефим, инженер-капитан 3-го ранга, ЭТД
Матюшин Алексей, матрос, 1АД
Махаев Владимир, ст. матрос, МК
Машин Михаил, ст. матрос
Машуков Максим, матрос, 2АД
Медведев Леонид, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Медведков Иван, матрос, 3АД
Медовкин Григорий, старшина 2-й статьи, ДД
Мелихов Иван, ст. матрос, 3АД
Мельниченко Николай, старшина 2-й статьи, БЧ-1
Меняйлов Эдуард, мичман (курсант), БЧ-1
Мешлок Ахмед, матрос
Мизюк Николай, матрос
Миколайтис Ионас, старшина 2-й статьи
Микшаков Василий, старшина 2-й статьи, ЭТД
Минаков Дмитрий, ст. матрос, 1АД
Мискив Игорь, старшина 2-й статьи, 1АД
Михалюк Анатолий, инженер-лейтенант, ДЖ
Мишин Валентин, матрос, ДД
Мищенко Виктор, матрос, ДЖ
Монтрин Геннадий, матрос, 3АД
Москальцов Николай, матрос, БЧ-4
Москалюк Адольф, старшина 2-й статьи, 3АД
Мотарев Владимир, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Мочалов Юрий, старшина 2-й статьи, РТС
Муравицкий Франц, старшина 2-й статьи, ДД
Мошенский Иван, матрос
Мышанский Дмитрий, главстаршина, 1АД
Мячин Леонид, матрос, ИС
Набок Иван, ст. матрос, 1АД
Надутенко Павел, матрос, БЧ-4
Назаров Бабажалиль, матрос
Назаров Михаил, матрос
Нетета Василий, ст. матрос
Нефедов Николай, ст. матрос, ЭТД
Николаев Петр, матрос
Николаев Тихон, матрос, 1АД
Новитанюк Устин, старшина 2-й статьи, ЭТД
Новрузов Амисафа, матрос, БК
Обухов Леонид, старшина 2-й статьи, 3АД
Овчинников Анатолий, матрос, БЧ-4
Огурцов Александр, матрос
Ожогин Виктор, матрос, 2АД
Оксанченко Валентин, старшина 1-й статьи, штаб эскадры
Ольховик Федор, ст. матрос, ДД
Ольшанский Юрий, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Онищенко Григорий, ст. матрос, 1АД
Онищенко Николай Васильевич, матрос, МК
Онищенко Николай Трофимович, матрос, МК
Орлов Николай, матрос
Осадчий Владимир, матрос, БЧ-4
Осадчий Николай, старшина 2-й статьи, ДД
Осадчук Александр, матрос, БЧ-4
Осинцев Александр, матрос, БК
Остапко Владимир, матрос, ЭТД
Остроухов Борис, матрос, ДЖ
Павленко Анатолий, матрос, МК
Павлов Владимир, старшина 2-й статьи, МК
Павлов Михаил, ст. матрос, 3АД
Павлюк Любомир, старшина 2-й статьи, БЧ-1
Пайладзе Александр, матрос, КР «Дзержинский»
Панич Олег, матрос, БЧ-4
Папба Владимир, матрос
Папин Виктор, главстаршина, штаб эскадры
Пасечник Василий, ст. матрос, ЭТД
Пасечник Иван, матрос, ЭТД
Пеливан Василий, матрос, БК
Пестов Юрий, старшина 2-й статьи, 1АД
Петревич Станислав, матрос, ДД
Петрулевичус Пятрас, ст. матрос
Петунин Борис, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Печерица Василий, матрос, штаб эскадры
Пидрико Василий, старшина 2-й статьи, 1АД
Пинзарь Иван, матрос, ДД
Пирогов Семен, ст. матрос, ЭТД
Писак Зися, матрос, ИС
Писарев Владимир, инженер-ст. лейтенант, ДД
Пискунов Иван, матрос, 3АД
Пичхаури Важа, матрос, 1АД
Полев Николай, старшина 2-й статьи, 1АД
Плешивенко Николай, ст. матрос, 1АД
Плешко Николай, матрос, ДЖ
Плискин Виктор, ст. матрос, 1АД
Плисюк Василий, старшина 2-й статьи, 1АД
Плоский Яков, старшина 2-й статьи, БЧ-4
Плотников Александр, матрос
Поворозко Владимир, матрос, 1АД

Подлубный Леонард, матрос, 1АД
Полевой Евгений, старшина 1-й статьи, КР «Михаил Кутузов»
Полещук Александр, матрос
Полонин Владимир, матрос, ЭТД
Поляк Михаил, матрос, 2АД
Поляков Леонид, матрос, 1АД
Поляков Юрий, ст. матрос, КР «Куйбышев»
Поляшев Иван, матрос, 2АД
Помогайбин Валентин, матрос, 1АД
Попов Алексей, матрос, 2АД
Портнягин Геннадий, матрос, 1АД
Постоленко Степан, ст. матрос, ДД
Принцев Василий, старшина 2-й статьи
Присакарь Николай, матрос, 2АД
Прокопчук Василий, матрос
Пронин Александр, ст. матрос, 3АД
Просолович Николай, матрос, ЭТД
Прохоров Борис, старшина 1-й статьи, штаб эскадры
Прудников Александр, матрос, 2АД
Прутко Николай, матрос, БЧ-4
Пуйда Николай, старшина 2-й статьи, 1АД
Пухтинский Виктор, матрос, БЧ-1
Пшеничнк Остап, матрос, 1АД
Равдушнев Иван, матрос
Рагимов Сияседт, матрос, 1АД
Радзинский Анатолий, матрос, ЭТД
Радионов Василий, мичман, 3АД
Радионов Николай, ст. матрос, 1АД
Разумов Виктор, ст. матрос, ЭТД
Райда Николай, матрос, РТС
Рахманов Николай, старшина 2-й статьи, ДЖ
Рахманов Федор, матрос, БК
Редько Владимир, матрос, 3АД
Рзаев Тахир, старшина 1-й статьи
Родников Виталий, матрос, РТС
Розин Олег, матрос, ДД
Романенко Николай, матрос, штаб эскадры ЧФ
Романов Владимир, подполковник, МСС ЧФ
Романов Павел, матрос, 3АД
Романович Николай, старшина 2-й статьи, 2АД
Ромась Анатолий, матрос, 3АД
Роскошь Матвей, матрос, ДД
Рубцов Иван, матрос
Рудаков Василий, матрос
Рудковский Илья, матрос, 3АД
Рукавишников Юрий, матрос, 1АД
Рукас Сигурд, матрос, ДД
Рыбка Дмитрий, матрос, СС «Карабах»
Рыбников Иван, ст. матрос, 3АД
Рысов Владимир, ст. матрос, ЭТД
Рябцев Иван, матрос, ДД
Рязанов Иван, матрос
Рязанцев Александр, матрос, ДЖ
Савенко Николай, матрос, ДД
Савицкий Владимир, матрос, ДЖ
Савоськин Борис, матрос, ХС
Сагинбаев Киргизбай, матрос, МС
Салазкин Василий, ст. матрос, 2АД
Самедов Джемал, ст. матрос
Самодуров Николай, матрос, БЧ-4
Самоненко Владимир, матрос, СС «Карабах»
Санюкевич Михаил, матрос, ДД
Сапожников Анатолий, старшина 2-й статьи, КР «Михаил Кутузов»
Сарханов Алексей, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Сафьяник Богдан, старшина 1-й статьи, 1АД
Секиров Василий, ст. матрос
Семичко Леонид, ст. матрос, БЧ-2
Семин Алексей, матрос
Сераковский Петр, матрос, ДД
Сергеев Игорь, матрос, 1АД
Серяков Леонид, старшина 2-й статьи, 3АД
Сигачев Петр, матрос, БЧ-4
Сидоров Александр, матрос, ДД
Сичкоренко Владимир, ст. матрос, МС, КР «Керчь»
Скиданюк Михаил, матрос, ЭТД
Скоробогатов Михаил, ст. матрос, ДЖ
Скрипник Константин, матрос, БЧ-1
Слесаренко Юрий, матрос, ЭТД
Сметанников Николай, матрос, ДЖ
Снаров Григорий, матрос, 1АД
Соков Борис, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Солдатов Владимир, матрос
Соловьев Анатолий, матрос, ДД
Соловьев Валентин, старшина 2-й статьи, ПК
Соляник Владимир, матрос, ЭТД
Сотников Рим, матрос, БК
Сотник Юрий, матрос, БЧ-1
Сталин Георгий, матрос
Старицын Петр, матрос, 3АД
Стаситис Викторас, матрос
Стенькин Леонид, ст. матрос, ЭТД
Степанов Александр, матрос, ДД
Степанов Евгений, матрос
Степченко Леонид, ст. матрос, 1АД
Стеценко Тарас, матрос, ДЖ
Стецюк Степан, матрос, БК
Страчунский Рафаил, лейтенант, МС
Стрельченко Владимир, матрос, ДД
Сукоткин Николай, матрос, ДД
Сулимский Аврам, ст. матрос, ЭТД
Сухнев Валентин, матрос, ДД
Сухоруков Александр, матрос, ЭТД
Сухорученко Владимир, матрос, КР «Молотов»
Сытник Григорий, матрос, ИС
Сытник Юрий, матрос, БЧ-1
Сюткин Владимир, матрос, ДД
Таран Николай, старшина 1-й статьи, 2АД
Таранов Владимир, ст. матрос, БЧ-4
Тарасевич Николай, матрос, КР «Молотов»
Тараскин Алексей, матрос, РТС
Тарасов Борис, ст. матрос, 1АД
Тарасов Виктор, ст. матрос, 1АД
Тарасов Григорий, ст. матрос, БЧ-4
Таряник Владимир, матрос, 1АД
Татарченко Иван, матрос, ЭТД
Тевосян Липарид, ст. матрос, 1АД
Тернавский Николай, ст. матрос, КР «Михаил Кутузов»
Терских Борис, матрос, 3АД
Тимофеев Анатолий, матрос
Тимофеев Владимир, матрос, ЭТД
Тихомиров Анатолий, матрос, ДЖ
Ткаченко Иван, матрос, БЧ-1
Токарский Геннадий, матрос, 1АД
Токарский Михаил, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Третьяков Евгений, старшина 2-й статьи, МК
Трубка Петр, матрос, ДД
Трясун Павел, ст. матрос

Тулаев Солижан, матрос, МС
Тухматулин Сахибзян, матрос, ИС
Тушин Георгий, матрос, ДД
Тюменцев Федор, ст. лейтенант, 1АД
Тютюнник Виктор, матрос, ДД
Тягунов Борис, матрос, 3АД
Угодин Геннадий, ст. матрос, ЭТД
Ульянов Виталий, матрос, ДД
Усас Витаутас, старшина 1-й статьи, ЭТД
Усатов Виктор, матрос, БК
Ухтияров Велит, матрос
Федюков Валентин, матрос, БК
Фесенко Александр, матрос, ЭТД
Филоненко Михаил, матрос, 1АД
Фищук Николай, матрос, 1АД
Флоран Николай, матрос, ДЖ
Фомин Александр, старшина 2-й статьи, БЧ-4
Фомин Степан, матрос, 1АД
Фортунов Олег, ст. матрос, МК
Фотин Владимир, матрос, ЭТД
Французов Юрий, матрос, ДД
Фролов Константин, матрос, БК
Хабибулин Владимир, матрос, 1АД
Хакуринов Байзет, матрос, ДД
Халаев Степан, ст. матрос, ЭТД
Хамуков Хасан, матрос, 1АД
Харитонов Виктор, матрос, ИС
Харичков Андрей, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Хачатуров Борис, матрос, 2АД
Хвостунов Владимир, ст. матрос, БК
Хиба Георгий, матрос, 3АД
Хижняк Владимир, матрос, ЭТД
Хижняк Евгений, матрос, ЭТД
Хизанашвили Эмжари, ст. матрос, 1АД
Хисейнов Велибек, матрос, КР «Керчь»
Хитро Николай, матрос, ЭТД
Хлуднев Василий, матрос, БЧ-1
Хоботов Николай, старшина 2-й статьи, штаб эскадры
Храпков Борис, ст. матрос, ЭТД
Хрячев Дмитрий, ст. матрос, ЭТД
Цагараев Амурхан, ст. матрос, ДД
Цветков Александр, ст. матрос, ЭТД
Цветков Михаил, ст. матрос, ЭТД
Чабаненко Анатолий, ст. матрос, БК
Чеверда Евгений, ст. матрос
Чекишев Николай, матрос, 1АД
Чекменев Владимир, матрос, ДД
Челядинов Виктор, матрос, ИС
Ченцов Иван, матрос, 2ЛД
Черкасов Иван, матрос, 1АД
Черкашин Евгений, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Черкун Иван, матрос, ЭТД
Черник Алексей, старшина 2-й статьи, КР «Дзержинский»
Чернов Иван, матрос, ЭТД
Черноусов Альберт, старшина 2-й статьи, БЧ-1
Черныш Николай, старшина 1-й статьи, БЧ-1
Чеченников Евграф, матрос
Чиж Василий, матрос, ЭТД
Чихтисов Сакман, матрос, 3АД
Чолак Иван, матрос, 3АД
Чугунов Николай, матрос, ДД
Чудинов Олег, ст. матрос, ДД
Чулков Анатолий, матрос, КР «Молотов»
Чумак Иван, матрос, 3АД
Чумаков Сергей, матрос, ДД
Шавладзе Николай, матрос, ЭТД
Шалепин Юрий, матрос, 1АД
Швалев Николай, матрос, КР «Михаил Кутузов»
Шведов Борис, матрос, ЭТД
Шевченко Владимир, старшина 2-й статьи, 2АД
Шевченко Иван, матрос, БЧ-4
Шевяков Александр, матрос, ДД
Шеливейстер Петр, матрос, 2АД
Шениньш Оярс, матрос, КР «Молотов»
Шепилов Яков, матрос, ДД
Шиделко Борислав, матрос
Шилов Степан, ст. матрос, ДД
Шитов Александр, матрос, 3АД
Шицс Гунарс, матрос, 2АД
Шиян Василий, мл. лейтенант, ИС
Шматков Егор, старшина 2-й статьи, ЭТД
Шнейдерман Михаил, ст. матрос, типография
Шнянин, Геннадий, матрос, ДД
Шокат Василий, матрос, БК
Шпырко Петр, ст. матрос, МС
Шувалов Виктор, матрос, ЭТД
Щелчков Леонид, матрос, 3АД
Щепетов Сергей, матрос, ЭТД
Щербиюк Иван, матрос, 2АД
Эльберт Александр, матрос, 2АД
Юрин Владимир, матрос, ЭТД
Юркевич Василий, ст. матрос, ЭТД
Юрченко Иван, ст. матрос, 3АД
Юрченко Петр, матрос, БК
Юсипей Николай, ст. матрос, 2АД
Яйльян Сергей, матрос
Якунин Алексей, матрос, ЭТД
Ямполь Николай, ст. матрос, ДД
Яровой Иван, матрос, ДД
Яроцкий Николай, мл. сержант, 3АД

Вечная память героям!

Помните их имена!

Послесловие

Тяжелый град, и снег, и мокрый гной
Пронизывают воздух непроглядный...
Трехзевый Цербер хищный и громадный,
Собачьим лаем лает на народ,
Который вязнет в этой топи смрадной.
Данте

Казалось бы, книга закончена, но ощущение такое, что что-то осталось недосказанным. Наверное, у многих читателей невольно возникнет вопрос: как могло случиться такое — уничтожили собственный корабль, положили сотни жизней —вычеркнули и забыли... Нет, наверное, особой нужды напоминать, что уничтожали, вычеркивали и забывали гораздо больше, особенно за последние девять десятков лет.

Нам еще очень далеко до цивилизации в полном смысле этого слова. То, что случилось с «Новороссийском» в цивилизованной стране произойти не могло. Вот сейчас авторов можно «схватить за язык» — а как же цивилизованные Штаты взорвали собственный корабль, дабы спровоцировать войну? Могут еще добавить, что Америка пришла к цивилизации, минуя культуру... А кто, в контексте хотя бы данной книги упоминал, что США страна цивилизованная? Да, высокие технологии, да, достаточно высокий уровень жизни по сравнению с нами, да, соблюдают свои законы (что очень важно), но это еще не есть сама цивилизация в полном смысле этого слова. Если уж равняться на цивилизованные страны, то в пример нужно брать близкую к нам Европу.

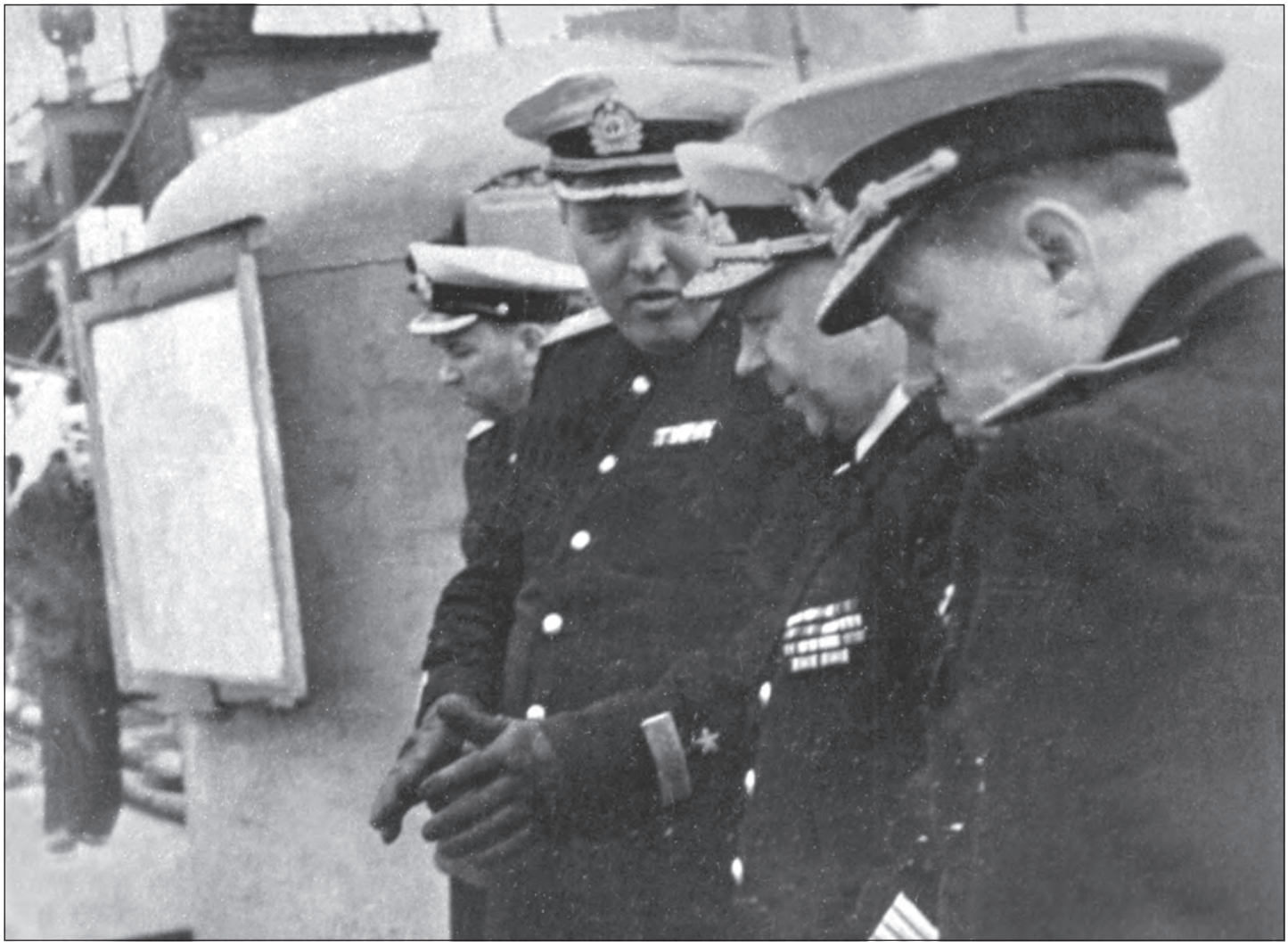
Задайте себе вопрос: почему такое могло произойти у нас? Наверняка в России царской такое быть не могло! Она (царская Россия) как бы парадоксально это не звучало, столетие назад была гораздо ближе к настоящей цивилизации, чем мы сегодня... Кровожадный большевистский спрут, как раковая опухоль пожрал все, предложив взамен свои «похабные ценности».

Если задаться вопросом в чем глубинные причины возникновения этого «спрута» в трагических судьбах нашего Отечества? Именно в том, что находящаяся на небывалом подъеме Россия кануна Первой мировой войны, как кость в горле была в первую очередь для американских банкиров и нефтедобытчиков. Огромная страна! Какого могущества она могла бы достичь, если бы не развалилась от борьбы за чужие интересы. Да, вкладывали в экономику России деньги и Франция и Англия... Но были и другие вкладчики. Масштабней. Им нужны были не проценты, пусть очень жирные, а вся Россия. Целиком — от края до края. Но если, например, Англия и Франция инвестировали свои фунты и франки в великую Россию, то заокеанские магнаты инвестировали свои доллары в великие потрясения. В русскую революцию! Много долларов, намного больше, чем фунтов и франков. Если очистить историю ушедшего столетия от всей идеологической шелухи, то «ядрышком» ее будет борьба с русским золотым рублем за полное его исключение с финансовой арены цивилизованного мира.

Кто сейчас помнит, за что уничтожили всемирно известного генетика Вавилова? Притом уничтожили самым зверским способом — его растоптали морально, а потом и физически.

Он научно обосновал и доказал, что разорванная генетическая цепь невосстановима. Теперь вся мировая наука это подтверждает.

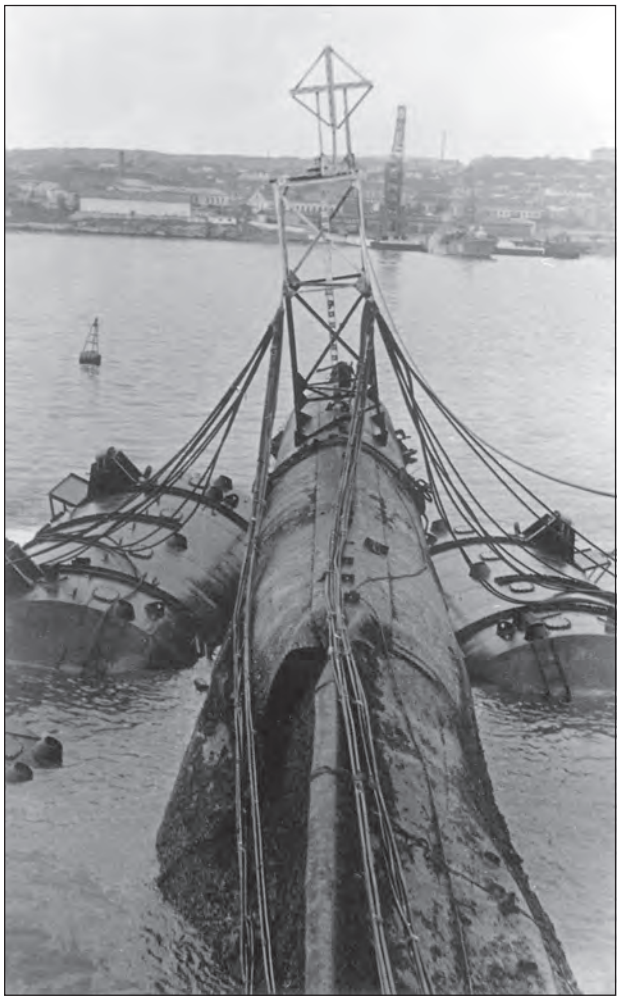
Пусть читатель осмыслит цитату из речи создателя Рабоче-крестьянской Красной Армии Наркомвоенмора Советской Республики Л.Д.Троцкого произнесенной им на заседании Совнаркома 28 сентября 1921 г. в присутствии своих соратников по партии (Ленин и Сталин в т.ч.): «Мы должны превратить Россию в пустыню, населенную белыми неграми, которым мы дадим такую тиранию, которая не снилась никогда самым страшным деспотам Востока. Разница лишь в том, что тирания это будет не справа, а слева, не белая, а красная. В буквальном смысле слова красная, ибо мы прольем такие потоки крови, перед которыми содрогнутся и побледнеют все человеческие потери капиталистических войн. Крупнейшие банкиры из-за океана будут работать в теснейшем контакте с нами. Если мы выиграем



Командование Черноморского Флота на эстакаде после всплытия линкора. Слева направо: начальник АСС ЧФ Б.Г.Бащук, командир экспедиции Н.П.Чикер, командующий ЧФ В.А.Касатонов, член военного совета Н.А.Торик.

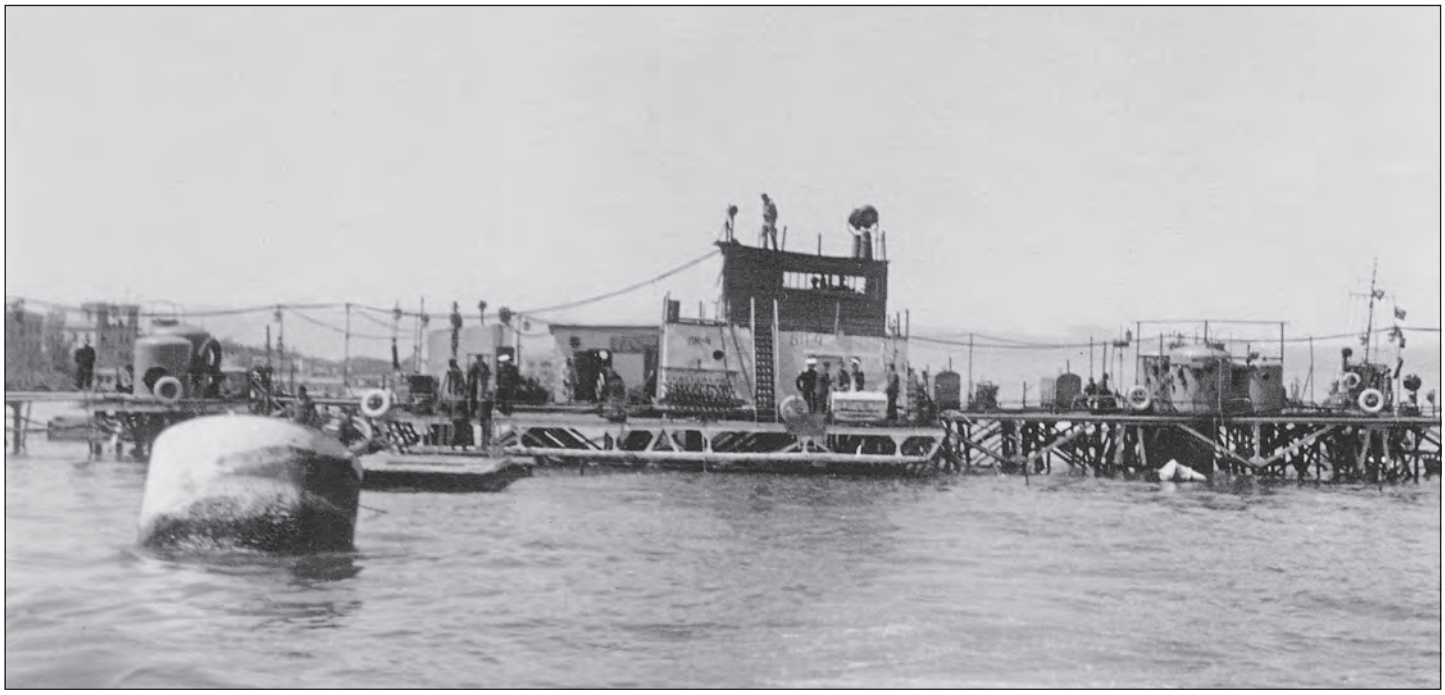
Командир ЭОН-35 Н.П.Чикер. Апрель 1957 года. Ведутся подготовительные работы перед подъемом корабля.

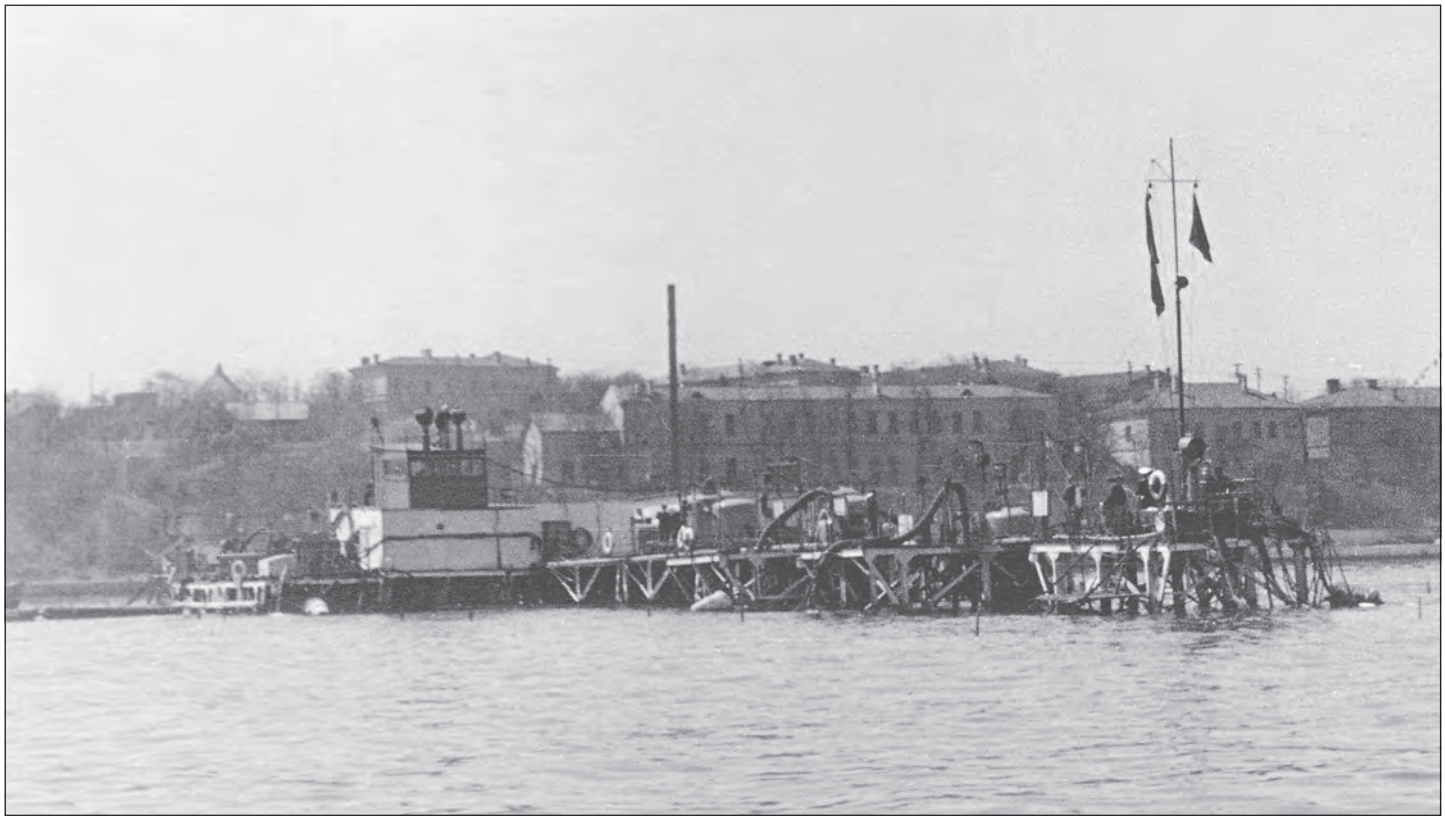
Идет перегрузка аварийного боезапаса. Снаряды главного калибра. Слева — инженер-полковник Э.Е.Лейбович. 1957 г.

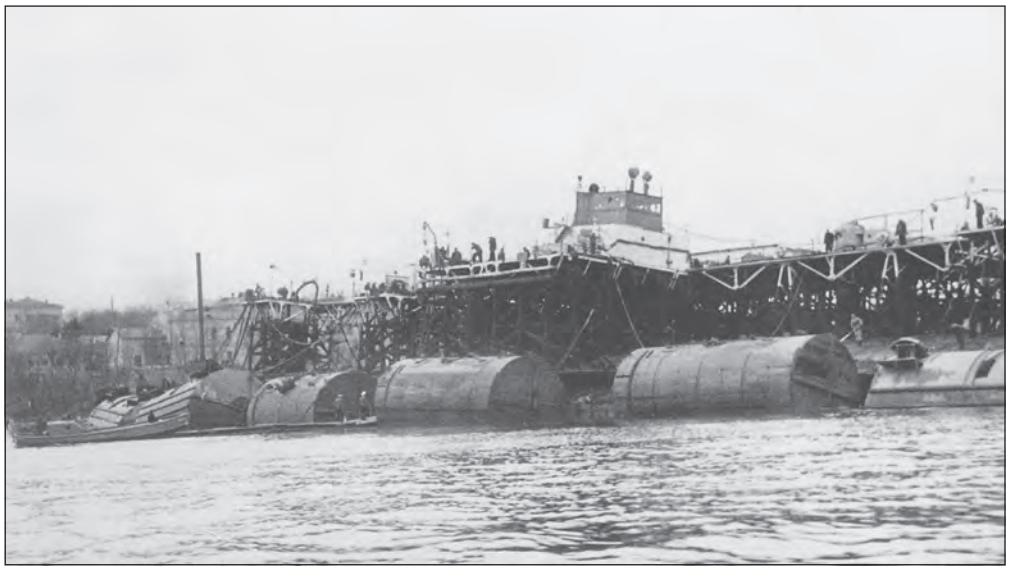


Носовая оконечность. Хорошо видна пробоина.

Работы на днище линкора. 4 мая 1957 г.

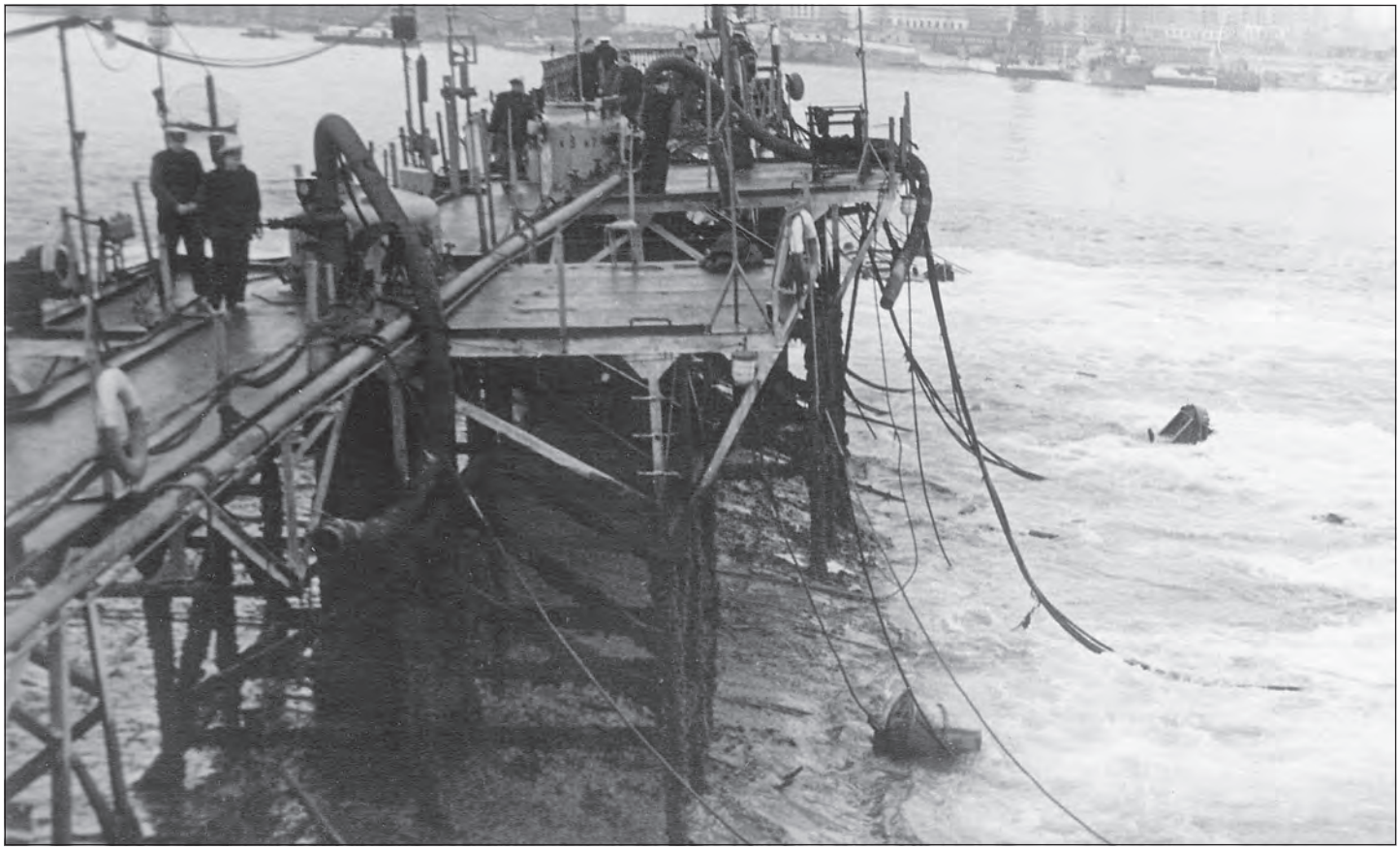




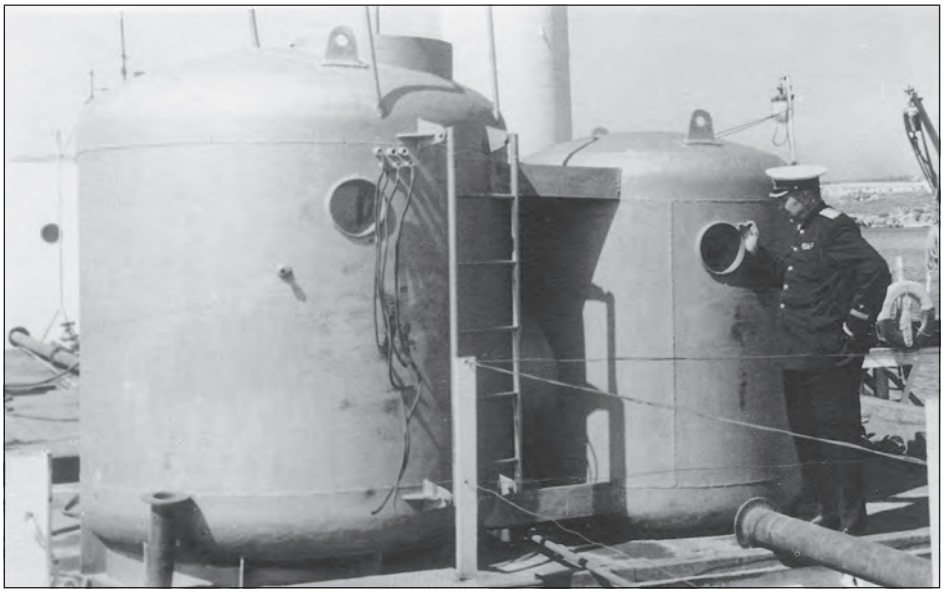


Два верхних снимка запечатлели подготовительные работы перед подъемом «Новороссийска». Апрель 1957 г.

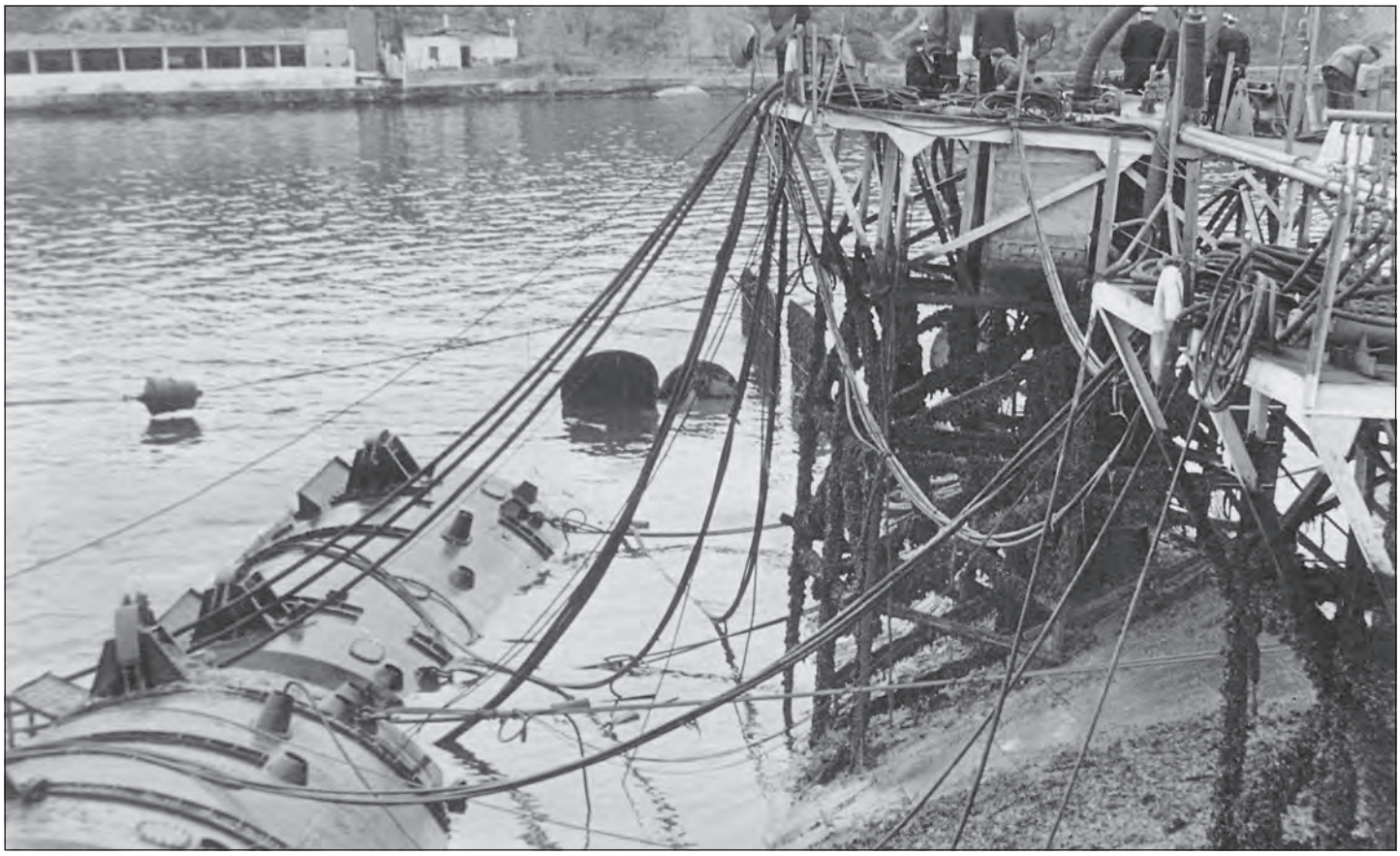
На нижнем снимке — эстакада на корпусе всплывшего линкора. Май 1957 г.

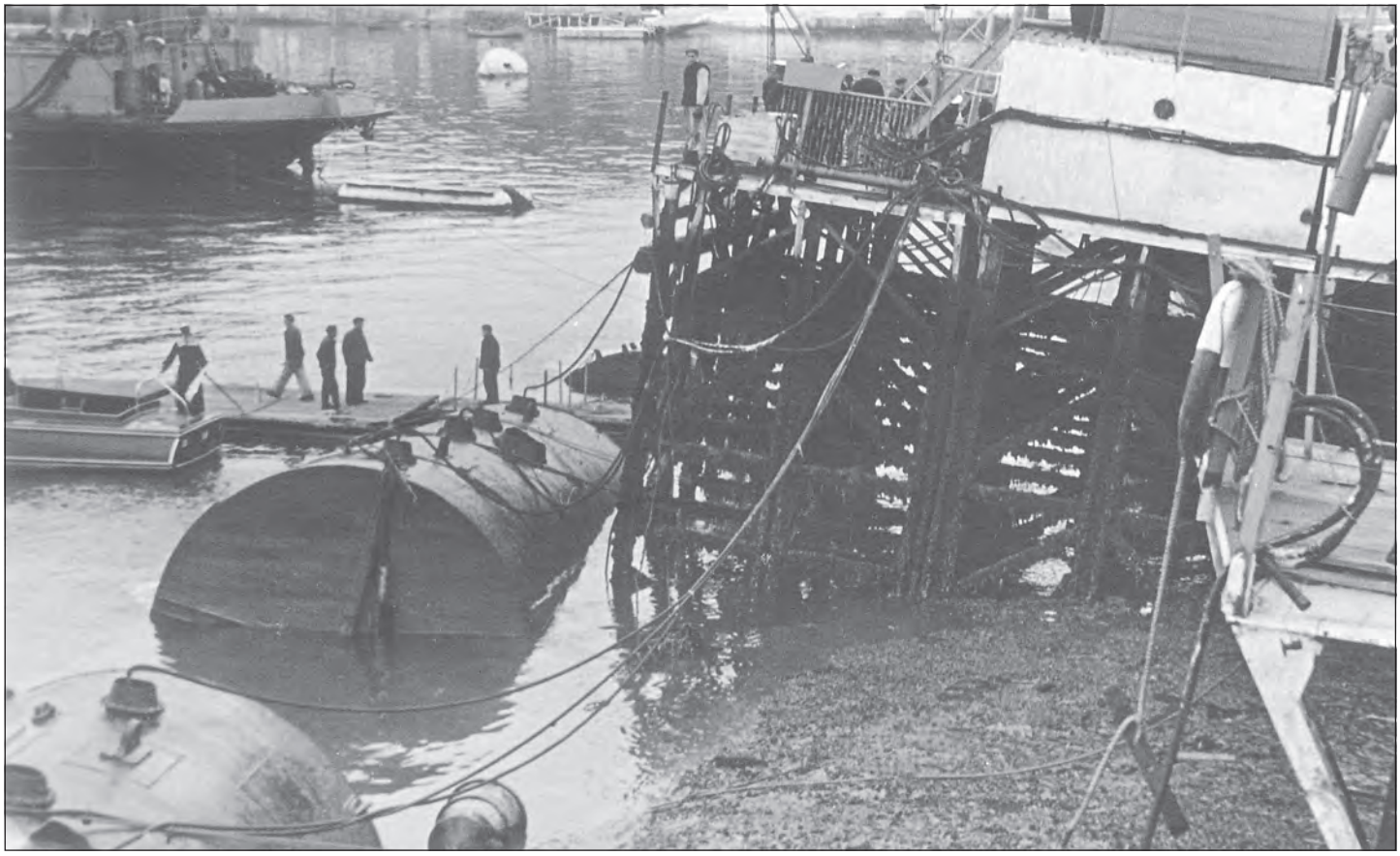


Работы на корпусе поднятого линкора.

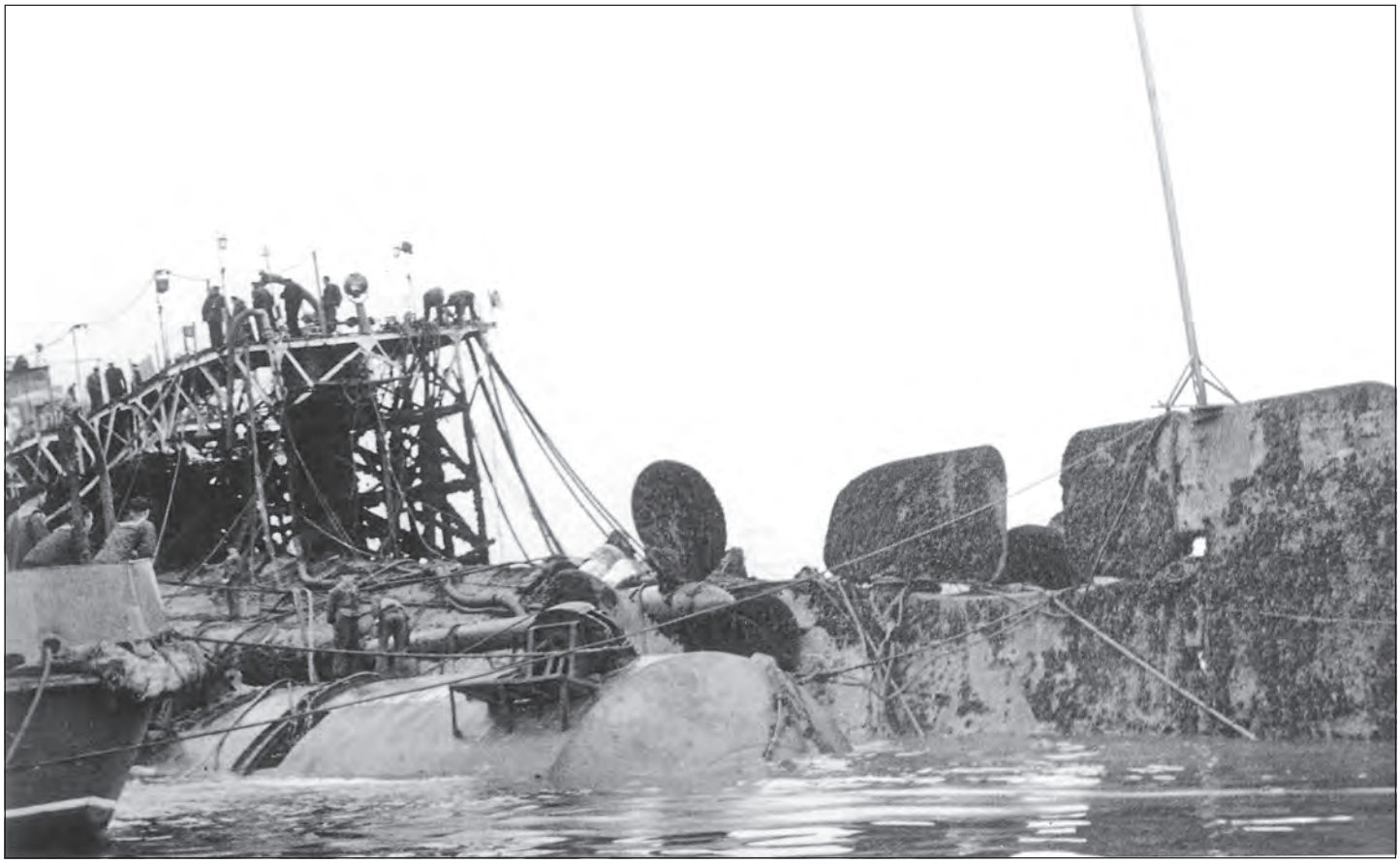


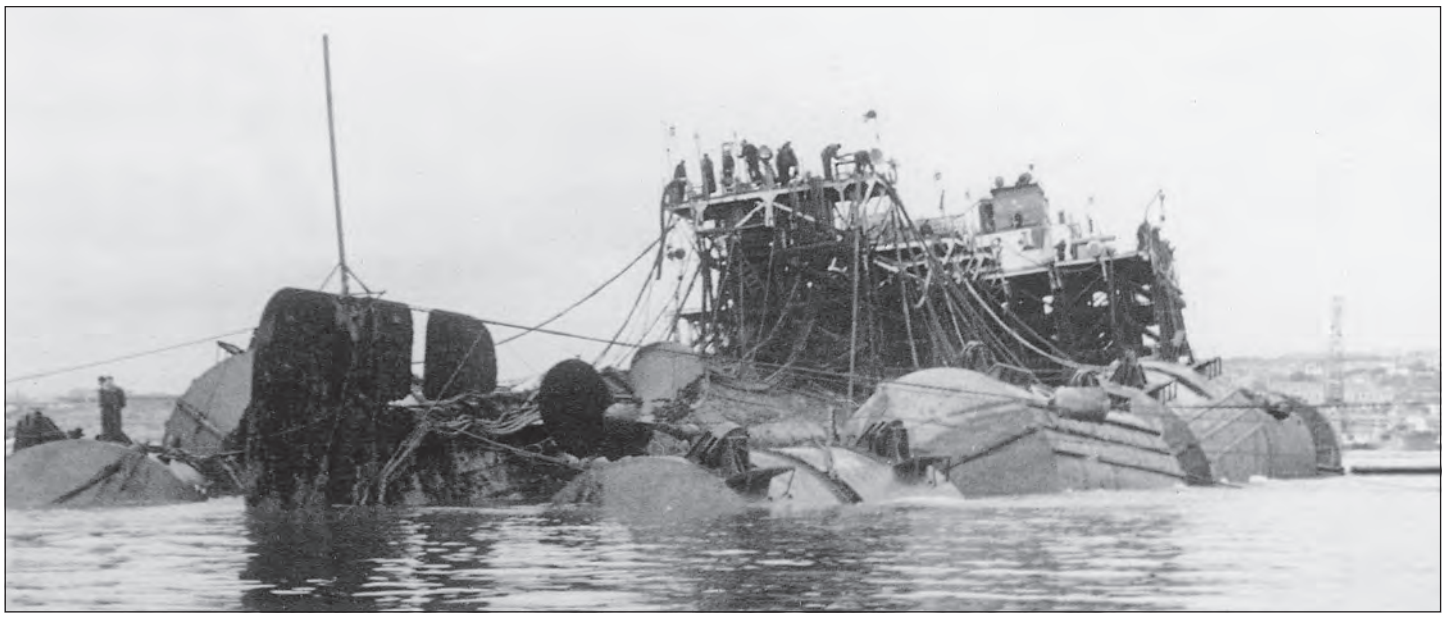
Корпус «Новороссийска» подготавливается к буксировке на слом.



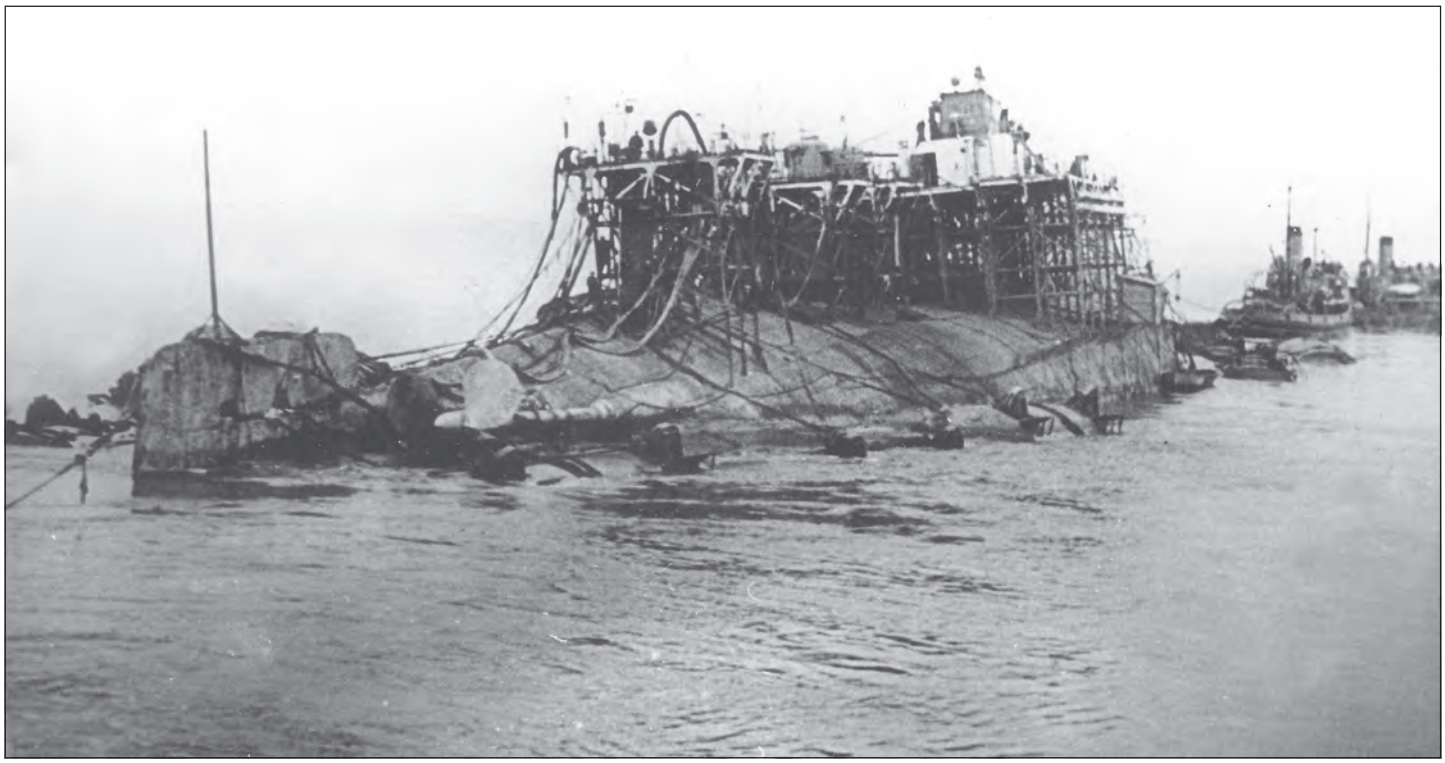


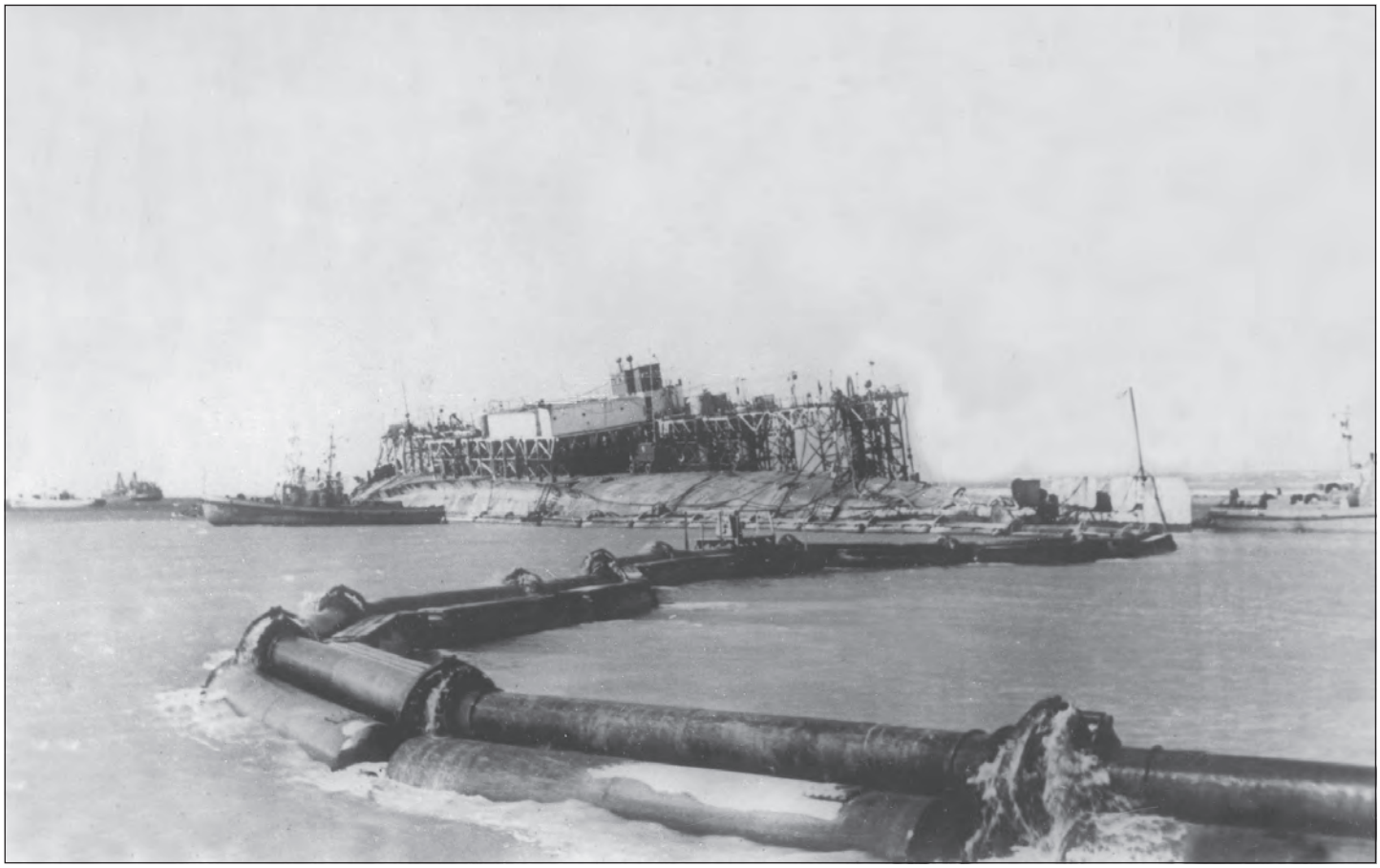
Корпус «Новороссийска» подготавливается к буксировке на слом.





На нижнем снимке — «Новороссийск» уходит в свой последний поход.





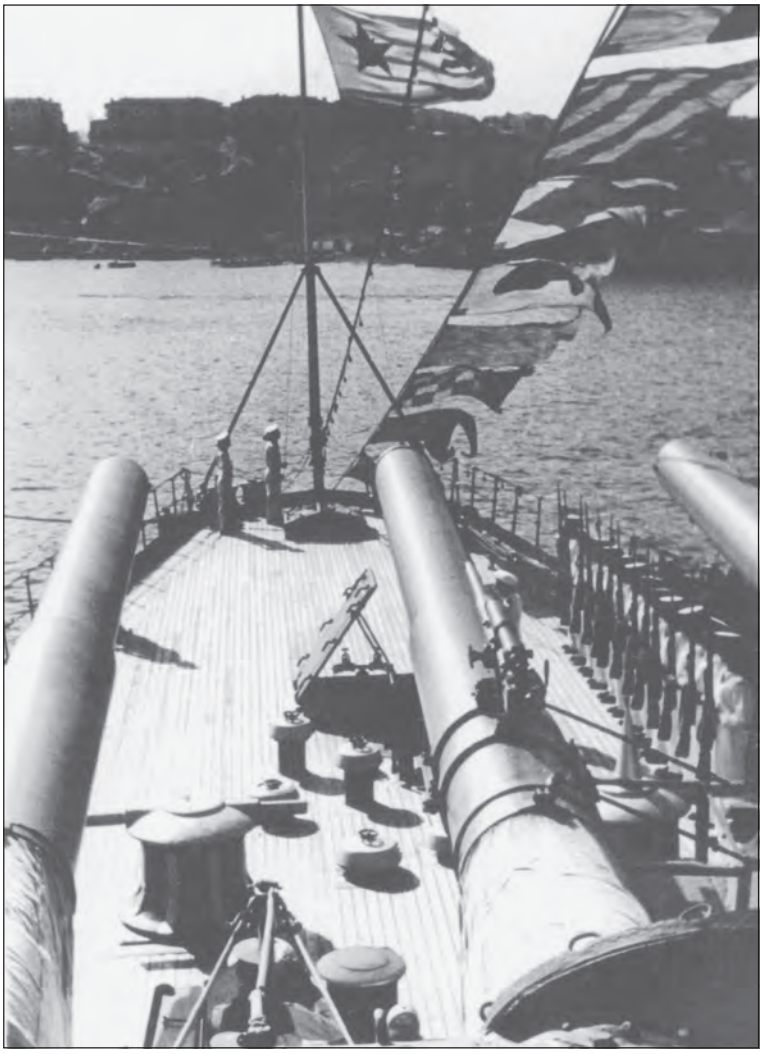
**Поднятый линкор положен на грунт в Казачьей бухте.
Рефулер намывает песок под борт.**

**Место последнего упокоения линкора «Новороссийск».
Казачья бухта. 1958 год.**

революцию, раздавим Россию, то на погребальных обломках ее укрепим свою власть и станем такой силой, перед которой весь мир опустится на колени. Мы покажем, что такое настоящая власть. Путем террора кровавых бань мы доведем нашу интеллигенцию до полного отупения, до идиотизма, до животного состояния... А наши юноши, наши сыновья, в кожаных куртках с наслаждением физически уничтожат эту самую интеллигенцию: офицеров, академиков, писателей...»

Главный принцип этой мерзостной власти: человека мало обделить материально, его надо обязательно ограбить и морально...

Большевистский режим гениально исполнил свою историческую роль на примере нашего Отечества. Он вырвал генетическое звено.... Уничтожили все, что только могли: память, мораль, православие, культуру, трудовое крестьянство. Истребили и выслали русское дворянство, аристократию, уравняли мастеровой народ с откровенными лодырями и нахлебниками, которые сейчас и «держат власть»... Наступило царство Хама — быдло народило быдло, и никакими нашими «победами» и «достижениями» это не оправдать.



На юте. День ВМФ. 1954 г.

Эксперименты над собственным народом продолжаются и поныне! За примерами ходить не надо. Возьмем хотя бы жандармско-полицейскую Россию, либо олигархо-бандитскую Украину.

У нынешнего времени интересная особенность —на волне постперестроечных веяний и крушения Советского Союза были открыты многочисленные архивные документы, материалы и т.п. Не все, разумеется, но открыто довольно много... Прошло 12—15 лет и что же мы видим? Огромное количество открытых было архивных данных вновь «под грифом». Власть спохватилась. Доступ к документам, свидетельствующим о «светлом» прошлом, стал мягко говоря, затруднителен, если не сказать — невозможен. А с высоких трибун бывшие клерки, надевшие «фельдмаршальские сапоги» и ставшие в одночасье выдающимися государственными деятелями, глашатайствуют, что уверование в многодесятилетнее бессовестное вранье, лицемерие и ханжество режима — это есть не что иное, как «правильное понимание истории».

Неужели эта страна никогда не усваивает уроки прошлого? Советский Союз развалился в том числе и потому, что был построен на фундаменте тотальной лжи. А в основу нового государства опять закладываются все те же «гнилые бревна».

Приехали....

Должны пройти десятилетия как минимум, смениться не одно поколение, чтобы наш многострадальный народ, а он этого заслуживает, хотя бы за свои многовековые муки и терпимость, обрел нормальную человеческую жизнь — в полном смысле человеческую. Хочется верить, что это будет, а линкор «Новороссийск» и его моряки не канут в реку забвения, но останутся напоминанием о том, что за честь Родины, флота и флага жертвы не могут быть напрасными.

Подъем линейного корабля «Новороссийск»

ЭОН-35

На берегу бухты Казачья в Севастополе и сейчас можно видеть огромные, потемневшие от времени и тронутые ржавчиной стальные понтоны, стоящие на бетонных «козлах». Вокруг них вся поверхность усыпана красной мраморной крошкой. Это еще один «памятник» линейному кораблю «Новороссийск», сохранившийся на месте его последнего упокоения. При помощи этих понтонов его поднимали, а потом удерживали на плаву во время буксировки. Мраморная крошка — балласт из его трюмов.

Водолаз ЭОН.

4 мая 2007 года исполнилось 50 лет с момента, когда были завершены работы ЭОН-35 и линейный корабль «Новороссийск» был поднят на поверхность. Но прежде, чем это произошло, Экспедиция особого назначения выполнила труднейшую задачу...

«Новороссийск» лежал вверх килем против Госпитальной стенки, кормой к берегу в 130 м от него. Глубина места 16—18 метров, над днищем слой воды 3—6 метров. Грунт полужидкий, ил толщиной до 20—40 метров с верхним хорошо уплотненным слоем, далее скалистые породы, щебень, глина. Весьма примечательно следующее обстоятельство: Северная бухта Севастополя используется для базирования флота с 1783 года. А впервые (!) контрольное бурение грунта было выполнено лишь в 1956 году — после того, как возникла необходимость подъема «Новороссийска». Воистину — «не было бы счастья, да несчастье помогло»....

9 февраля 1956 года Совет Министров СССР принял специальное постановление о подъеме линейного корабля «Новороссийск». В частности, в постановлении говорилось: «....Затонувший в Северной бухте Севастополя корабль является взрывоопасным объектом с огромным ко-

Руководящий состав ЭОН-35. Севастополь. 1957 г.
В первом ряду 4-й слева Н.П.Чикер, 5-й слева А.Б.Столпер, 3-й справа Э.Е.Лейбович.

личеством аварийного боезапаса, топлива, с легкоразлагающимися веществами и предметами, угрожающими химическим и бактериологическим заражением бухты...» В частности, имелось в виду, что внутри корабля находилась значительная часть погибших моряков его экипажа. Постановление также предусматривало: «...После подъема силами ВМФ, линейный корабль не восстанавливать, а перевести в бухту Казачья, где выполнив разгрузку боезапаса, разделать корабль на металл...»

В начале 1956 года в проектно-судоподъемном бюро АСС ВМФ в Ленинграде был разработан эскизный проект подъема.

Приказом Главнокомандующего ВМФ СССР была сформирована Экспедиция Особого назначения с подчинением непосредственно ему же. Начальником ЭОН был назначен виднейший специалист судоподъема и спасательных работ контр-адмирал Н.П.Чикер (тогда еще в звании капитана 1-го ранга). Он же и разработал основную концепцию работ по подъему. Она заключалась в следующем: корабль поднимать целиком вверх килем, уменьшить его осадку путем отделения башни ГК №2, башенноподобной мачты, других конструкций, перевести в бухту Казачья и после выгрузки боезапаса разделать корабль на лом.

В качестве подъемных сил использовать силы плавучести продуваемых воздухом отсеков корабля, а для тяжелоповрежденной носовой оконечности использовать судоподъемные понтоны, при помощи которых также обеспечить остойчивость корабля при его подъеме. Метод являлся классическим, и разработан был русскими инженерами В.В.Зворыкиным и К.Ф.Блюменталем еще в 1897 году. На практике этот метод был впервые применен для подъема погибшего в октябре 1916 года, тут же в Северной бухте, линкора «Императрица Мария». Впоследствии его применяли и за рубежом: подъем однотипного с «Джулио Чезаре» линкора «Леонардо да Винчи», погибшего от внутреннего взрыва в Таранто, а в 20—30-х годах — в Скапа-Флоу при подъеме большинства кораблей самозатопившегося кайзеровского флота.

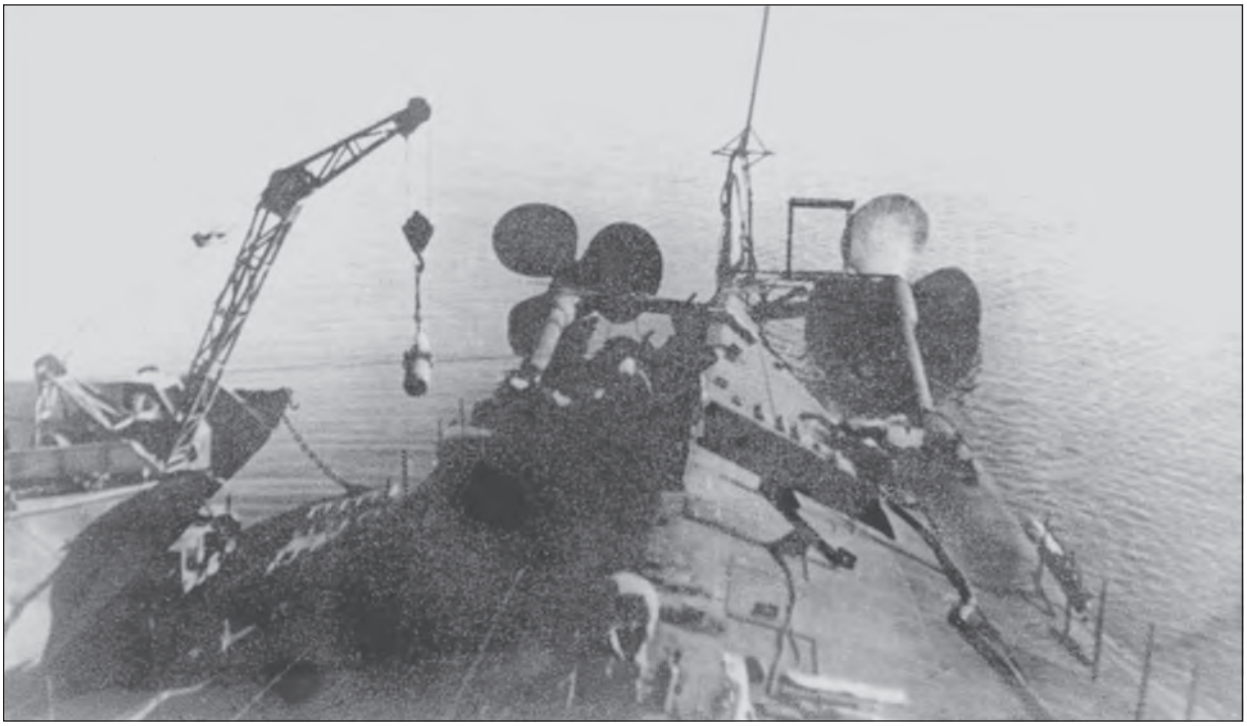
Базовым кораблем Экспедиции стал линейный корабль «Севастополь», а чуть позже — крейсер «Красный Крым» (к тому времени уже выведенный из боевого состава и разоруженный. Всего же в ЭОН в период ее работы насчитывалось 37 вымпелов. Численность личного состава Экспедиции насчитывало в разное время от 500 до 700 человек (из них 52 офицера). Все — специалисты высшей квалификации, мастера своего дела. В руководящее

ядро помимо самого начальника ЭОН входили: подполковник-инженер Э.Е.Лейбович (впоследствии полковник-инженер), до 1973 года начальник АСС КЧФ) — участник многих судоподъемных и спасательных операций. Виднейший специалист ЭПРОНа и АСС, активный участник Отечественной войны, капитан 3-го ранга (впоследствии доктор технических наук, профессор, капитан 1-го ранга, автор целого ряда книг) Н.П.Муру. Бывший замполит «Новороссийска» капитан 2-го ранга (впоследствии капитан 1-го ранга Г.М.Шестак после гибели корабля стал замполитом Экспедиции. Вообще ЭОН по подъему погибшего линкора являлась самой мощной и крупной судоподъемной организацией в составе АСС ВМФ за всю его историю.

Работы по подготовке к подъему «Новороссийска» были начаты в конце марта 1956 года. Для прохода во внутренние отсеки линкора требовалось установить 7 шлюзовых шахт и 20 секций эстакады на его днище. Все нужные для этого конструкции были в кратчайшие сроки изготовлены на Севастопольском Морском заводе им. С.Орджоникидзе. Самые лучшие водолазные специалисты ЭОН под руководством капитана 3-го ранга А.М.Черкащенко и лейтенанта (впоследствии капитана 2-го ранга) М.И.Козлова сутками самоотверженно трудились на днище корабля, уничтожая взрывоопасные газовые подушки, прорезая в тройном дне отверстия, выполняя сложнейшие прочноплотные подводные сварные швы на основаниях шлюзовых шахт. Ими были также заварены 250 отверстий в корпусе. После того, как на эстакаде и Госпитальной стенке были установлены компрессорная и электроподстанция, все подготовительные работы были завершены. Шел июнь 1956 года...

А уже в июле начались работы водолазов внутри корпуса «Новороссийска». Чтобы представить себе всю невообразимую сложность и опасность этих работ, читателю, наверное, самому надо было бы пройти отсеки и закоулки погибшего линкора. Вот что вспоминают ветераны: «Все, абсолютно все в перевернутом состоянии. Машинные, котельные, жилые отсеки. Все над Вами висит и падает. Трапы стоят обратно движению. Все залито топливом, маслом, кругом темно, под Вами плещет вода, отжатая поданным в корпус под давлением воздухом. Очень трудно дышать, то и дело натыкаешься на трупы...» Конечно, от каждого участника этих работ требовалось максимальное напряжение всех духовных и физических сил. Можно привести несколько цифр: более чем в 3 раза превышало норму содержание в воздухе окиси углерода, в 1,5 раза — углекислого газа, водород и метан не допускаются вообще, а на самом деле было до 30 процентов, температура воздуха в отсеках доходила до 38 градусов, давление — до 2,5 атмосфер. Меры по обеспечению безопасности работ предпринимались самые жесткие: ежесуточная полная вентиляция отсеков, применение герметичных шахтерских ламп, ходовые страховочные концы, специальная защитная одежда для работающих под водой людей, линии аварийной сигнализации и связи, противопожарные посты. И все же возможность взрыва или пожара не исключалась. Любой работавший под водой, будь то офицер или матрос, увидев останки членов экипажа линкора, не имел права пройти мимо. Специально для этого были сшиты мешки-саваны, в которые укладывались трупы

Работы на корпусе «Новороссийска».



Выгрузка аварийного боезапаса.

и выносились на площадку сбора. Огромную работу по разделению корпуса корабля на водо- и воздухонепроницаемые отсеки в соответствии с проектом подъема, выполнила группа кессонных работ. В нее входили такие опытные водолазные специалисты, как капитан 2-го ранга П.Н.Никольский и капитан 3-го ранга А.М.Черкащенко.

В эту группу также вошли бывший командир дивизиона движения БЧ-5 линкора инженер-капитан-лейтенант С.Н.Фридберг, мичманы Манойло и Давыдов, все они прекрасно знали устройство погибшего корабля. При проведении этих работ были обеспечены непроницаемость палуб и платформ, заделаны проходы и трубопроводы, в других случаях — сообщены нужные для прохода отсеки, в некоторые отсеки были прорезаны лазы в переборках. Задача, которую решали своим героическим трудом матросы, старшины, офицеры, в основном из бывшей электромеханической службы линкора, была выполнена на отлично. Всего было сработано: 6 центральных отсеков, 7 групп бортовых цистерн, 18 групп расширительных отсеков противоминной защиты, 6 групп креновых отсеков.

Параллельно с разворачиванием работ росли и трудности. Самым сложным, конечно, был вопрос, как поступить с боезапасом? По мере продвижения всего комплекса деятельности Экспедиции этот вопрос выдвинулся в первоочередные. В артпогребах «Новороссийска» на момент гибели находилось 23962 снаряда и заряда общим весом 444 тонны. Группу, которая обследовала артиллерийские погреба погибшего линкора, возглавляли капитан 3-го ранга Н.С.Короп и специалист по боеприпасам и взрывчатым веществам подполковник С.А.Власов. Результаты были неутешительными: из снарядов главного калибра при опрокидывании корабля выпали из стеллажей и были повреждены 148 штук, остальные висели над головой в стеллажах, грозя высыпаться в любой момент. Выпала также и основная часть 120-мм боезапаса.Общая же картина была такова: в погребах линкора царил хаос из снарядов, разбитых стеллажей и различных корабельных конструкций. К решению этой проблемы были привлечены виднейшие специалисты ВМФ и оборонной промышленности в области боеприпасов. Задача, поставленная им, по объему работ и связанной с ними опасности, была сложнейшей: при подъеме корабля не допускать действий, могущих вызвать перемещение снарядов, а сам подъем до выгрузки зарядов, содержащих наибольшее количество взрывчатки, считать недопустимым. Ввести строжайший режим в Севастопольской бухте в вопросах взрывов, могущих вызвать детонацию боезапаса в

320-мм снаряды с «Новороссийска».

отсеках корабля; выгрузку представляющих наибольшую опасность снарядов 320-мм и 120-мм калибров произвести в удаленной бухте. Четверьзаряды выгрузить немедленно. И с артпогребов к шлюзовым шахтам были оборудованы специальные пути, которые после шлюзования выводили на эстакаду. Было поднято 2288 зарядов, каждый весом в 55 кг. Все они, начиненные очень чувствительным к ударам нитроглицериновым порохом, были поштучно, на руках уложены в баркасы и доставлены на склады. После этого начались сложнейшие и опаснейшие работы в артпогребах. Здесь, в этой «преисподней», одно неверное движение грозило обернуться катастрофой.

Ход этой сложной и героической работы читатель может наблюдать на публикуемых фотографиях. Снаряды, которые при переворачивании корабля остались в стеллажах, крепили цепями и кольчужными противолодочными сетями. Снаряды, которые выпали — мешками с песком, различными упорами, клиньями.

Крепление боезапаса было закончено в сентябре 1956 года, тогда же был подписан акт комиссии о приемке проведенных работ.

Еще в мае 1956 года начались водолазные работы по внешнему периметру корабля. Основной задачей их являлась установка судоподъемных понтонов: восемь пар 400-тонных, предназначенных для одновременного подъема вместе с кораблем полуоторванной носовой части, пять пар 400-тонных и три пары 200-тонных понтонов остойчивости по корпусу корабля. Под корпусом «Новороссийска» водолазами были промыты 13 туннелей, установлено 28 подстропных подушек и приварено к бортовой броне 12 мощных обухов (судоподъемных проушин для отстропки на них шести 200-тонных понтонов остойчивости). Руководил этими работами уже упомянутый выше водолазный специалист, мастер экстра-класса капитан 2-го ранга П.Н.Никольский.

Но главные трудности еще были впереди. Для того, чтобы вывести корабль из Севастопольской бухты, требовалось уменьшить его осадку до 16 метров. Чтобы достичь этого, необходимо было срезать башенноподобную мачту и башню главного калибра №2. Руководил этой сложнейшей по трудоемкости работой капитан 3-го ранга А.М.Черкащенко. Для спуска водолазов в осушенном сжатым воздухом отсеке были установлены так называемые водолазные станции. Далее водолазы пробирались узкими проходами в затопленные помещения мачты, и таким же способом в подбашенное отделение 2-й башни ГК. Во время работы водолазы находились ниже дна бухты, при очень тусклом освещении подводных светильников. Основная сложность заключалась в том, что электрокислородной резкой не оставив ни одной (!) перемычки, надо было перерезать свыше 600 кабелей и выполнить 500 метров резки корабельных конструкций, толщина которых доходила до 18 см. С самых первых метров резки стало очевидна реальная опасность взрыва (от попадания брызг металла) выделяющихся при работе газов. Несколько мелких взрывов в процессе работ произошло, но к счастью, из личного состава никто не пострадал. Аварийная вахта тут же обеспечила систему временной вентиляции, чем опасность взрывов была значительно снижена.

После подъема «Новороссийска» башня №2 и мачта остались на дне бухты. Баш-

ню вскоре подняли и переправили для разрезки в бухту Казачья, а мачта, глубоко ушедшая в грунт, с покоящимися в ней останками погибших «новороссийцев» и по сей день является невидимым свидетелем разыгравшейся здесь трагедии. В напряженной работе ЭОН встретила новый, 1957 год. 16 января из-за сложившихся погодных условий произошло ЧП. Днем 15 января с моря к Севастополю подошла крупная зыбь. К вечеру волны, подошедшие по оси бухты поперек корабля, с силой били установленные судоподъемные понтоны и перекатывались через эстакаду. Ночью по Экспедиции была объявлена аварийная тревога. К затонувшему кораблю прибыли: Н.П.Чикер, Э.Е.Лейбович, Н.П.Муру, А.Б.Столпер, аварийные команды, водолазные плавсредства.

После обследования водолазами утром следующего дня глазам руководителей работ открылась безрадостная картина: подстропные подушки в носовой части разрушили палубу полубака, прочность ее оказалась явно недостаточной. Нарушения, которые были обнаружены в части постановки понтонов у корпуса, были следствием неправильных технологических решений. Командование Военно-морского флота весьма строго рассмотрело причины аварии и сделанные выводы. Авария, безусловно, повлияла и на сроки подъема «Новороссийска». В течение января — апреля 1957 года система понтонов была восстановлена. Боезапас был закреплен повторно, завершено отделение большинства подпалубных конструкций. Тогда же, в апреле, закончили оборудование ГКП управления подъемом корабля. С него осуществлялось руководство постами подачи воздуха в отсеке линкора и понтоны, постами замеров положения и деформации корпуса «Новороссийска», постов связи и наблюдения.

Командующий Черноморским флотом адмирал В.А.Касатонов отдал приказ начать подъем линейного корабля «Новороссийск» после первомайских праздников.

Ранним утром 4 мая 1957 года была начата генеральная продувка. Непосредственное управление ею было возложено на капитана 3-го ранга Муру. Весь личный состав ЭОН, участвующий в подъеме, занял места по боевому расписанию на постах, расположенных на эстакаде, на береговой энергостанции, на кораблях и плавсредствах обеспечения. К месту подъема подошла вторая компрессорная станция — крановое судно «Канжал» — с него были поданы воздушные шланги к общей воздушной системе.

Были расставлены плавсредства для предотвращения разлива топлива и возможного подъема трупов погибших моряков, придавленных корпусом, а также для подбора различных плавающих предметов. И хотя все работы шли в атмосфере секретности, особенно присущей тем годам, весть о предстоящем подъеме «Новороссийска», разнеслась по Севастополю. В этот день шел сильный дождь, но несмотря на погоду, с рассвета, берега бухты были усеяны людьми. Да и не могло быть иначе — ведь гибель «Новороссийска» была трагедией не только флота, но всего Севастополя.

Носовая конечность корабля всплыла к 10 часам. К этому времени на эстакаде уже находились командующий Черноморским флотом адмирал В.А.Касатонов и член Военного совета флота генерал-майор береговой службы Н.А.Торик. Они

Руководящий состав экспедиции на командном мостике эстакады.
Слева направо: Шостак Г.М., Чикин Г.П., Чикер Н.П., Никольский П.Н., Лейбович Э.Е., Муру Н.П., Филиппенко В.В., Столпер А.Б.

поздравили руководство и личный состав ЭОН с началом подъема корабля. К 11 часам корабль уже находился на поверхности, имея хорошую остойчивость и плавучесть. Правда, при всплытии кормы сорвалась со стопора башня ГК №3. Впоследствии ее подняли вместе с башней ГК №2 и переправили в бухту Казачья. Посменную вахту при проведении подъемных работ поочередно возглавляли Э.Е.Лейбович, Н.П.Муру, А.Б.Столпер.

И опять началась ставшая уже будничной работа. Великое дело — фотография. Порой сквозь годы она доносит до нас частицу атмосферы ушедшего времени. На снимках — Северная бухта 9 мая 1957 года. Корабли в праздничном убранстве, флаги расцвечивания подняты и на базовом корабле ЭОН — бывшем гвардейском крейсере «Красный Крым», два дня как переформированном в опытовое судно с литером «ОС-20», и рядом громадная глыба перевернутого «Новороссийска»

Праздник и трагедия рядом. Но для Экспедиции праздников тогда не существовало. Необходимо было срочно решить на тот момент задачу: довести осадку системы «линкор – судоподъемные понтоны» до нужной цифры — 16 метров. Общеизвестными правилами водолазной службы категорически запрещается вести работы под висящими объектами. Но нет, как известно, правил без исключений, а жизнь эти исключения выносила и в ход работ на «Новороссийске». Под его верхней палубой непрерывно вели свою опасную работу более десятка водолазов, обрезая все висящие конструкции: командные посты, мачты, зенитные автоматы, различные надстройки, трубы и проее. Гидрографическая служба требовала: максимальная осадка — 16 метров под жесткий трал. Работа по удалению висящих конструкций заняла 20 дней, но необходимой осадки достичь не удавалось. А в противном случае требовались специальные дноуглубительные работы. И лишь после того, как трюмные специалисты из бывшего экипажа «Новороссийска», возглавляемые инженер-капитан- лейтенантом С.Н.Фридбергом, выполнили на всплывшем корабле изнутри герметизацию поперечных переборок ниже броневой палубы, увеличив тем самым продуваемый воздухом объем корабля — нужная осадка была достигнута. После этого нача-

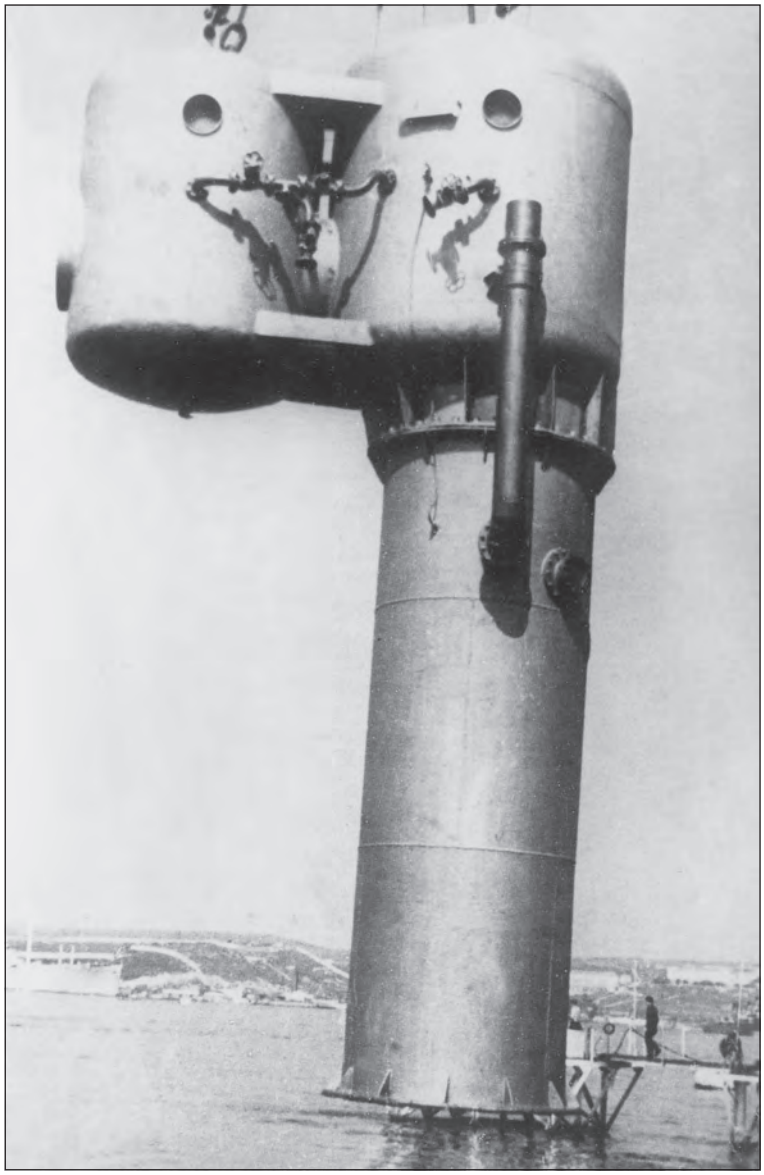
лась работа по подготовке перехода ЭОН вместе с поднятым линкором в бухту Казачья. Было проведено траление фарватеров на выходе из Севастопольской бухты. С помощью земснаряда провели устройство фарватера для захода в бухту Казачья. В самой же бухте приготовили площадку («постель») для посадки «Новороссийска» на грунт. На корпусе линкора установили компрессорные станции, размагничивающее и буксирное устройство.

Начало перехода было назначено на 4 часа 28 мая 1957 года. На переход, проводившийся под непосредственным руководством Н.П.Чикера, прибыл Начальник АСС ВМФ СССР вице-адмирал А.А.Фролов. Суда, которым было поручено буксировать линкор, были расставлены по схеме: два буксировали «Новороссийск» за корму, два удерживали с носа. Буксируемый линкор сопровождали катер и крановое судно «Канжал» с установленными на палубе 12 продувочными компрессорами. Движение, как уже упоминалось, началось в 4 часа. В 6 часов 36 минут были пройдены боновые ворота. После входа в бухту Казачья линкор разогнали, продули все, что можно и на максимально возможной скорости посадили на грунт. Это произошло в 16 ч. 24 мин. 28 мая 1957 года. Переход при дальности в 7 миль со скоростью 1,5 узла длился 12 часов. Линкор лежал носом в сторону моря, днище возвышалось над водой более, чем на 5 метров. После этого рефулером для устойчивости под палубу намыли ракушечный грунт. Первый этап работ был завершен на шесть месяцев ранее срока, установленного Совмином СССР. В бухту Казачья для встречи Экспедиции особого назначения прибыл Главнокомандующий ВМФ адмирал Флота С.Г.Горшков.

Теперь наступал не менее ответственный, чем первый, основной этап операции, а именно — выгрузка аварийного боезапаса. К началу этого этапа состав Экспедиции был переформирован и сокращен. Сменилось руководство. ЭОН была переподчинена непосредственно командующему Черноморским флотом, ее командиром стал капитан 2-го ранга А.Б.Столпер, а после него ЭОН возглавил Э.Е.Лейбович. В артиллерийских погребах линкора, как упоминалось выше, находилось огромное количество аварийного боезапаса. Вот эти цифры: 379 снарядов главного калибра (каждый весом по 504 кг) и 2288 четвертьзарядов к ним. Свыше 2000 штук зарядов и снарядов 120-мм противоминного калибра, 1429 штук 100-мм снарядов, 15577 37-мм снарядов. В 444 тоннах аварийного боезапаса находилось 12 тонн тола и пороха. Из них в Севастопольской бухте было выгружено, как уже упоминалось, только 2288 четвертьзарядов главного калибра.

Параллельно с выгрузкой нужно было решить вопрос с ликвидацией боезапаса. На полигонах были специально испытаны извлеченные из артпогребов образцы. Результаты испытаний отчетливо выявили всю опасность предстоящих работ. И, в первую очередь, эту опасность представляли старые итальянские снаряды главного, 320-мм калибра, имевшие всего две степени защиты. Не менее опасными были начиненные пироксилиновым порохом 120-мм снаряды, способные к самовозгоранию. Отечественный боезапас к зенитным автоматам, находившийся в унитарных патронах, хоть и был менее опасен, но тоже числился в «аварийной» категории. Кроме всего вышеперечисленного, весь боезапас находился в затопленных артиллерийских погребах корабля. Бухта Казачья, в которую перевели линкор после подъема, была выбрана не случайно. В конце 50-х — начале 60-х она была практически пустынна и реальный риск предстоящей операции сводил к минимуму последствия возможного взрыва, а она — эта возможность присутствовала на протяжении всего времени с момента начала работ на «Новороссийске». Кроме того, была организована постоянная охрана района работ, исключавшая проникновение посторонних лиц, а также и детонации выгружаемого боезапаса из-за возможных отдаленных взрывов, перегрева, дополнительных сотрясений и прочего.

Учитывая реальную возможность взрыва снарядов главного калибра, было принято решение: в целях уменьшения количества находящегося на корабле боезапаса в первую очередь выгрузить относительно менее взрывоопасный боезапас 120-см, 100-мм, 37-мм калибров. Ввиду того, что он находился главным образом в погребах ниже горизонта воды, при проведении этих работ был вновь применен



Шахта со шлюзовой камерой и предкамерой.

кессонный метод. Внутри корпуса установили грузоподъемные средства и оборудовали пути транспортировки, по которым боеприпасы вручную переправляли до сухого горизонта, затем его прошлюзовывали, грузили на специально выделенные суда и после транспортировки на глубоководный полигон — топили. Таким образом были выгружены 20500 зарядов и снарядов. Боезапас главного калибра, представлявший основную угрозу, выгружался иначе. Каждый из четырех артиллерийских погребов линкора, применяя кессонный метод, герметизировали путем заделки ограждающих его поперечных переборок и первой платформы. После этого вырезалось отверстие в днище корабля, прямо над погребом. Снаряды кранами перегружались на транспорт и также затапливались на глубоководном полигоне

После выгрузки и ликвидации боеприпасов линкора, наступило время решения последней сложной задачи: экономичная, эффективная и безопасная разделка корабля на металлолом. Существовало несколько вариантов. Первый: поставить «Новороссийск» на ровный киль и отбуксировать в Инкерман на судоразделочную базу Главвторчермета. Второй: возвести вокруг линкора шпунтовую перемычку, и разделать его «в сухую». Вариант третий: по опыту работ с линейным кораблем «Императрица Мария», завести линкор в перевернутом состоянии в Северный док и там разделать. Продолжительность работ по каждому из вариантов составляла от четырех до пяти лет, а стоимость превышала 100 млн. руб. в ценах до 1961 года.

Был выбран четвертый вариант: «Новороссийск» разобрать на месте, в бухте Казачья, в подводном положении — водолазами на крупные секции, которые затем поднимаются и транспортируются кранами большой грузоподъемности на берег. Продолжительность работ и их стоимость при этом снижались вдвое.

Здесь уместно будет привести следующее свидетельство: в июле–августе 1956 года следователю прокуратуры Орджоникидзевского района г.Запорожье Г.П.Качану сообщили, что в копровом цехе комбината «Запорожсталь» обнаружены трупы моряков.

При выезде на место было установлено, что в цех в эти дни поступил эшелон с разрезанными частями линкора «Новороссийск». Корабль резали так, чтобы куски поместились на железнодорожную платформу.

Один из кусков представлял собой часть правого борта с броневым поясом, без иллюминаторов, вдоль борта три или четыре небольшие каюты и коридор вдоль них. Двери кают — металлические, с задвижками — были заклинены. Попытки рабочих цеха вскрыть двери кувалдами и

молотками ничего не дали, и отсек стали резать автогеном. Одна или две каюты были пустыми, а в двух обнаружили останки моряков... Да, было и такое.

17 августа 1957 года специальным постановлением Совета Министров СССР были определены задачи и порядок взаимоотношений ВМФ и Главвторчермета при разделке корабля. Установленный Совмином срок работы — 1958-60 годы. На берегу бухты возле места, где находился корпус «Новороссийска», были специально сооружены причал и другие необходимые постройки. Специально выработанный проект разделки линкора предусматривал, что каждая его часть будет разделана в соответствии с конструкцией и положением. Общий вес «Новороссийска» к моменту разделки составлял около 21 тыс. тонн. Из них 18 тыс. находились в подводном положении.

Водолазные специалисты: капитан 3 ранга И.И.Топал, капитан-лейтенант А.А.Яковлев, инженер-капитан 3 ранга, главный инженер Н.П.Муру.

Естественно, что работы, выполняемые в обычной обстановке, гораздо производительнее, чем водолазные. Поэтому все подготовительные работы были выполнены кессонным методом. Так были отделены главные машины, котлы, противоминная защита линкора. Заложенными внутри зарядами по 100 — 120 кг срывались плиты бортовой брони, общая масса которых составляла 2,5 тыс. тонн. Секции весом 200 — 250 тонн отделялись методом подводной электрокислородной резки и применением различных кумулятивных зарядов направленного действия. Представляется интересным с инженерной точки зрения и способ вытаскивания на берег системой гиней башен главного калибра. Напомним, что трехорудийная башня имела вес 840 тонн, а двухорудийная — 611 тонн (башня №2) и 636 тонн (башня №3). Общая тяговая сила системы гиней составляла 450 тонн.

В июле 1959 года разделка линейного корабля «Новороссийск» была досрочно завершена, промышленность получила 20660 тонн металла, в том числе 7,5 тыс. тонн легированных сталей и 515 тонн цветных металлов. Уникальная операция по подъему линкора, выполненная в такие сроки и без единого случая гибели или тяжелой травмы среди личного состава ЭОН, ярко свидетельствовала о высочайшем профессиональном уровне моряков Экспедиции Особого назначения — от простого матроса до руководителя. Героический и самоотверженный труд их заслуживает памятного знака, хотя бы на месте их ратного и трудового подвига — в бухте Казачья.

Давно стал историей линейный корабль «Новороссийск», а старые понтоны по-прежнему лежат на берегу Казачьей бухты, словно ожидая своего часа. Будем надеяться, что этот час не настанет.

DUM SPIRO — SPERO

Пока дышу — надеюсь (девиз боевых пловцов)

КЧФ (6 ОМРП. 17 ОБрСпН)

В составе Вооруженных Сил СССР были части специального назначения, общее руководство которыми было возложено на Министерство обороны при непосредственном участи ГРУ. В составе Главного Штаба имелось Управление противопартизанских и специальных операций, которое осуществляло разработку способов использования этих подразделений. В Главном штабе имелось Управление, которое занималось формированием и обучением бойцов специальных подразделений.

29 мая 1952 г. создание частей специального назначения было рассмотрено Военно-морским министром вице-адмиралом Кузнецовым Н.Г. и утверждено в «Плане мероприятий по усилению разведки ВМС» 24 января 1953 г. Создание ОМРД в первую очередь решено на ЧФ и 4 ВМФ (ЮБФ).

С середины 1953 года, в соответствии с директивами Главного штаба Военно-морских сил СССР, начинают создаваться совершенно секретные Отдельные морские разведывательные пункты (ОМРП). Вначале они именовались Отдельными морскими разведывательными дивизионами легководолазов — разведчиков — диверсантов специальной разведки, предназначенные для проведения операций особой важности. Специальная разведка является наиболее активной составной частью военной разведки и первостепенным средством при выполнении секретных боевых задач в угрожаемый период.

Боец современного «подводного спецназа».

Первое подразделение подобного рода в составе военно-морского флота СССР было сформировано на Черном море. Формирование разведывательно-диверсионных подразделений водолазов-разведчиков началось в 1953 г. 6 ОМРП был сформирован на базе Батумского разведотряда.

24 июня 1953 года директивой ГШ ВМС был открыт штат морского разведывательного пункта Черноморского флота (МРП ЧФ) численностью 73 человека со сроком окончания комплектования 24 октября 1953 г. Первым командиром 6МРП был назначен капитан 1 ранга Яковлев Е.В., начальником штаба — подполковник Потехин Г.В. Структурно 6МРП замыкался на РУ ШЧФ. Начальник разведки ШЧФ — генерал-майор Намгаладзе Д.Б.

В 1955 г. водолазная спецшкола в Севастополе располагалась в 200 м слева от шоссейной дороги, ведущей из Севастополя к бухте Омега. Если встать лицом к памятнику «Погибшим авиаторам», что в настоящее находится на улице адмирала Юмашева, то школа находилась чуть левее за памятником. Сейчас там жилые дома. Как напоминание о школе — старые высокие деревья. Это место выбирал начальник разведки ШЧФ, генерал-майор Намгаладзе Д.Б.

К 1955 году 6 МРП закончил организационное оформление и начал проводить боевую подготовку водолазов-разведчиков. Школа представляла собой; казарма на 130 человек, классы боевой подготовки, камбуз, столовая, плац, КПП, два четырехквартирных дома для офицерского состава.

К 1961 г. 6МРП ЧФ передислоцирован в район г.Очакова на о.Первомайский (Батарейный). Остров искусственный, насыпной, длина острова около 1,3 км, ширина — 140 м. От берега около 2,5 мили, находится на лимане. В начале июня 1968 года 6 МРП был преобразован в 17 бригаду специального назначения (ОБрСпН).

В начале девяностых начались новые преобразования — предвестники развала. 1 января 1990 года 17 ОБрСпН, входившая в состав Черноморского флота, вновь была реорганизована в разведывательный пункт — РП 1464. Категории командира и заместителей были снижены в соответствии со штатом пункта. Штатная структура была также приведена в соответствие штату РП.

В 1992 г. закулисные политические игры, приведшие бригаду к украинской присяге, до сих пор остаются тайной. Теперь бригада именуется 73 морской центр специального назначения (в/ч А-1594).

С сентября 2004 г. переведена на берег в г.Очаков полностью.

КБФ (561 МРП)

В 1954 году директивой ГШ ВМС от 15 октября открываются штаты МРП в 4 ВМФ (Балтфлот). Пункт разместился в нескольких километрах от моря на побережье Балтийского моря в поселке Парусное и в шестнадцати километрах от г.Балтийска.

На флоте бойцов этого подразделения называют «парусниками» (в/ч 10617).

ТОФ (42 ОБрСпН)

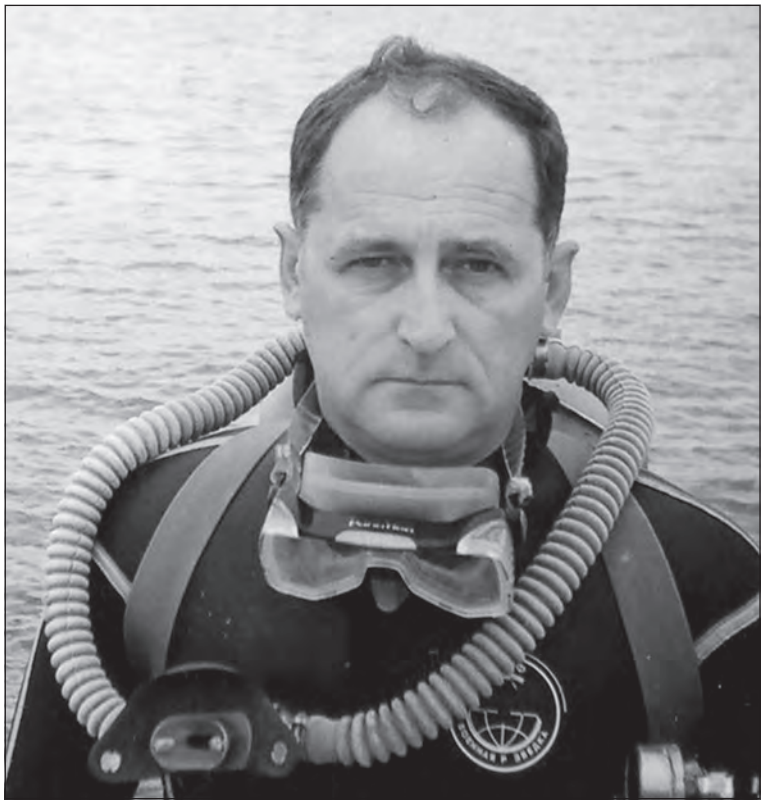
Директивой ГШ ВМС от 18.03.1955 г. местом дислокации части была определена бухта Малый Улисс, вблизи Владивостока, но помещения там отсутствовали. В начале декабря личный состав МРП перебазируется к месту своей постоянной дислокации на острове Русский в бухте Новый Джигит или Халулай, в 4,5 км от развилки дорог у поселка Экипажный.

Саму школу на флоте называли «халуйка» (в/ч 59190). Первым командиром пункта был назна-

«парусники»...

«халулайцы»...

«совхозники»...



Ветеран ПДСС Таламанов П.Н.

чен капитан второго ранга Коваленко Петр Прокопьевич.

СФ (420-й МРП)

Директивой ГШ ВМФ от 26 ноября 1957 г. численностью 122 человека с базированием в пос.Новая Титовка, что на юго-западном берегу Мотовского залива сформирован МРП СФ. На СФ подразделение иногда называют «совхоз». Командиром МРП был назначен подполковник Беляк Е.М. Расформирован.

В начале 1980 г. был восстановлен 420-й МРП СпН СФ. Место базирования — р-н г.Мурманска, пос.Полярный.

ККФ

В 1959 г. для ускоренной круглогодичной подготовки водолазов и водителей ПСД на пустыре за Высшим военно-морским училищем им.С.Кирова (поселок Зых, г.Баку) на берегу бухты мыса Султан создается школа боевых пловцов. На ККФ это подразделение называли «хим—дым» (в/ч 51212). Первоначальный штат составлял около пятидесяти человек. Плавсредства (2 ВРД, ТК), приданные подразделению базировались на причал 22б.

Сам отряд ПДСС (пункт) с 1969 г. начал базироваться на территории военно-морской базы ККФ (пос.Баилово) в юго-восточной гавани, на бывшем гидроаэродроме. Полигон для проведения тренировок располагался на кладбище кораблей у острова Нарген. Район был всегда закрыт для плавания судов.

Этот пункт, после осложнения обстановки в Баку был переведен в Ленинградскую область, а после выхода РП (17 ОБрСпН) Черноморского флота из его состава, был передислоцирован под Новороссийск и вошел в состав ЧФ РФ. В настоящее время место базирования — г.Туапсе.

Перечень принятых аббревиатур

АПС	аппарат подводный специальный
АСС	аварийно-спасательная служба
БИП	боевой информационный пост
БО	большой охотник
БСЗ	боно-сетевое заграждение
БЧ	боевая часть
БШПС	береговая шумопеленгаторная станция
ВВ	взрывчатое вещество
ВВС	Военно-воздушные силы
ВК	Верховный Главнокомандующий
ВЛ	ватерлиния
ВМ	водолазная маска
ВМБ	военно-морская база
ВМС	Военно-Морские Силы
ВМФ	Военно-Морской Флот
ВОХР	военизированная охрана
ВПК	военно-промышленный комплекс
ВС	Военный Совет
ГБ	Главная База
ГК	Главнокомандующий
ГКП	Главный командный пункт
ГРУ	Главное Разведывательное Управление
ГРЩ	главный распределительный щит
ГШ	Главный Штаб
ГЭУ	главная энергетическая установка
ДГ	дизель-генератор
ДД	дивизион движения
ДОЗК	дозор корабельный
ДРГ	диверсионно-разведывательная группа
ИАП	истребительный авиационный полк
ИДА	индивидуальный дыхательный аппарат
КАТС	корабельная автоматическая телефонная станция
КБФ	Краснознаменный Балтийский Флот
ККФ	Краснознаменная Каспийская флотилия
КО	котельное отделение
КПП	контрольно-пропускной пункт
КСФ	Краснознаменный Северный Флот
КТОФ	Краснознаменный Тихоокеанский Флот
КУ	Корабельный Устав
КЧФ	Краснознаменный Черноморский Флот
ЛБ	левый борт
ЛК	линейный корабль
МГБ	Министерство государственной безопасности
МО	машинное отделение
МРП	морской разведывательный пункт
МС	«Морской Сборник», журнал
НИИ	научно-исследовательский институт
ОбрСпН	Отдельная бригада Спецтиального Назначения
ОВР	охрана водного района
ОД	оперативный дежурный
ОМРП	отдельный морской разведывательный пункт
ООН	Организация Объединенных Наций
ОС	опытовое судно
ПБ	правый борт
ПДСС	подводные диверсионные силы и средства
ПЛ	подводная лодка
ПЛО	противолодочная оборона
ППР	планово-предупредительный ремонт
ПСД	подводное средство доставки
ПЭЖ	пост энергетики и живучести
РЛС	радиолокационная станция
РП	разведывательный пункт
РТС	радиотехническая служба
РУ	разведывательное управление
РФ	Российская Федерация
СМПЛ	сверхмалая подводная лодка
ТАСС	телеграфное агенство Советского Союза
ТВД	театр военных действий
ТГ	турбогенератор
ТТХ	тактико-технические характеристики
ЦВМА	Центральный военно-морской архив
ЦК	Центральный Комитет
ЦНИИ	Центральный научно-исследовательский институт
ЦРУ	Центральное Разведывательное Управление
ЧФ	Черноморский Флот
ЭОН	Экспедиция Особого Назначения
ЭПРОН	Экспедиция Подводных Работ Особого Назначения
ЭСК	электросиловой кабель
ЭТД	электротехнический дивизион
ЮБФ	Юго-Балтийский Флот

ISBN 0-000000-00-0
Борис Аркадьевич Айзенберг
Виталий Васильевич Костриченко
Петр Николаевич Таламанов

Эпитафия великой мечте.
Линейный корабль «Новороссийск» — гибель без тайн.
издание 2-е, исправленное и дополненное
— Харьков, 2007. — с.: 164 с илл.

научно-популярное издание

Компьютерная верстка, обработка иллюстраций, оформление обложек:
В. В. Сытник

Подбор и атрибутирование иллюстраций:
В. В. Костриченко, Б. А. Айзенберг