Борис Никольский

Долг памяти.
Трагедия линкора «Новороссийск»

Исторический анализ

Севастополь
2017

Вот уже более шестидесяти лет гибель линкора «Новороссийск» остается незаживающей раной для родственников погибших моряков и не проходящей печалью для севастопольцев, разделяющих с флотом все радости и беды.

Среди катастроф советского ВМФ не было более трагичной истории, чем эта, случившаяся 29 октября 1955 года в Северной бухте Севастополя.

В 01.30 29 октября 1955 года под линкором «Новороссийск», стоявшим в Севастопольской бухте на якорной стоянке №3, прогремел мощный взрыв. Через 2 часа 45 минут, несмотря на все принятые меры по его спасению, линкор перевернулся вверх килем и затонул, унеся с собой жизни более шестисот моряков.

Только в конце 80-х годов прошлого столетия появились первые объективные публикации об этой трагедии. Одним из первых в печати эту тему открыл писатель-маринист Николай Черкашин, опубликовавший в 1985 году на страницах «Правды» свой очерк «Взрыв».

Далее, - Главнокомандующий ВМФ Чернавин рассмотрел и удовлетворил просьбу главного редактора журнала «Аврора» и своим приказом от 30.05.88 г. допустил отставного капитана 3 ранга Бориса Каржавина к архивным материалам ЦВМА, содержащим информацию по гибели линкора «Новороссийск». Результатом работы Каржавина с архивными документами по исследуемой теме, стало написание двух книг - «Тайна гибели линкора Новороссийск», изданной в 1991 году, и «Гибель линейного корабля «Новороссийск», изданной в 1992 году.

Материалы, собранные и обобщенные в этих книгах, дали стартовую основу многим публикациям и исследованиям на «новороссийскую» тему…

На основе критического обзора ранее не публиковавшихся воспоминаний, имеющих отношение к теме, автор предлагает свой взгляд на события, связанные с катастрофой линкора.

Автор благодарит дочь бывшего командира ЭТД линкора – Ирину Ефимовну Руденко (Матусевич) за предоставленные в его распоряжение фотоматериалы из семейного архива.

Содержание

1.Вступление

2. Мои детские воспоминания обо всем, что связано с трагической гибелью «Новороссийска»

3. Описание катастрофы с линкором «Новороссийск» по ранее не публиковавшимся воспоминаниям

4. Отработка версий взрыва линкора

5. Анализ уровня повседневной и боевой организации, отработанной на «Новороссийске» на октябрь 1955 года.

6. Без вины виноватые?…

7. Заключение.

8. Использованные документы и литература.

В КАЧЕСТВЕ НЕОБХОДИМОГО ВСТУПЛЕНИЯ

14 мая 2017 года в Морской библиотеке Севастополя проходила презентация книги известного историка флота Виноградова - «Линейный корабль «Императрица Мария». Из опыта проведения подобных мероприятий, презентация была продумана грамотно, для гарантии «массовости» мероприятия в библиотеку был направлен учебный взвод курсантов 3-го курса ЧВВМУ во главе с заместителем командира взвода - старшиной 1 статьи контрактной службы. Десять лет общаясь с подобной аудиторией, я не исключал, что курсанты попытаются «вздремнуть», но на удивление, те, что сидели в первых рядах, вели себя вполне пристойно. Не считая представителей флотского телецентра и флотской прессы, на презентации присутствовали, прежде всего, те, кто по роду своей деятельности был «обречен» посещать подобные мероприятия - председатель ВНО ЧФ Сергей Горбачев, директор народного Медицинского музея Александр Зубарев и еще четыре ветерана флота - члены ВНО. Поскольку моя книга «Столетие катастрофы линкора «Императрица Мария» вышла в свет несколькими неделями ранее, мы с редактором –издателем Леонидом Кручининым, тоже, вроде как, «были обречены» на посещение мероприятия, не без оснований надеясь приобрести у автора экземпляр презентуемой книги… Следует отметить, что сам процесс презентации новым директором Морской библиотеки был организован на достаточно высоком уровне. За столом «президиума» сидели весьма респектабельные господа… Как оказалось, сам автор историк Виноградов не прибыл в Севастополь, а книгу его «презентовали» главный редактор издательства «Пятый Рим» Григорий Парнавский и коммерческий директор того же издательства. Следует отметить, что книга издана на высочайшем полиграфическом уровне. Кроме того, что она содержит много иллюстраций, фотографий, к книге прилагается альбом со схемами и фотографиями, часть которых размещена в формате двух горизонтально расположенных листов А-4. Многое объясняется тем, что автор – Виноградов уже много лет является сотрудником Центрального Военно-морского музея, и уже только поэтому имеет возможность создавать подобные подборки схем и фотографий, сопровождая их соответствующими архивными справками и заключениями специалистов. При вполне логичном(?) заявлении о том, что «…теперь-то, наконец-то , можно считать, что тема закрыта, как минимум на 99%...», прозвучал вывод - «…выяснить истинные причины гибели линкора, никогда не удастся»...»… Ну вот, а мы-то ждали информационного «прорыва» в соответствии с заявленной «процентовкой» отработки темы…

В принципе, я не пожалел, что посетил презентацию… Подойдя к руководителям издательства, я подарил им свою книгу, с комментарием, что с учетом той информации, которая в ней изложена, «…ее можно принять за тот не достававшийся ранее 100-й процент, позволивший в известной степени считать тему таки, завершенной…» …

Далее, традиционно для севастопольской аудитории, связанной с историей флота и местным краеведением, был задан вопрос,- не собираются ли издатели «Пятого Рима» публиковать материалы и исследования на тему катастрофы с линкором « Новороссийск»… Вопрос этот исходил от единственной присутствовавшей на презентации женщины и, звучал несколько наивно… Таким же, по сути, был ответ - «…появятся материалы по названной теме - достойные издания - обязательно опубликуем…»

…Откуда издателям было знать, что за материалы им предстоит издавать в ближайшие годы…

И в то же время, несмотря на очевидную наивность вопроса этой женщины - почему бы его не считать этот вопрос неким социальным заказом, исходящим из самой глубины «народных масс» ?

Так уж исторически сложилось, что самые крупные катастрофы с линейными кораблями нашего флота произошли в Севастопольской бухте… И то, что обе катастрофы произошли в октябре, и сопровождались большими человеческими жертвами , и рядом схожих, чуть ли не мистических обстоятельств, - все это «сопрягает» в бытовом восприятии одну катастрофу с другой…

Что же касается исследований по первой теме и по второй, то «новороссийская» тема для севастопольского исследователя является более востребованной и актуальной, а для потенциальных исследователей, - более проблемной, - требующей тщательной отработки материалов, в том числе и архивных, потому как живы ветераны линкора, для которых любая неточность, или ошибка в исследовании воспринимаются, мягко сказать,- очень болезненно. Это условие в известной степени связывает, а точнее- дисциплинирует севастопольского исследователя при отработке источников, отражающих фактический уровень оценки повседневной и боевой организации на линкоре, по анализу действий в процессе развития катастрофы отдельных должностных лиц экипажа и представителей вышестоящих штабов и управлений… В этом отношении очень показателен эпизод, когда сын бывшего старшего помощника командира линкора Хуршудова пытался привлечь к судебной ответственности автора монографии «Тайна гибели линкора «Новороссийск» - Бориса Каржавина, - по мнению истца, «оскорбившего»(?) память его отца…

С учетом выше отмеченной специфики и я вынужден жестко связывать основные фрагменты и этапы своего исследования с архивными документами и воспоминаниями участников событий. По этой же причине сам процесс исследования я согласую с пунктами выводов Правительственной комиссии. Мне неоднократно приходилось встречать людей, оценивавших информативную ценность исследования по выводам, или содержанию последних страниц… Должно быть, в таком принципе «выборочного» чтения заложен вполне определенный смысл. Еще в большей степени этот принцип применим узкопрофильными специалистами, нацеленными на работу с определенным кругом источников информации. Но даже и в этом случае не обходится без своих «специфических» крайностей. Так, специалисты по отдельным разделам истории флота, чтобы не пропустить, казалось бы, самой незначительной информации, обречены «пропускать» через себя весь вал информации по интересующей их теме…

Кстати, о самих Выводах… Я был откровенно удивлен и несколько озадачен информацией, опубликованной Трудославом Гореликом в 1(2) номерах «Морского альманаха» за 2012 год, где автор в своей интерпретации довел до читателей «Окончательный Протокол Правительственной комиссии заместителя Председателя Совета Министров СССР В.А. Малышева по катастрофе на внутреннем рейде Севастополя в октябре 1955 года». По утверждению Горелика этот документ с грифом «Совершенно секретно» и с пометкой - **«Особой важности»** был доведен до «узкого» круга ответственных

работников судостроительной и судоремонтной промышленности только весной 1957 года. Даже, принимая во внимание те сложные взаимоотношения, что существовали в ту пору между отдельными министрами и их министерствами, надо полагать, что этот документ был доведен и до командования Военно-морского флота.

Такие документы даже по прошествии десятков лет очень редко снижают гриф своей «секретности». Как показательный аналог для сравнения - материалы о расстреле пленных польских офицеров в лагерях НКВД в 1940 году. О причинах издания и с содержанием «нашего» документа, в изложении автора, мы подробно ознакомимся на одном из этапов исследования.

Что же касается признаков или откровенных следов исправлений и корректур исходного, или первоначального варианта материалов работы Правительственной комиссии, то с этими фактами мы неоднократно будем встречаться в процессе нашего исследования. Первым на эти факты обратил внимание Борис Каржавин, работая с одним из экземпляров названных материалов. По методологии и стилю изложения большинства пунктов в выводах Комиссии угадывается «рука» адмирала Сергея Георгиевича Горшкова. Его же до мелочей знакомый стиль оформления многочисленных приказов и наставлений прослеживается в последующих корректурах выводов и отдельных разделов материалов работы Комиссии. С одной стороны, - это вполне естественно,- Сергей Георгиевич среди членов правительственной комиссии являлся самым грамотным и авторитетным специалистом - моряком… С другой стороны - для Горшкова было крайне нежелательны объективные выводы о причинах взрыва… Не в меньшей мере Сергей Георгиевич не был заинтересован в расследовании ряда организационных причин, в той или иной мере усугубивших ситуацию на аварийном линкоре… По обычной, бытовой логике, Горшков, передавший Пархоменко командование Черноморским флотом накануне трагедии с «Новороссийском», не должен был участвовать в составе комиссии по расследованию причин катастрофы с линкором. По анализу ранее проводимых комиссий такого уровня в этой роли должен был выступить начальник Главного штаба ВМФ адмирал Фокин.

Для начала следует обратить внимание на первую же строку в выводах,- «***Можно считать твердо установленным следующее…*».** С учетом того, что в ближайшие за катастрофой тридцать лет адмирал Горшков оставался Главкомом ВМФ**,** уже только эта одна фраза по определению исключала какие-либо сомнения в верности выводах , сделанных комиссией. Это утверждение, начертанное рукой главкома, оказалось пророческим,- до оставления им своего высокого поста в 1986 году никто официально не решился подвергнуть сомнению содержание выводов, сделанных Правительственной комиссией. Более того, никому не было позволено «копаться» в материалах работы комиссии, и тем более знакомиться с документами и Приказами, в той или иной степени, связанными с трагедией «Новороссийска». К примеру, - такими как Доклад в ЦК КПСС Министра обороны СССР Маршала Советского Союза Г. К. Жукова от 29.11.55 где кроме всего прочего указывалось: «*…Вместе с тем эта катастрофа не является только результатом ошибочных действий указанных лиц. В известной мере имели свое влияние и упущения в руководстве флотом, в обучении и воспитании офицеров и адмиралов Черноморского флота со стороны* ***бывшего Командующего флотом адмирала Горшкова С. Г.,*** *а также ранее командовавшего этим флотом адмирала т. Басистого Н. Е.*

Причины, способствующие катастрофе и заключающиеся в недостаточно эффективной организации борьбы с остаточной минной опасностью, в пренебрежении к мерам охраны вод военно-морских баз, в недостатках отработки борьбы за живучесть с личным составом кораблей и в подготовке кадров офицерского состава, свойственны и другим флотам…» (ЦВМА.Ф.14.Оп. 52.Д.476.Л.149—150).

Нужны ли здесь комментарии? Стоит ли упрекать маршала Жукова в излишней принципиальности? Быть может, маршал в чем-то неправ? Наверняка, тезисы для его доклада готовил начальник ГШ ВМФ адмирал Фокин. Не станем же мы его подозревать в пристрастном отношении к тому же Горшкову, или Басистому. Я бы на его месте в число косвенных виновников трагедии включил бы и предшественника Басистого на посту командующего флотом - **адмирала Ф.С. Октябрьского, в свое время «притащившего» с Амурской флотилии основных виновников трагедии Пархоменко и Хуршудова. Быть может, со мной не согласится сын Г.А. Хуршудова?**

Более того, следуя абсолютно верной логике Жукова, кроме Хуршудова и Кухты к ответственности за явные недостатки в повседневной и боевой организации линкора следовало привлечь бывших командиров линкора Николая Кошкарева ? и Федора Измайлова, в период командования которых закладывались организационные основы, изъяны в которых в известной степени проявились в экстремальных условиях, предшествовавших катастрофе…

Проблеме ряда недостатков в повседневной и боевой организации линкора мы посвятили отдельную главу, но были и факты вопиющих безобразий…

Так, в течение всего шестилетнего периода эксплуатации линкора на нем не было установлено Размагничивающее устройство, отсутствие которого могло привести к подрыву корабля на магнитных минах. То же самое можно сказать о выявленных, но годами не устраняемых проблемах с герметизацией люков, горловин и состоянием отдельных переборок… К примеру, прокладки, изготовленные из растительных волокон, традиционно использованных итальянскими судостроителями, не могли полноценно выполнять свою функцию по недопущению фильтрации воды.

Как уже отмечалось,- информационный прорыв с публикациями по «Новороссийску» произошел только после смерти адмирала С.Г. Горшкова. Первая же публикация Николая Черкашина «Взрыв» появится в газете «Правда» уже через день после смерти Главкома - 14 мая 1988 года.

В фундаментальных исследованиях о катастрофе, созданных на основе архивных документов Борисом Каржавиным, планомерно приводятся материалы допросов основных фигурантов , и свидетелей, чьи показания могли бы уточнить ход событий, описать отдельные эпизоды борьбы за живучесть, уточнить или объяснить действия тех фигурантов, которые могли бы существенно повлиять на ход событий. В исследовании приводятся показания, данные членами экипажа линкора, сигнальщиками или случайными наблюдателями с кораблей, стоявших на рейде в прямой видимости от «Новороссийска». Эти наблюдения «со стороны» были использованы при хронометрировании отдельных эпизодов борьбы за спасения корабля и для выяснения природы взрыва …

Там же приводятся доступные исследователю материалы по работе подкомиссий, расследовавших возможные причины взрыва, организацию и процесс борьбу за живучесть линкора… Все эти документальные свидетельства катастрофы, а также материалы, наработанные членами Правительственной комиссии, отдельными секциями комиссии, включая выводы комиссии, впоследствии неоднократно анализировать историками флота. Некоторыми давались трактовки и оценки, отличные от заключений и выводов, сделанных членами Правительственной комиссии, другие не совпадали с версиями и выводами того же Каржавина….

В этой связи я не ставлю своей задачей повторно в который уже раз анализировать все события, предшествовавшие катастрофе, описывать саму катастрофу и ее последствия. Тем не менее, как военный моряк, имеющий немалый опыт службы на кораблях, и коренной севастополец, неравнодушный к событиям, имевшим место в моем родном городе, я оставляю за собой право дать критическую оценку отдельным эпизодам трагедии, и личностям, чья служебная деятельность в той или иной степени имела отношение к катастрофе линкора и к судьбам членов экипажа.

В качестве «опорного» объекта для анализа я принимаю заключительные выводы Правительственной комиссии, с поправкой на «Окончательный протокол…» марта 1957 года.

Для начала я выделяю в каждом пункте отдельные фрагменты, которые, по моему мнению, требуют пояснений, дополнительных комментариев, если имеется информация, противоречащая сделанным выводам.

Правительственная комиссия сделала выводы:

«…**Можно считать твердо установленным следующее:**

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

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

При всем желании Хуршудов, прибывший на аварийный линкор через час после взрыва (показания Сербулова, отметившего, что информация о присутствии в 7-м кубрике старшего помощника была им получена около 2 часов 30 минут –Б,Н), не только не мог отдать приказ по выводу линкора на мелководье с последующей посадкой на грунт, но и как либо иначе повлиять на судьбу аварийного корабля… При том количестве воды, что поступило к тому времени в трюмы корабля, с учетом держащей силы якоря и бриделя, очень сомнительно, что отработка на задний ход кормовым эшелоном вывела бы линкор на

мелководье… Как следует из воспоминаний Бабенко, трос бриделя был срезан автогеном только после 3-х часов… А бридель с кормовой бочки был отдан и того позже…

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

Как следует из воспоминаний бывшего парторга линкора Ходова, команда о вводе машин была дана капитаном 2 ранга Сербуловым, через 10 минут после взрыва, и значит - через 40 минут машины были готовы дать ход… Но, после прибытия на борт линкора командующего флотом, Сербулов, покинув ГКП, руководил действиями аварийный партий, а Пархоменко не посчитал возможным «дернуть» линкор машинами…

«…*Пустая и даже вредная возня с буксировкой линкора продолжалась вплоть до опрокидывания линкора. Приказание о буксировке линкора только создало у людей опасную иллюзию, что что-то делается для спасения корабля. После того как появился крен на левый борт, буксиры, тащившие линкор в основном тоже на левый борт, могли только способствовать увеличению крена корабля и ускорять его гибель»*.

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

Мы уже приводили воспоминания Ходова, утверждавшего, что до прибытия на линкор Пархоменко, капитан 2 ранга Сербулов руководил борьбой за спасение корабля, находясь на ГКП… Значит, по отношению к Сербулову это обвинения не имеет «юридической» силы…

5. *Само командование спасением корабля было беспорядочным, нерешительным, без какого-либо знания истинного положения корабля и сводилось в основном к выслушиванию кратких информации людей, ведших непосредственную борьбу с водой.*

Твердо установлено, что ни один из 4 командиров за все время агонии корабля (2 часа 40 минут) даже и не попытался как следует разобраться с общим тяжелым положением корабля, наметить и принять серьезные меры по спасению корабля и людей...»

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

7. Аварийно-спасательные партии с других кораблей, пришедшие на помощь линкору, использовались крайне плохо, не организованно. Эти команды были предоставлены самим себе, и, не зная корабля, расположения помещений и устройств, они зачастую делали случайную работу, или просто ничего не делали, а стояли на открытой (верхней) палубе корабля.

Очевидно, такое положение и привело к тому, что еще за 25—30 минут до опрокидывания линкора, когда борьба за удержание корабля на плаву вступила в решающую стадию, была дана команда аварийно-спасательным партиям с других кораблей покинуть линкор.

8. «*Позорным примером безответственности командования в использовании аварийно-спасательных средств является такой факт, что водоотливные средства одного, а может быть, и двух аварийно-спасательных судов использовались не для откачки воды из затопленных помещений корабля, а перекачивали воду из моря в море...*»

По воспоминаниям бывшего командира СС «Карабах» Ковалюкова на линкоре с 02 часов 30 мин присутствовал начальник АСС капитан 1 ранга Кулагин. По своей должности он был обязан руководить действиями команд спасательных судов по оказанию помощи команде аварийного линкора. В условиях постоянного изменения позиций и рубежей борьбы с поступавшей водой, не мудрено было откачивать воду из части трюма, или помещений, в которые через разрушенные напором воды переборки поступала вода из пробоины… Здесь нужно было четкое взаимодействие по линии: Командиры аварийных партий – ПЭЖ – ГКП - руководитель от АСС - командиры спасательных судов. Судя по анализу обстановки, такое взаимодействие на корабле прослеживалось с большим трудом…

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

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

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

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

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

Как выяснится в процессе сопоставления отдельных фактов и воспоминаний очевидцев катастрофы, именно Хуршудов дал по кораблю команду, позволившую вывести на

верхнюю палубу значительную часть экипажа, непосредственно не задействованную в борьбе за живучесть корабля, что в последние минуты перед опрокидыванием линкора, позволило спастись части людей… Георгий Аркадьевич Хуршудов, поставленный в сложные условия членами Правительственной комиссии, не посчитал возможным заявить об этом, не без оснований опасаясь ужесточить обвинения, выдвигаемые против Пархоменко и Никольского…

Имеются свидетели и того, что капитан 2 ранга Сербулов, находясь в районе между 3-й и 4-й башнями главного калибра, за несколько минут до опрокидывания линкора отдал голосом команду - переходить на правый борт и приготовиться к покиданию корабля. Это позволило значительным группам моряков, несмотря на противодействие командующего и его ближайшего окружения, перевалить за леера правого борта, на участке заваленного «выстрела», по мере заваливания корабля на левый борт, преодолеть бортовой киль и в момент переворачивания линкора оказаться на его днище…

«…Люди были выстроены на палубе в 5—6 рядов. Когда крен корабля возрос настолько, что стоять на палубе было уже трудно, люди, чтобы не покатиться по палубе, хватались за леера и друг за друга. Перед гибелью корабля не было дано команды снять лишнюю одежду и расшнуровать ботинки. Только тогда, когда корабль стал погружаться в воду и люди стали срываться и сыпаться в воду, Командующий флотом или кто-то другой крикнул: «Прыгайте в воду». Но было уже слишком поздно, так как людей убивали срывающиеся и катящиеся по палубе корабля предметы, часть людей, прыгнувших в воду, была накрыта кораблем и погибла. Погибли также многие из тех, кто плохо умел плавать…»

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

Во-первых, у командования флотом, эскадрой и кораблем не было никаких оснований к благодушию, особенно в последние 30—40 минут до конца катастрофы, так как все объективные факты указывали на тяжелое положение корабля (быстрое нарастание крена на левый борт и продолжающееся погружение в воду носом). Кроме того, установлено, что за 10—15 минут до гибели начальник Технического управления флота инженер-капитан 1 ранга Иванов доложил Командующему флотом, что крен корабля достиг 18° при критическом крене 20°. Из этого надо было сделать надлежащие выводы. Кроме того, командование должно было учесть и то, что принимаемые командой линкора в течение более 2 часов меры по борьбе с поступающей внутрь корабля водой не дали никаких результатов.

Уже одно это указывало на тяжесть положения корабля.

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

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

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

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

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

Выводы:

1. Линейный корабль «Новороссийск» (бывший итальянский линкор «Юлий Цезарь»), принятый в строй Военно-Морского Флота СССР в 1949 г., главным образом в результате модернизации, проведенной итальянцами в 1935—1937 гг., имел крупные конструктивные недостатки, был перегружен, что серьезно ухудшило все элементы непотопляемости корабля.

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

Техническая часть службы борьбы за непотопляемость линкора была организована неудовлетворительно, **а кренование корабля со дня его вступления в состав Военно-Морского Флота СССР не проводилось, поэтому элементы его действительной остойчивости не были известны**…»

Как следует из воспоминаний бывшего командира дивизиона живучести Степана Бабенко, при первой же постановке линкора в док производились проверки элементов остойчивости, в том числе **и в процессе кренования корабля**.

«…Вся техническая документация и чертежи корабля были итальянские. Таблицы непотопляемости корабля, являющиеся основным документом, с помощью которого только и можно и должно грамотно и успешно вести борьбу за жизнь корабля, **были составлены силами личного состава БЧ-5 линкора и не могли служить боевым документом для определения**

остойчивости и спрямления корабля в тяжелых и экстремальных случаях. Расчетов непотопляемости корабля при тяжелых повреждениях корабля не имелось…

Последние абзацы текста выводов Комиссии несут все признаки неоднократной правки неустановленными лицами, что ставит под большое сомнение правомочность последних заявлений…

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

2. Наиболее вероятной причиной подрыва линкора является взрыв под днищем корабля, в носовой его части, немецкой донной мины типа „RMH" или „LMB", оставшейся со времен Великой Отечественной войны.

По заключению специалистов, механизм мины мог быть взведен в боевое положение даже небольшим поворотом (толчком) мины якорной цепью при постановке линкора на якорь накануне катастрофы. **Возможность протраливания грунта якорь-цепью в районе нахождения мины специалистами считается доказанной.**

Следует отметить, что линкор «Новороссийск» не имел размагничивающего устройства и, следовательно, был полностью беззащитен против магнитных мин (см. заключение экспертной комиссии контр-адмирала Пельшина).

3. Нельзя полностью исключить, что причиной подрыва линкора является диверсия, так как охрана Севастопольской гавани со стороны моря была неудовлетворительной, ненадежной, а приказы и инструкции по охране водного района крепости командиром 24 дивизии ОВРа контр-адмиралом Галицким и его подчиненными систематически грубо и преступно нарушались...

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

а) на крупных кораблях (линкорах, крейсерах, эсминцах) нет, как правило, ни одного корабельного инженера, который мог бы хорошо разбираться с вопросами живучести, остойчивости и непотопляемости корабля и подсказывать командиру корабля правильные решения в борьбе *за* спасение корабля... На ЛК борьбу за спасение корабля пришлось возглавить даже инженеру-электрику;

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

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

Теперь, ознакомившись с основными выводами Правительственной комиссии, можно подступиться к анализу отдельных эпизодов, предшествовавших катастрофе, дать оценку действиям отдельных должностных лиц в процессе борьбы за спасение линкора, и,

базируясь на документах и воспоминаниях очевидцев катастрофы, сделать свои выводы по трагедии «Новороссийска».

После многочисленных публикаций и исследований, посвященных катастрофе линкора, предпринимать очередную попытку для выяснения всех прямых и косвенных причин, способствовавших катастрофе, выглядит примерно так, как брать из архива МВД дело, которое было официально расследовано на самом высшем уровне, определены все виновники, подсчитаны жертвы, и, вроде бы, сделаны все возможные выводы… Если же следователь настаивает на пересмотре «дела» , то в рапорте, поданном вышестоящим начальникам, он должен указать веские причины и изложить, так называемые - «вновь открывшиеся обстоятельства», по убеждению следователя, достаточные для решительного пересмотра «дела». В нашем случае причинами пересмотра дела могли бы стать следующие факты:

1. Неверно определен круг лиц, виновных, или причастных к катастрофе.

2. Лица, виновные в катастрофе, не понесли наказания, адекватного обвинениям, им предъявленным.

3. При выяснении причин взрыва по ряду причин не были в полном объеме учтены и проанализированы свидетельские показания и материалы, имевшиеся в распоряжении соответствующей секции Правительственной комиссии. Часть исследований и экспертиз, заявленных членами комиссии по взрыву, не были приняты к сведению по малому сроку работы комиссии. Все эти причины не позволили сделать объективные выводы по причинам взрыва.

4. Члены Правительственной комиссии – С. Горшков и А, Шилин с целью получения показаний, созвучных с ранее смоделированными выводами, прежде всего – по версии взрыва, оказывали давление на должностных лиц, имевших отношение к катастрофе, на экспертов и на свидетелей, наблюдавших катастрофу со стороны.

5. Не было произведено расследования по выяснению фактического уровня повседневной и боевой организации на корабле, в значительной мере повлиявших на обстановку, предшествовавшую катастрофе, а также - на организацию борьбы за живучесть, что в значительной степени повлияло на время удержания корабля на плаву и в известной мере сказалось на гибели значительной части экипажа.

6. Не был в должной мере исследован факт выхода корабля из завода с неготовой к эксплуатации дифферентовочной системой, что не позволило механикам успешно проводить спрямление корабля и стало одной из причин опрокидывания линкора с последующей гибелью значительной части его экипажа.

7. Командование флота, эскадры и корабля не владело информацией о структуре дна бухты в районах якорных стоянок кораблей на внутреннем рейде Севастополя. Как злая усмешка судьбы может восприниматься тот факт, что старший помощник командира капитан 2 ранга Хуршудов являлся дипломированным гидрографом, ранее имевшим опыт службы по этой специальности.

Мои детские воспоминания обо всем, что связано с трагической гибелью «Новороссийска»

29 октября в 01 час 30 минут на линейном корабле «Новороссийск», стоявшим на внутреннем рейде Севастополя произошел сильнейший взрыв, приведший к колоссальным разрушениям, и в конечном итоге к опрокидыванию и гибели корабля с большей частью экипажа.

До октября 1954года наша семья жила в доме на улице Подгорной, что ведет от Центрального рынка вверх - в сторону улиц Частника и Бакинской. Так вот, все два с лишним года, что жили мы на Подгорной, нашими соседями по «коммуналке» были мичман Владимир Лобатюка с женой - Надеждой Максимовной. По слишком малому возрасту, я не помню от кого знал, что мичман Лобатюк, кроме того, что он был старшиной команды электриков, но и выполнял обязанности водителя служебной машины командира линкора. То, что командиру линейного корабля был положен служебный автомобиль не вызывает удивления. Я отлично помню, как за отцом моего товарища по дому Вячеслава Серова каждое утро прибывал служебный «газик», или как в те времена любовно-уменьшительно - «козлик». Так вот отец Славы во второй половине 50-х годов командовал одним из крейсеров 68 «б» проекта,- таких современников «Новороссийска» как «Адмирал Нахимов», «Адмирал Ушаков», «Михаил Кутузов», «Дзержинский»… То есть не стоит сомневаться в том, что и командиру линейного корабля был положен служебный автомобиль. Кстати, в том же-4-м подъезде нашего дома до убытия в 1955 года на учебу в академию Генерального штаба проживала семья командира крейсера «Адмирал Нахимов» капитана 1 ранга Леонида Чулкова. Нужно ли напоминать о том, что до назначения командиром крейсера Леонид Чулков служил старшим помощником командира линкора «Новороссийск».

Всю значимость последнего факта, несмотря на свой очень «юный» возраст я четко осознал сразу же после гибели линкора. Дело в том, что в те далекие времена, соседи по коммунальным квартирам становились чуть ли не родственниками. Когда папа в редкие вечера и тем более редкие дни приходил с корабля домой, родители стремились хотя бы на часок выйти в город, и меня –трехлетнего пацана, иногда брали с собой, а чаще оставляли на попечение соседки… У Лобатюков не было детей, и Надежда Максимовна всегда с охотой меня «опекала», а я, оставаясь на ее попечении, чувствовал себя очень комфортно. Теперь же, по прошествии 60-ти лет я все больше убеждаюсь в том, что «дядя Володя» и «тетя» Надя были далеко не так просты, какими в моем представлении должны были бы быть по социальному положению и служебному уровню главы семейства. Во-первых, у них в комнате всегда царили порядок и чистота, такую же чистоту Надежда Максимовна поддерживала на правах старшей хозяйки на общей кухни. Именно – на общей, потому как у меня язык не поворачивается сказать - на коммунальной, с учетом все той же частоты и порядка. Моему отцу в ту пору было 33-34 года, а Лобатюку, как минимум,- лет сорок. Лобатюк был образцовым мичманом, поэтому не удивительно, что несмотря на разницу в возрасте, он очень уважительно относился к моему отцу в те годы командиру Морского тральщика, капитану 3 –го ранга. Должно быть, такое уважение было вызвано боевыми заслугами

отца,- даже в те, по сути, послевоенные годы не часто можно было встретить молодого офицера, награжденного четырьмя орденами, два из которых – ордена Красного Знамени…

В октябре 1954года - в связи с назначением отца командиром дивизиона морских тральщиков мы получили квартиру его предшественника по должности - капитана 3 ранга Забелина и переехали в дом №1 на улице Садовой. Я и по сей день живу в этом доме, но уже в квартире своего тестя,- а в те - пятидесятые годы окна родительской квартиры выходили в сторону улицы, - противоположную от бухты. Быть может, в этом и была причина того, что взрыва на линкоре я не слыхал. В те годы я спал так крепко, что отец, не пробуждая, запросто меня «кантовал» из одной комнаты в другую… В те годы он частенько шутил на эту тему,- говоря, что из меня вырастит либо пожарный, либо офицер-артиллерист. Сбылось его второе предположение, с той только поправкой, что я стал офицером-ракетчиком. Это я к тому, что взрыва на линкоре я, таки, не слышал, и узнал о гибели «Новороссийска» только утром 29 октября. В городе о трагедии говорили в пол голоса, но как можно было скрыть то, что громыхнуло на пол Крыма и происходило на виду всего города. Первая и наиболее достоверная информация к нам пришла от нашей бывшей соседки по коммунальной квартире на Подгорной - Надежды Максимовны Лобатюк. Уже только в этой связи,- первоисточник информации был самый надежный. Что касается Владимира Ивановича Лобатюка, то уж так сложилось, что последующие тридцать лет именно с его фигурой у меня ассоциировалась трагедия с «Новороссийском». Надежда Максимовна была старше мамы лет на десять, - не меньше. Как это часто бывало с соседями по коммунальным квартирам, последующие лет десять мама поддерживала связь с Надеждой Максимовной. Основой этих контактов были, прежде всего, - хозяйские, - женские дела. По специфике блюд и домашних заготовок, что готовила Надежда Максимовна, и чему научила она маму, логично было предположить, что Лобатюки - крымские татары. В те годы в Севастополе и Крыму такое «признание » или «открытие»(?) могло обернуться большими проблемами. И , естественно, признаваться в этом никто бы не стал. По многим признакам, капитан 1 ранга Александр Кухта и мичман Владимир Лобатюк были «годками» - старше их на корабле был только Сербулов. По моему нынешнему разумению, выбирая себе водителя, Кухта практически вводил Лобатюка в свою семью. Вспомните фильм, построенный на местном фольклоре - «Водитель для Веры»… Вполне естественным было и то, что уходя в отпуск 20-го октября, Кухта отправил в отпуск и своего водителя – Лобатюка. Не исключено, что до санатория Владимир Иванович доставил своего командира на служебной машине.

До того момента, как я стал писать эти строки, я вполне естественно воспринимал рассказ Надежды Максимовны о том, что услыхав взрыв, Владимир Иванович тут же оделся и побежал на корабль… О домашнем телефоне мы в те годы и мечтать не могли. Ближайший телефон был у дежурного по строительной части за несколько кварталов на Партизанской улице. Возникает вопрос… Почему мичман Лобатюк в такой тревоге побежал в сторону бухты? Ведь, казалось бы, взорваться могло все что угодно и где угодно… Что это было - предчувствие катастрофы, или какая-то информация, о возможности трагедии… Не понятно и другое… Если мичман – водитель автомашины командира ощущал приближение беды или катастрофы,- как мог командир линкора спокойно отправиться на курорт?

В те годы мой отец не расставался с фотоаппаратом, дома часто собиралось «застолье» с обязательным приглашением сослуживцев и соседей, но ни на одной из фотографий я не обнаружил Лобатюков… И, вдруг, на первой же фотографии из «новороссийской» подборки, выложенной в интернете я увидел Владимира Ивановича во главе своей команды электриков с переходящим вымпелом в руках…

Мичман Владимир Лобатюк «образца» 1955 года.

Помнится, что много лет после переезда на Садовую, мы с мамой, посещая центральный рынок частенько захаживали в гости к Лобатюкам. . Причиной к тому была и та, что в бараке рядом с «нашим» бывшим домом жила мамина землячка по Горькому - жена мичмана Роганова, и ее сын - Валера, еще долгие годы оставался моим товарищем по детским играм… Самое же главное, что после демобилизации Владимир Иванович Лобатюк лет двадцать работал водителем персональной машины какого-то чиновника из главка АЗ-ЧЕР-РЫБЫ, располагавшегося напротив нашего дома на Садовой, с 1962 года, переименованной в улицу Терещенко. Так что, мне частенько приходилось видеть «дядю» Володю, ожидавшего своего «шефа», на перекрестке Таврической и Терещенко. Видимо, он проработал в этом качестве до упразднения «главка»… Так он и запомнился мне - с очень смуглым, с жесткими чертами лицом, и добрыми, улыбающимися глазами… Только сейчас, просматривая подписи под фотографиями, я обнаружил, что Владимир Иванович Лобатюк умер в 1977 году.

Что касается меня лично и моего изначального отношения к трагедии «Новороссийска» и к самой теме… Мой отец, с июля 1952 года - командир базового тральщика 254-го проекта, а с октября 1954 года - командир дивизиона тральщиков бригады траления Дивизии ОВРа. В этой связи, отец, сначала в качестве командира флагманского тральщика дивизиона, а затем - командиром дивизиона из 12-ти БТЩа, руководил тралением Севастопольских бухт. Мы неоднократно будем упоминать о том, что севастопольские бухты с момента освобождения Севастополя от немцев и румын в мае 1944 года тралились поэтапно десятки раз. Первый этап интенсивного траления проводился в августе -октябре 1944 года. Этот этап траления предшествовал возвращению в Севастопольские бухты из баз Кавказа кораблей Черноморской эскадры. Второй еще более интенсивный и тщательный этап траления последовал в октябре декабре 1944 года перед Ялтинской конференцией

в ожидании визита в Севастополь глав союзных держав. И , как известно, такой визит состоялся и по «суху», и по морю… На английском крейсере в Севастополь прибыла супруга президента США -Элеонора Рузвельт. Можете ли вы себе представить те усилия и ту степень ответственности, что легла на «плечи» команд наших тральщиков и групп водолазов, в процессе поиска и уничтожения донных и якорных мин. Я не оговорился,- не только донных, но и якорных. Зимой 1984 многие моряки, служившие на кораблях 30-й дивизии, были свидетелями того, как районе 13-го - 14-го причалов после жесточайшего шторма года всплыла очередная якорная мина… Аналогичный случай был рядом с Павловским мыском в 1992 году…

Для тех, кто запамятовал - напомню, что в первые же дни войны в прибрежных водах в районе Севастополя в несколько приемов было выставлено несколько тысяч якорных мин и минных защитников. Несмотря на послевоенное интенсивное траление, в ходе которого основная масса этих мин была вытралена и уничтожена, сотни якорных мин по техническим причинам, не отделившись от своих якорей, и оставаясь на дне, естественно, не поддавались тралению контактными тралами, многие десятки мин, срывались штормами с минрепов, носились по морю, попадая, в том числе и в Севастопольскую гавань. Не составляет большого секрета и то, что по сей день дно Севастопольских бухт представляет собой редкостную по насыщенности скалку всякого, в том числе и взрывоопасного хлама. По условиям военного характера, еще большую свалку представляли гавани Пиллау-Балтийска, Данцига-Гдыни, но они по протяженности значительно меньше севастопольских, и их было значительно легче очистить. К специфике траления и поиска мин в Севастопольских бухтах мы еще вернемся, пока лишь отметим, - главное,- тот этап траления, что возглавлял мой отец, было третьим , и если не самым масштабным, то самым тщательным и эффективным. Я не стану вдаваться в технические проблемы контактного и магнитного траления, скажу лишь то, что количество галсов тральщиков с магнитными тралами превышало максимально возможную кратность , устанавливаемую на взрывателях немецких, советских и английских мин. Вы, конечно же слыхали о том, что практически в течение 2-х лет, с июля 1942 по май 1944 года, наша торпедоносная, она же -миноносная авиация «успешно» сбрасывала в севастопольские бухты свои отечественные и английские донные магнитные мины. Севастополю, в этом отношении, просто, больше «уделяли внимания», а так,- наши авиаторы не с меньшим успехом засыпали минами гавани Одессы, Николаева, Констанцы, Бургаса и Варны… Для того, чтобы все последующие годы напряженно и с переменным успехом вытраливать эти мины… Такая вот, - Военно-морская «рулетка», с реальной возможностью подрыва не только на вражеской, но и на «своей – родной» мине.

Для максимального повышения эффективности траления Севастопольских бухт применялись так называемые - «шнуровые заряды». Представьте себе двухсотметровый брезентовый шланг диаметром в 20 сантиметров, внутри которого уложены толовые шашки. Этот «шланг» укладывался на дно и подрывался. В радиусе 10-15 метров от линии взрыва гарантированно детонировали и уничтожались все взрывоопасные предметы. Такая «незатейливая» операция проводилась поэтапно на всех фарватера, рекомендованного судам, входящим в бухту. После этого составлялись отчеты, скрепленные подписями ответственных лиц. Это все говорится к тому, что когда случилась беда, и после взрыва перевернулся линкор, погибли люди, была назначена правительственная комиссия, ее возглавил заместитель председателя Совета Министров генерал-полковник Малышев. Ответ

пришлось держать всем, начиная с командующего флотом вице-адмирала Пархоменко, кончая мичманом, дежурившим в ту трагическую ночь на посту НиС Константиновский. Перед вызовом на минную секцию комиссии Малышева - к контр-адмиралу Першину, мой отец достал из сейфа четвертый, ранее неучтенный экземпляр калек траления бухты, (первые два экземпляра были в свое время разосланы в штаб флота и МТО ГШ ВМФ, а последний(?) третий экземпляр уже пару лет пылился в архиве флота) заверил его задним числом в секретной части дивизии ОВРа, и вместе с начальником штаба бригады траления отправился на «ковер» к председателю Государственной комиссии. Когда эти кальки с приложениями и пояснениями легли на стол членов комиссии по «взрыву», вопросов к представителям бригады траления не последовало. Это, что касалось на тот момент, - «минной» версии в ее «чистом» виде. К отдельным нюансом этой памятной «встречи» нам еще предстоит вернуться.

На следующее утро после катастрофы перевернувшийся линкор возвышался над поверхностью воды частью своего днища, и с каждой минутой все больше погружался в воду. Со всех сторон, в том числе из той части корпуса, что уже была скрыта водой, были слышны звуки ударов металла о металл. Находившиеся внутри корпуса моряки, пытались привлечь к себе внимание, напоминая о том, что они еще живы. Моему будущему тестю - на тот момент помощнику флагманского механика бригады эскадренных миноносцев капитан-лейтенанту Алексахину Николаю Ивановичу приказали срочно прибыть на портовый плавкран и организовать доставку и установку тубуса на днище перевернувшегося линкора. Задумка была - поставить тубус на днище , создать компрессором подпор воздуха и вырезав участок днища, выводить через образовавшийся проход находившихся в трюме моряков. Пока плавкран поставил себе на палубу этот гребаный « тубус», снятый с УТС тренировочной базы подводников, пока буксиры перетаскивали его в район днища перевернувшегося «Новороссийска», группа «аварийщиков» с СС «Карабах» стала автогеном резать днище в том районе, откуда ближе всего раздавались стуки о корпус корабля… Это было отчаянное, и технически необоснованное решение… Как только вырезали лист днищевой стали, то из отсека, обжигаясь о дымящиеся края металлического листа, вылезли семь моряков из трюмной команды линкора. Но сразу же из отверстия в трюме линкора стал выходить воздух, корпус корабля с большей скоростью стал погружаться в воду… Когда плав-кран с «тубусом» подошел к находившейся над поверхностью частью днища линкора, то установить тубус уже не представлялось возможным…. Волна уже перекатывалась через выступавшую часть днища линкора. Вроде , участвовали, но и вроде, как, опоздали….? Претензий не было, особых вопросов не последовало… Но и вспоминать Александру Николаевичу Алексахину об этом эпизоде первые пятьдесят лет после катастрофы с «Новороссийском», вроде, как-то не хотелось… И это тоже – вполне естественно…

Последние два эпизода напрямую касались родителей… Заметьте, - это только отдельно взятая севастопольская семья…

Весной 1959 года отец моего одноклассника Александра Ракитина взял нас на «взрослую» рыбалку. Наверняка, он дважды пожалел об этом. Переправившись на Северную сторону, мы пришли к дому старого рыбака, жившего на берегу в районе Инженерной пристани. Пока взрослые рыбаки готовили снасти (предстояла рыбалка на камбалу), мы с Сашей стали обследовать окрестности и, войдя в большой каменный

сарай, обнаружили несколько десятков гробов, сложенных в несколько ярусов. Естественно, мы задали вопрос - для кого эти гробы предназначались, и почему до сих пор не были использованы по назначению? Пожилой рыбак, взглянул на Сашиного отца, затем, печально пожевав губами, рассказал нам о том, что после трагедии с «Новороссийском» на берег выносило тела погибших и утонувших моряков. Комендантская служба гарнизона, совместно с администрацией, обязала рыбаков-яличников, имевших «хибары» на берегу, в случаях обнаружения мертвых тел, помещать их в брезентовые мешки, загружать в гробы и сообщать помощнику коменданта по Северной стороне. Несколько по-иному взглянув на окружавшую нас обстановку, у нас хватило ума не задавать лишних вопросов. Сам рыбак, чтобы избежать возможных вопросов, рассказал о том, что первые два сезона после катастрофы они отказались и придонного лова в бухте, и два года не ели крабов,- пожирателей мертвечины… Веселенькая тема… Помню, что рыбалка в тот раз не сложилась, оставлять нас на берегу взрослые не решились, а выходить на ялике вчетвером на внешний рейд, вроде бы, не позволяла погода. Мой будущий тесть лет тридцать выходил на рыбалку с рыбаками из этого рыбацкого кооператива, ставшего со временем, - просто коллективом…. Хороший был рыбацкий коллектив из отставных мичманов… По совпадению - всех звали Николаями…

Описание катастрофы с линкором «Новороссийск» по ранее не публиковавшимся воспоминаниям

Казалось, что после десятков исследований, посвященных катастрофе линкора, все, что возможно описано, все, кто посчитал возможным, уже изложил свою точку зрения на трагедию, потрясшую флот и Севастополь 29 октября 1955 года. Однако, при пристальном, или пристрастном? взгляде на те же события с позиции прошедших шестидесяти лет приходишь к убеждению, что отдельные эпизоды этой темы, похоже, - пожизненной для Севастополя, требуют повторного анализа, а роль ряда участников и руководителей требует более объективной оценки. В этой связи, особую важность приобретают воспоминания участников событии, в силу своего бывшего служебного положения, способные дать объективную оценку событий той трагической ночи.

Начнем с воспоминаний бывшего флагманского артиллериста эскадры Ивана Георгиевича Смолякова. В свое время, интервью у него взял отставной капитан 1 ранга Владимир Заборский.

«…*Во второй половине дня 28 октября 1955 года отряд кораблей во главе с флагманом эскадры Черноморского флота крейсером «Фрунзе» возвращался из похода в Севастополь. Линкор «Новороссийск», действовавший по своему плану, заходил в базу первым и довольно долго швартовался на свои штатные бочки №3. Он перегородил бухту, и остальные корабли были задержаны на внешнем рейде. Около 18 часов крейсер «Фрунзе» наконец ошвартовался на свои бочки в Севастопольской бухте. Я собрался было сойти на берег, но получил неожиданное приказание заступить оперативным дежурным (ОД) эскадры и перевести ее флагманский командный пункт (ФКП) на линкор «Новороссийск». Прежнего ОД отправили зачем-то на берег, и мне его пришлось заменить…*»

Довольно странно , что офицер штаба эскадры, постоянно несущий оперативное дежурство на ФКП эскадры, считал бочки №3 – штатным местом стоянки «Новороссийска», в то время, как было общеизвестно, что длительное время линкор швартовался на 12-и бочки в районе бухты Голландия. Кстати, важен и тот факт, что при последних выходах в

море кораблей эскадры, в связи с тем, что «Новороссийска» полтора месяца стоял в заводе, командующий эскадрой «держал свой флаг» на крейсере «Фрунзе».

«…Перевод ФКП закончили к 19 часам, на грот-мачте линкора после спуска флага включился флагманский огонь. Обстановка на корабле и в целом на эскадре спокойная. Объявлено увольнение личного состава на берег. С линкора сошла большая группа курсантов Черноморского ВМУ, у них закончилась корабельная практика (повезло ребятам!). Со мной в оперативной рубке ФКП находились мой помощник мичман Николай Нежмаков и молодой матрос - рассыльный (фамилию не помню). Где-то к часу ночи принял доклады от дежурных по бригадам эсминцев, кораблей и служб эскадры и доложил обстановку ОД флота. Помню, что где-то в 1час 15 минут прилег прикорнуть на раскладушку…

В 01 час 30 мин 48,5 сек *проснулся от сотрясения корпуса корабля... Какой-то глухой двойной толчок, не очень сильный. Машинально взглянул на часы 1 час 30 минут. Подумал, что, наверное, в борт ударил при швартовке ожидавшийся буксир с продовольствием. У меня в оперативной рубке упал единственный незакрепленный стул, и опрокинулась чернильница-непроливашка на столе. Выскочил на флагманский мостик. Палубное освещение не горит, видно плохо, но передо мной, внизу на палубе, во тьме просматривается странная картина и творится что-то непонятное. Перед первой башней главного калибра смутно различаю какой-то черный ком. Как потом оказалось, это была вырванная взрывом «рванина» как бы сужающаяся вверх пирамида (вернее, «роза», как от разорвавшегося при пожаре гильзового заряда) листьев стального настила палубы с рваными краями. Вокруг этого «кома» суетятся матросы, причем все почему-то черные! Телефон не работает. Послал помощника узнать, что случилось. Тем временем разнеслись сигналы аварийной тревоги, отбиваемые рындой, поскольку громкоговорящая трансляция дежурного по кораблю и звонковая сигнализация вышли из строя.*

Первый доклад, который я получил от дежурного по кораблю, был такой: «сдетонировали артиллерийские погреба носовых башен главного калибра». Но я-то вижу, что это неверно: башни передо мной, невредимые. Если бы сдетонировали погреба, от линкора, по крайней мере, его носовой части и меня в том числе, ничего бы не осталось. Тем временем по кораблю восстановили палубное освещение, громкоговорящую трансляцию, звонковую сигнализацию. Сыграли боевую тревогу. Экипаж действовал четко, как предписано расписаниями, никакой паники. При свете вижу, что из «рванины» выносят раненых и убитых, все в грязи и крови (взрыв прошел через носовые кубрики экипажа). Вернулся помощник и доложил, что, вероятно, взорвалось бензохранилище, расположенное под палубой перед носовой броневой переборкой цитадели. На самом деле, как оказалось впоследствии (выяснилось уже в ходе расследования после осмотра днища корабля водолазами), корабль от внешнего взрыва получил гигантскую пробоину от днища до верхней палубы. Взрывом выбросило наверх громадное количество придонного ила.

Семафором дал на корабли эскадры приказание выслать к линкору плавсредства с врачами, санитарами и аварийными партиями. УКВ радиосвязь и телефонная связь с берегом не работали. Также семафором доложил ОД флота: «В носовой части корабля взрыв. Уточняю обстановку. Нуждаюсь в медпомощи и аварийно-спасательных средствах». Послал помощника на баркасе на Минную стенку объявить командованию и штабу эскадры «экстренный сбор». Нежмаков все это выполнил и возвратился…»

Здесь требуется дать некоторые пояснения. По всем признакам, - средства оповещения, время оповещения, время сбора офицеров штаба эскадры,- все требования и нормативы были выполнены. Примерно такая же схема оповещения сработала по линии оперативного дежурства штаба флота. Первым из командования на корабль около 2 часов прибыл

командующий флотом вице-адмирал Пархоменко. Вслед за ним контр-адмирал Никольский. Потом примчались начальник штаба флота, член военного совета ЧФ, начальник технического управления флота и много других должностных лиц. Конечно, присутствие большинства из них не требовалось,- прибыли они «по обычаю», когда случаются на флоте ЧП, с которыми разбирается лично командующий.

Между тем, члены Правительственной комиссии, предъявлявшие немалые претензии к последующим действиям Врид командира эскадры Николая Никольского, не придали значения такому немаловажному факту, что среди флагманских специалистов эскадры, прибывших на аварийный линкор, отсутствовал самый востребованный в этой ситуации «специалист» - флагманский механик эскадры…

Как выяснится по ходу событий, на аварийный линкор прибыл командир дивизии крейсеров контр-адмирал Лобов с группой офицеров своего штаба и старшими помощниками командиров крейсеров, чья помощь могла потребоваться в процессе действий аварийных партий с этих кораблей по спасению линкора. Так, среди них был старший помощник командира крейсера «Кутузов» капитан 2 ранга Амбокадзе… Когда же в третьем часу ночи вспомнили о том, что флагманский механик дивизии крейсеров капитан 2 ранга Бабенко, ранее служил на «Новороссийске» в должности командира дивизиона живучести, то специально за ним на Графскую пристань послали катер… Казалось бы, что принимались все возможные меры, чтобы в борьбе за спасение линкора и его команды были задействованы самые грамотные специалисты флота… И об этом отдельно пойдет речь.

При этом, логично было бы задать вопрос, - а какие меры принимались для вызова на аварийный линкор офицеров, находившихся в тот день на берегу? У нас есть возможность ознакомиться с воспоминаниями бывшего старшего штурмана линкора отставного капитана 1 ранга Никитенко , стоявшего в те сутки дежурным по кораблю и бывшего командира батареи универсального калибра отставного контр-адмирала Жилина, стоявшего в тот день дежурным по низам… Ни один, ни другой не упоминает о том, что ими предпринимались какие-то действия по вызову на корабль офицеров, - а ведь это была первейшая обязанность дежурно-вахтенной службы корабля. Даже, с учетом того, что катер и баркас, стоявшие под правым выстрелом, были разбиты при взрыве, это не оправдывает бездействие дежурного, по выполнению этой важной обязанности, прописанной в инструкции. Никитенко был вправе задействовать для отправки оповестителей плавсредства, остававшиеся в строю либо, - в приказном порядке задействовать плавсредства других кораблей, в изобилии «болтавшихся» около борта линкора. Безусловно, хоть и с большим опозданием, какие-то судорожные попытки оповещения и вызова отдельных офицеров, таки, производились. К примеры, - врио командира линкора капитан 2 ранга Хуршудов прибыл на корабль, **через полтора часа после взрыва…** И это, притом, что место его официального проживания находилось на Аполлоновне - в 300 метрах от стоянки линкора… Вплавь бы мог добраться… не дожидаясь катера… И, опять-таки,- показательный пример,- командир дивизиона движения - капитан-лейтенант Фридберг, убеждал всех, что узнал о трагедии от пассажиров троллейбуса, направляясь на службу утром следующего за катастрофой дня… И, чтобы вам при этом не рассказывал Никитенко, либо Сербулов, который по свой основной должности строевого помощника командира обязан был проконтролировать действия дежурного по части обеспечения вызова офицеров, - этот, один из важнейших моментов общекорабельной организации, призванный обеспечить боевую готовность корабля, был «завален», что называется – «на корню»… Кто бы сомневался в том, что отсутствие на корабле ряда офицеров и мичманов в значительной мере снизило

возможности борьбы за спасение корабля и экипажа. Кстати, этот эпизод обсуждался на уровне председателя Правительственной комиссии, и отвечать на него пришлось наркому ВМФ адмиралу Николаю Кузнецову. На что Николай Герасимович уклончиво ответил, что офицеры и мичмана, находившиеся в ту ночь на борту, были вполне способны организовать борьбу за спасение линкора…

Для соблюдения хронологии событий, возвращаемся к воспоминаниям Ивана Смолякова. 01 ч 45 мин. «…*Восстановили УКВ радиосвязь. Повторно доложил всю обстановку ОД флота, попросил оповестить начальника штаба эскадры контр-адмирала Никольского (врио командира эскадры командир эскадры был в отпуске). По переговорной трубе передал приказание на ГКП корабля: «Командиру БЧ-2, командирам башен и батарей лично проверить погреба боезапаса». Вскоре командир БЧ-2 доложил, что в погребах сухо, боезапас в порядке…»*

02 ч 20 мин. Через некоторое время меня вызвал на ют Никольский, прибывший на корабль, и приказал, как флагарту эскадры, лично проверить артпогреба носовых башен главного калибра. Оставил помощника на УКВ-радиосвязи в рубке и отправился выполнять приказание. В первую башню не попасть ее барбет полностью в воде, так как корабль уже получил значительный дифферент на нос (в итальянских башнях вход снизу через барбет, а не через броневую дверь в задней стенке башни, как в отечественной артиллерии). Спустился на броневую палубу и проник в верхнее перегрузочное снарядное отделение. Оно полузатоплено, но снаряды стоят целыми и невредимыми. На броневой палубе вода доходила уже до верха комингсов люков погребов. Люки открыты. Кричу в зарядный погреб: «Есть кто живой в погребах?» Через некоторое время получаю ответ: «Есть, матрос такой-то». Спрашиваю, что творится в погребе. Он мне отвечает, что в погребе сухо, заряды в порядке (то есть вода подступала сверху, через броневую палубу, но погреба еще не заливало - Б.Н.). Даю ему приказание: «Выходи наверх». Отвечает: «Не могу, старшина команды приказал мне оставаться в погребе, в случае поступления воды конопатить швы». Кричу ему: «Я, флагарт эскадры, капитан 2 ранга… приказываю выйти наверх!» Только после этого матрос вылез ко мне. Жаль, не запомнил его фамилию, не знаю, уцелел ли он. Рядовой матрос, а какая ответственность! Гибнет, а приказание всего лишь старшины команды неукоснительно выполняет! И таких примеров высокой ответственности экипажа было множество…»

Для того, чтобы, сохраняя хронологию событий, отслеживать фактическую обстановку в местах, где предпринимались реальные действия, направленные на спасение корабля, дадим слова бывшему командиру СС «Карабах» ветерану флота Ковалюкову:

«…Днем 28-го октября на траверзе Стрелецкой бухты «Карабах» подошел к линкору, на котором затопили одну из шахт и устроили имитацию пожара. Мы отрабатывали спасение большого корабля, ничуть не подозревая, что очень скоро нам придется повторять все это здесь, но уже всерьез - не на жизнь, а на смерть.

Вечером 28 октября "Карабах" стоял у Телефонной стенки, принимал воду, а я отправился домой, сюда вот, - на Керченскую. Ночью прибегает мой мичман и кричит, задыхаясь: «Взорвался!» И за сердце рукой хватается. «Кто взорвался?» - «Новороссийск».

Оделся я в минуту, а тут Кулагин, начальник АСС, на «виллисе» подкатывает, и мы прямо на Телефонку. «Карабах» стоял в часовой готовности, но уложились раньше, снялись и подошли к линкору. Стоял он, сильно просев носом, однако палуба была еще над поверхностью воды. С корабля свозили раненых...

02 ч.50 мин. Мы встали под правой скулой у пробоины. Командую:

- Водолаза в воду!

Пошел водолаз. Дали ему свет.

- Дошел?
- Дошел.
Я взял микрофон.
- Что ты, Вася, видишь?
- Товарищ командир, пробоина!
- Какая?
- Если без мачт и без труб, то «Карабах» »наш войдет.
- Куда загнуты края?
- Вовнутрь.

Доложил об этом Кулагину, тот - командующему флотом вице-адмиралу Пархоменко. Пархоменко стоял на юте, хотя его место было, как требует того Корабельный устав и здравый смысл, на ГКП. Ведь именно туда стекаются все телефонные доклады и именно оттуда опять же по телефону и трансляции отдаются все приказы и распоряжения. Почему Пархоменко выбрал ют, могу объяснить себе только тем, что с юта до трапа, ведущего на адмиральский катер, рукой подать, да и вообще к берегу поближе. Иначе,- зачем надо было держать связь с ПЭЖ через посыльных? Ведь это ж все-таки линкор: сто метров туда, сто обратно, да сколько трапов вверх-вниз. Минуты шли только так, а ведь каждая из них - на вес золота. А тут еще начальники прибывают всех мастей и рангов - начальник топливного отдела, начальник минно-торпедного управления, несть им числа, и каждый под козырек, каждый с докладом, ну прямо светский прием, черт бы их всех побрал! Одного майора-хозяйственника, который прибыл на линкор миски-ложки пересчитывать, правда, турнули. Ну а в целом-то?!...

… Мы высадили аварийную группу вместе с мотопомпой производительностью 100 тонн в час. Но корабль тонул. Тонул все время, ни на минуту не замедляясь! Мостик «Карабаха» был вровень с верхней палубой линкора, и я хорошо видел все, что на ней происходило. Трос, переброшенный на якорную бочку, крепился на баке линкора за ю глаголь-гак. У глаголь-гака стоял главстаршина с молотком, чтобы сбить по команде стопорное кольцо, отдать трос и освободить нос для маневра. Он так и не дождался команды, отступил, уходя от заливавшей бак воды…»

Не мог видеть Ковалюков «главстаршину с молотком» на баке линкора, потому как уже в 01 ч 45 минут эта часть палубы была под водой… А ведь это существенный эпизод, позволявший объективно оценивать своевременность принятия, или непринятия исключительно важны решений…

В эмоциональном рассказе Ковалюкова приводится еще немало фактов, требующих, пояснений или корректуры… К примеру, становится ясно, что объективную информацию о размерах пробоины, а значит и реальной опасности, грозящей линкору, командующий флотом адмирал Виктор Пархоменко получил не ранее 03 часов ночи,- когда, предпринимать какие-то меры по спасению корабля, - скажем так, - «было несколько поздно»…

Ковалюков продолжал свой рассказ: «…*Потом прибежал ко мне старпом Хуршудов, остававшийся на линкоре за командира. Передал приказание Пархоменко:*

- Надо завести буксир и подготовиться к буксировке. Подойдет заводской катер с резчиком и обрежет носовой бридель (речь шла о том, чтобы начать буксировку после освобождения линкора от держащей силы якоря и бриделя, заведенного на носовую бочку - Б.Н.)

Боже ж ты мой, я-то знаю, что такое заводской катер: команда на нем вольнонаемная, попробуй собрать ее ночью по всему городу, когда ни у кого из тех работяг телефонов и в помине не было.

- Доложите командующему, - прошу я Хуршудова, - что мой водолаз сварочным агрегатом обрежет бридель тотчас же….»

Последняя информация соответствует истине,- именно в это время Хуршудов прибыл на корабль, и включился в «процесс»…

«…Жду я, жду, на мое предложение ни ответа, ни привета. Заводской же катер, как я и предполагал, подошел с чудовищным опозданием - к 4 часам утра, то есть за пятнадцать минут до опрокидывания. У меня все время не выходила из головы «Мария». Она ведь неподалеку отсюда погибла. Ошибся я только в одном: у "Новороссийска" в отличие от «Марии» главные орудийные башни из гнезд не вывалились. А я ведь еще мальчишкой видел, как те башни с «Марии» поднимали.

Спрашиваю я своего начальника, капитана 1-го ранга Кулагина:

- Что делать будем? Корабль-то тонет.

- А что я могу тут делать?

- Вы знаете, что дальше будет?

- Опрокинется.

Еще раз прибежал Хуршудов.

- Заводите буксир, будем тащить к стенке госпиталя! …»

Восполним кратковременный «провал» в памяти у словоохотливого Кавалюкова, и напомним о том, что именно в это время у бочки уже стоял баркас крейсера «Молотов» и газорезчик, обрезал трос бриделя.

Теперь дадим слово отставному контр-адмиралу Жилину, на тот момент - старшему лейтенанту - командиру батареи, несшему вахту дежурным по низам, и в ту ночь выполнявшим разовые приказания капитана 2 ранга Сербулова:

«…. Когда закончили с выносом раненых – отправил своих в башни на боевые посты, сам остался на верхней палубе руководить заведением буксирного троса. С левого борта к носовой части к нам подошёл буксир (СС «Карабах»-Б.Н.), с него подали трос и мы завели его за барбет носовой башни.

Чтобы буксир мог подтащить нас к берегу, к Госпитальной стенке, надо было обрезать бридель носовой бочки, которая держала линкор. Но нос просел уже глубоко, и обрезать бридель-цепь уже было невозможно. Буксир изо всех сил тянул линкор, подтянул метров на двадцать, но якоря оттащили линкор обратно.

Корабль начал крениться на левый борт. Носовая часть стала погружаться еще быстрее. Поступило приказание перевести буксир в кормовую часть. Я схватил мегафон и бросился на ют. Завели буксирный трос на корму, закрепили за кнехты. Буксир, отчаянно работая винтами, потащил нас к берегу. Но тут же увеличился крен на левый борт. Крен выровняли. Отдали кормовой бридель. Корма пошла вверх, нос просел ещё глубже. Буксир усиленно работал винтами, но уже не мог стащить линкор с грунта…».

Стоило бы Ковалюкову напрячь память, то он бы вспомнил, что буксирным тросом, заведенным за барбет 2-й башни, «Карабах», таки, пытался буксировать линкор в сторону госпитальной стенки.

Ковалюков продолжал:

03 ч. 49 мин. *«…К корме «Новороссийска» подошел буксир, помог отдать кормовой трос (бридель, заведенный на кормовую бочку – Б.Н.) и стал разворачивать линкор к берегу. Я прекрасно понимал, что заведи мы буксир и потяни за него к берегу, как линкор, и без того накрененный на левый борт, тут же свалится и опрокинется. Этого делать нельзя было ни в коем случае! И я на свой страх и риск, как потом выяснилось, и страх и риск весьма грозные, переиграл инженерно безграмотный приказ по-своему. Я ошвартовался к линкору лагом, то есть борт к борту, и стал работать винтами, толкая корабль к стенке и в то же время*

отжимая крен вправо. Но «Новороссийск» держал невыбранный якорь, и, конечно же, «Карабаху» не под силу было не только сдвинуть линкор к берегу, но и предотвратить крен. Линкор медленно, но верно валился на левый борт, при этом накренял и нас к себе. Если бы его громада подмяла нас, то «Карабах» и по сию пору лежал бы впрессованным в грунт…»

Если сопоставить воспоминания Кавалюка и Жилина, то не сложно предположить, что , «проимитировав» выполнение приказа о буксировке линкора, «Карабах», пришвартовавшись к линкору лагом, действительно «отрабатывая» винтами на передний ход, в некоторой степени, компенсировал крен линкора на левый борт, возраставший по мере «работы» буксира со стороны кормы линкора…

Примерно, представив себе действия экипажа СС «Карабах», личного состава швартовных команд линкора и морского буксира, «работавшего» с кормы, попытаемся в первом приближении проследить процесс работы аварийных партий по борьбе с водой, поступавшей в трюм и помещения линкора. Для осуществления очередного этапа нашего исследовательского плана вернемся по времени на момент прибытия на линкор аварийной партии крейсера «Молотов». Командир дивизиона живучести старший лейтенант Виталий Николаевич Говоров со своими «аварийщиками» находился на линкоре практически весь период борьбы за спасение линкора. Это позволит нам ретроспективно оценить весь процесс борьбы аварийных партий с поступлением воды…

Вспоминает В.Н. Говоров :

«…Через 10 минут после взрыва мы были на борту линкора «Новороссийск». Линкор стоял с малым дифферентом на нос и с небольшим креном на правый борт. Освещения в носовой части корабля не было. Доложил вахтенному офицеру о нашем прибытии и получил указание ждать распоряжений. Он стал звонить на ГКП по телефону парной связи, но командования корабля там не было. По какой-то причине он не мог связаться и с ПЭЖем. Понимая, что медлить нельзя, что на линкоре что-то произошло, я, оставил с матросами своего заместителя - лейтенанта Касьянова И.Г. и отправился в район взрыва, узнать обстановку и получить указания, где и как в дальнейшем использовать наших людей. Картина, увиденная мной в носовой части линкора, потрясла меня. Развороченные взрывом палубные листы горой поднимались над палубой и на рваных концах висели разорванные человеческие тела, а под ногами слой ила, перемешанный с кровью, и оторванные части человеческих тел. Освещения не было. Не встретил никого из командования линкора…Помощник командира капитан 3 ранга Сербулов был возле носового шпиля, а пройти к нему я не мог из-за повреждения палубы. Я направился искать пост энергетики и живучести. По пути в одном из помещения я столкнулся с матросами аварийных и трюмных постов… Их было человек 12-15, ожидавших каких-то команд. Поскольку я оказался единственным офицером, то я принял на себя командование этой группой по борьбе с поступающей водой. Связь телефонная не работала, в помещениях темно. Главным источником света был единственный переносной нагрудный аккумуляторный фонарь. Был он у матроса - аварийщика. Как позднее я узнал, это был старший матрос-электрик - Левин Н.М. Его же я назначил своим связным с ПЭЖем.

Первой моей командой было: «Крепить носовую переборку, палубные люки!» Через них уже пробивалась вода. Часть матросов я отправил закрывать иллюминаторы. Я рассчитывал на выучку матросов аварийных и трюмных постов и не ошибся. Аварийщики были хорошо подготовлены, знали свои и смежные отсеки, знали, что и как делать. Мои команды выполнялись в считанные минуты, хотя матросы выполняли их в полнейшей темноте…. А вода все пребывала, незаметно появился крен на левый борт, дифферент

увеличивался. Удалось через открытый люк верхней палубы сообщить контр-адмиралу Лобову, что у нас кончились аварийные брусья, нет клиньев… Вскоре через люк полетели к нам указанные материалы… Начав крепить переборки в жилых и служебных помещениях, последующих за теми, под которыми произошёл взрыв, мы дошли до последней поперечной переборки, за которой начинались, так называемые, - «теплые коридоры». Видимо, их так называли потому, что в этом районе размещались машинно-котельные отделения. До этого, еще вначале своей деятельности по борьбе с водой, я разделил аварийщиков на две группы. Одной группе ,которую возглавил старшина 1-й статьи (фамилию его не помню) , я дал команду –создать линию обороны на последующих переборках… С оставшейся группой матросов, человек в 8-10, мы продолжали бороться с поступавшей водой. Крен и дифферент все увеличивались. Увеличивался напор воды, фильтрующей и просачивавшейся через палубные люки, и это было заметно по обилию крупных воздушных пузырей, выходящих вместе с водой. Проникнуть в некоторые помещения мы не могли, так как они были заперты на мощные висячие замки и цепи. И это после того, как на корабле была объявлена «Боевая тревога», а затем - «Аварийная тревога»… По этим сигналам все помещения должны были быть открыты… Когда мы дошли до района, где были офицерские каюты, там оказались незакрытые иллюминаторы. В это время через иллюминаторы вода поступала внутрь корабля. Часть кают была заперта…Когда же мы кувалдами пытались выбить двери, то сделать это не могли, они пружинили о воду, которая уже заполнила каюты, и сочилась в коридоры. При этом, странно было видеть матросов, видимо, - приборщиков офицерских кают, перетаскивавших личные вещи и кителя куда-то в корму. Мне пришлось их останавливать, для того, чтобы направить в помощь тем, кто боролся с поступлением воды, но они до них не доходили, исчезая в темноте…

Возмутительным было то, что ***при режиме «тревоги» башни, подбашенные отделения и погреба были закрыты, а иллюминаторы были не задраены****…* ***Подобное состояние негативно отразилось на результатах борьбы с поступавшей водой, уменьшало время нахождения корабля на плаву…*** *Убежден, что не все источники поступления воды мы обнаруживали… Не имея легководолазных аппаратов, матросы ныряли к люкам и пытались под водой заделывать щели, чтобы остановить поступление воды в помещения. Все наши усилия как-то сдержать напор воды, способствовали лишь отсрочке затопления этих помещений… Я со своим связным покидал затопленные помещения последним, когда вода поднималась выше моего роста -186 сантиметров. Вверх, вниз, - снова – вверх… Так, последовательно оставляли под напором воды одно помещение за другим. Все острее ощущалась нехватка аварийного материала, инструмента: чеканов, ручников, кудели… Вместо чеканок в ход пошли столовые ножи, вилки; вместо кудели рвали простыни , наволочки; вместо ручников использовали собственные кулаки, обмотанные полотенцами, или снятыми с головы беретами… В ход шли столы, банки, - все, чем хоть как-то можно было задержать поступление воды и разрушение переборок… А они разрушались, прежде всего, там, куда мы не могли проникнуть,- в многочисленных кладовых, расположенных в трюмах корабля. Убежден, что часть этих переборок была повреждена уже при взрыве, и если бы мы и попали в эти помещения, то вряд ли смогли бы что-то существенно изменить. Эти палубные люки кладовых, о которых идет речь, находились в тех помещениях, где мы крепили переборки, то есть сразу за местом взрыва… Да и дальше, от места взрыва,- уже ближе к ПЭЖу, тоже попадались люки, из щелей которых хлестала вода и шли воздушные пузыри. О силе напора и давления воды я смог получить представление, когда ко мне обратился старший носового дизельного или турбогенераторного поста.*

Спустившись с ним в помещение, расположенное в трюме, - а попасть в него можно было только через помещение ПЭЖ, - я увидел как носовые перегородки левого и правого борта выгнулись и стали похожи на выпуклости легкоатлетического диска… Вместе с матросами боевого поста мы установили на перегородки поперечные доски и между ними клиньями раскрепили брусья. Генератор продолжал работать. Уходя из поста, я сказал старшине, что, если швы на переборках будут расходиться, то следует доложить об этом в ПЭЖ и покинуть помещение…Разговор этот состоялся за 5-10 минут до опрокидывания корабля. Мне очень хотелось бы верить, что эти моряки уцелели…

Личный состав БЧ-5 не покинул свои боевые посты, которые, как правило , располагались в машинно-котельных отделениях, в генераторных и насосных помещениях, а также в нижних помещениях и отсеках корабля… Практически, все они погибли, до конца выполнив свой долг.

Там, где мы боролись с водой ни офицеров линкора, ни офицеров с других кораблей, я не встречал. *Когда я выходил из носовой электростанции, то спросил в ПЭЖе у матроса – где командир дивизиона живучести Городецкий? Матрос ответил, что все пошли куда-то докладывать. Связь не работала ведь… А чуть раньше, перед посещением ПЭЖ, минут за 15 перед опрокидыванием, в одном из кубриков я встретился с секретарем партбюро линкора и просил его организовать вынос документов из какой-то канцелярии…вроде продовольственной, или похожей…Папки с документами мешали нам крепить носовую переборку в кубрике… Организовав подкрепление носовой переборки, я вновь спустился на броневую палубу. Досадно было узнать, что последнюю переборку перед теплыми коридорами мы крепили напрасно. По левому борту находилась КАТС(телефонная станция), которую заменили на более мощную, и, чтобы ее вытащить, в этой последней водонепроницаемой переборке вырезали дыру. К моменту взрыва эта* ***дыра не была заделана, и как следствие - вода получила свободный доступ вдоль левого борта по всей длине теплых коридоров.*** *В такой обстановке, исчерпав весь аварийный запас леса, брусьев и т.п. , я не смог сам сориентироваться, что делать дальше. Оставив аварийщиков в теплом коридоре возле входа в ПЭЖ, я спустился вниз, но там никого не застал. Вот тут-то ко мне подошел старший носового генераторного поста, о чем я написал выше. Когда я вновь поднялся в ПЭЖ и на нижнюю броневую палубу, проверил как стоят подпоры на люках, а оставшимся матросам сказал, что все свое дело они сделали, спасибо. К этому времени уже часть матросов ушла, другая продолжала крепить носовую переборку выше – в кубрике… Я остался в этом районе один и хотел подняться выше к тем, кто крепил переборку выше - в кубрике, но не смог этого сделать сам. Крен был уже более 16 градусов. Я это заметил по кренометру, когда был в ПЭЖе. Мокрый по самое горло я скользил по наклонной палубе в воду…И тут меня окликнул мой связной – старший матрос Левин. Он отстегнул ремешок нагрудного аккумуляторного фонаря и бросил мне коней ремня… С его помощью я подтянулся к трапу правого борта, по которому мы поднялись в следующее помещение, где меня ждали аварийщики, работавшие в кубрике. Здесь Левин мне сообщил, что поступила команда – «…прибывшим с других кораблей, собраться на юте». Я поблагодарил матросов за их мужество, за добросовестное исполнение своего долга, и поднялся на палубу с правого борта между спаренными пушками «Минизими». На ют я не попал, - не успел. Я прошел всего 15-20 метров по правому борту, как корабль начал опрокидываться. Успел схватиться за поручень трапа на ют, заметил, как стремительно промелькнул флагшток на фоне освещенных окон в домах за Угольной пристанью. За поручень трапа держался левой рукой, а за правую схватили меня матросы.*

Держался сколько было сил, но корабль опрокидывался, и на крене, близком к 60-90 градусов, пальцы разжались, и мы как виноградная гроздь полетели в море. Я падал спиною вниз и видел, как с накрывавшей меня палубы, горохом сыпались в воду люди. Свет на палубе горел, и до сих пор слышится раздавшейся короткий, почему-то глухой, но по-звериному страшный тысячеголовый крик ужаса. И все… Корабль опрокинулся. Меня накрыло кораблем, и я в какой-то момент потерял сознание… Видимо, при ударе о воду… Сознание ко мне вернулось под водой, когда я почувствовал что-то рядом копошащиеся, толкающее ногами, руками. Сам попытался двигаться, но ничего из этого не получилось… Чувствовал, что грудь была прижата к чему-то плоскому, в это плоское давило со страшной силой вниз, и ощущение этой тяжести не могу забыть до сих пор… И это понятно, ведь давила сила,- груза корабля с водой, при грубом определении в 45-50 тысяч тонн… Успел нахлебаться воды и вновь потерять сознание… Последняя мысль перед провалом в темноту: «Как глупо приходится погибать». И в считанные мгновения как кинокадры промелькнули - узкий луч света, который расширялся, и в нем стали заметны огромные пузыри воздуха… Прямо, как детские надувные шарики… Видимо, я оказался на пути вырывавшегося из затапливаемых помещений воздуха. Воздух вырывался из затапливаемых помещений с такой силой, что как струей выдул меня из под накрывшей палубы, оборвав все пуговицы на кителе и сорвав брюки. Считаю, что эти огромные воздушные пузыри способствовали вторичному возвращению сознания, попав каким -то образом в дыхательный орган во время последних конвульсивных движений ртом… Так, в мощной струе воздуха я был выброшен на поверхность, где-то в метре от возвышавшегося над водой днища линкора. Я не стал взбираться на днище, - сработал рефлекс, что может засосать в воронку, надо отплывать… А глубина то этого не позволяла…Это потом дошло до меня… Я отплыл, и вскоре почувствовал, что мне почему-то трудно плыть…Силы слабеют, и слабеют… Хорошо, что рядом оказался баркас, только что подошедший к месту катастрофы, и с него бросили по воде на другой баркас пеньковый канат. Он удачно мне попал на локтевой сгиб, и я стал за него держаться. Матрос в синей форменке и черных брюках, до того державшийся за воротник моего кителя, отпустил меня и тоже схватился двумя руками за канат, и еще схватил его зубами… Ну а мне становилось все хуже, и хуже… И тут я заметил на баркасе товарища по училищу Анатолия Рывкина и крикнул ему: «Толя!» Я не услышал своего голоса, и он, как потом мне рассказывал,- тоже не слышал… Но ему почудилось, что кто-то его зовет. Он стал всматриваться в воду и заметил возле баркаса что-то темное и, вроде, – в кителе…

Меня втащили в баркас и продолжали вытаскивать других. В этот самый неподходящий момент из меня начала выливаться набравшаяся внутрь морская вода, и я свесился головой и руками за борт баркаса.

И тут же из воды мои руки схватили те, кто искал какую-либо опору, и потащили меня вниз головой с баркаса…Анатолий Рывкин, который был рядом, успел схватить меня за ноги. Вот так и получилась трагичная, но комичная ситуация. Те, кто в воде, тащат за руки в воду, и голова моя окунается в воду…Анатолий на баркасе тянет за ноги вверх, но сил у него хватило только выдернуть голову из воды. Вот и тянули туда-сюда,- кто кого…Тут помогли матросы, которых уже было много на баркасе… Вместе с Рывкиным они окончательно вытащили меня и тех, кто держал меня за руки…Заполнив баркас поднятыми из воды людьми, Рывкин доставил нас на госпитальную пристань..

Так закончилась моя боевая деятельность по борьбе за живучесть линкора и я очутился в госпитале. Сотрясение головного мозга, ушиб грудной клетки, спина- сплошной синяк без кожи, кровохаркание, правая рука висела плетью – не действовала. Как потом выяснилось,

был отрыв лопатки. Травматический пневмоторакс…Видимо, острые концы лопаточной кости продырявили слегка плевру и легкое. Отсюда и кровохарканье. Более двух лет диафрагма правого легкого была ограничена в подвижности, а несколько первых месяцев вообще не двигалась. Через две недели пребывания в госпитале я испытал все «прелести» состояния, когда стало сказываться то, что в спешке не сделали противошоковый укол. От боли в голове я не находил себе места, кусал свои губы, руки, чтобы заглушить рвавшийся болевой крик.

И сейчас, когда я пишу эти строки, и в госпитале, когда меня попросили написать свой отчет для правительственной комиссии Малышева (его передали от меня через флагмеха дивизии крейсеров капитана 2ранга Бабенко) я не мог указать ни одной фамилии матросов и старшин, которые были со мной и делали все и даже больше, чем возможно в борьбе с поступавшей водой. Я никого из них не знал, так же как и не знал устройства этого корабля, расположения помещений, но отлично понимал, что если внутрь корпуса корабля проступает вода, выпучивает переборки, расходятся швы, то с этим незамедлительно надо бороться.

В госпитале меня навестил товарищ с крейсера - лейтенант Владимир Гарлаковский. От него я узнал, что среди подобранных погибших оказались и прибывшие со мной матросы аварийной команды крейсера - Лысенко Владимир и Петр Наумович Щепин. Их похоронили на кладбище «Коммунаров». Всего с крейсера «Молотов» погибло, если память мне не изменяет, - пять человек.

Уже в госпитале я узнал из разговоров спасшихся матросов, что мой друг и товарищ , командир дивизиона живучести Юра Городецкий и врио командира БЧ-5 Матусевич Е.М. докладывали кому-то, что все возможности изменить обстановку на корабле исчерпаны, забортные кингстоны креновых отсеков уже в воздухе… Матросы говорили, что докладывали какому-то адмиралу. Кто это был не знали… Да и откуда им было знать в лицо, кто там какой адмирал… Их на корабле было несколько…»

Невольно возникает ощущение, что последний абзац воспоминаний Говорова как-то неестественно и вымученно «пристроен» к основному информативному массиву… Не характерно, для офицера-механика, привыкшего в жесткой конкретике ссылаться на анонимные источники информации… Матросы БЧ-5 линкора могли не знать в лицо и не представлять свое командование выше командира корабля, но командир дивизиона на крейсере, входившим в состав эскадры, не мог не знать представителей командования эскадры и флота, находившихся в ту ночь на аварийном линкоре…

В последние 40 минут перед опрокидыванием началась буксировка кормовой части линкора в сторону госпитальной стенки. Перед этим был отдан бридель, заведенный на кормовую бочку, возвращая подвижность кормовой части линкора. При том, что в носовые отсеки ежесекундно поступали десятки тонн воды, увеличивая дифферент на нос, корма резко подвсплыла, оголив винты и приподняв над водой забортные кингстоны кормовых креновых отсеков. В этой ситуации стало нереально использовать кормовые креновые цистерны для компенсации бортового крена… Вот только не могли об этом знать матросы линкора, находившиеся в госпитале… Скорее всего, информация такого рода могла появиться у Виталия Говорова после общения со Степаном Бабенко, находившимся в том же госпитале с сотрясением мозга и с сильнейшей простудой, но имевшим возможность передвижения и общения с другими моряками, находившимися в госпитальных палатах.

Главное уже в том, что чудом оставшись в живых, Виталий Говоров посчитал возможным изложить события предельно правдиво, без всяких прикрас…

Я уверен в том, что не менее объективную информацию по организации и процессу борьбы за живучесть линкора могли бы дать офицеры электромеханической боевой части, находившиеся в ту трагическую ночь на корабле. Но, как известно,- все они погибли. Ефим Матусевич и Юрий Городецкий, находясь в ПЭЖе, координировали действия аварийных партий, и руководили действиями личного состава БЧ-5 по спрямлению корабля; Владимир Писарев и Радомир Мартынов до конца оставались со своими подчиненными в машинно-котельных отделениях, а Анатолий Михалюк со своими аварийщиками до последней минуты сдерживали напор воды…

Показания строевого помощника командира линкора Сербулова, данные им членам Правительственной комиссии, по своему определению остаются не воспоминаниями,- а «показаниями», - и рассчитывать на полнейшую объективность , знакомясь с ними, не приходится…

Из командиров аварийных партий, прибывших с других кораблей, и непосредственно принимавших участие в борьбе с водой, Виталий Николаевич Говоров был не единственный, кто оставил воспоминания.

Так, аварийную партию, направленную на «Новороссийск» с крейсера «Керчь», возглавлял лейтенант Саламатин, дававший показания членам Правительственной комиссии. Сохранилось письмо бывшего командира аварийной партии с крейсера «Фрунзе» Зиновия Крайтермана. Но дело в том, что в письме Крайтермана, посланном вдове Ефима Матусевича, речь шла, прежде всего, о последней встрече Крайтермана, прибывшего на линкор во главе своих аварийщиков, с Ефимом Михайловичем, возглавлявшем расчет ПЭЖа в процессе борьбы за живучесть корабля. И, как следствие,- в письме Крайтермана, написанном на трех стандартных листках из почтового набора, содержалась информация исключительно личностного характера… Старший лейтенант Дмитриев, возглавлявший аварийную партию с крейсера «Кутузов», погиб вместе со своими аварийщиками, не успев отойти на баркасе от переворачивавшегося линкора. В баркас крейсера «Кутузов», находившейся у борта линкора, упала башня универсального калибра, не поставленная вовремя на стопора, и вывалившаяся из гнезда при заваливании линкора на левый борт –Б.Н.)

В этой связи, следует признать, что основным источником информации, позволяющим объективно оценить процесс борьбы с водой, и в какой-то степени - проследить этапы борьбы за живучесть аварийного линкора, остается Виталий Говоров. Не малое значение имеет и то, что Говоров по своему опыту службы командиром трюмной группы и командиром дивизиона живучести крейсера был способен дать требуемую информацию на высоком профессиональном уровне.

Как и следовало ожидать, Председатель комиссии по расследованию катастрофы с «Новороссийском», был предельно заинтересован в том, чтобы Говоров представил ему подробное описание всего увиденного и пережитого в процессе борьбы за спасение линкора. Несколько настораживает лишь тот факт, что, так называемая -«объяснительная записка» в адрес Председателя правительственной комиссии писалась Говоровым по просьбе флагманского механика дивизии крейсеров капитана 2 ранга Степана Бабенко. Дело в том, что по степени участия самого Бабенко в процессе борьбы за спасение линкора, несложно предположить, что сам Степан Григорьевич не в полной мере был заинтересован в столь объективном освещении событий, как это прослеживается из воспоминаний Виталия Говорова. Более того, по ряду признаков, в более поздних «записках» Говорова

прослеживается определенное давление , или – можно сказать,- выполнение некоторых рекомендаций старшего начальника… Не следует забывать о том, что в последующие годы Виталию Говорову пришлось служить в подчинении у Степана Бабенко… А элементы корпоративной этики на флоте никто не отменял… Так, или иначе, но трагические обстоятельства той последней для «Новороссийска» ночи сложились так, что Виталий Николаевич Говоров оставался единственным руководителем аварийной партии с самого начала и до конца, возглавлявшим аварийщиков на гибнущем линкоре… Подтверждением моих слов является и тот факт, что при создании проекта памятника погибшим «новороссийцам» именно к Говорову обращались авторы проекта. Из воспоминаний Виталия Говорова: *«В апреле-мае 1956 года на крейсер прибыли два товарища из Москвы - художник и скульптор. Им поручено было разработать проект памятника – мемориала погибшим новороссийцам. Ко мне они были направлены командованием флота и эскадры, как к человеку, непосредственно руководившему борьбой с водой в помещениях линкора…»*. Тот факт, что в своем исследовании я беру за основу воспоминания Говорова, нисколько не умаляет подвиги, совершенные лейтенантами Дмитриевым, Саламатиным и Крайтерманом, возглавлявшим аварийные партии от своих крейсеров… Но степень непосредственного участия в процессе борьбы за живучесть линкора у аварийщиков этих групп несколько отличалась… Так, тот же Зиновий Крайтерман в своем письме пишет: *«…примерно через 10-15 минут после страшного взрыва под линкором «Новороссийск» меня во главе аварийной партии в составе 75 матросов и старшин перебросили на линкор… Минут через 30 к нам подошел Ефим Матусевич….Мы начали выносить наверх людей из носовых кубриков, и вынесли около 40 человек, отправив их в госпиталь. Это длилось около 30 минут… Ефим сказал мне, чтобы мы поднялись наверх, где были построены аварийщики с других кораблей. Он был исключительно собран… Поблагодарил матросов и старшин за службу. Затем я отошел с ним на несколько шагов от строя, обнялись, и он сказал мне: «Ну, я пошел, прощай, а ты постарайся как можно быстрее увести своих людей с корабля. Ничего уже сделать нельзя…»*(стр. 3 письма)

У нас еще будет повод вернуться к содержанию письма Зиновия Крайтермана и воспоминаниям Виталия Говорова…

Для того, чтобы мои несколько замысловатые комментарии к воспоминаниям «новороссийцев» обрели вполне осязаемые черты, я предлагаю вам ознакомиться с воспоминаниями бывшего флагманского механика дивизии крейсеров, на тот момент – капитана 2 ранга - Степана Григорьевича Бабенко.

Для более объективного анализа воспоминаний Степана Григорьевича, напоминаю о том, что с 1944 года по февраль 1949 года Бабенко служил командиром дивизиона живучести на линкоре «Архангельск»(английский линкор «Ройял Соверен», временно переданный нашему флоту –Б.Н.), с февраля 1949 по ноябрь 1951 года - командиром дивизиона живучести линейного корабля «Новороссийск», затем - командиром БЧ-5 на КРл «Адмирал Нахимов», и в исследуемый нами период - являлся флагманским механиком дивизии крейсеров.

После прибытия на аварийный линкор командира дивизии крейсеров контр-адмирала Лобова, - вызов на «Новороссийск» капитана 2 ранга Бабенко был более чем логичен… У Лобова Была уверенность в том, что по опыту своей прежней службы на линкоре, Степан Бабенко сможет оказать реальную помощь своим бывшим сослуживцам…

Из воспоминаний С.Г. Бабенко:

«…В третьем часу ночи в квартире раздался телефонный звонок. Встревоженным голосом дежурный по штабу дивизии передал мне указание срочно прибыть на линкор «Новороссийск». На мой вопрос, что случилось, ответил, что в носовой части произошел

большой взрыв. Спросив, куда он выслал за мной катер, я быстро собрался и бегом направился на Графскую пристань, где меня ожидал катер. По дороге я вспомнил, что командир БЧ-пять линкора И.И. Резников сейчас находится в отпуске и уехал из Севастополя. Подходя на катере, я увидел линкор, стоявший на бочках с сильным дифферентом на нос, носовая часть была погружена в воду до якорных клюзов. Время было около трех часов, когда я подошел на катере к левому рабочему трапу. Поднялся по трапу на левый шкафут и там встретил С.М. Мухина, бывшего в то время командиром БЧ-пять крейсера «М. Кутузов». Он прибыл с крейсера на помощь со своими аварийными партиями (аварийная партия во главе со старшим лейтенантом Дмитриевым почти в полном составе погибнет, не успев отойти на барказе от переворачивавшегося линкора – Б.Н.). Прошли мы с ним на бак корабля. На баке верхняя палуба до самой второй башни главного калибра была залита илом, а в районе между носовыми шпилями и первой башней зияло отверстие большой пробоины. Тут же я встретил помощника начальника штаба эскадры Соловьева и спросил его о глубине под килем. Он по телефону запросил мостик и сообщил мне, что глубина места якорной стоянки 18 метров. В разговоре с Соловьевым возникла мысль, срезать якорные цепи и бридель , чтобы освободить от них нос корабля. Соловьев пошел организовывать барказ, а я - автогенный аппарат и газорезчика. Но в это время к бочке уже подошел барказ с крейсера «Слава» (в тот период – «Молотов» - Б.Н.), и мы увидели искры от работы автогенного аппарата. Правда, удалось срезать только бридель, а якорные цепи с клюзами уже были погружены в воду….»

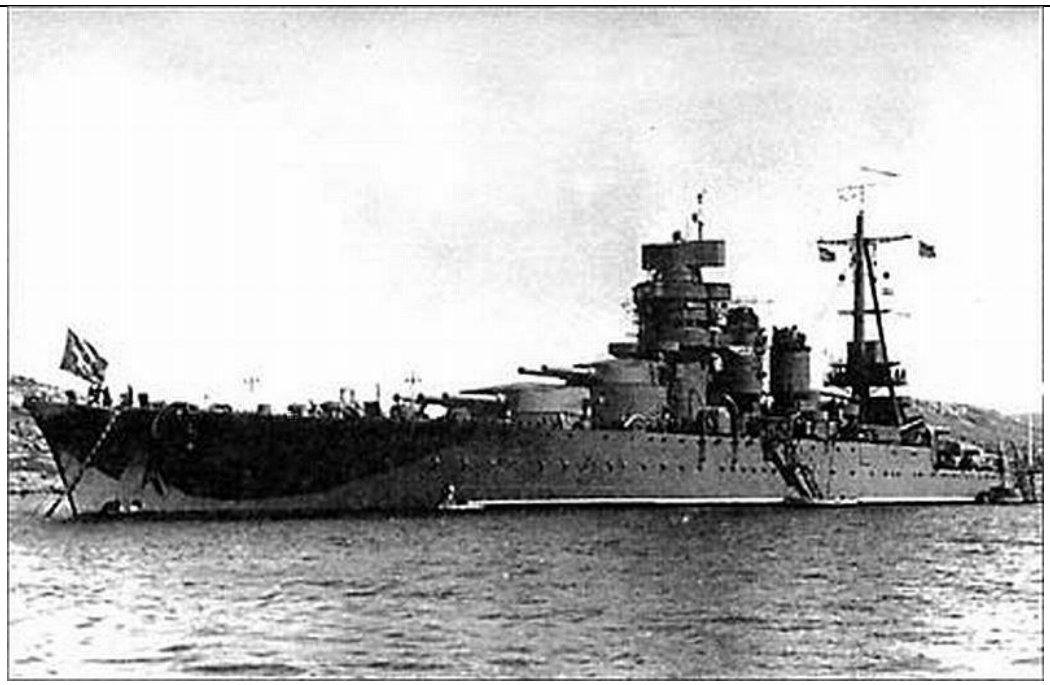
Стоит обратить внимание на очевидную неосведомленность помощника начальника штаба эскадры о тех мерах, что предпринимались на линкоре для его спасения… Такое явление стало возможным из-за отсутствия единого центра управления кораблем с флагманского командного пункта.

«…Мы с Мухиным спустились в нижние помещения на батарейной и броневой палубах. Шпилевое отделение, носовые кубрики до 3-го , а на броневой палубе до 15-го, уже были затоплены. Матросы аварийной партии работали дружно и слаженно - они укрепляли носовые переборки. Вот тут-то мы и убедились, что из себя представляли «облегченные» итальянские переборки. Под напором воды, несмотря на то, что их укрепляли, выпучивались как фанерные, в них появлялись трещины, через которые фонтанировала вода.

По броневой палубе мы прошли в пост энергетики и живучести. Там , на своих местах находились исполняющий обязанности командира БЧ-пять Ефим Матусевич и командир дивизиона живучести Юрий Городецкий. Обстановка в посту внешне спокойная и деловая: матросы, стоящие на связи, принимали доклады, передавали приказания. Я попросил ознакомить меня с обстановкой на корабле. Докладывал Городецкий, а Матусевич дополнял и уточнял некоторые моменты. На мой вопрос, где боевая документация, ответили, что затоплена в секретной части…

Обстановка выглядела примерно так - в результате оказались затопленными носовые помещения до 3-го кубрика на батарейной палубе и до 15-го по броневой, носовые дизель-генераторы. Личный состав по боевой тревоге находился на боевых постах, ведется борьба с распространением воды. В действии котел №1 и носовые турбогенераторы. На корабль в помощь личному составу прибыли аварийные партии с трех крейсеров - «М. Кутузов», «Молотов» и «Фрунзе». После взрыва был крен 1,5-2 градуса, но перекачкой мазута его выровняли. Выслушав доклад, я направился на ют корабля, где, как мне сказали, находились все начальники во главе с командующим флотом вице-адмиралом Пархоменко В.А.

Еще на подходе к юту я увидел, что на кормовой части стоял командир нашего соединения контр-адмирал Лобов С.М.. К нему я и направился с докладом. Но в это время меня встретил начальник технического управления флота инженер-капитан 1 ранга Иванов Виктор Михайлович. Прошли с ним по тому же маршруту, где проходили мы с Мухиным , так как он предложил ознакомить его с обстановкой на месте…»



По этой фотографии не сложно себе представить уровень деферента на нос линкора, при котором в воде уже были носовые якорные клюзы.

У нас нет оснований не доверять описанию событий Бабенко… Поскольку, Степан Григорьевич прибыл на линкор не ранее 03 часов 20 минут, значит, они с Виктором Ивановым пытались оценить ситуацию на линкоре не ранее 03 -30 03 -40 … В это время предпринять какие-то решительные действия по спасению линкора было уже слишком поздно. И, тем не менее, Бабенко рассказывает нам о том, что первые 10-15 минут по прибытии на борт корабля он оценивал состояние линкора, обходя районы действия аварийных партий с капитаном 2-го ранга Мухиным, следующие 10 минут он заслушивал в ПЭЖе сообщения Городецкого и Матусевича о ходе руководства аварийными партиями, затем по «отработанному» уже маршруту водил начальника техупра Иванова… И все это происходило в те сжатые до предела минуты, когда еще было не поздно предпринять экстренные меры по спасению, если уже не линкора, то хотя бы - экипажа…

И вызывали Степана Бабенко на аварийный линкор, надо полагать, - не для того, чтобы он выполнял роль грамотного «провожатого», а для помощи отчаянно бившимся за спасение линкора молодым механикам…

Быть может,- я не прав… Так – поправьте меня…

Находясь на верхней палубе , в том числе в районе левого шкафута и юта, Бабенко, Мухин, а следом за ними – тот же Иванов не могли не видеть попыток буксировки кормы линкора в сторону госпитальной стенки. Более того, по воспоминаниям очевидцев событий, в эти минуты уже явственно ощущался крен линкора на левый борт…

Однако, посмотрим , что по этому поводу скажет сам Степан Бабенко:

«…*В 3-м и в 15-м кубриках уровень воды доходил уже до 40 сантиметров. В посту энергетики и живучести Матусевич и Городецкий доложили Иванову обстановку, она за это время мало изменилась. После обмена мнениями, Иванов дал указание перейти на работу котла №8 и кормовых турбогенераторов. Поскольку вода продолжала затапливать носовые помещения, стали советоваться, какие принимать меры для выравнивания дифферента.* ***В это время уже появился небольшой крен на левый борт****. Но больше всего нас беспокоил большой дифферент на нос….*»

Даже, через тридцать лет после катастрофы с «Новороссийском» Степан Григорьевич признавался в том, что ни у него, - знакомого с конструктивными особенностями и недостатками линкора по опыту прежней службы на нем, ни у опытнейшего механика Виктора Михайловича Иванова не возникло ощущения опасности от проявившегося крена линкора на левый борт….

«…*Стали рассматривать возможности его выравнивания (дифферента на нос-Б.Н.). Предложение о затоплении кормовых помещений (погребов боеприпаса) было сразу же отклонено, так как система принудительного быстрого затопления на корабле отсутствовала, а медленное затопление помещений с большими свободными поверхностями могло только ухудшить положение корабля…*»

Для некоторого наведения «резкости» на решаемую механиками проблему целесообразно вернуться к воспоминаниям Виталия Говорова.

На 7-й странице более воспоминаний Виталия Говорова: «Со стороны Городецкого была высказана мысль: «Может не поздно , можно еще затопить погреба главного калибра и это уменьшит дифферент на нос». И в ответ команда : «Пробуйте!». Юрий Городецкий тут же приказал старшине команды трюмных машинистов старшине 1 статьи Касилову : *«Затопить кормовые погреба!» Касилов снял бушлат, передал его кому-то из матросов и сказал «Прощайте, братцы, сберегите бушлат на память, мы не вернемся назад». И прямо с палубы прыгнул в люк. За ним отправился Юрий Городецкий. Больше их никто не видел. Через минуту корабль опрокинулся. Этот эпизод по рассказам матросов врезался мне в память, потому, что Юрий Городецкий был мне другом, и я ловил все, что и где о нем говорили. А Касилова я запомнил потому, что знал его лично, когда обучал в учебном отряде на курсах старшин команд…».*

Этот фрагмент информации, приводимый Виталием Говоровым вполне согласуется с его личными воспоминаниями о том, что , заглянув в ПЭЖ за 5-10 минут до опрокидывания линкора, матрос, стоявший на связи, сообщил ему, что «…все ушли кому-то докладывать…»…

Возвращаемся к воспоминаниям Бабенко: «… Пришли к выводу, что на глубине 18 метров при дальнейшем затоплении, часть корпуса корабля останется незатопленной. В самом деле, осадка корабля до затопления примерно 10 метров, высота надводного борта в носу 12 м., в корме -8 м. При ширине корабля (палубы корабля – Б.Н.) 28 метров , он по мере затопления сядет килем на грунт, повалится на левый борт, и часть корабля, около 10 метров, останется незатопленной (будет возвышаться над водой – Б.Н.)

В личном составе, прибывшем с других кораблей, особой необходимости нет. С такими выводами Иванов, а вместе с ним и я, направились на доклад к командующему флотом. На юте в это время кроме командующего был член Военного совета вице-адмирал Кулаков Н.М. , начальник ВИС флота контр-адмирал Зубков А.И., начальник штаба эскадры контр-адмирал Никольский Н.И., и в стороне от них стоял контр-адмирал Лобов С.М. **Кормовую часть корабля буксирами тянули к берегу, к стенке госпиталя. Иванов подошел к командующему и начал докладывать…»**

При условии, что в воспоминаниях Степана Бабенко я принципиально не изменил ни точки, ни буквы,- перед нами документальное свидетельство того, что, начальник Технического управления флота и флагманский механик соединения кораблей, наблюдая процесс буксировки кормы линкора в сторону госпитального причала, спокойно информировали командующего флотом и командира эскадры в том, что, самое большее, что грозит линкору, это - заваливание корпуса на левый борт, с частичным касанием грунта днищем…

То есть, не было и речи о том, что кораблю грозит катастрофа, что требуется предпринять срочные меры по эвакуации экипажа корабля…

При том, что катастрофа с линкором, таки, произошла, и погибла значительная часть экипажа, все обвинения, предъявленные командующему флотом и командующему эскадрой, остаются в силе…**Но, справедливости ради, следует признать, что Бабенко и Иванов, а вместе с ними - Городецкий с Матусевичем не ожидали столь трагического финала…**

Фрагменты же письма, отправленного Крайтерманом вдове Матусевича из далекого израильского далека , в той части, где он свидетельствует о том, что Ефим Михайлович был уверен в неизбежной катастрофе, не следует принимать буквально и всерьез…

Кстати, в том же письме к вдове Матусевича, Крайтерман пишет о том, что ему неоднократно пришлось просить разрешение у контр-адмирала Никольского снять с борта линкора моряков аварийной партии крейсера «Фрунзе». И только после третьего обращения, Никольский с матерным напутствием дал «добро» Крайтерману отправляться к борту своего крейсера. Не очень приятно, когда тебя адмирал пошлет в бога и в мать, но было бы значительнее печальнее, если бы в баркас с «Фрунзе», задержись он еще на минуту у «Новороссийска», примерно так же как в баркас с крейсера «Кутузов», рухнула бы артиллерийская башня…

Продолжим анализ воспоминаний Степана Бабенко.

«… *В это время ко мне обратился вице-адмирал Кулаков и спросил о положении корабля. Я ему коротко доложил. А в это время Иванов закончил доклад командующему, и мы пошли в пост энергетики. Положение корабля к этому времени ухудшилось, крен на левый борт увеличивался. По кораблю в это время передавался сигнал: «Личному составу, прибывшему с других кораблей, построиться на юте! Остальным быть на боевых постах! Левый борт в опасности!». Когда крен увеличился до 12 градусов, доклады в пост энергетики перестали поступать, от старших начальников никаких распоряжений не поступало. Иванов предложил мне выяснить обстановку. Никто из нас тогда не думал, что это был наш последний разговор. С поста энергетики я спустился в первое машинное отделение. Там находился инженер-лейтенант Писарев с личным составом. Они укрепляли носовую переборку, так как поступил доклад, что вода начала затапливать носовые турбогенераторы. Писарев доложил, что мало аварийного леса. Я ему предложил послать людей на левый шкафут, так как видел, что там выгружали брусья с какого- то корабля. Вышел из машинного отделения и по поперечному коридору направился в 18-й кубрик. В*

кубрике уже была вода, и уровень ее был около половины метра. У носовой переборки матросы заделывали отверстие от монорельса. На мой вопрос, откуда поступает вода, старшина ответил, что через переборку. Я в этом усомнился, так как видел на переборке только струйки воды. А когда пришел в кормовую часть кубрика, то вначале услышал по звуку, а затем увидел, что вода поступает через неплотности люка с верхнего кубрика. Я понял, что верхний, - 8-й кубрик, уже затоплен, и через люки 17-го и 7-го кубриков выбежал на верхнюю палубу , на правый шкафут. По правому борту у лееров стояли матросы. Двоим из них я предложил осмотреть люк 8-го кубрика, так как считал, что через открытый люк поступает вода. Крен в это время все более увеличивался. Взобравшись на надстройку, матрос доложил мне, что люк уже в воде, и палуба левого борта уже затоплена. Я понял, что левый борт уже полностью в воде, и направился на ют, чтобы доложить о состоянии корабля. Но успел добежать только до камбуза - между 3-й башней 120 - мм калибра и 100 - мм зенитной пушкой. В это время все загрохотало, я получил сильный удар в голову и потерял сознание. Корабль в 04 часа 15 минут через левый борт перевернулся вверх килем. Время можно было определить по часам - они в это время в воде остановились.

Итак, я оказался в воде. Опомнился, быстро пришел в себя, начал подниматься наверх, но, ударившись головой, я понял, что я под кораблем. Ориентировки никакой, абсолютная темнота. Но, все же, каким-то образом, я вынырнул на поверхность по левому борту…»

При анализе этой части воспоминаний Бабенко , меня лично не оставляло ощущение какой-то недосказанности, или какой-то избирательности событий… Быть может, это связано с тем, что до момента опрокидывания линкора автор воспоминаний был участником событий немногим более часа… А, быть может, Бабенко ощущал себя, в какой-то степени виновным в том, что не смог реально помочь своим бывшим подчиненным – механикам спасти корабль и людей… Быть может, он ощущал свою вину за то, что не осознал сам степень опасности, грозившей кораблю, и не предупредил о ней адмиралов, руководивших процессом спасения линкора? А, ведь, посылая за ним катер на Графскую пристань , адмирал Лобов был уверен в том, что на корабль прибудет не только флагманский механик дивизии, а бывший «хозяин трюмов» линкора, по определению знавший корабль как карманы своих брюк...

Ведь именно он, -Степан Бабенко шесть лет назад прибыл на «Новороссийск» в составе коллектива моряков, ранее составлявшего костяк экипажа линкора «Архангельск», возглавлял на обоих линкорах дивизион живучести, осваивал со своими подчиненными трюма, что называется, со всеми корабельными потрохами… И в ту треклятую ночь, когда этот линкор, изувеченный взрывом, наполнялся водой и тонул, была надежда, что Бабенко на правах старого хозяина его трюмов, придет и поможет, а быть может и спасет?… А в результате,- лично возглавить расчет ПЭЖа не решился, или не успел? Юридически, он не имел на это право… Если отталкиваться от буквы закона, то и начальник Технического управления капитан 1 ранга Иванов, прежде чем давать приказания расчету ПЭЖ, должен был расписаться с «машинном» журнале корабля… А иначе, - он оставался не более как авторитетным консультантом, решения которого не обязательны к исполнению… Даже с учетом критического положения корабля, в соответствии с действовавшим положением, приказы механикам мог отдавать флагманский механик эскадры или флагманский механик флота - контр-адмирал Самарин… Но ни того, ни другого рядом не оказалось… Рядом были Иванов и Бабенко… Пытались помочь… Спасти не смогли…

Из анализа воспоминаний Степана Бабенко,- его функция в общем процессе борьбы за линкор, была сродни той что молва приписывает начальнику Техупра - Иванову…С той только

разницей, что знаний устройства и особенностей линкора у Бабенко было больше… Значит, - и возможностей, если и не переломить, то, хотя бы объективно оценить ситуацию - было больше…

После того, как опытный корабельный механик, имевший опыт командования дивизионами живучести на 2-х линкорах, не ощущал приближения катастрофы, то, что же было спрашивать с тех же Пархоменко и Никольского, по прежней своей службе, больше привыкших не спасать свои корабли, а топить корабли противника…

Любой критический анализ, - задача непростая,- не сказать бы,- тревожная… Это сродни тому, что стоять над холмом братской могилы и критически оценивать деятельность тех, кто покоится под могильным холмом… Совсем другое дело - лихим словом помянуть тех, по чьей дури, или по чьей вине легли те парни под этот могильный холм…

С особой осторожностью следует относиться к воспоминаниям бывших корабельных политработников.

Так , из воспоминаний бывшего парторга линкора В.И. Ходова: «…Звук взрыва ощутился в корме довольно глухо…Свет дали быстро. Оделся и побежал на ГКП. Вообще-то по боевой тревоге я был расписан на ЗКП(запасной командный пункт). Но, поскольку я оставался за замполита, то и отправился туда, где должен быть зам,- на Главный командный пункт… Я поручил начальнику клуба заняться отправкой раненых… Снова поднялся на главный командный пункт. Дали с Сербуловым радиограмму открытым текстом в штаб флота: «Взрыв в носовой части. Начата борьба за живучесть». Зосима Григорьевич попросил меня сбегать в пост энергетики и живучести, узнать обстановку на местах… Нырнул под броневую палубу, добрался до ПЭЖа. Там шла нормальная работа… Я поднялся наверх, в ГКП… Сербулов приказал разводить пары и спустить за борт водолаза в легком снаряжении - его сразу же потянуло в пробоину. Опасно! Решили спустить тяжелого водолаза. Тот доложил : «Пробоина такая, что грузовик въедет!». Я отправился в низы, где сдерживали напор воды аварийные партии…»

Из этого отрывка воспоминаний бывшего парторга , однозначно следует, что врио командира - Сербулов, и врио замполита - Ходов, заняли свои места согласно боевого расписания и управляли кораблем из ГКП… И только по прибытии на линкор старших начальников, выполняя уже их указания, покинули ГКП, в полной уверенности, что представителям командования виднее, откуда руководить борьбой за спасение аварийного корабля…

В то же время, очень сомнительно, что в штате дивизиона живучести линкора предусматривался водолаз в тяжелом снаряжении… Это к тому, что до подхода СС «Карабах» и спуска водолаза в тяжелом снаряжении не реально было объективно оценить размеры пробоины и грозящую линкору опасность…

Далее, в воспоминаниях Ходова появляется весьма любопытная информация, заставляющая усомниться в показаниях Виктора Пархоменко и Кулакова.

«…Не помню, сколько времени прошло, **кажется, не больше часа**, когда по громкой трансляции передали из ПЭЖа распоряжение Сербулова подняться наверх. На линкор прибыл начальник политического управления флота контр-адмирал Калачев. Доложил ему обстановку…Калачев отправился с ранеными на баркасе проведать тех, кого уже переправили в госпиталь. На корабль он больше не вернулся, и это стоило ему карьеры… Но я бы не назвал его трусом. Когда он покинул «Новороссийск» линкор еще держался на ровном киле, видимой угрозы для жизни спасавших его людей не было…»

Тот факт, что Ходов пытался в лучшем свете выставить бывшего начальника политуправления,- это стандартная реакция младшего политработника, не особо «заморачиваясь» тем, что «сместив» хронологию процесса, он сознательно «подставлял» того же Пархоменко Кулакова и Никольского, в унисон утверждавших, что прибыли они на линкор через сорок минут после взрыва…Что тоже весьма сомнительно…

С таким же пристрастием приходится оценивать воспоминания бывшего заместителя командира линкора Г.М. Шестака. «…Ночью в городе, у себя дома я услышал взрыв. Прибежал на графскую пристань, оттуда катером – на «Новороссийск»…» Услышал, прибежал…Но, уже тот факт, что тем же катером на линкор прибыл капитан 2ранга Хуршудов, позволяет утверждать, что прибыли они на борт линкора через полтора часа после взрыва,- то есть - около 03 часов ночи…

Я не берусь судить о качествах Шестака как офицера-политработника, но о его человеческих качествах позволяет судить один лишь факт… В 1970 году Ирина Матусевич, заканчивала 10-й класс, и посчитав себя достаточно взрослой, чтобы знать все правду о той трагической для «Новороссийска» ночи, лишившей ее отца, - решилась навестить капитана 1 ранга Григория Михайловича

Шестака… Так этот, с позволения сказать,- «врачеватель человеческих душ» прямо с порога заявил шестнадцатилетней девушке, почти ребенку, что он не намерен делиться с ней информацией, составляющей государственную тайну… Должно быть, самым «тайным» в той информации было то, что, с оглядкой на командованием флота, Шестак не выполнил своей первейшей комиссарской обязанности, - не предпринял решительных мер для спасения экипажа линкора…

Так и не освободившись от интуитивного недоверия к информации, приведенной Степаном Бабенко в своих воспоминаниях, мы попытались их «разбавить», или, быть может,- наоборот,- «насытить» воспоминаниями еще одного участника событий,- командира аварийной партии с крейсера «Молотов» - Виталия Говорова. В отличие от Бабенко, Говоров не был обременен теми сдерживающими факторами, что не позволили Степану Григорьевичу быть до конца откровенным перед собой, перед бывшими начальниками, и главное - перед памятью погибших сослуживцев… Мы же оставляем за собой право верить тому, кому интуитивно больше доверяем.

В нашем распоряжении имеются воспоминания бывшего начальника разведки штаба эскадры А. Вышлецова, напечатанные 15 марта 1996 года во «Флаге Родины».

Воспоминания Вышлецова представляют особый интерес потому, что описывают события, последовавшие сразу же за катастрофой линкора и позволяют представить обстановку рядом с перевернувшимся линкором и в районах сбора членов экипажа на берегу.

«…28 октября штаб эскадры вечером перешел с крейсера «Фрунзе» на линкор «Новороссийск». Я занес свои вещи в каюту линкора и ушел в город повидаться с семьей, которую я не видел около месяца, так как корабли эскадры находились в плавании у берегов Кавказа . 29 октября мы на линкоре «Новороссийск» должны были следовать в Новороссийск для замены боеприпасов главного калибра…»

Ранее имевшаяся информация позволяла нам утверждать, что более месяца линкор находился в заводе, где кроме всего прочего производился монтаж дифферентовочной системы. Монтаж этого, столь важного для обеспечения живучести корабля оборудования не был завершен из-за приказа Главного штаба ВМФ - срочно ввести корабль в строй для

последующего выполнения задач в море в качестве флагманского корабля эскадры… Затем, когда эти задачи были выполнены, командование эскадры сочло возможным отправить в отпуск командира корабля… В очередной отпуск был отправлен командир БЧ-5, перенесший операцию осложненного аппендицита, и командиры БЧ-2 и БЧ-4,не отгулявшие отпуска за 1955год. Линкору же предстояло, действуя по отдельному плану, выполнять плановые задачи боевой подготовки. Что мы и наблюдали на выходе «Новороссийска» в море 28-го октября. Так, из воспоминаний командира дивизиона универсального калибра Якова Либермана нам известно, что успешно выполнив с утра стрельбу №13, весь оставшийся световой день линкор отрабатывал маневренные элементы на мерной линии. Несколько неожиданно в воспоминаниях бывшего начальника разведки эскадры Вышлецова прошла информация о том, что 29 октября планировался переход линкора в Новороссийск для «замены боезапасов главного калибра»?? Казалось бы, причем здесь Новороссийск, когда сменный боезапас для артиллерии главного калибра линкора находился на площадках хранения в арсенале Сухарной балки… И, вдруг - эта информация… Несколько напрягая память, вспоминаем, что бывший командир дивизиона главного калибра Марченко упоминал о том, что 24 и 25 октября на линкоре производилась перегрузочные работы с боезапасом главного калибра. Спрашивается, - почему бы не выгрузить оставшийся в погребах боезапас в том же - в Севастопольском арсенале?

Последняя информация о планировавшемся переходе в район Новороссийска для выгрузки части боезапаса в Геленджикском арсенале давала повод различным домыслам, - вплоть до загрузки на линкор специальных боезапасов для артиллерии главного калибра…

На протяжении всего шестилетнего срока эксплуатации линкора боезапас артиллерии главного калибра вызывал повышенную тревогу специалистов и требовал повышенного внимания. К тому были особые причины. При убытии из Торонто, уже изначально возникал ряд вопросов по надежности, а точнее – по безопасности 320 мм боезапаса. Заряды и снаряды 320 мм калибра, загруженные в погреба линкора, были разных «партий» с разными годами изготовления. Так, выясняется, что самые «старые» заряды имели маркировку 1928 года… И даже при этом, итальянцы, готовя линкор к передаче советской стороне, не догрузили 90 снарядов… По воспоминаниям бывшего старшего помощника командира линкора «Новороссийск» вице-адмирала Леонида Дмитриевича Чулкова, сразу же по приходе линкора в Севастополь, на уровне ГАУ МО по согласованию с Наркоматом ВМС прорабатывалось решение о производстве таких же снарядов на отечественном заводе в Дзержинске… Нет никакой информации о том, что наша военная промышленность, таки, наладила производство таких боеприпасов. Будем считать, что не успели к сроку…

Если взглянуть на трагическую судьбу линкора и значительной части его экипажа, то по очень многим признакам счастливая перспектива этому кораблю не грозила… Нашим отечественным специалистам по порохам крупнокалиберной морской артиллерии с самого начала были известны проблемы с порохами, производимыми итальянской промышленностью. Эти проблемы были известны со времен Первой мировой войны и «озвучивалась» во время работы Правительственной комиссии, расследовавшей причины гибели линкора «Императрица Мария» в октябре 1916 года. Тогда, не побоюсь этого слова, - выдающиеся специалисты по корабельным порохам на фоне многочисленных проверок и экспертиз доказали высокую надежность порохов отечественной, русской выработки, и так же объективно отмечали недостатки порохов, производимых в Англии, Франции и Австо-Венгрии

и Италии. Уже только тот факт, что на «Джулио Чезаре» были загружены заряды, снаряженные порохами выделки 1928 года, должно было насторожить председателя комиссии по приемке линкора вице-адмирала Гордея Левченко. Уж он-то, - бывший артиллерийский унтер-офицер, во время Первой мировой войны служивший на балтийских линкорах, должен был взять под контроль эту проблему. Должен был, но, похоже, - не взял… Точнее,- ему не дали высказать свое особое мнение по этой проблеме. Кстати, Малышев был очень удивлен тем, что Левченко не был приглашен в Севастополь для участия в работе Правительственной комиссии. И к этому «эпизоду» мы еще вернемся в ходе нашего исследования.

В этой связи, даже если не принимать в расчет основную тему нашего исследования, - линкор «Джулио Чезаре» с тем боезапасом главного калибра на борту, что был загружен на него в Италии, - уже «нес» в себе высокую потенциальную опасность взрыва зарядных погребов. А с февраля 1955 года после взрыва одного из бронебойных снарядов, из числа хранившихся на площадке арсенала в Сухарной балке, эта опасность стала реальной… Казалось, бы - нужны доказательства.

Обратимся к воспоминаниям бывшего флагарта флота Павла Тихоновича Артюхова: *«05.02.55 в 03ч 50” на открытой площадке береговой стационарной батареи ББС-24 в 4 ряду взорвался бронебойный итальянский снаряд весом 520 кг, разбросал другие снаряды, но детонации не было. Меня назначили председателем комиссии по расследованию этого происшествия. В итальянских бронебойных снарядах было 0,9% вв, т.е. 5 кг. Во время работы комиссии производили экспериментальные взрывы зарядов, в которых было до 12 кг тротила, но детонации рядом лежавшего снаряда не происходило. Доложили Горшкову. Он приказал 20 снарядов отправить на полигон для последующих более основательных испытаний. Там открутили донья, но никаких следов диверсии не нашли. Тем не менее, вице-адмирал Горшков посчитал боезапас опасным для дальнейшего хранения на корабле, и приказал (сентябрь – октябрь 1955)* ***снять боезапас ГК с л/к и хранить 50% в Севастополе и 50% в Новороссийске и выдавать только в случае военных действий****…»*

Логично было бы предположить, что выполняя требования адмирала Горшкова, боезапас главного калибра был выгружен в назначенных для хранения арсеналах. От себя бы я добавил, что по существовавшим требованиям, перед постановкой линкора в завод в сентябре 1955 года, по-всякому требовалось выгрузить боезапас. То есть, имеются два условия, предполагавшие, отсутствие боезапаса в погребах линкора, вышедшего из завода. Если, конечно не учитывать те безобразные явления, когда командование флотов, грубейшим образом нарушая существующие нормы и требования хранения артбоеприпасов, таки, допускало в завод корабли с невыгруженным боезапасом…

Как следует из публикации Горелика в 1-2 номерах «Морского архива» 2012 год, «Новороссийск», выполняя Директиву Морского министра, был экстренно выведен из завода для участия в мероприятиях во главе отряда кораблей эскадры. Как свершившийся факт, - на линкор в два приема,- в Севастополе и в Новороссийске был загружен боезапас для артиллерии главного калибра. Я лично, нисколько не сомневаюсь в том, что при наличии в составе ГРУ таких моральных уродов как Олег Пеньковский, все секретная переписка и тем более - издание директив, подобной «нашей» были известны командованию НАТО на Средиземном море. Теперь же, - зная о **существовании Директивы, предусматривавшей выдачу боезапаса на линкор «…только в случае военных действий»**, не сложно себе представить реакцию наших потенциальных противников в лице стан НАТО - США, Англии, Италии и Турции…

Судя по анализу обстановки, и используя фрагменты воспоминаний участников событий, нам известно о том, что 25-26 октября с линкора была сгружена в арсенал Сухарной балки часть боезапаса главного калибра. Об этом пишет в своих воспоминаниях бывший командир дивизиона ГК Марченко.

Из воспоминаний Павла Артюхова : «… На линейном корабле полагалось иметь 1000 выстрелов на 10 стволов, но было всего **843,** т.к. итальянцы нам дали ограниченное число воспламенительных трубок и баллистических наконечников. Половину боезапаса с линкора сняли, и 25-го октября я доложил об этом Пархоменко. Тот сказал, что после праздников линкор пойдет в Новороссийск сдавать оставшуюся часть боезапаса…»

Что касается слов Виктора Пархоменко о том, что для сдачи оставшейся части боезапаса главного калибра линкор пойдет в Новороссийск после праздников, не следовало понимать буквально. Планирование флотских мероприятий во все времена воспринималось неоднозначно… А тем более мероприятий, связанных с межбазовым переходом… Для тех, кто весьма отдаленно представляет себе процесс планирования на Военно-морском флоте, - даю некоторые пояснения. Предположим, что кораблю, стоящему на рейде, предстоит произвести смену артиллерийского боезапаса. Процесс этот зависит от многих факторов, - связан с погодными условиями, с наличием и готовностью портальных кранов, либо с готовностью барж, используемых для доставки снарядов и зарядов. С учетом трудно предсказуемых фактических условий, загрузка боезапаса ежедневно «забивается» в суточные планы флота, но это вовсе не значит, что она, таки, состоится в конкретный день текущего месяца. Примерно так же обстоял вопрос с выгрузкой артбоезапаса с «Новороссийска».

Фрагменты использованных нами воспоминаний находят документальное подтверждение в отчетах «ЭОН-35», в части касающейся выгрузки аварийного боезапаса из корпуса линкора, после его поднятия.

«…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 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…»**

Выделенное мной число снарядов и зарядов, предполагалось выгрузить на площадки хранения в Геленджикском арсенале. Скорее всего, и те 20+1 снаряды, что были выделены по приказанию Горшкова для экспериментов по выявлению устойчивости к детонации, были взяты из этой партии.. (379+20+1=400). И пусть вас не смущает количество так называемых - «четвертьзарядов». В отличие от нашей 305 мм артиллерии, которая использовала «полузаряды», в итальянских 320 мм орудиях использовались «четвертьзаряды». Опять-таки,- 2288:4=572 комплекта зарядов, рассчитанных на производство 572-х выстрелов …

Ну, что здесь можно сказать? Забыли наши верховные вожди старую народную мудрость,- «…не буди лиха, пока тихо…». По сути дела, проигнорировав Директиву Морского министра от 28 августа 1954 года, в которой было четко прописано - *«…хранить боезапас раздельно в Севастополе и Новороссийске, и загружать на корабль только в* ***случае планируемых боевых действий****…»* Издавая же Директиву от 25-го сентября *«… о загрузке на «Новороссийск» боезапасов артиллерии главного калибра»*, наше военно-политическое руководство, видимо, не учитывало поразительную тупость англичан, наивно веривших

каждому нашему секретному(?) документу, фактически подписывало линкору СМЕРТНЫЙ ПРИГОВОР…

Вот вам и серьезный аргумент в пользу ДИВЕРСИОННОЙ версии…

Эта же информация по перегрузкам боезапаса главного калибра на «Новороссийске» уже конкретно нацеливает нас на «отработку» проблемы столкновения «интересов» СССР-НАТО в районе Черноморских проливов... По этой теме нам предстоит отдельный разговор.

А пока вернемся к воспоминаниям бывшего начальника разведки штаба эскадры Вышлецова:

«…Ночью 29 октября в четвертом часу ночи ко мне на квартиру прибежали два матроса и, запыхавшись, сообщили: «Эскадра поднята по боевой тревоге. Вам срочно явиться на корабль!»

Зная о том, что врио командира эскадры с 02-х часов ночи уже находился на борту аварийного линкора, несколько неожиданно получить информацию о том, что начальник разведки эскадры, - числящийся заместителем начальника штаба эскадры по разведке, был оповещен лишь в четвертом часу ночи… Все это смотрится несколько неожиданно… Оповещение офицеров штаба эскадры производилось матросами штабной команды, либо оповестителями из числа матросов флагманского корабля. Несколько странным выглядит и тот факт, что пара оповестителей добиралась до места проживания Вышлецова на Корабельной стороне , как минимум, часа полтора… Становится понятным, почему и Хуршудов прибыл на корабль через полтора часа после взрыва…

«…Быстро одевшись , я побежал на Аполлоновую , так как жил на Корабельной стороне. Ночь была тихая, темная и холодная. Выйдя через виадук на Аполлоновую пристань, увидел страшную картину – на месте стоянки линкора находилось какое-то чудовище, похожее на всплывшую подводную лодку - это был перевернутый вверх дном линкор – над водой торчали киль и днище корабля.

У пирса в Аполоновой бухте стоял катер, ожидавший прихода командира дивизии крейсеров…»

Читая подобные воспоминания, невольно напрашивается сказать- «… и грех , и смех…».

Это ж надо… Командир дивизии крейсеров контр-адмирал Лобов побывал на аварийном линкоре, оказывая посильную помощь командованию в борьбе за спасение корабля, затем «освежился» в морской воде после переворачивания линкора, выпил чаю с коньяком и теперь возвращался на свой флагманский корабль… А начальник разведки штаба эскадры все это время так «спешил» на флагманский корабль, что даже не стал дожидаться адмирала, за которым был послан катер…

Оценив обстановку, как старший на пирсе, я приказал офицерам с крейсера «Фрунзе» садиться на катер, чтобы отбыть на корабль. Но старшина катера отказался выполнить мое распоряжение, заявив, что ему приказано ожидать командира дивизии. Я отстранил старшину от управления катером, и приказал лейтенанту (фамилии не помню) приказал вступить в управление катером и следовать на крейсер «Фрунзе». После высадки старшина катера вступил в управление катером и катер ушел за командиром дивизии.

У трапа «Фрунзе» меня встретил командир корабля капитан 1 ранга Шепотковский и, рапортуя, доложил: «Эскадра поднята по боевой тревоге. На кораблях осуществляются мероприятия по борьбе с подводными диверсантами. Врио командира эскадры контр-

адмирал Никольский поднят из воды и находится в каюте в шоковом состоянии. Вы - старший на эскадре , жду ваших распоряжений».

Выслушав рапорт, я приказал объявить по эскадре : «Крейсер «Фрунзе» - флагманский корабль эскадры. Вам лично находиться на ГКП крейсера и докладывать об обстановке».

Видимо, с учетом прошедших после трагедии с линкором сорока лет, Вышлецов несколько «домыслил» события той ночи… Даже с учетом высокой и ответственной должности начальника разведки штаба эскадры, не стал бы командир крейсера в звании капитана 1 ранга встречать и , тем более рапортовать, ему по обстановке на рейде… Все дело в том, что, послав катер на Аполлоновку за командиром дивизии крейсеров – контр-адмиралом Лобовым, Шепотковский именно его и вышел встречать на площадку трапа… Это уж так,- к слову пришлось…

«…Затем пошел в каюту флагмана. Контр-адмирал Никольский стоял под горячим душем, состояние его было несколько нервное. Кратко обсудили с ним обстановку. Никольский приказал мне следовать в военно-морской госпиталь, куда доставляли всех спасенных с линкора, и возглавить руководство по наведению порядка в госпитале, переодеванию и эвакуации личного состава линкора….»

Вот уже последнее задание, полученное Вышлецовым вполне соответствовало его высоким должностным полномочиям и текущей обстановкой… Многие сотни моряков, чудом оставшихся в живых, и оказавшихся в этот ночной час на территории госпиталя, требовали жесткого контроля и безусловно - заботы командования… Именно в этой связи, вместе с Вышлецовым в госпиталь был направлен и политработник линкора – Басов.

«… Вместе с капитаном 3 ранга Басовым я пошел на катере на госпитальную стенку. В госпитале была сложная обстановка. Все палаты были заняты матросами, вытащенными из воды. По территории в возбужденном состоянии ходили группы матросов в мокрой одежде, дрожащими от холода. Побеседовав с несколькими группами и отдав им все свои папиросы, успокоив их, мы пошли к начальнику госпиталя. Капитана 3 ранга Басова я послал к воротам госпиталя, которые уже осаждали жены моряков с линкора. К тому времени ворота начали брать штурмом. Приказал капитану 3 ранга Басова в госпиталь никого не пропускать, кроме офицеров и старшин линкора и поставил задачу собрать свой личный состав по боевым частям и службам, переодеть в сухую одежду. Из кабинета начальника госпиталя я связался с начальником тыла флота генерал-лейтенантом Жидиловым, который проинформировал меня о том, что машины с обмундированием уже вышли и на Сухой речке разворачивается лагерь для приема экипажа линкора. Я попросил срочно прислать машину с папиросами и махоркой и ускорить прибытие машин с обмундированием и для эвакуации личного состава. Очень сложная обстановка складывалась с погибшими моряками, которых вытаскивали из воды. Морг госпиталя не вмещал всех погибших. Других помещений не было. Предложил использовать помещение клуба, куда и сносили трупы погибших. К 14 часам 29 октября всех матросов и офицеров кроме раненых и больных, которых разместили по палатам, отвезли в палаточный лагерь на Сухую речку. Доложил Врио командующего эскадрой контр-адмиралу Никольскому о выполнении задачи и получил разрешение вернуться на крейсер «Фрунзе»…

Хочется остановиться на причинах гибели линкора «Новороссийск». Подрыв-подрывом, а гибель – есть гибель. Ведь линкор после взрыва мог дать ход и не имел повреждений в районе цитадели. Были повреждения только легкого корпуса. Может быть, что этот вопрос и будет спорным, но память о произошедшей трагедии требует высказать свое личное мнение.

Убежден, что никаких диверсантов-подводников не было. Был взрыв на мине, или взрыв заложенного в корпус линкора фугаса…»

Последняя информация так же требует осмысления и последующего пояснения… Можно, конечно, прислушаться к мнению Вышлецова по его неприятию «диверсионной» версии, но при этом, не стоит забывать о том, что по своей должности начальника разведки (а по сути - и - контрразведки - эскадры) он был «категорически» не заинтересован в глубокой разработке этой версии, вызывавшей слишком много вопросов к состоянию разведывательной и контрразведывательной деятельности на эскадре на тот момент… И, в тоже время, для наших дальнейших «изысканий» крайне важно признание Вышлецовым возможность «…**заложение фугаса в корпус линкора**».

При этом следует учесть, что допуская возможность подобной акции со стороны итальянцев или англичан, Вышлецов, опять-таки, выступает не просто «сторонним наблюдателем», а офицером штаба, отвечавшим за безопасность кораблей, в том числе и за возможные «происки» разведок потенциальных противников. А уже при этом, стоило учесть боевой опыт Вышлецова по службе на минных тральщиках на Балтике, и участие в организации десантных операций в период войны с Японией…

Отработка версий взрыва линкора

Казалось, что для получения убедительной и научно-обоснованной информации по версиям взрыва линкора, стоило бы воспользоваться статьей Морского сборника №12 от 2015 года – «Линкор «Новороссийск»; мифы и реальность»… Эта статья была написана по запросу совета ветеранов линкора группой авторитетных специалистов флота с задачей провести комплексный анализ и сделать объективные выводы по проблеме. В лучших традициях военной администрации, Главком поручил Экспертному совету ВМФ тщательно проанализировать наиболее вероятные версии взрыва линкора, возможные причины его гибели, и дать свое заключение. Уже только тот факт, что экспертами были рассмотрены только две версии подрыва линкора - как основная - ««минная» и только вдогон - «диверсионная», уже предполагает, что в качестве основного и единственного «опорного» документа экспертами от флота были использованы отчетные материалы работы Правительственной комиссии Малышева ноября 1955 года. Следуя методологии экспертов, нам предлагается рассматривать «минную» версию как основную, причем - на фоне отрицания «диверсионной»… И сразу же эксперт, призванный дать заключение о причине взрыва, противоречит сам себе. Обращая внимание на тот факт, что «…*специфические условия подрыва привели к тому, что практически не было вторичных пульсаций газового пузыря взрыва, и поэтому корабельные механизмы* ***не получили «контузии», характерной для неконтактных взрывов…»*** И тут же утверждает - *«…**взрыв мины был донный, неконтактный**.*… Это подтверждается размером пробоины (около 130-150 кв. м.) и характером повреждения корпуса,- листы наружной обшивки оказались загнуты внутрь на глубину до 5 метров…»

Выходит, что сначала автор решительно отвергая вариант неконтактного взрыва, и тут же убеждает читателя, в том, что взрыв, таки, был - неконтактный… И приводит аргументы в пользу версии взрыва донной мины… А ведь, именно это «противоречие» предполагает вариант контактного внешнего взрыва, инициировавшего взрыв внутри

корпуса линкора… Но нашим экспертам, проводящим анализ в рамках официально признанных документов, такая версия, явно не по «статусу», а быть может – и не уму…

После обнаружения подобного «ляпа» возникает подозрение , что и последующие выводы «признанных», или «призванных»(?) экспертов будут сделаны на том же уровне. К сожалению, так и оказалось… Минеры,- одним словом…

Читаем дальше- *«…очевидцы взрыва упоминают очень большое количество ила, выброшенного на палубу корабля через пробоину…Это могло произойти только в том случае, если заряд находился не просто на дне, а был заглублен в грунт…»* Делая такое заключение, неплохо бы эксперту учесть глубину воронки в иле в 1,5 метра… И, при этом, учесть, что этот факт был зафиксирован опытным водолазным специалистом… Спрашивается,- на какую же глубину уважаемый эксперт предполагал «зарыть» донную мину, чтобы взрывом, с образованием столь мелкой воронки, залить илом всю носовую часть линкора? Быть может, стоило взглянуть в справочник с указанием характерных признаков взрывов донных мин…

И после таких, «накладок» и последующих «вымученных» выводов эксперт, взывая к нашему здравому смыслу,- настоятельно рекомендует - «…при анализе условий подрыва «Новороссийска» полностью исключить вариант диверсии и сосредоточиться исключительно на «минной» версии». Уже только поэтому, диверсионную версию взрыва «Новороссийска» стоит по-прежнему настойчиво разрабатывать…

Далее автор статьи, следуя традиции сторонников «минной» версии, моделирует варианты взрыва под линкором одной из семи мин: «RMH», «LMA», «LMB», «ВМ – 1000», «ВМА-2», «А -4», «АМД-500». Вне всякого сомнения, все эти варианты были смоделированы и исследованы авторами на высоком профессиональном уровне…

Как естественное следствие подобного анализа - вывод: «*Ретроспективный анализ, проведенный в Экспертном совете, полностью подтверждает обоснованность выводов Правительственной комиссии о гибели линкора «Новороссийск» от взрыва донной мины времен Великой Отечественной войны. На это указывают характер повреждений корабля, подтвержденные факты обнаружения мин в районе катастрофы после гибели линкора, конструктивные особенности минного оружия того времени, способного длительно сохранять свои боевые свойства»*

Кто бы сомневался в том, эти эксперты «продублируют» официальный вывод, сделанный более «авторитетной» комиссией 60 лет назад.

Должно быть, я безнадежно туп, но меня этот «ретроспективный»(?) анализ и последующие выводы так и не убедили в торжестве «минной» версии взрыва. И, похоже, что я в своих сомнениях не одинок. … Вот вам убедительный пример целесообразности привлечения для подобных экспертиз независимых межведомственных экспертов…

Начать следует с того, что Борисом Каржавиным рассмотрению и обсуждению «минной» версии взрыва посвящено 52 страницы книги. И это, притом, что среди информации, приводимой тем же исследователем, имеются авторитетные документы, вызывающие большие сомнения в минной версии, применительно к взрыву на «Новороссийске».

С любой стороны касаясь этой проблемы, приходится уточнять всю событийную цепочку - что взорвалось, где взорвалось, от чего взорвалось … Крайнее звено тянет к очередном,- по чьему приказу взорвалось, и какую цель ставили перед собой исполнители и организаторы взрыва. И так – до бесконечности… При всем при этом, было бы не логично и неразумно полностью исключить вероятность взрыва мины, предположив как вариант, что колоссальная разрушительная сила взрыва могла быть следствием «ядерной» начинки в том же - тонном фугасе… К середине 50-х годов в западных странах уже были созданы образцы компактных ядерных зарядов ранцевого типа, почему бы в качестве «стендовых» испытаний не выбрать советский линкор? То, что не было и нет тому доказательств, это еще не снимает вопрос… И уже при рассмотрении этого варианта опять-таки, требовалась проработка, не столько минной, сколько диверсионной версии.

В первый же день работы Правительственной комиссии, то есть, - на второй день после катастрофы были взяты пробы грунта и воды для проверки их на радиоактивность. Значит, определенные «соображения» на этот счет, таки, имелись… Сразу же после обнаружения на дне воронок от предполагаемых взрывов, пробы грунта и воды на радиоактивность были взяты повторно. Кто бы сомневался в том, подобные действия были инициированы Председателем правительственной комиссии. При этом стоило бы учесть, что Малышев кроме основного поста заместителя председателя «совнаркома» наследовал у Лаврентия Бирия должность руководителя атомного проекта…

Что же касается отработки исследователями всех возможных причин катастрофы. Технари традиционно терзают «минную» версию, начиная с ругани своих оппонентов, которых за шестьдесят лет собралось немерено, числя и мертвых, и пока еще живых... Исследователи, склонные к авантюре, или бытовой фантастике, начинают в разных вариантах анализировать «диверсионную» версию… Опять-таки, начиная с «разоблачения»(?) или откровенной ругани своих оппонентов по этой, не менее «заезженной» теме… Особенно, когда их воспаленное, не сказать бы,- болезненное воображение, переходит на военно-политический уровень…

В этой связи, становится понятной позиция людей грамотных, умных, неплохо разбирающихся в «теме», желающих высказать свое мнение, но не приемлющих эти бесконечные, по большей части лженаучные по содержанию, или бредовые по сути обсуждения и споры. К примеру - неоднократно высказывался на тему катастрофы «Новороссийска», бывший главный штурман флота Митрохин. Но, его версии и высказывания, в значительной части, заслуживающие внимания, осмысления и дальнейшей проработки, не подкреплялись убедительными фактами, а базировались , исключительно на личных наблюдениях и последующих умозаключениях… Отдельные фрагменты из его «записок» я привожу в ходе исследования. Обращаясь к этой теме, и плотно «въезжая» в отдельные, связанные с ней проблемы, заведомо обрекаешь себя на различные «наезды», скажем так,- людей неравнодушных, считающих себя крупными специалистами обсуждаемой проблемы, но не готовыми в процессе обсуждения идти дальше лозунговых заявлений и ругани на соответствующих сайтах Интернета…

Я в очередной раз признаю тот факт, что откровенное неприятие, или аргументированное отрицание «минной» версии, как первичной и основной причины гибели линкора, имеет для меня личностную или семейную основу… В осеннем тралении бухт Севастополя 1952 года мой отец - на тот момент командир базового тральщика, в звании капитана 3 ранга, принимал самое деятельное участие. А в ноябре 1955 года, будучи командиром дивизиона

бригады траления 24-й Дивизии ОВРа, по запросу контр-адмирала Першина предъявлял отчетные документы по всем этапам траления бухт, начиная с лета 1944 года… Кстати, среди этих документов был отчет об использовании «шнуровых» зарядов для достижения 90% гарантии безопасности прохождения кораблей по Инкерманскому створу. Жестко привязываясь к береговым ориентирам, укладывались на дно двухсотметровые брезентовые «кишки» с плотно уложенными толовыми шашками. При подрыве шнуровых зарядов «ШЗ-1» в «трубке» радиусом 10-15 метров гарантированно уничтожались все взрывоопасные предметы. О факте траления шнуровыми зарядами нигде в официальных отчетах не упоминается, при том, что этот способ, на тот момент - самый сложный и дорогостоящий, гарантировал самый большой эффект уничтожения мин и взрывоопасных предметов в полосе, а точнее - в «трубке» траления…

Нельзя отрицать и того факта, что многие выводы, сделанные членами Правительственной комиссии в отношении «природы» взрыва , с первого же дня работы секции по расследования причин взрыва не соответствовали отдельным фактам и противоречили многочисленным показаниям очевидцев. Например, взаимопротиворечащими являются следующие утверждения: *«…взрыв заряда, расположенного на дне водоема. Об этом свидетельствует также относительно большой размер воронки»(доклад)* и «*…взрыв произошел где-то на высоте и воронка образовалась от давления столба воды»(водолаз Яковлев);* «*…заряд при взрыве был, во всяком случае, не меньше заряда отечественной мины АМД-1000» (доклад) и «…по энергии это возмущение (взрыв АМД-1000) было, несомненно, слабее того, которое произошло 29.10.55 г.»* (заключение начальника сейсмической станции «Симферополь»);«*…возможность протаскивания якорь-цепью дна бухты в районе нахождения мины и, следовательно, механического воздействия цепи на мину считается установленной»(*доклад) и ответ Сербулова на вопрос Малышева*: «Якорь волочился по дну?» — «Нет»; «…признается возможным нахождение под линкором донной мины, сохранившей потенциальную боеспособность»*(доклад Правительственной комиссии*)* и «*…разоружение мин показало, что все взрыватели разоруженных неконтактных мин были неисправны»(*доклад о минной обстановке, тралении и водолазном обследовании от 4.11.55 г.),а также: «*…в результате траления, бомбометания и водолазного обследования в этом районе мин тогда обнаружено не было»(доклад Правительственнойкомиссии).*

Последняя информация требует некоторых уточнений… Для выработки объективного мнения на счет минной опасности, существовавшей на тот момент в Севастопольских бухтах, предоставим слово активному поборнику минной версии взрыва «Новороссийска» доктору технических наук Николаю Муру: «*Наиболее вероятным признали взрыв немецкой магнитной мины, оставшейся на грунте после Великой Отечественной войны. Возможность такого взрыва наряду с характером повреждений линкораподтверждена тщательным анализом и практикой послевоенного мореплавания. Кстати, в последующие после катастрофы два года в Севастопольской бухте обнаружили 19 немецких донных мин, в том числе три — на расстоянии менее 50 м от места гибели линкора…»*. Большие фрагменты из публикации Николая Муру я привел в качестве «введения» в тему расследования… Кстати, это выдержка из чуть ли не единственной публикации, где уважаемый профессор, признавая и принимая минную версию взрыва как первопричину катастрофы линкора, ссылался на авторитетное мнение членов Правительственной комиссии… В остальных случаях, начиная с первой половины 90-х годов Николай Петрович активно, и я сказал,- агрессивно - отстаивал минную версию… Кстати, среди местных, севастопольских исследователей, есть убежденные сторонники той

же «минной» версии, потенциальная энергия которых подпитывается «непререкаемым»(?) авторитетом профессора Муру. Один из них - Лубянов «грозится» в ближайшее время представить убедительнейшие доказательства того, что под «Новороссийском», таки, взорвалась немецкая донная мина… Кстати, именно Андрей Лубянов редактировал статью профессора Муру, -«Сенсация или дешевка?», в вое время опубликованную «Флагом Родины», с многообещающим комментарием редактора-«*Мнение ученого о гибели линкора «Новороссийск».*

Если же учесть приписку к перечню научных званий и должностей автора - «…бывший главный инженер экспедиции по подъему линкора «Новороссийск», то появлялась надежда, что мы, наконец-то узнаем всю правду о причинах и обстоятельствах гибели линкора. Подобный комментарий предполагал, что в статье профессора будет изложено научное обоснование «минной» версии, на которой традиционно настаивал профессор Николай Муру.

Обвиняя авторов предыдущих публикаций, посвященных трагедии с линкором, в «конъюнктурщине» и в стремлении сыграть на жажде читателей к сенсациям, Николай Муру выражал крайнее удивление и возмущение тому факту, что предпочтение оказывалось не версии о взрыве донной немецкой мины, а взрыву заряда, доставленного к борту линкора боевыми пловцами, или зарядом, заложенным итальянцами накануне передачи линкора советской стороне. Автор статьи считал, что причинами критики «минной» версии были не веские доказательства, а соображения большей таинственности и привлекательности. Далее автор в очередной раз обращал внимание читателей на исключительно авторитетный состав Правительственной комиссии во главе с зампредом Совмина СССР В.А. Малышевым. Мы уже знакомы с составом этой комиссии, и из уважения к несомненным научным заслугам профессора МУРУ и его кумиров в научном и техническом сообществе, еще раз выслушаем «соображения» автора. Так, автор статьи обращал наше внимание на тот факт, что экспертную комиссию по выяснению характера взрыва возглавлял директор головного НИИ Минсудпрома (ныне ЦНИИ им. Крылова) инженер-контр-адмирал Першин, инженер кораблестроитель, крупный специалист по прочности корпуса корабля. Крупнейшими специалистами непосредственно в области подводного взрыва были члены комиссии доктора технических наук инженер-капитаны 2 ранга Г.С. Мигиренко и Ю.С. Яковлев - впоследствии профессор, инженер - вице-адмирал, лауреат Государственной премии. Далее Муру уточняет существенную деталь - «…*авторитет этих специалистов для меня непререкаемый»* . Что же, профессор Муру при написании этой статьи не «вспомнил»(?) о том, что Мигиренко приводил немало фактов, ставящих под большое сомнение «минную» версию взрыва линкора. И что именно благодаря фактам, и аргументам, приведенным Мигиренко, Малышев настоял на том, чтобы в выводах комиссии появилась запись –«**диверсионная версия не исключается**…»

Эти факты мы тоже примем во внимание.

К каким же выводам пришла комиссия?

1. *Взрыв, безусловно, вне всяких сомнений, внешний.*

2. Взрыв неконтактный донный (заряд находился не вплотную к корпусу, а на грунте. Этот факт тоже бесспорный. Налицо все признаки неконтактного взрыва: встряска (многочисленные свидетели вели речь о двойном толчке, но не встряске - Б.Н.) всего корпуса, огромная вмятина в днище, образовавшийся на грунте котлован (должно быть,- профессор

считает, что углубление в илистом грунте в 1,5 метра при диаметре в 14 метров может считаться котлованом –Б.Н.).

Выброс на палубы линкора больших масс ила. Для проверки комиссия провела два экспериментальных взрыва мин: одной - на грунте, а второй - над грунтом, на глубине, соответствующей осадке линкора. Только донный взрыв дал эффект, близкий к ожидаемому (воронка, выброс ила).

3. Характер разрушения корпусных конструкций соответствовал взрыву заряда тротиловым эквивалентом в 1.100-1.200 кг.

4. Анализ всех обстоятельств дал основание считать наиболее вероятным взрыв немецкой магнитной мины типа «ДМН», оставшейся в грунте после освобождения Севастополя в мае 1944 года. Консультации с ведущими специалистами – минерами позволили разработать весьма вероятную и простую версию причин, вызвавших взрыв мины спустя более 11 лет после ее постановки (случайный толчок якорь-цепью при постановке линкора на бочки, вызвавший пуск остановившегося механизма взрывателя).

5. Крайне неудовлетворительное состояние охраны рейдов и входа в Северную бухту 28-29 октября 1955 года не исключало возможности диверсии. Каких-либо ее признаков установлено не было.

Большая вероятность минного взрыва подтвердилась впоследствии следующими фактами:

-при подготовке судоподъемной экспедиции в марте 1956 года вблизи Ушаковой балки на грунте Северной бухты водолазы обнаружили мину указанного типа;

-при сплошном водолазном обследовании грунта бухты летом 1956 года было найдено 13 донных мин (в том числе – 8 типа «RMH»); три мины находились на расстоянии менее 50 м. от затонувшего линкора;

-при повторном водолазном обследовании в 1957 году найдено еще 5 донных мин, из них – три «RMH».

Найденные водолазами мины не были ликвидированы предшествовавшим тралением в связи с тем, что их взрыватели вышли из строя и не реагировали на магнитные импульсы тралов.

Не дали и полного эффекта и контрвзрывы, поскольку сбрасывание глубинных бомб осуществлялось с недостаточно малым интервалом, не перекрывая дистанцию детонации.

Нашла подтверждение и версия о возможности взрыва донной мины спустя несколько часов после толчков, вызвавших пуск остановившегося часового механизма. Такой случай был в 1951 году в порту Осипенко, где мина взорвалась на грунте ровно через сутки после ухода швартовавшегося над ней парохода.

Таким образов в пользу минной версии свидетельствует ряд реальных фактов, тогда как диверсионный взрыв, кроме самой его возможности, не имеет сколько-нибудь веских подтверждений….»

Интересно, какие подтверждения диверсионной версии взрыва линкора ожидал Муру? Быть может пару трупов боевых пловцов , или брошенную ими транспортную торпеду?

Быть может, Николай Петрович ожидал, что прикрепив заряды к корпусу линкора, боевые пловцы всплывут и поднимутся на борт линкора, как это было в Александрии в 1943 году… Поверьте мне,- я с очень большим почтением и уважением отношусь к корабельным механикам, судостроителям, специалистам аварийно-спасательной службы… Но мне, почему-то не очень нравится, когда эти, или другие узко-профильные специалисты пытаются навязать свое мнение по проблемам, напрямую не связанным с их основной специальностью… Я понимаю Андрея Лубянова, для которого профессор Муру искренне уважаемый и непререкаемый авторитет, - примерно такой же как для Муру – покойные профессора Першин, Яковлев, или сам – академик Крылов… Я вполне свободен от душевного трепета при упоминании этих имен, но готов проанализировать доводы, что приводит Николай Муру в пользу минной версии подрыва «Новороссийска».

Тот факт, что при тщательном обследовании грунта и верхнего слоя ила в районе якорных стоянок кораблей, были обнаружены донные мины, еще не доказывает того, что «Новороссийск», таки, взорвался на донной мине. При той толще ила, что устилает дно Севастопольской бухты, не сложно предположить, что стоит размыть ил в районе бухты Голландия, либо в районе между ГРЭС и Сухарной балкой, то там будет обнаружен не один десяток донных мин, неразорвавшихся бомб, и немерено всякой более мелкой взрывоопасной дряни… Отмеченные мной участки Северной бухты в не меньшей степени, чем район между госпитальным причалом и Инженерной пристанью, привлекали постановщиков донных мин. Но об этом вспомнят лишь тогда, один из громадных сухогрузов, зачастивших в район зернового терминала, вдруг «вымоет» мощной винтовой отработкой, к примеру - очередную якорную мину, «дремлющую» на дне с военных лет… Ну и что теперь, - быть может, большегрузным судам все эти годы не стоило н заходить в бухты Севастополя?

Считая пропагандистскими, и не имевшими серьезных оснований угрозы, исходившие от националистически настроенных итальянских офицеров, профессор Муру утверждает, что, никто из авторов, приводящих варианты возможной диверсии, не мог привести убедительных доказательств, или сослаться на авторитетные свидетельства. Николай Петрович считает, малоубедительными доводы, приводимые Черкашиным в «Славе Севастополя» от 28.10.1990 года, где автор приводя отдельные свидетельства, рассматривал возможные варианты диверсии против «Новороссийска». Не воспринимает он всерьез информацию, упоминаемую адмиралом Г.И. Левченко о периоде приемки линкора от союзников, и о поступавших ту пору угрозах диверсии.

Я предлагаю ознакомиться с выдержками из публикации «Флага Родины» от 21 ноября 1995 года - «Спецкоманда линкора». Из воспоминаний члена перегонной команды линкора «Джулио Чезаре» о процессе приемки от итальянцев линкора: *«На палубах и в жилых помещениях было как после погрома: кучи бытового мусора, бумаги, порнографические журналы, бутылки, банки. Когда пришли к кормовой части услышали тревожный сигнал дудки вахтенного матроса, который просил помощи. Мы поспешили на кормовую палубу и увидели у флагштока пьяную компанию итальянских моряков и рабочих. Вахтенный матрос сдерживал их, уговаривал идти спать. Они напирали на него и пытались поднять на штоке свой боевой флаг корабля. Один из наших кочегаров – Закиров, вырвал у итальянца флаг и мигом скрылся в темных коридорах. Те пытались его догнать, но мы с Бабичем оказались на пути , вежливо их придержали. Флаг передали командиру как трофейный сувенир от воинской части итальянского фашистского флота…*

…На рейде появился итальянский транспортный корабль. Итальянская команда собралась с вещами на корме и наблюдала за действиями наших матросов. Сходя по трапу и из шлюпок , многие выкрикивали со злобой на плохом русском языке: «Вам недолго осталось жить на нашем «Цезаре»! Вам не дойти до своей России! Здесь будите кормить крабов! Мы отомстим… и пр.

«Вечером в одном из носовых помещений состоялось собрание экипажа , которое вел командир корабля капитан 1 ранга Беляев. За столом президиума сидели адмирал Левченко и все старшие офицеры. Беляев говорил о том, что фашисты потеряли воинскую честь и совесть, превратили боевой корабль в гальюн в полном смысле этого слова, даже оправлялись на палубах. Всячески нагнетали и без того напряженную обстановку. Наша команда проявляла должную сдержанность, терпение, не поддавалась на провокационные действия. Но основное испытание впереди. Не исключены диверсии и всякие неожиданности. Корабль не случайно оказался в полной изоляции в незнакомом пустынном порту вдали от торговых трасс и морских баз. Здесь помощи не будет. Уже сегодня «Би-би-си» и другие радиостанции мира трезвонили в эфире, что, мол, русские моряки проявили грубость, насилие и всякие недозволенные действия к итальянским офицерам и специалистам , которые вынуждены были покинуть корабль и отказаться передавать сложную технику. Теперь, чтобы освоить корабль и дать ему ход русским потребуется много времени, и приведут они его в Россию не раньше июля 1950 года…

Намекалось на то обстоятельство, что, не имея никакой технической документации, мы вряд ли вообще сможем выйти в море….

..Кстати, после ухода итальянцев обнаружилось, что на корабле были выведены из строя все гирокомпасы и некоторые навигационные приборы…

…Линкор ночью вошел в базу стал на якорь и бочки (на штатное место стоянки линкора «Севастополь» напротив Морского госпиталя)…

Команду доставили в Николаев на новостроящиеся корабли. Большая часть кочегаров и машинистов попала на эсминец «Бдительный» под командование капитана 2 ранга Пилипчука. О линкоре вспоминали потом редко и с печалью. Лично меня никогда не покидала мысль о том, что линкор-красавец обречен на неприятности. И интуиция не подвела. Хорошо запомнились злобные угрозы фашистов . ***Они их выполнили. «Новороссийск» погиб в родной базе…»***

Похоже, что характер у профессора Николая Муру соответствовал его цыганской, или ассирийской, а быть может - гагаузской внешности? Тупо не воспринимая воспоминания покойного адмирала Левченко, может быть внял бы он искренним воспоминаниям простого старшины , по своему социальному уровню, не склонного к «конъюнктурщине»…

Профессор Николай Муру умер в 2005 году, Борис Каржавин тоже ушел в мир Иной… А невыясненные проблемы, незавершенные споры, взаимные упреки оставили нам - в наследство… Теперь приходится, вроде как - выяснять отношения с покойниками? Все мы грешны перед Господом, но и в то же время в долгу перед теми, кто ушел из жизни, до конца выполнив свой воинский долг, задыхаясь в отсеках заливаемого водой «Джулио Чезаре», так и не привыкшего носить советский флаг… Не пристало кораблям, как и людям менять свои имена…

Николай Муру пишет: *«…Хотя версия о диверсионном взрыве имеет право на существование, но все приведенные до настоящего времени доводы в ее пользу весьма сложны и не убедительны, поэтому отдавать ей предпочтение нет оснований…»*

Коль уж так сложилось, то вполне логично построить нашу работу по дискредитации версии подрыва линкора на донной мине, отталкиваясь от положений, приведенных Николаем Муру в публикации.

Исследуя материалы работы Правительственной комиссии, знакомясь со свидетельскими показаниями очевидцев катастрофы, и с заключениями отдельных членов экспертных комиссий, невольно приходишь к выводу, что ряд свидетельских показаний были сделаны под давлением, или под влиянием слишком откровенных «наводящих» вопросов того же адмирала С.Г. Горшкова, а заключения экспертов делались после «авторитетных» рекомендаций вышестоящих власть имущих инстанций… Несмотря на «авторитетное» молчание генерала МГБ А. Шилина, присутствовавшего при заслушивании на комиссии наиболее важных свидетелей, активный прессинг представителей этого «компетентного» органа слишком очевидно ощущался в форме и содержании многих свидетельских показаний… К сожалению немногие из свидетелей катастрофы оставили свои воспоминания, но даже те, что имеются в нашем распоряжении, заставляют весьма пристрастно воспринимать содержание некоторых официальных протоколов допросов и «бесед»… Неоднократно менял свои показания старший штурман линкора капитан 3 ранга Никитенко , стоявший в день катастрофы дежурным по кораблю, резко менял свои «заключения» начальник Минно-торпедного управления флота капитан 1 ранга Марковский…

В процессе нашего расследования мы отдельно остановимся на личности майора Гавемана - начальника минной лаборатории, привлеченного комиссией в качестве эксперта. Так, Гавеман, явно ангажированный командованием ВМФ на отстаивание версии взрыва донной мины, настолько активно отстаивал эту версию, как первопричину последующей гибели линкора, что поставил в сложное положение того же начальника МТУ флота капитана 1 ранга Марковского. Поначалу тот аргументированно доказывал, что не могла отдельная донная мина нанести линкору столь существенные повреждения, в конечном итоге, ставшие первопричиной его гибели. Кроме того, Марковский обратил внимание членов Государственной комиссии на тот очевидный факт, что «*…взрыв донной мины должен был вызвать воронку диаметром 20 м и глубиной 2—3 м. …Я не имел точных размеров всех пробоин по взрыву, но у меня получается, что для пробития четырех палуб нужно не менее 900 кг тротила»— очень квалифицированно докладывал капитан 1-го ранга… Но при очередной «беседе» в присутствии вице-адмирала Горшкова вдруг(?) заявил: «… Можно и предположить, что было две мины немецкого типа. У немцев была взрывчатка типа нашего ТГА, а по силе взрыва примерно такая же».*

Да, видимо трудно было отстаивать Марковскому свое мнение профессионала в присутствии бывшего командующего флотом, а на тот момент члена Правительственной комиссии - адмирала Горшкова, после неоднократных реплик Гавемана, в пользу «минной» версии гибели линкора… Очень похоже, что исходя из этих обстоятельств, произошел неожиданный поворот в его показаниях: «*…Возможности взрыва мины я не исключаю, но мины той, которая имела неисправность взрывателя. При механическом воздействии она может прийти в действие... Может быть только отдельная мина, которая не была вытравлена при тралении*»,— окончательно сдался начальник минно-торпедного управления флота во

внутренней борьбе между профессиональной честью и нежеланием своими суждениями противоборствовать уже устоявшемуся мнению комиссии.

Мы рассмотрели один из примеров неприкрытого давления на экспертов и специалистов, привлеченных для выработки объективного, аргументированного решения об источнике взрыва… Были и другие…

Для того, чтобы убедиться в этом, достаточно ознакомиться с процессом «снятия» свидетельских показаний с командира дивизиона главного калибра капитан-лейтенанта Марченко.

«…***Накануне мы выгружали часть боекомплекта, и потому у всех, наверное, осталась в памяти опасность этой работы.*** *Тем более что взрывчатые вещества в снарядах были старые, еще итальянские... Тут и аналогия с "Императрицей Марией" сработала (там ведь именно погреба рванули). В общем, так начальству и доложили, так и в Москву пошло, так и Хрущеву сообщили... Тот распорядился: «Виновных - под суд!»*

Самое страшное на флоте - это передоклад. Начальство не любит, когда подчиненные берут свои слова обратно: «Ах, извините, мы ошиблись!»

Самое бы время вспомнить Марченко о том, что, согласно Директиве ГШ ВМФ, боезапас главного калибра разрешалось загружать на линкор только по сигналу «военная опасность», а хранить предполагалось - в двух арсеналах - в Севастополе и Геленджике под Новороссийском. Эта чрезвычайная мера вызвана взрывом одного из бронебойных снарядов боекомплекта, находившегося на береговом хранении в арсенале Сухарной балки.

«*…Короче говоря, меня «назначили» виновником взрыва, и следователи - это были еще те ребята, не забывайте, после смерти Сталина не прошло и трех лет, - повели дело к взрыву погребов...»*

Положение Марченко было преотчаянным: из огня взрыва он попал в полымя допросов. Ему не верили, его не хотели слушать, ему подсовывали протоколы с его переиначенными показаниями. Марченко их не подписывал. В десятый, а может, в сотый раз его спрашивали:

«*Как вы могли допустить взрыв боезапаса?» - «Боезапас цел!» - «Ну, это еще надо доказать...»*

Доказать это можно было, лишь подняв корабль. На подъем должно было уйти не меньше года. Следователи не могли столько ждать. Виновник сидел перед ними. Да и что могло так взорваться, как не артпогреба главного калибра?!

«… Мне пришлось побывать почти во всех подкомиссиях, образованных по версиям взрыва (боезапас, диверсия, мина, торпеда...) В каждой из них беседу со мной начинали с одного и того же предложения: «Расскажите о причине взрыва боезапаса главного калибра». И каждый раз приходилось рассказывать и доказывать, что с боезапасом все в порядке. На мое счастье (да и на свое, конечно, тоже), остались в живых старшины башен, с которыми я осматривал погреба. Однако нам не хотели верить. Опрокинутый корабль скрылся под водой, признаков наружного взрыва еще не обнаружили. Меня просто убивало это упорное желание доказать недоказуемое - взрыв боезапаса.

Вскоре меня доставили на заседание Правительственной комиссии. Я сидел на стуле посреди большой комнаты. Кажется, это был кабинет командующего флотом... Председатель Правительственной комиссии по расследованию причин гибели линкора зампредсовмина СССР генерал-полковник В.А. Малышев начал разговор таким образом:

- Мне доложили председатели подкомиссий, что вы упорно отрицаете взрыв боезапаса главного калибра. Расскажите, на основании каких фактов вы это отрицаете...

Я рассказал все, что видел, и все, что делал в ту страшную ночь. Рассказал, как со старшинами башен обследовал погреба...

Вижу по лицам - не верят... Вдруг на подоконнике зазвонил полевой телефон. Трубку снял Малышев.

- Что? Воронка? Радиус четырнадцать метров? Листы обшивки загнуты внутрь?...

Это звонили водолазные специалисты. Они обследовали грунт в районе якорной бочки, и пришли к бесспорному выводу - взрыв был внешний...

Малышев подошел ко мне и пожал руку:

- От имени правительства СССР выношу вам благодарность за грамотные действия!

- Служу Советскому Союзу!

Лечу вниз по лестнице как на крыльях.

У выхода меня поджидал капитан-лейтенант, который на машине доставил меня из учебного отряда в штаб флота. Я думал, что теперь он отвезет меня обратно, сел с легким сердцем, но машина остановилась у здания особого отдела флота. Поднялись.

Следователь по особо важным делам - подполковник - кладет передо мной лист бумаги: «Напишите, как вы могли допустить взрыв боезапаса... Взорвался - не взорвался, Никите Сергеевичу уже доложено... Ваше дело сознаться».

И хотя мне уже было объявлена высокая благодарность, я вдруг почувствовал, что пол уходит из-под ног. В который раз стал рассказывать, где был и что видел... Стенографистка исправно строчила за мной, но, когда приносили отпечатанный на машинке текст, я обнаруживал в нем такие фразы, какие не говорил, да и не мог говорить... Вдруг на столе следователя зазвонил телефон. Выслушав сообщение, подполковник положил трубку.

- Да, вы правы, - произнес он. - Боезапас здесь ни при чем.....

Однако отпускать меня он не спешил. Стал расспрашивать о поведении моряков на корабле и в воде. Потом рассказал о ходе следствия по другим версиям...

Теперь передо мной сидел совсем другой человек - обаятельный, остроумный, наблюдательный...» (Из воспоминаний капитана 1-го ранга в отставке Марченко)

В ходе опроса очевидцев взрыва, членов команды линкора и специалистов флота выявились и другие факты несоответствия версии взрыву мины: отсутствие водяного столба и волны при взрыве, мощный направленный удар, вызвавший местный 3-х метровый пролом пяти

палуб - в их числе батарейной и «…разрыв палубы полубака диаметром 1,5—2 м» *(Сербулов Деточка), «…отсутствие* общей контузии корабля»; «…относительно малые размеры и незначительная глубина воронок» (1 0 и 12м); «… пламя при взрыве над полубаком и вдоль ватерлинии корабля, двойной взрыв» *(Воронкович, Никитин); «…*наклон столба ила под углом 60 градусов по направлению крейсера „Кутузов" *(Гуржеев).*

Нехарактерны для взрыва донной мины, лежавшей в иле, большие размеры пробоины в днище в районе 31—55-го шпангоутов, вправо от киля, длиной 21,6 м, шириной5,5 м с площадью повреждений, захватывающей четыре отсека. На 43—45-м шпангоутах перебит киль, и вмятина проходит влево от киля длиной 4 м и шириной 1 м. Взрыв пробил все платформы и палубы линкора и разорвал палубу полубака в районе 31—37-го шпангоутов.

Все эти факты, а также неубедительность предположений о толчке мины якорем, якорной цепью или бриделем при постановке линкора на якорь и бочки, плюс к тому,- очевидные упущения в охране Главной базы флота, породили большие сомнения в том, что все разрушения на линкоре вызваны взрывом донной мины.

Кроме того, остаются в силе документы, имевшиеся на момент работы Правительственной комиссии.

Сохранился «Отчет по результатам разминирования неконтактных донных мин, произведенных на ЧФ от 1952 г.» (ЦВМА.—Ф. 506.—Оп. 032823.—Д. 761.—Л. 3—26.), в котором указано нижеследующее.

«*…Разоружено 15 мин типа RMH ящичных (в деревянном корпусе). Из них 14 исправны и одна разбита. Из исправных 13 мин в хорошем состоянии, взрыватель М-2, источник питания — батарея напряжением 14,5 вольт. Мины имели характерную маркировку «26-43», обозначавшую, что они были изготовлены на 26 неделе 1943 года. Повреждений минные батареи не имели. Все батареи при нагрузке 60 Ом показали напряжение, равное нулю, без нагрузки напряжение в отдельных батареях колебалось от 3,8 вольт до нуля из-за саморазряда…*

«…Таким образом, все батареи практически были разряжены до нуля и не могли обеспечить воспламенения первичного детонатора к моменту разоружения мин... Батареи подавляющего большинства указанных мин, поставленные в период Великой Отечественной войны, практически полностью разряжены от саморазряда…».

По ряду организационных причин, и , прежде всего, по малому сроку работы, этот отчет комиссии не был представлен, как и Информационные материалыМТУ ВМФ 1950 года о сроке службы батарей типа ЕКТ.

Как уже упоминалось, на очередном из заседаний Правительственной комиссии в качестве главного эксперта от Черноморского флота повопросу «…сохранения немецкими минами способности к взрыву »был заслушан начальник лаборатории МТИП минно-торпедного отдела Черноморского флота инженер-майор К. К. Гавеман. Являясь не минером, а инженером-электриком, майор обладал практическим опытом разоружения мин. Гавеман очень убедительно, доходчиво и, казалось бы, достаточно аргументированно отстаивал версию о подрыве линкора на донной мине. Его не смущало даже то, что остальные эксперты, привлеченные для работы Минной секции, не менее аргументированно доказывали, что

нанести линкору столь обширные повреждения и пробить в его днище столь громадную пробоину требовался взрыв значительно больший, чем в 1 000 кг взрывчатого вещества типа тротила. С учетом же того, что ТГА имело тротиловый эквивалент 1,3, что было равнозначно 910 кг мины LMB, а у мины RMH — 1 040 кг тротила. Но, по общему(?) убеждению, и этого заряда было явно недостаточно для нанесения линкору тех повреждений, что он получил в результате взрыва. Поэтому, в ходе дальнейших обсуждений членами «минной» секции возникло предположение о «связке»(?) ящичных мин. Но, даже и при обсуждении этого варианта наиболее вероятным источником взрыва называли мину RMH. Связано это было, прежде всего, с тем, что на одной из ее сторон имелась выемка для аппаратуры, которая, как считали специалисты, могла создать кумулятивный эффект при взрыве. Эксперты в своем желании выдать фактическое за желаемое, закрывали глаза на то, что мины сбрасывались в воду без учета последующего положения на дне. Тут как в игре в «кости»… - один шанс из шести возможных… То есть, «кумулятивная» выемка могла быть направлена в том числе и сторону дна… Тем более, не стоило рассчитывать на кумулятивный эффект от «связки» ящичных мин… Взрыв был бы объемным, с мощным газогидродинамическим ударом в корпус корабля. Как минимум,- порвало бы в клочья все палубы и разворотило борта. Как максимум, оторвало бы всю носовую часть линкора, с неминуемой детонацией погребов носовых башен. Но какой бы ни была мина или связка, боеспособность и живучесть каждой из мин определялась ее аппаратной частью и главным механизмом - магнитным замыкателем, приводящим в действие взрыватель мины. Мина RMH имела полный комплект приборов и в конце войны — самый совершенный магнитный замыкатель типа М-2. Но и здесь, определенно действуя на психику членов секции, а затем – и членов Государственной комиссии, Гавеман «образно» и «доходчиво» сравнивал взрыватель этой мины, оборудованной прибором срочности с примитивным «будильником», который мог остановиться и вновь пойти, если по нему «…сильно стукнуть… ». Очень похоже, что Гавеман своими обширными специальными знаниями и главное - своей мощной «харизмой» «обоял» всех остальных членов «минной» секции.

Эта версия с «будильником» была озвучена Гавеманом на всех уровнях, принята экспертами и утверждена членами Правительственной комиссии и минно-торпедным управлением (МТУ) Черноморского флота. Эта же версия стала официальной и уже более полувека не вызывала возражений.

И это, притом, что целый ряд заключений, выполненных специалистами-минерами к назначенному сроку, по приказанию тех же членов Государственной комиссии уже не подтверждали выводов начальника лаборатории МТИП ЧФ Гавемана. Но эти Заключения уже не были рассмотрены Правительственной комиссией, так как к этому времени она спешно «свернула» свою работу.

Так, уже в марте 1956 года в докладе начальника Главного штаба ВМФ адмирала В. А. Фокина - «Описание обстоятельств и причин гибели линкора «Новороссийск», однозначно звучало - «Причина гибели — подрыв на мине». Этим официальным заявлением, наверняка согласованным с Главкомом ВМФ С.Г. Горшковым, любая дальнейшая полемика в военно-морских кругах по версиям гибели линкора становилась - «…крайне нежелательной».

Государственная комиссия, завершив свою работу в кратчайшие сроки (менее пяти суток), убыла в Москву, а мероприятия, инициированные ею, продолжались долгие месяцы. Так, после гибели линкора «Новороссийск» были тщательно обследованы Севастопольские бухты.

Водолазы, действуя в назначенных к обследованию районах, буквально прошли по дну с интервалом в один метр, проверяя ил на глубине длинными щупами. Это дало результаты: были обнаружены 32 мины типов «LMB» и «RMH», причем одна из них типа «RMH» — за 300 метров от места постановки линкора «Новороссийск» на якорной бочке № 3, две другие были обнаружены при подготовке судоподъемной операции в 1956 году. Об этих фактах мы уже упоминали. Естественно, батареи всех мин «RMH», обнаруженных в Севастопольских бухтах, были обследованы, и, как то не покажется странным,- на этот раз инженер-майор К. К. Гавеман актом от 18 июня 1956 года зафиксировал у 43 из 44 батарей «…напряжение без нагрузки 13,8 вольт, при нагрузке 20 Ом -10,6 вольт….»

Информация к размышлению,- согласно официального отчета 1952 года - батареи всех обнаруженных мин были «…практически полностью разряжены от саморазряда», а по данным проверки Гавемана от 1956 года, все батареи вдруг(?) оказались с напряжением, близким к номинальному и вполне достаточным для взрыва мины!!!???

Этой физической «аномалии»(?) имеется вполне логичное - житейское объяснение. Закончив в 1940 году ВВМИУ им Дзержинского, лейтенант К. Гавеман был назначен не на корабль, как большинство его однокашников по училищу, а направлен для службы инженером по вооружению в один из авиационных полков флота. За два дня до начала войны Гавеман был арестован особым отделом и осужден по стандартному для военного времени обвинению по ст. 58 «в» на 10 лет лагерей. В апреле 1944 года осужденному Гавеману было объявлено «… об отсрочке отбытия наказания по обстоятельствам военного времени» и он продолжил службу на базе оружия, досрочно получил два звания, и к 1955 году служил в должности начальника лаборатории МТИП минно-торпедного отдела Черноморского флота. Привлечение в качестве эксперта минной секции Правительственной комиссии офицера с неснятой судимостью, может иметь лишь одно объяснение… - член Правительственной комиссии генерал-лейтенант МГБ А. Шилин вполне доходчиво объяснил бывшему «зеку», что от его «авторитетного» мнения в поддержку «минной» версии взрыва линкора будет завесить процесс снятия судимости, и в последующем - принято решение о продолжении службы в условиях начавшегося сокращения вооруженных сил… Офицер, потерявший за время нахождения в лагере 3,5 года выслуги, и не имевший льгот участника боевых действий,- в числе первых был обречен на увольнение в запас без права на пенсию… Хороший стимул для «целевой» работы в «минной» секции Правительственной комиссии. А так,- все «сложилось»… Гавеман настолько активно отстаивал «минную» версию в гибели линкора, что поставил в сложное положение даже начальника МТУ флота капитана 1 ранга Марковского. О чем мы уже вели речь.

Читая эти выдержки из стенограмм заседания Минной секции Правительственной комиссии, так и напрашивается в адрес того же Гавемана - «…твою немецко-еврейскую мать…со всеми ее родственниками». Вот ведь до чего доводят и к чему приводят человека наши разлюбезные сотрудники МГБ с их методами убеждения и принуждения…

Инженер-Майор К. К. Гавеман в 1958 году был назначен старшим офицером МТУ ЧФ, с него сняли судимость и присвоили звание подполковника, а в 1960 году, с учетом шести лет службы на должностях, связанных с эксплуатацией «разрядных изделий», предусматривавших зачет выслуги один к трем… он был, таки, уволен со службы, получив свои «вымороченные» или «вымученные»(?) 50% пенсии… ».

Как следствие - в течение последующих 40 лет оставалось закрытыми для исследователей, сохраняя гриф секретности, значительное число отчетных документов, отработанных секциями той же комиссии. Так, информационные материалы МТУ ВМФ о послевоенных испытаниях батарей ЕКТ мин RMH так же сохраняли гриф секретности до 1998 года. Прежде всего,- потому, что эти данные свидетельствовали не в пользу выводов, сделанных «ЭКСПЕРТОМ ГАВЕМАНОМ».

Предположим, что мы настолько недоверчивы и тупы, что верим исключительно выводам Правительственной комиссии.

Поскольку в материалах расследования и выводах комиссии чаще всего речь идет о взрыве немецкой донной мины типа «RMH», для того, чтобы окончательно убедиться в несостоятельности этой версии, рассмотрим различные варианты взрыва этой мины относительно корпуса линкора.

Начнем с самого невероятного варианта,- предположим, что заряд взрывчатки находился непосредственно под днищем линкора. Формула расчета пробивания металла имеет вид:

$C = 10hF$ формула 23 Руководство по подрывным работам

где C- масса заряда в кг.

h –расчетная толщина листа в см.

F- площадь поперечного сечения листа в кв. см.

$F = 13.6 \bullet 1400 = 19040 см^2$

Тогда $C = 10 \bullet 13.6 \bullet 19040 = 2589 кг.$

Однако, если со стороны, противоположной заряду, находится не вода, а воздух, то заряд уменьшается в 1.5 раза.

Тогда $C = 2589/1.5 = 1726 кг.$

Напомним, что заряд самой тяжелой из все немецких донных мин RMH составлял 907.184 кг. гексонита. В тротиловом эквиваленте это около 1252-1316 кг. По своему назначению и по определению, эта мина должна была лежать на дне. А это значит, что от нее до днища корабля было не меньше 7 метров. Исходя из этого условия, следовало производить расчеты и выявлять возможную степень разрушения линкора. Очевидно, это обстоятельство побудило комиссию сделать вывод, что мина была не одна, а две рядышком . Опять выясняется, что по всем признакам – маловато… Между тем, ни в одном из специальных источников мы не находим сведений о том, что немцы практиковали установку двух донных мин вместе. Единственный раз при обследовании дна Южной бухты водолазами были обнаружены две донные мины советского образца, гидродинамические датчики которых были соединены тросиком. Из расчета, что при попытке поднять одну из них, произошел бы подрыв двух мин.

На «свалку» немецких мин Севастопольская бухта не похожа… Донная мина разрабатывалась для нанесения оптимального ущерба крупным надводным кораблям и подводным лодкам, и заряд массой от 300 до 1000 кг. во всех странах был принят за оптимальный.

Произведенные по приведенной формуле расчеты позволяют сделать вывод, что при неконтактном взрыве заряда массой 1000 кг у линкора «Новороссийск» должно быть пробито первое и второе днище. Но и не более того…

Доверимся опыту и знаниям специалиста - подрывника Юрия Веремеева. Общевойсковой подрывник с 26-ти летним стажем, свято веривший «грифованным» документам, не удержался, и, воодушевившись идеей о взрыве донной мины, лежавшей на слое ила, пытался смоделировать процесс, который мог последовать за ее взрывом. В своем

стремлении Веремеев был не одинок. А. М. Колпаков, Е. Ф. Шубочкин , следом за ними и Б. А. Коржавин убеждали нас в том, что при взрыве мины «RMH» линкор, таки, мог получить значительные повреждения.

Так, радиус разрушительного действия при взрыве донной мины они рекомендуют определить по этой формуле.

$$R = 0.215 \bullet K\sqrt{G} \Big/ \sqrt[3]{\delta}$$

где K –коэффициент получаемого кораблем повреждения

G – масса заряда

δ - толщина обшивки корабля

Произведенные по формуле расчеты позволяют сделать вывод, что при неконтактном взрыве заряда массой 1000 кг у линкора «Новороссийск», как уже неоднократно отмечалось, должно быть пробито первое и второе днище.

Никто не сомневается в том, что взрыв донной мины с таким зарядом под кораблем, на глубине под днищем в 7-8 метров пробил бы днище линкору и, возможно надолго вывел бы его из строя. Но в случае с «Новороссийском» мы имеем повреждения несравненно большие, чем мог дать взрыв одиночной донной мины.

Приборы срочности немецких мин всегда были с установками выдержки времени кратными 1 часу в пределах 6 часов, или 1 суткам в пределах 6 суток. Не было дробных установок часов или суток.

Поэтому, даже если и согласиться с недостоверным предположением, что мина могла быть «потревожена» якорь цепью корабля при его постановке на якорь, то прибор кратности мины, если бы и сработал, то только с установленными в нем выдержками времени, т. е через 1 час, или 1 сутки, а не в 1 час 30 минут.

Проведенные в ВМФ наблюдения за партией немецких трофейных батарей питания взрывных устройств, использовавших в немецких минах типа RMH, в количестве 244 шт., со сроком изготовления 1943-1944 гг., показал, что через 9 лет все 100% батарей оказались небоеспособными и не могли привести в действие взрывное устройство М1 мины RMH.

Подробный анализ устройства немецких донных мин, в том числе и авиационных, которые немцы устанавливали в Севастопольской бухте, провели Ю. Веремеев, Ю. Мартыненко с помощью немецкого специалиста в области морских мин В. Тамма с использованием немецких документов по устройству и эксплуатации мины RMH (Ю. Веремеев, Ю. Мартыненко «Германская морская донная мина RMH (Regular-Mine H)».

Рис.1 Немецкая морская донная мина RMH со взрывным устройством M1

В результате анализа устройства мины авторами убедительно доказано, что ни одна из мин типа RMH (LMH) уже не могла взорваться 29.10.1955 под линкором «Новороссийск» ни при каких обстоятельствах, за исключением единственного случая, если она использовалась в варианте «управляемой донной мины, взрываемой оператором с берегового пульта управления». При данном способе постановки мины электроимпульс на электродетонатор (ЭД) мины должен подаваться по кабелю с берегового пульта управления, а мина в этом случае - просто заряд ВВ со вставленным в него ЭД, без взрывного устройства M1, источника питания, и может лежать на грунте неопределенно долго.

Рис.2 Немецкая морская донная мина «RMH» в варианте управляемой донной мины, взрываемой оператором с пульта управления. (К мине прикреплен трос с кабелем для управления подрывом мины с берегового пульта).

Но представляется абсолютно нереальным, чтобы эти мины устанавливались немцами во время войны в Севастопольской бухте в таком варианте.

Мины в таком варианте могли устанавливаться для охраны своего побережья, входов в свои бухты и пр. Практика таких стационарных минных заграждений отрабатывалась в период 1-й мировой войны. Приметно с такого минного заграждения удалось «улизнуть» линейному крейсеру «Гебен» в процессе его первой «гастроли» на внешнем рейде Севастополя… Если даже допустить эту гипотетическую возможность, то в случае «Новороссийска», стоявшего на якорной стоянке №3, на расстоянии около 200 метров от Госпитальной стенки, здесь уже речь

должна идти не о случайном подрыве мины, а тщательно подготовленной и проведенной диверсии с дистанционным подрывом мины с берега.

В последнем же варианте подрыва одной донной мины с берега линкор не мог бы получить таких катастрофических повреждений, какие были отмечены на «Новороссийске»… Для получения таких повреждений надо было собрать несколько таких ящичных немецких мин и обеспечить не обычный, а направленный подрыв этой, так называемой «связки»…

По сложности проведения такой диверсии, с учетом ряда непременных условий, подобная версия подрыва выглядит абсолютной чухней…

В процессе отработки дальнейших версий,- мы рассмотрим вариант подрыва линкора с помощью одного единственного телефонного звонка… На определенном этапе своих рассуждений, видимо для того, чтобы окончательно отказаться от следования бредовой по сути идее о взрыве под «Новороссийском» одиночной донной мины, Веремеев подробно рассматривает эпизод подрыва 17 октября 1945 года на донной мине крейсера «Киров». Я к этому эпизоду не возвращаюсь,- его неоднократно и подробно рассматривали специалисты и историки флота. Суть примера в том, что «Киров», находясь в море с выключенным размагничивающим устройством, подорвался на немецкой донной мине, лежавшей на глубине 21 метра. Получив значительные повреждения, в результате мероприятий по борьбе за живучесть, крейсер остался на плаву и дошел до базы.

Упорно продолжая отстаивать вариант донного взрыва , Веремеев предлагает расчет ВВ, потребного для тех разрушений, что были зафиксированы на линкоре «Новороссийск».

За основу первоначального расчета потребного Взрывчатого Вещества (впредь – ВВ) Веремеев принял размеры пробоины в днище линкора – в 150 кв. метров. Для расчета ВВ Веремеев предлагает нам воспользоваться формулой из школьного курса геометрии для 6-го класса, видимо, намекая на то, что мы, в свое время пройдя курс в ВВМУ, получили высшее образование, не имея среднего… Ну, мы,- моряки народ не обидчивый, мы готовы всю жизнь учиться, даже если в наши учителя напрашиваются выпускники Кстовского ПТУ , готовившего специалистов по саперному искусству и взрывотехнике.

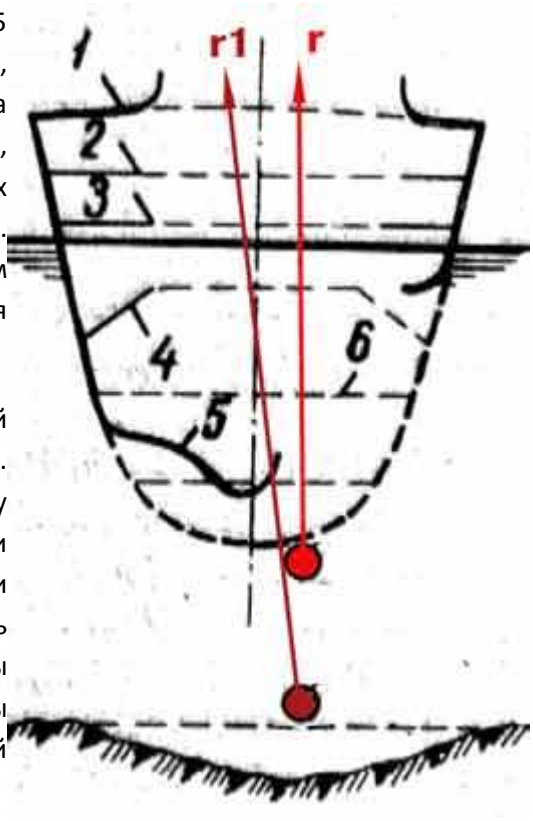
Для начала определяем примерный радиус пробоины в днище линкора

$$S = \pi R^2 \text{ отсюда } R = \sqrt{\frac{S}{\pi}} = \sqrt{\frac{150}{3.14}} = 6.912\text{m}.$$

Округляем до 7 метров. Итак, приведенный радиус пробоины 7 метров, т.е. диаметр 14 метров.

Дальнейшие расчеты Веремеев производил при условии, что мина, таки, отстояла от днища линкора на 7 метров (примерный слой воды над слоем ила). Расчет по этому варианту, примем не более как к сведению… Исходя из того, что каждая из палуб имела толщину от

7 до 25 мм, при расстояниях между от 2.0 до 2,5 метров, применим Формулу 59 из того же, рекомендованного Веремеевым Руководства. Эта формула позволяет рассчитывать заряды, используемые для разрушения металлических конструкций при их неконтактном размещении. Примерно как в нашем случае, когда между зарядом и разрушаемыми конструкциями (палубами) имеются воздушные промежутки.



До самой удаленной от заряда палубы, получившей пробоину (палуба полубака) было примерно 18 метров. Для расчетов примем суммарную толщину металлических палуб над предполагаемой нами закладкой ВВ – 136 мм. Это, опять-таки, при условии размещения заряда на слое ила, с задачей пробить два уровня днища и все вышерасположенные палубы вплоть до верхней палубы полубака… r=7(толща воды под днищем) +18 (расстояние от днища до верхней палубы на полубаке)=25м.

C=30 на 25на25/1,5 =12500 кг.

C=30 r 2 r-расстояние до самого удаленного из разрушаемых элементов - верхней палубы полубака.

По расчету Веремеева, при расположении заряда на слое ила (заметьте - не на материковом дне бухты, а именно на ложном дне, образованном илом) для тех разрушений, что произошли на линкоре, потребовалось бы 12.500 кг. ВВ. Уже только поэтому мы этот вариант сразу же отвергаем, прежде всего,- потому, что даже три донных мины, лежащие вплотную друг к другу дали бы нам 3 тонны взрывчатки, не говоря уже о «потребных» 12-ти тоннах. По расчётам, проведенным Веремеевым, в «связке»(?) мин RMH под линкором должно было быть не меньше девяти штук, а мин типа LMB по меньшей мере штук пятнадцать. Веремеев не знаком с флотской спецификой, - в его представлении - разместить на дне бухты дюжину тонных фугасов не составляло большой проблемы… Он не учитывает, что дно севастопольской бухты это не Гороховецкий полигон во Владимирской области, где можно было подогнать два специально оборудованных КАМаза и кранами выгрузить шестнадцать тонных фугасов.. Да еще и расположить их в виде эллипса - для создания большего фугасного эффекта… Как и следовало ожидать, отслеживая рекомендации Веремеева, мы пришли к совершенно бредовым результатам. Когда же это стало понятно даже окопному саперу Веремееву, то он решился на отчаянное в его представлении допущение - условное размещение заряда прямо под днищем линкора. При этом он, скажем мягко, - не очень четко представлял себе,- каким образом этот многотонный заряд можно было бы закрепить на днище или на подводном участке борта…

При рассмотренным Веремеевым варианте взрыва фугаса рядом с корпусом линкора, можно было не учитывать толщу воды и ее сопротивление при взрыве. При том, что задача у фугаса оставалась прежняя - проломить все 136 мм палубной стали…

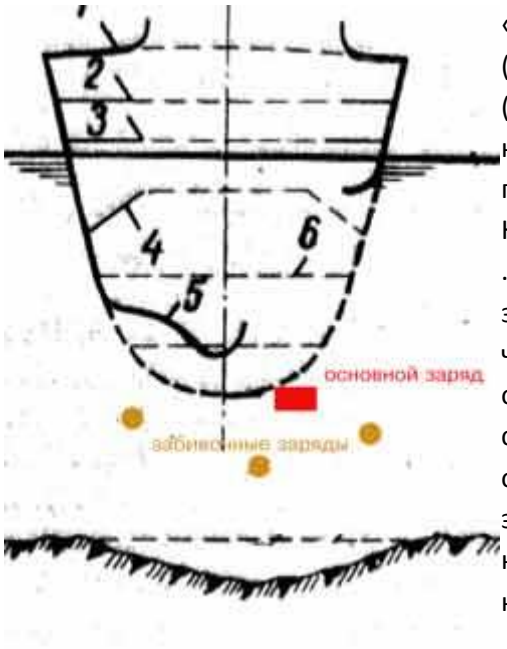
C=30r2=30 x 18x18 =9720 кг. С учетом того, что между палубами имелись воздушные промежутки, - уменьшив это число в 1,5 раза, получаем – 6848 кг. Где r - это расстояние до самого удаленного от заряда разрушаемого объекта - верхней палубы, с учетом размещения заряда снаружи днища.

Отвергая данный вариант по неприемлемым техническим условиям, я, тем не менее, привожу информацию по версии, предложенной Веремеевым.

Допустив возможность взрыва основного заряда непосредственно у днища линкора, Веремеев никак не мог «отрешиться» от варианта забортного взрыва, смоделировав размещение основного заряда под днищем линкора, а нескольких так называемых - «забивочных» зарядов - ниже основного заряда в зависшем, одному Веремееву понятном положении…

При этих исходных условиях Веремеев моделирует вариант направленного взрыва. По его предположению - заряд взрывчатки вполне мог быть в пределах 5 тонн или даже меньше, причем, он его делил на несколько более мелких зарядов.

Дословно - предложение Веремеева:



«…Очень возможно, что заряд был двойным. Один (основной), вплотную к днищу линкора, второй (вспомогательный), значительно меньший по массе, на некотором удалении от днища. Такие заряды называются у профессиональных минеров называются забивочными. Как вариант, таких зарядов может быть несколько. .Предполагалось, что они как бы охватывали основной заряд. Сначала был взорван забивочный заряд (заряды), а через несколько сотых или тысячных долей секунды основной заряд. Электроимпульс на все заряды, соединенные проводом, подается одновременно из одного источника. А в заряды, вставлены электродетонаторы, которые срабатывают неодновременно. Это, так называемые-короткозамедленные электродетонаторы.

Выбор здесь богатый. Например, в наших Вооруженных Силах и у гражданских взрывников имеются электродетонаторы типа ЭД-8-Э и ЭД-8-Ж короткозамедленные, дающие задержку от 0.025 до 0.25 сек., и замедленные, дающие задержку от 0.5 до 10 сек.

Ударная волна забивочного заряда или зарядов не пустила ударную волну основного заряда вниз, а заставила ее пойти вверх. А воронки на дне это как раз следы ударной волны забивочных зарядов и некоторой части ударной волны основного заряда…».

Иных вариантов Веренеев не предлагает. Рассчитать все это сложное сочетание зарядов не представляется возможным. Слишком много вариантов расположения и расчетной мощности каждого из них.

Тем не менее, мы уже благодарны «коллеге» Веремееву за то, что в результате своих «размышлений» и измышлений он, таки, пришел в выводу : **«…несомненно, мы имеем здесь дело с диверсией, причем выполненной высококвалифицированными и очень опытными диверсантами».**

Я не знаю, как бы воспринимал «версии» Вернеева тот же Борис Коржавин,- едва ли, он принял бы их всерьез…Но а мы очень уважительно относимся к любой информации, способной хоть к какой-то мере приблизить нас к решению основного вопросов - кто и как взорвал «Новороссийск»…

Судите сами. Закрепить на корпусе линкора основной заряд потребной мощности, - весьма проблематично,- если вообще возможно. А Веремеев предлагает вдобавок к основному еще и несколько добавочных, - как он их называет – «забивочных» зарядов, что выводит акцию диверсии на какой-то фантастический, а попросту - на бредовый уровень… Была бы уверенность в том, что линкор при постановке на бочки займет место с отклонением от расчетного на плюс-минус 10 метров, то можно было бы пару «забивочных» фугасов расположить в районе предполагаемого «волочения» бриделя бочки… Это, еще при условии, что стали бы «волочить» тот же бридель… Кстати, такая версию была бы в восторгом принята сторонниками «минной» версии в гибели линкора из числа Правительственной комиссии… Первым ее бы «приветствовал» адмирал С.Г. Горшков. А в общем-то - сплошная профанация. Ни одна последующая схема постановки линкора на бочки не совпадала с предыдущей. «Разброс» с привязкой к той же бочке, при условии отдачи якоря, составлял сектор в 30-40 градусов дуги с разбросом по расстоянию в 20-30 метров … Уже только эти условия снизили бы эффект от действия «забивочных» зарядов процентов на 80% , если не больше… Не исключено, что среди таких ассов постановок на бочки как бывший командир крейсера «Жданов» капитан 1 ранга Шакун, найдутся желающие «прикинуть» возможный ущерб крейсеру от подобного варианта диверсии. Схемы взрыва зарядов, заранее размещенных на месте якорной стоянки линкоров, не приемлемы и по чисто организационным причинам. То, что «Новороссийск» станет именно на 3-и бочки стало известно только при подходе его к базе. При таком малом резерве времени, даже комплексная бригада диверсантов не справилась бы с подобной задачей. И, потом, не станет же Вереемеев утверждать, что руководитель диверсии постоянно контролировал каналы оперативной связи, отслеживая процесс расстановки кораблей по местам якорных стоянок… Бред какой-то…

Тем не менее, при отработке версии о взрыве заряда, или зарядов, размещенных на подводной части борта, либо под днищем линкора, мы были обречены ориентироваться на практику подрыва судов итальянскими и английскими боевыми пловцами. В случае же с линкором «Новороссийск», место пробоины не характерно для крепления зарядов подводными диверсантами этих стран. А если сказать проще - та методика, что использовалась морскими диверсантами, не характерна для крепления заряда в этой части корпуса корабля. Здесь был уместен единственный вариант - крепления магнитной мины, при условии, что он был ограничен 20 кг взрывчатки, и годился только в качестве инициирующего заряда, для приведения в действие основного заряда, заложенного в корпусе корабля. Этот вариант также стоит рассмотреть, особенно после информации о том,

что на бочке, используемой для швартовки крейсера «Керчь» была обнаружена магнитная мина. Эта полулегендарная информация была получена Борисом Коржавиным от бывшего морского пограничника, участвовавшего в обследовании объектов Севастопольских бухт после гибели линкора, и приведена им в книге.

В полной мере «напитавшись» общевойскового саперного духа, приступим, таки, к нормальным расчетам. За исходные данные примем результаты,- а точнее - последствия взрыва на линкоре.

А. М. Колпаков, Е. Ф. Шубочкин и Б. А. Каржавин в статье «Гибель линкора "Новороссийск": новые факты» пишут:

«При взрыве линкор получил следующие повреждения. В наружной обшивке толщиной 13 мм образовалась пробоина неправильной формы протяженностью 12-15 м. По ширине корабля пробоина начинается у вертикального киля и распространяется в сторону правого борта до нижней кромки броневого пояса. Общая площадь пробоины составляет около 150 кв.м. По краям пробоины обшивка загнута внутрь корабля. Высота загнутых кромок 3-5 м. С левого борта в днище образовались несколько вмятин и разрывов. Несколько броневых плит правого бортового пояса сместились внутрь корпуса, у части плит нарушено крепление их к борту. Бортовая обшивка и броневые плиты левого борта повреждений не получили. Была также разрушена обшивка и настил двойного дна (толщиной 15,5 и 9 мм) вместе с набором корпуса и три легкие платформы (толщиной 4-5 мм). Образовались разрывы в настилах карапасной (броневой) палубы толщиной 12-17 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 и края разрыва подняты у диаметральной плоскости на высоту до 2 м.»

Это информация позволяет нам уточнить суммарную толщину пробитых взрывом палуб и разрушенных металлических конструкций, и убедиться в том, что размеры пробоины в днище с некоторой натяжкой сопоставимы с размерами разрыва палубы полубака, при условии действия в сторону верхней палубы кумулятивного эффекта основного заряда.

С учетом тех разрушений, что были зафиксированы на линкоре в предположении забортного взрыва(при контактном размещении заряда) мы определили оптимальную массу ВВ **в 6840 кг**. С учетом же того, что при размещении основного заряда над вторым «дном», действуя вверх, **ему** предстояло проломить, или лучше - «прожечь» пять палуб, включая верхнюю палубу полубака, а ударной волной, направленной вниз, - проломить - «двойное» дно из двух листов стали 13,5 и 11 мм. В этой связи, для чистоты «расчета», «сбрасываем» 840 кг ВВ. Кстати, примерно такой заряд в 800-900 кг ВВ в варианте применения донной мины, установленной на дне, был рассчитан на проламывание тех же днищ корабля. Добавочный фугасный эффект мы рассчитываем получить от детонации паров бензина в цистерне, по днищу которой мы рискнули распределить основной заряд. **Итак,- основной заряд, равный четырем тоннам ВВ размещается на второй платформе, а два «вышибных», или по Веремееву – «забивочных» заряда, каждый по тонне, размещаются в тамбурах между первым и вторым дном,- итого - шесть тонн ВВ.** С учетом разрушений, зафиксированных внутри корпуса линкора, Веремеев вполне логично предположил, что основной заряд был доработан выемками для создания кумулятивного эффекта на фоне направленного взрыва…

В процессе своих рассуждений, отстаивая вариант внешнего, - по отношению к корпусу линкора взрыва, Веренеев усомнился в ряде признаков кумулятивного эффекта при взрыве основного заряда. В ходе дальнейших рассуждений мы попытаемся его в этом переубедить.

Взяв за основу методику расчета, предложенную Веремеевым, мы применим ее к моделируемым нами условиям.

По одну сторону от заряда - днище толщиной 13 мм (с учетом «второго» дна - 24 мм) и на глубине 7-8 метров жидкий и полужидкий ил… По другую сторону от основного заряда - прочные палубы, многослойные металлические конструкции и листы металла суммарной толщиной 136-24=105мм При действии заряда в направлении днища - рваная пробоина с диаметром до 14 метров, а на илистом дне - даже не воронки, а два углубления в иле по 1.0-1.5 метра, с диаметрами в 10 м и 14 метров. В тоже время - в направлении верхней палубы - пробиты и разрушены на высоту до 18 метров палубы и прочные металлические конструкции общей толщиной более 105 мм.

Уточним, насколько методика использования «забивочных» или «вышибных» зарядов для усиления эффекта основного заряда, была характерна для условий взрыва и последующих разрушений на линкоре «Новороссийск»

Утверждение Веремеева о том, что диаметр пробоины, получаемой при взрыве кумулятивного заряда, должен быть в несколько раз меньше диаметра самого заряда, весьма сомнительно, и применимо, разве только в полевых - полигонных условиях. Да и потом, даже школьники, смотрящие популярную передачу «Военная приемка» на телеканале «Звезда» четко представляют себе оплавленные края пробоин в броне, оставленные кумулятивными снарядами. Так даже там,- «дыры» в размер калибра снаряда… Так что не надо нам дурить голову слишком заумными теоретическими выкладками… Мы нынче тоже грамотные - телевизор смотрим… иногда… Легко сказать, - найти полное соответствие теоретическим расчетам, фактическим явлениям и результатам взрыва при условии пробивания взрывом ПЯТИ стальных палуб… Можно было бы еще и марку стали, коэффициент ее вязкости учесть… По моей версии - размещение основного заряда на площади -14-16 квадратных метров, дополненное закладкой «забивочных», а верее сказать - «вышибных» зарядов, так же равномерно «залитых» в тамбурах по бортам корабля, вполне могли произвести те разрушения, что были зафиксированы на линкоре. Даже тот факт, что разрыв верхней палубы полубака был сориентирован перпендикулярно диаметрали корпуса - от борта к борту - «работает» на предложенный вариант закладки основного и вспомогательных зарядов…

Мы - моряки,- народ не щепетильный,- нашли возможность ознакомиться с версией взрыва «окопного» сапера Веремеева, в расчете на то, что он своим сторонним, не замутненным морской спецификой взглядом, предложит свою – «свежую» версию взрыва…

Теперь, обратимся к воспоминаниям бывшего Главного штурмана флота Митрохина:

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

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

-Найденный в районе воронки стальной лист был, несомненно, частью обновленного при модернизации корпуса линкора, оторвавшейся во время взрыва. Однако, исследований по установлению его происхождения произведено не было, так как это не вписывалось в доказательство версии взрыва мины.

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

«Мягкий» взрыв основного заряда, распределенного, очевидно, на площади в несколько квадратных метров, не смог привести к детонации боезапаса в артпогребе….»Мнение профессионального штурмана для нас важно, но в конкретном случае не лишне было бы знать мнение специалистов по боезапасам корабельной артиллерии…

Стоит обратить внимание на следующий факт. По прочтении воспоминаний бывшего флагарта флота Артюхова, нам известно, что в течение 25-26 октября с линкора было выгружено около 50% боезапаса главного калибра. Этот же факт, без указания конкретных дат выгрузки отмечал в своих воспоминаниях бывший командир дивизиона главного калибра Марченко. Из тех же воспоминаний не сложно сделать вывод о том, что подвергнутый резкому прессингу следователей МГБ Марченко не спешил делиться подробностями всей этой «истории», связанной с перегрузками боезапаса, во избежание излишнего накала страстей. А причины к тому, похоже, были. По фотографиям, запечатлевшим процесс выгрузки аварийного боезапаса в июне-августе 1957 года, можно сделать вывод о том, что этот период боезапас выгружался из кормовых погребов главного калибра.

Выгрузка аварийного боезапаса.

Это позволяет утверждать, что в носовых погребах на момент взрыва значительная часть боезапаса отсутствовала. Как следствие - «детонировать» было НЕЧЕМУ… Иначе бы, при прохождении основной ударной волны вблизи носовой переборки броневой цитадели линкора, детонации боезапаса было бы не избежать… Именно по этой причине Марченко в своих воспоминаниях не уточняет отдельных подробностей… Не сложно себе представить последствия детонации боезапаса в погребах линкора… Слишком много загадок и проблем оставили нам в наследство капитан 1 ранга Марченко, капитан 1 ранга Артюхов… Уже только тот факт, что при выгрузке аварийного боезапаса в мае -августе 1957 года присутствовал представитель отдела боеприпасов НИИ вооружения ВМФ капитан 2 ранга Красовский Виктор Павлович говорит об очень многом… В распоряжение Красовского было выделено двадцать моряков во главе с капитан-лейтенантом Шевцовым, которые вели строгий учет и выборочную(?) проверку отдельных снарядов и зарядов… О необходимости этой меры можно только догадываться… К этой проблеме мы еще вернемся…

Возвращаемся к воспоминаниям главного штурмана Митрохина. *«…Почти 7-летний срок, прошедший со времени приемки линкора в декабре 1948 года, до момента взрыва 29 октября 1955 года, вполне достаточен для того, чтобы отвести подозрение от истинных исполнителей этой диверсии и перевести их в область только недоказанных предположений. Конкретное время подрыва заложенного в удобное и необслуживаемое помещение линкора взрывчатого вещества было выбрано не случайно. 1 час 30 мин ночи - это время, когда часть командного состава находится на берегу, а экипаж корабля крепко спит, кроме нескольких лиц дежурной службы….»(*Воспоминания бывшего Главного штурмана ВМФ Митрохина. Стр.118)

Даже, с учетом того, что версия Митрохина о причинах взрыва базируется не на документах, или фактах, а исключительно на личном анализе всего комплекса обстоятельств, имеющих отношение к линкору «Чезаре» с момента его приемки и до расследования причины его гибели Правительственной комиссией в 1955 году, имеет смысл принять ее к сведению в ходе нашего расследования. Особенно с учетом служебного опыта и авторитета автора… Кстати, приведенные Митрохиным слова Мигиренко, о предполагаемой мощности заряда в 5-6 тонн ВВ, вполне соответствуют последним из предложенных расчетов Веремеева…

Слишком очевиден тот факт, что С.Г. Горшков потратил немало усилий, чтобы направить ход расследования в другое русло. Он признавал только одну версию взрыва - немецкую мину, не смотря на то, что было высказано много аргументов, которые с большой вероятностью исключали эту версию.

Пробоина на батарейной палубы — шириной 3 м *(Деточка);* разрыв палубы полубака диаметром **1,5—2м***(Сербулов); «…пробоина на верхней палубе полубака напоминала* отверстие, проделанное громадным сверлом»(командир аварийной партии с крейсера «Фрунзе»). Все говорило в пользу действия мощнейшего кумулятивного заряда, в разы превышавшего мощность взрыва немецкой донной мины…

Это, что касается действия основной - усиленной и направляемой кумулятивным эффектом ударной волны взрыва. Но была еще и вторая,- противоположная первой - ударная волна, направленная в сторону дна трюма…

Картина разрушения днища линкора, хорошо известна по фотографиям и описаниям, сделанными специалистами после подъема корпуса линкора.

Сложнее обстоит дело с описанием и объяснением причин появления «воронок» на жидком грунте, образовавшихся, опять-таки, вследствие взрыва на линкоре.

Для того, чтобы сделать выводы о природе этих «воронок» , ознакомимся с природой дна севастопольских бухт.

По докладам водолазов на дне были обнаружены две воронки, причем, «…неявно выделяющиеся». Одна диаметром 10 метров и глубиной около 1.0-1.2 метра и вторая рядышком диаметром 12-14 метров и глубиной 1.5- 1.7 метра. Фактическая глубина до материкового дна в месте стоянки линкора составляла 38 метров (выше материкового дна - слабоокатанный гравий с илом до 40%). Выше от дна, до глубины воды -31.9 метра - плотный ил темно-серого цвета с включениями гравия и ракушек (до 10%). Далее, до глубины -21.3 метра - пластичный ил темно-серого и зеленовато-серого цвета с редкими включениями гравия и ракушек. Приходится признать, что основательное, с должным научным обеспечением исследование структуры дна Севастопольских бухт было произведено только в 1956 году…

На глубине -17.3 начинается ложное дно из студенистого ила (0.1 кг./кв.см.). От поверхности до глубины 17.3 метра - вода. При средней осадке 10.05 метра,- от днища линкора до ложного дна 7.25 метра.

Ложное дно, это слой со средней толщиной в 4 метра студенистой массы. По многочисленным сообщениям водолазов на этом ложном дне были годами удерживаются различные тяжелые металлические предметы - металлоконструкции, упавшие с кораблей, свинцовые кабеля, различный металлический хлам,- осколки винтов, металлические ящики, обрывки якорных цепей… В районе якорной стоянки линкора водолазы обнаружили часть затонувшей баржи с семиметровой лебедкой. Остается признать, что «ящичную» донную мину такое «ложное» дно вполне могло годами держать. Такие физические воздействия, как суета с протаскиванием якорей, волочение бочечных бриделей, укладка кабелей…. Не говоря уже о взрывах авиационных бомб, крупных снарядов, взрывах глубинных бомб, или подрыв шнуровых зарядов, с целью уничтожения тех же мин, и остальных взрывоопасных предметов… Все эти действия перемешивали поверхностный, четырехметровый слой ила … Так что,- теоретически,- та же донная мина, в любом исполнении, в том числе и в «ящичном» варианте теоретически могла оказаться в любом из слоев ила - вплоть до пластичного ила, т.е. е - до уровня -21.3 метра. Кстати, даже такое - экстремальное «заглубление» мины в ил не помешало бы ее подрыву с помощью тех же глубинных бомб, или шнуровых зарядов.

Такое «илистое» явление в придонной части предполагало широчайшие возможности для минирования бухт, и создавало большие проблемы с тралением и

разминированием акваторий бухт.

Руководство по подрывным работам, приемлемое для расчёта зарядов ВВ, находящихся на поверхности грунта, предлагает следующую формулу :

$$C = 18Kr^3$$

где К- коэффициент, зависящий от свойств грунта
r –радиус воронки

Имеем воронки одну диаметром 10 метров, другую 12-14 метров. Располагаем заряд (мину) на слое ила, т.е. на ложном дне. Коэффициент К по таблице 23 все той же методике Веремеева примем 0.13. Правда, там наименьшее значение 0.37, но это для свеженасыпанной рыхлой земли, выдерживающей удельное давление 0.3 кг/кв.см, тогда как имеющийся ил выдерживает давление только 0.1 кг/кв.см, т.е. в три раза меньше. Но для поддержания ящичной мины и такое «дно» вполне годится.

Для получения воронок таких диаметров требуется взрывчатки:

для 10-метровой воронки: $C = 18 \bullet 0.12 \bullet 5^3 = 270$кг.

для 12-метровой воронки $C = 18 \bullet 0.12 \bullet 6^3 = 467$кг.

для 14-метровой воронки $C = 18 \bullet 0.12 \bullet 7^3 = 741$кг.

В первом приближении взрывы донных мин LMB и RMH могли оставить примерно такие воронки, какие и были зафиксированы в районе якорной стоянки линкора.

Во втором приближении эти воронки могли образоваться в результате ударной волны от взрывов «вышибных» зарядов, размещенных над палубой «второго» дна, усиленных ударной волной от взрыва основного заряда.

Проверим по глубинам воронок. Для этого используем формулу, вычисляющую видимую глубину воронки:

$p = ar$, где r-радиус воронки, a-коэффициент, зависящий от свойств грунта.
Принимаем a=0.25.
Тогда
для 10-метровой воронки $0.25 \bullet 5 = 1.25$метра

для 12-метровой воронки $0.25 \bullet 6 = 1.5$метра

для 14-метровой воронки $0.25 \bullet 7 = 1.75$метра

Диаметры и глубины воронок расчетные и действительные при таких зарядах, и в целом совпадают. Следовательно, при размещении зарядов на дне, исходя из размеров обнаруженных воронок масса одного не могла быть более 270 кг., а второго 741 кг.

При нашем моделировании такой вариант вполне подходит, потому как по расчетам, приводимым в публикациях А. М. Колпакова, Е. Ф. Шубочкина и Б. А. Каржавина, примерно такие заряды были способны пробить двойное днище крупного корабля. Но в отличие от того же Каржавина я рассматриваю вариант разрушения двойного дна линкора при взрыве со стороны трюма линкора.

По свидетельствам очевидцев – *«…мощный направленный удар, вызвавший пробоину днища и борта площадью 150—175 м.»*

Параметры и характер пробоины в днище так же вполне соответствуют подобной закладке зарядов. Тем более, что в направлении днища действовал не кумулятивный, а обычный - фугасный эффект взрыва.

Можно было бы и дальше, мурыжить совершенно нереальную версию взрыва линкора на донной мине, разыскивать в семиметровом слое ила осколки «…очень похожие на осколки той мины», не учитывая того факта, что все материковое дно севастопольских бухт усеяно осколками бомб, крупнокалиберных снарядов, включая 600 и 800 мм калибр…Но после интервью Уго Д'Эспозито, данного итальянскому журналисту, исследовавшему тему взрыва «Чезаре», следует навсегда отказаться от этой версии…

Уже на этапе отрицания минной версии, мы все более склонялись к версии диверсионной, причем как наиболее вероятную рассматривали версию, первым этапом которой предполагалась закладка заряда в трюме линкора накануне передачи его советскому ВМФ.

Теперь мы уже более основательно приступим к отработке

Диверсионной версии

Если вы обратили внимание,- я не стал слишком основательно анализировать всей той информации, что накопилась по исследуемой нами теме, в части касающейся «минной» версии гибели линкора, считая ее изначально маловероятной, и более того - неприемлемой. На основании исследованных мной архивных материалов, публикаций в открытой печати, информации, полученной от личного общения со свидетелями катастрофы, и людьми, служившими на линкоре в разные годы, с момента его передачи в состав нашего флота, я сделал вывод – линкор погиб в результате диверсии, предпринятой интернациональной группой морских диверсантов специального подразделения флота НАТО на Средиземном море. Для того, чтобы утвердиться в этом мнении, и продолжить более конструктивный поиск, или отказаться от этой версии, как несостоятельной, или бесперспективной, следует в очередной раз проанализировать имеющиеся в нашем распоряжении документы, публикации на тему и воспоминания фигурантов, имевших прямое или косвенное отношение к трагедии «Новороссийска».

Для того, чтобы наши «измышления» по диверсионной версии имели под собой хоть какую-то стартовую информационную основу, в очередной раз обратимся к **воспоминаниям бывшего Главного штурмана флота Митрохина:**

«…*Вспоминая события, относящиеся к периоду работы Правительственной комиссии под председательством Малышева, не могу не отметить следующее.*

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

Как следует из воспоминаний самого адмирала Левченко, - тот до конца своей жизни упорно и аргументированно отстаивал диверсионный след в гибели «Новороссийска». Зная об этом, адмирал Горшков предусмотрительно сделал все возможное, чтобы Левченко, действительно, не провел на комиссии свое видение проблемы.

И, все же, в итоговом документе комиссии по настоянию Малышева было записано: «**Вероятность диверсии не исключается**».

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

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

Делать парад»! - и еще раз стукнул по столу. После этого, я открыл дверь и тихонько вышел из кабинета.

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

Судя по реакции Малышева, он не столько отрицал минную версию, сколько обвинял руководство флота в катастрофе с линкором…

Для нас важно другое, - Главный штурман флота, находившийся в гуще флотских событий, интуитивно отрицая минную версию подрыва линкора, решительно настаивал на расследовании диверсионной версии…

Для начала стоит определиться с направлениями поиска. Когда заходит речь о возможной диверсии против линкора, то традиционно предлагается и «разрабатывается» так называемая - «итальянская» версия…Затем, по ходу рассуждений, и по степени нагнетания страстей с военно-политическим компонентом, вводится «английский» след, и уж когда исследовательские страсти выходят на шизоидный уровень, тогда нам предлагают поверить в то, что высшее советское руководство середины 50-х годов для достижения своих «местнических», или «местечковых»(?) целей было готово утопить линкор с экипаже в полторы тысячи человек… Самое неприятное в том, что среди авторов этих, не побоюсь этого термина - «шизоидных» опусов попадаются ветераны флота, кандидаты наук… Ну, что здесь скажешь, от подвижек в психике, никто из нас не застрахован, а направить человека на психическую экспертизу можно только по судебному решению…

Для того, чтобы согласиться или аргументированно отказаться от каждой из этих версий, следует, как минимум, познакомиться с их сутью… Не злоупотребляя вашим терпением, я предлагаю от каждой из версий, рассмотреть лишь те фрагменты информации, либо те эпизоды, которые могли бы быть приложены к разработке диверсионной версии по «Новороссийску».

Борис Каржавин считал, что первым сигналом о возможности диверсии против линкора должна была стать информация об обнаружении магнитной мины на швартовной бочке, к которой обычно швартовался легкий крейсер «Керчь».

Ссылка Каржавина на сообщение о магнитной мине, обнаруженной морскими пограничниками на бочке, ближайшей к Константиновской батарее, была не совсем корректна, так как она не имела документальных подтверждений. Если бы по линии ГБ прошла такая информацию, она по-всякому была бы доложена членам государственной комиссии, и прежде всего генералу МГБ А. Шилину, А. Малышеву , и адмиралу С. Горшкову. Хотя, Как знать?- быть может, и была доложена…

Возможные версии организации диверсии

И так, мы допускаем возможность диверсии.

Более того, установка магнитной мины, или даже ее муляжа, на бочке, к которой предстояла швартовка крейсера «Керчь», могла являться частью «легенды прикрытия», рассчитанной

на то, чтобы поиск исполнителей и организаторов диверсии направить исключительно по «итальянскому» следу. Дело в том, что легкий крейсер «Керчь» в прошлой своей крейсерской жизни входил в состав Итальянского флота, и был передан советской стороне одновременно с линкором «Джулио Чезаре»… Вот только сам факт столь демонстративного минирования «керченской» бочки(если бы он имел место быть), вызывает большие сомнения в «чистоте» итальянского следа… А если точнее, - возникает вполне обоснованное подозрение, что какая-то третья сторона, имевшая отношение к взрыву «Новороссийска, была заинтересована направить возможное расследование по «итальянскому» следу… В рассматриваемый нами исторический период такой стороной, по ряду признаков, являлась Великобритания…

Исходя из этих соображений, таки, не исключая из нашей «разработки» итальянского следа, отследим возможное участие в диверсии против «Новороссийска» английского морского спецназа…

Но, даже отрабатывая так называемые - итальянский и английский «следы» в диверсионной версии взрыва «Новороссийска», мы не исключаем возможность предварительного минирования линкора до передачи его нашим морякам.

Покойный капитан 1 ранга Лепехов в своих публикациях, посвященных памяти линкора «Новороссийск», традиционно возвращался к своей версии гибели линкора от рук итальянских боевых пловцов. Лепехов всякий раз вспоминал о том, что в носовой части корабля в трудно доступном участке трюма в районе «второго» дна он обнаружил следы сравнительно свежей сварки на одной из «глухих» переборок. По предположению Лепехова, - на тот момент командира трюмной группы дивизиона живучести, за обнаруженной им переборкой могла находиться выгородка, в которой вполне мог размещаться заряд взрывчатки, заложенный итальянскими рабочими в период подготовки передачи линкора советским морякам. С учетом предлагаемой мной версии взрыва линкора, информацию, данную Лепеховым, можно до поры принять к сведению. Ограниченный круг моих читателей прекрасно помнит о том, что в условиях угрозы потерять Ленинград, на уровне Военного отдела Политбюро ВКП(б) было принято решение скрытно подготовить в взрыву наиболее ценные корабли и объекты Балтийского флота. Действуя в соответствии с этим указанием, на всех наиболее ценных и крупных кораблях флота были проведены специальные работы, позволявшие в случае «усугубления» ситуации взорвать корабли. О готовности к проведению такой «акции» на самом высшем уровне были произведены соответствующие доклады. Как обычно в нашей жизни трагедиям сопутствуют комедии. Чуть ли не до прорыва блокады, сильно пьющий «товарищ» Жданов не посчитал нужным испросить разрешение у своих кремлевских коллег на отмену принятого ранее решения, а Главком - адмирал Николай Кузнецов, считал, что ему не по «рангу» было отменять это указание. Так что подготовить линкор к взрыву,- это запросто… А вот «разминировать»- проблема… Проще было бы взорвать…Ну это уж так,- неуместная шутка… Кстати, тогда же в первую блокадную зиму, несколько высокопоставленных военных журналистов, из числа, опять-таки - военных писателей - фантастов, употребив изрядную дозу коньяка, в своем «узком» кругу, чуть было не решились в случае тех же «критических» условиях прорываться через немецкую блокаду на соединение с «союзниками»… Этим «товарищам» очень доходчиво объяснили «…что они не правы…». Настолько «доходчиво», что о некоторых из них более никто и не вспоминал, а другие - «загадочно»(?) исчезли…

После ознакомления с предыдущей информацией, стоит ли закладку фугаса в наиболее уязвимом месте линейного корабля «Юлий Цезарь воспринимать как коварную акцию мстительных, кровожадных последователей дуче Муссолини, не учитывая того простого факта, что аналогичные закладки взрывчатки могли быть произведены итальянскими ультра-левыми патриотами на всех крупных кораблях итальянского флота накануне капитуляции Италии перед войсками англичан. А то, что аналогичные «Новороссийску» акции «возмездия» не были совершены на других линкорах, переданных Англии, и США, уже потому, что эти корабли, практически без задержки в 1948 году были возвращены Италии, вступившей в блок НАТО. Вполне возможно, что аналогичные фугасы были удалены с этих кораблей в рабочем порядке. Командование итальянского флота вовсе не обязано было отчитываться перед нашим руководством, и тем более предупреждать о тех «сюрпризах», что ждали нас в трюме «Джулио Чезаре»…

И не случись то, что произошло с «Новороссийском» 29 октября 1955года, то уже году в 1961-м могла «взлететь на воздух» какая - ни будь домна на Донбассе, в которую загрузили бы в качестве металлического лома одну из цистерн от линкора, «утилизированного» по плану хрущевских «реформ» начала 60-х годов… К примеру - цистерна от линкора, в которой ранее держали бензин… Происходили же взрывы домен, в которые в качестве металлолома загружали старые танки, с невыгруженным боезапасом… Всегда надо делать поправку на наши «местные», особые условия…

А теперь возвращаемся к «нашему» линкору. Итальянские инженеры-судостроители отлично представляли недостатки в конструкции линкора. После модернизации, проведенной в 1936-1937 годах, центр тяжести линкора сместился, еще в большей степени снизив его способность противостоять различным повреждениям, сохраняя при этом остойчивость… Уже только потому, что офицеры, хорошо знавшие устройство линкора, в первые же минуты после взрыва предположили, что эпицентр взрыва находится в районе бензиновой цистерны, предположим, что основная часть взрывчатого вещества была залита и равномерно распределена по днищу этой цистерны, удачно(?) расположенной между бортами. С учетом емкости этой цистерны в 50 кубов, - четыре тонны ВВ слоем в 20 см можно залить на площади 10-12 квадратных метров и закрасить несколькими слоями сурика. Кстати, судя по схеме трюма «Новороссийска», днище цистерны, используемой под бензин, имело форму усеченного треугольника, что еще в большей степени предполагало формирование направленного взрыва… Не даром, капитан 1 ранга Мигиренко, предполагал, что заливка тола была произведена в помещение, имевшее форму треугольника… Взрывчатка, распределенная таким слоем, позволяла сделать достаточно глубокие выемки для создания мощного кумулятивного эффекта. А моделируемая площадь закладки ВВ вполне сопоставима с площадью пробоины на днище.

Вы спросите - зачем такие сложности,- не проще ли было сделать заливку в любом из тамбуров в районе второго дна трюма? Не исключено, что так и было, но бензиновая цистерна не предполагала чистку, как в случаях с мазутными цистернами, а значит, что и обнаружение взрывчатки было маловероятно. Выемки для создания кумулятивного эффекта можно было заполнить каучуком и закрасить. Детонация же паров над десятком тон бензина, значительно увеличила бы фугасный эффект взрыва. Палубой ниже предполагалась закладка двух зарядов, примерной мощностью по 1000 кг . Взрыв этих зарядов предполагал разрушения днища корабля и предназначался в качестве «вышибных»

для основного фугаса, направляя его энергию взрыва вертикально вверх, для пробивания всех палуб корабля, располагавшихся выше эпицентра взрыва.

Вы спросите,- почему основной фугас предполагал четыре тонны ВВ, а не больше, или меньше… Мы не стали умничать, и в наших расчетах применили формулы, предложенные опытным сапером-подрывником Юрием Веремеевым. Кстати, хорошо, что за обсуждение проблемы взрыва линкора взялся бывший общевойсковой взрывник,- он не заморочен на флотских догмах,- ему - что бетонный бункер взрывать, что линкор,- все едино…

Мы исходим из предположения, что при приходе электросигнала на детонатор, предполагалось, что практически одновременно произойдет взрыв и основного заряда и «вышибных» или как их назвал Веремеев - «забивочных» зарядов. «Подвижка» во времени не превышала сотых долей секунды… Возможно, что это создало эффект и ощущение двойного взрыва, о которым говорили отдельные свидетели катастрофы с других кораблей.. Примерно такое же ощущение могло быть от сотрясания разорванного дна линкора, после отражения взрывной волны, пробившей изнутри днище, и отразившейся от упругого илистого грунта… Сколько свидетелей - столько и мнений, или ощущений… Сербулову, вообще, показалось, что корпус линкора вздрогнул от столкновения с буксиром, либо с неудачно маневрировавшим на рейде крейсером. Офицеры, сидевшие за поздним чаем в кают-компании эскадренного миноносца «Летучий», стоявшего в 550 метрах от линкора у причала Клеопиной балки, вообще решили, что где-то рядом резко зарыли рубочную дверь… Вся эта разноголосица свидетелей, очередной раз отрицает вариант взрыва под линкором донной мины. При подводном взрыве -гидродинамический удар разной степени испытали бы корпуса всех кораблей, стоявших на рейде и у ближайших причалов. Этого явления НЕ БЫЛО…

Я не согласен с формулировкой Веремеева о том, что «…взрыв был необычным». Это в представлении окопного минера взрыв был НЕОБЫЧНЫЙ… Если смоделировать тот вариант, что предлагаю я, то многие вопросы, возникшие у Веремеева, отпали бы по ходу дальнейших рассуждений.

Исходя из этого же предположения - на размеры и характер воронок повлияло то, что двум полузарядам по тонне ВВ, равномерно распределенным по малой площади, предстояло проломить днище, потратив на это часть энергии, и затем, отразившись от упругого жидкого слоя ила, придать дополнительный импульс взрывной волне основного заряда…

Это и эффект двойного взрыва и выброс больших масс ила и придонной воды…

Те две воронки, что зафиксировали на дне водолазы, образовались в результате взрывов «вышибных» зарядов, пробивших днище и вызвавших резкий выброс ила и воды. Пусть вас не смущает тот факт, что края обширной пробоины были загнуты внутрь корпуса корабля… Повторная деформация рваных краев пробоины, направив эту «рванину» внутрь корпуса, произошла в те же доли секунды в результате мощного отражения ударной волны, образовавшейся при срабатывании вышибных зарядов… С учетом же того, что сработали о два вышибных заряда, - то и на дне образовались две воронки. Большая часть энергии взрывов этих зарядов была затрачена на образование пробоины с двумя смещенными центрами…

В пользу моей версии «работает» даже тот факт, что, по наблюдениям свидетелей взрыва – сигнальщиков с соседних кораблей, выброс ила и воды был наклонный и как бы- двойной…Это опять – был эффект от двух разделенных «вышибных» зарядов… Это и воронки, несколько смещенные относительно первоначальной диаметрали корпуса линкора.

За счет кумулятивного эффекта, сопровождавшего взрыв основного заряда, произошло мощное всасывание из поддонного пространства большой массы ила и воды с последующим выбросом всего этого дерьма на верхнюю палубу… Если бы Веремеев был ближе к нашей морской специфике, то он бы домыслил и все предшествовавшие, сопутствовавшие и последовавшие за взрывом процессы. Но даже те рекомендации и выводы, что сделал Веремеев как специалист -подрывник помогли переосмыслить основные этапы, предшествовавшие трагедии.

Теперь же, зарядившись энергией «взрывной» версии, предложенной Юрием Лепеховым, и «доработанной» Веремеевым, приступим к отработке вариантов диверсионной версии…

Для начала проанализируем документы, позволяющие судить о системе противодиверсионной обороны главной базы Черноморского флота.

Из докладной начальника штаба дивизии ОВРа капитана 1 ранга Кулешова от 1.11.55 года: «Согласно плану ПЛО ГБ ЧФ у входа в ГБ Севастополь постоянно должен находиться один БО на позиции ДОЗК ПЛО № 9 с задачей гидроакустического и зрительного наблюдения за входом в ГБ.

Фактически с 6 ч 30 мин до 9 ч 05 мин 28.10.55 г. БО-427 находился в районе мыса Лукулл на обеспечении полетов авиации ВВС ЧФ, и его сменил в этой точке в 09 ч 40 мин БО-276, который находился до 00 ч 24 мин 29.10.55 г. и возвратился в точку ДОЗК ПЛО № 9 в 1 ч 17 мин 29.10.55 г.

Такое совмещение производилось по приказанию командира 24 ДиОВР контр-адмирала Галицкого на основании разрешения командования флотом. Ворота боковых и сетевых заграждений у входа на внутренний рейд ГБ Севастополь в темное время суток должны держать закрытыми и открывать только с разрешения ОД штаба ЧФ. Боновые ворота были открыты с начала темного времени 28.10.55 г. до 2 ч 30 мин 29.10.55 г. по причине входа и выхода из ГБ Севастополь кораблей и плавсредств».

Кроме приведенного документа, подтверждающего возможность свободного прохода на внутренний рейд Севастополя диверсионных средств потенциального противника, имеется немало свидетельств того, что существовавшая защита рейда , в любых режимах ее использования, не представляла собой существенной преграды для подводных малогабаритных средств, и тем более для отдельных групп боевых пловцов.

Из ряда тактические приемов, и средств боевого поражения кораблей противника, применявшимися до той поры морскими диверсантами, нам предстоит выявить те, что могли быть применены в предполагаемой атаке против «Новороссийска».

1. **Отработка «итальянского» следа.**

Всякий раз, при попытках отработки диверсионной версии во взрыве линкора «Новороссийск» упоминался бывший командующий 10-й флотилии МАС князь Валерио Боргезе.

Сторонники и активные поборники диверсионной версии решительно начинали искать «севастопольский» след в деятельности «черного» князи. Подступаю к расследованию диверсионного следа в гибели «Новороссийска», без анализа деятельности Боргезе и его 10-й флотилии МАС нам не обойтись. Хотя, еще не факт, что это расследование приведет нас в Севастопольскую бухту октября 1955 года.

Из книги бывшего командира флотилии специальных штурмовых средств итальянского ВМФ В. Боргезе «Десятая флотилия МАС*»: «Вспоминаю, в частности, случай с линейным кораблем «Чезаре». Водителям торпед удалось присоединить зарядное отделение незаметно для находившихся на борту корабля людей...»*

Нет, это происходило не в октябрьскую ночь 1955 года в Севастополе, а четырнадцатью годами раньше при тренировке водителей человекоуправляемых торпед на одной из итальянских военно-морских баз. Воспоминания В. Боргезе были опубликованы в Италии в 1950 году, а в переводе на русский язык появились в 1957 году. Книга этого, первого в нашей стране издания, в нашем доме появилась в 1959 году. Должно быть, уже с того времени имя командора князя Валерио Боргезе ассоциировалось в моем представлении с подводными диверсантами, взорвавшими «Новороссийск».

Для более полного «погружения» в идею осуществления итальянцами диверсии против «Новороссийска» восстановим в памяти отдельные эпизоды применения оружия подводными диверсантами под командование князя Боргезе.

Первые сведения об успешном применении нового оружия, предназначенного для морских диверсий, относятся к концу первой мировой войны. Вечером 31 октября 1918 года итальянцы — лейтенант медицинской службы Р. Парлуччи и инженер-капитан 3-го ранга Р. Россетти проникли в базу австрийского флота Пола на специальной управляемой торпеде с двигателем мощностью 40 лошадиных сил, приводившейся в действие сжатым воздухом. С помощью магнитного устройства они прикрепили к подводной части линкора «Вирибус Унитс» два устройства, каждое из которых было начинено 170 кг взрывчатки. Именно такой способ крепления крупных зарядов будет впоследствии применен английскими морскими диверсантами. На рассвете следующего дня часовой механизм произвел взрыв, в результате чего линкор водоизмещением 22 тыс. тонн переломился и сразу же затонул.

В 1935 году молодые инженеры итальянского военно-морского флота Тезео Тезеи и Элисс Тоски предложили усовершенствованный вариант человеко-управляемой торпеды длиной 6,7 м, диаметром 0,53 м, с дальностью плавания 10 миль (18,5 км), глубиной погружения до 30 м, наибольшей скоростью 3 узла (5,5 км/ч). Винты торпеды приводились в действие электродвигателем, питавшимся от аккумуляторной батареи общим напряжением 60 вольт. В головной части торпеды находилось легко отделяемое зарядное устройство с 300 кг взрывчатки. Путем заполнения или продувания балластных цистерн от баллонов со сжатым воздухом торпеда погружалась или всплывала. Экипаж человекоуправляемой торпеды состоял из двух человек, размещавшихся верхом на торпеде в легководолазных костюмах с кислородными дыхательными аппаратами. Переднее место занимал водитель, осуществлявший управление по приборной доске, на которой находились магнитный компас, манометр давления в цистернах, амперметр и вольтметр, показывающие уровень заряженности аккумуляторных батарей. Второе место на торпеде занимал специальноподготовленный боевой пловец, который обеспечивал проход

в противоторпедных заграждениях с помощью сетеподъемника и сетепрорезателя, и прикреплял зарядное устройство под днищем корабля.

Из статьи капитана 2-го ранга ВМФ Италии Виргиллиса Спигая «Нападение итальянских человеко-торпед на военно-морскую базу Александрия»: *«…При взрыве заряда непосредственно подсамым килем корабль получает повреждение в наиболее уязвимых и наименее защищенных местах».*

Для успешной диверсии необходимо было: по данным воздушной и агентурной разведки определить местонахождение крупных кораблей противника; доставить человекоуправляемые торпеды и их экипажи в район военно-морской базы; как правило, эта роль отводилась специально оборудованным подводным лодкам; водителям торпед скрытно войти в гавань, преодолев различные заграждения и ускользнув от сторожевых кораблей и постов наблюдения.

Далее инструкция требовала выполнения следующих действий: каждому водителю торпеды найти в гавани заранее намеченную цель и приблизиться к ней на расстояние до 50 метров в полупогруженном состоянии. Над поверхностью воды при этом выступает только голова водителя, второй член экипажа находится под водой. Затем, следовало погрузиться и приблизиться к кораблю на расстояние касания рукой; под днищем корабля добраться до бокового киля на ближайшем борту ***(в случае с «Новороссийском», при предполагаемом движении диверсантов от прохода в боновых воротах,- это был правый борт –Б.Н.)…***

…закрепить на боковом киле зажим и прикрепить к нему тросом боевое зарядное отделение торпеды;

проплыть под днищем корабля и прикрепить к противоположному боковому килю второй зажим с тросом, туго натянув его;

передвигая боевой заряд по тросу, установить его точно на средней линии корабельного днища (обследуя район воронки, оставшейся в грунте от предполагаемого взрыва заряда, наши водолазы сообщали о нахождении нескольких обрывков тросов, ни один из которых не был исследован специалистами на предмет его возможного использования подводными диверсантами - Б.Н.);

…установить на часовом механизме время взрыва и уйти от корабля…

В случае с «Новороссийском», место пробоины в корпусе не было характерно для методики, применяемой при креплении зарядов итальянскими диверсантами… Боковые кили отстояли от места пробоины более чем на 20-25 метров… И место это на корпусе линкора менее всего подходило для крепления крупных зарядов.

Отсутствие в случае с «Новороссийском» характерных признаков работы боевых пловцов, описанных Виргиллисом Спигаем, позволили мне предположить, что - либо итальянские диверсанты освоили новые приемы минирования корабля-цели, либо они переняли приемы, применяемые английскими диверсантами в последний период войны.

Из всего перечня операций, проведенных с помощью управляемых боевыми пловцами торпед, я упомяну лишь ту, в которой участвовал Джино Биренделли, который, как мне кажется, имел некоторое отношение к диверсии против «Новороссийска».

«...В атаке на Гибралтар в октябре 1940 года участвовали три человеко-торпеды, скрытно доставленные на расстояние 4 миль от гавани подводной лодкой «Шире» под командованием Валерио Боргезе.

«Я распределил цели между водителями следующим образом: ***Биринделли*** *— ближайший линкор, Тезео, у которого торпеда была с большим радиусом действия,— линкор, стоящий дальше, а де ла Пенне должен был разведать место якорной стоянки авианосцев и крейсеров. В случае их отсутствия он должен был прикрепить зарядное отделение торпеды под гребные винты ближайшего к выходу линкора в надежде, что это также может причинить повреждение носовой части соседнего линкора…*

…Одной из человеко-торпед удалось войти в гавань в полупогруженном состоянии, миновав два боновых заграждения, и подойти под водой почти на 30 метров к линкору «Бархэм». Здесь из-за неисправности торпеды и дыхательного аппарата экипаж всплыл и был захвачен. Две другие человеко-торпеды вышли из строя до входа в гавань, одна из них была уничтожена, а другая брошена экипажем на ходу. Секрет нового оружия был раскрыт.

По факту атаки кораблей 31 октября1940 года появилось сообщение английского командования военно-морской базы в Гибралтаре.:

*«…Сегодня утром офицерами итальянского военно-морского флота была произведена неудачная попытка взорвать находящиеся в базе корабли при помощи торпед — одна взорвалась при входе в гавань, не причинив, однако, ущерба, вторая выбросилась на побережье на испанской территории» (*из сообщения командования

Англичане, делая сообщение, скрыли «простенький» факт, - один из водителей торпед – Джино Биренделли, проявив выдающийся героизм, волоком подтащил свою затонувшую торпеду под днище линкора «Бархэм», включил часовой механизм, и только после этого, на последних минутах запаса воздуха, всплыл на поверхность, где и был обнаружен англичанами, обратившими внимание на пузыри воздуха, поднимавшиеся из под днища линкора…»

Возьмите на заметку фамилию боевого пловца - Биренделли. Коммадор Джулио Биренделли напомнит о себе и о своих «морских дьяволах» в октябре 1955 года…

В рассмотренном нами случае атаки итальянскими человеко-торпедами английских кораблей, в надежде одним взрывом надежно вывести из строя один линкор и нанести повреждение - другому,- ближайшему, Боргезе дал указание де ла Пенне крепить заряд в районе винтов,- то есть - изменить привычную методику крепления заряда в районе боковых килей линкоров…Значит, таки, были различные варианты крепления боевых отделений торпед, в отличие от той методики, что была описана в ранее упоминаемой статье капитана 2-го ранга Виргиллиса Спигая. Этот факт тоже следует принять к сведению.

В июле 1941 года окончилась неудачей комбинированная атака авиацией, взрывающимися катерами и двумя человекоуправляемыми торпедами английских кораблей в главной гавани Ла-Валлетты на о. Мальта. При этом погиб второй изобретатель человеко-торпеды — лейтенант Тео Тезеи, его имя было присвоено подводному отряду десятой флотилии МАС. Оно будет звучать и в названии подразделения боевых пловцов Итальянского ВМФ, возрожденного в послевоенные годы. Это ли не доказательство сохранения основных боевых традиций морских диверсантов Италии?

Кстати, три послевоенных года линкор «Джулио Чезаре» будет находиться в «отстое» на базе Ла-Валетта на острове Мальта.

Наибольшего успеха итальянские человекоуправляемые торпеды достигли 18 декабря 1941 года во время атаки английской Восточно-Средиземноморской эскадры в Александрии. На этом эпизоде стоит задержать внимание.

АТАКА ЛИНКОРОВ «ВЭЛИЕНТ» И «КУИН ЭЛИЗАБЕТ»

«…Операция была разработана очень тщательно. Было решено, что как только данные воздушной разведки, условия погоды (принимается во внимание и лунный свет), а также обстановка в порту Александрия сложатся благоприятно для атаки, подводная лодка «Шире», имея на борту человеко-торпеды и штурмовые команды, выйдет из Лероса» (В. Спигай «Нападение итальянских человеко-торпед на военно-морскую базу Александрия).

Незадолго до этого немецкие подводные лодки потопили на Средиземном море авианосец «Арк Ройял» (13 ноября 1941 года) и, уже окончательно - флагманский линкор «Бархэм». На Средиземном море оставались лишь два английских линкора — «Куин Элизабет» и «Вэлиент» водоизмещением по 32 тыс. тонн, которые стояли в охраняемой гавани, защищенной минными полями, сторожевыми кораблями и катерами, периодически взрывавшими глубинные бомбы. Итальянское военно-морское командование решило нанести удар по линкорам противника и тем самым достичь решающего превосходства на Средиземном море. Экипажи человеко-торпед тренировались уже год. Подводная лодка «Шире» под командованием В. Боргезе накануне вечером подошла на расстояние 1,3 мили от маяка на Западном мысу порта Александрия и на глубине 15 метров выпустила три человеко-торпеды. Командовал группой капитан 2-го ранга де ла Пенне, который совместно с главстаршиной водолазов Бьянки должен был атаковать линкор «Вэлиент». Экипаж второй торпеды в составе инженер-лейтенанта Антонио Марчелья и капрала Шергарта должен был подвести боевой заряд под днище линкора «Куин Элизабет», а экипаж третьей (инженер-лейтенант Винченцо Мартелотта и главстаршина водолазов Марино) — напасть на авианосец или крупный танкер.

На подводной лодке «Шире» остались два резервных экипажа — лейтенант Луиджи Фитринелли с водолазом Мемоли и гардемарин Джорджио Спасарелли с водолазом Саваре. Участники всех операций названы не случайно, возможно, их имена нам еще встретятся.

Де ла Пенне вспоминал*: «В течение длительного времени мы тренировались в холодной воде и в ночное время, чтобы привыкнуть к холоду и темноте... наши кислородные приборы рассчитаны только на 5—6 часов... вся операция должна уложиться в рамках этого времени...*

При подходе к гавани водители торпед увидели раздвинутые заграждения и сигнал в воротах бокового заграждения, показывающий, что в гавань должен войти корабль. Поэтому я решил попытаться проскользнуть в гавань вместе с входящим кораблем, вместо того чтобы попытаться проникнуть под или сквозь сеть» (Луиджи де ла Пенне. «Атакаитальянцев на военно-морскую базу Александрия»).

Человеко-торпеда под управлением де ла Пенне погрузилась и двинулась в гавань впереди трех эсминцев. Первый эсминец прошел над их головами. Прижавшись ко дну и тем самым избежав винтов корабля, де ла Пенне с напарником вошел в гавань со вторым эсминцем. Следом вошли в гавань в подводном положении две другие человеко-торпеды и приступили к поискам своих

целей. Де ла Пенне подошел к линкору «Вэлиент» в 2 часа 19 минут. В 30 метрах от линкора торпеда вышла из строя и опустилась на дно, потерялся водолаз. С большими усилиями водитель по дну на глубине 17 метров подтащил торпеду под днище линкора, поставил часовой механизм взрывателя на 5 часов и всплыл на поверхность. Вторая человеко-торпеда, перебравшись через противоторпедную сеть, вышла к линкору «Куин Элизабет».

«В 3.00 Марчелья занял позицию для атаки в 100 футах от средней части корабля, ориентируясь на трубу... Погрузившись, он вместе с товарищем медленно продвигался на шум механизмов, пока, наконец, не достиг бокового киля... ему удалось ***закрепить заряд точно под корпусом, согласно инструкции на 5 футов ниже корпуса****. Поставив часовой взрыватель, он удалился по дну»*(В. Спигай).

Наблюдательные посты на линкоре обнаружили подводных диверсантов по пузырькам, поднимавшимся на поверхность. С корабля осветили воду прожекторами, но итальянцам удалось уйти.

Экипаж третьей торпеды, не обнаружив авианосца, заминировал самый крупный танкер в гавани водоизмещением 10 тыс. тонн. Взрыв под «Вэлиент» раздался в 5 часов утра, затем — под «Куин Элизабет». Линкоры, получив серьезные повреждения, сели на дно. Из-за длительного ремонта они больше не принимали участия в войне.

«Взрыв со страшной силой потряс корабль. Свет погас, и трюм наполнился дымом. Я оказался невредим. Корабль накренился на 5 градусов и осел на грунт» (Луиджи де ла Пенне). *В этот момент де ла Пенне с напарником, захваченным на поверхности воды, находились под стражей в трюме линкора «Вэлиент». Через несколько минут, выбравшись на палубу, они наблюдали взрыв под линкором «Куин Элизабет».*

Под обоими линкорами взорвались боевые заряды, содержащие по 300 кг взрывчатого вещества.

Надо отдать должное англичанам. Они сумели скрыть аварию линкоров и ввести в заблуждение итальянское командование. На кораблях, севших на дно, как ни в чем не бывало неслась корабельная служба и даже устраивались приемы…».

Использовав для описания фрагменты воспоминаний участников атаки английских линкоров , я особо высокие навыки водителей торпед, показанные ими в процессе проникновения в базу, оборудованную солидной системой противодиверсионной защиты . И, опять-таки, мы получили представление о способах минирования кораблей боевыми пловцами.

Шесть лет спустя Боргезе писал*: «Не из любви к политике мы вспоминаем о совершенных ошибках и упущенных возможностях, а только потому, что история должна быть написана объективно для будущих поколений. Они должны учиться на ошибках предшественников и не повторять их».*

А в те годы он вынашивал планы транспортировки человеко-торпед к американскому побережью, активно делился опытом с немецкими подводниками, встречался с адмиралом Деницем.

На 2 октября Боргезе намечал атаку кораблей на внешнем рейде Гибралтара четырьмя взрывающимися катерами, а в порту — человекоуправляемой торпедой нового типа. Этому помешала капитуляция Италии, которая последовала 3 сентября 1943 года.

С учетом выхода из войны Италии, большая часть боевых пловцов Десятой флотилии МАС продолжила воевать против своих бывших союзников немцев в «содружестве» с бывшими противниками - англичанами. Можно поражаться беспринципности этих итальянцев, действовавших по принципу – «чистый спорт - никакой политики». В силу «сложившихся» обстоятельств к этой группе боевых пловцов присоединилась большая часть и моряков Десятой флотилии, , вернувшихся из плена. Правильнее было бы сказать, что их освобождение из плена произошло при условии продолжения борьбы уже в союзе с англичанами и американцами. Трудно судить этих лихих парней, но по общим признакам,- более порядочно поступил Боргезе, до конца сохранив верность своим принципам и прежним союзникам – немцам…

Получив самый минимум информации по методике действий итальянских морских диверсантов, имеет смысл оценить уровень «специальной» подготовки и «рабочих» навыков их коллег - английских морских диверсантов.

…В должной мере оценив потенциальную угрозу, исходившую из под воды, английское военно-морское командование начало применять эффективные меры защиты от морских диверсий: усилилось наблюдение с использованием ослепляющих прожекторов, осуществлялось профилактическое бомбометание глубинных бомб и сброс гранат, улучшилась индивидуальная защита кораблей, проводились осмотры их днищ. В 1941 году в Гибралтаре была создана специальная команда по борьбе с подводными диверсантами во главе с лейтенантами **Бейли и Крэббом**.

Кстати, это они подняли со сбитого и затонувшего самолета портфель генерала Сикорского с секретными документами. В скором времени Крэбб возглавил борьбу с подводными диверсиями в Гибралтаре, потребовавшую от него и его товарищей мужества и смелости. Они вели осмотр подводной части корпуса всех кораблей, прибывающих в Гибралтар, стоящих на рейде или в гавани.

Неудачей закончилась последняя атака гавани Александрии в мае 1942 года и попытки подорвать плавучий док с линкором «Куин Элизабет». Все шесть водителей торпед были захвачены в плен.

В 1942 году итальянцы использовали для диверсии против судов, стоящих на рейде Гибралтара, 12 боевых пловцов диверсионной группы «Гамма», действовавшей с испанского побережья. Диверсанты несли на себе две мины массой по 2,2 кг, размещенные на груди и спине. В этот период командование Десятой флотилии МАС создает напротив Гибралтара тайную базу человекоуправляемых торпед на интернированном с начала войны в испанском порту Альхесирас итальянском судне «Ольтерра». Переоборудовав под видом капитального ремонта часть отсеков судна для скрытого выхода и входа человеко-торпед, итальянцы предприняли с него несколько диверсий. Так, в ночь с 7 на 8 декабря 1942 года неудачей закончилась попытка атаковать Гибралтар тремя человекоуправляемыми торпедами, три водителя погибли от обстрела и взрыва глубинных бомб, двое сдались в плен, и лишь один водитель вернулся на тайную базу — судно «Ольтерра».

И все же в мае и августе 1943 года (за месяц до выхода Италии из войны) итальянцам удалось на внешнем рейде Гибралтара потопить пять и повредить два судна.

Только после этого, в канун капитуляции Италии 3 сентября 1943 года, англичане, нарушив испанский суверенитет, захватили судно «Ольтерра» и обнаружили на нем части человекоуправляемых торпед. Группа Крэбба собрала и успешно испытала две торпеды.

…После капитуляции Италии Крэбб был командирован в эту страну, имея задачей разыскать и собрать личный состав Десятой итальянской флотилии, которая занималась комплектование человеко-торпед и команд легких водолазов. Его поиски не были продолжительными —итальянцы, услышав о его прибытии, сами явились к нему...

… Во время пребывания в Италии Крэбб собрал очень ценную информацию как о человеко-торпедах, так и о новейших типах присасывающихся мин и мин-сюрпризов, которые после крепления невозможно оторвать от днища корабля» (Т. Волдрон, Д. Глисон. «Подводные диверсанты во второй мировой войне»).

Крэбб создал из бывших противников особый отряд, в который из десятой флотилии МАС вошли бывший командир базы человеко-торпед «Ольтерра» Мускуталли, командир боевых пловцов Волк, изобретатель легководолазного снаряжения для подводных диверсантов Беллони и другие. С их помощью были значительно усовершенствованы английское специальное легководолазное снаряжение и дыхательная аппаратура. Вернулись из английского плена члены экипажей человеко-торпед. Бывшие враги стали союзниками. Водителю – капитану 2 ранга де ла Пенне, подорвавшему линкор «Вэлиент», золотую медаль «За храбрость» вручил бывший командир этого линкора, ставший к этому времени главой союзнической морской миссии в Италии.

Немцы, оккупировавшие Италию после ее выхода из войны и захватившие военно-морскую базу Специя, где базировалась десятая флотилия МАС, ничего там не обнаружили — ни технической документации, ни самих торпед. Все было спрятано в тайниках личным составом флотилии. Более того, - все семь исправных, и ранее не использовавшихся человекоуправляемых торпед нового типа вскоре попали к англичанам. Торпеды этого типа были более мореходными, имели значительно большие дальность и автономность плавания, глубину погружения и скорость, чем человеко-торпеды типа «Майами», или «Пигс» (свиньи), как их презрительно называли итальянцы и англичане.

К этому времени англичане создали свою человекоуправляемую торпеду, испытания которой были проведены в июне 1942 года в Портсмуте.

В октябре 1942 года была предпринята попытка атаковать немецкий линкор «Тирпиц», стоявший в Тронхейм-фьорде в Норвегии. Окончилась она неудачей, так как при подходе к фьорду торпеды были сорваны с буксирных тросов рыболовецкой шхуной всего лишь в 15 милях от «Тирпица».

Первую успешную атаку английские человекоуправляемые торпеды провели при вторжении на о. Сицилию 3 января 1943 года против итальянского легкого крейсера «Трайано», стоявшего в порту Палермо. Подводные лодки-носители ночью выпустили в трех милях от порта два «Шериотирс» (возница), так называли англичане свои человеко-торпеды. Экипажу одной из них —Гринлэнду и Фирьери —на глубине 10 метров удалось войти в порт, преодолеть два сетевых заграждения, и **с помощью магнитных скоб прикрепить боевой заряд массой 300 кг к корпусу крейсера на 4 метра ниже ватерлинии, запустив часовой механизм на взрыв через два часа.** При выходе из порта

они обнаружили три эсминца и транспорт, к корпусам которых также прикрепили подрывные заряды массой по 5 кг. Раздавшиеся в 5 ч 15 мин взрывы уничтожили новый итальянский крейсер и повредилиэсминцы. Итальянцы не подозревали о столь быстром освоении английскимвоенно-морским флотом человеко-торпед и не применили эффективной защиты.

В июне 1944 года англичане успешно атаковали военно-морскую базу *Специя, захваченную к тому времени немцами. К атаке наСпецию они привлекли своих бывших противников —боевых пловцов из диверсионной группы «Гамма» во главе с де ла Пенне. По официальной версии все пловцы из группы де ла Пенне погибли во время налета английских самолетов на Специю. Я не исключаю, что итальянские боевые пловцы, не желая истреблять своих соотечественников, просто «ушли в тень»… Две торпеды были опущены англичанами с катера в семи милях от Специи в 23 ч 30 мин 22 июня. В 2 ч 30 мин торпеда, управляемая гардемариномКаузером —участником неудачной атаки линкора «Тирпиц» в октябре 1942 года, со вторым членом экипажа —матросом Смитом вошла в порт, с помощью резаков и через брешь преодолела шесть противолодочных сетей и боновое заграждение и около 4 ч подошла к крейсеру «Больцано».*

В 4 ч 30 мин водители **четырьмя магнитами прикрепили боевое зарядное отделение торпеды к днищу крейсера*на глубине шестиметров***, *установили время взрыва через два часа и благополучно выбрались из базы. Взрыв в 6 ч 30 мин под днищем корабля отправил ко дну крейсер водоизмещением 10 тыс. тонн…».*

Стоит обратить внимание на последний вариант крепления БЗО торпед к днищу крейсера-цели. Примерно такой же ход диверсии мы будем рассматривать при анализе возможных вариантов диверсии против «Новороссийска».

Своеобразной вершиной боевого мастерства английских морских диверсантов периода войны в Европе стала атака германского линкора «Тирпиц». Анализ этой операции позволит нам провести некоторые аналогии с обстоятельствами катастрофы «Новороссийска».

АТАКА ЛИНКОРА «ТИРПИЦ»

Из рассказа лейтенанта Плейса —командира сверхмалой подводной лодки «XI» об атаке немецкого линкора «Тирпиц» 22 сентября 1943 года в Ко-фиорде*: «Переход к району операциизанял десять дней. 23 часа в сутки мы находились в погруженном состоянии. Сама атака была произведена днем в хорошо защищенной якорной стоянке одного из фьордов Северной Норвегии. В сущности, атака была очень проста. Перед нами стояла задача — выйти под днище «Тирпица и заминировать его. Наибольшие трудности встретились при прохождении сетевых заграждений,которые оказались гораздо сложнее, чем мы предполагали. Для преодоления этих сетей потребовались большие усилия и время, чем я предполагал. Именно сетевые заграждения не позволили нам улизнуть после проведения атаки».*

Эта атака явилась результатом длительной работы по созданию серии сверхмалых подводных лодок водоизмещением 39 тонн, длиной 14,6 м, диаметром 1,8 м, с длительностью плавания в подводном положении 36 часов. Экипаж лодки состоял из четырех человек: командир обеспечивал вождение и выход в атаку, его помощник отвечал за погружение и управление электромотором, на водолаза возлагались установка подводных зарядов и прорезание сетевых заграждений, четвертым был машинист. «Миджет субмарине» , так назывались английские сверхмалые подводные лодки, доставлялись на буксире к базам противника океанскими подводными лодками. Каждая лодка несла по два заряда, содержащих по две тонны взрывчатого вещества. Водолаз-подрывник ***опускал их на дно под кораблем или прикреплял к его днищу.*** *К атаке на немецкие линейные корабли «Лютцив», «Шарнхорст» и*

«Тирпиц» готовились шесть сверхмалых подводных лодок, но только двум из них — «Х6» и «Х7» под командованием лейтенантов Кэмерона и Плейса удалось достичь цели — «Тирпица».
Из рассказа лейтенанта Кэмерона — командира сверхмалой подводной лодки «Х6*»: «Мы сравнительно легко преодолели оборонительные сооружения противника и оказались перед стальными сетями, окружавшими линкор. К счастью, в сетевом заграждении имелась брешь, предназначенная для прохода мелких судов... Мы прошли через эту брешь, но в момент выхода в атаку выдали свое присутствие, сев на мель, не обозначенную на картах. Наблюдатель сообщил вахтенному офицеру «Тирпица» о появлении «большой рыбы», и на корабле была поднята тревога. Наскочив на мель, мы повредили свои навигационные приборы и оказались совершенно слепыми. Это вынудило нас атаковать «Тирпиц» в надводном положении. Несмотря на огонь противника, нам удалось пройти 50 футов, подойти к борту линкора и сбросить подводные заряды, которые должны были взорваться ровно через час. Не имея шансов на спасение, я решил затопить лодку, дабы она не попала в руки противника. После того как мы затопили лодку, нас подобрали и доставили на линкор для допроса. В момент допроса раздался взрыв».*
«Скромно» описывает этот мужественный(?) моряк заключительный этап смелой атаки немецких линкоров, в ходе которой из 24 человек десять погибли, шесть (из членов экипажей «Х6» и «Х7») попали в плен и только два экипажа вернулись на базу. У Кэмерона в самом начале атаки затопило перископ и один из подрывных зарядов, что нарушило дифферент и дало крен в 15°. В таком положении он успешно преодолел ряд оборонительных заграждений противника и из-за повреждения навигационных приборов принял решение атаковать грозного противника в надводном положении. Одновременно «Тирпиц» атаковала и подводная лодка «Х7» под командой лейтенанта Плейса, которая также с большим трудом, но успешно преодолела все заграждения и в подводном положении вышла под корпус линкора, даже коснувшись его. Первый заряд освобождается под орудийной башней «В» и ложится на дно фьорда в нескольких метрах от днища линкора. После этого с завидным самообладанием лейтенант Плейс погружается, дает задний ход и примерно под орудийной башней «Х» освобождает второй взрывной заряд. Под линкор и рядом с ним было уложено 8000 кг взрывчатого вещества.
В корабельном журнале командир линкора «Тирпиц» 22 сентября отметит,
что в 8 ч 12 мин «…**раздались два сильных взрыва с интервалом в одну десятую секунды: первый —около одной из орудийных башен, второй —на расстоянии метров пятнадцати от кормы**. Корабль поднялся из воды примерно на два метра, а затем, опустившись, накренился на левый борт градусов на пять. На линкоре погасло освещение. Из пробоины, образовавшейся в подводной части корабля, в море хлынула нефть. **Столб воды, поднявшийся со стороны левого борта,обрушился на четырехорудийные башни.** Оказались поврежденными связь, электрогенераторы, станция гидрофонов, руль левого борта и многие другие механизмы. Линкор «Тирпиц» водоизмещением 40 тыс. тонн был серьезно поврежден и длительное время находился в ремонте, но и затем резко снизил свою активность и угрозу морским перевозкам. 12 ноября 1944 года он был потоплен английскими самолетами. Все основные этапы атаки против «Тирпица» неоднократно описывались, многократно анализировались. Я описал этот боевой эпизод исключительно потому, что каждая из сверхмалых подводных лодок, участвовавших в этой операции, несла заряд, равный двум тоннам взрывчатого вещества. Учитывая же тот факт, что расчетное количество ВВ, нанесшее «Новороссийску» фатальные повреждения, оценивались, как минимум, в четыре тонны, - значит, потребное количество взрывчатки могли быть доставлены к «Новороссийску» двумя лодками типа «Х»…
Безусловно, за десять минувших лет, многое изменилось в системе морских вооружений,

и в средствах их доставки, но отмеченное нами «совпадение» возьмем на контроль, для последующих сопоставлений повреждений «Новороссийска» при взрыве, с количеством ВВ, потребного для причинения подобных повреждений.
Можно считать, что это один из вариантов «английского» следа в процессе расследования катастрофы «Новороссийска».
Не сочтите за дешевый, популистский прием, но обозначив итальянский и английский «следы» как основные в отслеживании диверсионного варианта в катастрофе «Новороссийска», имеет смысл определиться с теми фигурантами, которые могли бы, проявив верность подводному диверсионному «братству» разработать операцию против «Новороссийска»…
При анализе операций, 10-й флотилии, против кораблей английского флота, мы упоминали о Джино Биренделли. Что нам известно о нем?
Ознакомимся с боевой биографии адмирала Джино Биренделли.
Родился в Pescia 19 января 1911 года. Адмирал флота Италии. Награжден Золотой медалью воинской доблести. В 1925 году был принят в Морскую Академию Италии и в 1930 году был выпущен в звании младшего лейтенанта (Sub-lieutenant) Королевского флота. Служа в подводном флоте командовал подводными лодками «Дизель» и «Рубин»(Dessie , Rubino). В 1939 году прошел подготовку в качестве водолаза-разведчика (frogmen) и человеко-торпеды (human torpedoes) и был направлен в 5-ю флотилию МАС. 21-го октября 1940 года подводная лодка Sciré(Шире) выйдя из Специи, направилась к Гибралтару, оснащенная тремя управляемыми торпедами и имея на борту четыре экипажа. Десять морских диверсантов, под командованием Беренделли, проникли в гавань, но отказались от атаки из-за технических проблем с торпедами и боевым снаряжением. Только одна управляемая человеком торпеда обнаружила цель, предназначенную для атаки - линейный корабль Бархам (battleshipHMS Barham). The charge exploded but did not cause significant damage. Атака состоялась, но линкору не был причинен существенный ущерб . Два члена экипажа- Биринделли и и Дамос Поганини (Paccagnini) пленены англичанами и были направлены в Британию. Четверо других(including Teseo Tesei) включая Тезео через Испанию вернулись в Италию и продолжили борьбу с английским флотом(2). В результате этой операции был получен ценный боевой опыт. Биринделли был награжден Медалью «За военные заслуги», а его напарник Паганини - the Medaglia d'Argento al Valore Militare (MAVM). Боевые пловцы находились в плену до их репатриации в 1944 году. После возвращения в Италию они приняли участие в составе the Italian Co-belligerent Navy против Германских ВМС(2).
После войны Биренделли руководил итальянским морским спецназом, с 1952 года, вошедшим в структуру НАТО на Средиземном море под наименованием - **Comando Raggruppamento Subacquei e Incursori Teseo Tesei**.
Обратите внимание, - итальянские моряки-патриоты, **имели всех** в виду, сохраняя в названии своего боевого подразделения имя создателя первой боевой торпеды,- Тезео Тезея, чье имя изначально носила 10-я флотилия МАС князя Валерио Боргезе. В должности командира этого специального подразделения Джино Биренделли оставался до марта 1956 года, что дает нам все основания предполагать, его активное участие в разработке и осуществлении диверсии против линкора «Новороссийск» 29 октября 1955года.
Поскольку информация об этапах службы Биренделли взяты из итальянских источников, то они, на мой взгляд, вполне соответствуют истинному положению дел. 1956 году коммандор Беренделли был назначен командиром крейсера «Раймондо

Монтекуколли» . Занимая различные должности в ВМС Италии, Джино Беренделли в 1959 году становится контр-адмиралом, в 1962 году -вице-адмирал, в 1966 году - адмиралом флота. В 1967 году адмирал Биренделли назначен Командующим Итальянским флотом. В 1970 году Биренделли командует Средиземноморским флотом НАТО со штабом на Мальте(3), одновременно являясь командующим военно-морскими силами НАТО в Южной Европе(4).

В 1972 году Джорджио Алмиранте, лидер Итальянского социалистического движения, среди руководителей особо отметил адмирала Биренделли. Биренделли являлся лидером партии с 1972 по 1973 гг.(5) Член Итальянской палаты Депутатов (1972-1976). (6).

Умер адмирал Джино Биренделли 2 августа 2008 года, и торжественно похоронен в Риме.

1. Official site Marina militare
2. "Gino Birindelli" (in it). Marina Militare. http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/Birindelli.aspx. Retrieved 30 July 2016.
3. "Gino Birindelli" (in it). Marina Militare. http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/Birindelli.aspx. Retrieved 30 July 2016.
4. "Il saluto della Marina all'Ammiraglio di Squadra Gino Birindelli" (in it). Marina Militare. 4 August 2008. http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/notizie/Pagine/20080804_birindelli.aspx. Retrieved 30 July 2016.
5. "Former Nato Commander to Run for Parliament on Neo-fascist Ticket". Jewish Telegraphic Agency. 17 March 1972. http://www.jta.org/1972/03/17/archive/former-nato-commander-to-run-for-parliament-on-neo-fascist-ticket. Retrieved 30 July 2016.
6. Cheles, Luciano, ed. Neo-Fascism in Europe. pp. 35. ISBN 0582039509.
7. "Italy Bids last farewell to admiral declared persona non grata by Mintoff". Malta Indepedent. 5 August 2008. http://www.independent.com.mt/articles/2008-08-05/news/italy-bids-last-farewell-to-admiral-declared-persona-non-grata-by-mintoff-211393/. Retrieved 30 July 2016.

Я уверен, что командуя специальным подразделением, организационно входившим в состав флота НАТО , Джино Биренделли вполне мог провести специальную операцию в Севастопольской бухте. Имеется масса документов, подтверждающих совместную деятельность специалистов по морским диверсиям – итальянцев, англичан и американцев. При анализе этого периода следует обратить внимание на подготовку боевых пловцов стран НАТО в учебных центрах на территории США.

Приняв к сведению, все мои соображения по Биренделли, следует учесть, что последние годы, как-то вдруг(?) из более, чем полувекового небытия, появились авторитетные(?) свидетели, упорно отрицающие какое-либо участие итальянских боевых пловцов в катастрофе «Новороссийска». Должно быть,- это неспроста…

В своем письме к Каржавину Петр Васильевич Селиверстов из Севастополя писал: «...*Это было в Алжире в конце 1964 года. Мы исполняли свой долг по обучению на торпедных катерах 83-го проекта офицеров и мичманов алжирского ВМФ. При разговоре с алжирским офицером, не помню его фамилии, он сказал, что в Алжире несколько офицеров из Италии обучают*

алжирцев, подводников-диверсантов, и один из них участвовал в подрыве линкора «Новороссийск»...

В Севастополе в настоящее время проживает отставной полковник Евгений Борисович Мельничук, хорошо известный по своим публикациям о партизанах Крыма. Службу Евгений Борисович заканчивал в должности начальника разведки корпуса ПВО в Севастополе. В 1964 году в качестве советника - инструктора он находился в Алжире . Там же находились советники-наблюдатели от многих стран, в том числе и от Италии. Болгарский военный советник, узнав о том, что Мельничук из Севастополя, поделился информацией о том, что в кабинете представителя от Италии висит картина, изображавшая гибель в Севастопольской бухте линейного корабля «Новороссийск». Поскольку нашим советникам не рекомендовалось общаться с советниками из капиталистических стран, Евгений Борисович не решился навестить своего «коллегу» из Италии… Да и о самом этом факте он мне сообщил очень неохотно, имея практику общения с историками – исследователями, легко передергивающими факты…

Если бы даже диверсия против «Новороссийска», таки, состоялась, то мы самым решительным образом исключаем какое-либо участие в диверсионной акции против «Новороссийска» князя Боргезе. Но, при этом, следует учесть, что у князя были достаточно веские основания внимательно и пристрастно оценивать события, происходившие в Советской России. Дело в том, что князь был женат на русской графине Дарье Олсуфьевой, родившейся в Москве в 1909 году и вывезенной еще ребенком родителями в Италию в 1918 году. Об известном в России роде Олсуфьевых теперь лишь напоминает в Петербурге памятник архитектуры XVIII века (Фонтанка, 14) с гербом Олсуфьевых. Борис Каржавин упоминал о том, что он видел в стене Успенского монастыря древнего Свияжска под Казанью, где в тридцатые годы и во время войны был один из лагерей ГУЛАГа, самодельную доску с надписью: Софья Олсуфьева, реставратор, 1876—1943. Памятную доску удалось сохранить, несмотря на сопротивление местных властей.

Дарья Васильевна Олсуфьева, в замужестве - Боргезе, написала книгу «Гоголь и Рим», внеся тем самым свой вклад в историю нашей литературы. К ее дочери Елене Боргезе, проживающей в Париже, Каржавин обратился с письменной просьбой рассказать о роли князя Боргезе в катастрофе линкора «Новороссийск». Она ответила по-русски — промолчала. Это я к тому, что у Боргезе были все основания и любить и ненавидеть Россию. Есть все основания предполагать, что Россию в советском варианте середины 50-х годов Валерио Боргезе люто ненавидел. Но это еще не аргумент в пользу какого-либо участия князя в организации диверсии против линкора «Новороссийск».

В октябре 1995 году с бывшими соратниками Боргезе в Италии встретился А.Н. Норченко. Содержание бесед с ними он подробно описал в своей книге «Проклятая тайна». Вот эти люди:

- Луиджи Ферраро, подводный диверсант, служивший в отряде подводных пловцов («отряде Гамма»), во время войны подорвавший несколько кораблей, национальный герой Италии, кавалер Большой золотой медали за воинскую доблесть. Он считает, что версия участия итальянских диверсантов в диверсии против «Новороссийска» не выдерживает никакой критики и является очередной бездоказательной пустышкой;
- Эмилио Леньяни, начинал свою службу молодым офицером на линкоре «Джулио Чезаре», после войны ходил на нем на Мальту, бывший катерник-диверсант, служивший в отряде штурмовых и торпедных катеров 10-й флотилии МАС. Во время войны бывал в Гурзуфе, Балаклаве, Севастополе. После войны в 1949 году командовал отрядом кораблей, обеспечивая безопасность

группы кораблей, которая по репарациям предназначалась СССР и перешла в Албанию, где происходила передача.

Э.Марколини: *«Мы все в курсе дела, что под линкором рвануло больше тонны взрывчатки. На своей «Майале» (управляемая торпеда, водителем которой во время войны был Э. Марколини - А.С.) я бы мог доставить не больше 280 килограммов. Чтобы доставить к линкору наш заряд, потребовались бы средства обеспечения: или подлодка или что-нибудь вроде «Ольтерры». И чтобы они были недалеко. Потому что запаса хода на возвращение практически не было бы: торпеду надо было бы потом утопить, а самим выбираться просто так.*

А это же физически невыполнимо в малоизвестном месте. Да еще в считанные минуты…

О пловцах из «Гаммы» и говорить нечего. В вашей воде они бы вообще долго не продержались … Так что я плохо представляю, как бы сам это сделал. Да и зачем нам это было нужно?..

Если бы мы и на самом деле участвовали в подрыве «Джулио Чезаре», то это сразу же стало бы известно всем, и наши «левые» с нами тогда расправились очень быстро, разорвали бы на куски…»

Да, действительно, температура воды 28 октября 1955 г. в районе Севастополя была 14 градусов, но в те годы подводные пловцы активно использовали утепленные костюмы… Э. Леньяни отвечает на вопросы А.Н. Норченко, в том числе и о клятве князя Боргезе на своей золотой шпаге утопить линкор, но не дать ему служить у большевиков:

«Фантазии все это. Князь, насколько я его знал, никаких таких клятв никому не давал. Да и шпаги у нас у всех были одинаковые. И вообще, зачем нам, итальянцам, было рисковать, чтобы подрывать этот ржавый ящик, который еле плавал, и стрелять почти не мог?! Я-то лично знаю это лучше других. Из-за него и рисковать нечего было, пусть бы себе плавал и разорял вашу казну… А если уж кому и было мстить, так это Англии с Америкой – они забрали у нас совсем новые линкоры «Витторио Венето» и «Италию», а немцы разбомбили «Рому» в день перемирия. Так что ни с какой стороны эта акция с «Джулио Чезаре» в Италии была абсолютно не нужна… Виновных и заинтересованных надо искать в другом месте».

Особенно любопытно мнение бывшего боевого пловца Марколинни о состоянии «Чезаре» на момент передачи линкора советским морякам - *«…этот ржавый ящик, который еле плавал, и стрелять почти не мог?! Я-то лично знаю это лучше других. Из-за него и рисковать нечего было, пусть бы себе плавал и разорял вашу казну…»*

К сожалению, ведь так, по сути, и было… Печально все это…

Можно было бы принять к сведению мнение этих, наиболее именитых ветеранов 10-й флотилии МАС, но делать вывод о том, что следует полностью отказаться от версии по участию в диверсии против «Новороссийска» ветеранов флотилии было бы опрометчиво. Во-первых,- три-четыре престарелых ветерана, в силу своих прежних выдающихся заслуг, находившиеся под пристальным наблюдением специальных служб и непредсказуемых по поступкам представителями «левой» общественности(?), не должны, да и не могли гарантировать того, что какая-то группа, из более чем полутысячного личного состава флотилии не решила бы «вдруг»(?) продолжить службу в составе специальных подразделений таких стран НАТО как Англия, или, скажем – Турция… И потом, у нас имеется информация о фактическом возрождении в составе ВМС Италии специального подразделения, родственного бывшей 10-й флотилии, и даже сохранившего в своем наименовании прежний призыв боевых пловцов, воевавших под командованием Валерио Боргезе.

Я уверен в том, что имеются веские основания решительно отстаивать диверсионную версию среди возможных причин гибели линкора «Новороссийск», и при этом не

следует исключать возможность участия в диверсии в числе прочих и итальянских диверсантов.

Рассмотренные ранее факты, позволили нам предположить активное участие в организации диверсии против «Новороссийска», адмирала Джино Биринделли, теперь нам предстоит «притянуть» к участию в диверсии коммадора Крэбба. Тем более, что Крэбб после войны продолжал заниматься прежней диверсионной и антидиверсионной «тематикой». Из официально известных акций - им лично была обнаружена мина, прикрепленная террористами к одной из опор пирса в порту города Хайфа, к которому должен был пришвартоваться английский эсминец. Можно с полной уверенностью утверждать, что в этот период Крэбб занимался не только предотвращением диверсий, но и их организацией… Так или иначе, но уже в то время кэптен Крэбб по праву считался национальным героем Англии, и продолжал заниматься своим «любимым» делом… Личность Крэбба, в плане нашего расследования причин катастрофы «Новороссийска», представляет не меньший, а быть может, и больший интерес, чем фигура Джино Биренделли, ставшего к середине 50-х годов вице-адмиралом…

Следует отметить тот очевидный факт, что период, когда Крэбб организовывал и обеспечивал охрану от боевых пловцов Италии стоянку английских кораблей в Гибралтаре, успеха итальянцы не достигли. Это свидетельствовало о его высоких качествах универсального специалиста по диверсиям и по защите баз от возможных диверсий. Но ни один боевой корабль в Гибралтаре итальянцам потопить не удалось, даже попытки проникнуть в гавань оказались безуспешными.

Что же касается так называемого «английского» следа в событиях на Ближнем Востоке и Восточном Средиземноморье…Можно с большой долей уверенности утверждать, что коммандор Крэбб очень плотно «отметился» в процессе подготовки, а быть может и в руководстве диверсионными силами группировки НАТО на Средиземном море. Уверенности в этом добавляет общеизвестный факт привлечения Крэбба в качестве консультанта-инструктора к специальным операциям, проводимым британским руководством в 1956 году.

Судите сами.

До последнего времени официально считалось, что, негласно обследуя подводную часть корпуса и винты советского крейсера «Орджоникидзе», прибывшего в 1956 году с дружественным визитом в Англию, Крэбб попал под винты крейсера при утреннем проворачивании механизмов и погиб. После этого более 40 лет по миру блуждала заброшенная Бернардом Хаттоном книжная фальшивка -«Великолепный подводник». С фотографией на обложке Льва Львовича Кораблева в советской военной форме на боевом корабле и автографом бывшей жены командора Крэбба: «Он здесь очень похож. Я считаю, что это Крэбби». Мол, это русские на подлодке подбросили в бухту чье-то обезглавленное тело, облаченное в водолазный костюм Крэбба. Чтоб замести следы похищения, утверждал Хаттон, ссылался на мифическое досье КГБ.

Вся Англия возмущалась варварством и коварством русских. Газеты и телевидение многих стран мира наперебой комментировали выдержки из книги Хаттона.

В 2007 году уже в российских СМИ появилась новая «сенсация». Якобы, «Человека-лягушку» Крэбба ликвидировал боец сверхсекретного отряда ГРУ «Барракуда» Эдуард Кольцов, когда диверсант устанавливал магнитную мину на корпусе нашего крейсера. И тем спас от верной гибели советское руководство. Кольцов охотно демонстрировал с телеэкрана клинок, которым перерезал горло врагу, и орден Красной Звезды, которым он был «тайно»(?) награжден за

эту секретную операцию по ликвидации опасного диверсанта-террориста. Подвигу ветерана морского спецназа посвящено множество публикаций в прессе, документальные телефильмы «Бомба для Хрущева», «Откровения морского дьявола». Кадры из фильмов до сих пор периодически демонстрируют на ТВ. В последнем варианте фрагменты из этого фильма «пристегнули» к документальному телефильму о действиях южноафриканских диверсантов в порту Анголы.

Поскольку имя Крэбба уже озвучено в нашем расследовании о «Новороссийске», грех не «навести» резкость на фактической судьбе этого выдающегося специалиста по морским диверсиям.

Так что же произошло на самом деле 60 лет назад в Портсмутской гавани?

Бывший журналист-международник Соколов приводит убедительные доказательства того, что о теракте и речи не было. Англичане пригласили руководителей СССР с визитом доброй воли. Обстановка в мире и без того была взрывоопасной. Назревал Суэцкий кризис. Лондону нужен был диалог с Москвой, а не атомная война. Ведь подрыв крейсера с советской правительственной делегацией мог привести к ядерной катастрофе.

Поход на крейсере в Англию с высшим руководством страны на борту - действительно уникальная эпопея. С инициативой визита выступил Лондон сразу после смерти Сталина. Черчилль решил вблизи взглянуть на обновленный состав кремлевского руководства. Маленкову, сменившему Сталина, поначалу было не до Англии. Затем Хрущев его самого потеснил. Лондон повторил приглашение. Его прислал уже Энтони Иден, преемник Черчилля. Хрущев с радостью засобирался в дорогу.

Головной болью шефа Лубянки Серова стало обеспечение безопасности визита. «Первый» отказался лететь в Лондон на самолете. Ему захотелось (мол - «Знай наших!») приплыть к британским берегам на новом советском крейсере. Серов пытался переубедить давнего друга, но тот его и слушать не хотел.

- Никита Сергеевич любил причуды!

- Это была не единственная причуда Хрущева. Он решил взять с собой в Англию двух выдающихся ученых: создателя атомной бомбы академика Курчатова и создателя нашей стратегической авиации академика Туполева. «Хорошо, хоть ракетчика Королева не забрал на крейсер! - возмущался уже в конце 80-х в разговоре со мной опальный генерал. - А если б они сбежали или похитил кто?!»

В конце марта 56-го Серов лично слетал в Лондон, чтобы договориться с английскими коллегами о мерах по обеспечению безопасности визита. И.о.резидента КГБ Модин выдал шефу только что полученный от агента материал особой важности о запланированной разведслужбами Великобритании секретной операции против крейсера с Хрущевым и боевых кораблей сопровождения. Главным исполнителем акции назывался командор Крэбб!

На самом деле - англичане просто решили совместить приятное с полезным, на фоне «прослушки» высшего советского руководства в гостиничном номере, они планировали провести негласное обследование нового крейсера. Крейсер новый, быстроходный. По нему Вопросов у наших «партнерам» было немало: обводы корпуса, чем начинен, что за винты, есть ли «мокрый отсек» для выхода боевых пловцов…

Вот некогда секретный документ британского Адмиралтейства. Тот *самый, что резидент КГБ полковник Модин передал руководителю КГБ генералу Серову. Соколов его перевел на русский язык, и привел в своей книге полностью.*

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО

Офис Первого лорда Адмиралтейства

14 марта 1956 года
МЕМО
Адмиралтейство подтвердило актуальность ранее принятых директив о проведении разведывательных операций против русских военных кораблей в западноевропейских и британских портах…
Заседание отметило, что приезд в апреле в Англию Хрущева и Булганина на борту крейсера дает реальную возможность для выполнения указанной директивы…
Адмиралтейство отметило результативность уже проведенных ранее аналогичных разведывательных операций, в частности, против крейсера «Свердлов» при участии командора Крэбба в 1955 году…
Была подчеркнута приоритетность выявления шумовых характеристик русских военных кораблей… Отмечена важность определения конструктивных и тактико-технических особенностей русского крейсера…
Участники совещания обсудили возможности для разведки, предоставляемые визитом русских военных кораблей в Портсмут…
Было принято решение связаться с командором Крэббом, чтобы выяснить возможность его участия в осуществлении операции «Кларет» против русских военных кораблей, на которых Хрущев и Булганин прибудут в Англию…
В работе совещания принимали участие:
сэр Джеймс Томас, Первый лорд Адмиралтейства
сэр Ивон Киркпатрик, Постоянный замсекретаря Форин офис
г-н Патрик Дин, Директор Объединенного комитета по разведке
сэр Джон Ланг, Постоянный секретарь Адмиралтейства
контр-адмирал Джон Инглис, Директор военно-морской разведки
генерал-майор Джон Синклер, шеф Сикрет Интеллидженс Сервис
г-н Дик Уайт. Генеральный директор МИ-5»
Спецоперацию назвали «Кларет».
Руководитель лондонского отделения СИС и куратор операции «Кларет» Николас Эллиот.
Разведка подводной части корпуса крейсера, скорее всего, проводилась по инициативе Крэбба. Планировалась прослушка номеров членов советской делегации (в первую очередь, Хрущева и Булганина) в лондонской гостинице «Клериджиз», «снятие шумов» советского крейсера британскими подводными станциями при прохождении пролива Ла-Манш, **работа с экипажами наших военных кораблей, особенно, с офицерским составом и т д.**
Обратите внимание на выделенный мной абзац. Отдельным пунктом проходила в планах английских контрразведчиков «***работа с экипажами наших военных кораблей, особенно, с офицерским составом и т д.»*** Вы можете сказать, что подобный пукт и последующие за ним мероприятия по вербовке офицеров и мичманов корабля были стандартными в процессе «обеспечения» визита в английские порты советских кораблей. Никто с этим и не спорит, - зачастую эти мероприятия на первый взгляд совершенно бестолковые, практиковались во время всех бывших и, должно быть будущих визитов в иностранные порты наших кораблей...

Получив согласие Крэбба, 8 апреля 1956г Первый лорд Адмиралтейства обратился к премьер-министру Великобритании Идену за разрешением о проведении операции «Кларет» против русских военных кораблей.12 апреля премьер-министр направил письмо Первому лорду Адмиралтейства по поводу «Кларет»: «Сожалею, но мы не можем предпринять в данной ситуации ничего подобного».

Однако спецслужбы и военные проигнорировали решение премьера. Сделали вид, будто бы, случилась накладка. У чиновника, обязанного передать исполнителям команду «отмена», в тот день умер отец. Ему было не до «Отбоя».

В назначенный день и час командор Крэбб отправился на задание в порт и не вернулся. Чтобы не волновать русских, и не засвечивать работу морской разведки, было принято решение не вести поиск командора в гавани. От Крэбба отказались все: МИ-6, военно-морская разведка, Адмиралтейство. Это было сделать несложно, потому как Крэбб на тот моент не числился в кадровом составе британских ВМС.

Найденное спустя год в Чичестерской бухте обезглавленное тело судмедэксперт без труда идентифицировал как Крэбба по шраму на левом колене. Тело сохранилось настолько, насколько позволил местный климат и эластичный комбинезон боевого пловца. Но британские спецслужбы намеренно фальсифицировали результаты работы эксперта. Надо было как-то прикрыть свой провал. Была организована «утечка» информации, позволившая негласно обвинить советские спецслужбы в похищении Крэбба.. Сфабриковали «секретное досье КГБ», псевдоисторик Хаттон, находившийся в контакте с представителями морской разведки, наскоро сочинил книжку о Крэббе-Льве Кораблеве. Удивительно, но эта псевдо-версия была легко принята и держалась более 30 лет.

Потом спецслужбы Англии согласно закону о давности рассекретили часть документов по «Кларет», но в широкий доступ даже той дозированной информации не выложили. Допуск получили видный британский историк Найджел Уэст и настырный Геннадий **Соколов**.

Уэст, опять-таки, наскоро опубликовал небольшим тиражом отдельные фрагманты из официально засвеченных материалов. Соколов написал в 1993 году на английском языке книгу «Апрель 56-го». Кстати,- почему на английском? Возможно, что не хотел конфликтовать с нашими книгоиздателями, до этого успешно тиражировавшими фальшивку Хаттона… Хаттону пришлось публично признаться в написании фальшивки и покаяться. Но, опять-таки- за давностью лет, долго каяться не пришлось…Несколько разочарованы были руководители нашей контрразведки, «условно» числившие в своем активе, если не вербовку Крэбба, так уж точно его «устранение»(?) Некоторые незадачливые «специалисты», не особо отмеченные по прежней службе, не стеснялись демонстрировать свои ордена, полученные якобы на «устранение опасного террориста-подводника», грозившего погубить наш крейсер с недоброй памяти Никитой Хрущевым на борту…

Как результат, память о Крэббе отчаянном смелом, парне профессионале своего дела, была очищена от наветов…

По последней, заслуживающей доверия информации, Крэбба последний раз видел 19 апреля в семь часов тридцать минут главный боцман миноносца «Совершенный» - мичман Горохов. Об этом Геннадию Соколову сообщил капитан 1 ранга Евгений Романов, выходивший в тот поход в Англию на крейсере «Орджоникидзе». «Орджоникидзе» и корабль его сопровождения – эскадренный миноносец «Совершенный» в гавани стояли рядом. В свое время Горохов сообщил Романову: «*Мы облокотились на леера, смотрим в воду, разговариваем. Вдруг не с того не с сего, – вода здесь в гавани прозрачная, – вижу, какая-то тень в воде появилась. Я смотрю, вахтенный на трапе матрос тоже смотрит. Неожиданно на поверхность всплывает подводник. Голова в маске. Вижу глаза – напуганные. Смотрит на меня. Между нами - метра три-четыре. Руками скребет по борту. Но корпус-то у нас сварной. Заклепок нет. Ухватиться не за что. Смотрит на нас. Я остолбенел. Такая неожиданность – подводник всплыл! Прошло секунд 15-20, и он ушел вниз. Я тут же доложил дежурному командиру*»

По мнению Романова, чужой подводник просил о помощи. Помощь не была оказана, и он ушел вниз. Возможно, потерял сознание.

Начштаба перехода капитан 1 ранга Ярошевич тут же приказал Романову отыскать неведомого пловца. Романов сам спускался под воду вместе с командой водолазов, но тело не нашли. Поиску мешала сильная приливная волна. По приказу того же Ярошевича все три штатных водолаза крейсера с утра до вечера тщательно осматривали корпус «Орджоникидзе» на предмет вражеских мин. Сюрпризов не обнаружили. Действия наших легких водолазов осложнялись тем, что для официального подводного поиска требовалось особое разрешение английского командования и местных властей.

Романов утверждал, что никаких посторонних, или временно приписанных к кораблю на время похода водолазов на крейсере «Орджоникидзе» не было. Только три его специалиста. Получается, что автор публикаций - Кольцов – такой же фантазер, как «историк» Хадсон! По версии Кольцов, он обнаружил боевого пловца, устанавливавшего под днищем корабля, магнитную мину. Резко дернув его за ноги, он специальным ножом перерезал пловцу горло. Кольцов утверждал, что произошло это в 2 часа ночи 19 апреля. И это притом, что моряки с «Совершенного» видели боевого пловца утром 20 апреля. Юрий Соколов продолжил свое расследование. В Подольском Центральном архиве Министерства обороны РФ в картотеке учета награжденных орденом Красной звезды Кольцов Эдуард Петрович, 1933 года рождения, уроженец города Ростова-на-Дону, не значится. В учетно-послужной карте старшего лейтенанта Кольцова Э.П. сведений о награждении орденом Красной звезды также не имеется. Просьбы сообщить номер ордена Кольцов игнорировал. Может, потому, что за присвоение и ношение чужих наград в России могли привлечь к административной ответственности.

Бывали случаи, когда награждение разведчиков и офицеров, выполнявших особые задания, «проходило» по линии КГБ и в официальных документах не фиксировалось. Этим положением и воспользовался Кольцов, выдавая себя за героя антитеррора, но в силу своего убогого мышления, не принял во внимание, что своим «признанием» он дает моральное право на агрессивные действия со стороны английского спецназа по отношению наших боевых пловцов…

- Полагаю, выбор исполнителя операции «Кларет» был более чем спорным. Да, Крэбб пользовался абсолютным доверием руководства флотом и МИ-6. Имел колоссальный опыт работы по основной своей специальности в годы Второй мировой. Но ветеран морских диверсий уже находился в отставке, и лишь иногда, со слов бывшей жены - подрабатывал, пользуясь старыми контактами на прежней службе.

Принимать на веру информацию от бывших жен - это последнее дело… Она, же «признала» в советском офицере, запечатленном на фотографии, предложенной ей для «опознания» Хадсоном, своего бывшего мужа. Наверное и гонорар какой-то от благодарного(?) «писателя» получила…

Судя по всему, Крэбб почувствовал себя плохо в то утро под крейсером и всплыл. То ли сердце прихватило, то ли дыхательный аппарат подвел , и он начал задыхаться. Теперь этого точно уже не узнаешь. Морально и психологически не готовые к этому наши моряки, - помочь Крэббу не успели.

Что стало с телом в гавани, где сильное подводное течение и масса кораблей – можно легко вообразить. Труп вполне мог угодить под корпус какого-нибудь судна, попасть под винты, способные в долю секунды его изуродовать. Ну, а впоследствии, были потеряны свинцовые

грузы, удерживавшие боевого пловца под водой, и труп выбросило на берег приливной волной. Там его обнаружили рыбаки…

Провал Крэбба стоил карьеры многим сотрудникам английских спецслужб.

Я рискнул потревожить память ветерана английского морского спецназа , только потому, что по моему глубокому убеждению, операция по уничтожению «Новороссийска», если она, таки, состоялась, то не обошлась без участия коммадора Крэбба.

Уже только тот факт, что при планировании операции «Кларет», на главную роль был выдвинут Крэбб, позволяеет нам с еще большей уверенностью утверждать, что при планировании разведкой Средиземноморского флота НАТО операции по подрыву линкора «Новороссийск» коммодор Крэбб по «определению» не мог оставаться в стороне. Уже только тот факт, что специальным подразделением НАТО на Средиземном море - **Comando Raggruppamento Subacquei e Incursori Teseo Tesei** командовали бывшие коллеги Крэбба, а бывший коллега Крэбба по совместным операциям в Северном море - коммадор Джулио Биренделли, командовал флотом НАТО на Средиземном море, переводит нашу «догадку» в категорию обоснованной гипотезы. Те, кто занимался подводным спортом, а особо подводными изысканиями, хорошо представляют психологию своих коллег. Эту своеобразную «общность» фанатов можно наблюдать по деятельности команды Ива Кусто, искателей сокровищ испанских галионов и других не менее увлеченных идеей групп. Подобным «родством» душ не могут похвастаться даже альпинисты… Этим же - без разницы - обследовать затонувший галеон, или истребитель «Аэрокобра», сбитый над Керченским проливом… Только подай клич, и назначь место сбора…Их не остановит ни мутная , или холодная вода…Одним словом - фанаты… Не даром, все современные клубы подводников-аквалангистов, такие как николаевский «Садко», были всегда под зорким оком наших недремлющих спецслужб…Практически круглый год, прогуливаясь в ясную погоду вдоль берега заповедника «Херсонесс-Таврический», можно увидеть всплеск ласт, или фонтанчик воды из дыхательной трубки.. Бывший врач скорой помощи, а по-жизни - «человек-амфибия» Владимир Кононенко, несмотря на серьезное заболевание сосудов ног, не пропускает ни единой возможности «взглянуть на свет Божий» из-под воды… Передвигаясь «по суху» с двумя палками из-за больных ног, Кононенко полноценно ощущает себя только в воде, а еще лучше – под водой… Известный всему свету, не доброй памяти, - Андрей Макаревич, при всякой возможности опускается под воду с подводным ружьем…И это уже - не просто увлечение, а «зависимость»…А мы ведем речь не о дилетантах, а профессионалах , ветеранах диверсий, для которых водная стихия стала более привлекательной чем земля, а потребность подводного «драйва» стала жизненной необходимостью…

Тот факт, что и Биренделли и Крэбб в исследуемый нами период служили на ответственных должностях в структурах НАТО (особенно – Биренделли) на Средиземном море, имеет документальное подтверждение. Имея большой опыт личного участия и руководства специальными операциями и диверсиями против боевых кораблей в базах противника, Биренделли и Крэбб были обречены на совместные действия по планам командования НАТО . Из этого условия мы и будем исходить, рассматривая события 28-29 **октября «…вокруг Севастополя»…**

Проанализируем военно-политическую обстановку накануне трагедии с «Новороссийском».

С начала 50-х годов Англия с большой тревогой следила за событиями в Египте, где в июле 1952 года, после военного переворота, к власти пришел полковник Гамаль Абдель Насер. Это было знаковое событие, и знак этот предвещал конец безраздельного британского владычества на Ближнем Востоке. Особых иллюзий по дальнейшему развитию событий в Египте, руководство Советского союза не питало, но определенные надежды на Насера возлагало. В виде аванса Никита Хрущев настоял на присвоении полковнику Насеру звания Героя Советского Союза. К экстравагантным поступкам Хрущева в нашей стране привыкли, но на последний факт был даже отмечен носителями произведений народного фольклора – «Лежит в Каире кверху пузом полуфашист-полуэсер, - Герой Советского Союза Гамаль Абдель на всех «насер»… То есть,- для простого народа политическое «кредо» египетского лидера не составляло секрета… Для политического руководства СССР было важно то, что режим Насера своим существованием уже предполагал значительные проблемы системе беспредельного господства Великобритании на Ближнем Востоке. Но Лондон не собирался сдаваться. Премьер-министр Энтони Иден, комментируя национализацию Суэцкого канала, заявил: «Большой палец Насера прижат к нашему дыхательному горлу». К середине 50-х в зоне Суэцкого пролива – второй после Гибралтара «дороги жизни» для Британии, вызревала война. У Египта военного флота почти не было. Но у Египта был союзник с внушительным Черноморским флотом – Советский Союз. А в Советском Союзе к власти пришел лидер, поступки которого очень было сложно прогнозировать, что еще в большей степени «напрягало» Лондон…

Даже, если принимать всерьез «радостные» заявления по очередным успешным испытаниям ядерного и термоядерного оружия в СССР, то следует учесть, что 21 сентября 1955 года на полигоне Новая земля был действительно осуществлен взрыв атомного боевого зарядного отделения (БЗО) торпеды, но не пуском торпеды с подводной лодки, как ранее сообщалось, а БЗО было подвешено на глубине 12 метров под судном-мишенью и подорвано. Первое же испытание пуском торпеды с атомным боевым зарядным отделением с подводной лодки на этом полигоне состоялось 10 октября 1957 года. Стрельбу производила подводная лодка «С–144» (проекта 613) 73-го отдельного дивизиона подводных лодок Северного флота. Командира лодки капитана 1 ранга Григория Васильевича Лазарева наградили за успешное обеспечение испытаний Орденом Ленина.

Быть может, санкционированная нашим руководством утечка информации по успешным испытаниям ядерного варианта торпеды, спровоцировало руководство США и командование НАТО на демонстративную провокацию, с целью - «поставить на место», не в меру зарвавшегося потенциального противника,- и наш линкор стал объектом подобной диверсионной акции…

Следует признать, что с техническим обеспечением диверсионной акции подобного рода, у командования ВМС НАТО проблем бы не было.

Именно в этот период подразделения американских ядерных диверсантов, прозванные Green Light («Зеленый свет»), проводили тренировки, в ходе которых учились закладывать атомные «адские машины» в плотины гидроэлектростанций, туннели и другие объекты, относительно стойкие к «обычной» ядерной бомбардировке.

Диверсанты военно-морской спецразведки США были обучены закладке специальных малогабаритных ядерных мин. Известно, что к таким минам относились «М129» и «М159». К примеру, ядерная мина «М159» имела массу 68 килограммов и мощность в зависимости от модификации 0,01 и 0,25 килотонны. Имелись экземпляры мин небольших габаритов (60 на 40 на 20 см) и относительно лёгкого веса (вероятно от 30 кг). Эти параметры в целом совместимы

с имеющейся информацией о советских артиллерийских снарядах 152 мм, а также с американскими SADM.

Эти мины серийно выпускались с начала 60-х годов, но опытные образцы их имелись и в середине 50-х годов. С небольшим отставанием аналогичные, либо, даже улучшенные образцы вооружения создавались и в СССР. «Утекший» в семидесятых годах на запад Марк Штейнберг, тогда же сообщил заинтересованным в этой информации спецслужбам США о наличии в Советской армии портативных взрывных устройств ранцевого типа «РЯ-6» (РЯ — ранец ядерный). В одной из своих публикаций экс-гражданин СССР пишет: «*Вес РЯ-6 около 25 килограммов. Заряд он имеет термоядерный, в котором были применены торий и калифорний. Мощность заряда варьируется от 0,1 до 1 килотонны в тротиловом эквиваленте: Ядерный фугас активировался либо взрывателем замедленного действия, либо аппаратурой дистанционного управления на дальности до 40 километров. Он снабжался несколькими системами неизвлекаемости: вибрационной, оптической, акустической и электромагнитной, так что снять его с места установки или нейтрализовать практически невозможно*».

При том, что сторонники «минной» версии взрыва «Новороссийска» в порыве буйной фантазии о «связке» донных мин предполагали совокупную массу ВВ в 8- 10 тонн, почему бы не рассмотреть вариант применения компактного ядерного заряда минимальной мощности, по разрушительной силе, эквивалентного той же той же мифической «связке» донных мин... Подобный заряд мог быть доставлен к объекту диверсии в чемодане, либо в рюкзаке… Установка его на борту потенциальной цели для «специалиста» не составляла большой проблемы…. Наверняка,- в морском варианте предусматривался магнитный крепеж…

Этот вариант значительно упрощает и нашу проблему… Не нужно изощряться в моделировании способов установки многотонного и крупногабаритного заряда под днищем линкора, отпадает необходимость поиска на дне осколки от разрывов многотонных фугасов… Зато, приняв в разработку вариант использования диверсантами портативного ядерного заряда, мы тут-же «моделируем» хоть и запоздалое на пол века, но, таки, - обвинение в адрес командования 6-го флота США в организации диверсии против нашего линкора… Не подлежит сомнению и тот факт, что только американцы на тот момент имели на вооружении подобные ядерные устройства…

Но, опять-таки, учитывая многолетнюю практику проведения подобных операций, за американцами стоит оставить идейное и материальное обеспечение, а за англичанами и итальянцами непосредственное проведение операции. Моделируя подобное «распределение» функций организаторов и исполнителей диверсии, я исхожу из того, что в исследуемый нами период у американцев , что называется,- «кишка была толка» на осуществление подобных диверсий… Да и международного скандала американцы боялись больше, чем безбашенные итальянцы, или туповатые англичане…

Даже, если отрешиться от диверсионной версии взрыва «Новороссийска», навеянной «…происками проклятых империалистов», то следует признать, что события в Восточном Средиземноморье в октябре 1955 года сыграли не последнюю роль в печальной судьбе линкора. Как следует из воспоминаний Трудослава Горелика, опубликованных в «Морском альманахе» 1-2 за 2012 год, в первых числах октября 1955 года, не завершив планового ремонта, линкор «Новороссийск», выполняя требование московского руководства, был выведен из завода и возглавил эскадру Черноморского флота в нескольких демонстративных выходах в район Босфора. Следует признать, что

маневры нашей корабельной группировки были рассчитаны на привлечение внимания командования Средиземноморского флота НАТО. И надо полагать, что поставленная флоту задача была выполнена… Единственное – «НО»… При экстренном выходе из завода на **линкоре не был завершен монтаж отдельных устройств и секций дифферентной системы, что в значительной мере проявилось в процессе борьбы за живучесть корабля ночью 29-го октября…**

И так, Вернемся в Крым осени 1955 года. Октябрь месяц,- традиционное время отдыха членов Политбюро… Вполне естественным явлением были бы совещания на самом высоком уровне в Алупке, в Ялте, в Мисхоре и Партените…

А тут, - совещание на подобном уровне было решено провести в Севастополе. То, что американская и английская агентура и различные агенты «влияния» отслеживали каждый шаг партийного и советского руководства СССР, воспринимается как вполне естественное явление. Вполне естественно, что Американская разведка усмотрела в таком нетипичном выборе места совещания нечто экстраординарное… Вполне допустимо, что «местечковый» уровень информаторов и местных агентов «мирового империализма», выдал действительное за ожидаемое… Вполне возможно, что английским тупорылым лордам, подогреваемым американскими советниками-авантюристами, могли привидеться какие-то агрессивные планы - как минимум, - советской экспансии на Ближне-Восточном, либо на Южно-Европейском театре «военных действий»…

Не способен был средний американский мозг предположить, что утомившись от пьянок и игры на бильярде, ведущие руководители советской державы решили покинуть привычные правительственные южнобережные апартаменты, напичканные подслушивающими устройствами, установленные своими же спецслужбами, и провести совещание в конференц-зале политуправления Черноморского флота. Кстати, выбор места для совещания был идеальный. По глубокому убеждению маршала Жукова, ощущавшего себя «хозяином» в этом правительственном «десанте» в Севастополь - наших моряков и тем более флотских политработников даже самый отмороженный шпион не стал бы подслушивать, чтобы не помереть со скуки…

Итак, в октябре 1955 года в Севастополе проводилось совещание членов Политбюро с руководящим составом вооруженных сил. Официально - решались организационные вопросы по реформированию вооруженных сил, в частности, обсуждались перспективы развития боевых крупных кораблей в составе нашего ВМФ. При обсуждении этой проблемы «хозяином» положения ощущал себя недавний командующий Черноморским флотом, а на тот момент первый заместитель Главкома ВМФ вице-адмирал С.Г. Горшков. На этом совещании был заслушан командир легкого крейсера «Адмирал Нахимов» капитан 1 ранга Леонид Чулков. Дело в том, что на этом крейсере впервые в истории советского ВМФ был установлен и опробован комплекс крылатых ракет «Стрела» и уже тогда было ясно, что у этого направления в развитии корабельного вооружения большие перспективы. По реальным перспективам развития этого вида морского вооружения требовалось принять решение на государственном уровне…

Из воспоминаний вице-адмирала Леонида Чулкова: *« В 1955 году «Адмирал Нахимов» стал первым ракетным крейсером Военно-морского флота. Перед первой башней главного калибра установили опытную ракетную установку для противокорабельных ракет КСС. 2-4 ноября 1955 года с борта «Адмирала Нахимова» были осуществлены первые пробные пуски ракет….»*

И так,- в октябре 1955 года во время визита правительственной делегации на Черноморский флот капитан 1 ранга Леонид Чулков сделал обстоятельный доклад первым лицам государства об эффективности ракетного вооружения кораблей. Его доклад слушали Н. Хрущёв, А. Микоян, Г. Жуков, Н. Кузнецов, С. Горшков, другие руководящие лица партии, правительства и вооруженных сил. После доклада Хрущёв спросил Чулкова: «Какие, по вашему мнению, корабли нужны флоту?» На это Леонид Дмитриевич ответил спокойно и уверенно: «…В том числе авианосцы…». Это заявление Никите Сергеевичу очень не понравилось. Известно, что он был сторонником ракет и противником крупных кораблей. Но бывалый моряк имел своё мнение на этот счёт...

Мы уже вели речь о том, что до назначения в 1951 году командиром крейсера «Адмирал Нахимов», Леонид Чулков был старшим помощником командира линейного корабля «Новороссийск». У Леонида Чулкова к этому периоду был солидный опыт службы на линейных кораблях. До «Новороссийска» он служил старшим помощником на линейном корабле «Архангельск», - бывшим английском «Ройял Соверин»… Мы уже отмечали тот немаловажный факт , что основной костяк экипажа «Новороссийска» был переведен с «Архангельска»,- и возглавил этот переход капитан 3-го ранга Леонид Чулков.

Один из ветеранов «Архангельска» и «Новороссийска» - Юрий Лепехов, ссылаясь на мнение наиболее авторитетных ветеранов линкора, утверждал, что если бы в тот печальной памяти октябрь 1955 года линкором командовал Чулков, то он не допустил бы тех трагических событий, что произошли с кораблем и его командой… И это утверждение имеет под собой немалую доказательную основу. Достаточно ознакомиться с основными этапами службы Леонида Дмитриевича Чулкова, чтобы представить себе явные преимущества Леонида Чулкова перед тем же последним командиром «Новороссийска» - Александром Кухтой.

Леонид Дмитриевич родился в 1913 году в Самаре. В 1927 году начал работать на самарской фабрике «Металлоштамп» учеником токаря, одновременно учился в вечерней школе рабочей молодёжи, активно занимался борьбой и парашютным спортом. В 1934 году Чулков поступил в Военно-морское артиллерийское училище им. ЛКСМУ в Севастополе. Все годы учебы в училище основательно занимался спортом, являясь чемпионом училища по вольной борьбе. В 1938-м, по окончании училища был назначен командиром башни главного калибра на крейсер «Молотов», строящейся на завод имени 61 коммунара в городе Николаеве.

С началом Великой Отечественной войны Леонид Дмитриевич занимался эвакуацией кораблей, экипажей и членов их семей на Кавказ. Первый бой принял в августе 1941 года, командуя зенитным расчётом, уничтожившим бомбардировщик « Ю-88». В сентябре того же страшного для нашей страны года был назначен командиром отдельной плавбатареи № 4 в составе Керченской ВМБ. Батарея принимала участие в обороне Керченского полуострова и Керченско-Феодосийской десантной операции в декабре 1941 года.

В феврале 1943 года старший лейтенант Чулков получает назначение на должность командира артиллерийской боевой части эсминца «Железняков». В августе - сентябре того же года командует артиллерийской гаубичной батареей, принимавшей участие в освобождении Новороссийска. За отличие в тех боях этой отдельной батарее было присвоено наименование «Новороссийская».

Весной 1944 года в СССР была сформирована спецкоманда для приёмки боевых кораблей по ленд-лизу в Великобритании. В состав этой команды включили и Леонида Дмитриевича. В пути из

Архангельска в Англию транспорт «Уильям С. Тайлер», на котором размещался экипаж спецкоманды, был торпедирован немецкой подводной лодкой. Оторванная взрывом носовая часть затонула, а среди спасшихся моряков, находившихся в кормовой части, был и капитан-лейтенант Леонид Чулков.

Конвой прибыл на рейд Гринока в начале мая 1944 года. Моряков перевезли по железной дороге в предместье Ньюкасла порт Норт-Шилдс. Здесь в доках находились эсминцы, передаваемые СССР. Леонид Дмитриевич был назначен вместо погибшего товарища старшим помощником командира эсминца, в нашем флоте получившем название - «Достойный». 16 августа 1944 года эсминцы покинули Англию, присоединились к очередному конвою и благополучно прибыли в Полярный . «Достойный» перешел в Архангельск и поступил в подчинение командующего Беломорской флотилией, и для него началась длительная и опасная эскортная служба... В марте 1945 года Леонид Чулков становится командиром эсминца «Достойный». Ещё через три года, в 1948-м, его назначают старшим помощником командира линкора «Архангельск».

За период участия в боях, командование батареями и за службу на боевых кораблях Леонид Дмитриевич Чулков был награжден двумя орденами Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, медалями - «За оборону Одессы», «За оборону Севастополя», «За оборону Кавказа» «За оборону Советского Заполярья». В его боевом «активе» - прорыв из Николаева в Севастополь, жестокие бои в Керченском проливе, тяжелейшие бои под Новороссийском и на Тамани. Не каждый командир эскадренного миноносца мог похвастаться уничтожением вражеской подводной лодки. Этот результат еще нужно было доказать и подтвердить, и командиру «Достойного» это удалось…

А в 1949 году в составе экипажа, тогда уже бывшего линкора «Архангельск», капитана 3 ранга Чулкова переводят на Черноморский флот старшим помощником командира линкора «Новороссийск».

И вот теперь в октябре 1955 года в должности командира новейшего крейсера и в звании капитана 1 ранга, Леонид Чулков был удостоен чести выступать перед членами Политбюро и ведущими министрами. Эти ли не показатель его личных качеств и служебных достижений?

Возвращаемся в конференц-зал политуправления Черноморского флота. На том же совещании Хрущев прощупывал настроения маршалов и министров в преддверии очередного пленума ЦК, на котором он планировал выступить с критикой сталинского периода руководства страной и партией. Со стороны маршала Григория Жукова и Никиты Хрущева последовали резкие высказывания в адрес ряда военных руководителей, - прежде всего,- тех, кто потенциально мог бы противостоять антисталинскому демаршу Хрущева. Наверняка, Хрущев с Жуковым заранее готовились к этому совещанию, предприняв ряд мер, направленных на «решительное оздоровление» Главкомата ВМФ.

К этому времени Хрущёв уверенно вошел в роль «лидера» мировой державы, резко отвергал критику в свой адрес, и грубо обрывал всякого, кто занимал отличную от него позицию. Вспоминая военное совещание в Крыму, адмирал Н.Г.Кузнецов писал: «*…На первом же заседании Хрущёв бросил в мой адрес какие-то нелепые обвинения с присущей ему грубостью… Возмущало его злоупотребление властью. Я еще формально был Главкомом ВМФ, и он не имел права распоряжаться государственными делами, как в своей вотчине. В еще большее смятение я приходил, слушая в те дни его речь на корабле при офицерах всех рангов о флоте, о*

Сталине, о планах на будущее. Вел он себя как капризный барин, которому нет преград и для которого законы не писаны…».

После этого совещания можно было не сомневаться в том, что на должность Главкома ВМФ планировался вице-адмирала Сергей Георгиевич Горшков. По тем же вполне улавливаемым признакам, на должность Первого заместителя Главкома ВМФ планировался недавно назначенный на должность командующего Черноморским флотом – вице-адмирал Виктор Пархоменко. Судите сами…

На втором заседании, как бы в назидание адмиралу Кузнецову, вице- адмиралу Пархоменко был вручен орден Ленина. Оказывается,- Жуков вовремя «подсуетился»…

ЗАПИСКА Г.К. ЖУКОВА В ЦК КПСС О НАГРАЖДЕНИИ В.А. ПАРХОМЕНКО

5 сентября 1955 г. 29 сентября 1955 года исполняется 50 лет со дня рождения Командующего Черноморским Флотом вице-адмирала ПАРХОМЕНКО Виктора Александровича. Тов. ПАРХОМЕНКО В.А. служит в Военно-Морском флоте 32 года.

В годы Великой Отечественной войны тов. ПАРХОМЕНКО В.А. принимал активное участие в боевых действиях, командуя эскадренным миноносцем, дивизионом эскадренных миноносцев и крейсером Черноморского Флота.

Учитывая его заслуги перед Военно-Морским Флотом и в связи с 50-летием со дня рождения, Министерство Обороны СССР вносит предложение о награждении вице-адмирала ПАРХОМЕНКО В.А. орденом ЛЕНИНА.

Проект Указа Президиума Верховного Совета СССР по этому вопросу прилагается.

Г. ЖУКОВ

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О награждении вице-адмирала ПАРХОМЕНКО В.А. орденом ЛЕНИНА

В связи с пятидесятилетием со дня рождения вице-адмирала ПАРХОМЕНКО В.А. и отмечая его заслуги перед военно-морским флотом, наградить тов. ПАРХОМЕНКО Виктора Александровича орденом ЛЕНИНА.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР (К. ВОРОШИЛОВ)

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР (Н. ПЕГОВ)

Москва, Кремль РГАНИ. Ф. 5. Оп. 47. Д. 58. Л. 122, 124. Подлинник. Машинопись.

Быть может - все значительно проще и прозаичнее, потому как в соответствии с Положением о прохождении службы офицерским составом СА и ВМФ, офицеры, достойно прослужившие 25 и более календарных лет, награждались Орденом Ленина. Точно по той же схеме, что за двадцать календарных лет - орденом Красного Знамени, за пятнадцать - орденом Красной Звезды, а за десять - медалью «За боевые заслуги»… Вот, только «антураж» вокруг этого награждения был выведен на самый высший уровень и заставляет нас насторожиться… К чему бы это?

Я в корне не согласен с публикациями конца 80-х начала 90-х годов с голословными обвинениями в адрес советского руководства СССР середины 50-х годов в планировании захвата проливной зоны Черноморских проливов в «атомном» шантаже Турции… Но того факта, что в этом вечно проблемном регионе осенью 1955 года создалась исключительно сложная военно - политическая обстановка, и, не без участия СССР назревало серьезное военное противостояние - не стоит отрицать….

Так уж исторически сложилось, что традиционным и потенциальным противников России на южных ее рубежах была и остается Турция. Предмет «вечного» спора также известен — черноморские проливы, и режимы их использования. Интересы двух стран давно пересеклись в Босфоре и Дарданеллах. Еще в 1946 ходу Сталин хотел получить военно-морскую базу в Босфоре или Дарданеллах, но получил резкий отказ со стороны глав бывших союзных государств. Планы «освоения» проливной зоны остались, опасность со стороны западных «партнеров» возрастала, и в 1953 году СССР направил группы военных представителей в Болгарию и Румынию с целью выбора мест для строительства ракетных баз. В 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. Цель строительства ракетных баз в Болгарии и Румынии проследить нетрудно, т.к. по своим потенциальным на тот момент возможностям они могли угрожать в первую очередь только Турции, затем базам НАТО в Греции и Италии… Причем, ставка в подобной угрозе явно делалась на применение ядерного оружия в превентивном(?) ударе. Эти мероприятия были вполне в духе Генсека Н.С. Хрущева, и полностью поддерживались маршалом Жуковым. Можно было бы признать, что, если и не ядерная угроза, то уж точно - ядерный шантаж Турции со стороны СССР назревал вполне реально…Но, при этом не стоит забывать о том, что примерно в этот же период такие же подготовительные мероприятия проводили США, готовившие плацдармы в Турецкой Анатолии под размещение ракет типа «Першинг».

Наибольшие толки и последующие спекуляции о советской провокации против Турции, последовали после взрыва линкора «Новороссийск», случайно(?) совпавшего **с турецким национальным праздником — Днем Независимости Турции!**

Я считаю, что это не более как случайное совпадение. Хотя, по воспаленному воображению кремлевских лидеров той поры в этом «совпадении»(?) могла просматриваться причастность Турции к диверсии с линкором . И в этой связи, опять-таки, можно усматривать традиционно сволочную политику США, - подставлять своих «союзников» в процессе реализации своих «глобальных» планов… Так что, турок с их национальным праздником, вполне могли «подставить» их «друзья» по НАТО,- прежде всего США, у которых подобная пропагандистская компания предшествовала процессу размещения уже опоминавшихся ракет «Першинг», нацеленных на территорию Советского Союза. Кстати, с таким же успехом можно было и итальянцев так же «легко» как и турок подставить, потому, как 27 октября исполнялась тридцать третья годовщина, так называемого - « марша сторонников Беннито Муссолини на Рим…». В фашистской Италии эта дата отмечалась как национальный праздник…

На фоне этого назревшего, а проще сказать - смоделированного аналитиками НАТО, «процесса» нагнеталась истерия о «советской ядерной угрозе»… Кстати, этому процессу способствовали очередные заявления советского правительства об успешных

испытаниях новых типов атомного и термоядерного (водородного) оружия. Опять-таки,- по случайному (?) совпадению, одно из сообщений ТАСС от 27 октября 1955 года, совпало с кануном катастрофы с линкором... Безусловно, международная обстановка продолжала накаляться. Противоборство США и НАТО с коммунистической угрозой в лице СССР и стран Варшавского договора медленно, но уверенно достигало своего очередного пика.

На фоне развития этих событий небезынтересно отследить некоторые процессы, происходившие в посольстве СССР в Анкаре; точнее сказать, - в резидентуре ГРУ при нашем посольстве.

В начале 1955 года в Анкару в качестве помощника военного атташе при посольстве СССР и старшего помощника резидента ГРУ прибыл полковник Олег Пеньковский. В те годы к Анкаре было приковано внимание разведок стран НАТО , и от деятельности нашей резидентуры в Турции зависел военно-дипломатический паритет во всем регионе. Какую роль мог сыграть в этой обстановке Олег Пеньковский? И, вообще, способен ли он был на свою особую роль в той, резко обострившейся ситуации? Выясняется, - что мог… Если - не по уму,- то уж точно – по амбициям… Накануне исследуемого нами периода между Пеньковским и начальником нашей резидентуры ГРУ в Анкаре генерал-майором Николаем Рубенко возник серьезный конфликт. Сейчас уже можно только догадываться, что послужило причиной конфликта двух профессиональных разведчиков. По официально озвученному заявлению Пеньковского - Рубенко допускал в работе резидентуры серьезные ошибки, которые могли привести к осложнению ситуации в регионе… Так и не найдя «общего языка» со своим непосредственным начальником, Пеньковский посылает шифровку в адрес московского руководства с указанием всех тех претензий, что скопились у него на Рубенко. Но шифровка пошла в Центр не по принятым в ГРУ каналам, а по каналам связи КГБ. Как следствие - в Москве с шифровкой Пеньковского ознакомился глава КГБ генерал армии Серов. Как и следовало ожидать, Серов установил оперативный контакт с функционером ГРУ Олегом Пеньковским. Безусловно, при той конфронтации, что всегда существовала в специальных службах государства, глава КГБ был заинтересован иметь в ГРУ свой источник информации. Во время очередного приезда в Москву Пеньковский дал Серову исчерпывающие характеристики на основной состав резидентуры ГРУ последнего «заезда» в Анкару, в который кроме Рубенко входили опытные разведчики А. Хомяков, В. Иванов, И. Панков. Рассказав о причинах своих трений с резидентом, Пеньковский сообщил о том, что английской разведке, скорее всего, известно об обстановке в резидентуре ГРУ, и МИ-6 наверняка(?) планирует использовать этот факт для вербовки наших разведчиков. Невольно возникает подозрение, что уже в ту пору Пеньковский вел двойную игру,- точнее - тройную… Официально подчиняясь своему руководству в ГРУ, он «сливал» конфиденциальную, служебную информацию главе КГБ, и, возможно, уже тогда с «интересом» посматривал в сторону потенциальных партнеров на Западе… Последняя, самая «свежая» информация, из недавно обнаруженных дневников генерала Серова, позволяет уверенно утверждать, что даже в тот период, когда Пеньковского обоснованно подозревали в контактах с ЦРУ и МИ-6, он продолжал числиться агентом КГБ…

Фотография Олега Пеньковского с помощником американского военно-морского атташе в Анкаре… И на «фоне» этой фотографии в октябре 1955 года резкое наращивание военно-морской группировки НАТО в районе Восточного Средиземноморья и Черноморских проливов… Американский военно-морской атташе, по определению, не мог оставаться в

стороне от процесса наращивания сил ВМС в районе, входившим в сферу его непосредственной «ответственности»… И что там мог наплести Пеньковский своему американскому «другу», не так уж и важно, - главное в том, что, «…по причине резко возросшей советской угрозы» «на уши» был поставлен американский Средиземноморский флот…

По убеждению ветеранов контрразведки, Олег Пеньковский не отличался, как ранее говорилось - «высокими моральными качествами». И с годами заметного роста тех самых качеств не наблюдалось. Тот факт, что из-за возникшего конфликта с резидентом ГРУ в Анкаре Пеньковский, в конечном итоге, был отозван в Москву, - отрицать бесполезно. Вопрос лишь в том, что успел натворить Олег Пеньковский за время своего пребывания в Анкаре. А ведь именно этот период совпадает с временными рамками нашего расследования катастрофы с «Новороссийском».
Обратимся к очевидным фактам. Грубо и нагло «подставляя» Турцию и Италию, начиная с 15 октября 1955 года, то есть ровно за две неделю да взрыва на «Новороссийске», в Восточном Средиземноморье началось небывалое со времен второй мировой войны сосредоточение флотов США и НАТО. В греческие воды вошли три отряда американских кораблей. В состав отрядов входили: один из самых мощных американских кораблей — линкор «Нью-Джерси», вооруженный 406-мм орудиями, авианосец «Интрепид», эсминцы. В Ливанский порт Бейрут прибыли американский авианосец «Лейк Чемплен», четыре эсминца и две подводные лодки. На подходе к острову Родос находились еще 14 кораблей 6-го флота США, в близлежащие порты прибыли восемь английских подводных лодок. И, тем не менее, в действиях ВМС НАТО прослеживались исключительно демонстративные цели, более направленные не на открытую агрессию, а на - устрашение… Привычная и многократно отработанная США - «стратегия канонерок»…

Что же касается «резкого»(?) усиления радиообмена между кораблями НАТО в районах их сосредоточения, то это могло свидетельствовать не более как о проводимых учениях по отработки связи между группами кораблей…. А, быть может, - дешевый прием, имевший целью - заставить нервничать советское военное руководство…

На этом фоне , с целью «разрядки»(?) ими же созданного очага напряженности, авантюристически настроенные руководители ВМС НАТО, вполне могли спланировать (или допустить?) крупную диверсию в главной базе Черноморского флота.

Нельзя отрицать и того факта, что даже в том виде и качестве, что «Джулио Чезаре» достался нам от Италии, он был флагманом корабельной группировки, которая через двое суток могла оказаться в районе Суэца. Как теперь уже доподлинно известно, на срочно выведенный из завода линкор, был загружен боезапас главного калибра. Мы уже неоднократно обращались к воспоминаниям бывшего флагарта флота Артюхова, который указывал на существовавшую Директиву ГК ВМФ, разрешавшую загрузку боезапаса главного калибра на линкор только при получении сигнала - «военная опасность»… Кто бы сомневался в том, что прохождение этих «совершенно-секретных» сигналов фиксировалось радиоразведкой флота НАТО?

По всем объективным и субъективным признакам, у Англии в Восточном Средиземноморье могли появиться еще большие проблемы…

Вот такая - «простенькая» обстановка нарисовалась в Восточном Средиземноморье , все больше смещаясь в район проливной зоны…

Как следует из воспоминаний участников событий и невольных свидетелей катастрофы с линкором, «Новороссийск» во второй половине октября неоднократно выходил в море, а начиная с 25-го октября, не прерывая отработку плановых задач, должен был, согласно все той же Директиве ГК ВМФ, сдать боезапас главного калибра на береговое хранение. Первая партия боезапаса была сдана 25-26 октября на площадки хранения в арсенале Сухарной балки, сдача оставшегося боезапаса была спланирована на последние дни октября в Новороссийском арсенале. Об этом нам известно из воспоминаний Артюхова и Марченко и подтверждается воспоминаниями бывшего начальника разведки эскадры Смолякова.

Нам же остается «смоделировать» **наиболее реальный вариант диверсии против «Новороссийска» , и «назначить» исполнителей..**.

Поскольку наше исследование обозначено как Исторический анализ, то мы обречены вкратце упомянуть все ранее рассмотренные варианты диверсии. С учетом, усвоенной нами исторической части отрабатываемой темы, для начала, традиционно прорабатываем итальянский след…

Военная разведка Черноморского флота после гибели «Новороссийска» заработала с поразительной активностью. Разумеется, разведчиками прорабатывалась и «итальянская версия». В их распоряжении имелся некоторый «рабочий» материал…

Но в угоду «чиновным» сторонникам «минной» версии разведка по своим каналам информировала, что «…подозрительных(?!!!) итальянских судов на Черном море в период, предшествующий взрыву «Новороссийска» не наблюдалось...»

Из Справки по режиму в районе Главной базы от 29 октября 1955 года, следует, что в течение 27-28 октября 1955 г. на переходе в Черном море находились следующие иностранные суда:
- итальянские «Джерози» и «Фердинандо» из Одессы в Босфор;
- итальянское «Эсмеральдо» и французское «Санче Кондо» из Новороссийска в Босфор;
- французское «Роланд» из Поти в Босфор;
- турецкое «Демиркалла» из Босфора в Сулину.

Как видим, ни одного итальянского судна, направляющегося в один из днепровских портов 27-28 октября 1955 года не было. Все они наоборот - направлялись к Босфору, за исключением одного турецкого судна, следовавшего из Босфора в Сулину. В то же время, я допускаю, что реализуя легенду по продвижению «минной» версии гибели линкора, в угоду первому заместителю ГК ВМФ вице-адмиралу С.Г. Горшкову, журналы оперативной службы

в штабе флота и управления Черноморского пароходства могли быть слегка «подкорректированы»… Я уточняю, не фальсифицированы, но подкорректированы… В этом не было большой проблемы. Отдавалось приказание переписать журнал на новом бланке, с регистрационным номером старого журнала, а старый журнал уничтожался в установленном порядке.

Итак, по официальной информации все вышеперечисленные суда находились на значительном удалении от главной базы… Чисто теоретически мы уже рассматривали вариант использования мини-субмарин в качестве основного средства доставки к месту диверсии зарядов и боевых пловцов-диверсантов… Теперь имеет смысл рассмотреть тот же вариант в конкретных условиях, применительно к району Севастополя.

Для участия в предполагаемой нами операции, судно должно было находиться в рейсе от Босфора в направлении к одному из Кавказских портов. Но, если такой рейс и состоялся бы 27-28 октября, то траверсное расстояние от рекомендованного курса до береговой черты в районе Севастополя составило бы 72-75 миль, что не позволило бы использовать мини-лодку проекта «70», с рабочим радиусом действия в 100 миль. Лодка с комплексом вооружения «Космос» не годилась для этого варианта из-за своей длины в 23 метра… Об одноместной лодке типа «Мурисаб» и речь не могла идти по целому ряду причин…Входить же в территориальные воды СССР в районе главной базы Черноморского флота, рискуя карьерой и грузом, среднестатический капитан, дорожащий своей должностью, не стал бы…

Сегодня уже не столь важно, как именно могли проникнуть боевые пловцы в гавань Севастополя. На этот счет рассматривалось много версий. Если вывести из них нечто «усредненное», то просматривается такая картина. Сверхмалая подводная лодка типа «SF», спущенная ночью с борта зафрахтованного сухогруза на траверзе Севастополя, входит в гавань через распахнутые боновые ворота, и выпускает диверсантов через специальный шлюз. Они доставляют к месту стоянки линкора пару зарядов, крепят их к борту, или укладывают на дно, выставляют время взрыва, и возвращаются по акустическому маячку на поджидающую их мини-субмарину. Затем лодка покидает гавань, уходит за пределы территориальных вод в точку, заранее согласованной встречи с судном-транспортировщиком. Вариант этот по сложности его реализации, вызывает немало вопросов, грешит многими натяжками… Проблема с доставкой мощных двухтонных зарядов, размещение их под днищем линкора… Способы приведения зарядов в действие. Этот вариант в чем-то копирует атаку мини -субмарин германского линкора «Тирпиц», и уже только поэтому заставляет больше склоняться к участию англичан в диверсионной акции. Но эта же схема диверсии в варианте использования мини-ядерного фугаса выглядит более привлекательней и легче реализуемой.

Кстати, при проработке вариантов диверсий против линкора вполне сгодились бы мини-подводные лодки типа «Х», аналогичные тем, что были применены англичанами при атаке линкора «Тирпиц». «Миджет субмарине». Они доставлялись на буксире к базам противника океанскими подводными лодками. Каждая лодка несла по два заряда, содержащих по две тонны взрывчатого вещества. Водолаз-подрывник опускал их на дно под кораблем или прикреплял к его днищу. Лодки имели водоизмещение 39 тонн, длину 14,6 м, диаметр 1,8 м, с длительностью плавания в подводном положении 36 часов. Экипаж лодки состоял из четырех человек: командир обеспечивал вождение и выход в атаку, его помощник отвечал за погружение и управление электромотором, на водолаза возлагались установка подводных зарядов и

прорезание сетевых заграждений, четвертым был машинист. В пользу этой версии говорит и тот факт, что в старом варианте образца 1943 года каждая из лодок несла два заряда, каждый по 2тонны ВВ. Это примерно то количество ВВ, что, учитывая фактические разрушения «Новороссийска, смоделировали наши доморощенные теоретики подрывники во главе с Веремеевым… В большей части исследований по «Новороссийску» использование модернизированного варианта «Миджет субмарине» , не рассматривалось, что бы, Боже упаси, не бросить тень подозрений на незапятнанную(?) честь флота Великобритании… А напрасно….

В августе 2014 года Уго Д'Эспозито - ветеран боевой диверсионной группы 10-й МАС дал интервью римскому журналисту Луке Рибустини, в котором весьма уклончиво, но доходчиво отвечал на вопрос - *«…разделяет ли он мнение, что бывший итальянский линкор "Джулио Чезаре" был потоплен итальянскими спецназовцами в годовщину так называемого Марша на Рим Бенито Муссолини?». Д'Эспозито ответил: «Некоторые из флотилии МАС не хотели, чтобы этот корабль был передан русским, они хотели его уничтожить. Они сделали все возможное, чтобы потопить его…»*. Казалось бы, мало ли что может заявить 95-летний старик?!

Ну, что ж, - в России очень многие отказывались верить 90-летнему ветерану Абакумову, назвавшему непосредственных участников диверсии на линкоре «Императрица Мария»… А, все-таки, - пришлось поверить…

Между тем, продолжая анализировать ситуацию вокруг Севастополя в сентябре-октябре 1955 года, имеет смысл принять к сведению факты, приведенные в книге Лука Рибустини «**Тайнарусскогокрейсера** (**огонь, грязь и кровь)**», опубликованной итальянским издательством Luigi Pellegrini Editore (Cosenza, Italia). Эти факты говорят совершенно об ином. Итальянское судоходство в Черном море в октябре 1955 года было весьма напряженным. По меньшей мере, 21 торговое судно под итальянским флагом имели заходы в порты Черного моря. Из документов Министерства внутренних дел, министерства финансов и МИДа Италии, которые относились к категории секретных, видно, что из портов Бриндизи, Таранто, Неаполя,

Палермо торговые суда, танкеры, пройдя Дарданеллы, направились в различные черноморские порты и даже – по Днепру в Херсон, Киев. Это «Кассия», «Циклоп», «Камилло», «Пенелопа», «Массауа», «Женцианелла», «Алькантара», «Сикула», «Фрулио». По судовым декларациям, эти суда загружали и выгружали из своих трюмов зерно, цитрусовые, металлы. Особый интерес представляли публикации документов, по деятельности полиции и префектуры порта Бриндизи. Так, из Бриндизи 26 января 1955 года вышло грузовое судно «Ацилия», принадлежавшее неаполитанскому коммерсанту Раффаэле Романо. Этот рейс не остался без внимания SIFAR (итальянской военной разведки). На борту «Ацилии», согласно судовой роли, находилось 13 штатных членов экипажа, плюс еще шестеро фигурантов, личности которых капитану не были известны.

Из книги Лука Рибустини: «*Официально, судно должно было прийти в советский порт, чтобы погрузить цинковый лом, но его реальная миссия, которая продолжалась, по крайней мере, еще два последующие месяцы, остается загадкой. Капитан порта Бриндизи отправил в Управление общественной безопасности донесение, что шесть человек из экипажа «Ацилии», находятся на борту внештатно, и что все они принадлежат к конфиденциальной службе ВМС Италии, то есть к службе безопасности ВМС (SIOS)».*

Итальянский исследователь отмечает, что среди этих нештатных членов экипажа были высококлассные радиоспециалисты в области радиоразведки и шифровальной службы, они же использовали аппаратура для перехвата советских радиосообщений. Из девятнадцати моряков, находившихся на судне, трое, принадлежали к военно-морскому ведомству: первый помощник, второй офицер-инженер и радист. Первые двое поднялись на борт «Алиции» в Венеции, третий же, радист, прибыл в день отхода судна - 26 января; покинули судно через месяц, тогда как все обычные моряки подписывают контракт как минимум на три-шесть месяцев. Были и другие подозрительные обстоятельства: в день отхода в спешке была установлена новая мощная радиоаппаратура, которая тут же была и опробована. На многое могла бы пролить свет судовая роль, документ, в котором отражены все данные членов экипажа и их функциональные обязанности. Но на запрос Рибустини достать из архива судовую роль парохода «Ацелия» портовый чиновник ответил вежливым отказом: за шестьдесят лет этот документ не сохранился. Документ капитана порта свидетельствует о том, что пароход «Ацилия» готовился к этому рейсу офицерами ВМС. Аналогичная информация была передана в тот же день и префектуре города Бари. В марте 1956 года «Ацилия» совершила еще один рейс в Одессу. Но это уже после гибели линкора.

Можно отметить, что, по крайней мере, два рейса, сделанных владельцем судна неаполитанцем Раффаэле Романом, преследовали военно-разведывательные цели, имея на борту квалифицированный персонал ВМС. Эти рейсы были сделаны за несколько месяцев до и после гибели линкора «Новороссийск. По мнению автора, из того же Бриндизи, или Специи в Черное море мог быть направлен корабль, способный доставить в район Севастополя, оборудование и боевых пловцов, с целью совершения диверсии в севастопольской бухте. Это заявление - дилетанта. Рейсы «Ацилии» , о которых сообщил автор в своей книге, свидетельствуют о повышенном интересе итальянской разведки, действовавшей в рамках планов ВМС НАТО, к Черноморским портам СССР, и не более того.

Что же касается предположений Лука Рибустини о нахождении в Севастополе иностранной разведывательной агентуры…Откуда ему - молодому итальянцу, знать о том,

была ли в Севастополе 50-х годов иностранная агентура!!?? В Севастополе той поры поддерживался режим «закрытого» - режимного города. Для того, чтобы к офицеру флота приехала мать или сестра, ему следовало за несколько месяцев до приезда оформить через МВД вызов и послать его родственникам, для оформления пропусков в «пограничную» зону. На прибывших, на тот же месяц в Севастополь родственников, нужно было в течение 2-х суток получить в ЖЭКе справку о временной прописке, которую «приезжие» были обязаны носить в своем паспорте.

Прописка…, специальные пропуска. В 1958 году в Севастополь очередной раз приехал цирк –шапито. В те годы он ставил свой «шатер» на месте нынешнего сквера, разбитого на месте пересечения улицы генерала Петрова с аллеей, идущей в направлении основного входа в Центральный рынок. Для малышни Севастополя - это было СОБЫТИЕ… И вдруг мы узнаем, что номера с участием клоуна, ради которых, мы, собственно и ходили в цирк, отменены. Шарахаясь за кулисами, мы узнаем, что клоун арестован мужчинами в «штатском»… И тут же пошел слух,- что клоун английский шпион… То, что шпион,- понятно, но почему английский? По логике вещей той поры, небольшой цирк, кочующий по городам,- мог быть идеальной «крышей» для различного рода «нелегалов»…

И опять-таки,- к итальянскому следу…

Борис Каржавин в своей книге приводит факт обнаружения сигнальщиками крейсера «Кутузов», выходящего на внешний рейд утром 30 октября, перископа подводной лодки. Об этом факте командир крейсера капитан 2ранга Голота произвел доклад по линии оперативной службы флота. По анализу дальнейших действий командования флотом, должной реакции на это сообщение не последовало. Офицеры и мичмана по многу лет служившие на крейсерах, стоявших на рейде, часто наблюдали, корабельные швабры, плававшие по бухте вверх «черенками». Нерадивые матросы, имевшие заведывание на верхней палубе, вместо того, чтобы промыть швабру и поставить на место в «кранец» для приборочного инвентаря, , опускали ее за борт, привязав за тросик, якобы,- для полоскания… Зачастую, эти швабры, обрывались и «блуждали» по гавани, возвышаясь своим «черенком» над водой на 30-40 сантиметров над поверхностью воды… Хозяйственные боцмана, неоднократно поднимали на борт таких «блудциц»… С нескольких сотен метров такую швабру-«потеряшку» неопытный сигнальщик вполне мог принять за перископ подводной лодки. Но, вот, чтобы подобные швабры встречались в открытом море, - очень маловероятно… Многоопытные командиры-подводники, расскажут вам истории, когда за перископ принимали притопленный стол, возвышающийся над водой единственной «ножкой», либо плавающий каким-то боком табурет… Это уже все из области флотских баек… А вот швабры, таки, плавали… Похоже, что командиру крейсера, получившего внушение за слабую(?) подготовку сигнальщиков, пришлось переписать свое донесение с поправкой на эффект «плавающей швабры»… С учетом же общего анализа ситуации «чужая» лодка, таки, «отметилась» на внешнем рейде Севастополя ранним утром 30-го октября 1955 года.

В соответствии с действовавшей на флотах инструкцией, следовало объявить дежурным силам ПЛО боевую тревогу, и произвести поиск по курсу возможного отхода «неопознанной» субмарины, а при обнаружении - провести контрольное бомбометание… Своевременно эти действия не были произведены, вот и потребовалось изменить «показания» сверх бдительному командиру крейсера…

В варианте буксировки мини-субмарины тем же сухогрузом, наиболее подходящим средством доставки диверсантов в Севастопольскую бухту вполне подходила система вооружения «Космос», о которой мы уже вели речь. Предусматривалось различные варианты вооружения мини-лодок этого типа - человеко-торпеды с 270 кг ВВ, и восьми боевых пловцов, каждый из которых мог доставить к месту диверсии по 50 кг ВВ, или два торпедных аппарата с четырьмя короткими торпедами. Как уже отмечалось, в основном варианте лодка несла две человекоуправляемые торпеды, каждая из которых была длиной 7 м, диаметром 0,8 м, массой 2,4 т, с глубиной погружения, - в одном из вариантов в 30 м, в другом — 60 м. Торпеды имели радиус действия 50 миль при скорости 3,3 узла и несли заряды по 270 кг взрывчатого вещества.

Для начала рассмотрим два наиболее приемлемых варианта диверсии. Первый предполагал вариант использования двух человекоуправляемых торпед, выпущенных с внешнего рейда в сторону Севастопольской бухты. Каждая из торпед, как уже говорилось, несла по 270 кг взрывчатого вещества. Уже только эта информация делает этот вариант, в известной степени «подходящим» под один из наших вариантов моделирования диверсии. Прежде всего, потому, что две воронки на дне в районе стоянки линкора вполне соответствовали дистанционным взрывам именно таких

зарядов. Но сразу же приходится признать, что место взрыва на корпусе линкора не характерно для той методики, что традиционно применяли итальянские диверсанты при подрыве крупных кораблей. О чем мы тоже вели речь. Как вариант - диверсанты могли оставить боевые части торпед на дне под днищем линкора… Но в этом случае при подрыве боевых частей торпед образовались бы значительно большие воронки, а разрушительный эффект от их взрывов был бы значительно меньше, чем при контактном взрыве. Это подтверждено многочисленными расчетами… Тем не менее, стоит учесть, что в боевой практике английских подводных диверсантов, практиковалось при креплении крупных зарядов к бортам кораблей применять мощные магниты… Но даже в этом варианте опытные боевые пловцы закрепили бы по заряду с каждого борта… Предположим, - суетились и прикрепили оба заряда в днищевой части с правого борта. Казалось, бы и логичнее, - этим бортом линкор «смотрел» в сторону выхода из бухты.. Боевые части торпед типов CE2F/X30 и CE2F/X60 при взрыве оставляли осколки и части оболочки… Ни осколков, ни тех же магнитов в местах предполагаемых взрывов водолазы не обнаружили. Быть может - плохо искали? В процессе съемок документального фильма Андреем Хорошхиным, старательно поискали, и, таки – нашли… Только , с таким же успехом, тот крупный, найденный аквалангистом осколок, мог принадлежать – авиационной донной мине, крупнокалиберному снаряду… По одной из версий создателей фильма, найденный осколок принадлежал донной мине… Не стоило бы спешить с выводами. На этом месте при очень большом желании и соответствующем техническом обеспечении, в многометровой толще ила можно найти до сотни осколков от десятков различных боезапасов… Только совместная экспертиза специалистов по металловедению и минеров может определись принадлежность конкретного найденного осколка. Рассмотренный вариант диверсии против линкора не выдерживает критики уже только потому, что суммарная мощность взрыва двух БЗО торпед, как минимум в четыре раза слабее взрыва под «Новороссийском».

Я уже не стал рассматривать в качестве варианта диверсии использование сверхмалой подводной лодки «Си Хорст». При этом, стоит принять к сведению, что «*В сентябре 1955 года в районе Лос-Анджелеса состоялась демонстрация новой итальянской сверхмалой подводной лодки «Си Хорст» («Морской конек»). Общая масса лодки составляет 1145 кг. По своему виду она напоминает цилиндрический снаряд длиной в 2 метра и с двумя открытыми сиденьями для экипажа, одетого в легководолазные костюмы... При демонстрации подводная лодка прошла под водой 21 милю со скоростью 6 узлов, погружаясь на глубину от 3 до 4,5 м. Всего без заправки она может, пройти 37 миль»* (газета «Сан» —1955. 30 сентября). Стоит лишь обратить внимание на то, что итальянский образец морского диверсионного средства демонстрировался в Лос-Анджелесе… Коллеги, - однако…

Будем считать, что это был еще «сырой» экземпляр, и тем белее, - если отслеживать публикации в открытой печати – последний вариант на момент совершения диверсии не получил широкого применения и признания у специалистов…

Даже, соглашаясь с тем, что в системе охраны севастопольского рейда царил редкостный бардак, не стоит особенно «зацикливаться» на этом факте… Итальянские, да и английские боевые пловцы имели опыт преодоления до шести полос противоторпедных и противодиверсионных сетей. Уже только поэтому, наша система боновых заграждения при самом идеальном ее содержании и образцовой системе контроля не стала бы

препятствием для отчаянных парней, подготовленных Джино Биренделли и Крэббом…

Специалисты морской разведки утверждают, что для проведения диверсионной акции солидного масштаба боевым пловцам обязательно нужна была база, подобная той, что использовали итальянцы против Гибралтара и с этим нельзя не согласиться.

Так, Юрий Бар-Бирюков, призывал нас поверить «легендарному» сообщению капитана дальнего плавания Михаила Ландера о том, что бывший офицер итальянского флота Николо, якобы, являлся одним из исполнителей диверсии против линкора «Новороссийск». Так, по сообщению полумифического Николо, «озвученному» Михаилом Ландером, и доведенному до нас Бирюковым, - в диверсии участвовало восемь боевых пловцов, которые прибыли с мини-субмариной на борту грузового парохода.

Курс, рекомендованный для иностранных судов, идущих из Новороссийска в Босфор, проходил в удалении 75 миль от береговой черты района Севастополя. Предположим, что капитан итальянского судна «Эсмеральдо», рискуя свой карьерой и грузом, зайдя на Мальту, принял на борт группу морских диверсантов, со средствами доставки зарядов и со всеми необходимыми принадлежностями для технического обеспечения операции. Теоретически, все это оборудование могло поместиться в трех герметичных контейнерах, каждый весом по 120-150 килограмм. На большинстве сухогрузных судов по бортам имеются специальные грузовые люки, предназначенные для перегрузки крупногабаритных грузов на пирсы, или другие суда, ошвартованные к борту… Диверсанты, находясь в трюме судна, готовят средства доставки зарядов, они же и средства передвижения, и в назначенное время готовы, спустив их на воду, начать движение к объекту диверсии. Заряда аккумулятора, работающего на турбинку и винт, в лучшем случае хватило бы на пару часов движения со скоростью 3-4 узла. Безусловно, требовалась база на берегу, откуда бы предстояло в дальнейшем действовать диверсантам.

Как представлял весь этот процесс Юрий Бирюков? Скажу сразу, что дальнейшая информация, доводимая до читателей Бирюковым, якобы, с подачи капитана Михаила Ландера, не выдерживает критики. Однако… Рекомендованный курс для судов, следующих с кавказских портов в направлении входа в проливную зону, отстоит от побережья в районе Севастополя на 75 миль. Любое отклонение судна от рекомендованного курса фиксируется РЛС берегового наблюдения и вызывает к такому судну повышенное внимание со стороны всех средств охраны территориальных вод и побережья… Предположим, что капитан, выполняя задание соответствующих «структур», подвернул влево на 5-7 градусов, что позволило ему пройти траверз Севастополя в 60-55 милях от береговой черты, и на скорости 5-6 узлов спустить на воду диверсантов… Ни одно из имеемых на тот момент средств автономного передвижения не смогло бы обеспечить движение боевых пловцов в течение 12-13 часов, требуемых для достижения берега в районе Севастополя.

Уже только это условие заставляет ставить жирный крест на этом, и на прочих вариантах доставки на берег боевых пловцов, рассмотренных Бюрюковым.

Если бы мне поставили подобную задачу, то с учетом тех сил и средств, что располагал флот, я бы решал ее следующим образом. Малая подводная лодка, каким то неведомым

образом в подводном положении приближается к берегу и ложится на грунт в полумиле от Херсонесского маяка. В 2-3 часа ночи боевые пловцы со своими аппаратами через торпедные аппараты выходят из лодки и по магнитному компасу и по радиомаяку переходят к назначенному пункту на берегу. Выждав условленный срок, подводная лодка покидает район «ожидания» и выходит из территориальных вод в подводном положении. Ни о каком радиообмене и речи быть не могло. Даже световой сигнал мог вызвать тревогу у пограничных нарядов…

Ну, предположим, что диверсионная группа, каким-то неведомым образом, таки, высадилась на берег…

Очень похоже, что сам Бирюков в середине 50-х годов не бывал в этой местности. Не было в районе побережья у бухты Омега мест, где бы могли «забазироваться» боевые пловцы с оборудованием для проведения диверсии. Район этот с очень большой натяжкой можно было считать пустынным… На одной стороны бухты находился пионерский лагерь, с другой авиационные ремонтные мастерские, охраняемые в ту пору вооруженным караулом… Вся береговая черта постоянно контролировалась пограничными нарядами. Отдыхая в пионерском лагере «Омега» в 1958 году я неоднократно наблюдал обход побережья нарядами пограничников. Посты наблюдения были оборудованы радиолокационными станциями. В один из дней к берегу был вынесен волной сорванный с якоря минный «защитник». Уже через 20 минут около «находки» находился пограничный наряд. Мы застали тот период, когда на набережных Симеиза и Мисхора можно было увидеть среди бела дня наряды пограничников со служебными собаками.... Многим и тогда это не нравилось… Пограничники имели право проверки паспортов… Даже в летнее время запрещалось разводить костры, и находиться на берегу с наступлением сумерек. Береговая черта просматривалась на многие километры. Крошечные рощицы из диких маслин не в счет… А те полуразрушенные доты, и землянки, что сохранялись в прибрежной части, - все были под контролем пограничников…

К слову сказать,- участок «дикого» пляжа в районе «Омеги» и дальше до Херсонесского маяка пользовался дурной славой… В 50-е -70-е годы там часто пропадали ныряльщики за крабами и любители подводной охоты. Дно в этом районе очень коварное, камни корявые, много мелких гротов… Они не глубокие, но с очень острыми выступами скал… До начала 60-х годов на берегу оставались развалины древней Часовни, и причала… Когда то там находился последний на территории Крыма пункт отправления паломников в Святые места…

Несколько мелких судов, затонувших в войну недалеко от берега, не имели выступавших из воды конструкций, и едва ли годились для использования в качестве подводной базы для диверсантов… Остовы этих судов, находившиеся в расстоянии 50-60 метров от берега, на глубине метров 10-12, были убраны в процессе строительства на месте Часовни дачи для командующего флотом.

Ну, предположим, что, опять-таки, в каком – то неведомом месте диверсанты устроили «базу». Совершенно нереальным представляется переход диверсантов из района Омеги в район боновых ворот… Еще более проблематичным представляется переход в район якорной стоянки линкора. О каком-то береговом сопровождении и ориентировке

диверсантов в этом варианте даже и речи быть не могло… Сплошная профанация… Да и на что были способны два диверсанта с сотней килограммов взрывчатки? Даже, если предположить, что доставленные ими к борту линкора два пятидесятикилограммовых заряда были укреплены магнитами на корпусе, то они могли рассматриваться исключительно как заряды инициирующие… При условии, что основные заряды были заранее заложены в трюме линкора. Для проведения диверсии по этому варианту, в числе диверсантов «напрашивался» один из ветеранов 10-й флотилии МАС, знакомый с условиями «работы» в Севастопольской бухте, и отлично знающий особенности конструкции линкора, со времен тренировок на нем в Специи в 1940-м году… А ведь были и такие…

Нам не приходится рассчитывать на то, что на нашем веку будет открыт доступ к документам МГБ той поры. Начиная с 1956 года, по Севастополю на уровне базарных «баек» ходили легендарные рассказы о том, что в районе Черной речки или в районе дикого пляжа Омега, были найдены следы «лежек» подводных диверсантов… Рассказывали даже,- что, и где нашли… С самого начала следовало признать, что, если и имел место диверсионный акт, то выполнив свою задачу, диверсантам предстояло выйдя на берег, выйти из Севастополя, либо где-то затаиться… По крайней мере, нет информации о том, что кто-то из них выплыл к берегу и сдался властям, как это бывало при диверсиях в английских базах… Быть может, вылезли на берег, и не нашли кому сдаться…? Не до них было в той обстановке в Севастополе… Наверное, пришлось «бедолагам» в шерстяных рейтузах и босиком, своим ходом, добираться к месту «общего» сбора…

В 1957 году скоропостижно скончался начальник разведки флота, генерал-майор Намгаладзе, занимавший должность в течение шестнадцати лет. Некоторые исследователи связывают эту смерть, в общем-то молодого и сравнительно здорового(?) человека, с теми претензиями, что предъявлялись к нему в связи с катастрофой «Новороссийска»… Как знать…

По той версии, что рассматривали мы, действительно достаточно было диверсанту установить на борту в районе закладки основного или «вышибного» заряда магнитную мину с часовым механизмом и с зарядом, подработанным под кумулятивный эффект, для «прожигания» брони, то в назначенное время произошел бы взрыв. При этом варианте, прослеживается несколько организационных и технических проблем…

Я сочень с большим уважением отношусь к тележурналисту и сценаристу Андрею Хорошхину.

Очень похоже, что Андрей, знакомясь с публикациями, имеющими отношение к диверсионной версии против «Новороссийска», прочитал «вариации» на эту тему отставного капитана 2 ранга Бар-Бюрюкова. Из соображений корпоративной солидарности я не стану давать объективную оценку «историческим» исследования коллеги, но, в части касающейся остановлюсь на отдельных фрагментах его «творений»…

Пытаясь установить истинную причину гибели линкора, журналист и киносценарист Андрей Хорошхин провел собственное расследование, отрабатывая ранее выдвинутые версии: минную и диверсионную. При отработке диверсионной версии, с подачи местных дайверов

он принял участие в обследовании грота в районе мыса Айя. На глубине шести метров, двенадцатиметровый грот выводил в сухую скальную нишу, вполне пригодную для базирования боевых пловцов и размещения вооружения и средств доставки к месту диверсии. В смонтированном Хорошхиным телефильме, мельком демонстрировалась карта с предполагаемым маршрутом перехода боевых пловцов к Севастопольской бухте. Я лично не представляю, где между Любимовкой и Качей мог бы находиться такой подводный грот в приглубленном скальном массиве? Если же показанная перед камерой карта - это обусловленный дайверами элемент «легенды» прикрытия, то в фильме показан грот, находящийся в районе мыса Айя. По большому счету,- это не принципиально,- оба предполагаемых грота, находятся слишком далеко от севастопольской бухты, что предполагает значительные трудности подводного перехода диверсантов. Что же касается сценарного варианта, представленного Хорошхиным, то все выглядело достаточно реалистично, даже коробка от дыхательного автомата акваланга, найденная, или подброшенная(?) дайверами для антуража, в гроте. Оставалось ответить на единственный вопрос - каким образом боевые пловцы, пользуясь автономными средствами подводной транспортировки середины 50-х годов, смогли бы доставить в район диверсии большие партии взрывчатки? Можно, конечно, предположить, что боевыми пловцами использовались семиметровые торпеды CE2F/X30 и CE2F/X60 с боевыми зарядными отделяемыми (БЗО) по 270 кг, но, с учетом конфигурации грота, я очень сомневаюсь, что эти торпеды могли быть подготовлены и применены при этом варианте диверсии. Расстояние от этого грота до входа в Севастопольскую бухту не менее 10 миль, что уже изначально предполагает значительные проблемы по переходу под водой пловцов и еще большие проблемы по транспортировке дополнительных зарядов взрывчатки. Должно быть, не найдя ответов на эти вопросы, Андрей Хорошхин не стал далее моделировать этот вариант диверсии.

И, все-таки, продолжим отработку диверсионной версии подрыва линкора…

По опыту ранее проведенных в период войны подобных операций, диверсанты должны были иметь полную информацию о режиме охраны Главной базы Черноморского флота, местах стоянки и переходов кораблей. Должны были иметь полную информацию по конструкции боновых заграждений и режиме их использования, по средствам контроля визуального и технического контроля в районе заграждений. Руководитель диверсионной операции должен был иметь информацию по вариантам расстановки кораблей на внутреннем рейде Севастополя. До сих пор нет полной ясности - кто и на каком основании принял решение о постановке «Новороссийска» на 3-и бочки, вместо штатной стоянки на 14-х бочках. В стандартном варианте это решение был полномочен принять оперативный дежурный штаба флота. Не исключено, что решение по изменению стоянки было вызвано тем, что линкор «Севастополь» незадолго до исследуемых нами событий, был поставлен к причальной стенке судоремонтного завода, освободив(?) для «Новороссийска», во всех отношениях более удобное место швартовки на 3-х бочках... Не исключено, что оперативный дежурный флота превысил свои полномочия, не согласовав место стоянки линкора с начальником оперативного управления флота. Грамотный разведчик-аналитик, мог этот вариант предугадать заранее,- но был ли этот аналитик в «природе»?

Из опыта операций, проведенных итальянцами и англичанами против кораблей, стоявших в защищенных базах, всем этим операциям предшествовала основательная и

многократная разведка с последующей оценкой обстановки. К примеру,- летом 1943 года в турецком порту Александретта, где находилось итальянское консульство, под видом его сотрудников действовали два морских офицера - подводные пловцы Луиджи Ферраро и Дино Роккарди. Они, проводя целые дни на пляже, отслеживали движение кораблей стран антигитлеровской коалиции, заходивших в нейтральный турецкий порт, а ночью подплывали к ним и устанавливали мины замедленного действия. Как правило, корабли эти взрывались через пару часов после выхода из порта.

Авторы статьи в Морском сборнике, (№12 за 2012 год) решительно отрицая «диверсионную» версию, как первичную причину гибели линкора, упирали на то, что «…*точное время возвращения корабля в базу не мог знать никто. При таких условиях диверсионная операция не могла начаться, поскольку боевые пловцы не способны действовать без точного знания обстановки…Диверсанты, идущие со стороны моря на подводной лодке или на подводных транспортировщиках, не могли знать о приказании «Новороссийску» стать на бочку №3, при том, что штатной бочкой линкора была №12-я в районе бухты Голландия».*

Аргумент серьезный, если исключить наличие в Севастополе агентурной сети вероятного противника.

Требуемую в нашем случае информацию мог собрать только резидент разведки, находящийся в Севастополе. Затем, полученную информацию резиденту требовалось передавать в «центр» и руководителю группы диверсантов.

Наличие такого резидента в закрытом в то время городе Севастополе и его возможные действия в интересах организаторов диверсии представляется проблематичным, но вполне возможным. Любопытную информацию по этому вопросу приводит бывший заместитель начальника особого отдела флота отставной капитан 1 ранга Андрей Железков, в свое время работавший с оперативными документами тех лет… Андрей Георгиевич утверждает, что по донесениям и отчетам особых отделов КГБ в Крыму в тот период оставались десятки бывших сотрудников и осведомителей специальных служб Германии, Румынии, Италии, часть которых к этому периоду была перевербована спецслужбами стран НАТО. Так, значительная часть архивов абвера «по наследству» попала к американцам, сигуранцы - к англичанам… Периодически в Крым засылались , так называемые - агенты –«маршрутники». Они, не задерживаясь ни в одном из городов, занимались целевым сбором военной информации, и вполне могли активизировать «спящих» агентов, нацеливая их на выполнение конкретных заданий. В этой связи всякий раз вспоминается 1966год, когда по городам Крыма прошла серия арестов бывших сотрудников немецкой и румынской оккупационной администрации. Дело в том, что в этот период из мест заключения возвращались те, кто, за службу у немцев в полиции, или в частях местной «самообороны» отсидел от «звонка» до «звонка» свои двадцать лет и, вернувшись домой, вдруг(?) среди чиновником советской администрации или партийцев местного уровня, обнаруживал своих бывших «коллег» по службе в полиции… На фоне местных «разборок» среди бывших «коллег» наши спецслужбы вычислили нескольких своих «потенциальных» клиентов. О чем неоднократно сообщалось в местной прессе той поры.

Возвращаясь к кануну катастрофы с линкором…

Предположим, что кто-то из сексуально-озабоченных офицеров, имевших доступ в КПС (командный пост связи), пользуясь условно закрытым каналом связи типа «Рябина»,-

при приближении линкора к базе «вошел» в городскую АТС и сообщил своей подруге, примерное время захода в базу и место постановки на бочки. Но, какой же уровень «внедрения» должен быть у резидента, чтобы контролировать подобную информацию, и успевать передавать ее своим «хозяевам», либо старшему группы диверсантов….

Уже только эта «заморочка» с передачей последней информации и проблема согласования дальнейших действий диверсионной группы, если и не ставит окончательный жирный крест на вариантах использования мини-лодок, то уж точно сводит до минимума вероятность осуществления подобного варианта диверсионной операции.

Предположим, что каким-то «чудесным» образом последняя требуемая информация о месте и времени постановки линкора была, таки, получена резидентом и передана руководителю диверсионной операции. Кстати, зная о том, что линкору 28-го октября предстояло выполнять замеры ходовых характеристик на мерной линии, не сложно было «вычислить» примерное время его возвращение в базу… Опять-таки, зная о том, что линкор «Севастополь», накануне перейдя к заводскому причалу, освободил Третьи бочки, не сложно было предположить швартовку на них «Новороссийска» при возвращении в базу. И так, 28 октября 1955 г. в 17часов 30минут линкор «Новороссийск» прошел линию боновых ворот, и в течение часа становился на бочки. Предположим, что руководитель операции получил последнюю информацию за два часа до постановки линкора на бочки. Но даже при этом условии, приступать к активной фазе диверсионной операции не стали бы до наступления темноты, а это 28-го октября - 19 часов 45 минут. Даже, если принять к сведению полубредовую версию М. Ландера, озвученную Бирюковым, то на переход под водой и на установку под днищем линкора зарядов у диверсантов оставалось не более трех часов, потому как им требовался резерв времени на безопасный выход за боновые заграждения. Следовало принять в расчет стандартное время подготовки оборудования для транспортировки зарядов – не менее 1 часа, время проверки легководолазного снаряжения -30 минут… Даже самые подготовленные и выносливые диверсанты не решились бы на осуществление диверсии по рассмотренному нами варианту… Ну, уж, если фантазировать, то - до конца…

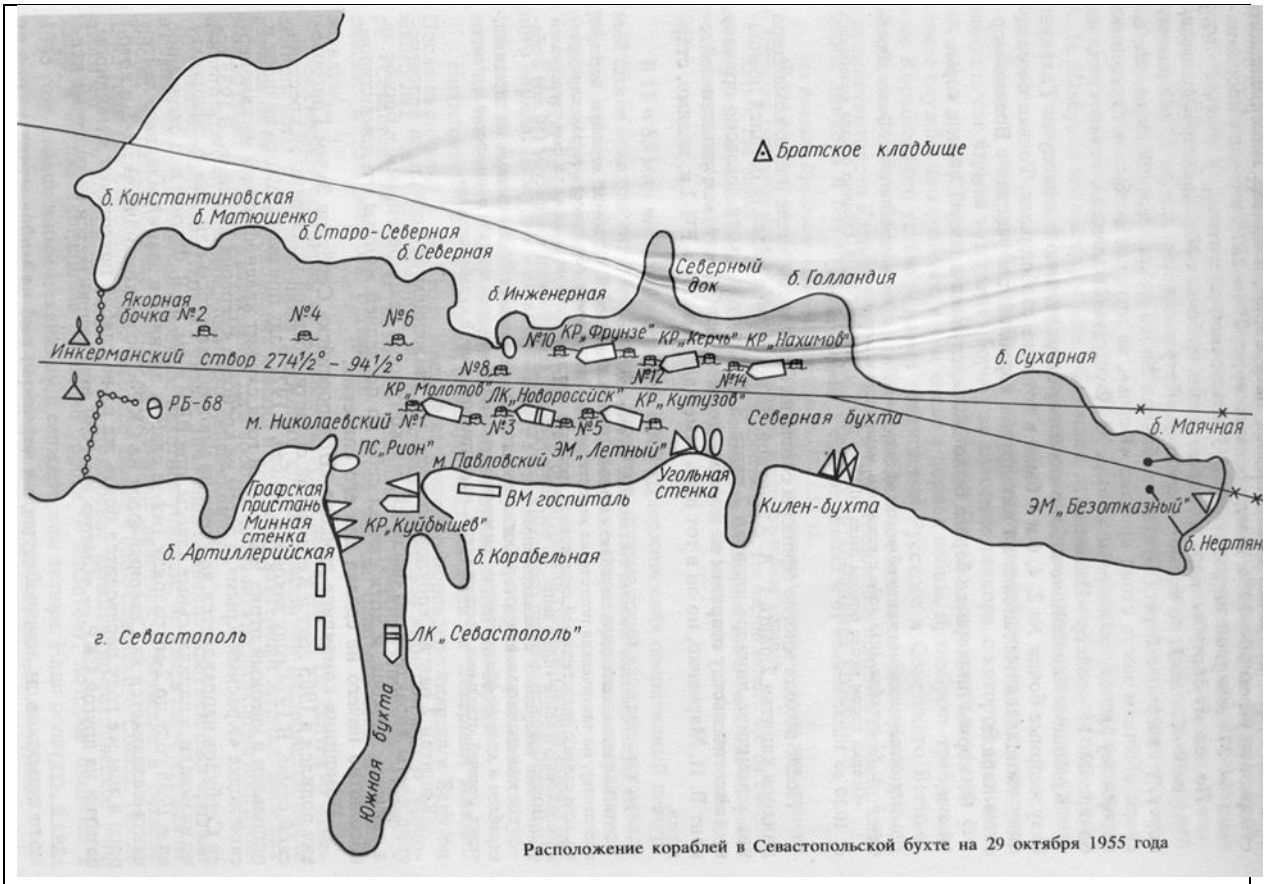
Предположим, что диверсанты решились действовать , не оставляя себе резерва времени, а значит и шансов для возвращения на «базу»…

Громадный ярко освещенный корабль, с линией иллюминаторов в метре от поверхности воды, не был легкой целью для боевых пловцов, не говоря, уже о сложностях транспортировки зарядов под водой в период вечерних сумерек. Моделируемое время проведения диверсии было не характерно для привычной практики итальянских, да и английских диверсантов. В большинстве предыдущих случаях они выбирали время после 3-х часов ночи… В нашем же варианте теплого вечера, при наличии на рейде пяти крупных кораблей, по рейду сновали корабельные катера и баркасы, - реальный шанс попасть под винты корабельных и рейсовых плавсредств… Все иллюминаторы на линкоре светились, в каютах пили водку и играли в домино…

Англичане,- так те среди бела дня вышли в атаку на «Тирпиц»… Это, кстати, одна из косвенных «наколок» в пользу той версии, что диверсия, если таковая и была, то осуществлялась интернациональной группой диверсантов – итальянцев и англичан…

Проблема движения пловца с подводным транспортировочным средством,- лишний раз для ориентировки при выходе на цель не подвсплывешь - сложно выдержать заданную глубину передвижения при скорости 3-4 узла… Значительное пузырение и вихревая «дорожка» на поверхности при передвижении на рабочей глубине 5-6 метров… Наверняка, учитывалась возможность отказа средств передвижения торпед и выхода из строя кислородных аппаратов диверсантов…

Исходя из всех этих соображений, более вероятен вариант использования нескольких групп боевых пловцов, несущих заряды по 50 кг. взрывчатки с часовыми механизмами. Но при этом следовало учесть, что любое групповое мероприятие такого плана, тоже предполагает немало проблем… Из практики действия итальянских, английских, да и наших диверсантов на Балтике, можно предположить, что диверсию осуществили пары диверсантов, в легководолазном варианте с ранцевыми зарядами по 50 кг взрывчатки. Тяжело и неудобно… Старший групп диверсант, подстраховывая действия основных боевых пар, должен был контролировать выход на цель по радиомаяку, находясь, к примеру – у бочки, ближайшей к выходу из бухты - к примеру, на месте обычной швартовки крейсера «Керчь». Как уже говорилось, обязательно кто-то из «обеспечения» должен был быть на берегу - в прямой видимости объекта атаки, и на видимости от диверсанта, руководившего операцией. Наиболее подходящее место для «наводчика» в нашем случае - в районе водной станции в Ушаковой балке. С этой позиции отлично просматривалась большая часть рейда.



Расположение кораблей в Севастопольской бухте на 29 октября 1955 года

Вышеприведенная схема Севастопольского рейда была откорректирована по приказанию председателя Правительственной комиссии и включена в качестве приложения к материалам работы комиссии.

В частных домиках местных рыбаков и яличников на Аполлоновке было реально «отсидеться» на время суеты, неизбежной после осуществления взрыва на линкоре… По оценке обстановки середины 50-х годов там жила публика вполне подходящая,- по большей части пережившая немецкую оккупацию… Там же был наиболее приемлемый вариант «отхода», - по кустам вдоль обрывистого берега, либо по отрогам Ушаковой балки… Кто помнит этот район по состоянию на 1955 год, тот оценит подобный вариант. Я в полной мере поддерживаю мнение специалистов разведки, которые утверждают, что подобную акцию по диверсии на линкоре невозможно было провести без неоднократной воздушной разведки, обязательной наземной доразведки и надежного берегового обеспечения. Что касается берегового обеспечения, то, без вариантов нужен был «пособник» диверсантов из местных жителей. Вот уже появились косвенные признаки возможного использования «местной» агентуры.

Следует учесть, что, начиная с весны 1953 года, шел активный процесс возвращения из лагерей бывших ЗК, осужденных по уголовным статьям, а с весны 1955 года - за дезертирство, за плен, за опоздание из отпуска на двое суток, за самовольную отлучку с позиций… Этот процесс к осени к 1955 года достиг известного максимума … В домашних приемниках и в уличных радиодинамиках постоянно звучала песня «Летят перелетные птицы…», посвященная значительной части поколения 50-х годов, в разной

степени «битой» недавней войной… В этой обстановке, среди возвращавшихся из лагерей бывших моряков Черноморского флота, попавших в плен в июле 1942 года, было немало тех, кто люто ненавидел любые властные структуры – от участкового милиционера до Генерального секретаря ЦК КПСС… У значительной части этих людей, была совершенно сломана психика, но сохранялись навыки бойца-универсала… И как бы сейчас сказали, - многие из них отличались не адекватным поведением.. В немалой степени это касалось и значительной части бывших фронтовиков, прошедших войну в бригадах морской пехоты Черноморского флота. Причем, относилось это не только к рядовым бойцам… Мой однокашник по училищу - отставной капитан 1 ранга Сергей Кириллов неоднократно вспоминал о том, что проживавший рядом с ними на Северной стороне, бывший командир бригады морской пехоты полковник Потапов в сильном подпитии часто выбегал на крыльцо своего частного домика и расстреливал в воздух по диску из ППШ… С учетом несомненных боевых заслуг бывшего комбрига, а более - из-за непредсказуемого, буйного характера, местные и военные власти очень долго терпели подобные «экстравагантные» выходки…

Что же касается потенциального «пособника» диверсантов, находящегося на берегу, то он же должен был провести «доразведку» цели, подать условный, - скорее всего, - световой сигнал старшему группы на начало операции, и обеспечить отход и прикрытие, в случае вынужденного выхода диверсантов на берег…

В большинстве случаев, когда заходит речь о возможном нахождении агентуры потенциального врага в Севастополе, то приводятся данные о строжайшем паспортном режиме, о существовавших на въезде в город КПП, о пограничных заставах, размещенных в черте города, и охватывавших своим контролем, практически все побережье в пригородах Севастополя. Да, действительно, все эти меры предпринимались, но остается ответить на простенький вопрос,- обеспечивали ли они 100% гарантию от проникновения в город и на флот вражеской агентуры и потенциальных пособников диверсантов.

Для ответа на этот вопрос, вернемся в 1949 год, - год приема в состав советского ВМФ линейного корабля «Джулио Чезаре».

Обратимся к воспоминаниям современников той эпохи в истории города и флота.

Полтора назад десятка лет в Севастополе прошла кампания по выплате компенсаций бывшим узникам фашистских лагерей, и так называемым - «восточным» рабочим… То есть тем, кто в период с 1941 по 1945 год был вывезен на территорию Германии или союзных с Германией стран для работ на промышленных и сельскохозяйственных объектах … Меня не удивил тот факт, что граждан такой категории в Севастополе оказалось немало. Настораживало другое… Многие из этих граждан, проживая в Севастополе с конца 40-х годов, по известным причинам, старались об этом факте помалкивать и не распространяться о своем-житье-бытье в период войны… И, как выясняется,- им это вполне удавалось. Со мной пять лет в ЧВВМУ учился Николай Николаевич Колосовский. Так вот, Николай родился в Германии в 1945 году, а его старший брат - Александр родился там же - в 1943 году… Казалось бы,- кому какое дело, - кто, когда и где родился… Отец Колосовских - заслуженный строитель, более сорока лет проработал бригадиром и прорабом на стройках Севастополя, мать отработала там же штукатуром –отделочником… Нормальная,

трудовая средне статическая севастопольская семья… И тот факт, что оба брата получили образование в высшем Военно-морском училище воспринимался вполне естественным явлением.

Когда же потребовалось факт работы в Германии в период войны подтвердить документально, то старшие Колосовские без труда представили в СОБЕС требуемые документы… Отца в ту пору уже не было в живых, а на мать было получена солидная денежная компенсация. К тому времени оба младших Колосовских, зашкалив за 60-ти летний возраст, находились в отставке, так что факт работы родителей на немцев в Германии на служебной репутации братьях никоим образом не мог отразиться… Кому сейчас не известно о том, что в начальный период войны сотни тысяч жителей Украины и Белоруссии добровольно отправились на «заработки» в Германию… Это уже значительно позже население оккупированных районов насильно «угонялось» в Германию, и далеко не все из них вернулись назад… Но это уже было значительно позже. Отцу Колосовских в военную пору не было и тридцати лет… Самый «призывной» возраст. И кто проверит в то, что , работая четыре военных года на военных заводах Германии, или на сельского «хозяина» в Австрии, старший Колосовский, подтверждая свою лояльность, не подписал каких-то обязательств о сотрудничестве с представителями германских спец-служб… При немецкой системе тотального территориального контроля и учета, это было нереально. Николай Колосовский мне рассказывал о том, что семья возвращалась из Германии на двух возах, нагруженных всяким «добром», среди которого были только три дорогих аккордеона, о которых родители долго вспоминали… Это я – к тому, что по-разному складывались судьбы наших сограждан на чужбине во время войны… А говорят , что даже дикие звери в неволе не плодятся… К чему я об этом ? Если младший Колосовский - Николай, после училища 15 лет прослужил на первичных должностях в арсеналах флота, то старший - Александр - служил на ответственных должностях в разведке флота, а закончил службу в должности Старшего офицера разведывательного управления Северного флота в звании капитана 2 ранга. За период службы он неоднократно подвергался различным «углубленным» проверкам… Однако…

И кто теперь скажет, сколько таких «строителей», завербовавшись в Белоруссии и на Украине, прибыло в 1948 году восстанавливать Севастополь… И как дальше сложилась их судьба… И после этого нам пытаются доказать, что в Севастополе «по определению» не было условий для внедрения, или «оседания» вражеской агентуры… Другой случай. Моему однокашнику по учебе в 1-й школе Севастополя, Алексею Аксюченко по окончании в 1974 году Симферопольского медицинского института было отказано в должности судового врача на судне объединения «Атлантика», только потому, что его матушка пережила немецкую оккупацию в Крыму… И, должно быть, каждый из севастопольцев моего поколения смог бы привести немало противоречивых примеров на эту тему…

Теперь от общих фраз и малозначащих фактов, мы затронем весьма болезненный для легко возбудимой психики вопрос,- существовала ли вероятность вербовки той же английской разведкой членов экипажа линкора?

Упоминая о визите в 1956 году в Англию нашей правительственной делегации, и знакомясь с документами, отработанными английскими спецслужбами перед прибытием в Портсмут крейсера «Орджоникидзе», мы обратили внимание на особо выделенный раздел-

«***работа с экипажами советских военных кораблей, особенно, с офицерским составом и т д.»*** Вы можете сказать, что подобный пункт и последующие за ним мероприятия по вербовке офицеров и мичманов кораблей были стандартными в процессе «обеспечения» визита в английские порты советских кораблей. Никто с этим и не спорит, - зачастую эти мероприятия на первый взгляд совершенно бесперспективные и бестолковые практиковались во время всех бывших и, должно быть будущих визитов в иностранные порты наших кораблей...

Но, возвращаясь к нашей основной теме, - так организационно сложилось, что основной, - **кадровый** состав экипажа линкора «Новороссийск» через эту процедуру потенциальной вербовки проходил трижды!!!! Первый раз, когда экипаж принимал линейный корабль «Ройял Соверин» в ВМБ Розайт в 1944 году, второй раз, когда возвращали корабль англичанам в феврале 1949 года, и третий раз - в Гибралтаре, при следовании на «Украине» в Севастополь.

Команды для кораблей, принимаемых в Англии, формировались в Архангельске, и 28 апреля 1944 года с очередным конвоем были отправлены в Англию на пароходе «Новая Голландия». 7 мая моряки прибыли на ВМБ Гринок близ Глазго, откуда по железной дороге в порт, где стоял линкор. 30 мая состоялась церемония передачи корабля. С этого момента корабль стал называться «Архангельск». Прослужив в составе нашего Северного флота до января 1949 года, линкор не покидал Кольского залива. Башни главного калибра не проворачивались весь период службы в ВМФ СССР и были заклинены в срединном положении. Единственный раз главный калибр «Архангельска» выстрелил холостым залпом в День Победы. На таком линкоре, не сделавшим ни одного боевого выстрела за пять лет службы под советским флагом, было бы заманчиво год-другой послужить командиром дивизиона главного калибра …

Если объективно взглянуть на подобную ситуацию, то получение от союзников подобных кораблей, следовало расценивать как издевку над моряками-североморцами… В 1944 - 1945годах на Северном морском театре продолжались интенсивные боевые действия. Флот обеспечивал переход атлантических конвоев союзников в наши северные порты. Легкие силы флота и морская пехота с жесточайшими боями отвоевывали немецкие базы на побережье Норвегии … И в это время 1500 грамотных, хорошо подготовленных моряков вынуждены были «обслуживать» гнилой, запущенный линейный корабль, который годился только на слом. О чем, кстати, сразу и заявили представители британского Адмиралтейства при приходе «Архангельска» в Англию в 1949 году… Спрашивается,- какой морально-психологический «климат» должен был преобладать у большей части офицеров и мичманов при службе в военное время на таком, с позволения сказать,- «боевом»(?) корабле? - Ведь это был стопроцентный «отстойник»… Это, опять - таки, к тому, что среди офицеров, а более – среди сверхсрочников,- наверняка, таки, были потенциальные объекты для вербовки их английской контрразведкой.

Конец 40-х годов… В западных округах и на флотах, на фоне утилизации старых кораблей и судов продолжалась массовая демобилизация старших возрастов моряков, часть из которых с учетом военного времени прослужили по 7-8 лет… Многие сверхсрочники, так и не обзавелись семьями… В перспективе им предстояло возвращаться в голодные, разоренные войной и послевоенной голодовкой деревни… Война давно закончилась, а бытовых проблем только прибавилось… А тут,- забрезжила Великая Британия, - с

аккуратными, практически нетронутыми войной портовыми городами, сытыми, самодовольными рожами англичан, и…улыбающихся похотливых англичанок, истосковавшихся по «настоящим» мужчинам … И, вдруг- заманчивое предложение - продать Родину за 3 копейки…Вот вам и причина, по которой, как вспоминает ветеран линкора Юрий Лепехов - шла активная «чистка» личного состава линкора перед переходом в Англию… Но всех-то недовольных жизнью бузотеров и потенциальных перебежчиков - невозвращенцев не «вычистишь»…

С учетом того, что в состав экипажей кораблей, принятых в 1944 году от Англии и США (линкор «Ройял-Соверен», крейсер «Милуоки»- «Мурманск» и проч.) отбор личного состава был очень тщательный, - в числе моряков срочной службы было много молодежи, часть которой теоретически при сроке службы в 5лет, могла участвовать в приемке корабля в мае 1944года и в сдаче того же корабля - в феврале 1949года. Кстати, при формировании экипажа «Архангельска», значительная часть личного состава, офицеров и мичманов была направлена с черноморского линкора «Севастополь»… Среди офицеров линкора были такие как Степан Григорьевич Бабенко, назначенный с должности командира БЧ-5 эскадренного миноносца на должность командира дивизиона живучести на «Архангельске», а и затем, - служивший на «Новороссийске», опять-таки, в прежней должности.. Капитан 3 ранга Чулков с должности командира миноносца «Достойный» был назначен старшим помощником на «Архангельск, а затем продолжил службу старшим помощником линкора «Новороссийск». И таких офицеров насчитывалось более 2-х десятков…

Кстати, в мае 1944года, «вербовкой» Леонида Чулкова, тогда еще капитан-лейтенанта, занималась сама английская принцесса - Елизавета, пригласившая молодого офицера на танец во время бала в Букингемском дворце, устроенном для советских офицеров, принимавших корабли по плану Ленд-лиза… Вот она - связь веков… В прошлом году в Севастополе в возрасте 106 лет был торжественно похоронен отставной вице-адмирал Леонид Чулков, а бывшая принцесса Елизавета, более шестидесяти лет с переменным успехом продолжает править Великобританией…

Безусловно, «линкоровских» старожилов с таким солидным послужным списком среди офицеров было немного, но была еще одна более многочисленная категория линкоровских «долгожителей» - это мичмана и сверхсрочники. Их было более сотни, значительная часть из них успела послужить в составе экипажей трех вышеупомянутых линкоров. Один из них - старшина команды электриков слабого тока мичман Владимир Лобатюк.

15 января 1949 года «Архангельск» покинул рейд Ваенги и 4 февраля прибыл на военно-морскую базу Росайт. По причине плохого состояния корпуса линкор планировался англичанами на слом. Уже 18 мая корабль прибыл в шотландский Инверкитинг, где и был разобран на «металл»… После передачи линкора «Ройял Соверин» представителям британского адмиралтейства, большая часть офицеров , мичманов и значительная часть команды были направлены для продолжения службы в составе экипажа принятого от итальянского флота линейного корабля «Джулио Чезаре», которому в нашем флоте до момента своей гибели предстояло носить название «Новороссийска».

Все это говорится к тому, что часть офицерского состава и значительная часть мичманов и сверхсрочников, как минимум,- дважды имели сомнительное счастье ощутить на себе пристальное внимание представителей английской морской контрразведки.

В этой связи, мы имеем уникальный для советского ВМФ (не считая наших, так называемых - «перегонных» команд, неоднократно принимавших в США и Канаде новые корветы) случай, когда представители одного экипажа могли дважды, а то и трижды подвергаться вербовке !!! английских спецслужб. При казалось бы, минимальных шансах на успех вербовки, когда, извините, она предпринималась неоднократно по отношению к отдельным индивидуумам, то, поверьте - количество попыток, вполне, могло привести к «качественному» изменению результатов… Каждый раз в процессе ожидания в своих портах наших моряков представители специальных служб той же Англии или США по подаваемым по линии МИДа сообщениям могли пофамильно ознакомиться с членами команд, прибывавших в порты, для получения, или сдачи кораблей… Этот процесс предусматривался межсоюзническими соглашениями. …Ознакомиться, и выбрать подходящих, на их взгляд, «фигурантов» для последующей вербовки.

В развитие рассматриваемой нами проблемы, имеет смысл познакомиться с выдержками из воспоминаний Юрия Лепехова, о службе на двух линкорах - «Архангельске» и «Новороссийске». Кстати, свои воспоминания бывший командир трюмной группы посвятил бывшему старшему помощнику командиров обоих линкоров – вице-адмиралу Леониду Дмитриевичу Чулкову.

Из воспоминаний бывшего командира трюмной группы линкора «Архангельск» отставного капитана 1ранга Лепехова о пребывании в Глазго на борту линкора «Архангельск», в процессе передачи его англичанам **.**

«*…Видимо, стоит упомянуть еще одну особенность того периода: в связи с предстоящим походом за границу, личный состав постоянно менялся и, в основном, по «политическим» причинам... Стоило кому-то сказать несколько неосторожных слов – и человек незамедлительно переводился служить на другой корабль, причем, как правило, без замены. Характерно, что «перевод» обычно происходил ночью, и никто не ставил об этом прямых и непосредственных начальников в известность: мы узнавали о произошедшем только утром следующего дня при построении личного состава. В результате за пару месяцев личный состав, например, моей группы сократился почти на четверть, что, конечно, шло не на пользу дела – служебными обязанности убывшего приходилось дополнительно «нагружать» кого-то из оставшихся…*»

По прибытии на рейд английского порта: *«…Приближающийся к борту водолей – самоходная баржа средних размеров и весьма невзрачного вида, на ней – всего три человека: в рубке – шкипер, он же рулевой, на палубе – пожилой матрос в каком-то бесформенном одеянии и морской офицер. Пока мои трюмные принимают с водолея шланг, офицер проворно взбирается по шторм-трапу на палубу, подходит ко мне и на чистейшем русском языке представляется: «Офицер такого-то отдела (номер я не запомнил) контрразведки ВМФ Его Величества капитан-лейтенант такой-то» (ни имени, ни фамилии – тоже не запомнил). Стараюсь не показать своего крайнего изумления: не знаю, насколько мне это удается, во всяком случае, по выражению лица англичанина я этого не заметил. На протяжении нескольких минут каплей вежливо выполняет функции переводчика в моих переговорах с*

матросом водолея и помогает правильно оформить платежные документы за принимаемую воду. Затем, деликатно осведомившись: не может ли он еще чем-нибудь быть мне полезен и, попрощавшись, направляется в корму, а я, в полной растерянности (причину, полагаю, объяснять не надо...) продолжаю общаться с матросом водолея – он с энтузиазмом пытается мне что-то рассказать…»

«…Во что вылилась приемка по другим боевым частям, не помню, последние 2-3 дня на корабле проходили довольно неопределенно и немного суматошно, хотя одно указание до нас было доведено четко и сразу: во всех кубриках выставить посты и никого из англичан, без сопровождения наших офицеров не пускать! ***Отмечу, что такие попытки были, в том числе, и со стороны того самого каплея-контрразведчика,*** *с которым я познакомился в первый день…»*

«*…6 февраля повезло и мне – в составе одной из групп офицеров я был отпущен на день в Эдинбург. Утром нам выдали валюту – по 13 фунтов стерлингов и, не помню сколько, шиллингов и пенсов. Напомнили и непростой (с непривычки) счет: 1 фунт равен 20 шиллингам, 1 шиллинг – 12 пенсам. Перед сходом – подробный и строгий инструктаж: ходить по городу только группой, всем вместе, в одиночку – ни в коем случае; старший в группе отвечает персонально за каждого; вести себя достойно, не поддаваться ни какие возможные провокации и пр. и пр. В каждую группу включили по два матроса – носить покупки офицерам в чужой стране, - таскаться с пакетами, неприлично…*»

«*…Выручила нас неожиданная встреча с другой группой наших офицеров, во главе которой оказался мой старый знакомый еще по училищу –* ***Костя Грингауз****. Он, на два года старше меня по выпуску, пришел в Великобританию командиром БЧ-5 одного из передаваемых эсминцев. Узнав о наших бесплодных поисках, он рассмеялся: «Эх, вы, солопеи! Надо же понимать где вы находитесь! А спрашивать у продавцов – верх наивности! Ну, подумайте: будут они вас посылать к своим конкурентам? Здесь самые солидные магазины не на главной, а на соседней, параллельной ей улице!».*

Опять-таки, к вопросу о вероятности вербовки наших офицеров… Лепехов упомянул о своем товарище по училищу – Константине Грингаузе. Не нужно быть великим полиглотом, чтобы уловить в фамилии **Грингауза -** английские и шведские корни,- чем вам не объект для вербовки, с упором на генетическую(?) память о родине далеких предков… Особенно, с учетом того, что, как следует из разговора друзей,- Константин не первый раз в английском порту… Должно быть, он участвовал в приемке того же эсминца от англичан, и с такой фамилией не мог не «засветиться» у английских контрразведчиков…

«*…На следующий день нам по трансляции зачитывают распределение команды линкора после его сдачи: почти весь офицерский состав и большая часть личного состава – на Черноморский флот, остальные – обратно на Север, а несколько человек – на Балтику(это, должно быть о тех более опытных старших офицерах, что вовремя успели «подсуетиться») Во второй половине дня – спуск нашего и подъем английского флага…*»

Это, что касается иллюстрации общения русских моряков с англичанами в процессе передачи последним линкора «Ройял Соверин». Что же касается продолжения службы бывших членов экипажа «Архангельска» на линкоре «Новороссийск»:

«…*Вскоре к левому борту линкора швартуется теплоход «Украина» и все, кто определен к дальнейшей службе на Черноморский флот, переходят на него. «Северяне» и «балтийцы» еще раньше ушли на Балтику на пароходе «Белоостров*.

«…*Еще по пути в Великобританию «Украина» доставила из Севастополя в албанский порт Валона спецкоманду Черноморского флота для приемки линкора «Джулио Чезаре», доставшегося Советскому Союзу при разделе в 1943 году итальянского флота. На нем-то, нам, теперь уже бывшим «архангельцам», и предстояло продолжить на КЧФ службу в качестве основного ядра будущего экипажа. На «Украине «попадаю в одну каюту с моим тезкой и однокашником Юрой Городецким. Каюта – двухместная, уютная, светлая, в кормовой части надстройки, и мы предвкушаем несколько дней заслуженного отдыха*…»

«…*Украина» спокойно проходит Па-де-Кале и Ла-Манш. В Бискайском заливе тоже никаких неприятностей, затем – короткая стоянка в Гибралтаре…»*

Лепехов не уточняет - был ли выход в город офицеров при стоянке в Гибралтаре, но с учетом того, что «Украина» - пассажирский теплоход, это было бы более чем естественно…Причем, здесь уже никаких особых инструктажей, никаких групп «обеспечения», характерных, при посещениях иностранных портов…

« *В Севастополь прибываем 13 или 14 февраля (точно, не помню). Тут снова холодновато, зима еще далеко не кончилась. Весь наш экипаж временно поселяют в казармах Учебного отряда, и через пару недель, 26 февраля, черноморская перегонная команда приводит наш новый корабль – «Джулио Чезаре», на который, на следующий день переселяемся и мы….*»

Рассмотренная нами информация, из воспоминаний многолетнего председателя совета ветеранов линкора «Новороссийск», отставного капитана 1 ранга Юрия Лепехова, дает нам основание для более объективной оценки потенциальных возможностей той же английской контрразведки по вербовке моряков из состава экипажей кораблей, принимаемых в Англии в 1944 году, либо передаваемых той же Англии в 1949 году…

Опять-таки, в развитие агентурно- диверсионно- версии...

Быть может,- это слишком прозаично, но для подрыва «Новороссийска» можно было обойтись без привлечения морских диверсантов.

Всякий раз, при постановке корабля на бочку одновременно с бриделем на борт заводится телефонный кабель. Корабельная автоматическая телефонная станция – КАТС-100 на «Новороссийск» была установлена в ходе последнего ремонта осенью 1955 года и была она рассчитана на 100 номеров, не считая вариантов коммутации… Кстати, ее установка производилась заводом полулегально, с грубым нарушением водонепроницаемой переборки, что стало причиной грандиозного скандала в процессе работы Правительственной комиссии.. В число абонентов КАТС были включены все офицерские, часть мичманских кают, большая часть кубриков, все основные боевые посты. Часть телефонных абонентов через корабельную АТС (КАТС) могли иметь телефонную связь с абонентами на берегу. В стандартном, «стояночном» варианте «выход» в береговую, городскую телефонную сеть имел командир корабля, старший помощник, заместитель командира по политической части, представитель Особого отдела и дежурный по кораблю. Как вариант, тот же командир БЧ-5 звонил в КАТС и требовал дать ему

выход на городскую АТС… Грамотный телефонист мог без больших проблем «скоммутировать» с береговым абонентом большую часть офицерских кают.

В проводную КАТС подавалось 60 вольт постоянного тока. При вызове конкретного абонента КАТС на его аппарат подавалось 100 вольт. Некоторые абоненты корабельных КАТС имели «параллельные» телефоны,- например - боевые посты одной боевой части, или смежные кубрики… Теперь представьте себе простенькую ситуацию. По приказанию своего непосредственного начальника, - к примеру,- старшины команды электриков слабого тока, заведующий КАТС производит на пульте коммутацию с каким-то ранее неизвестным, и прежде - резервным абонентом , - к примеру № 95. При наборе этого номера на соответствующий номеру аппарат поступят 100 вольт. Если этот аппарат скоммутирован с реле, соединенным со взрывателем, рассчитанным на этот электрический сигнал , то, по истечении установленной на реле выдержки времени, произойдет взрыв. Помните фильмы о подрывниках периода войны, когда по приказанию старшего, они начинали крутить рукоятку ручного электродвигателя, и с напряжением ждали взрыва, заложенного где-то фугаса? Могут быть разные варианты… К примеру, на корабле, стоявшем на бочке, пропала телефонная связь с «берегом». Дежурный по кораблю вызывает дежурного телефониста и требует восстановления связи. Для того, что бы проверить срабатывание корабельной сети от берегового коммутатора требовалось высадить телефониста на госпитальный причал. Кстати, береговой пульт или телефонный коммутатор, обслуживающий корабли, стоящие на внутреннем рейде Севастополя, по сей день находится у стенки Госпитального причала. Для «удобства»(?) доступа и обслуживания его даже не поместили в защищенный, углубленный в землю «люк», как это традиционно практикуется по всему городу…Телефонист со своим переносным аппаратом высаживается на причал и выполняет свои привычные обязанности, открывает створки шкафа с телефонным коммутатором, подключается к ячейке, выделенной для корабля, и проверяет срабатывание сети. Завершающим этапом проверки служит «контрольный» звонок дежурному по кораблю и в КАТС - дежурному телефонисту.

С таким же успехом, телефонист через дежурного телефониста КАТС, или напрямую может «позвонить» по назначенному ему номеру,- по тому же -«95», который, по нашему «предположению» вызовет срабатывание реле, электрический импульс с которого пойдет на подрыв фугаса… Это при условии что основной заряд был размещен на днище той же бензиновой цистерны, а контакты от взрывателя, выведены, к примеру - в смежное с цистерной служебное помещение… Предположим - это кладовая ЗИП для телефонии, доступ в которое был ограничен моряками из отделения телефонистов… Кто бы сомневался в том, что телефонисты установят в этой «норе» стационарный телефонный аппарат, с блоком коммутаций, позволявшим выйти не только в городскую телефонную сеть, но и произвести любые подключения, в том числе и варианте «смоделированном» нами…

Оставалась самая «малость»,- иметь среди телефонистов моряка, готового бездумно и беспрекословно выполнить приказание своего начальника,- того же старшины команды «слаботочников» ЭТД. А вот уже остальную «порочную» цепочку функционеров, связанных с вражеской агентурой следовало домыслить…

Кому-то такой вариант подрыва корабля может показаться слишком сложным, а быть может – слишком простым(?)…

Похоже, вы опять не удовлетворены вариантом приведения в действие фугаса, заложенного на линкоре? Хорошо, я готов несколько усложнить и разнообразить процесс…

К борту линкору, неделями и месяцами стоявшему на бочках, подавали мусорную баржу, в которую собирали бытовые, и чего там греха таить, - и технические отходы. С борта корабля на мусорную баржу вел так называемый - мусорный рукав для сброса на баржу бытового мусора. Баржа эта, в зависимости от ситуации, принималась к борту в разных местах, чаще - к левому шкафуту,- «…с глаз долой» – подальше от парадного трапа, и поближе к берегу…

По нескольку раз в день подходил грузовой баркас с бочками- «вонючками» для того, чтобы свести на берег пищевые отходы. Не стоит забывать, что команда линкора составляла более 1500 человек. Каждый такой корабль имел свое подсобное хозяйство,- свиней, коров. Традиционно для обеспечения всего этого процесса работ на подсобном хозяйстве выделялся опытный мичман с группой «работящих» матросов… И что за теми вонючими бочками и мешками с хлебом можно было протащить, а что и на барже оставить, или «установить»(?) одному Богу известно… Не нравится вам такой вонючий вариант решения «нашей» проблемы по диверсии на линкоре, - сразу же переключимся на другой - не менее «пахучий», но более приемлемый для решения задачи по взрыву линкора.

Офицеры и мичмана, служившие на крейсерах, стоявших на бочках, отлично помнят о том, что основной «головной» главного боцмана и помощника командира была бесконечная подкраска бортов и надстроек… С этой целью у борта держали пару так называемых «рабочих» плотиков, с которых и происходила покраска. От боцманской команды выделились три матроса. Один находился на плотике с «кандейкой», наполненной краской, и с шестом, на котором крепился «валик», ну а в исследуемые нами времена,- банальная кисть… Далее следовал - вяло текущий и по сути –бесконечный процесс… Два моряка, находясь на палубе корабля, с помощью «тросиков» перетягивали плотик, а матрос на плотике с унылым видом замазывал краской грязные пятна и ржавые подтеки на борту корабля… Перед выходом корабля в море, плотики буксировались в «затончики» рядом с Госпитальным или Угольным (в зависимости от места стоянки) причалом и там они «дожидались» возвращения корабля. На эти «плотики», - латаные-перелатаные, помнившие еще боевые походы на прежних корабля, - не поцарились бы даже современные бомжи, - охотники за «металлом». Утонет от ветхости один плотик, ему тут же найдут замену… На шкиперском складе в те годы эти плотики стояли штабелями, и «списывались» десятками… С учетом постоянной «занятости» баркаса, и близости берега(каких-то 100-150 метров), часто плотик совершал переход к причалу своим ходом, а затем, молодой «боцманенок» переплывал к баркасу, стоявшему под выстрелом и поднимался на борт корабля. Не было даже проблем с переодеванием,- зачастую - матрос на плотике в теплое время года находился в одних трусах…

Вы себе представляете, как выглядела в те времена стандартная 20-ти литровая металлическая бочка с краской? А - 50-ти литровая? Могу поспорить, что с двадцати метров вы не нашли бы разницы между этим «боченком» грязно-шарового» цвета и

малыми или средними глубинными бомбами. Казалось, бы - что за неуместное сравнение… Для нашего дилетантского исследования сравнение вполне логичное… Просто банкой с краской взрыв корабля не взорвешь, а с помощью глубинной бомбы,- вполне…

Вы скажите,- во «загнул» - глубинная бомба ему привиделась… И где ж тую «бонбу» было взять? А вы спросили бы у тех же офицеров, служивших на малых и больших «охотниках»,- как часто сброшенные глубинные бомбы не взрывались… При «траленіи» Севастопольских бухт глубинные бомбы сбрасывались сначала каждые 70 метров, затем - каждые 50 метров… При этом, по мнению членов комиссии- сбрасывать следовало чаще… Дошло до того, что планировали сброс через каждые 20 метров…. Причем, контрольная граница полосы « сброса» проходила по отметке с глубиной в 8-10 метров… Ну, и не взорвалась та бомба… Не вызывать же водолазный катер? А что для севастопольского рыбака, - бывшего военного моряка, - не слабо на десятиметровую глубину нырнуть? Взрыватель выкрутить на дне – для универсального специалиста - проблема не большая… Застропить «бочонок» и на бережок вытянуть, - тоже не проблема,- цилиндрическую «балду» не сложно и по дну «прокатить»… Я со своим товарищем - спортсменом из корабельных механиков, по-молодости дважды с глубины 6-7 метров поднимал каютные металлические ящики-сейфы, утопленные нерадивыми моряками при перегрузке штабного имущества с баркаса на баркас. Раз двадцать нырнуть, каждый раз пару метров протащить…… Один такой «ящик» -сейф у меня по сей день стоит под письменным столом. Ну, не пулемет,- так бомбу в сарае припрячем… 20 килограммов тола в серьезном хозяйстве всегда пригодится… В севастопольском Инкермане добыча тола из крупнокалиберных снарядов в заваленных штольнях «Шампани» давно уже превратилась в местное экстремальное хобби… Не проще ли было без большого риска сразу 20-ть кг кондиционного тола «поднять»…

Вахтенный офицер крейсера, находившийся в районе площадки правого трапа, не всегда мог контролировать обстановку в районе левого борта,- ближайшего к берегу. Зачастую, матросы, занимавшиеся подкраской борта, делали «перерыв», поднимаясь на борт корабля, а плотик в прямом смысле этого слова – «болтался» у борта на волнах проходящих рядом катеров… Зачастую, все нехитрое имущество нерадивых маляров, оказывалось за бортом… Этот же плотик мог оставаться у борта в течение ночи, с тем, чтобы с утра можно было продолжить работы по покраске борта. При возвращении линкора с моря вечером 28 октября, действуя по плану приготовления корабля к Октябрьским праздникам, тот же Сербулов, остававшийся за командира, вполне, мог приказать дежурному боцману - «перегнать плотик под «выстрел», для того чтобы с утра начать покраску борта. С таким же успехом плотик от причала мог спокойно «причапать» к борту линкора силами одного моряка, с использованием «огрызка» весла, в изобилии валявшихся на причальных свалках…. И кто бы стал в сумерках разглядывать, что за «бочка» стояла на том плотике… Перегнали плотик к борту и закрепили двумя концами, один из которых поднят на верхнюю палубу, второй закреплен за рым в борту корабля. Оставалось, как следует, дернуть за трос, и бочка с краской опрокинется и скатится с плотика в воду… А если это была не бочка с краской, а малая глубинная бомба, с гидродинамическим взрывателем, установленным на срабатывание на 6 метров глубины… И взрыв бомбы мог быть рассчитан именно на том уровне трюма, где заложен основной заряд.

Если и этот вариант диверсии покажется вам слишком надуманным,- по крайней мере,- по слишком уж «мутному» происхождению глубинной бомбы, то предлагаю еще один - более реальный….

Линкоровские и крейсерские баркасы в течение суток совершали десятки рейсов. Основные рейсы баркасам приходилось выполнять между кораблем и причалами, либо между кораблями, стоявшими на рейде. Зачастую баркасы выполняли рейсы с хозяйственными целями,- на причалы продовольственного или шкиперского складов, иногда сутками находились в распоряжении дежурных по рейду. При стоянке корабля на внутреннем рейде, по типовому субботнему распорядку, сразу с подъемом, один из баркасов направлялся в устье Черной речки за чистым, речным песком, используемым для чистки деревянного настила палубы во время большой приборки. Типовой вариант, - ранним утром, получив накануне сухой паек, штатная команда баркаса в составе : старшины, моториста и двух крючковых, усиливалась двумя матросами с боцманской команды, снабженными десятком мешков. Старшим рейса обычно назначался подсменный вахтенный офицер, в обязанность которого и без того входили рейсы на дежурном баркасе. Ставилась задача,- набрать в мешки речной песок и прибыть к борту корабля к третьему часу большой приборки. По сути дела, в теплое время года подобный рейс предполагал маленький пикник для команды баркаса и боцманов. Баркас входил в Черную речку, подходил к берегу в месте, давно присмотренном для сбора песка и не менее удобном для купания и загорания. Чтобы собрать песок в мешки, опытным ребятам было достаточно сорока-пятидесяти минут. Моряки отлично знали, на что им можно было рассчитывать с каждым из лейтенантов, назначенных старшими.. Бывало, что кто-то из команды «отлучался» на часок-другой, бывало, что одна из подруг моряков, совершенно случайно(?) , оказывалась поблизости и составляли компанию морякам. Сплошь и рядом бывало, что стоянка баркаса происходила в сотне метров от места, где «прохлаждались» моряки. В лучшем случае на баркасе, либо вблизи от него оставался старшина, или моторист. За этот период , нередко длившейся пару часов, рядом с баркасом теоретически могла появиться пара крепких ребят, с обычной садовой тачкой, где под брезентом, или какой-нибудь рогожкой находилась малая глубинная бомба, закамуфлированная под привычную в те годы цилиндрическую канистрочку для керосина. В качестве такой бомбы идеально подходил, ее авиационный вариант, массой в 12 кг. «Канистра» благополучно ставилась в моторный отсек , и могла там находиться пару и более дней, - до очередного «шмона» главным или старшим боцманом… Далее «диверсионный» сценарий мог развиваться по разным вариантам. Как вариант, - баркас, стоявший под «выстрелом», крепился носовым или кормовым перлинем, к скобе на «выстреле». На ночь, в стандартном варианте, кто-то из команды баркаса, ночевал на его борту. Обычно это был старшина или моторист, бывало, что кто-то из опытных «крючковых», служивших не первый год. Оставшийся в баркасе моряк, мог, в назначенное время вставить в глубинную бомбу взрыватель, который в стандартном варианте срабатывал на глубине 6 метров. При осадке линкора в носу 9,5 метра - это классический вариант. Баркас следовало закрепить как можно ближе к корпусу корабля и рассчитать его погружение таким образом, чтобы он своим днищем с металлическими пайолами, способными выполнить функцию отражательного экрана, был параллелен борту корабля. Оставив бухточку троса, в 7-8 метров, тем ограничив возможную глубину погружения, и вынув днищевую «пробку» в носу , или в корме, «наш» диверсант, имел время переплыть в район пляжа у причала

Ушаковой балки, либо подняться шторм-трапу на борт корабля и перейти в кормовую часть корабля в ожидании взрыва. При таком варианте диверсии - детонация основного заряда, заложенного в трюме линкора, от взрыва глубинной бомбы как инициирующего заряда, была в значительной мере гарантирована. Для скептиков, убеждавших меня, что взрыва малой глубинной бомбы у борта линкора недостаточно для детонации фугаса, заложенного в трюм, или для детонации боезапаса погребов, привожу историческую справку из истории ЭПРОНа. В 1927 году при работах на затопленном под Новороссийском линкоре « Александр Третий» для разрушения участка борта с целью последующей выгрузки боезапаса главного калибра, был использован заряд небольшой мощности в 6 кг тротила. И, тем не менее, при подрыве этого, в общем – специального технического заряда, сдетонировали погреба одной из башен главного калибра линкора. В результате взрыва погиб один из самых опытных специалистов ЭПРОНа… Видимо,- не достаточно опытный…

Кстати, в своем исследовании мы традиционно «заклиниваемся» на варианте заряда, заложенного в трюме линкора. А что мешало тем же подводным диверсантов укрепить заряд на уровне одного из четырех погребов главного калибра… И борт там был более ровный,- надежнее сработали бы магнитные контакты…

При анализе показаний членов экипажа «Новороссийска», особый интерес вызывают воспоминания бывшего старшего штурмана линкора капитана 3-го ранга Никитенко, в тот день стоявшего дежурным по кораблю. Первой мыслью капитана 3 ранга Никитенко и старшего из механиков, находившихся на корабле - капитана 3 ранга Матусевича - были пожар и взрыв бензинохранилища. Когда командир дивизиона главного калибра капитан-лейтенант Марченко убедился в том, что боезапас в погребах цел, то и он, поначалу, больше «грешил» на взрыв бензина… Значит, таки, существовала потенциальная опасность взрыва бензиновых паров?

Для проработки этой версии, я решил проконсультироваться у бывших офицеров-механиков, служивших на черноморских крейсерах. В период нашей службы на крейсерах в 70-90-х годах, баркасы заправлялись дизельным топливом, а в середине 50-х годов на части баркасов использовались бензиновые двигатели.

Катера и баркасы линкора заправлялись бензином из бензино-хранилища, расположенного в районе 23-27 шпангоутов. Одной из задач вахтенного офицера был контроль за своевременной заправкой топливом корабельных плавсредств. В стандартном варианте плавсредства заправлялись сразу же с подъемом личного состава в 6 часов утра. Но бывало, что командирский катер, во избежание утренних «заморочек», заправляли с вечера…

В район рубки дежурного вызывался дежурный по БЧ-5 и дежурный боцман, и по трансляции давалась команда на заправку катеров и рабочих баркасов. Катера и баркасы по очереди подходили к борту в том месте, где от заборного клинкета подавался бензиновый шланг, и производилась заправка. Опять-таки, - привычная картина, все катера давно заправились, стоят под «выстрелами», а бензиновый шланг свисает с борта… Да и халявный, никем не меряный бензинчик иногда подтекал из шланга вводу… В бензиновой цистерне линкора в разные периоды было до 50-ти кубов бензина… Нужно ли мне рассказывать о том, что могло произойти, если в шланг засунуть лоскут «ветоши» и

поджечь его? Механики тут же заявили, что существовал защитный не возвратный клапан, что по своей природе бензин не загорится от искры… Но тут же уточнили, что пары бензина, естественным образом, скапливавшиеся в свободно объеме бензиновой цистерны, были способны сдетонировать от той же искры…Вот вам и ответ, на вопрос о возможности взрыва в самой бензиновой цистерне. Теперь - вопрос к взрывотехникам - могла ли детонация паров бензина, вызвать детонацию тола, залитого по днищу той же бензиновой цистерны? Очень похоже, что при этом варианте - взрыв был бы неизбежен…

Бензин в те годы стоил дешевле газированной воды с сиропом, и тем не менее,- халява манила во все времена… Большую часть рыбаков -«яличников» Аполлоновки и Северной стороны составляли отставные сверхсрочники флота… Кто бы сомневался в том, что при дежурстве дивизиону живучести БЧ-5 линкора старого «кореша» - мичмана, можно было после вечерней заправки корабельных плавсредств пополнить «осохший» бак своего «ялика» халявным бензином… А вот, если, рыбалка не «сложилась», с друзьями бутылки не хватило, жена-стерва,- отказала, а тут и «кореш» на линкоре - послал на «х…р»,- вроде как – ссучился»… А водочные пары туманят воспаленный мозг… Ну – я вам всем - покажу!!!

Ну, тут уж,- мои консультанты из бывших механиков возбудились - на нашем крейсере - такого явления не могло произойти… Ясное дело,- не могло, раз «ваш» крейсер завершил свое существование не на дне бухты, а на базе разделки металла в Инкермане…

Если вы обратили внимание, то в процессе рассматриваемых версий взрыва на линкоре, мы отработали - «минную», «диверсионную» , «местно-диверсионную», и стопорнулись на «организационной»… И каждый раз, мы учитывали технические, организационные, морально-политические проблемы потенциальных исполнителей диверсии… И всякий раз мы «входили в положение» то минеров, траливших севастопольские бухты, то итальянских и английских боевых пловцов, рисковавших оказаться под винтами наших катеров в бухте, то наших комсомольских активистов и спортсменов, набиравших кондиционный песок в русле Черной речки…

И вот ведь – какая незадача. При разборе причин гибели на том же рейде линейного корабля «Императрица Мария», - значительная часть времени работы Правительственной комиссии, была уделена анализу повседневной и боевой организации на линкоре… Заметьте, - достаточно высокой организации, отдельные нарушения которой, таки, способствовали гибели новейшего линкора… А что мы знаем, о той повседневной и боевой организации, что была отработана на линкоре «Новороссийск»? Да ровным счетом – ничего… Кроме того, что после катастрофы с «Новороссийском» за явные и надуманные нарушения в повседневной организации кораблей и частей флота от занимаемых должностей были «освобождены»: командующий флотом вице-адмирал Пархоменко, член Военного Совета флота вице-адмирал Кулаков, начальник штаба эскадры контр-адмирал Никольский… А в «догон» за ними был снят с должности и снижен в воинском звании до вице-адмирала Адмирал флота Николай Герасимович Кузнецов. И должен вам сказать,- что, таки, было за что их наказать… А вот с учетом скорбной памяти моряков, до конца героически боровшихся за спасение своего корабля, и ушедших вместе с ним в морскую пучину, я, все таки, проведу анализ тех организационных причин, что не позволили экипажу спасти линкор от гибели.

Анализ уровня повседневной и боевой организации, отработанной на «Новороссийске» на октябрь 1955 года.

При всем уважении к колоссальному труду, предпринятому Каржавиным по анализу документов , имеющих отношение к катастрофе линкора «Новороссийск» и трагической гибели значительной части его экипажа , следует отметить, что Борис Александрович не рассмотрел ряд фактов и обстоятельств, сначала не позволивших избежать катастрофы, а затем - до конца выяснить причины гибели значительной части экипажа.

Так, в процессе работы Правительственной комиссии были отмечены **серьезные нарушения в отработке повседневной и боевой организации на линкоре** , но не выявлены причины такого явления и не названы лица, виновные в этом явлении. При том, что в входе работы Комиссии и ее отдельных секций неоднократно упоминался факт катастрофы с линкором «Императрица Мария», возникает подозрение, что члены комиссии не в полной мере были знакомы с материалами расследования причин гибели этого линкора… В противном случае тот же председатель комиссии Малышев обратил бы внимание на то, что в выводах комиссии, возглавляемой адмиралом Яковлевым, предлагалось предать суду тех, кто командовал линкором в период отработки основ корабельной организации, отдельные недоработки или изъяны которой проявились в обстановке, предшествовавшей катастрофе. Так, в первую очередь к ответственности был привлечен контр-адмирал Казимир Порембский – первый командир линкора , командовавший им до мая 1916 года, и последний командир - капитан 1 ранга Кузнецов, при котором произошла катастрофа. Кроме того, в качестве обвиняемых были названы старший офицер линкора - капитан 2 ранга Городысский и старший артиллерист - старший лейтенант князь Урусов. И это притом, что Кузнецов , Городысский и Урусов находились на линкоре в момент взрыва и каждый из них по кругу своих обязанностей принимал меры к спасению линкора… Основная же вина Казимира Порембского,- на момент катастрофы - командира бригады линейных кораблей, была усмотрена в том, что в период его командования линкором закладывались основы повседневной и боевой организации линкора… Как известно, Командующий флотом вице-адмирал Александр Колчак прибыл на борт «Марии», лишь для того, чтобы объективно оценив обстановку, дать приказ спасать экипаж и открыть кингстоны для затопления линкора…

Если бы на «Новороссийске» была в полной мере отработана повседневная и боевая организация, то офицеры, остававшиеся на корабле, в должном объеме обеспечили бы борьбу за спасение линкора, и не допустили бы гибели столь значительной части его экипажа. Многим из тех, кто был в ту трагическую ночь на линкоре, запомнилось, как контр-адмирал Лобов по запросу командиров аварийных партий с крейсеров дивизии организовывал доставку на линкор аварийного имущества , как старший помощник командира крейсера «Фрунзе», капитан 2 ранга Амбокадзе, прибывший на линкор следом за своей аварийной партией, выполнял роль посыльного при командующем флотом … Кстати, примерно в такой-же в такой-же режим включился и прибывший с большим опозданием на аварийный линкор и врио командира капитан 2 ранга Хуршудов.

Это свидетельствовало о том, что обеспечивавшая смена офицеров и мичманов оказалась не в состоянии в должной мере обеспечить организацию борьбы за живучесть на аварийном корабле. Как выяснилось впоследствии, из 20 офицеров, составлявших обеспечивавшую смену, в тот трагический для линкора день, было только 8 строевых офицеров. Этого числа офицеров, было вполне достаточно для обеспечения повседневной организации на линкоре, но оказалось чрезвычайно мало для напряженной борьбы за спасение корабля, терпящего бедствие….

Если бы командование линкором возглавило и обеспечило процесс борьбы за спасение корабля, то даже в случае катастрофы и гибели части личного состава, обвинения в адрес командования эскадрой и флотом носили бы вторичный, а не основной характер. В нашем же случае, в силу все тех же изъянов корабельной организации, на линкоре не оказалось ни командира, ни старпома, способных возглавить экипаж, в этой критической для корабля и опасной для экипажа ситуации. Не было на корабле и штатных командиров БЧ-5, БЧ-2, БЧ-4 , каждый из которых на своем уровне организовал и возглавил бы свои боевые части в общекорабельной организации борьбы за спасение корабля. Именно по этой причине группа высокопоставленных «аварийщиков», прибывшая на линкор во главе с командующим флотом вице-адмиралом Пархоменко, пыталась взять на себя управление аварийным кораблем, но своими противоречащими Корабельному уставу и здравому смыслу действиями, вместо реальной помощи экипажу, лишь приблизили катастрофу линкора . Приняв же на себя значительную долю обвинений в катастрофе, и , понеся, при этом, самую минимальную, из заслуженных ими кар, они, по сути дела, сделали не «актуальными»(?) дальнейшие претензии к бывшим командирам и механикам линкора за все те безобразия, что выявили члены Правительственной комиссии в вопросах повседневной и боевой организации корабля.

В то же время членами Правительственной комиссии не был отмечен весьма важный факт - в сентябре месяце линкор был поставлен к стенке завода и на нем проводились работы, закончить которые планировалось не ранее первых чисел ноября. Постановка корабля в завод позволила командованию эскадры отправить в отпуск командира линкора, командиров БЧ-2 и БЧ-4… На заведованиях этих офицеров не планировались работы в заводе. Не лишне было бы пояснить, что командир электро-механической боевой части отсутствовал на корабле по причине перенесенной накануне операции осложненного аппендицита… И, тем более,- членам комиссии очень не хотелось бы фиксировать тот факт, что за две недели до катастрофы был получен приказ Морского министра - в кратчайшие сроки ввести линкор в состав действующего флота … И, что указание об этом исходило от высшего партийного руководства страны. А ведь только сопоставляя все эти факты можно объективно судить о той обстановке, что предшествовала и сопутствовала катастрофе… Приняв к сведению последнюю информацию, продолжим наш анализ…

Очевидным и официально доказанным фактом является то, что при всех тех конструктивных недостатках и ряде организационных нарушений, имевшихся на корабле, линкор и экипаж можно было бы спасти, предприняв ряд действий, диктуемых инструкциями и самой обстановкой. Командир дивизиона главного калибра капитан-лейтенант Марченко, имея допуск на управление линкором, и считая себя в известной степени ответственным за судьбу корабля и экипажа (подтверждением тому

был его телефонный звонок оперативному дежурному флота с первичной информацией о чрезвычайной ситуации на корабле) , занял бы место командира на ГКП и, обладая требуемыми знаниями и достаточным опытом, выполнил бы все действия, направленные на спасение корабля. По общему анализу обстановки, складывавшейся на линкоре с момента взрыва, крепнет убеждение в том, что не вмешайся в действия экипажа адмирал Виктор Пархоменко , офицеры линкора, действуя только наличными силами и средствами, не прекращая борьбы с поступавшей внутрь корпуса водой», отвели бы линкор в сторону берега, и посадили бы на грунт частью днища… Потери ограничились бы теми, что понес экипаж в результате взрыва. Строевые офицеры, находившиеся на корабле, выполняя распоряжения Марченко, были способны обеспечить взаимодействие со спасательными средствами, и координацию действий аварийных партий, прибывавших с крейсеров эскадры. При этих условиях, Командиры ЭТД и ДЖ, находясь в ПЭЖе, руководимые с ГКП, оценивая обстановку , управляли бы действиями аварийных партий . Помощник командира - Сербулов продолжил бы общее руководство носовыми аварийными партиями по борьбе с поступающей водой, обеспечивая резерв времени для действий командира по спасению линкора.

Контр-адмирал Никольский по прибытии на линкор занял бы свое место на ФКП и осуществлял общее руководство по взаимодействию с портовыми плавсредствами и средствами АСС , информируя об обстановке командование флотом.

Если бы события развивались по предположенному мной сценарию, отличившиеся в процессе спасения корабля офицеры и матросы, были бы награждены орденами и боевыми медалями… Поврежденный линкор сняли бы с мели, отвели в док для ремонта, либо - признав его неремонтопригодным, разобрали бы на металл…

Когда же в действия экипажа грубо и непрофессионально вмешался командующий флотом, была упущена реальная возможность спасти корабль… Линкор потерпел катастрофу, значительная часть команды - погибла.

По факту катастрофы была назначена Правительственная комиссия, от которой требовалось выяснить причины взрыва, оценить действия экипажа и командования в процессе борьбы за спасение корабля, определить виновников и сделать выводы.

Как уже говорилось ранее, взяв за основу суть и содержание выводов, сделанных комиссией по результатам работы, мы поведем собственное расследование основных этапов борьбы за спасение корабля и выявим основные причины, приведшие линкор к катастрофе…

Как известно,- Правительственная комиссии , работая поистине - «стахановскими» методами,- завершила свою работу за пять дней. Уже только поэтому возникают большие сомнения в качестве выполнения отдельных задач, поставленных председателем Правительственной комиссии перед руководителями отдельных ее секций. Не лишне при этом уточнить, что Правительственная комиссия, расследовавшая причины гибели линкора «Императрица Мария», работала 26 суток, и, даже при этом немалом сроке, предполагалось продолжить работу по расследованию причин катастрофы, и вернуться к вопросу о наказании виновных после завершения войны…

На фоне тех организационных проблем и нарушений, что были выявлены на линкоре «Императрица Мария», и, которые, по мнению членов комиссии, могли способствовать катастрофе, очень показательно содержание письма Морского министра Григоровича к командующему Черноморским флотом вице-адмиралу Колчаку:

Секретно. № 65 от 18 ноября 1916 года: *«Милостивый государь Александр Васильевич. Разделяя мнение Вашего превосходительства об отсутствии в следственном материале по делу о гибели линейного корабля «Императрица Мария» положительных данных для суждения, об истинной причине взрыва погребов 12-дм носовой башни, я в то же время признаю,* ***что установившийся на этом корабле порядок службы и те грубые отступления от требований Морского устава, которые и Ваше превосходительство усмотрели по этому делу, могли не только обусловить собой возможность катастрофы, имевшей место 7 октября, но и приблизить ее наступление, если таковая была неизбежной…***

И так, - мудрый человек и грамотный моряк - адмирал Григорович в выводах по обстоятельствам, предшествовавшим катастрофе, ***отмечал , …****что установившийся на этом корабле порядок службы и те грубые отступления от требований Морского устава, могли не только обусловить собой возможность катастрофы****, но и приблизить ее наступление, если таковая была неизбежной…***»

И в том же письме адмирал Григорович напоминает адмиралу Колчаку о разделении ответственности за катастрофу корабля, между командиром и командующим флота…

«*…Не дело командующего флотом входить в детали службы отдельного корабля, у командующего флотом гораздо более ответственное дело, служба на корабле, его порядок – это дело командира…»* (Из письма адмирала Григоровича вице-адмиралу Колчаку от 7 ноября 1916 года).

Перед нами стоит непростая задача. Проанализировать и оценить действия личного состава линкора «Новороссийск» и командования флотом в процессе чрезвычайной ситуации, возникшей в результате мощнейшего взрыва, в конечном итоге приведшего к катастрофе с гибелью значительной части экипажа.

В процессе нашего исследования мы будем неоднократно сопоставлять катастрофу ,постигшую линкор «Новороссийск» с гибелью линкора «Императрица Мария», но начнем с более доступного для усвоения примера.

Представим себе, что в ночное время начался пожар на складе с дорогостоящей, дефицитной продукцией. К месту пожара прибыли пожарные расчеты, а следом за ними – глава администрации района со своими помощниками. По требованию бестолкового, но сверх меры инициативного чиновника, основные усилия пожарных были направлены на тушение пожара на верхнем ярусе склада и на кровле. Заведующий складом со своим заместителем прибыли к месту пожара, когда огонь охватил весь склад. В результате,- кровля склада, под весом снега, напитавшегося влагой, рухнула и погребла под собой пожарный расчет и охрану склада. Как вы считаете, кто в этом случае был бы привлечен к уголовной ответственности? Правильно - директор склада и его заместитель, отвечавший за пожарную безопасность и инструктаж охраны. К судебной или административной ответственности был бы привлечен старший от МЧС, нарушивший по требованию главы администрации служебную инструкцию …

При этом,- заметьте, - заведующий складом и его заместитель вовсе не обязаны были по ночам находиться на своих рабочих местах, что не снимало с них ответственности за все то, происходило на складе в их отсутствие. Из возможных причин пожара кроме неисправностей электропроводки могли рассматриваться конструктивные недостатки помещения хранилища, либо умышленный поджог конкурентами, недостача продукции, которую невозможно было скрыть... Тогда бы, по решению прокурора в качестве свидетелей или обвиняемых могли быть привлечены бывшие директора, и бывшие бухгалтеры…

В нашем же случае, в отличие от заведующего складом, - командир корабля был обязан организовать надежное, круглосуточное обеспечение всех видов безопасности, а в случае возникновения чрезвычайных ситуаций обеспечить борьбу за живучесть корабля, по необходимости - организуя спасение личного состава. В процессе расследования причин катастрофы при обнаружении явных нарушений в повседневной организации, а так же - в системе обеспечения безопасности и живучести корабля, - требовалось провести углубленное расследование и выявить основных виновников этих нарушений. Как следует из материалов работы Правительственной комиссии, в повседневной и боевой организации на линкоре были выявлены нарушения, которые, в части касающейся, могли негативно сказаться на процессе борьбы за живучесть корабля … При этом, слишком очевидно, что из-за крайне малого срока работы комиссии и явно предвзятого отношения к процессу расследования отдельных членов комиссии, вышеперечисленные проблемы не были расследованы в требуемом объеме и им не была дана соответствующая оценка.

По моему глубокому убеждению, анализ следует начать с процесса отработки на корабле основ повседневной и боевой организации. В известной степени этот процесс можно проследить по служебной деятельности офицеров, в разные годы командовавших линкором.

Слегка трансформируя заключение адмирала Григоровича по катастрофе с «Марией» к условиям катастрофы с «Новороссийском» -«… *тот порядок службы, и те грубые отступления от требований Морского устава, что сложились на линкоре «Новороссийск»* в период командования им капитаном 1 ранга Кошкаревым, капитаном 1 ранга Измайловым и, - в конечном итоге - капитаном 1ранга Кухтой….»

Не без оснований тревожился член Правительственной комиссии вице-адмирал Сергей Георгиевич Горшков , предполагая, что при углубленной проверке организационно-кадровой работы на Черноморском флоте всплывут очень серьезные недостатки, и мало бывшему и нынешнему командованию не покажется… Кстати, маршал Георгий Жуков в своем докладе ЦК КПСС *от 29.11.55* вполне конкретно указывал: «…*Вместе с тем эта катастрофа не является только результатом ошибочных действий указанных лиц. В известной мере имели свое влияние и упущения в руководстве флотом, в обучении и воспитании офицеров и адмиралов Черноморского флота со стороны* ***бывшего Командующего флотом адмирала Горшкова С. Г.,*** *а также ранее командовавшего этим флотом* ***адмирала т. Басистого*** *Н. Е.* (ЦВМА.Ф.14.Оп. 52.Д.476.Л.149—150).

Нужны ли здесь комментарии? Стоит ли упрекать маршала Жукова в излишней принципиальности? Быть может, маршал был в чем-то неправ? Наверняка, тезисы для

его доклада готовил начальник ГШ ВМФ адмирал Фокин. Не станем же мы этого адмирала подозревать в пристрастном отношении к своему начальнику Горшкову, или Басистому. Я бы на его месте в число косвенных виновников трагедии включил бы и предшественника Басистого на посту командующего флотом - **адмирала Ф.С. Октябрьского, в свое время «притащившего» с Амурской флотилии основного виновника трагедии Пархоменко , а уже последний - Хуршудова. Быть может, со мной не согласится сын Г.А. Хуршудова, в свое время предъявивший обвинения в суде Борису Коржавину…**

Никто не станет оспаривать того очевидного факта, что основы повседневной и боевой организации на линкоре «Чезаре», получившим в нашем флоте название «Новороссийска», формировались его первым командиром Николаем Васильевичем Кошкаревым, командовавшим кораблем с марта 1949 по декабрь 1952 года,- то есть более 3-х лет… Начать следует с того, что процесс передачи линкора в состав советского флота складывался очень непросто… Так же непросто происходил процесс подбора и назначения командира корабля…

Так, в феврале 1947 года, директивой начальника Главного морского штаба адмирала Головко, капитан 1-го ранга Юрий Зиновьев был назначен командиром передаваемого Советскому Союзу в счет репараций итальянского линейного корабля «Джулио Чезаре». Однако, прошло более полутора лет, прежде чем советские моряки смогли приступить к приемке линкора. Должно быть, такая задержка была вызвана непременным условием возвращения союзникам ранее полученных по Ленд-лизу кораблей. Только после передачи английской стороне линкора, крейсера, эскадренных миноносцев и подводных лодок, был запущен процесс приемки кораблей от Италии.

Общее руководство приемкой от итальянцев кораблей осуществлял заместитель наркома ВМФ адмирал Левченко Гордей Иванович. Левченко имел опыт приемки кораблей от англичан и американцев в 1944 году. Так, для Северного флота англичане временно передавали линейный корабль , легкий крейсер, несколько миноносцев и подводных лодок. Теперь же, по возвращению бывшим союзникам этих кораблей, советским морякам предстояло принять итальянские корабли. Более того, основу экипажей линкора «Джулио Чезаре» предстояло составить бывшему экипажу линкора «Ройял Соверин», по такой же примерно схеме формировались экипажи крейсера, ставшего в нашем флоте сначала - «Сталинградом», затем - «Керчью»… Об этом периоде адмирал Левченко вспоминал:

««В начале 1947 года в Совете министров иностранных дел союзных держав было достигнуто соглашение о распределении передаваемых итальянских кораблей между СССР, США, Великобританией и другими странами, пострадавшими от агрессии Италии. Так, например, Франции были выделены четыре крейсера, четыре эсминца и две подводные лодки, а Греции – один крейсер. Линейные корабли вошли в состав групп "А", "В" и "С", предназначенных для трех главных держав.

Советская сторона претендовала на один из двух новых линкоров, по своей мощи превосходивших даже германские корабли типа "Бисмарк". Но поскольку к этому времени между недавними союзниками уже начиналась холодная война, то ни США, ни Англия не стремились усиливать ВМФ СССР мощными кораблями. Пришлось кидать жребий, и СССР получил группу "С". Новые линкоры достались США и Англии (позже эти линкоры были возвращены Италии в рамках

партнерства по НАТО). По решению Тройственной комиссии 1948 года СССР получил линкор "Джулио Чезаре", легкий крейсер "Эммануэле Филиберто Дюка Д'Аоста", эсминцы "Артильери", "Фучильере", миноносцы "Анимозо", "Ардиментозо", "Фортунале" и подводные лодки "Мареа" и "Ничелио".

9 декабря 1948 года "Джулио Чезаре" покинул порт Таранто и 15 декабря прибыл в албанский порт Влера. 3 февраля 1949 года в этом порту состоялась передача линкора советским морякам. 6 февраля над кораблем подняли военно-морской флаг СССР.

На линкоре и подлодках был произведен осмотр всех помещений, булей, перекачена нефть, осмотрены нефтехранилища, погреба боезапаса, кладовые и все вспомогательные помещения. Ничего подозрительного обнаружено не было. Москва нас предупредила, что в итальянских газетах появились сообщения о том, что русские-де не доведут репарационные корабли в Севастополь, что на переходе они взорвутся, а потому итальянская команда и не пошла с русскими в Севастополь. Не знаю, что это было — блеф, запугивание, но только 9 февраля я получил сообщение из Москвы, что к нам вылетает спецгруппа из трех офицеров-саперов с миноискателями, которые помогут нам обнаружить запрятанные на линкоре мины.

10 февраля прибыли армейские специалисты. Но когда мы показали им помещения линкора, когда они увидели, что переносную лампу можно легко зажечь от корпуса корабля, армейцы от поиска мин отказались. Их миноискатели хороши были в поле... Так они и уехали ни с чем. А нам потом весь поход от Влеры до Севастополя мерещилось тиканье «адской машинки…

…В телеграмме МВД Италии от 26 января 1949 года в адрес префектам итальянских провинций сообщалось, что по данным надежного источника, готовятся атаки на корабли, уходящие в Россию. В этих атаках будут задействованы бывшие подводные диверсанты из 10-й флотилии. У них есть все средства для проведения этой боевой операции. Некоторые из них готовы даже пожертвовать своей жизнью.

Из Главного штаба ВМС произошла утечка информации о маршрутах репарационных кораблей. Точка атаки выбрана вне итальянских территориальных вод, предположительно в 17 милях от порта Влера…»

Кстати, содержание этой телеграммы подтверждает недавние показания ветерана 10-й флотилии МАС Уго Д’Эспозито, данные итальянскому журналисту и писателю Лука Рибустини, и укрепляет нашу гипотезу о реальных причинах гибели «Джулио Чезаре». И если кто-то до сих пор не верит в заговор вокруг линкора, в существование организованной боевой силы, направленной против него, то эта телеграмма, так же, как и другие документы из найденной архивной папки, должны развеять эти сомнения. Из тех же полицейских бумаг становится ясно, что в Италии существовала весьма эффективная разветвленная неофашистская организация в лице бывших подводных спецназовцев. И государственные органы об этом знали…

Ведь и в самом военно-морском ведомстве Италии было немало сочувствующих фашистам офицеров. Министерство внутренних дел, будучи хорошо осведомленным о взаимосвязи между Валерио Боргезе и ЦРУ, не препятствовало английским ВМС и американской разведке в реорганизации 10-й флотилии MAS. В те годы руководство морским спецназом итальянских

ВМС было в надежных руках одного из ближайших сподвижников Валерио Боргезе - коммадора Джулио Биренделли.

Я уверен в том, что имеются веские основания решительно отстаивать диверсионную версию среди возможных причин гибели линкора «Новороссийск», и при этом не исключать возможность участия в диверсии в числе прочих и итальянских диверсантов.

В январе 1949 года, всего за несколько недель до передачи части итальянского флота СССР, в Риме, Таранто и Лечче были арестованы самые отчаянные бойцы бывшей 10-й флотилии, которые были способны провести диверсии против кораблей, выделенных по репарации для СССР. Возможно, именно поэтому сорвалась диверсионная акция, разработанная соратниками князя Боргезе. А замысел был такой: взорвать линкор на переходе из Таранто в Севастополь ночным ударом самовзрывающегося катера-брандера. Ночью в открытом море линкор настигает быстроходный катер и таранит его с грузом взрывчатки в носу. Водитель катера, направив брандер в цель, выбрасывается за борт в спасательном жилете и его подбирает другой катер. Все это не раз отрабатывалось в годы войны. Был опыт, была взрывчатка, были люди, готовые это сделать, а пару быстроходных катеров угнать, добыть, купить для молодчиков из 10-й флотилии не составляло труда. От взрыва катера сдетонировали бы артиллерийские погреба, а также заложенный в недрах корпуса тротил. И все это можно было легко списать на не вытраленную в Адриатическом море мину. Никто никогда бы ничего не узнал.

Но карты итальянским боевым пловцам неесколько спутало еще и то обстоятельство, что советская сторона отказалась принимать линкор в итальянском порту, и предложило перегнать его в албанский порт Влера. Топить своих моряков люди Боргезе не решились. «Джулио Чезаре» ушел сначала во Влеру, а потом в Севастополь, неся в своем трюме несколько тонн тротила. Шила в мешке не утаишь, не утаишь и заряд в корабельном трюме. Утечки информации о возможном минировании кораблей не удалось избежать. Слухи о закладке фугасов в трюме линкора дошли и до нашего командования.

И так, - в начале января 1949 года капитан 1 ранга Ю.К. Зиновьев в составе группы приемки вылетел в итальянский город Аугуста, но после непродолжительного пребывания там, 19 января Юрий Константинович скоропостижно скончался от острой сердечной недостаточности. Вместо него в Италию срочно направили капитана 1-го ранга Б.П. Беляева. Поскольку Зиновьеву так и не пришлось принять командование на «Джулио Чезаре», то при упоминании о нем скажу лишь то, что Юрий Константинович был опытнейшим командиром, имевшим практику командования многими кораблями,- последним из которых был линкор «Севастополь». Это условие, прежде всего, и определило последнее назначение Зиновьева командиром приемки и перевода итальянского линкора в Севастополь. Из этих же соображений исходило командование флотом, назначившее вместо, безвременно умершего Зиновьева, капитана 1 ранга Беляева, принявшего от Юрия Константиновича линкор «Севастополь» в феврале 1947года.

Левченко Гордей Иванович (1897-1981), возглавлявший переход в Севастополь кораблей, принятых от итальянцев .	Зиновьев Юрий Константинович(1893-1949)

Поскольку, Борис Павлович Беляев был назначен командиром «Джулио Чезаре» на этапе завершения приемки и последующего перехода в Севастополь, быть может, и не стоило бы задерживать Ваше внимание на его личности… Но я это сделаю, из соображений сравнения его с первым официально назначенным командиром линкора - капитаном 1 ранга Кошкаревым.

Беляев и Кошкарев - ровесники по выпуску из ВМУ им. Фрунзе. Беляев по специализации - штурман, Кошкарев - минер.

Беляев, начав службу с должности командира электронавигационной группы крейсера «Красный Кавказ» последовательно служил - помощником командира СКР «Гром» , ЭМ «Рьяный» , исполнял обязанности командира СКР «Молния» (8.1937-12.1938), служил командиром ЭМ «Решительный» (12.1938—3.1939), начальником штаба отдельного дивизиона строящихсякораблей ОВРа (3-10.1939), исполняющим дела командира ЭМ «Резвый» (10.1939 - 11.1940).

Обращает внимание тот факт, что вариант службы «исполняющим дела командира» на сторожевых кораблях и эскадренных миноносцах на срок, не превышавший календарного года, не требовал допуска на командование конкретным кораблем. Поэтому не удивительно, что последующее назначение Беляева командиром лидера эскадренных миноносцев следовало рассматривать как повышение в должности.

Приняв в ноябре 1940 года лидер эскадренных миноносцев «Баку», Беляев на нем совместно с ЭМ «Разумный» и «Разъяренный»(командир - капитан-лейтенант Н.И. Никольский) совершил межфлотский переход Северным морским путем с ТОФ на СФ. Переход из Владивостока в Ваенгу проходил в период с 15 июля до 14 октября 1942 года.

Под командованием Беляева лидер «Баку» участвовал в 17 операциях, провел 14 конвоев в общем составе свыше 100 транспортов, все операции прошли успешно, несмотря на противодействие подводных лодок противника. Все атаки подводных лодок отражались

своевременными контратаками лидера. При этом, потерь в транспортах конвоев не было. В течение 1944 года лидер участвовал в двух исключительно важных операциях по конвоированию ледоколов в Арктику весной и обратно в Белое море осенью.

...Во время наступления войск Карельского фронта и Северного флота на Севере лидер участвовал в операциях по нарушению морских коммуникаций группировки отступавшего противника и артиллерийских обстрелах узла коммуникаций крепости Вардё. За участие в наступательных операциях на Севере экипаж лидера «Баку» получил особую благодарность в приказе Верховного Главнокомандующего...

В феврале 1947 года капитан 2 ранга Борис Беляев был назначен командиром линейного корабля «Севастополь», сменив в этой должности капитана 1 ранга Юрия Зиновьева.

Несколько по-иному складывалась карьера у Николая Васильевича Кошкарева. Как уже отмечалось, закончив в 1934 году минный факультет ВМУ им. Фрунзе, он проходил службу в должностях - командира минной группы минного заградителя «Амур» (1.1935—5.1936), минного сектора (командира БЧ-3) минного заградителя «Томск» (5.1936-11.1937), помощника командира того же корабля (11.1937—11.1938) на Тихоокеанском флоте. Приняв в феврале 1939 года в Николаеве базовый тральщик «Параван», в апреле— мае того же года в составе отряда БТЩ (вместе с тральщиком «Чека», которым командовал старший лейтенант Николай Никольский) совершил межфлотский переход из Севастополя во Владивосток. В период с 4.1939 по 11.1942 командовал эскадренным миноносцем «Разящий », служил старшим помощником командира крейсера « Михаил Калинин» (11.1942-8.1945). В период с августа 1945 года по февраль 1947года служил командиром дивизиона эскадренных миноносцев ТОФ. В этой должности принял участие в боевых действиях против японского флота. В период с февраля по декабрь 1947 года капитан 2 ранга Кошкарев командовал крейсером «Мурманск»(«Милуоки») в составе эскадры кораблей Северного флота. В период с декабря 1947 года по март 1949 года командовал линкором «Архангельск» («Ройял Соверин»). После передачи линкора англичанам капитан 1 ранга Николай Кошкарев в марте 1949 года был назначен командиром линейного корабля «Новороссийск», приняв его у капитана 1 ранга Бориса Беляева, приведшего линкор в Севастополь из Италии. Вот оно - хитросплетение судеб офицеров военно-морского флота - Беляева-Никольского -Кошкарева, каждый из них в разной степени оставил свой «авторский» след в судьбе «Новороссийска»…

Беляев Борис Павлович(1911-1957)	Кошкарев Николай Васильевич (1912—1986).	Измайлов Федор Дмитриевич.19131987).Линкоро	Кухта Александр Павлович (1910-1970).

Линкором командовал при приемке и на переходе из Влеры в Севастополь в январе-феврале 1949 года.	Линкором командовал с марта 1949 по декабрь 1952 года.	м командовал с декабря 1952 года по октябрь 1954 года.	Линкором командовал с29 октября 1954 года до 29 октября 1955 года.

А вот –фрагмент из воспоминаний о прощании «перегонного» экипажа «Джулио Чезаре» с капитаном 1 ранга Борисом Беляевым: *«…в кормовой части на башнях орудий, на мостиках собрались матросы новой команды, чтобы проводить нас. Перед строем командир Беляев негромко и не совсем торжественно зачитал приказ Верховного Главнокомандующего и от его имени вынес благодарности поименно каждому члену экипажа. Потом Беляев снял фуражку и, обходя строй, пожал руку каждому матросу и выразил личную благодарность . В его глазах стояла печаль….»*(Флаг Родины» от 21.10. 1995 года.) Уже из одного этого эпизода не сложно предположить, что людям, подобным Беляеву не суждено быть долгожителями…

Борис Беляев ненадолго пережил Юрия Зиновьева, - своего предшественника на должности командира линкора «Севастополь». С августа 1949года по июнь 1951 года Борис Павлович командовал бригадой крейсеров, затем был назначен начальником основного курса Военно-морской академии. С декабря 1954 года по январь 1956 года был начальником специального факультета ВМА. С января 1956 года до дня безвременной смерти в ноябре 1957 года возглавлял секцию Надводных кораблей МНТК ВМФ. Зиновьев умер от сердечного приступа на 51-м году жизни, Беляев на 47-м году… Все это было следствием тех запредельных нагрузок, что пришлось им испытать на службе, особенно в военный период…

Кошкареву предстояло командовать «Новороссийском» с марта 1949 года до декабря 1952года, то есть - более трех лет…

Сохранились воспоминания о Николае Кошкареве его сослуживцев по «Архангельску». Из воспоминаний Юрия Лепехова, служившего на линкоре «Архангельск» командиром трюмной группы : «… *представление – командиру корабля оставляет у нас впечатление прямо противоположное от знакомства со старпомом –капитаном 3-го ранга Чулковым. Кажется, что наше появление он воспринял, как ничего не значащий эпизод, даже не встал из-за стола. Выслушав доклад комдива, молча кивнул головой. Угадывается крупная фигура, рост – выше среднего, выражение не старого, довольно полного лица – снисходительно-пренебрежительное. После некоторой паузы что-то очень коротко и не очень внятно говорит, что именно, мы так и не поняли, и покидаем каюту командира с чувством облегчения и, пожалуй, разочарования. Да, к категории «отцов-командиров» капитана 2 ранга Николая Васильевича Кошкарева отнести было бы трудно...*

В ходе дальнейшей совместной «линкоровской» службы – на «Архангельске», а затем – на «Новороссийске», встречаться с ним мне приходилось не часто (что, впрочем, для большого корабля, вполне закономерно) и сложившееся при первой встрече мнение оставалось неизменным…»

Описывая переход «Архангельска» из Ваенги в Англию, Юрий Лепехов приводит любопытные факты. Так, несмотря на то, что в качестве старшего механика на переход пошел начальник технического управления флота, до этой должности служивший командиром

БЧ-5 линкора, - во время штормования в Северной Атлантике на корабле выявилось много безобразных явлений по части обеспечения живучести, грозивших линкору большими проблемами. Лепехов вспоминал: «… *вода в носовых помещениях продолжает прибывать и уже затопила две, расположенные одна над другой, провизионные кладовки, причем уровень воды в соседних помещениях значительно ниже; значит, источник водотечности где-то под кладовыми. А как туда проникнуть? Надо бы, все-таки, попытаться откачать из кладовых воду…. Вспоминаю, что у нас есть несколько английских переносных погружных электронасосов. Старшина команды Давыдов скептически морщится: «Да вы же знаете, какие они...». Действительно, перед походом мы их осматривали, проверяли и убедились, что ветхая электрочасть, мягко говоря, «не внушает...». Просили электриков попытаться привести их в порядок, но у тех, по какой-то причине, «руки не дошли», а мой доклад комдиву капитану 3 ранга Бабенко по этому поводу тоже остался без последствий. Однако, ничего другого у нас нет, даже такие простые и надежные водоотливные средства, как отечественные переносные водоструйные эжекторы, были сданы перед походом на берег во исполнение строгого приказа – ничего отечественного на корабле не оставлять!* ***Кстати, по этой же причине мы пошли в поход, не имея на борту ни единого действующего огнетушителя: отечественные «богатыри» также были сданы, а возвращенные английские «минимаксы» – в нерабочем состоянии, т.е. переносных средств пожаротушения не было вообще…»***

С одним из эпизодов борьбы с поступавшей в трюма водой на «Архангельске» мы ознакомились…, а если бы на борту линкора в штормовом море случился пожар*?*

Как вы оцените такой уровень подготовки линкора к серьезному океанскому походу? Это притом, что Николай Кошкарев командовал «Архангельском» более трех лет… Несмотря на тот факт, что старшим перехода был опытный моряк капитан 1 ранга Петрищев, никто не снимал ответственности за подготовку линкора с командира капитана 2 ранга Николая Кошкарева, командира дивизиона движения капитана 3 ранга **Ивана Резникова**, и особенно с командира дивизиона живучести - капитана 3 ранга **Степана Бабенко**. Можно еще упомянуть **Юрия Городецкого**, отправившегося в этот переход в качестве командира 1-й машинно-котельной группы . Капитан 3 ранга Иван Резников на тот момент уже имел опыт службы механиком на эскадренных миноносцах, капитан 3 ранга Степан Бабенко до «Архангельска» служил командиром БЧ-5 на сторожевых кораблях и эсминцах… Это к тому, что значительной части офицеров и сверхсрочников «Архангельска» предстояло в дальнейшем служить на «Новороссийске» . Уместно было бы задать вопрос,- насколько качественные навыки по обеспечению живучести корабля получались экипажами линкоров, служившими под командованием Николая Кошкарева. Следует принять во внимание и вполне логичный психологический настрой части офицеров и мичманов,- в условиях Арктики и Северной Атлантики успешно выполняли боевые задачи, так что же, нам – северянам, - в мирных, «санаторных» условиях Черноморья особенно напрягаться!?...

Возвращаясь к периоду командования Кошкаревым линкором «Новороссийск», возникает вопрос, - была ли возможность в ходе нескольких заводских ремонтов устранить те конструктивные недостатки, что были обнаружены на линкоре и явно снижали возможности экипажа по обеспечению живучести корабля. Кстати, в период командования кораблем капитаном 1 ранга Кошкаревым линкор пять раз официально находился в заводском ремонте.

- 12 мая — 18 июня 1949 года — докование, Севморзавод (г. Севастополь);

- июль 1950 года — текущий ремонт, Севморзавод;
- 29 апреля — 22 июня 1951 года — докование, Севморзавод;
- октябрь 1951 года — текущий ремонт, Севморзавод;
- июнь 1952 года — отдельные работы, СРЗ № 13 (г. Севастополь).
- август-сентябрь1955 года - отдельные работы в Севморзаводе.
- Офицеры, служившие на кораблях, знают , что есть способы не числить корабль в ремонте, чтобы не лишать личный состав, так называемой,- «плавающей» надбавки к окладу. Кстати, в июле-сентябре 1955 года линкор стоял в заводе, без вывода его из числа кораблей боевой готовности. Уже только в этой связи, трудно сказать сколько раз за свою шестилетнюю службу в составе нашего флота линкор «Новороссийск», скажем так,- пользовался ремонтными услугами завода. Если учесть, что за шесть лет нахождения линкора в составе нашего флота, он пять раз находился в заводском ремонте, то возникает немало вопросов…
- Безусловно, прокладки на горловинах, люках и дверях следовало заменить в входе первого же ремонта. Кстати, для поэтапной замены изолирующих прокладок на дверях и горловинах, вовсе не обязательно было ставить линкор в завод…

Как вывод: Сразу же по вступлению в должность командира Николай Кошкарев обязан был потребовать установки на линкоре Размагничивающее устройство, без которого, в условиях повышенной минной опасности было чрезвычайно опасно не только выводить корабль в море, но и находиться в пунктах базирования на Черном море.

Что нам известно о **Федоре Дмитриевиче Измайлове**, принявшим командование «Новороссийском» у Кошкарева.

Для начала следует отметить, что юношу с такой откровенно «народной» внешностью на пушечный выстрел не подпустили бы Императорскому Морскому кадетскому корпусу. Ну а в тридцатые годы прошлого, 20-го века именно таким, - ребятам из «народа», стали доступны самые престижные учебные заведения и в перспективе - высокие служебные посты. В 1937 году Федор Дмитриевич по окончании артиллерийского отделения ВМУ им. Фрунзе был назначен артиллеристом на минный заградитель «Томск», на котором артиллерия как таковая предусматривалась разве только для расстрела всплывавших мин… Через четыре года, отучившись на артиллерийском отделении Высших офицерских классов, получил назначение командиром артиллерийской боевой части эскадренного миноносца «Резкий», на котором служил до июля 1941 года. Получив назначение командиром БЧ-2 на лидер «Баку», Федор Дмитриевич служил на этой должности до сентября 1943 года, затем был назначен помощником командира лидера. В самый разгар операции по освобождению Заполярья, осенью 1944 года был направлен на учебу на командном отделении Высших офицерских классов. По окончании учебы, в ожидании начала боевых действий на Дальнем Востоке, был направлен в «распоряжение» командующего Тихоокеанским флотом. Видимо, не дождавшись более престижной должности, был назначен командиром перегонного экипажа американского эскортного корвета « ЭК-25» . Вместе с личным составом убыл в командировку в ВМБ Колд-Бей (п-ов Аляска), где принял

американский корвет № 25 ВМС США в счет ленд-лиза и привел его в г. Петропавловск-Камчатский. Поскольку командировка на Аляску продлилась до октября 1945 года, вести речь об участии Федова Измайлова в боевых действиях против японцев некорректно. В октябре 1945 года Федор Измайлов был назначен командиром эскадренного миноносца «Резкий», на котором начинал службу командиром БЧ-2. В декабре 1946 года капитан 3 ранга Измайлов был назначен командиром лидера эскадренных миноносцев «Тбилиси», и в этой должности прослужил до октября 1948 года. С ноября 1948 года по декабрь 1952 года капитан 2 ранга Измайлов командовал крейсером «Лазарь Каганович» в составе 5-го Военно-морского флота.

Повсем признакам, Федор Измайлов , имевший опыт командования эскадренными миноносцами, лидером и крейсером ,был опытным командиром, достойным назначения командиром линейного корабля. Из аттестации того периода: «*Оперативно -тактическая подготовка вполне удовлетворительная. К играм, учениям и упражнениям тщательно и добросовестно относится и готовится. Правильно и повседневно руководит БП, организацией службы и насаждает уставной порядок на корабле настойчиво. При отработке КНК-6, а также при участии в совместных действиях и учениях показал достаточные и грамотные навыки в управлении крейсером».*

Очень похоже, что кандидатура Измайлова была предложена контр-адмиралом Борисом Беляевым, знавшим Измайлова по службе на лидере «Баку», а на тот момент - начальника факультета ВМА.

Линейным кораблем «Новороссийск» капитан 1ранга Федор Измайлов командовал с декабря 1952 года по ноябрь 1954 года. В этот период линкор неоднократно выходил в море на отработку учебно-боевых задач… Кстати, с октября 1952 года по ноябрь 1953года старшим помощником командира служил капитан 1 ранга Александр Кухта, с ноября 53 года старпомом был капитан 2 ранга Хуршудов. Стоит ли мне в очередной раз напоминать о приписной для флота истине, - командир корабля несет ответственность за подготовку старших помощников к полноценному управлению кораблем. Каждый из старпомов был обязан в установленные инструкциями и «практикой» сроки сдать зачеты и поэтапно получить допуски на управление кораблем на якоре и главное - на ходу… Как выяснится в ходе работы Правительственной комиссии допуск к самостоятельному управлению кораблем Георгий Хуршудов получил только в августе 1955 года, что дало основание председателю комиссии обвинить приемника Измайлова на должности командира - Александра Кухту в том, что он не подготовил себе заместителя, способного полноценно руководить экипажем в экстремальных ситуациях… Я уверен, что в равной степени обвинение в слабой подготовке старших помощников должно было предъявляться и Федору Измайлову… В этой ситуации стоило бы задать вопрос Александру Кухте, о времени получения им самим допусков к управлению линкором. И этой «порочной» цепочке еще предстояло долго виться… В октябре 1953 года Александр Кухта был назначен командиром строящегося в Николаеве легкого крейсера «Адмирал Корнилов», а в октябре 1954 года капитан 1 ранга Измайлов передаст линкор Александру Кухте… Вроде, как , подготовил себе «достойную» смену…

Быть может с Измайлова и стоило спросить за слабую морскую и оперативно-тактическую подготовку еще одного своего старпома - Хуршудова? Хочется тупо и отчаянно верить в то, что подобные порочные явления являлись не нормой, а скорее - исключением....

Предшественник капитана 1-го ранга Колышкина на должности старпома линкора - капитан 2 ранга Леонид Чулков имел официальный допуск к управлению линкором «Архангельск», в октябре 1950 года получил допуск к самостоятельному управлению линкором «Новороссийск», в феврале 1951 года был назначен помощником начальника штаба эскадры, а в декабре 1951года стал командиром крейсера «Адмирал Нахимов».

Следуя абсолютно верной логике маршала Жукова, не в меньшей степени, чем Кухту и Хуршудова к ответственности за явные недостатки в повседневной и боевой организации линкора, таки, следовало бы привлечь бывших командиров - Николая Кошкарева и Федора Измайлова, «*…в период командования ими линкором закладывались организационные основы, изъяны в которых в известной степени проявились в экстремальных условиях, предшествовавших катастрофе …»*

Я не сомневаюсь в том, что за технические недостатки, не устранявшиеся годами, за часть организационных проблем, имевшихся и ранее на линкоре, должен был в полной мере нести ответственность Федор Дмитриевич Измайлов, командовавший «Новороссийском» фактически два календарных года. Достаточный ли это срок командования кораблем, чтобы ставить вопрос таким образом? Когда адмирал Яковлев, возглавлявший комиссию по расследованию причин катастрофы с линкором «Императрица Мария», спросил мнение адмирала Александра Колчака о том, стоит ли привлекать к ответственности контр-адмирала князя Владимира Трубецкого, прокомандовавшего линкором не полных три месяца, то мудрый Колчак с печалью в логосе ответил, что «*…за столь короткий срок не возможно было развалить организацию на линкоре…»* После такого серьезного аргумента, вопросов у членов комиссии к князю Владимиру Трубецкому не последовало… Если исследовать нашу проблему в том же ключе и следовать логике адмирала Колчака, то Федору Измайлову не удалось бы избежать ряда серьезных вопросов от членов Правительственной комиссии, возглавляемой Малышевым.

Любопытный факт - с января 1955 года капитан 1 ранга Измайлов приступил к занятиям на военно-морском факультете академии Генерального штаба. Казалось бы,- нетипичный случай, когда офицер не оканчивавший Военно-морской академии , с должности командира корабля направлялся на учебу в учебное заведение подобного уровня… Оказывается,- нет… В декабре 1956 года на учебу в Академию Генерального штаба был направлен командир крейсера «Адмирал Нахимов» - капитан 1 ранга Леонид Чулков, в свое время служивший старшим помощником командира «Новороссийска»… . Но при этом следовало учесть, что крейсер под командованием Чулкова трижды за пять лет объявлялся отличным кораблем ВМФ… Тем не менее, все это были специфические «гримасы» эпохи правления Никиты Хрущева, отражавшиеся на Военно-морском флоте… Нам же остается предположить, что подобный ход событий мог означать, что период командования линкором Федором Измайловым рассматривался командованием как образцово-показательный? И это притом, что линкор, привычно «перепахивая» якорями донный ил при постановке на бочки, продолжал выходить в мере без размагничивающего устройства, не были заменены прокладки на дверях , люках и горловинах; не были усилены явно слабые водонепроницаемые переборки… То есть линкор под командованием столь «выдающегося» командира медленно, но уверенно шел к своему печальному финалу…

Чтобы уже не возвращаться к личности Федора Измайлова, зафиксируем последующие этапы его службы. После окончания курса обучения в академии ГШ - начальник Управления

Боевой подготовки — заместитель начальника штаба флота Черноморского флота по БП (1.1957-1.1960); командир Одесской ВМБ (1-12.1960) ЧФ, до момента ее расформирования; Заместитель начальника ВВМИУ в г. Севастополе (12.1960-4.1962); Начальник отдела Вооружения и Судоремонта — заместитель начальника тыла флота (4.1962-4.1967); заместитель командующего флотом по тылу — начальник тыла и ЧВС флота (4.1967-3.1971); начальник Гражданской обороны Черноморского флота(5-11.1972). В распоряжении ГК ВМФ (11-12.1972). В запасе с декабря 1972 года.

Для выпускника академии Генерального штаба, блестящей такую карьеру назвать нельзя.

В ноябре 1954года на должность командира «Новороссийска» был назначен **капитан 1 ранга Кухта.** Родился Александр Павлович в Каунасе в 1910 году, где в тот период жили его родители. По окончании училища в 1933 году ВМУ имени Фрунзе лейтенант Кухта был назначен командиром башни главного калибра линкора «Марат». После годичной учебы на курсах повышения квалификации офицерского состава ВМФ с 1936 по 1939 год служил командиром зенитного дивизиона, а затем - дивизиона главного калибра на линкоре «Октябрьская революция». Итого,- не считая года учебы на Специальных офицерских классах, старший лейтенант Кухта 5 лет прослужил на балтийских линкорах… Наверняка нес ходовую вахту вахтенным офицером… На этом этапе службы никаких попыток продолжить свою карьеру по командной линии у Кухты не наблюдалось. На молодого , грамотного корабельного артиллериста обратило внимание командование эскадрой. В 1940 году капитан-лейтенант Кухта назначается помощником флагманского артиллериста эскадры КБФ, а в начале войны становится флагартом эскадры. Должен заметить, что эта должностная категория соответствовала, да и соответствует званию - капитана 1 ранга. Для полноценного освоения службы на таких ответственных должностях,- срок исключительно малый… Но, тем не менее,- в 1942 году - в самые тяжелые для блокадного Ленинграда дни Александр Кухта назначается флагманским артиллеристом Балтийского флота, с категорией- капитан 1 ранга-контр-адмирал. Следует признать, что в этот период у Александра Павловича были хорошие учителя. До него эту ответственную должность на Балтийском флоте традиционно занимали опытные корабельные артиллеристы, , получившие основательное образование в Морском кадетском корпусе и Михайловской артиллерийской академии, участвовавшие в Первой мировой войне. Чего стоил только капитан 1 ранга Рулль… В блокадную зиму этим пожилым и не отличавшимся крепким здоровьем офицерам пришлось уступить свои должности молодым крепким капитан-лейтенантам, которые вполне справились со сложными задачами организации контрбатарейной борьбы с дальнобойными батареями противника, обстреливавшими Ленинград. Кстати, второй орден Отечественной войны капитан 3 ранга Александр Кухта получил за формирование и вооружение железнодорожных дивизионов мощной артиллерии, участвовавших в прорыве блокады Ленинграда и штурме Кенигсберга… С учетом крайне резкого и не всегда последовательного в принятии решений командующего флотом адмирала Трибуца, быть флагманским артиллеристом флота, мягко скажем, - было очень непросто… Однако,- земляки - «прибалты»…

При этом, «мастера» артиллерийского огня не особенно баловало флотское командование… Дважды, в 1942 и 1944 году, А. П. Кухта был награжден орденом Отечественной войны II степени. После войны, до 1948 года , капитан 2 ранга А. П. Кухта - флагманский артиллерист Южно-Балтийского флота (4-й ВМФ). В 1948—1951 годах - учеба в Военно-морской академии по артиллерийской специальности.

В очередной раз отмечаем немаловажный факт,- до 1951 года вся служебная деятельность **Александра Павловича Кухты** прошла на должностях, связанных с эксплуатацией и боевым применением корабельной артиллерии. К концу этого этапа он стал признанным авторитетом по корабельной артиллерии крупных калибров, и по эксплуатации новых образцов корабельного вооружения.

При таком послужном списке и опыте службы, подкрепленным академическим образованием, Кухте следовало ожидать назначения, как минимум - начальником НИИ -6, НИИ -13, или как максимум - заместителем начальника ГАУ ВМФ. И, вдруг(?) – в декабре 1951 года последовало назначение Александра Павловича исполняющим обязанности командира строящегося крейсера проекта 68-бис «Щербаков». Печально,- но факт, крейсерам, достройку и вооружение которых пришлось «курировать» Александру Кухте, предстояла примерно такая же печальная судьба как и их первому командиру. Заложенный в июле 1951 года легкий крейсер «Щербаков», уже 31-го августа был зачислен в списки кораблей ВМФ, что позволило сформировать для него экипаж. Спущен на воду он был только в марте 1954 года… «Щербаков» так и не был достроен, и, имея 75% готовности, был «*снят со строительства и исключен из состава ВМФ в связи с передачей «Главвторчермету» для демонтажа и разделки на металл*». На этом первом «достроечном» этапе Александру Павловичу повезло, - он лишь обозначил свою службу в качестве командира экипажа этого «долгостроя», и уже в июне 1952 года убыл в Севастополь для того, что бы опять-таки «обозначить» свое присутствие в качестве «исполняющего обязанности» командира крейсера «Молотов», стоявшего в ремонте - модернизации в «Севморзаводе». Я не ошибся - написав - «обозначить» факт службы Кухты на «Молотове», потому как уже через три месяца Александр Павлович был назначен, или правильнее сказать - «переназначен» старшим помощником командира линейного корабля «Новороссийск», сменив в должности капитана 1 ранга И.В.Колышкина. Очень похоже, что временное исполнение должности командира на «Славе» было связано с вынужденной паузой перед ранее спланированным назначением старпомом на «Новороссийск». Тем не менее, не прослужив в должности старпома «Новоросийска» и полутора лет, в ноябре 1953 года Александр Павлович назначается командиром крейсера «Адмирал Корнилов», опять-таки, строящегося на николаевском заводе по проекту 68-бис. И опять,- такая же «история» как с крейсером «Щербаков». «Корнилов» был заложен на заводе 16-го ноября 1951 года, 31-го августа того же года зачислен в списки кораблей ВМФ, опять-таки с формированием команды. Спущен на воду 17 марта 1954 года, но 2-го сентября 1959 года «…*снят со строительства и исключен из состава ВМФ в связи с передачей Главвторчермету*». И опять – поразительная везучесть, или- спланированная «живучесть»(?) - Александр Павлович не задержался на должности командира экипажа очередной «новостроя»-«долгостроя» и уже 29-го октября 1954 года был назначен командиром линейного корабля «Новороссийск». Обратите внимание на дату издания приказа о назначении **– 29-е октября**… Под командованием Кухты Линкору был отмерен только один год… Не стоит «заморачиваться» на мистике,- но факт остается фактом,- ни на одном из крейсеров Кухта не задерживался более года… Очередной и последний этап службы Александра Павловича совпал с последним годом существования линкора…

До некоторых пор, действуя по определенной логике, командование ВМФ, целенаправленно «продвигало» Кухту, в качестве командира строящихся крейсеров пр. 68 «б»-68-«Зиф». Эти крейсера вооружались новейшей 152, 4 мм артиллерией, установка и освоение которой, опять-таки, по стандартной логике нашего флотского руководства,

требовало особого внимания и контроля специалистов по корабельной артиллерии. Несомненно - Александр Кухта и был тем самым специалистом самого высокого класса по эксплуатации корабельной артиллерии крупных калибров. Легко прослеживается тот очевидный факт, что Александр Павлович «обозначал» свою службу на должностях командиров «новостроек» на стадии изготовления на заводе артиллерийских систем главного и универсального калибра» и на начальном , самом ответственном периоде постройки крейсеров. Вне всякого сомнения, Кухта выполнял ответственную задачу государственного уровня, и не его вина в том, что большая часть крейсеров этого проекта так и не вышла на океанские просторы, а была «целенаправленно»(?) загублена на этапе своей достройки… В процессе этого судоразделочного, «хрущевского» беспредела конца 50-х годов страна потеряла десятки отличных боевых кораблей, были сломлены карьеры и изуродованы судьбы многих тысяч офицеров флота, служивших в экипажах этих «долгостроев», и в конечном итоге - уволенных со службы в 1960 году в числе «Миллиона двухсот тысяч военнослужащих армии и флота» …

Нас же во всей этой, в общем-то, всем знакомой истории больше всего напрягает тот факт, что «обозначив» свою службу на трех крейсерах в качестве **командира,** Александр Кухта не имел ни одного «ходового» дня в этой должности…

Поясняю этот привычный и понятный для морских офицеров термин - «ходовой день». Когда в августе 1972года после окончания ЧВВМУ я был назначен на крейсер 68 «бис-Р» «Дзержинский», мне было очень досадно, что корабль находился в длительном заводском ремонте. Чтобы как-то развеять нашу тоску по морю, молодых лейтенантов привлекали к выходам в море на других кораблях. Так, после выхода контролерами на ракетные стрельбы на печальной памяти БПК «Отважный», командир БЧ-2 капитан-лейтенант Лом торжественно вручал нам выписки из вахтенного журнала , удостоверявшие участие каждого из нас в выполнения учебно-боевых задач на корабле в море… Эта справка, поданная в канцелярию крейсера, позволяла нам получить жалкую, но почетную «плавающую» надбавку к окладу за «ходовой» день, а несколько таких справок давали возможность в соответствующей графе личного дела сделать запись о тех же «**ходовых» днях**… Нам, молодым лейтенантам, эта, казалось бы, малозначащая запись, позволяла, хоть и с натяжкой, ощущать себя полноценными офицерами плавсостава ВМФ…

Во все времена, при рассмотрении кандидатур для назначение на должности командиров кораблей обязательно учитывался их возраст, и делалось это не только из соображений дальнейших перспектив кандидатов…. При этом, учитывались немалые физические и психологические нагрузки, неминуемые при службе на этих должностях. Я уже не упоминаю о колоссальных моральных нагрузках, которых на командных должностях такого уровня не избежать. Нам не нужно далеко ходить за примерами… Казалось бы,- не чужие для «Новороссийска» - капитан 1 ранга Зиновьев умер от сердечного приступа в неполных 56 лет, контр-адмирал Беляев умрет в 1957 году от сердечного приступа в 46 лет. При назначение командира на линейный корабль в этом отношении не делалось исключений. Сам факт назначении на должность командира корабля офицера , возраст которого зашкаливал за 44 года, уже несколько настораживает… Были, конечно и исключения. Зиновьев был назначен командиром линкора «Севастополь» в 51 год… Но перед этим он командовал четыре военных года крейсером «Молотов» , успев покомандовать чуть ли не половиной кораблей эскадры. И, потом, адмирал Октябрьский, «уставший» от умничанья

Зиновьева, предположил, что на должности командира линкора Зиновьев, уйдя в заботы,- «угомонится»… Угомонился, - но не надолго…

Обратите внимание,- Кухта старше своих предшественников,- Кошкарева на два года, Измайлова - на три года… Это все к тому, что многое в назначении Кухты на последнюю трагическую для него, и фатальную для линкора должность выглядело, по меньшей мере - как-то **«вымученно»…** Их уважения к памяти всех командиров линкора я долго подбирал наиболее подходящие и соответствующие должности, фотографии. Теперь же для объективного анализа личности Кухты как человека и офицера я использую другую его фотографию.

Севастополь. 2 мая 1955 года

Взгляните на эту фотографию. Если бы не парадная форма со знаками отличия капитана 1 ранга, то этого человека можно было бы принять за декана факультета сельхозинститута, начальника цеха, директора хлебозавода, или макаронной фабрики,- но только не командира черноморского линкора…

Сутуловатая, плотная фигура,… Располагающее к общению выражение лица, добродушная, несколько лукавая улыбка, умного, знающего себе цену человека...

Это о содержании… Теперь – о форме… Грубо натянут белый чехол на казенную, военторговскую фуражку, в воротник белой рубашки не вставлены пластиковые «косточки», придававшие «уголкам» жесткость. Не застегнута третья , нижняя пуговица на тужурке. Академические «ромбики» не совмещены гранями, как практиковалось офицерами, любившими блеснуть своим «офицерским» прикидом, и особо выделявшими «ромб» выпускника академии. В таком обличье Александр Кухта больше похож не на командира черноморского линейного корабля, а на актера местечковой киностудии, не имевшей военного консультанта и хорошего костюмера, но снимавший «фильму За флот»…. Все эти признаки выдают в Кухте человека, не опускавшегося до таких мелочей как создание себе имиджа «лихого» командира… Этот офицер привычнее чувствовал себя в рабочем кителе, надетом на тельняшку… С точки зрения линкоровской, а тем более - миноносной этики, - не орел…

Я не очень хорошо представляю этого человека на мостике линкора с искусственно отработанным волевым оскалом, с суточной щетиной на багровом лице, громко матерящимся на подчиненных… Не его это… И не нужно это было ему…

По воспоминаниям ветеранов линкора, Александр Кухта обладал уникальными способностями математика, в «уме» производил сложнейшие расчеты на применение артиллерии. Командир дивизиона главного калибра линкора Марченко вспоминал о том, что Кухта, при стрельбах главным калибром линкора не упускал возможности подняться

на КДП , будучи инженером по оружию высокой квалификации привычно находил возможность принимать участие в ремонте материальной части корабельной артиллерии.

А о чем думал все те годы Александр Кухта я не знаю, но догадываюсь… Экипажи тех крейсеров, которыми Кухте пришлось командовать, жили в береговых казармах, лишь изредка посещая корабли, достраивавшиеся у причалов режимных судостроительных заводов. С полным на то основанием можно утверждать, что, числясь командиром крейсеров «Щербаков», «Молотов» и «Корнилов», капитан 1 ранга Кухта был лишен не только возможности получить хоть какую-то практику управления крейсером, но и приобрести какие-то навыки в отработке повседневной и, тем более - боевой организации с экипажами этих кораблей.

Вот с таким многообразным по содержанию и нулевым по сути командным «багажом» , капитан 1 ранга Кухта назначается командиром линкора «Новороссийск». В очередной раз напоминаю, что приказ Морского министра о его назначении был подписан 29 октября 1954 года, то есть ровно за год до грядущей катастрофы. В очередной раз обращаю ваше внимание на один немаловажный факт, - до последнего назначения капитан 1 ранга Кухта, не командовал даже тральщиком, находившимся в «кампании»… Скоропалительные перемещения по строящимся кораблям, не позволяли офицеру получить практику в руководстве экипажем корабля 1-го ранга, не говоря уже о командовании крейсером в процессе выполнения учебно-боевых задач… Оставалась зыбкая надежда, что Александр Павлович успел получить допуск на самостоятельное управление линкором, служа старшим помощником командира «Новороссийска» в период с ноября 1952 года по октябрь 1953 года. Тем более, что этот период корабль несколько месяцев находился в «кампании», выходил в море… При анализе личного дела капитана 1 ранга Александра Павловича Кухты выясняется, что за период службы старшим помощником линкора с 20 октября 1952 года по 15 ноября 1953 года капитан 1 ранга Кухта, таки, был допущен «… к управлению кораблем на якоре…»… И не более того… Нет, не так бы строил свою службу на линкоре офицер, назначенный старшим помощником, и рвущийся в командиры. Создается впечатление, что на ответственной должности Начальника Управления кадров ВМФ сидел вечно пьяный «игрок», дрожащими руками тасующий как карты личные дела кандидатов на замещение должностей командиров кораблей 1-го ранга… Судите сами… Не прошло и семи месяцев, как Кухта был отозван в Севастополь с должности командира экипажа достраивающегося крейсера «Щербаков»… Когда же в октябре 1953 года Александр Кухта был назначен старшим помощником на «Новороссийск», то , сменяемый им капитан 1 ранга Игорь Васильевич Колышкин, убывал в Ленинград вступать в командование все-тем же крейсером «Щербаков»… Не прослужив на «Щербакове» и года, Колышкин передаст дела командира капитану 2 ранга Александру Шабурову. И это притом, что Шабуров с марта 1949 года по март 1953 года служил командиром дивизиона главного калибра на «Новороссийске», придя на эту должность с командира БЧ-2 «Архангельска», возращенного к тому сроку англичанам… Возникает впечатление, что на уровне кадровых перемещений командиров кораблей 1-го ранга царил какой-то «дурдом»…Стоило ли после этого удивляться пожару в башне главного калибра на крейсере «Молотов» в октябре 1946 года, и трагической судьбе того же «Новороссийска» в октябре 1955 года…

При самом поверхностном анализе послужного списка капитана 1 ранга Кухты формируется убеждение в том, что за фактом его назначения командиром линейного корабля скрывалась какая-то многоходовая интрига, либо все значительно проще,- и мы имеем

пример чрезвычайной глупости со стороны командования ВМФ, настоявшего на этом назначении. Если предшественники Кухты на должности командира –Беляев, Кошкарев и Измайлов при всех своих плюсах и минусах, имели многолетнюю практику командования кораблями 2-го и 1-го рангов, то Александр Павлович не мог похвастаться даже фактом командования базовым тральщиком, или сторожевым кораблем… Командование экипажами строящихся крейсеров - здесь не в счет… Соглашаясь на свое последнее назначение командиром линкора, Кухта , как умный человек, и офицер, имевший немалый жизненный и служебный опыт, должен был предвидеть, что добром это не кончится…

Все, что связано с перемещением Кухты по последним четырем должностям вызывает ряд вопросов… Если уж так был востребован опыт и знания Кухты как профессионала корабельной артиллерии, то не проще ли было, назначив его заместителем начальника ГАУ ВМФ, использовать в качестве куратора вводимых в строй новых артиллерийских крейсеров… Так нет же, - наверняка, напрягая Кухту на кураторскую деятельность как профессионала – артиллериста, вымученно «лепили» из него командира корабля 1-го ранга… И, судя по последовавшим трагическим событиям с линкором, - «долепились»… Многоходовые кадровые манипуляции, предпринятые командованием ВМФ по продвижению капитана 1 ранга Кухты на должность командира линейного корабля «Новороссийск», могут быть оправданны в одном единственном случае - линкору предстояло стать испытательной площадкой по применению специальных образцов артиллерийских боеприпасов и новых образцов вооружения. Именно такой - стартовой площадкой для испытаний комплексов ракетного вооружения в скором времени стал крейсер «Ворошилов»» , в наше время носивший на борту надпись «ОС-24», что означало –«опытовое судно»

В этой связи в качестве командира корабля , уж точно нужен был инженер по системам вооружения самой высокой категории. Кстати, на Черноморском флоте до 1949 года был такой артиллерист – «самоучка» - капитан 1 ранга Юрий Константинович Зиновьев. Быть может - это совпадение, но Зиновьев, откомандовав крейсером «Молотов» и линкором «Севастополь» в самый напряженный военный период и, командуя к тому времени бригадой строящихся и ремонтирующихся кораблей в Николаеве, был откомандирован для приемки и перевод а в Севастополь итальянского линкора «Джулио Чезаре». К сожалению, выполняя эту ответственную задачу, Юрий Константинович очень уж как-то неожиданно(?) умер от сердечного приступа… Зиновьев не отличался крепким здоровьем, у него были проблемы с сердцем, с сосудами, но ведь ему было всего лишь 56 лет… Такие вот печальные «заморочки» прослеживались с самого начала процесса «освоения» линкора «Новороссийск»…

На Черноморском флоте имелось пять крейсеров с командирами, имевшими опыт командования сторожевыми кораблями эскадренными миноносцами, прослужившими на тех же крейсерах по десятку лет… Казалось бы - выбирай любого… Нужен опыт службы на линкорах,- пожалуйста,- командир крейсера « Адмирал Нахимов» - капитан 1 ранга Леонид Чулков,- успел послужить старшим помощником на линкоре «Архангельске» и том же – «Новороссийске». Так, Чулков несмотря на то, что до 1943 года командовал береговыми батареями, и дивизионами береговой артиллерии, имел опыт службы командиром БЧ-2, старшим помощником и командиром эскадренного миноносца…Так нет же – нашли командира, корабельный командный стаж которого ограничивался трехлетней практикой вахтенного офицера на «Октябрине» и «Марате»…и годовым старпомством на «Новороссийске»…

Все познается в сравнении… Правительственная комиссия, расследовавшая причины катастрофы с линейным кораблем «Императрица Мария», обратила внимание на ряд нарушений в повседневной и боевой организации линкора. Основной причиной этих явлений члены комиссии и командующий флотом вице-адмирал Колчак считали *«…слабые командно-организационные навыки и низкую оперативно-тактическую подготовку командира линкора капитана 1 ранга Казимира Порембского».* Перед назначением командиром линейного корабля капитан 1 ранга Порембский четыре года командовал минным транспортом, ранее имел практику службу минером , старшим офицером крейсера 2-го ранга «Новик» и командования стотонным миноносцем… Так что, по сравнению с командно-тактическим уровнем капитана 1 ранга Кухты, изгнанный со службы контр-адмирал Казимир Порембский имел несомненные преимущества… Тем, кто считает это сравнение не логичным, или оскорбительным, прочтите мою книгу –«Столетие катастрофы линкора «Императрица Мария», вышедшую небольшим тиражом в издательстве «Севастопольская весна» Леонида Кручинина в 2017 году.

Вы хорошо себе представляете, что бы указал Александр Кухта в перечне должностей, на которых он , «якобы», приобретал навыки командования экипажем в 1500 человек и управления линейным кораблем в повседневных и боевых условиях?

По запросу председателя Правительственной комиссии Малышева, командир эскадры вице-адмирал Уваров представил характеристику на «бывшего командира линкора «Новороссийск» капитана 1 ранга Кухту*: «Командир корабля капитан 1 ранга Кухта А. П. в должности с 1954 года. За время командования кораблем технику, вооружение, боевую и повседневную организацию усвоил* ***удовлетворительно****, овладел маневрами корабля.* ***Был допущен к самостоятельному управлению кораблем****. Боевой подготовке, организации службы и поддержанию дисциплины уделял много внимания. Правильно обучал экипаж корабля, который успешно сдал 6 курсовых задач. Однако, опыт командования имел еще недостаточный, требовал контроля над собой и практической помощи.* ***Требовательность к себе и подчиненным проявлял недостаточную****.* ***Своего старшего помощника подготовить к полноценному замещению своей должности не сумел****…».*

Обратите внимание, - командир эскадры «дипломатично»(?) не указал конкретный срок командования Кухтой линкором… А стоило бы Петру Васильевичу Уварову задать вопрос, - реально ли было Кухте, не имевшему опыта командования крупными кораблями, за неполный год командования линкором с экипажем в полторы тысячи человек, что-либо кардинально изменить из того «наследия», что принял он у Федора Измайлова? *Это еще Уваров проявил исключительную лояльность и порядочность, хорошо представляя, что его характеристика ляжет в основу обвинительного заключения в отношении командира линкора… А, что, скажите на милость, мог написать Петр Уваров - ровесник Кухты, закончивший училище на год позже, и знавший Александра Павловича со времен совместной службы на Балтике… То есть, в те годы, когда Уваров в звании старшего лейтенанта успешно осваивал командирские мостики эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей, а капитан 3 Кухта выполнял боевые задачи в должности флагманского артиллериста всего воюющего Балтийского флота… Но факты - упрямая вещь,- линкор угроблен, более 600 членов команды погублены… Виновники должны быть определены* и показательно наказаны…

При анализе материалов работы Правительственной комиссии, расследовавших причины катастрофы, принимая к сведению воспоминания должностных лиц управлений флота, задействованных членами той же комиссии для уточнения ряда проблемных вопросов , возникает подозрение, что при написании окончательных выводов не всегда учитывались заключения, сделанные членами отдельных подкомиссий и специалистами, привлекаемыми членами этих подкомиссий в качестве экспертов, или профильных специалистов . Более того, возникает вполне обоснованное подозрение, что в более поздние годы отдельные разделы в материалах комиссии подвергались существенной правке, отдельные абзацы «замарывались», либо просто убирались…

Так, Борис Коржавин, работая с документами Правительственной комиссии , не нашел в среди членов технической комиссии, расследовавшей проблемы живучести линкора, академика Шиманского, прибывшего в Севастополь в составе группы специалистов, возглавляемой заместителем Главкома ВМФ адмиралом Н.И. Виноградовым.

Быть может, ошибся Коржавин, не тот экземпляр отчета читал?

Из официального отчета по работе Правительственной комиссии, сохраняющегося в архиве, следует, что *«… в состав комиссии по непотопляемости и живучести , возглавляемой Чиликиным, вошли: главный конструктор КТН Ашик В.В.; начальник института ВМФ инженер-контр-адмирал Л.А. Коршунов; бывший наблюдающий за постройкой линкора «Советский Союз инженер-капитан 1 ранга М.С. Михайлов; заместитель начальника Главного управления кораблестроения ВМФ инженер-капитан 1 ранга В.А. Фоминых; заместитель главного конструктора Воробьев; начальник ЦКБ МСП Привалов; подполковник Ференс и ДТН Фирсов. Экспертная комиссия привлекла к своей работе ряд специалистов, в том числе : Кудинова, Фролова*(ЦВМА.Ф.2,оп.96,Д.115, лл.5-6).

Таг что, фамилия Шиманского не прослеживается ни среди членов комиссии, ни среди экспертов. О том, что академик Шиманский возглавлял техническую подкомиссию в составе Правительственной комиссии Малышева я узнал из воспоминаний М. Кацнельсона.

После смерти бывшего начальника ремонтного отдела Технического управления Черноморского флота Моисея Кацнельсона в архив технического управления были переданы его воспоминания, с выдержками из которых имеет смысл познакомиться.

Вспоминает М. Кацнельсон:

«…Вопросы, возникавшие в процессе расследования у Госкомиссии и Технической комиссии, задавались мне, назначенному временно начальником Технического управления. Вопросы эти касались обстоятельств, которые, по мнению технической комиссии, где ведущим специалистом был академик Шиманский Юлиан Александрович, могли служить прямой, или косвенной причиной аварии. Из целого ряда вопросов два были сугубо принципиальными.

-Почему корабль не был оборудован размагничивающим устройством?

-Почему был оставлен нарушенным водонепроницаемый контур корпуса?

Становится понятным, что академик Юлиан Александрович Шиманский, не связанный корпоративными «заморочками» с высшим командованием ВМФ, обратил внимание председателя комиссии на ряд фактов, заставивших несколько понервничать представителей технических управлений и командующего флотом.

Знакомясь с воспоминаниями Виталия Говорова, мы уже обратили внимание на тот факт, что отверстие в два квадратных метра, прорезанное в водонепроницаемой переборке при установке в августе 1955 года КАТС -100, вместо более слабой КАТС-50, не позволило аварийной группе, сдержать поток воды, распространявшейся вдоль «теплого» коридора левого борта… Не сложно было предположить, что что те сотни тонн воды, что при развивавшимся крене линкора на левый борт, свободно распространившись по броневой палубе левого борта, усилили опрокидывающийся момент, и ускорили процесс «заваливания» линкора. Об этом факте Виталий Говоров сообщал в своей докладной записке на имя Председателя комиссии Малышева .

Обратимся к воспоминаниям бывшего начальника ремонтного отдела Технического управления Черноморского флота Моисея Кацнельсона:

«…Что касается второго вопроса о нарушении герметизации корпуса, то узнал об этом на заседании технической комиссии, которая получила информацию от главного старшины, находившегося в лазарете Учебного отряда… Информация состояла в том, что завод во время последнего ремонта корабля сменил «КАТС-50» на «КАТС-100», которая была получена в Техническом управлении по просьбе командира. И для монтажа станции был якобы сделан вырез в одной из переборок , вероятно, выше ватерлинии, и вырез не был герметизирован. Ремонтной документацией такая работа не была предусмотрена, и ни Сучилину Леониду Георгиевичу, наблюдавшему за ремонтом, ни мне не было о ней известно… На заседании весьма авторитетной технической комиссии где я присутствовал, старший строитель Бадасим Григорий Семенович, инженер-кораблестроитель Александр Аронович Гольденберг, непосредственно руководивший ремонтом, заявили, что работники завода не могли допустить столь грубое нарушение водонепроницаемости корпуса. Но отрицание, не есть доказательство, тем более, что такая самодеятельность иногда бывает на кораблях. Тогда меня обязали представить всю документацию по ремонту корабля с момента прибытия его в главную базу… Беспокойство академика Ю.А. Шиманского по поводу предполагавшегося нарушения водонепроницаемости корпуса корабля, безусловно, имело основание, так как при поврежденном корабле с произвольной ватерлинией при его переуглублении надводная часть переборок оказывается под водой…»(«Новороссийск» до и после гибели (Свидетельство очевидца) М.В. Кацнельсон. стр. 140).

Ну, что здесь можно сказать. Если бы академик Юлиан Шиманский настоял на углубленном расследовании этого «эпизода», то, несомненно командир корабля , приказавший монтировать КАТС, не согласовав этот вопрос с ТУ ЧФ, получил бы по суду реальный срок, а командир БЧ-5, не проконтролировавший ход работ, получил бы срок условный… Если бы трагические события с «Новороссийском» произошли тремя годами раньше, то, Григорий Бадасим и Александр Гольденберг фигурировали бы в качестве группы «вредителей», действовавшей под руководством глубоко законспирированного агента израильской разведки «безродного космополита» Кацнельсона…

Ну а если без «черного» юмора, то с большой долей вероятности можно утверждать, что в случае заведения уголовного дела по факту катастрофы линкора и гибели более 600 человек его экипажа, уже только один этот такой факт мог стать причиной предъявления командиру корабля и командиру БЧ-5 обвинений «*… в проведении на борту корабля работ, не предусмотренных планом ремонта , и приведших к существенному снижению одного из элементов живучести корабля».* С учетом того, что в 1955 году действовал Уголовный кодекс 1932 года, не сложно предположить, чем подобное обвинение могло обернуться для этих офицеров , грубо нарушивших должностные инструкции и ряд статей Корабельного устава.

Кацнельсон вспоминает: «*…Хотя оборудование размагничивающего устройства находилось в компетенции Главкома, тем не менее, учитывая отсутствие этого устройства, могло привести к аварии, требовалось обоснованное решение Технического управления флота, которое обеспечивает такое оборудование на кораблях… Почему оно не настояло перед Техническим управлением Военно-Морского флота на дооборудовании и этого корабля. Отвечая на вопрос, я высказал мысль о том, что в рассматриваемое время суток, находясь в базе, корабли это устройство обычно не используют. Чтобы убедиться в справедливости моих слов, был вызван ведущий флотский специалист по этой части Дианов Григорий Петрович. Он доложил, что согласно Инструкции размагничивающее устройство в интересовавшее нас время суток при стоянке в базе выводится из действия на всех кораблях, где оно установлено. Аргумент, как будто, убедительный, но на представителя ТУ ВМФ Наумова Константина Сергеевича впечатления не произвел. Он продолжал в не очень тактичной форме упрекать Техническое управление флота за непринятие своевременных мер. Как начальнику ремонтного отдела мне надлежало отразить попытку ОГОВОРА, и когда адмирал Виноградов собрался поехать побеседовать с Командующим флотом, я обратился с просьбой сопровождать его для доклада лично Командующему по этому вопросу…*»

Я не знаю, на какую аудиторию рассчитывал Кацнельсон, когда писал свои воспоминания… Судя по отметкам на рукописи, они предназначались для публикации в Израиле… Вот он сетует на то, что Константин Наумов в матерной форме комментировал факты бездеятельности представителей флотского ТехУпра… А, что, спрашивается, он хотел услышать,- когда на прямой вопрос-почему на линкоре отсутствовало Размагничивающее устройство,- Наумов слышал в ответ какой-то невразумительный бред по режиму использования этого устройства… Ведь, даже ежу, должно быть понятно, что любое устройство сначала устанавливается, а потом выполняются, или не выполняются требования по его эксплуатации. Если бы Кацнельсон вовремя не вышел вместе с Виноградовым, то все бы кончилось тем, что Наумов, известный своим «простецким» характером, в приступе гнева, сорвал бы с него погоны…

Продолжим, однако... Находясь в госпитальной палате , адмирал Виноградов задал несколько вопросов Виктору Пархоменко. Шла речь о причинах, не позволивших установить на линкоре Размагничивающее устройство. В диалог двух адмиралов включился Кацнельсон: *«…Тогда я, несколько взволнованно , доложил, что Техническое управление флота не раз по этому вопросу запрашивало Техническое управление ВМФ, так как установка оборудования находилась в компетенции Москвы. Сославшись на свою цепкую память, попросил дать указание разыскать годичной давности закрытую телеграмму из Москвы от 15-го – 16 октября на имя Командующего флотом по этому кораблю… Это был ответ начальника*

ТУ ВМФ на обращение по этому кораблю о том, что поднятые нами вопросы уже согласованы между ГУКом и промышленностью и работы будут проводиться по их линии. Действительно, в течение нескольких месяцев того года на корабле вел подготовительную работу специалист из НИИ Савенко Павел Иванович…» (там же-стр.139)

Из последней информации следует, что решительные меры по установке РУ на линкоре были предприняты в последние месяцы командования кораблем капитаном 1 ранга Измайловым, что уже в какой-то мере снимает с него ответственность за непринятие мер, по обеспечению безопасности корабля от магнитных мин… Но этот же документ не снимает ответственности с капитана 1 ранга Кухты за то, что в течение года командования линкором, выходя в море, корабль, не оборудованный РУ, таки, подвергался реальной опасности подрыва на магнитных минах… В уставных обязанностях командира прописано требование в аналогичных случаях обращаться минуя служебные инстанции вплоть до Министра…

Теперь мы приняли к сведению бюрократическую возню, не позволившую вовремя установить на линкоре Размагничивающее устройства и выявили виновников в том, что в результате несанкционированных работ по установке «КАТС-100»,была грубо нарушена герметизация важного участка корпуса корабля, что губительно сказалось на процессе сдерживания больших масс воды, поступавших в корпус корабля… Но, оказалось, что это еще не все безобразные явления, имевшиеся на линкоре, и в значительной мере увеличивавшие риск его эксплуатации.

В альманахе «Морской архив», №1 (2)за 2012 год была опубликована статья бывшего инженера-судостроителя Трудослава Горелика, содержание которой в значительной степени объясняет причины, не позволившие экипажу спасти корабль от опрокидывания. Соавтором Горелика является бывший мастер Серморзавода Александр Марков, наблюдавший с борта крейсера «Молотов» заключительный акт трагедии «Новороссийска», что способствует большему доверию к авторам публикации.

С учетом важности информации, изложенной в статье, я ее привожу из нее целые разделы.

«…В 50-е годы ушедшего в историю XX века автору довелось работать на одном из судоремонтных заводов Дальнего Востока и к началу 1957 г. выполнять обязанности ответственного сдатчика плавбазы по ремонту новейших атомных подводных лодок Тихоокеанского флота ВМФ СССР, имея при этом, наряду с начальником завода, допуск к документации с грифом «Особой государственной важности» (СС ОВ). В первой половине 1957 г. автор и начальник завода были вызваны в наблюдающее Управление и ознакомлены (каждый в отдельности) с документом указанного уровня секретности, а именно, с **«Окончательным Протоколом Правительственной комиссии заместителя Председателя Совета Министров СССР В.А. Малышева по катастрофе на внутреннем рейде Севастополя в октябре 1955 г.».**

В этом документе были названы обстоятельства, послужившие фактической причиной трагического исхода борьбы с последствиями подрыва носовой оконечности ЛК «Новороссийск», гибели корабля и многих героических участников его несостоявшегося спасения. Опубликованные к настоящему времени сведения об этой трагедии говорят о том, что авторы публикаций не были ознакомлены с упомянутым выше «сверхзакрытым» документом. Или знали истинные обстоятельства происшедшего, но не довели их до читателя в силу каких-то веских причин/

Всему этому есть объяснение. 20 февраля 1957 года скоропостижно скончался Вячеслав Малышев, в апреле вышел «Окончательный протокол…» в том варианте, что посчитал целесообразным Борис Бутома, назначенный Министром судостроительной промышленности, и решительно наводящий порядок на объектах своего министерства. Процессуальные требования были, вполне, соблюдены, Борис Евстафьевич был заместителем Вячеслава Малышева в Правительственной комиссии…

Исключительно странно, не сказать бы - дико, выглядит позиция профессора Николая Муру в процессе обсуждения причин катастрофы «Новороссийска». Являясь старшим инженером экспедиции «Особого назначения» по подъему «Новороссийска», он не мог не знать истинного состояния дифферентной системы линкора…

Так, Муру неоднократно и «авторитетно»(?) утверждал, что у линкора не было дифферентной системы! Но и этот авторитетнейший специалист умалчивает (возможно, не знает) о том, что по устранению этого серьёзного недостатка в живучести линкора во второй половине 1955 года проводились работы на одном из Севастопольских СРЗ.

В «Окончательном Протоколе» комиссии Малышева было изложено следующее.

Линкор «Новороссийск» осенью 1955 г. проходил ремонт на одном из судоремонтных заводов Севастополя. В состав работ входили изготовление и монтаж трубопроводов дифферентной системы. Как предусматривается конструктивными требованиями, она должна проходить через водонепроницаемые отсеки второго дна и соединять носовые и кормовые дифференты цистерны. Трубопровод диаметром около 800 мм по проекту состоял из межотсечных патрубков, закрепляемых на водонепроницаемых переборках через переборочные стаканы с резиновыми прокладками на фланцах. Переборочные стаканы были установлены, патрубки опущены в междудонное пространство. Начались монтажные работы по установке и соединению патрубков со стаканами, с которых были сняты временные стальные заглушки. Закрытие люков второго дна производилось после погрузки в монтажное пространство патрубков. К этому моменту из Москвы поступил срочный приказ Главкома ВМФ подготовить линкор к участию в манёврах во главе эскадры Черноморского флота. Срочность диктовалась появлением у северных берегов Турции кораблей США и опасностью их провокационных действий, что в период «холодной войны» не было редкостью. Руководство СРЗ надеялось завершить работы по дифферентной системе к намеченному сроку выхода линкора на учения. Однако, монтаж патрубков системы под вторым дном ввиду сложной трудоёмкости к моменту выхода эскадры завершён не был. Корабль на учения всё же был выведен, для чего и акты о якобы проведенных швартовых и ходовых испытаниях были оформлены. А после возвращения линкора на базу командир корабля капитан 1 ранга Кухта А.П. был отправлен в отпуск, а командир БЧ-V, капитан II ранга Резников И.И. попал в госпиталь на срочную операцию гнойного аппендицита. Ни Кухта, ни Резников не предупредили своих заместителей о фактическом состоянии водонепроницаемых отсеков второго дна. Таким образом, к моменту взрыва второе дно не было готово выполнить свою функцию обеспечения непотопляемости и живучести корпуса линкора. Через пробоину в районе 34-50 шп. вода стала беспрепятственно проникать в «водонепроницаемые» отсеки корабля, заполняя, в первую очередь, ближнюю носовую часть и создавая тем самым дифферент на нос. При этом, врио командира БЧ-V, командир электротехнического дивизиона этой боевой части, капитан III ранга Матусевич Е.М., не зная истинного состояния отсеков второго дна, пытался выровнять дифферент на нос заполнением кормовых балластных цистерн, тем самым, по существу, ускоряя процесс погружения линкора и выхода свободной поверхности воды на броневую палубу, в кубрики, не имевшие прочных, водонепроницаемых поперечных переборок. Что ускорило потерю поперечной

остойчивости корабля и привело к опрокидыванию при запоздалой попытке буксировки его к берегу…»

У нас нет оснований не доверять Трудославу Горелику. Поражает другое… По воспоминаниям бывшего начальника ремонтного отдела технического управления флота Кацнельсона, члены Правительственной комиссии самым решительным образом выявляли виновников того, что после установки КАТС оставался вырез в переборке, и, что же они не придали значения разобранной системе дифферентовки линкора!?? Представить себе, что этот факт не был выявлен при опросах членов экипажа корабля в процессе работы комиссии совершенно нереально… Горелик не в полной мере знаком со спецификой службы на военных кораблях… Первым кто принимал от заводчан установленное оборудование и подписывал наряды был командир дивизиона живучести – капитан-лейтенант Юрий Городецкий… Все акты о принятых работах, проведенных в заводе на материальной части линкора, подписывались командиром БЧ-5 и командиром корабля. Кроме того, - все работы на системах, обеспечивавших живучесть корабля, по определению, были на контроле у старшего помощника командира… О ходе работ по монтажу трубопроводов дифферентной системы на корабля знали все от самого молодого матроса трюмной группы, до представителя особого отдела… Поэтому ссылки на то, что командир, уходя в отпуск, не передал информацию о состоянии систем, обеспечивавших живучесть корабля, старпому, это дилетантский бред… Или информация о том, что срочно убывший с корабля командир БЧ-5 не поставил в известность об этом своих первых заместителей - командиров дивизионов… Это не укладывается в рамки моих представлений о службе на кораблях, которой я посвятил двадцать лет… Значит о незавершенных работах на системе дифферентовки накануне катастрофы знали все… Суть проблемы не меняется даже при том условии, что значительная часть моряков, на объектах которых шли указанные работы, погибли при катастрофе… Остается предположить, что после свершившейся катастрофы, все, кто в той или иной степени, был задействован в этой порочной, и поистине «кровавой» цепочке, обязались хранить гробовое молчание. И, как выяснятся,- свое обязательство они выполнили… Ушли в мир Иной белыми и пушистыми.

Если Кацнельсон, с переменным успехом отвел от себя обвинения в первом случае с вырезом в переборке, то по факту подписания актов приема по незавершенным работам на системе дифферентовки линкора ему, ответственному сдатчику Александру Гольденбергу и командиру БЧ-5 Резникову грозил немалый тюремный срок.

Горелик делает совершенно верные выводы и том, при разделке корпуса линкора в Казачьей бухте, следственные действия можно было провести, что называется на месте преступления… Все виновные были бы наказаны по свой строгости закона. Вот, только не было официальных следственных действий, как и не было Уголовного дела…

Можно было бы уточнить, что сам автор статьи, четко выполняя требования пр. МО №010, в части соблюдения военной и государственной тайны, не спешил поделиться полученной им информацией в течение полувека…

Авторский пересказ Гореликом **«Окончательного Протокола Правительственной комиссии заместителя Председателя Совета Министров СССР В.А. Малышева по катастрофе на внутреннем рейде Севастополя в октябре 1955 г.»,** позволяет намв очередной раз убедиться в том, что повседневная организация на линкоре в период командования им капитаном 1 ранга

Александром Кухтой имела значительные нарушения, в разной степени проявившиеся в процессе борьбы за спасение корабля.
Вот такой «блок» информации по офицерам, в разные годы командовавшим линкором, нам предстоит учесть в ходе выявления прямых и косвенных причин катастрофы «Новороссийска».

Кстати, лояльность вице-адмирала Уварова по отношению к Кухте была замечена и «учтена» мстительным адмиралом Горшковым… С февраля 1956 года Петр Васильевич Увалов, отстраненный от должности командующего эскадрой, продолжил службу на Тихом океане в должности начальника отдела Вооружения и судоремонта,- то есть, был отправлен в «почетную» ссылку следом за адмиралом Виктором Пархоменко, принявшим дела заместителя командующего Тихоокеанским флотом. Кстати, там же принял командование 173-й бригадой эскадренных миноносцев Камчатской флотилии Николай Никольский, сменивший погоны контр-адмирала на скромные погоны капитана 1-го ранга.

Чего там греха таить,- очевидные недоработки в повседневной и боевой организации линкора слишком явно проявились в отработке заместительства на корабле, что особенно негативно отразилось на руководстве борьбой за живучесть линкора… Об этих упущениях и недоработках мы будем вести речь при анализе отдельных эпизодов, предшествовавших катастрофе…

Мне кажется, что самое время напомнить о том, что в процессе расследования организационных причин, способствовавших катастрофе с линкором «Императрица Мария», в числе офицеров линкора, к чьей служебной деятельности возникли вопросы у членов Правительственной комиссии кроме командиров в разные годы командовавших линкоров, фигурировал и старший офицер - капитан 2 ранга Городысский.

Согласитесь, было бы не логично, вычисляя возможные изъяны в повседневной и боевой организации корабля, учитывать лишь служебную деятельность командиров линкора. Каждому понятно, что немалая роль в сплачивании экипажа в поддержании порядка и высокой дисциплины на корабле немалая роль принадлежит старшим помощникам и строевым помощникам командиров кораблей. В отличие от «Императрицы Марии», на которой при всех трех командирах старшим офицером был капитан 2-го ранга Городысский, на «Новороссийске» за шесть лет службы линкора под советским флагом успели смениться четыре старших помощника. Так, с марта 1949 по октябрь 1951 года в этой должности служил капитан 2 ранга Чулков Леонид Дмитриевич, с октября 1951 года по октябрь 1952 года - капитан 1 ранга Иван Васильевич Колышкин, с октября 1952 по сентябрь 1953 года - капитан 1 ранга Александр Павлович Кухта, а с сентября 1953 года до момента гибели линкора в результате катастрофы - капитан 2 ранга Георгий Аркадьевич Хуршудов.

Можете считать мое мнение несколько предвзятым, но я слишком высокого мнения о человеческих и организаторских качествах Леонида Дмитриевича Чулкова, чтобы рассматривать его служебную деятельность в должности старпома «Новороссийска» в одном ряду с Колышкиным, Кухтой и тем более - с Хуршудовым. Поскольку период старпомства Чулкова и командирства Кошкарева стал логическим продолжением их боевого сотрудничества на «Архангельске», к ним в ходе нашего комплексного расследования у меня возникает меньше всего вопросов… А те, что и были в большей

степени относились к деятельности командира - как-то - плавание без РУ, «терпимое» отношение к гнилым переборкам, и к прочим техническим «порокам», относящимся к итальянскому наследию линкора. Более того, Кошкарева и Чулкова можно понять, - «Новороссийск со всеми его техническими изъянами достался им после «Архангельска», представлявшего еще большую «плав-помойку», годную разве только на слом… Что , кстати и последовало сразу же после возвращения линкора английской стороне. Неплохо бы принять к сведению тот простенький факт, что экипаж под руководством Кошкарева и Чулкова из гадючника, запущенного итальянцами , целенаправленно и откровенно загаженного англичанами, превратил «Чезаре» в боевой корабль, способный не только держаться на плаву, но и выполнять на выходах в море плановые учебно-боевые задачи. В процессе «освоения» линкора, из его трюмов были вынесены десятки тонн разного дерьма, были приведены в божеский вид жилые и служебные помещения … Но человеческие возможности не безмерны… Правильно ли будет инкриминировать командованию первого «призыва» линкора «Новороссийск» не принятие мер по устранению ряда конструктивных недостатков, что были заложены в проект линкора, либо были приобретены им в ходе многочисленных модернизаций? Можно ли сомневаться в том, что опытные моряки Кошкарев и Чулков хорошо представляли себе все те проблемы, что сохранялись на линкоре весь период их командования…

Что же касается приемников Кошкарева и Чулкова - Измайлова и Колышкина, то здесь уже сработал привычный русский «менталитет»,- «Бог» миловал наших предшественников, и нас он не оставит своими заботами… Но для следственных органов и военной прокуратуры, подобные аргументы, едва ли бы были учтены… На линкоре устанавливалась новая радиолокация, гидроакустика, автоматическая зенитная артиллерия, а до установки Размагничивающего устройства все «руки не доходили»!!??… И чудо , таки, имело место, до каких-то пор Бог миловал… За шесть лет корабль пять раз проходил заводской ремонт, что создавало призрачную иллюзию технического прогресса и относительного благополучия… Существовали ли изъяны в повседневной и боевой организации линкора в период командования им капитаном 1 ранга Федором Измайловым ? А часто ли вы встречали боевой корабль , командование которого могло бы похвастаться тем, что на их корабле отработана идеальная организация и обеспечивается образцовый, уставной порядок?

Несколько необычным воспринимался тот факт, что в течение длительного срока обязанности старшего помощника на линкоре исполняли офицеры в звании капитана 1 ранга. Такое звание имел И.В. Колышкин, такое же звание имел Александр Кухта, когда в течение года исполнял обязанности старшего помощника командира на «Новороссийске». Но, если Колышкина назначили на должность командира крейсера «Щербаков»- вроде как с повышением в должности… то, с какого же «переляху» Кухту с должности командира крейсера «Щербаков», «пропустив» через командование «Молотовым» , назначили на должность старшего помощника на линкор? Кто и когда анализировал эту ситуацию? Офицер в возрасте сорока двух лет, имевший диплом Военно-морской академии, с десяток лет служивший на должностях, соответствовавших категории капитана 1 ранга, назначается на должность капитана 2 ранга, в подчинение к офицеру, младше его на 3 года по выпуску из училища, не имевшего на тот момент академического образования… Быть может, эти все эти обстоятельства и не способствовали сдаче зачетов и получение допуска Кухтой на управление линкором? А как вам нравится следующая рокировка,- капитан 1 ранга

Кухта передает должность старшего помощника капитану 3 ранга Хуршудову, чтобы через год вернуться на линкор в качестве командира.

Это я к тому, что более чем за год исполнения тех же обязанностей старпома, Александр Кухта не удосужился получить официальный допуск на управление кораблем на ходу… Это может означать лишь то, что Александр Павлович надеялся, таки, уклониться от, казалось бы, неминуемого(?) назначения на линкор в качестве командира… После же назначения командиром в ноябре 1954 года Кухте пришлось срочно сдавать зачеты и получать допуск, что несомненно потребовало времени , и в известной степени отвлекло его от управления повседневной деятельностью экипажа.

Бытовая, да и «службистская» логика подсказывает, что настала пора от критической оценки служебной деятельности командиров линкора перейти к анализу деятельности старшего помощника - капитана 2 ранга Георгия Аркадьевича Хуршудова. Что нам известно об этом офицере, и насколько он соответствовал должности старшего помощника командира линейного корабля? Для начала взглянем на его фотографию.

Старший помощник командира линейного корабля «Новороссийск» капитан 2 ранга Григорий Аркадьевич Хуршудов

Обратите внимание на внешность этого офицера, на особенности ношения им форменной одежды. Специфика должности старшего помощника на линкоре обязывала офицера являться образцом выполнения требований уставов. Уже только поэтому рассчитывать на какие-то

отклонения от требований к форме одежды не приходится. И тем не менее… Фуражка, при том, что она соответствует уставным требованиям, пошита у отличного мастера, «краб» на фуражке новый, что было сложно обеспечить в те годы в условиях дефицита на подобные вещи. Погоны с золотой тесьмой 4-го - максимального большого размера… Погоны такого размера всегда были дефицитом, даже для командиров кораблей… На кителе - «дутые» латунные пуговицы образца 1909 года. Наборы этих пуговиц по сей деть передаются в семьях моряков, как вещественное доказательство преемственности поколений морских офицеров. Подворотничок на воротник кителя для создания по периметру рельефного «валика», пришит со вставкой из тонкого одножильного кабеля. Наверняка , нарукавные нашивки выдержаны в подобном же «духе» . И это - притом, что для корабельных офицеров такая форма считалась «рабочей». Без всякой натяжки,- образцово-показательный внешний вид.

Обратимся к характеристике, данной командиром эскадры вице-адмиралом Уваровым на старшего помощника командира линкора - Георгия Хуршудова - *«…Старший помощник командира капитан 2 ранга Хуршудов Г. А. в должности с декабря1953 года. Боевую и повседневную организацию корабля изучил. Сдал экзамен на самостоятельноеуправление.* ***Устройство корабля знал (обратите внимание на характерную для написанной впопыхах характеристики описки –«знал» – вместо - «знает»…вроде, как - как о покойнике, или преступнике? - Б.Н.), неудовлетворительно.*** *В борьбе за жизнь и спасение людейпроявил неорганизованность , нерешительность и неспособность управлять людьми и кораблем…».*

Жестко и несправедливо…Что мог предпринять Хуршудов, прибывший на линкор за 40 минут до катастрофы, при наличии на линкоре семи адмиралов, - каждый из которых норовил распоряжаться…

Давая характеристику Хуршудову, вице-адмирал Уваров шел не только против своих убеждений и принципов. Он шел против обычной, бытовой логики. За два месяца перед катастрофой он своей рукой подписывал зачетный лист на допуск Хуршудова к самостоятельному управлению линкором… Кто бы сомневался в том, что в этом зачетном листе, предусмотрительно изъятым их архива флота в январе 1956 года (на листке учета есть отметка о том, что документ передан в строевую часть Оперативного управления штаба флота по приказанию начальника штаба флота вице-адмирала Чурсина) были выставлены хорошие и положительные оценки и даны заключения командующего эскадрой и начальника штаба флот о Допуске офицера . Если знания офицера при сдаче зачета по устройству корабля и по знанию методики борьбы за живучесть корабля оценивались ниже чем «ХОРОШО», то он по определению не мог получить допуск к самостоятельному управлению кораблем на якоре, не говоря уже о допуске к управлению кораблем на ходу… Дальнейшие действия командования флотом тоже понятны… Кто такой был Георгий Хуршудов для адмирала Уварова, чтобы подставляться из-за него перед адмиралом Горшковым, уже примерявшим под себя кресло Главнокомандующего ВМФ…

И это еще не все.. . Возникает вопрос, как штаб флота санкционировал выходы в море линкора до марта 1955 года, - до срока получения допуска на управление линкором капитаном 1 ранга Кухтой… Ситуация осложнялась тем, что и старший помощник линкора Хуршудов не имел официального допуска до сентября 1955 года. Вот - основная

причина того, что до октября не мог уйти в отпуск Кухта,- не на кого было «оставить» корабль… Мне встречались ситуации, когда при отсутствии на корабле штатного командира, при условии, что старпом не имел официального допуска, на выход корабля временно назначался опытный командир с однотипного корабля… Но это было редкостным позорищем, после которого старпом был готов зубами вырывать зачеты на допуск к управлению кораблем… Порнографичность ситуации на «Новороссийске» усугублялась и тем, что был период, когда при отсутствии допуска у старшего помощника, официальный допуск на управления кораблем имел командир дивизиона главного калибра капитан-лейтенант Марченко. Именно это условие позволило командованию эскадрой рассматривать его кандидатуру на должность строевого помощника командира линкора в связи с планируемым увольнением в запас капитана 2 ранга Сербулова… В этой связи становится понятной формулировка , данная адмиралом Уваровым командиру Кухте в последней характеристике: «…***опыт командования имел еще недостаточный, требовал контроля над собой и практической помощи****….»* С учетом проблемы с допуском к управлению кораблем это означало, что до марта 1955 года на каждом выходе в море линкора на нем должен был присутствовать командир эскадры, либо начальник штаба - контр-адмирал Никольский….

На двух последних выходах в море Хуршудов вполне успешно справлялся с управлением корабля. Безусловно, командиры крейсеров ревниво наблюдали за тем, как входил линкор на рейд, как долго он швартовался на бочки, задерживая (?) проход к своим места якорных стоянок остальных крейсеров… А могли бы обратить внимание и на тот факт, что маневрирование линкора и его швартовка обошлась без традиционного привлечения для этой операции буксиров… Не случись эта катастрофа с линкором, в ближайший же год был бы Хуршудов аттестован на командира крейсера…

Одно из главнейших условий успешного решения экипажами кораблей учебно - боевых задач, это взаимозаменяемость и взаимодополняемость членов экипажа. В первую очередь это относится к командиру и старшему помощнику командира корабля.

При оценке готовности корабля выполнять весь комплекс учебно-боевых задач на выходах в море эти условия учитывались и учитываются в первую очередь. Именно из этих соображений исходит командование соединений в процессе подборки и назначения офицеров на эти – самые ответственные на флоте должности. Если офицер, выполняя сложные обязанности старшего помощника командира, вызывал претензии у командования, это еще не означало, что из него не будет со временем грамотного командира… В тоже время, при назначении такого офицера на должность командира ему старались подобрать такого старпома, который бы компенсировал отдельные его недостатки , обеспечивая в комплексе - успешную деятельность командного «тендема»…

Характерный пример. Весна 1977 года. На внешнем рейде Севастополя стоит авианесущий крейсер «Киев», который на время отработки повседневной и боевой организации был оперативно подчинен командованию 150-й бригады 30-й дивизии противолодочных кораблей. Командир бригады капитан 1 ранга Легкий, находясь на ходовом мостике «Киева», выходит на связь по УКВ с кораблем охранения авианосца- сторожевым кораблем 1135-го проекта. На связь с комбригом вышел старший помощник командира СКР капитан-лейтенант Владимир Баранов. В процессе переговоров комбрига раздражали нарушения, допускаемые Барановым при использовании открытого канала УКВ связи.

Такое явление встречается повсеместно, и не составляет большого криминала… Любопытна лишь реплика, брошенная Легким после завершения разговора с Барановым… «… Насточертело слушать такую отсебятину… **Пора Баранова назначать командиром, и давать ему толкового старпома…**» Мне ли – в то время вахтенному офицеру авианосца в должности командира группы было судить о проблемах соблюдения дисциплины связи в командной сети… В то же время я был рад, что мой товарищ по дворовым играм и однокашник по училищу , хоть и с отдельными оговорками, но успешно «делал» командирскую карьеру… В самом ближайшем будущем Баранову предстояло стать командиром СКРа, затем - учеба в академии и командование БПК 1-го ранга «Николаев», перевод этого корабля на Дальний Восток… Возвращение на Черное море и командование крейсером «Дзержинский» 68 «Бис-Р» проекта… Давно уже нет в живых вице-адмирала Легкого, три года назад от сердечного приступа умер за рулем своей машины отставной капитан 1 ранга Владимир Баранов, после ухода в запас 20 лет прослуживший старпомом и капитаном океанских сухогрузов… На этих судах не обязательно было соблюдать жесткие требования радиосвязи…

Возвращаемся к проблемам командования «нашим» линкором…

Недавно общаясь с дочерью Ефима Матусевича,- Ириной Ефимовной, я узнал о том, что в ходе работы Правительственной комиссии вице-адмирал Пархоменко откровенно оказывал «давление» на Хуршудова, чтобы тот своими показаниями не усугублял и без того тяжкую вину командующего… Ну, что ж,- дело - житейское. Все фигуранты нашего процесса, обвиняемые в катастрофе с линкором, не были рассажены по камерам, а потому имели возможность общаться,- в известной степени согласовывать свои показания перед очередными допросами… Теперь уже точно и определенно можно утверждать, что те из обвиняемых, кто решился на «сотрудничество со «следователем по особо важным поручениям» » в лице вице-адмирала Сергей Георгиевича Горшкова,- те отделались сравнительно малой кровью… Это относится к Пархоменко, к Никольскому и Хуршудову… Сниженные в воинских званиях на одну ступень , они продолжили службу , в последующие за катастрофой годы, занимали ответственные должности и были восстановлены в прежних званиях. Кто же отказался от подобного «сотрудничества» и позволил себе дать объективную оценку действиям командующего флотом, начальнику штаба, как это сделал Александр Кухта, тот - «получил» сполна … Александр Павлович был снижен в воинском звании до капитана 2 ранга и уволен в запас с минимальной для его служебного стажа пенсией…

Адмирал Горшков - умнейший и мудрейший человек… Практика выживания в 37-39 годах и в суровые военные года сформировала из него «непотопляемого» (в отличие от репарационного линкора) военачальника… Грамотно контролируя следственные действия профильных комиссий по «живучести» и по «взрыву», и манипулируя показаниями основных обвиняемых, Сергей Георгиевич создал условия, при которых у Малышева, ограниченного жёсткими сроками работы комиссии, уже не оставалось ни сил, ни времени на углубленный анализ организационных проблем, имевшихся на линкоре… Не говоря уже об анализе тех же организационных проблем, что скопились на Черноморском флоте .

Ну а мы- то с вами не особенно спешим, можем уточнить отдельные детали, оценить служебную деятельность отдельных фигурантов…

Продолжим, однако…

Было бы неправильно все организационные проблемы, что высветились на линкоре в процессе работы Правительственной комиссии, связывать исключительно со служебной деятельность командования линкором. Существовали типовые корабельные повседневные и боевые расписания уровень отработки которых позволял судить о готовности кораблей решать учебно-боевые задачи в базе и в море. Большая часть этих расписаний составлялась в ходе постройки и освоения экипажами головных в серии кораблей, часть из них дорабатывались профильными управлениями и военными институтами… И даже при этих условиях расписания эти корректировались в ходе повседневной и боевой деятельности кораблей. В случае же с «Новороссийском» - уникальным , неповторимым и в чем то явно не характерным для нашей национальной кораблестроительной традиции корабля, требовался особый подход и какая-то своя методика изучения, освоения с последующей эксплуатацией корабля и боевого применения его вооружения…

Когда наши корабли предназначались для продажи или передачи морякам других государств, то для подготовки их экипажей создавались специальные учебные центры, разрабатывались учебные программы и занимал этот процесс многие месяцы, если не годы. И даже при такой отработанной системе подготовки, корабли, передаваемые той же Индонезии, или Индии, совершали переход силами наших, советских экипажей, либо в присутствии на кораблях в качестве дублеров наших специалистов. Исходя из этой многолетней практики я не стал бы осуждать офицеров линкора, не говоря уже о моряках, не овладевших в достаточной степени итальянской техникой и вооружением. Хотя нареканий такого характера у членов правительственной комиссии практически не было. Дело в том, что сам Малышев , по предыдущей должности министра судостроения, знакомясь в общих чертах с конструктивными особенностями и недостатками итальянского линкора, считал нецелесообразным прием его в состав нашего ВМФ… О чем писал в своих воспоминаниях адмирал Гордей Иванович Левченко. На приемке линкора настаивал лично И.В. Сталин, очень «трепетно» относившийся к крупным кораблям, рассматривая их, кроме всего прочего, как эффективный «инструмент» внешнеполитической деятельности правительства.

Возвращаемся к личности последнего старшего помощника командира линейного корабля «Новороссийск

Георгий Аркадьевич Хуршудов родился в Баку в армянской семье 15 августа 1916 года. В 1934 году после окончания ФЗУ на базе семилетки он поступает в ВМУ им. М. В. Фрунзе и по завершении учебы в училище в 1938 году звании младшего (?) лейтенанта назначается прорабом гидроштурманского отдела Амурской Краснознаменной военно-морской флотилии. Чтобы стало понятней,- для обеспечения навигационного режима на реках, ежегодно, после схода льда, приходилось проверять маяки, заново расставлять знаки навигационного оборудования- «вешки» бакены, светящиеся знаки, и прочую ерундень, предназначенную для обеспечения безопасного плавания по речным фарватерам…Задача эта была сложная, трудоемкая и ответственная… Вот -« помощником старшего «бакенщика» и назначили лейтенанта Георгия Хуршудова… Опять-же,- рыбалка, охота,- можно было служить ближайшие 100 лет… И маньчжуры с японцами не помешали бы…

Если же,- серьезно, то несколько настораживает тот факт, что по выпуску из училища Хуршудову было присвоено звание - «младший лейтенант». **Ран**ее, в Морском кадетском корпусе такая мера допускалась в отношении слабо успевавших выпускников, не имевших замечаний по службе, но показавших исключительно слабые знания на государственных экзаменах. Гидрографы,- народ скрытный, умеют хранить свои «навигационные» тайны. Очень похоже, что прикрыв в конце 20-х годов элитноегидрографическое Военно-морское училище, и, передав процесс подготовки специалистов в ВМУ им Фрунзе, стали готовить универсалов, претендовавших на получение высшего образования, не имея среднего…Да и распределение выпускника в такую откровенную «дыру», только подтверждают мои подозрения. Скажу откровенно , что подобное назначение для выпускника училища, получившего столь востребованную специальность, было равносильно краху еще не начавшейся карьеры.

Много значит первая должность молодого офицера, жаждущего быть полезным

обществу, флоту… Может быть, даже прославиться, совершить подвиг. Обидно на долгие

годы застрять в должности, - скажем, - младшего прораба. А такой реальный шанс у лейтенанта Хуршудова был. Нужно было иметь исключительные волевые качества и поразительную живучесть, чтобы вырваться из этого служебного и жизненного капкана. Судя по всему,- Георгий Хуршудов, выросший в армянской семье в центре азербайджанской столицы, всеми этими качествами обладал. В 1939 году он уже начальник отдела, - появилась возможность вырваться на учебу. Завершив летом 1942 года учебу на курсах штурманского отделения Гидрографического отдела Амурской флотилии он получает назначение штурманом на монитор «Сунь -Ят-Сен» . В 1943 году Хуршудов уже помощник командира монитора. Следует учесть, что Хуршудову повезло,- у него был отличный учитель. С 1937 года монитором командовал капитан 3-го ранга Виктор Дмитриевич Корнер .

Начало Советско-японской войны монитор встретил в составе 1-й бригады речных кораблей в протоке Средняя близ устья Сунгари. Корабль принимал участие в боях на реке Сунгари, высаживал и поддерживал огнём десант пехоты в районе селений Тусыкэ, Хунхэдао, городов Фуцзинь и Саньсин. 16 августа от попадания снаряда среднего калибра корабль получил повреждение, а 30 августа был удостоен гвардейского звания. По результатам боев командир монитора капитан 3 ранга Кернер был удостоен звания Героя Советского Союза, а помощник командира капитан-лейтенант Хуршудов был награжден орденом Красного Знамени. В 1946 году Георгий Хуршудов назначен командиром монитора «Свердлов», а и в 1950 году —командир монитора «Дальневосточный комсомолец».

И, как говорят следователи, - с этого момента – поподробнее… Основная особенность последней информации в том, что на этом корабле в 1933году в должности помощника командира «отметился» выпускник «параллельных» классов при ВМУ им. Фрунзе - старший лейтенант» Виктор Пархоменко, ставший к 1955году командующим Черноморским флотом . Но и это еще не самое главное,- в период с декабря 1938 по 1940 год Амурской флотилией командовал еще один будущий командующий Черноморским флотом адмирал Филипп Сергеевич Октябрьский… Нужно ли упоминать о том, что Филипп Сергеевич - выпускник все тех же «параллельных» классов, снискавших себе славу как рассадник воинствующих недоучек… Кстати, с ноября 1943 года по март 1944 года вице-адмирал Филипп Октябрьский был «сослан» на Амур за безобразные просчеты в ходе проведения

десантной операции в Новую Озерейку, приведшие к большим потерям в людях и в технике. В тот период капитан –лейтенант Хуршудов, как помощник командира монитора, вполне мог привлечь к себе внимание «опального» адмирала - ветерана Амурской флотилии… Если кто сомневается в истоках порочной цепочки - напомнившей о себе на палубе терпящего бедствие линкора, то можно обратиться к архивам и воспоминаниям современников исследуемых нами событий (ЦВМА. Ф. 2.Оп. 96.Д. 116.Л. 91).

Тринадцать лет прослужил на Амуре Георгий Хуршудов, сделав там заметную карьеру… В 1950 году он уже командир дивизиона мониторов, в 1951 году - флагманский штурман Хабаровской бригады речных кораблей, - должности весьма солидные и ответственные… Во все времена флотские кадровики, в основном, не знавшие ни речной, ни морской специфики, очень настороженно относились к офицерам, назначаемым на морские театры с речных… Так что, без определенных «потерь» при переводе с Амура в Севастополь было не обойтись… В сентябре 1951 году контр-адмирал Пархоменко , передав командование эскадрой контр-адмиралу Уварову, становится начальником штаба флота, в чьей компетенции стало решать вопросы переводов офицеров, назначений командиров кораблей 2-го - 3-го ранга… Если анализировать послужной список капитана 2-го ранга Хуршудова, - у него были неплохие перспективы для службы на кораблях Черноморской эскадры…. Да и потом,- не начальником же склада офицер назначался…

В июле 1951 года он назначается командиром миноносца «Летный» (бывшего итальянского фрегата «Ардиментозо») в составе бригады учебных кораблей ЧФ. Ему бы затаиться до времени, служа командиром эскадренного миноносца, по водоизмещению и вооружению сравнимого с нашими новыми СКРами 50-го проекта… При наличии в составе эскадры таких лихих «миноносников» как Виргинский, Соколан, Сивенко, рассчитывать на назначение командиром дивизиона миноносцев, и тем более - начальником штаба бригады, не приходилось… Оставалось одно,- ждать подходящей обстановки для поступления в академию… Но взыграл восточный армянский темперамент,- решил объехать всех потенциальных конкурентов на «раздолбанной телеге, запряженной парой чумных ломовых лошадей…» …Согласился на назначение старшим помощником командира линейного корабля… В декабре 1953 года капитан 2 ранга Георгий Александрович Хуршудов был назначен старшим командиром линейного корабля «Новороссийск», сменив в этой должности капитана 1 ранга Александра Кухту. Это была чистейшей воды авантюра, но не большая чем, к примеру, назначение старшим помощником командира крейсера «Куйбышев» бывшего командира дивизиона бронекатеров Дунайской флотилии Героя Советского Союза капитана 2 ранга Виктора Великого…

Старший помощник командира капитан 2 ранга Г. А. Хуршудов, действительно, не смог полноценно заменить командира в ту трагическую для корабля и экипажа ночь, но произошло это, прежде всего, потому, что он отсутствовал на линкоре, а когда с большим опозданием прибыл на борт аварийного корабля, то изменить, что либо, уже было поздно… Очень похоже, что при редактировании обязанностей старшего помощника для Корабельного устава 1959 года, перед глазами адмирала С.Г. Горшкова стоял печальный и трагический образ Георгия Хуршудова… Основные дополнения и изменения в Корабельный устав вносились под впечатлением катастрофы «Новороссийска», и задача при этом стояла впредь не допустить подобных бед… Именно тогда впервые в уставе появилась фраза,- **«…должность старшего помощника командира не совместима с частым**

оставлением корабля…» Как логическое следствие,- требование - при отсутствии командира на корабле остается старпом…

Работая над нашим материалом, ведя некое расследование, мы в полной мере ощущаем, что эти строки , не условно, а фактически написаны кровью,- в том числе и кровью моряков, погибших при катастрофе «Новороссийска». Что же касается тех обвинений, что были предъявлены Хуршудову на всех уровнях, начиная от командира эскадры и до Председателя правительственной комиссии, то, по большей части, они носили какой-то вымученный,- «дежурный» характер… К примеру,- *«…оказался слабо подготовленным не только как командир и старпом, но и как профессиональный моряк для службы на линкоре…».* Вся предыдущая, да и последующая за катастрофой служба Хуршудова - напрочь опровергает эти голословные обвинения. Да, действительно практика службы на речных мониторах, да и на крошечном миноносце не могла привить офицеру навыков в управлении громадным кораблем и экипажем в полторы тысячи человек…

Когда Хуршудов назначался старшим помощником, линкором командовал Федор Измайлов, имевший опыт командования эскадренным миноносцем, лидером, крейсером…

В тех условиях это назначение, при всех отмеченных нами минусах кандидата в старпомы, предполагало, что Измайлов «подтянет» Хуршудова до своего - командирского уровня… А на что делался расчет при назначении командиром Кухты, при старпоме, так и не достигшем желаемого уровня?

Но, если уже факт этого назначения состоялся двумя годами ранее, то и командира следовало подобрать с учетом опыта службы старшего помощника… Да и потом, чему мог научить Хуршудова Кухта, который сам прослужил в должности старпома линкора не более гола, а должности командира ему только предстояло осваиваться… В этой ситуации претензии и обвинения за недостаточный уровень подготовки старпома и командира следовало предъявлять тем, кто назначил их на должности…

Как общий вывод- старпому следовало еще учиться, а командир был еще откровенно слаб для своей должности…

Если и предъявлять претензии к бывшему старшему помощнику командира линкора, так исключительно в том, что на корабле были слабо отработаны отдельные элементы повседневной организации, что в значительной мере проявилось в экстремальных условиях борьбы за спасение корабля… И об этом мы еще неоднократно будем вести речь.

С учетов вышесказанного, цитирование выдержек из протоколов опросов Хуршудова и претензий, предъявляемых к нему Председателем правительственной комиссии, теряют всю их кажущуюся актуальность…

К примеру, из опроса капитана 2 ранга Хуршудова Председателем Правительственной комиссии В. А. Малышевым 3ноября 1955 года:

«… Ваши письменные объяснения, мягко говоря, жиденькие, не те, что должен был бы дать

командир линкора; надо бы дать объяснения грамотные, поскольку вопрос идет о борьбе за живучесть корабля. Не вредно командиру линкора призвать на помощь технику, потому что линкор — это корабль, который управляется техникой, а не окриком... Вы не представляли себе, каким кораблем командовали. Вы же чушь нарисовали — до броневой палубы не было непроницаемых переборок- Человек не знает, не может нарисовать цитадель корабля, не знает, где находятся креновые отсеки... Вы — военный моряк и не знаете корабля, не знаете жизненно важных частей корабля, от которых зависит жизнь корабля, жизнь полутора тысяч человек команды…»

Кто бы сомневался, что умница, интеллектуал и грамотнейший инженер Малышев своими жесткими вопросами и обвинениями мог озадачить строевого офицера, уровень образования которого позволил 20 лет назад начать службу не более как прорабом гидрографической партии речной флотилии…

Да, обстоятельства сложились так, что в последние, трагические часы перед катастрофой ни командир, ни старпом по разным причинам не могли возглавить экипаж , и уже только поэтому мы вправе вести речь лишь о том, насколько их предыдущая деятельность повлияла на обстановку, предшествовавшую катастрофе…

Мы в достаточной мере представляем ту обстановку, в которой жила страна, вполне осознаем всю трагичность ситуации, что постигла семьи погибших моряков , в должной мере представляем и ту задачу, что проставило партийное и советское руководство перед Председателем Правительственной комиссии Мылышевым… И, тем не менее, вынуждены признать ,что при всех организационных недостатках на линкоре, выявленных Правительственной комиссией в процессе расследования причин катастрофы с «Новороссийском», - Георгий Александрович Хуршудов - в значительной степени не виновник катастрофы, а жертва совпадения многих негативных обстоятельств…

Возвращаемся с «нашему» линкору. По схеме заместительства старший помощник командира имел заместителем строевого помощника и одного из допущенных приказом командиров боевых частей или дивизионов. Заместительство отрабатывается как в условиях якорной стоянки, так и на ходу корабля, в том числе в условиях боя

…Так и ветеран корабля капитан 2 ранга Сербулов был первым заместителем старшего помощника командира капитана 2 ранга Хуршудова, а Марченко вместе с командиром Б-2 капитаном 3-го ранга Резниковым и Хуршудовым были допущены к заместительству командира корабля, имея допуск к управлению кораблем.

При более тщательном расследовании обстоятельств, способствовавших катастрофе, обязательно был бы привлечены к судебной ответственности бывший командир дивизиона живучести линкора капитан 2 ранга Бабенко, в период командования которого не были проведены работы по укреплению водонепроницаемых переборок, не заменены уплотнительные прокладки на дверях, люках и горловинах, утрачены герметизирующие люки, перекрывавшие водонепроницаемые переборки в местах прохождения монорельсов подачи боезапаса универсального калибра. Ответственность Степана Бабенко

была бы усугублена и тем фактом, что он – по первичной специализации – корабельный инженер, на линкоре «Архангельск» служил командиром дивизиона живучести… Ему, казалось бы, сам Бог велел все эти проблемы если и не ликвидировать, то всячески инициировать процесс по устранению ранее выявленных нарушений в системе обеспечения живучести линкора.

Можно было бы задать вопрос тому же Степану Бабенко, вызванному на аварийный линкор для оказания помощи на линкор, терпящий бедствие… Почему, не он,- знавший линкор как свои пять пальцев, – а начальник Технического управления Иванов взял на себя всю ответственность за организацию борьбы за живучесть линкора? Иванов, ранее служивший на линкоре «Севастополь», не знал устройства и отдельных особенностей конструкций «Новороссийска».

Мало бы не показалось бы и командиру БЧ-5 капитану 2 ранга Ивану Игнатьевичу Резникову, прослужившему на «Архангельске» и «Новороссийске» 8 лет в должностях командира дивизиона движения и командира электромеханической боевой части. В период командования им БЧ-5 не было установлено размагничивающее устройство, в ходе последнего ремонта в водонепроницаемой переборке на 74-м шпангоуте при установке КАТС-100 был сделан вырез в два квадратных метра…

Вспомнили бы члены комиссии и о том, что при выходе из последнего ремонта за месяц до катастрофы, на линкоре не был завершен монтаж устройств дифферентной системы, оказались неисправными два ЭПЖН… Если же принять к сведению и тот немаловажный факт, что командир дивизиона живучести капитан-лейтенант Юрий Городецкий по специальности, полученной в училище, не корабельный инженер, а «пара силовик», то уже возникают вопросы к командиру линкора капитану 1 ранга Кухте, «убедившего»(?) Юрия поменять «профиль» при переходе с новостроящегося крейсера 68-го проекта на более высокую и перспективную (?) должность на линкоре… Что же касается последней,- критической ситуации,- завершившейся катастрофой… Матусевич - инженер-электрик, по большому счету, - какой с него спрос в вопросах обеспечения живучести и непотопляемости корабля… А велик ли спрос с Юрия Городецкого, исполнявшего должность командира дивизиона живучести не полный год… В подобной ситуации - либо командира БЧ-5 не следовало отпускать в отпуск, либо помощника флагманского механика эскадры следовало на месяц «прописать» на линкоре… Мрачная картина прорисовывается, одним емким словом - «нахероплетили» ребята… Результат - известен…

Так уж и без вины, - но виноватые?…

Прибыв на линкор через 40 минут после взрыва, командующий флотом вице-адмирал Виктор Пархоменко, выслушал доклады об остановке от капитана 2 ранга Сербулова, остававшегося в тот день за командира корабля, и инженер-капитана 3 ранга Ефима Матусевича, остававшегося за командира электромеханической боевой части, и с этого момента фактически возглавил экипаж линкора , основной задачей которого была борьба с поступавшей водой. Не в полной мере представляя

себе последствия взрыва, и не оценив степень грозящей кораблю опасности, Пархоменко признал достаточными меры, предпринимаемые механиками по ликвидации крена на правый борт и действия аварийных партий по сдерживанию воды, поступавшей внутрь корпуса корабля. Оставаясь на шкафуте правого борта, вблизи трапа, Пархоменко там же принял доклад от оперативного дежурного эскадры о мерах, предпринятых им в соответствии с инструкцией по оказанию помощи кораблю, терпящему бедствие…. Речь шла о стандартных мерах, предпринимаемых оперативной службой командного пункта эскадры в случае чрезвычайного, аварийного происшествия на одном из кораблей.

До прибытия на борт командующего флотом, капитан 2 ранга Сербулов, остававшийся в тот день старшим на корабле, руководил экипажем с Главного командного пункта (ГКП)… После же подробного доклада Пархоменко, выполняя приказание - продолжить борьбу с поступавшей водой, Сербулов убыл в носовую часть корабля… Именно в эти минуты сложилась парадоксальная, до сих пор никем внятно не объяснимая ситуация, один начальник сошел с ГКП, а, другой,- казалось бы, принявший от него «бразды правления» , не посчитал нужным подняться на ГКП… Все это выглядит, мягко скажем, - неожиданно?

Попробуем в очередной раз объективно проанализировать ситуацию на линкоре в те два часа, что предшествовали катастрофе... Истекает второй час ночи. На линкоре в результате мощнейшего взрыва разворочены все палубы в районе полубака - от днища до верхней, до двухсот моряков погибло, много раненых и контуженных… Вспучился и тлеет деревянный настил палубы полубака, вся носовая часть линкора покрыта слоем донного или, из разлома в палубе валит пар и дым… В носовые отсеки через громадную пробоину ежесекундно поступают десятки тон забортной воды. В первые минуты после взрыва, пропадало палубное освещение, оповещение экипажа о боевой тревоге подавалось колоколом и через посыльных… Старший на корабле – строевой помощник командира капитан 2-го ранга Сербулов сразу же прибыл в район взрыва, и, в первом приближении оценив ситуацию, занял свое место на ГКП. В присутствии секретаря партбюро Ходова, остававшегося за заместителя командира, Сербулов произвел доклад оперативному дежурному флота о происшествии… Вызвав начальника клуба Басина и старшего лейтенанта Жилина он поручил им сбор и эвакуацию в госпиталь раненых… Командиры ДЖ и ЭТД, прибыв в ПЭЖ, организовали сбор информации о повреждениях и потерях и приступили к координации действий аварийных партий по сдерживанию поступавшей воды. В это же время, оперативный дежурный эскадры капитан 2 ранга Смоляков, находившийся на ФКП, произвел по своей линии доклады в штаб флота, оповестил о чрезвычайном происшествии командование эскадры, вызвал к борту линкора дежурные аварийно-спасательные средства. Казалось бы, все возможные меры предпринимались, и как знать, быть может, действуя в том же режиме, можно было избежать катастрофы…

В отдельной главе мы рассмотрим все выявленные нарушения в системе повседневной и боевой организации линкора… Пока лишь укажем на одну, но в конкретной ситуации, чуть ли не основную… Во главе аварийных партий корабля не

оказалось офицеров, способных организовать эффективную борьбу с поступавшей во внутренние помещения корабля водой… Из штатные командиров аварийных партий в ту ночь на борту оставался лишь молодой лейтенант Анатолий Михалюк…
Эта неприглядную обстановку в районе создания рубежей по сдерживанию воды застал командир аварийной партии с крейсера «Молотов» старший лейтенант Говоров. Выдержку из его воспоминаний я привел в соответствующей главе исследования…

Прежде всего, по этой причине Сербулов перешел с ГКП в носовую часть корабля для непосредственного руководства аварийщиками по сдерживанию напора воды, одновременно управляя действиями палубной команды по взаимодействии с подходившими спасательными судами…
Через 40-50(?) минут после взрыва на корабль прибывают командующий с членом военного совета, а за ними «потянулся» чуть ли не весь штаб флота и военный совет, своими беспорядочными действиями создавая все условия для коллективного психоза. Как выяснилось позже из объяснительных записок командующего флотом и начальника медицинской службы флота, Пархоменко прибыл на линкор, сильно простуженный, с температурой 39 градусов. И вот, в этом, в полном смысле слова - горячечном состоянии, адмирал начинает отдавать суматошные и часто противоречивые команды.

Очень важно отметить то, что признаки грядущей катастрофы стали проявляться на том этапе, когда Сербулов, покинул ГКП, а Пархоменко, так и не поднялся на Главный командный пункт, для того, чтобы полноценно возглавить борьбу за спасение корабля и экипажа…

Поначалу, якобы, для информирования командующего об обстановке на корабле, отрывается от процесса борьбы с поступающей водой Сербулов, затем - вносится нервотрепка в работу механиков, находившихся в ПЭЖЕ. С подошедшего к линкору спасательного судна «Карабах» в район пробоины был спущен водолаз, который информировал командование флота о колоссальной пробоине, через которую в трюм корабля поступают большие массы воды. От командующего, взявшего на себя управление аварийным линкором, требовалось принять радикальные, сообразуемые с обстановкой решения. Многие годы считалось, что именно в этот момент Виктор Пархоменко совершил первую роковую ошибку, - запрещая командиру спасательного судна резать автогеном якорные цепи для последующего перевода линкора на мелководье… По конкретному эпизоду за истекшие 60 лет много говорилось, обсуждалось, критиковалось. В целом, картина вырисовывается следующая. Вся шпилевая конструкция линкора была деформирована взрывом, и для аварийного сброса якорной цепи и речи не было. . Даже, если предположить, что заведующий якорным устройством боцман прибыл на бак через несколько минут после взрыва и объявления тревоги, то произвести отдачу якорь-цепи он не смог бы физически. Поэтому, запомнившаяся многим фигура боцмана, стоявшего на баке с кувалдой в руках в ожидании команды, - не должна ассоциироваться с упущенной возможностью в спасении корабля и экипажа. В конкретной ситуации, сложившейся в районе бака после взрыв, отдать жвака-галс не было возможности, так

как при взрыве неминуемо произошла деформация ближайших палуб и платформ… Тяги и валы привода отдачи жвака-галса заклинило намертво. С учетом же толщины звеньев якорных цепей и стопорящих устройств, что либо предпринять за 13 минут, при всем желании, было невозможно. За это время расклепать цепь нереально даже в заводских условиях, при наличии вспомогательных механизмов и устройств… Тому имеются авторитетные свидетельства(1).. По заключению опытных мастеров Севморзавода, расклепать «холодную» смычку якорь цепи было тоже нереально. Из опыта тех же заводчан требовался «разоргрев» в условиях специализированного цеха… Для резки звена автогеном, опять-таки, в условиях завода потребовалось бы, как минимум, несколько часов… То есть все эти «воспоминания» очевидцев о старшине с кувалдой в руках, ожидавшего приказа - выбить «чеку» для свободного падения якорь цепи, - это моделирование желаемого, на фоне потерянного «возможного»… Старшина, расписанный на аварийной отдаче якорь-цепи, там, действительно мог какое-то время стоять, но реальной возможности выполнить эту операцию у него, к сожалению, не было. В нашем распоряжении имеется публикация со схемами, и расчетами, убедительно подтверждающими эту информацию: «… Но разобрать соединительное звено - проблема, так как оно закисло, все зазоры забиты ржавчиной, надо прогревать всё звено, бить кувалдами. Работа не пяти минут, именно заводская. И один боцман с нею не справился бы. Я это делал. Смычку поменять было надо, а для этого надо разомкнуть два звена. На первое у нас почти 40 минут ушло, да в спокойной обстановке. Кувалдами стали бить, а цепь как змея сука вертится и толку от ударов нет! Подкладки разлетаются в стороны, да боцман быстро сообразил из дерева ложемент, его зафиксировали, и цепь на него набросили (на "Новороссийске" такой вариант исключён-цепь тяжёлая) уже с прогретым звеном. Когда сделали, я понял, что нам просто повезло. Потому разобщить цепь на линкоре физически было не возможно, потому никто и не приказал это сделать…». Оставалось только одно, - бридель, заведенный на бочку, резать автогеном, отдавать бридель, заведенный на кормовую бочку, и, давая задний ход своими машинами, что называется – «дернуть» линкор, протягивая якорь… Мощности машин вполне было хватило бы, чтобы протащить якорь по грунту на сотню метров… Линкор кормовой частью вышел бы на глубины 10 -11 метров, и с креном 25-30 градусов лег бы на борт… Безусловно, при этом неминуемо были бы деформированы винты и рули, возможно , появились бы вмятины на днище… Был бы спасен экипаж, и оставалась бы возможность восстановить корабль

Оставался и другой вариант. В морской практике при аналогичных ситуациях допускался разрыв якорной цепи контактным взрывом заряда 6-12 кг. При наличии на линкоре полного штата минеров, такая операция не составила бы большой проблемы.

… Вокруг командующего, окончательно «освоившегося» на юте, нарастает бардачная обстановка… Из затопленной секретной части не успевают вынести таблицы, предназначенные для расчетов элементов непотопляемости корабля… Даже кальку со схемой корабля Пархоменко держит в руках, а услужливые помощники подсвечивают ему карманными фонариками … В качестве комментария к этому эпизоду уместно привести выдержку из сообщения бывшего командира трюмной группы линкора «Новороссийск», а на тот момент - командира дивизиона

живучести КР «Керчь» инженер-капитана 2 ранга Лившица М. Д. от 1.11.55 г.: *«... Документация по непотопляемости корабля не могла служить достаточным основанием для оценки остойчивости после повреждения и определения опасного положения корабля. Она могла служить только для тренировок офицерского состава по решению задач по непотопляемости...»* Напрашивается вопрос, что же вы - Моисей Давидович, за три года командования трюмной группой вместе с командиром дивизиона живучести Степаном Бабенко не создали удобоприменимую документацию и не укрепили ее в ПЭЖЕ на доске непотопляемости, а ее дубликат - на ГКП?

Быть может, определив ют, в качестве импровизированного(?) командного пункта, Виктор Александрович олицетворял себя с Наполеоном, когда тот, сидя на раскладном стульчике , обозревал в подзорную трубу поле сражения, а боевые распоряжения и приказы писал на барабане или на спине одного из адъютантов…

Однако, шутки, здесь не уместны…

После прибытия командующего и члена Военного совета на борт линкора валом повалили офицеры штаба флота и управлений… По вызову оперативного дежурного флота к борту аварийного линкора были направлены дежурные средства АСС… С крейсеров, стоявших на рейде были направлены аварийные партии, в госпитале экстренно шла подготовка к приему 500 раненых... По воспоминаниям участников этих событий в районе правого трапа линкора царила необычная для боевого корабля суета и неразбериха, возраставшая по ходу прибытия очередных групп начальников и очередных аварийных партий с крейсеров.

Самым странным и трудно объяснимым было то, что командующий, оставаясь на юте, организовал там нечто подобное палубной, или «полевой»(?) ставки, - принимал доклады, отправлял посыльных, грозно распекал подчиненных… Если в первые 10-15 минут после прибытия на линкор это явление можно было объяснить незнанием обстановки, то нахождение командующего с многочисленной свитой на том же юте вплоть до переворачивания линкора, последовавшего через полтора часа, для людей, знакомых с основами корабельной организации, и инструкциями по действиям экипажа в режиме боевой или аварийной тревоги, представляется уже не странной, а дикой … Казалось бы, что изображая кипучую деятельность, командующий своим ближайшим подчиненным находил достойное!? применение. Начальник штаба флота - контр –адмирал Чурсин, перейдя на буксир, контролировал подход портовых спасательных средств, и со стороны оценивал состояние аварийного линкора, врио командующего эскадрой контр-адмирал Никольский выполнял функции старшего «порученца», доводя требования командующего до непосредственных исполнителей… В аналогичный « управленческий» режим» включился командир дивизии крейсеров контр-адмирал Лобов, по своей инициативе прибывший на линкор следом за аварийными партиями с крейсеров, стоявших на рейде… Но даже на фоне этого искусственно созданного бедлама, при желании можно было объективно оценить ситуацию и принять радикальные решения…

Оправданий этим действиям командующего не было, и быть не может…

В этой связи, вполне закономерны обвинения Пархоменко со стороны Председателя правительственной комиссии, о которых еще пойдет речь…

Для многих участников и свидетелей происходящих на линкоре событий, знавших Пархоменко как не сдержанного, вспыльчивого, но волевого и смелого человека, эти его действия так и не нашли разумного объяснения. А ведь именно они, эти действия, а вернее - бездействие на фоне агрессивной суеты - стали первопричиной грядущей катастрофы линкора и гибели большей части его экипажа. Уже только один факт присутствия на аварийном линкоре командующего, стал причиной паломничества начальников разного уровня, в большинстве своем не имевших прямого отношения к процессу организации борьбы за живучесть на терпящем бедствие корабле. Первопричиной этого безобразного явления был не только страх ответственности потерять свой пост, или лишиться должности, но и стадный инстинкт, свойственный чиновникам… Если бы по флоту была объявлена тревога, или, хотя бы прошел сигнал о повышении готовности, то вся начальствующая свора, выполняя жесткую служебную инструкцию, прибыла бы по местам службы, произвела бы доклад по установленной форме и ожидала бы руководящих указаний… Но решение об этом должен был принять командующий флотом… И решения этого он вовремя не принял.

В процессе работы Правительственной комиссии был осужден поступок начальника политуправления флота Калачева, покинувшего линкор вместе со своими ближайшими советниками… Если взглянуть на обстановку объективно, то контр-адмирала Калачева, за этот поступок следовало поощрить, - ему следовало в приказном порядке увести с линкора еще с десяток бездельников, вносящих суету в и без того трагическую обстановку.

В случае объявления тревоги по флоту, на линкор срочно бы устремились офицеры и мичмана экипажа линкора, находившиеся на берегу, в то время когда, часть их подчиненных погибла, или получила ранения от взрыва, а остальные - конкретно рискуя жизнью, боролись за спасение корабля, терпящего бедствие…
Стоит ли напоминать о том, что за несколько часов до нападения на СССР гитлеровской Германии по главной базе Черноморского флота всеми средствами оповещения была объявлена боевая тревога и моряки, прибывшие на свои корабли и береговые части, смогли успешно отразить налет вражеской авиации… Видимо, и война нас не многому научила…

Если бы в ту трагическую для флота и Севастополя ночь завыли бы тревожные сирены, не смогли бы старпом Хуршудов и замполит Шестак найти объяснения своего прибытия на линкор через полтора часа после взрыва… Да и остальным офицерам и мичманам линкора, не прибывшим на корабль по сигналу боевой тревоги, пришлось бы держать ответ не только перед своей совестью, но и давать объяснения следователям военной прокуратуры. Как следует из воспоминаний бывшего начальника разведки эскадры,- тревога на кораблях эскадры была объявлена с большим опозданием , а готовность Противодиверсионным силам и средствам была объявлена после опрокидывания линкора…

Капитан 3 ранга Никитенко, дежуривший в тот день по кораблю, не смог внятно объяснить, адмиралу Горшкову почему с большой задержкой и исключительно выборочно направлялись оповестители, в задачу которых входил вызов на корабль офицеров, находившихся на берегу… Практически этот очень важный элемент повседневной корабельной организации, призванный обеспечить боевую готовность корабля, был, попросту говоря, «завален на корню»…

Мы рассмотрели с вами один из примеров, когда явные недоработки общефлотской организации «органично» сочетались с недостатками повседневной организации на линкоре.

Не меньшую опасность таила общефлотская практика планирования отпусков командиров кораблей и наиболее ответственных командиров боевых частей в конце календарного года, накануне начала традиционного для флота нового «учебного» года, начинавшегося в декабре… Именно в этом причина того, что на «Новороссийске» одновременно оказались в очередном отпуску командир корабля, старший механик, старший артиллерист и старший связист… Это я к тому, что «спуская всех собак» на Пархоменко и Никольского, членам Правительственной комиссии целесообразно было бы проанализировать административно-организационную деятельность всего аппарата Главкомата ВМФ, а не только Главкома адмирала Николая Герасимовича Кузнецова.

Учитывая высокую должность Виктора Пархоменко, либо из каких-то других соображений, при опросах его Малышевым отсутствовала стенографистка, в этой связи особый интерес представляют воспоминания бывшего Главного штурмана Митрохина, общавшегося с командующим в первые дни после катастрофы.

«*Когда в комиссию был приглашен командующий ЧФ вице-адмирал В.А. Пархоменко, то накануне я по его просьбе ознакомил его с планом Севастопольской бухты, чтобы подготовиться к разговору с Малышевым. Малышев задал Пархоменко много вопросов, но основные из них касались двух проблем: почему командующий ЧФ не принял решения с помощью «горячих машин» выброситься на мель и на каком основании командующий вместе с инженер-механиком Ивановым посчитали, что «никакой угрозы гибели линкора не существовало». На первую группу вопросов Пархоменко неоднократно отвечал фразой : «У меня даже мысли не возникало, что линкор может погибнуть. В этом меня убедил и начальник Технического управления Иванов». На вторую группу вопросов Пархоменко с раздражением ответил Малышеву: «Товарищ председатель комиссии, для того, чтобы ЦКБ в составе нескольких десятков высококлассных специалистов смогло обосновать мнение о неизбежности гибели линкора при таких повреждениях, потребовалось больше двух суток, а у меня с Ивановым не было и нескольких часов». После этого Малышев пытался выяснить, кто же командовал линкором момента взрыва и до его опрокидывания? Пархоменко заявил, что в командование кораблем не вступал, а свои распоряжения и указания передавал помощнику командира Сербулову, а с прибытием на корабль старпома Хуршудова - старпому…»(*Митрохин. Воспоминания стр. 121).

Любопытная трактовка событий… По ней выходит, что контр-адмирал Никольский и контр-адмирал Лобов выполняли лишь роль посыльных –«посредников» между Пархоменко и тем же Сербуловым… Хотя, очень похоже, - что так и было…

Мало кто знает о том, что в течение первых недель после катастрофы, никто из сослуживцев-офицеров не навестил семью капитана 3 ранга Матусевича. Командир электротехнического дивизиона «Новороссийска» Ефим Матусевич, возглавляя расчет ПЭЖа, руководил действиями боевых постов БЧ-5 и аварийными партиями, жертвенно и героически до конца выполняя свой воинский и гражданский долг, погиб на боевом посту. Его жена, с двумя крошечными дочерями, младшей из которых было всего три месяца, узнав о катастрофе с линкором, в тревоге и смятении ожидала вестей… Она не теряла надежду даже в те часы, когда линкор, поблескивая ракушечным днищем, неумолимо погружался в мрачную глубину …

Этому явлению есть вполне логичное объяснение… Командующий флотом вице-адмирал Пархоменко, дискретно приходя в состоянии ступора, в ожидании сурового решения Вячеслава Алексеевича Малышева, запретил своим подчиненным сообщать семьям погибших какую-либо информацию. Офицерам чудом спасшимся, после переворачивания линкора, категорически запретили делиться информацией по событиям той трагической ночи… А офицеры линкора, находившиеся в ту ночь на берегу, не обладали информацией о потерях, и кроме того, - им было стыдно смотреть в глаза вдовам и детям своих сослуживцев, погибших на боевых постах, в те минуты, когда сами они, находясь на берегу, мучительно решали проблему,- быть или не быть,- жить или не жить?… И выбрали, таки,- жизнь… И, лишь отдельные из них, уже опасаясь уголовной ответственности, «соблаговолили» прибыть на корабль, который к тому времени, покачивался на волнах килем вверх… Характерный пример с командиром дивизиона движения - капитан-лейтенантом Фридбергом, «доставленным»(?) на днище линкора лишь тогда, когда потребовалось сориентировать спасателей, пытавшихся спасти моряков, остававшихся в перевернувшимся линкоре и стучавших в днище…

В тематике лженауки под названием «Основы марксизма-ленинизма» заметное место занимала тема –«О роли личности в истории…» В процессе исследования этой темы встречаются примеры выдающихся личностей, в той или иной степени, повлиявших на ход отечественной или мировой истории… Опускаясь на нашу грешную землю, без всяких теоретических измышлений начинаешь вполне конкретно ощущать как действия одного человека, если и не способны спасти аварийные корабли с тысячными экипажами, но уж погубить их точно могут…

Всем этим явлениям не сложно найти объяснение. Что нам известно о Викторе Пархоменко, чьи, безграмотные решения приблизили катастрофу линкора и способствовали гибели сотен человек из его экипажа…

Пархоменко Виктор Александрович.

Пархоменко Виктор Александрович, родившись в 1905 году, на действительную воинскую службу был призван в 1923 году. С августа по октябрь служил краснофлотцем, с октября 1923 года по сентябрь 1924 года - курсант Артиллерийской школы младших специалистов в Севастополе. Тогда же вступил в ВКП(б), а с получением старшинского звания с сентября 1924 но ноябрь 1925 года исполнял обязанности парторганизатора по комсомолу в одной из частей береговой обороны Черноморского флота. Была при политотделах частей такая плазматическая штатная категория - «помощник политрука». На рукава матросской форменки нашивалась багряная «комиссарская» звезда и под ней в красной же окантовке красовались старшинские нашивки, соответствовавшие старшине на корабле, либо сержанту в части береговой обороны. С декабря 1926 года по ноябрь 1927 года Виктор Пархоменко - политрук роты учебного отряда . С ноября 1927 года по сентябрь 1928 года - политрук 50-го отдельного авиаотряда ВВС Морских сил Черного моря. То есть,- до 24-х лет молодой коммунист Пархоменко успешно служил полит-«бойцом» и младшим политработником, и о строевой карьере моряка, наверняка, и не помышлял. В эти годы в РККА и РККФ проходила масштабная чистка командных кадров, зараженных(?) буржуазной идеологией и на замену опытным офицерам, имевшим опыт 1-й мировой войны, готовилась замена из состава партийного актива, социально-близкого большевистскому режиму. Молодых флотских политработников, предельный возраст которых не превышал 37 лет, в большинстве своем - малообразованных, направляли на учебу на специально созданные «параллельные» классы при ВМУ им. Фрунзе. Нечто подобное было и в армии, только на более высоком уровне. Так, военком дивизии Конев был направлен на командный факультет военной академии… Но следует учесть, что армейские условия в значительной степени отличались от флотских. Если бывший комиссар дивизии возвращался в армейскую структуру командиром бригады, или дивизии, то у него были реальные возможности освоиться в новой должности в привычной ему обстановке. А теперь представьте себе молодых амбициозных политработников,

имевших звания политруков, батальонных комиссаров… «Партия» поставила им задачу, - стать передовыми морскими командирами, только не объяснила им доходчиво, что командовать боевыми кораблями значительно сложнее и ответственное, чем проводить диспуты и партийные собрания… Для большинства этих перспективных «образованцев» пришлось устраивать многомесячные подготовительные курсы, ни о каких приемных экзаменах, естественно, и речи не было. Даже с учетом того, что эти молодые политработники попали в аудитории, сохранявшие дух и традиции жесткого военно-морского была и фундаментального образования, этими традициями еще было нужно проникнуться… А с учетом крайне агрессивного настроя этих потомственных оборванцев к «царскому наследию», это было не реально… Если же учесть, что «партийные» слушатели опекались высшим партийным руководством и имели право свободного посещения занятий, то о качественном получении и освоении знаний не стоило вести речь. Но, что делать - время было такое, что даже при подготовке врачей делались попытки внедрения вечернего и даже заочного обучения… Не сложно себе представить тот уровень знаний и особенно навыков, что «несли» на корабли и части флота выпускники этих с позволения сказать «параллельных» от флотской науки классов… Из наиболее заметных фигур, обучавшихся на этом командном «ликбезе» можно назвать адмирала Октябрьского и контр-адмирал Абрамова… Простой, но доходчивый пример - бывший политрук роты аэродромного обслуживания назначался командиром нового сторожевого корабля, или минного тральщика… Бывший секретарь парткома военторга назначался штурманом средней подводной лодки… Как правило, попадая на ответственные должности, требующие серьезной теоретической подготовки, хороших практических навыков и известной сноровки, выпускники «параллельных» классов, либо надолго «застревали» на первичных должностях и требовали дополнительной специализации, либо попадали на скамьи подсудимых за аварии и гибель личного состава… Особенно часто это явление прослеживалось среди подводников… Подобные метаморфозы с партийными «назначенцами» зачастую грозили навигационными авариями и катастрофами, и они, таки, случались на флотах и флотилиях… Я подробно описал подобные ситуации в книге под названием «Война на Черном море, как череда подвигов, преступлений и наказаний». Годы-то были «стремные» - тридцатые… В специфических условиях флота - это была очередная авантюра, базировавшаяся на бредовой ленинской установке о «кухарке, способной управлять государством…». Бывшую ткачиху в должности наркома могу себе представить, а бывшего политрука в должности старшего помощника командира средней лодки представляю себе с трудом…

Вот такое комплексное образование получил бывший политрук Виктор Пархоменко. В 1931 году одновременно с получением диплома об окончании курса ВМУ, он был переаттестован из младших политруков в старшие лейтенанты. Кстати, Сергей Георгиевич Горшков одновременно с Пархоменко закончил ВМУ им Фрунзе , с той только разницей, что в училище он поступал со второго курса

математического факультета университета и училище закончил с отличием... «Однокашники»,- однако… Только, вряд ли, Сергей Георгиевич так считал…

С октября 1931 года по август 1932 года Пархоменко служил младшим артиллеристом на эсминце «Карл Маркс» - из серии старых «Новиков», затем при постановке эсминца в завод, до января 1933 года он исполнял обязанности помощника командира на этом же корабле. Стоит обратить внимание на тот факт, что переведенный на Балтику, Пархоменко с январь по октябрь 1933 года продолжил службу в должности командира артиллерийской боевой части эсминца «Володарский», - значит- факт исполнения обязанностей старшего помощника на «Марксе», командованием не был принят всерьез… Более того, знания и навыки командира БЧ-2 Виктора Пархоменко требовали повышения квалификации, и с ноября 1933 года по март 1934 года капитан-лейтенант Пархоменко обучается на артиллерийском секторе специальных курсов командного состава ВМС РККА. Должен заметить, что в те годы на годичных курсах даже из зайца могли подготовить настоящего корабельного артиллериста… Но, должно быть, зайцы легче усваивали курс артиллерийских наук, чем бывшие политработники… После окончания «классов» Пархоменко не рискнул возвратиться на балтийские миноносцы и продолжил службу на Дальнем Востоке. В 1934—1936 годах он - помощник командира монитора «Вихрь» в составе бригады мониторов Амурской флотилии. Где-то рядом с ним прорабом группы гидрографического обеспечения флотилии начинал службу лейтенант Григорий Хуршудов.

С учетом большой ротации кадров той поры, у тридцатилетнего офицера были неплохие перспективы стать командиром речного монитора… Но, видимо, Партия направила туда, где трудней, и где в большей степени требовался «партийный» подход и в меньшей степени командные навыки и знания морских наук… Похоже, что еще со времен «задорной» комсомольской юности Виктора Пархоменко неудержимо манил дурманящий запах флотской казармы. С июня 1936 по март 1937 года капитан-лейтенант В. А. Пархоменко служил на должности помощника командира учебного отряда, а в 1937—1938 годах, с учетом все той же ротации кадров - в должности начальника штаба учебного отряда. В феврале 1938 году на вихре «кадровых» перемен на должность командующего Амурской флотилией был назначен комбриг Филипп Сергеевич Октябрьский - такой же старый «партиец», с дипломом ублюдочных «параллельных» классов. Тогда же последовала очередная судорожная попытка Пархоменко - войти в командную «струю»… С мая 1938 по январь 1940 капитан - лейтенант Виктор Пархоменко - командир монитора «Красный Восток» Амурской краснознамённой флотилии. В ноябре 1939 года Филипп Октябрьский назначается командующим Черноморским флотом вместо направленного командовать Тихоокеанским флотом флагмана 1-го ранга Ивана Степановича Юмашева. Перед убытием в Севастополь Филипп Сергеевич успел подписать Виктору Пархоменко направление на командный факультет Военно-морской академии, но начать занятия в академии удалось лишь в 1940-м году. Появилась реальная возможность, таки, получить высшее образование, по сути,- не имея среднего… И опять - «прокол»,- в связи с началом войны слушатели академии откомандировываются на

флоты. Это, однако, не помешало Виктору Пархоменко с тех пор сохранять пометку в личном деле: *«…досрочно выпущен из академии в связи с началом войны...»* Хотелось бы знать - как проучившись в академии три семестра, досрочно «выпуститься»(?) при стандартном в ту пору трехлетнем курсе обучения…

Опять проблема с выбором места службы,- не на Балтику же возвращаться, а то ненароком опять в артиллеристы «запишут», не посмотрят на то, что «академик»… Капитан 3 ранга Виктор Пархоменко направляется в «распоряжение» командующего Черноморским флотом…, под « крыло» заслуженного амурца - контр-адмирала Октябрьского. Но, в суматохе первых недель войны Филиппу Сергеевичу было не до того, чтобы определить «выпускнику» академии достойную должность… Так, - в июле 1941 года капитан 3 ранга Пархоменко назначен командиром дивизиона канонерских лодок, приписанных к Дунайской флотилии, которой в ту пору командовал еще один бывший «политрук» и бывший выпускник «параллельных» классов контр-адмирал Абрамов. Должно быть, я по недомыслию, назвал «параллельные» классы - ублюдочными, а по некоторым признакам, выпускники этой «бурсы»,- воображали себя чуть ли не членами «рыцарского ордена», не давая себе отчета в том, что с своем стремлении создания «пролетарского» флота в лучшем случае имитировали местечковый филиал масонской ячейки… Но нужно отдать им должное, - поражали окружающих беспринципностью, воинствующим напором, присущим дилетантам, и «своих» тянули изо всех сил…

После оставления нашими войсками Николаева и Херсона, канонерские лодки Дунайской флотилии были переведены в Керчь, а Пархоменко был назначен старшим помощником командира легкого крейсера «Червона Украина». Надо полагать, что на этой должности самолюбие Виктора Александровича не страдало,- в ту пору крейсером командовал выпускник морского факультета академии Генерального штаба капитан 1 ранга Басистый. Но так сложились обстоятельства, что с перебазированием основного боевого ядра флота на Кавказ, Басистый был назначен командиром отряда Легких сил флота, а на должность командира крейсера назначили еще одного, блин- «амурца» -капитана 2 ранга Ивана Зарубу… Видимо, сгоряча не учли, что два речника-«амурца» в командовании черноморским крейсером,- явный перебор… Вот тут-то Заруба с Пархоменко и отличились… Буквально через пару дней после смены командиров, - 12-го ноября 1941года, «Червона Украина» подверглась массированному удару немецкой авиации и, получив многочисленные повреждения корпуса, крейсер начал тонуть на виду всего Севастополя – у Графской пристани… С учетом значительных повреждений, полученных старым крейсером, делались попытки удержать его на плаву, были задействованы портовые спасательные средства… После сообщения флагманского механика бригады крейсеров капитана 2 ранга Красикова, о том, что удержать крейсер на плаву не представляется возможным, не дождавшись разрешения командования флотом, старший помощник командира капитан 3 ранга Пархоменко, оставаясь старшим на борту, принял решение об эвакуации экипажа… То есть, были, таки, времена, когда Виктор Пархоменко руководствовался голосом разума, а не только статьями

Корабельного устава… Кстати, требования БУМС-37 года, в плане ответственности командиров за потерю кораблей, предполагали очень суровую ответственность… Просто, мышцы задницы у капитана 3 ранга Пархоменко были более устойчивы от мандража, чем у того же фигуранта в звании вице-адмирала…

Характерный момент,- после эвакуации экипажа, крейсер несколько часов еще оставался на плаву, затем в течение нескольких суток с притопленного на мелководье корабля происходил демонтаж артиллерийских установок… Все это происходило на виду жителей Севастополя… Даже после погружения корпуса крейсера в донный ил, верхушка мачты выступала из воды в нескольких метрах от Графской пристани… Хорошо еще, что с постамента памятника Нахимову, как знамение эпохи агрессивных недоучек, кому-то грозил пальцем бронзовый «Ильич»… У моряков Черноморского флота к крейсеру «Червона Украина» было особенное - можно сказать,- трепетное отношение, как к стартовой площадке для многих будущих командиров, включая адмирала Николая Кузнецова… Как бы там ни было, но за гибель крейсера по полной - ответил командир, а старший помощник, на этот раз, отделался легкой контузией и легким испугом. Стремясь избежать «лишних» (?) разговоров и негативной реакции защитников города на гибель крейсера, Филипп Сергеевич Октябрьский «призвал» на Кавказ своего проштрафившегося «крестника» и поручил ему командование новым эскадренным миноносцем…

Быть может, легкая контузия была причиной, что у командования флотом к старшему помощнику командира крейсера особых претензий не было.

Об этом эпизоде написала в своих воспоминаниях дочь адмирала Октябрьского (Р.Ф. Октябрьская - «Годы штормовые») … Кстати, быть может, именно эти неприятные воспоминания и явились побудительным мотивом, заставившим Пархоменко впасть в истерику в тот момент, когда следовало начать эвакуацию экипажа «Новороссийска»?… Должно быть, Виктор Александрович неоднократно проклинал тот день и час, когда его сорвали с карьеры политработника и послали не только «водить», но и «топить» корабли… С учетом «Червоной Украины» и трагически погибшего «Беспощадного» - «Новороссийск» был уже третьим - «утопленником» на счету у Виктора Александровича

13-го ноября 1941 года после гибели на виду у всего Севастополя крейсера «Червона Украина» практически все члены экипажа во главе с бывшим командиром капитаном 2 ранга Иваном Зарубой остались в осажденном Севастополе и влились в число защитников города. С крейсера были сняты орудия, составившие три полноценные береговые батареи. Большая часть батарейцев до последнего дня оставалась на защите Севастополя и погибла, сдерживая натиск противника. Бывший командир крейсера Заруба до последнего дня обороны командовал портовыми средствами, и не имея возможности эвакуироваться, оказался в плену… При этом, бывший старший помощник командира крейсера оказался настолько ценным «кадром», что командующий флотом вызвал его в штаб флота в Поти и доверил командование эскадренным миноносцем. Но здесь уже следует признать, что с ноября 1941 по ноябрь 1943 года Виктор Пархоменко успешно командовал эскадренным миноносцем «Беспощадный». Эсминец неоднократно, прорывая

немецкую блокаду, совершал рейсы в осажденный Севастополь, выполнял боевые задачи по обеспечению охраны транспортов и по артиллерийской поддержке флангов наших войск. Виктор Александрович чудом остался жив, не замерзнув и не утонув после гибели «Беспощадного» в ноябре 1943 года. Тогда же Пархоменко был назначен командиром 1-го дивизиона бригады эскадренных миноносцев. С декабря 1944 года до ноября 1945 года капитан 2 ранга Виктор Пархоменко командовал крейсером «Молотов», сменив в этой должности капитана 1 ранга Зиновьева. Обратите внимание,- крейсером Пархоменко командовал неполный год в мирных для Черного моря условиях, после перехода «Молотова» в Севастополь.

На протяжении всех пятнадцати лет службы на Черном море Виктору Пархоменко постоянно приходилось наблюдать жирную, вечно улыбающуюся рожу «комиссара» Кулакова, моложе его по партийному стажу и по стартовым должностям «политруков», и при этом - с 1940 года имевшего звание дивизионного комиссара… Даже после совместного с Пархоменко «творчества» по утоплению «Новороссийска», «непотопляемый» (в отличие от нашего линкора) комиссар, не только в кратчайшие сроки был восстановлен в прежнем звании - вице-адмирала , но и в 1965 году, в ознаменование «заслуг «(?) в обороне Севастополя стал Героем Советского Союза…

В ходе работы Правительственной комиссии, учитывая «комиссарское» происхождение Кулакова, обвиняли его исключительно в том, что он не настоял перед Пархоменко на эвакуации экипажа, и когда гибель линкора была уже неизбежной, не позволил морякам , хотя бы, с минимальными шансами на спасение покинуть гибнущий корабль… В какой то момент, Малышев, опрашивая Кулакова, пытался уточнить хронологию принятия Пархоменко тех или иных решений… Когда же Малышев, не получив ответов на очередные поставленные Кулакову вопросы, услыхал, что вице-адмирал, «…очень сожалеет, что не записывал содержание команд, отданных командующим», то видавший виды зампредсовмина заметно заскучал Он окончательно убедился в том, от этого фигуранта, так и не осознавшего - какого опыта у него больше,- «подводницкого», либо «линкоровского», - не стоило ожидать объективной информации по событиям той трагической ночи. А по большому счету, опрашивая Кулакова из уважения(?) к его высокой должности, Малышев очень хорошо давал себе отчет в том, - ну какой с такого «ответчика» спрос!?...

После командования крейсером «Молотов» капитан 1 ранга Пархоменко был назначен начальником штаба Отдельного отряда надводных кораблей, одновременно до мая 1946 года Виктор Александрович производил в Германии приёмку трофейных кораблей и судов для Черноморского флота. Должно быть, приятная была командировка, - это вам не «Джулио Чезаре» у суматошных и озлобленных итальянцев принимать… В основном, это были вспомогательные и гражданские суда. Среди них - печально известный лайнер, носивший в нашем пароходстве название «Адмирал Нахимов», и хорошо известный старым севастопольцам - гостевой корабль «Ангара» - бывший в прежней своей жизни яхтой Рейх маршала

Геринга, и «Водолей-19, десятками лет обеспечивавший пресной водой «обезвоженные» объекты флота и корабли, стоявшие на Севастопольском рейде.

При таком развитии событий, по праву преемственности и по характеру ранее занимаемых должностей, в перспективе у Виктора Пархоменко просматривалась должность командира бригады строящихся и ремонтирующихся кораблей, которой до 1949 года командовал капитан 1 ранга Зиновьев. Вопреки ожиданиям, не имея опыта штабной работы и командования бригадами кораблей, с февраля 1946 года до ноября 1948 года капитан 1 ранга Пархоменко - начальник штаба эскадры Черноморского флота, затем до сентября 1951 года — её командующий. Такое стремительное перемещение по ответственным должностям объясняется тем, что в этот период Виктор Пархоменко продвигался по служебному фарватеру, прокладываемому вице-адмиралом Сергеем Георгиевичем Горшковым… Продолжая действовать в том же «ключе» - с сентября 1951 года до июля 1955 года Пархоменко, ставший в процессе этого служебного марафона вице-адмиралом, служил начальником штаба Черноморского флота, опять-таки, при командующем - вице-адмирале Горшкове. В июле 1955 года после убытия адмирала Горшкова в Москву на должность первого заместителя Главнокомандующего ВМФ, Пархоменко был назначен командующим Черноморским флотом. Сверх меры самоуверенный и не по уму амбициозный адмирал, наверняка, считал, что эта должность вполне соответствовала его опыту, таланту и образованию(?). При этом он не взял в толк, что рядом с ним уже не было адмирала Горшкова, до той поры не только направлявшего его деятельность, но и значительной степени компенсировавшего недостатки своего подчиненного… В должности командующего флотом Виктор Пархоменко оставался до 8 декабря 1955 года. Не совсем понятно, что заставляло умного, опытного, высокообразованного, жизнью битого адмирала Горшкова, в качестве ближайшего помощника столько лет терпеть рядом с собой и продвигать по службе Виктора Пархоменко… На всех предыдущих должностях Виктор Александрович предпочитал «тактику» кавалерийского наскока, как его героический однофамилец из эпохи гражданской войны… Даже теперь, когда нужно было набираться опыта и почаще «включать голову», Виктор Александрович по-прежнему «решал» возникавшие проблемы с помощью потоков громогласной площадной брани… Но, как известно, это не самый эффективный метод руководства на таком высоком и ответственном посту как командующий флотом…

Виктор Александрович Пархоменко был стопроцентным «продуктом» своей эпохи, когда ценились и возвеличивались не образованность а «образованщина»; не высокий профессионализм и вдумчивая кропотливая работа - а штурмовщина; не интеллигентность, а неприкрытое хамство… И самое страшное в той эпохе, что именно представители этой хамской образованщины более других стремились к власти, и, как правило - достигали командных вершин, не только в армии, на производстве, но и в политическом и государственном руководстве России второй половины 50-х годов… Наиболее ярким примером той эпохи был генеральный секретарь партии и глава правительства - Никита Сергеевич Хрущев. Тот линкоры не топил, но «дров» в государственном масштабе «наломал» немало, да и кровушки

людской, в свое время, пролил изрядно… Быть может, вспоминая свои «боевые» годы, вождь государства не стал жестоко карать виновников катастрофы линкора…

Сам же Виктор Пархоменко с большей частью обвинений, выдвинутых против него членами Правительственной комиссии, не был согласен, и в более поздние времена убеждал своих обвинителей, а затем и всевозможных оппонентов, в том, что он действовал исключительно в соответствии с требованиями Корабельного устава 1951 года, соответствующие статьи которого требовали от командира до конца бороться за живучесть корабля и только при угрозе неминуемой гибели принимать меры к спасению экипажа… В этой туповатой полемике, Виктор Александрович слишком очевидно выдавал желаемое за действительное…

При критическом же анализе решений и действий Виктора Пархоменко все больше убеждаешься в том, что приняв на себя всю полноту власти на линкоре, он последовательно и тупо принимал предписанные уставом стандартные решения, не желая объективно оценить степень опасности, грозившей кораблю и экипажу. Как побочные явления этого «процесса» - прибытие на линкор, терпящий бедствие, офицеров штабов и управлений, не способных по своему профилю оказать помощь в борьбе за живучесть… Это вызов аварийных партий, которые не находили себе применение… Это бестолковое сборище рейдовых спасательных средств…

Взрыв нанес кораблю сильнейшие повреждения, не оставив шансов на удержание его на плаву, но оставалась возможность своевременно эвакуировать экипаж. Сразу не воспользовавшись возможностью отвести линкор на мель, безграмотно и судорожно продлевая агонию гибнущего корабля, Пархоменко не позволил спасти экипаж. И за это должен был нести ответственность…

Страх перед обвинением в личной трусости погнал Виктора Пархоменко на корабль, страх перед обвинением в том, что он загубил линкор, не позволил своевременно отдать приказ по выводу корабля на мель, гипнотизирующий страх перед судом будущей комиссии, помешал отдать приказ об эвакуации личного состава, не участвовавшего в борьбе за живучесть, а за тем,- не позволил морякам покинуть корабль, когда еще оставался шанс не оказаться под опрокидывающимся линкором… **Уж если «тупить»,- так уж - до конца…**

По объективной оценке послужного списка адмирала Пархоменко, с учетом стиля его руководства, - принимаемые им на аварийном линкоре решения, были вполне предсказуемы и делали катастрофу практически неизбежной.

Для сравнения, Александр Васильевич Колчак, прибыв на борт гибнущего линкора «Императрица Мария», пробыл на нем 15 минут и, дав распоряжения по спасению экипажа, убыл на береговой командный пункт. Общее число жертв в результате той катастрофы составило 309 человек, подавляющая часть которых погибло при взрыве и пожаре… Несколько десятков моряков, не дождавшись посадки в спасательные средства, поплыли к берегу Северной стороны… Доплыли не все… Это притом, что из 255раненых, эвакуированных с линкора, 82человека умерло в госпитале от ран и ожогов, чуть ли не на треть увеличив число потерь…

Полная динамика и статистика потерь при катастрофе «Новороссийска» никогда уже не станет известна, но в результате взрыва погибло не более 200 человек. Остальные члены экипажа имели реальные шансы на спасение…
Махровая, воинствующая некомпетентность командующего флотом стала причиной гибели, как минимум, ЧЕТЫРЕХСОТ моряков.

Очередным обвиняемым в катастрофе линкора и гибели значительной части его экипажа стал врид командира эскадры контр-адмирал Николай Иванович Никольский. Попытаемся определить фактическую степень его виновности, и выяснить объективность предъявляемых к нему обвинений…

Никольский Николай Иванович

Что нам известно о контр-адмирале Никольском?
Из материалов работы Правительственной комиссии: *«…Контр-адмирал Никольский Николай Иванович был опытным и профессионально хорошо подготовленным моряком, в войну служил в должности командира эсминца на Северном флоте.* ***Можно только удивляться, почему он не взял на себя инициативу в борьбе за спасение линкора и его команды в соответствии с его опытом и, прямо надо сказать, обязанностями командующего эскадры на флагманском корабле при отсутствии командира и старпома линкора…»*** (ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 54, 67).

И так, по убеждению председателя Правительственной комиссии контр - адмирал Никольский должен был вступить в командование аварийным линкором и возглавить борьбу экипажа за живучесть корабля. Не смотря на то, что Малышев имел звание генерал-полковника инженерно-технической службы, по воспитанию, образованию и опыту исполнения обязанностей на прежних министерских должностях он оставался сугубо гражданским человеком, бесконечно далеким от армейской и тем более - флотской «специфики»… Не мог же Николай Никольский доходчиво объяснить членам правительственной комиссии, что Виктор Пархоменко в своей воинствующей истерике, не терпел возражений и, действую в русле «лучших» традиций советских военачальников, мог дойти до рукоприкладства и

применения оружия против тех, кто отказался бы выполнять его бестолковые приказы…

Стоило ли особо удивляться подобному явлению? В военные годы маршалы Кулик и Конев частенько избивали «провинившихся» генералов, генералы армии Гордов и Еременко для этой цели использовали толстые сучковатые палки. Это только те, кто прославился своими «выдающимися» методами «воспитания» на все страну. А сколько подобных «мордоворотов» было среди командиров корпусов и дивизий, не говоря уже о полковом и ротном уровне… Плохи были царские генералы, - получили своих «выдвиженцев» из народа… Флот в этом отношении не составлял исключения. Из наиболее колоритных, «социально» близких и уже знакомых нам «фигурантов»,- адмирал Гордей Левченко в запале праведного гнева, матерился как заправский боцман времен парусного флота, и, бывало,- допускал рукоприкладство. Об этом было известно Кузнецову и Сталину, но, помятую о том, что службу Гордей Иванович начинал с артиллерийского унтер-офицера на линкоре, эти «унтерские» привычки до поры сходили ему с «шаловливых» рук…

Кстати, - когда уровень обвинений со стороны председателя Правительственной комиссии и возможные варианты наказаний стали угрожающе множиться, Никольский открыто заявил,- что выполнял приказы Пархоменко под угрозой физического оскорбления… Это немного охладило обвинительную риторику Малышева в его адрес, но не надолго… По крайней мере, председатель Правительственной комиссии более объективно смог оценить обстановку, царившую на линкоре в преддверии катастрофы. Ясно было и то, что не каждый на месте Никольского смог бы выдержать такой прессинг со стороны Пархоменко… Кстати, сохранились воспоминания, равноценные свидетельским показаниям. Из воспоминаний бывшего флагманского артиллериста флота отставного капитана 1 ранга Павла Тихоновича Артюхова: «…В самом конце Никольский приказал отправить «кутузовцев». Баркас с аварийной партией крейсера начал медленно отходить от левого борта линкора. Пархоменко заорал на Никольского: «Кто приказал отпустить «кутузовцев»?Всем оставаться на своих местах!» Пока Никольский пытался что-то объяснить Пархоменко, «прихлебатели» из ближайшего окружения командующего начали суматошно размахивать руками, призывая баркас вернуться к борту… Все кончилось тем, что по причине резко нараставшего крена на левый борт, в задержавшийся у борта баркас рухнуло 30-ти тонное универсальное орудие, не поставленное на стопора…» При стандартном видении уголовного дела (если бы таковое было открыто –Б.Н.), только один этот факт мог быть выделен в качестве частного обвинения Виктора Пархоменко в «…действиях, приведших в гибели 2-х и более людей…»

Я бы очень не хотел оказаться в положении Николая Никольского… Таких «волевиков» от воинской службы как Пархоменко мне пришлось немало повидать на своем веку. В течение десяти лет мне пришлось нести вахту вахтенным офицером на авианесущем крейсере при трех командирах… Три с лишним года, заступая на ходовую вахту с командиром Юрием Соколовым, я заходил в

ходовую рубку, как рабочий цирка в клетку с тигром-людоедом. Дальнейшее наше общение в смычке - вахтенный офицер - командир зависело от того, голоден ли хищник, и как давно он принял успокоительную «дозу»… Это притом, что командиром, Юрий Георгиевич Соколов, был, что называется,- от Бога… Просто, вырос он в Сибири, и детство у него было тяжелое…

Что же касается фактической степени ответственности каждого их обвиняемых комиссией адмиралов… Существуют уставные положения по передаче права управления кораблем в ситуациях, когда старший начальник считает, что командир не справляется со своими обязанностями. Либо, когда старший начальник решит, что младший лучше него справится с обязанностями по управлению кораблем. …

К примеру, когда 6 ноября 1977 года порывами шквального ветра был сорван с бочки Тяжелый авианесущий крейсер «Киев», стоявший на рейде Североморска, на его борту находился командир эскадры вице-адмирал Зуб, командир бригады капитан 1 ранга Скворцов, член ВС КСФ вице-адмирал Подорин. Громадный корабль, не успевший ввести в действие главную энергетическую установку, как щепку мотало по тесному, ограниченному скалами и мелями рейду. Командир корабля капитан 1 ранга Юрий Соколов никому из старших начальников не позволил управлять кораблем… Командир эскадры с начальником штаба, координировали взаимодействие со спасательными средствами и осуществляли общее руководство, командир бригады убыл на ют и руководил заводкой швартовов на подходившие к авианосцу буксиры. Катастрофа не произошла только потому, что авианосец, управляемый грамотным и волевым командиром, своим кованым форштевнем увяз в корне 19-го причала бухты Окольной… А спасательный буксир в качестве «кранца» не позволил левому борту авианосца «навалиться» на береговые скалы…

В тоже время, когда начальник штаба 170-й бригады капитан 2 ранга Баранник пытался вмешиваться в процесс управления авианесущим крейсером «Киев», то командир - капитан 1 ранга Юрий Соколов, с трудом сдерживая гнев , рычал – «…вахтенный офицер,- запишите в вахтенный журнал - «…*в управление кораблем вступил начальник штаба бригады…*» И, как правило, после этого «предложения» у Баранника пропадало желание «порулить» авианосцем… А бывало и так, что Юрий Георгиевич в приступе гнева в ответ на безграмотные «рекомендации» начальника штаба, пользуясь тем, что был старше Баранника по званию, посылал его « в бога и в мать…». Правда, после подобных «эпизодов» долго в должности командира авианосца капитан 1 ранга Соколов не задержался…

Эти эпизоды из своей непростой корабельной службы я привел к тому, что окажись на месте Николая Никольского Юрий Соколов, то мало бы Виктору Пархоменко не показалось бы… И угрозы оружием не остановили бы его.... Если бы Соколову в критической для корабля и экипажа ситуации начальник любого уровня мешал бы выполнять уставные обязанности, он пинками согнал бы его с мостика и руководил спасением корабля.

Кстати, за примерами не нужно было так «далеко» ходить… Примерно таким же характером и таким же крутым нравом обладал капитан 1 ранга Юрий Зиновьев,

которого мы уже упоминали в ходе повествования. На этой почве между Зиновьевым и адмиралом Октябрьским неоднократно возникали «диспуты» по методике боевого управления крейсером «Молотов», или линкором «Севастополь»… И почему-то эти споры адмиралу Филиппу Октябрьскому не очень нравились… А кому, из начальников понравится, когда твой подчиненный аргументированно в резких тонах убеждает тебя в профессиональной некомпетентности…

Должно быть, Николай Иванович Никольский, воспитанный в интеллигентной семье, на подобный стиль поведения не мог решиться… А жаль,- линкор уже было не спасти, а людей бы спас…

Однако,- продолжим…

Долго и мучительно в течение последних шестидесяти лет анализируя по минутам процесс борьбы экипажа за спасение линкора, традиционно упускается ряд организационных элементов, предусмотренных корабельным уставом, но по разным причинам, «упущенных»(?) на линкоре «Новороссийск». При объявлении боевой тревоги, экипаж прибывает на свои боевые посты, производит доклады, и действует согласно расписания по боевой инструкции. Мы можем, ведомые праведным гневом, в сотый и тысячный раз задавать вопросы - почему командующий флотом, по прибытии на линкор не поднялся на ГКП, или, если угодно на ФКП… Почему прибывший на линкор начальник штаба эскадры, так же не организовал свой командный пункт на ФКП… А не стоит ли для начала не выяснить, почему на том же ГКП уже через час после взрыва, кроме матросов и старшин, расписанных в этом посту по боевой тревоге, не оказалось никого из офицеров линкора… Согласно того же расписания по боевой тревоге, в ходовом посту должен был находиться корабельный дирижер с журналом Боевых действий, за пультом управления рулем должен был находиться старшина команды рулевых, в штурманской рубке, смежной с ходовым постом, должен был занять свое место командир БЧ-1, или один из его заместителей,- младших штурманов, в рубке сигнальщиков должен был находиться старшина команды… Возглавлять расчет ГКП до прибытия командира, должен был старший помощник командира корабля. Он же должен был принять доклады от командиров боевых частей… Как следует из воспоминаний бывшего парторга линкора Ходова, - по тревоге на ГКП прибыл капитан 2 ранга Сербулов. Он же, выполняя боевую функцию старшего помощника и старшего на корабле, произвел доклад оперативному дежурному флота. Принимая доклады, и по возможности оценивая ситуацию, он, похоже, был готов предпринять меры по спасению корабля. Но, как уже говорилось, спустившись на ют, для доклада обстановки командующему, Сербулов более на ГКП не возвращался. И этот факт, был поставлен ему в вину…

Поскольку в нашем случае - на корабле, после сильнейшего взрыва имелись большие повреждения и потери личного состава, опять –таки, по команде с ГКП, личный состав боевых частей начал действовать в режиме аварийной тревоги… Часть функций в этом режиме передаются расчету ПЭЖа, при условии общего руководства с ГКП. Старпом, покидая ГКП, должен был оставить за себя своего первого заместителя, либо наиболее подготовленного вахтенного офицера, который

осуществлял бы связь с командными пунктами и КП флота, обеспечивал наблюдение за обстановкой на рейде. Он же должен был руководить действиями дежурного по кораблю, отдавать приказания на использование корабельных плавсредств. В случае необходимости один из допущенных к ходовой вахте офицеров должен был выполнять функции помощника вахтенного офицера. Он же по необходимости производил записи в вахтенном журнале. В стандартном варианте, старший помощник, встречает командира, информирует его об обстановке, и в случае необходимости командир направляет старпома для руководства борьбой за живучесть на наиболее опасном и ответственном участке… При анализе воспоминаний участников событий на линкоре и материалов работы Правительственной комиссии, можно сделать вывод о том, что на терпящем бедствие «Новороссийске», с 02 часов 10 минут и до момента опрокидывания ничего подобного не наблюдалось. Уже только тот факт, что весь этот период не делались записи в вахтенном журнале, воспринимается как дичайшее явление , особенно с учетом важности и трагичности событий, происходивших на линкоре. .

Можно принять во внимание тот факт, что командир линкора был в отпуске, старший помощник был на берегу… Можно принять к сведению и то, что строевой помощник, остававшийся за командира корабля, приняв доклады и в первом приближении определившись с обстановкой, при первой же возможности возглавил борьбу аварийных партий с поступавшей водой. Но дальнейшее развитие событий, по оценке отработки боевой организации линкора, не выдерживает никакой критики…

Даже с учетом тяжелейших повреждений корабля , больших потерь среди личного состава, на корабле должна была сработать система боевого заместительства, обеспечивая все действия экипажа в режиме боевой, или как в последнем случае - аварийной тревоги. Не было на ГКП Хуршудова, вместо него прибыл по тревоге Сербулов… Убыл с ГКП Сербулов, за него должн был остаться командир ЗАД Либерман, либо командир ДГК Марченко, имевшие допуск к управлению кораблем и числившиеся боевыми заместителями старпома… И так по всем командным пунктам и боевым постам… Как мы видим, на примере ГКП - схема боевого заместительства не сработала … Если бы эта схема сработала, не стали бы мы допытываться,- отчего и почему не поднялся на ГКП вице-адмирал Пархоменко, или контр-адмирал Никольский…

Кстати, по анализу тех же воспоминаний и из материалов работы комиссии, на командных пунктах основных боевых частей и дивизионов система боевого заместительства в первом приближении, таки, сработала… Остается разобраться, почему она не сработала на главном и основном участке - на командном пункте корабля...

Логично предположить, что прибыв линкор, и узнав, что командир корабля на ГКП, адмирал Пархоменко, сразу поднялся бы в ходовой пост… И уж, едва ли бы, сошел с него до самого конца борьбы за спасение линкора… Аналогичный путь бы проделал контр-адмирал Никольский… И уж там - в ходовом посту можно было и управление корабля передать от одного начальника другому, и затвердить

эту передачу соответствующей записью в вахтенном журнале, или в журнале Боевых действий…

Когда же, прибыв на линкор, командующий флотом узнал, что помощник командира, остававшийся старшим на борту, спустился с ГКП и, находясь в районе пробоины, организует борьбу с поступлением воды, вполне логичным было то, что в ожидании доклада об обстановке от Сербулова, Пархоменко, вроде как - «задержался» на шкафуте… Ход дальнейших событий не оправдывает действий Пархоменко, но хоть как-то «проясняет» обстановку… Поднявшись в ходовой пост, адмирал быстро бы там всех «на уши поставил», глядишь и процесс борьбы за спасение корабля пошел бы более активнее, а главное - эффективнее…

А теперь представьте себе, - на корабль прибывает начальник штаба эскадры Николай Никольский, докладывает командующему о своем прибытии, оценивает степень опасности, грозящую кораблю, поднимается на ФКП к дежурному по эскадре, разворачивает там штабной Командный пункт и, фактически начинает руководить процессом спасения линкора… Возможен ли был такой вариант развития событий? Дело в том, что, прибывшему на линкор Никольскому, Пархоменко приказал - «навести порядок на корабле!»… Но, ведь , это еще не было приказанием вступить в управление кораблем… Более того, по сложившейся(?) порочной традиции, не мог начальник штаба эскадры проигнорировать командующего флотом, «тормознувшегося» на юте , и, поднявшись на ГКП, принять на себя управление аварийным линкором…

Что нам известно о контр-адмирале Никольском?

Николай Иванович Никольский в 1936 году закончил ВВМУ им. М. В. Фрунзе и начал службу штурманом дивизиона торпедных катеров. В 1938 году он уже начальник штаба этого дивизиона, затем штурман сторожевого корабля «Гром» и дивизионный штурман в бригаде сторожевых кораблей. После окончания в 1939 году курсов командиров кораблей 2-го ранга старший лейтенант Никольский командовал эсминцами «Разящий» и «Сталин на Черноморском флоте. В 1940 году Николай Иванович - командир эсминца «Расторопный», и с 1942 года —эсминца «Разъяренный» на Тихоокеанском флоте. В 1942 году Никольский в составе группы кораблей перевел свой эскадренный миноносец Северным морским путем на Северный флот. В феврале 1943 года его эсминец в результате заклинивания руля на полном ходу выскочил на скалистый берег острова Сальный в Кольском заливе при выходе на рейд Ваенги.

В марте 1943 года капитан-лейтенант Н. И. Никольский по решению суда военного трибунала был исключен из партии, лишен воинского звания, уволен из Военно-Морского Флота и осужден к 10 годам лишения свободы. Как «успешно» практиковалось в тот период войны, приговор суда был заменен на трехмесячный срок в штрафном батальоне. В августе 1943 года постановление военного трибунала было отменено. Бывшего «штрафника» Николая Никольского восстанавливают в партии и звании и назначают командиром эсминца «Разумный». Затем он последовательно командовал эсминцами «Достойный» и «Громкий» в эскадре Северного флота. Столь частая смена кораблей была связана с большими нагрузками , и неминуемыми частыми

ремонтами эскадренных миноносцев, обеспечивавших в суровых условиях Арктики охрану и оборону атлантических конвоев союзников. В 1945 году капитан 3 ранга Николай Никольский поступает на командный факультет Военно-морской академии.

В 1948 году после окончания Военно-морской академии капитан 2 ранга Никольский — командир дивизиона эсминцев, и с 1951 года в звании капитана 1-го ранга - командир бригады эскадренных миноносцев на Черноморском флоте. В 1953 году Никольский получает звание контр-адмирала и в январе 1954 года назначается начальником штаба эскадры Черноморского флота. С учетом предыдущего опыта службы командир эскадры вице-адмирал Уваров чаще выходил в море на линкорах и крейсерах, а начальник штаба - на эскадренных миноносцах. При этом обязательно учитывалось наличие допуска к управлению различными классами кораблей. В этом отношении командующий флотом вице-адмирал Горшков, сам имевший допуски к управлению практически всеми классами кораблей, не делал исключений для командиров и начальников штабов соединений. Времени на полноценное освоение линкоров у Никольского явно было не достаточно. Самоуверенный и не в меру амбициозный Виктор Пархоменко, считал, что он получил достаточную практику командования крейсерами и линкорами, но, следует учесть, что в тот кратковременный период, когда он командовал крейсером «Молотов» и линкором «Севастополь», эти корабли практически не выходили в море.

В октябре 1955 года командир эскадры вице-адмирал Уваров был в отпуске. Обстоятельства складывались не просто… Как уже говорилось, - Николай Никольский по прошлому опыту службы был «миноносником», начальник штаба флота - контр –адмирал Чурсин - подводником… И только один командующий фотом вице-адмирал Пархоменко был, вроде как, - универсалом, - имевшим опыт командования канонерскими лодками, мониторами, миноносцами, крейсерами и линкорами… Казалось бы ,- ему и карты к руки… Если же взглянуть на ситуацию объективно, то Виктор Пархоменко при откровенно слабом уровне обще-технической подготовки за неполный год командования крейсером и год командования линкором физически не мог в должной мере освоить эти корабли.

Следует признать, что в ту трагическую ночь 29 октября по уровню профессиональной подготовки и навыкам в управлении кораблями из представителей командования Николай Никольский был самым компетентным моряком и наиболее адекватным руководителем… Вполне естественно, что у членов Правительственной комиссии возник вопрос,- кто непосредственно возглавлял экипаж линкора в критической, предшествующей катастрофе ситуации, и почему в командование линкором не вступил Николай Иванович Никольский?

02 часа 30 мину. На аварийный линкор прибыл начальник штаба эскадры с группой офицеров своего штаба. Теперь требуется ответить на вопрос, - можно ли было в обстановке, что застал на линкоре Никольский что-либо кардинально изменить или исправить? Командующий флотом потоками брани обрушивается на Никольского. Из воспоминаний бывшего флагманского артиллериста флота Павла Артюхова, находившегося в это время рядом к командующим, следует, что неоднократно звучало – «… Почему люди раздеты и все в грязи? - Срочно навести

порядок на линкоре!!! Казалось, кому еще было непонятно, что матросы полураздеты, потому как покидали кубрики по сигналу боевой тревоги, измазаны илом, выброшенным из пробоины… Очередной «десант» флагманских специалистов штаба эскадры, прибывших с Никольским, от греха подальше, быстро устремляется на «свои» КП. Каждый из них имел свои плановые таблицы на все случаи жизни и был готов контролировать, учитывать, учить… Казалось бы, - самое время не интендантов напрягать, чтобы те доставили на корабль комплекты рабочего платья для переодевания команды, а подняться на ГКП и принять командование аварийным линкором…

При этом,- маленькое, но существенное уточнение,- среди флагманских специалистов эскадры, прибывших на корабль, не оказалось флагманского механика эскадры,- то есть первого и основного советника командира эскадры по вопросам борьбы за живучесть корабля… Оказывается,- дома его не застали… Начальник разведки эскадры, в ту пору капитан 2 ранга, Вышленцов оставил воспоминание о той трагической ночи, хотя, на аварийном линкоре ему не пришлось побывать. Казалось бы, отчего бывшему флагманскому механику эскадры не написать воспоминаний… Быть может, рассказал бы, где он в ночь был, и почему не прибыл на КП эскадры и не выполнил свою боевую функцию при командующем эскадрой… Хоть и с большим опозданием на линкор прибыл флагманский механик дивизии крейсеров капитан 2 ранга Бабенко… Казалось бы, что он - бывший командир электромеханической боевой части «Новороссийска», ранее служивший в должности командира дивизиона Живучести, окажет существенную помощь своим бывшим подчиненным… Оказывается,- только КАЗАЛОСЬ… Это все к тому, что положение Николая Никольского, сразу и решительно не принявшего на себя командование линкором, в дальнейшем только усложнялось, и что-либо изменить уже было поздно…

Как должен был поступить в этой ситуации контр-адмирал Никольский? Мог ли он переломить ситуацию, взяв на себя командование гибнущим кораблем? Наделенный(?) правом командования линкором, он должен был, игнорируя последующие приказания Пархоменко, вместе с офицерами своего штаба подняться на ФКП, выйти на связь с оперативным дежурным штаба флота, сообщить о том, что он принял командование и предпринять меры к спасению линкора.. Так бы поступил адмирал Колчак, но Никольский не был Колчаком… Пархоменко убедительно доказывал членам Правительственной комиссии, что он приказал Никольскому «вступить» в управление линкором… А как выглядела ситуация фактически? Знакома ли вам, мой терпеливый читатель, как в соответствии с руководящими документами должна происходить передача командования кораблем? По приказанию старшего на борту в вахтенном журнале делается запись… К примеру – 02 ч.45 мин «…По приказанию командующего флотом вице-адмирала Пархоменко в управление кораблем вступил Врио командующего эскадрой контр-адмирал Никольский…» Далее следовала подпись вахтенного офицера или старшего помощника командира… Не было этой записи, как не было и вахтенного журнала и,

как уже отмечалось,- не было и вахтенного офицера в ходовом посту линкора. И к анализу этой ситуации мы неоднократно возвращались.

Кстати, прибыв на борт терпящего бедствие линейного корабля «Императрица Мария», адмирал Колчак в течение десятка минут оценил остановку, и отдал приказание командиру капитану 1 ранга Кузнецову о срочной эвакуации экипажа…

Даже сознавая безнадежность дальнейшей борьбы за живучесть, опять-таки по праву, данному Корабельным уставом, Никольский был обязан отдать приказ об эвакуации личного состава. Ни того, ни другого он не сделал, и за это понес заслуженное наказание. Николай Иванович поддался истерическому прессингу Пархоменко, грозившего расстрелять паникеров… Паникерами он считал тех, кто сначала советовал освободиться от якоря и бриделей и вывести линкор на мелководье, а затем - приступить к эвакуации личного состава, не задействованного в непосредственной борьбе за живучесть корабля…

Практически весь период, предшествовавший катастрофе, силами аварийных партий героически велась борьба с поступавшей водой. Но даже в этой обстановке, по мере оставления помещений и боевых постов, затапливаемых водой, личный состав до резкого нарастания левого крена не ощущал грозящей опасности. На верхней же палубе, происходила суета с заведением буксирных концов, приемом и отправлением портовых плавсредств.

Добровольно-принудительно, приняв на себя роль основного распорядителя при Пархоменко, Никольский, не давая себе отчета в возможных последствиях , начал решительно реализовывать бредовую идею о буксировке кормы линкора в направлении госпитального причала. Примерно в это время, наконец-то на линкор прибыл старший помощник капитан 2 ранга Георгий Хуршудов. Хуршудов, застав на шкафуте скопище начальников, докладывает о своем прибытии командующему флотом, начальнику штаба эскадры и, как бы принимает эстафету командования теперь уже определенно гибнущим линкором. В отличие от Пархоменко и Никольского он на несколько минут поднялся в ходовой пост, в котором сиротливо стояли матросы, расписанные на пультах связи, в компании с сигнальщики, находящимися на крыльях мостика… В отличие от Пархоменко и Никольского психика Хуршудова не была отягощена тяжкими воспоминаниями о гибели кораблей, запахами следственных изоляторов… Он понял, что корабль спасти не возможно и в процессе продолжавшейся тревожной суеты, несколько раз подходил к Пархоменко с предложениями эвакуации, части экипажа, не задействованного в процессе борьбы за живучесть и находившегося в строю на юте… Всякий раз Пархоменко отмахивался от него как от назойливой мухи, и отсылал прочь с очередным бредовым приказанием…

В ходе работы Правительственной комиссии, оказавшись между молотом - генералом Малышевыи и наковальней - адмиралом Пархоменко, ощущая кожей присутствие рядом адмирала Горшкова, Хуршудов стал давать уклончивые показания… Во время второго допроса он не подтвердил фактов обращения к Пархоменко с просьбами об эвакуации экипажа, во время третьего допроса не подтвердил, что лично дал команду по трансляции о выходе личного состава на

ют из внутренних помещений… Здесь не нужно быть ясновидящим, - Пархоменко в перерывах между допросами дал понять Хуршудову, что в случае вынесения ему сурового приговора потянет его за собой… Возможно, Виктор Пархоменко напомнил Хуршудову о том, что четыре года назад «вытащил» его в Севастополь с Амура… Похоже, что лучше бы и не вытаскивал… Когда же крен на левый борт стал расти, то появились признаки неуправляемого хаоса… Все это время рядом с командующим находилось много совершенно бесполезных и даже опасных в этой ситуации людей… Быть может, кто-то читая эти строки улыбнется, узнав, что с корабля согнали майора продовольственной службы, прибывшего для учета посуды утраченной при взрыве… Это не смешно, особенно если учесть , что система тотального контроля за хозяйственной деятельностью, заведена была в давние времена и имела богатую практику… В апреле 1942 года, когда, по мнению верховного командования стабилизировалась линия фронта под Севастополем, в числе контролеров прибыли чиновники Союз-вин-прома, контролировать убыль и расход запасов шампанских вин в хранилищах… Как следует из протоколов допросов ЧВС вице-адмирала Кулакова, да и самого Виктора Пархоменко он периодически путался в своих показаниях, не мог точно назвать время и последовательность отдачи тех или иных приказаний. Если бы управление кораблем осуществлялось из ГКП, то все приказания командира и производимые по ним действия подчиненных фиксировались бы в вахтенном журнале и в журнале боевых действий. Ведение этого журнала является боевой функцией военного дирижера. При объявлении боевой тревоги, военный дирижер прибывает на ГКП и по установленной форме фиксирует все приказания командира, старших начальников, и действия экипажа в процессе выполнения этих команд. Ведение журнала контролируется старшим помощником и заверяется командиром корабля. Быть может, вице-адмиралы Пархоменко и Кулаков об этом не знали? ЖБП является совершенно секретным документом, вахтенный журнал- с первого дня его ведения - секретный документ. Сохранности этих документов даже в условиях аварий и катастроф уделяется первостепенное значение. Капитан 2 ранга Смоляков, стоявший в тот день оперативным дежурным по КП эскадры, получив приказание перенести свой пост на крейсер «Керчь», и, действуя в соответствии со служебной инструкцией, вынес сейф с документами в район 3-й башни главного калибра. К сожалению, в процессе опрокидывания линкора, сейф, скорее всего, оказался на дне.. Так что и этот источник информации по текущим событиям, предшествовавшим катастрофе, оказался недоступен членам Правительственной комиссии.

При анализе воспоминаний севастопольцев - современников «новороссийской» катастрофы, выясняется, что немалая часть ветеранов флота, считающих себя знатоками его истории, и даже читавших книги Каржавина, до сих пор предполагали, что начальники, признанные виновными в катастрофе «Новороссийска», таки, были судимы, но оправданы(?) судом, понеся наказания только в административном порядке… Святая наивность, - если бы по факту катастрофы с линкором и гибели более шестисот человек, было заведено уголовное дело, и в соответствии с существовавшим законодательством проведены следственные действия, то можно

не сомневаться в том, что значительные сроки тюремного заключения получили бы не только непосредственные виновники, названные в заключительном акте Правительственной комиссии, но мало бы не показалось и начальникам , деятельность которых в известной степени способствовала созданию негативных условий, способствовавших катастрофе.

Пока это лишь к тому, что Виктор Пархоменко, предполагая , что его ждет судебный процесс, предпринимал все возможные действия, чтобы как-то смягчить вполне реальные статьи обвинительного приговора.

Я лично готов поверить тому, что Пархоменко, в силу своей выдающейся технической неграмотности, первые полтора часа, предшествовавшие опрокидыванию линкора, действительно верил в то, что корабль удастся удержать на плаву, в период же нарастания левого крена, он так же наивно предполагал, что линкор ляжет бортом на грунт, сохранив условия для эвакуации экипажа… Возмутительно то, что после этого, он посчитал возможным обвинить механиков в том, что они вводили его в заблуждение своими обнадеживавшими докладами…

Уж, извините,- обделался,- то найди в себе силы - держать удар…

Что касается механиков, то они делали все от них зависящее в экстремальных условиях борьбы за спасение корабля… Проблема была лишь в том, что при тех повреждениях и разрушениях, что получил линкор при взрыве, длительное время удержать его на плаву было нереально, а эффективно бороться с креном и дифферентом, пытаясь посадить его на ровный киль, по техническим условиям было невозможно…

И так, не взял на себя груз ответственности контр-адмирал Никольский и был назван Правительственной комиссией одним из виновников гибели линкора.

Причина, видимо, в психологическом факторе. Никольский не смог преодолеть того воинствующего барского хамства, что извергал на окружающих Пархоменко. Кроме того, не могла бесследно пройти та моральная травма, что была ему нанесена ему в 1943 году еще одним известным волевиком, - адмиралом Арсением Головко, отдавшим на «съедение» кровожадным чекистам одного из лучших своих командиров…

Виктор Пархоменко, Николай Никольский… Кто бы поминал их лихим словом, если бы на своем боевом посту был командир линкора капитан 1 ранга Кухта, или грамотный, волевой, способный переломить ситуацию и возглавить борьбу за живучесть старший помощник…

Возникает естественный вопрос, - как так могло случиться, что на корабле одновременно отсутствовал командир и старший помощник, замещавший командира… Да, действительно, в Корабельном уставе в редакции 1959 года – «КУ-59», появится строка в обязанностях старшего помощника командира – «…должность старшего помощника не совместима с частым оставлением корабля…» А что, разве до выхода корабельного устава в этой редакции, кто - либо из корабельных офицеров сомневался в логичности этого, выработанного столетиями морской службы, требования?

Так, быть может, анализ причин столь трагического исхода катастрофы с «Новороссийском» стоило бы начать не с ошибок, допущенных в процессе борьбы за живучесть, командующим флотом и командиром эскадры, а с личностей командира линкора и его старшего помощника, не оказавшихся в этот трагический момент во главе экипажа, и не возглавивших ту самую - борьбу за живучесть? Соответствовали ли занимаемым должностям эти офицеры, в отсутствие которых, по сути, и погиб линкор?И насколько повседневная и боевая организация, отработанная на линкоре, способствовала успешной борьбе за живучесть корабля и сохранения его экипажа?

Если честно сказать, то, обращаясь к теме гибели линейного корабля «Новороссийск», я не планировал затрагивать проблемы повседневной и боевой организации, существовавшей на линкоре. Но, коль эти проблемы, слишком явно отразились на судьбе линкора и значительной части его экипажа, - это, видимо - неизбежно…

Когда случилась катастрофа с линейным кораблем «Императрица Мария», то погибло 320 членов экипажа. Кто тогда мог предположить, что это, далеко не предел возможных потерь при гибели линкора в родной гавани? Имеет смысл проанализировать текст сообщения, отправленного Морским министром адмиралом Григоровичем в адрес командующего Черноморским флотом адмирала Колчака.

Секретно. №65 от 18 ноября 1916 года. *«Милостивый государь Александр Васильевич, Разделяя мнение Вашего превосходительства об отсутствии в следственном материале по делу о гибели линейного корабля «Императрица Мария» положительных данных для суждения, об истинной причине взрыва погребов 12-дм носовой башни, я в то же время* ***признаю, что на установившийся на этом корабле порядок службы и на те грубые отступления от требований Морского устава, которые и Ваше превосходительство усмотрели по этому делу, могли не только обусловить возможность катастрофы, имевшей место 7 октября, но и приблизить ее наступление, если таковая была неизбежной.*** *Вследствие сего я не нашел оснований обойтись в настоящем случае без рассмотрения дела о гибели линейного корабля «Императрица Мария» в установленном законом порядке ,о чем и доложил Его Императорскому величеству .*

По всеподданнейшему моему докладу заключения следственной комиссии и Вашего мнения по существу сего заключения Государь Император в 10-й день сего ноября высочайше повелеть соизволил направить дело о гибели линейного корабля «Императрица Мария» на судебный ход, в порядке 1113-1130 статей Военно-морского судного устава, с привлечением к делу в качестве прикосновенных лиц контр-адмирала Порембского, капитана 1 ранга Кузнецова, капитана 2 ранга Городысского и старшего лейтенанта князя Урусова, но рассмотрение этого дела отложить по обстоятельствам военного времени до окончания войны, с тем, чтобы контр-адмирала Порембского до суда ни на какие должности на флоте не назначать. Прочие же прикосновенные к делу лица могут быть назначены к исполнению служебных обязанностей, но в таких должностях, которые не ставят их в положение самостоятельных ответственных начальников. …. Прошу Вас,

милостевый государь, принять уверение в совершенном моем уважении и таковой же преданности». И. Григорович»

По моему глубокому убеждению, адмирал Григорович был более образованный моряк и более грамотный руководитель чем Николай Герасимович Кузнецов. Сравнивать фигуры Александра Колчака и Виктора Пархоменко, нет необходимости, они несопоставимы…

Итак, Григорович определенно считал, что «…***грубые отступления от требований Морского устава могли не только обусловить возможность катастрофы, но и приблизить ее наступление, если таковая была неизбежной…****».*

Теперь нам предстоит выяснить - какие отступления от требований устава, наблюдались на линкоре до катастрофы; насколько эти нарушения могли отразиться на процессе борьбы за спасение корабля и его экипажа и, если, таковые имели место быть, то кто должен был нести за это ответственность.

Так уж и без вины, - но виноватые?…

Прибыв на линкор через 40 минут после взрыва, командующий флотом вице-адмирал Виктор Пархоменко, выслушал доклады об остановке от капитана 2 ранга Сербулова, остававшегося в тот день за командира корабля, и инженер-капитана 3 ранга Ефима Матусевича, остававшегося за командира электромеханической боевой части, и с этого момента фактически возглавил экипаж линкора, основной задачей которого была борьба с поступавшей водой. Не в полной мере представляя себе последствия взрыва, и не оценив степень грозящей кораблю опасности, Пархоменко признал достаточными меры, предпринимаемые механиками по ликвидации крена на правый борт и действия аварийных партий по сдерживанию воды, поступавшей внутрь корпуса корабля. Оставаясь на шкафуте правого борта, вблизи трапа, Пархоменко там же принял доклад от оперативного дежурного эскадры о мерах, предпринятых им в соответствии с инструкцией по оказанию помощи кораблю, терпящему бедствие…. Речь шла о стандартных мерах, предпринимаемых оперативной службой командного пункта эскадры в случае чрезвычайного, аварийного происшествия на одном из кораблей.

До прибытия на борт командующего флотом, капитан 2 ранга Сербулов, остававшийся в тот день старшим на корабле, руководил экипажем с Главного командного пункта (ГКП)… После же подробного доклада Пархоменко, выполняя приказание - продолжить борьбу с поступавшей водой, Сербулов убыл в носовую часть корабля… Именно в эти минуты сложилась парадоксальная, до сих пор никем внятно не объяснимая ситуация, один начальник сошел с ГКП, а, другой,- казалось бы, принявший от него «бразды правления», не посчитал нужным подняться на ГКП… Все это выглядит, мягко скажем, - неожиданно?

Попробуем в очередной раз объективно проанализировать ситуацию на линкоре в те два часа, что предшествовали катастрофе... Истекает второй час ночи. На

линкоре в результате мощнейшего взрыва разворочены все палубы в районе полубака - от днища до верхней, до двухсот моряков погибло, много раненых и контуженных… Вспучился и тлеет деревянный настил палубы полубака, вся носовая часть линкора покрыта слоем донного или, из разлома в палубе валит пар и дым… В носовые отсеки через громадную пробоину ежесекундно поступают десятки тон забортной воды. В первые минуты после взрыва, пропадало палубное освещение, оповещение экипажа о боевой тревоге подавалось колоколом и через посыльных… Старший на корабле – строевой помощник командира капитан 2-го ранга Сербулов сразу же прибыл в район взрыва, и, в первом приближении оценив ситуацию, занял свое место на ГКП. В присутствии секретаря партбюро Ходова, остававшегося за заместителя командира, Сербулов произвел доклад оперативному дежурному флота о происшествии… Вызвав начальника клуба Басина и старшего лейтенанта Жилина он поручил им сбор и эвакуацию в госпиталь раненых… Командиры ДЖ и ЭТД, прибыв в ПЭЖ, организовали сбор информации о повреждениях и потерях и приступили к координации действий аварийных партий по сдерживанию поступавшей воды. В это же время, оперативный дежурный эскадры капитан 2 ранга Смоляков, находившийся на ФКП, произвел по своей линии доклады в штаб флота, оповестил о чрезвычайном происшествии командование эскадры, вызвал к борту линкора дежурные аварийно-спасательные средства. Казалось бы, все возможные меры предпринимались, и как знать, быть может, действуя в том же режиме, можно было избежать катастрофы…

В отдельной главе мы рассмотрим все выявленные нарушения в системе повседневной и боевой организации линкора… Пока лишь укажем на одну, но в конкретной ситуации, чуть ли не основную… Во главе аварийных партий корабля не оказалось офицеров, способных организовать эффективную борьбу с поступавшей во внутренние помещения корабля водой… Из штатные командиров аварийных партий в ту ночь на борту оставался лишь молодой лейтенант Анатолий Михалюк…

Эта неприглядную обстановку в районе создания рубежей по сдерживанию воды застал командир аварийной партии с крейсера «Молотов» старший лейтенант Говоров. Выдержку из его воспоминаний я привел в соответствующей главе исследования…

Прежде всего, по этой причине Сербулов перешел с ГКП в носовую часть корабля для непосредственного руководства аварийщиками по сдерживанию напора воды, одновременно управляя действиями палубной команды по взаимодействии с подходившими спасательными судами…

Через 40-50(?) минут после взрыва на корабль прибывают командующий с членом военного совета, а за ними «потянулся» чуть ли не весь штаб флота и военный совет, своими беспорядочными действиями создавая все условия для коллективного психоза. Как выяснилось позже из объяснительных записок командующего флотом и начальника медицинской службы флота, Пархоменко прибыл на линкор, сильно простуженный, с температурой 39 градусов. И вот, в этом, в полном смысле слова - горячечном состоянии, адмирал начинает отдавать суматошные и часто противоречивые команды.

Очень важно отметить то, что признаки грядущей катастрофы стали проявляться на том этапе, когда Сербулов, покинул ГКП, а Пархоменко, так и не поднялся на Главный командный пункт, для того, чтобы полноценно возглавить борьбу за спасение корабля и экипажа…

Поначалу, якобы, для информирования командующего об обстановке на корабле, отрывается от процесса борьбы с поступающей водой Сербулов, затем - вносится нервотрепка в работу механиков, находившихся в ПЭЖЕ. С подошедшего к линкору спасательного судна «Карабах» в район пробоины был спущен водолаз, который информировал командование флота о колоссальной пробоине, через которую в трюм корабля поступают большие массы воды. От командующего, взявшего на себя управление аварийным линкором, требовалось принять радикальные, сообразуемые с обстановкой решения. Многие годы считалось, что именно в этот момент Виктор Пархоменко совершил первую роковую ошибку, - запрещая командиру спасательного судна резать автогеном якорные цепи для последующего перевода линкора на мелководье… По конкретному эпизоду за истекшие 60 лет много говорилось, обсуждалось, критиковалось. В целом, картина вырисовывается следующая. Вся шпилевая конструкция линкора была деформирована взрывом, и для аварийного сброса якорной цепи и речи не было. . Даже, если предположить, что заведующий якорным устройством боцман прибыл на бак через несколько минут после взрыва и объявления тревоги, то произвести отдачу якорь-цепи он не смог бы физически. Поэтому, запомнившаяся многим фигура боцмана, стоявшего на баке с кувалдой в руках в ожидании команды, - не должна ассоциироваться с упущенной возможностью в спасении корабля и экипажа. В конкретной ситуации, сложившейся в районе бака после взрыв, отдать жвака-галс не было возможности, так как при взрыве неминуемо произошла деформация ближайших палуб и платформ… Тяги и валы привода отдачи жвака-галса заклинило намертво. С учетом же толщины звеньев якорных цепей и стопорящих устройств, что либо предпринять за 13 минут, при всем желании, было невозможно. За это время расклепать цепь нереально даже в заводских условиях, при наличии вспомогательных механизмов и устройств… Тому имеются авторитетные свидетельства(1).. По заключению опытных мастеров Севморзавода, расклепать «холодную» смычку якорь цепи было тоже нереально. Из опыта тех же заводчан требовался «разоргрев» в условиях специализированного цеха… Для резки звена автогеном, опять-таки, в условиях завода потребовалось бы, как минимум, несколько часов… То есть все эти «воспоминания» очевидцев о старшине с кувалдой в руках, ожидавшего приказа - выбить «чеку» для свободного падения якорь цепи, - это моделирование желаемого, на фоне потерянного «возможного»… Старшина, расписанный на аварийной отдаче якорь-цепи, там, действительно мог какое-то время стоять, но реальной возможности выполнить эту операцию у него, к сожалению, не было. В нашем распоряжении имеется публикация со схемами, и расчетами, убедительно подтверждающими эту информацию: «… Но разобрать соединительное звено - проблема, так как оно закисло, все зазоры забиты ржавчиной, надо прогревать всё звено, бить кувалдами. Работа не пяти минут, именно заводская. И один боцман с нею не

справился бы. Я это делал. Смычку поменять было надо, а для этого надо разомкнуть два звена. На первое у нас почти 40 минут ушло, да в спокойной обстановке. Кувалдами стали бить, а цепь как змея сука вертится и толку от ударов нет! Подкладки разлетаются в стороны, да боцман быстро сообразил из дерева ложемент, его зафиксировали, и цепь на него набросили (на "Новороссийске" такой вариант исключён-цепь тяжёлая) уже с прогретым звеном. Когда сделали, я понял, что нам просто повезло. Потому разобщить цепь на линкоре физически было не возможно, потому никто и не приказал это сделать…». Оставалось только одно, - бридель, заведенный на бочку, резать автогеном, отдавать бридель, заведенный на кормовую бочку, и, давая задний ход своими машинами, что называется – «дернуть» линкор, протягивая якорь… Мощности машин вполне было хватило бы, чтобы протащить якорь по грунту на сотню метров… Линкор кормовой частью вышел бы на глубины 10 -11 метров, и с креном 25-30 градусов лег бы на борт… Безусловно, при этом неминуемо были бы деформированы винты и рули, возможно , появились бы вмятины на днище… Был бы спасен экипаж, и оставалась бы возможность восстановить корабль

Оставался и другой вариант. В морской практике при аналогичных ситуациях допускался разрыв якорной цепи контактным взрывом заряда 6-12 кг. При наличии на линкоре полного штата минеров, такая операция не составила бы большой проблемы.

… Вокруг командующего, окончательно «освоившегося» на юте, нарастает бардачная обстановка… Из затопленной секретной части не успевают вынести таблицы, предназначенные для расчетов элементов непотопляемости корабля… Даже кальку со схемой корабля Пархоменко держит в руках, а услужливые помощники подсвечивают ему карманными фонариками … В качестве комментария к этому эпизоду уместно привести выдержку из сообщения бывшего командира трюмной группы линкора «Новороссийск», а на тот момент - командира дивизиона живучести КР «Керчь» инженер-капитана 2 ранга Лившица М. Д. от 1.11.55 г.: *«... Документация по непотопляемости корабля не могла служить достаточным основанием для оценки остойчивости после повреждения и определения опасного положения корабля. Она могла служить только для тренировок офицерского состава по решению задач по непотопляемости...»* Напрашивается вопрос, что же вы - Моисей Давидович, за три года командования трюмной группой вместе с командиром дивизиона живучести Степаном Бабенко не создали удобоприменимую документацию и не укрепили ее в ПЭЖЕ на доске непотопляемости, а ее дубликат - на ГКП?

Быть может, определив ют, в качестве импровизированного(?) командного пункта, Виктор Александрович олицетворял себя с Наполеоном, когда тот, сидя на раскладном стульчике , обозревал в подзорную трубу поле сражения, а боевые распоряжения и приказы писал на барабане или на спине одного из адъютантов…

Однако, шутки, здесь не уместны…

После прибытия командующего и члена Военного совета на борт линкора валом повалили офицеры штаба флота и управлений… По вызову оперативного дежурного флота к борту аварийного линкора были направлены дежурные средства АСС…

С крейсеров, стоявших на рейде были направлены аварийные партии, в госпитале экстренно шла подготовка к приему 500 раненых... По воспоминаниям участников этих событий в районе правого трапа линкора царила необычная для боевого корабля суета и неразбериха, возраставшая по ходу прибытия очередных групп начальников и очередных аварийных партий с крейсеров.

Самым странным и трудно объяснимым было то, что командующий, оставаясь на юте, организовал там нечто подобное палубной, или «полевой»(?) ставки, - принимал доклады, отправлял посыльных, грозно распекал подчиненных… Если в первые 10-15 минут после прибытия на линкор это явление можно было объяснить незнанием обстановки, то нахождение командующего с многочисленной свитой на том же юте вплоть до переворачивания линкора, последовавшего через полтора часа, для людей, знакомых с основами корабельной организации, и инструкциями по действиям экипажа в режиме боевой или аварийной тревоги, представляется уже не странной, а дикой … Казалось бы, что изображая кипучую деятельность, командующий своим ближайшим подчиненным находил достойное!? применение. Начальник штаба флота - контр –адмирал Чурсин, перейдя на буксир, контролировал подход портовых спасательных средств, и со стороны оценивал состояние аварийного линкора, врио командующего эскадрой контр-адмирал Никольский выполнял функции старшего «порученца», доводя требования командующего до непосредственных исполнителей… В аналогичный « управленческий» режим» включился командир дивизии крейсеров контр-адмирал Лобов, по своей инициативе прибывший на линкор следом за аварийными партиями с крейсеров, стоявших на рейде… Но даже на фоне этого искусственно созданного бедлама, при желании можно было объективно оценить ситуацию и принять радикальные решения…

Оправданий этим действиям командующего не было, и быть не может… В этой связи, вполне закономерны обвинения Пархоменко со стороны Председателя правительственной комиссии, о которых еще пойдет речь…

Для многих участников и свидетелей происходящих на линкоре событий, знавших Пархоменко как не сдержанного, вспыльчивого, но волевого и смелого человека, эти его действия так и не нашли разумного объяснения. А ведь именно они, эти действия, а вернее - бездействие на фоне агрессивной суеты - стали первопричиной грядущей катастрофы линкора и гибели большей части его экипажа. Уже только один факт присутствия на аварийном линкоре командующего, стал причиной паломничества начальников разного уровня, в большинстве своем не имевших прямого отношения к процессу организации борьбы за живучесть на терпящем бедствие корабле. Первопричиной этого безобразного явления был не только страх ответственности потерять свой пост, или лишиться должности, но и стадный инстинкт, свойственный чиновникам… Если бы по флоту была объявлена тревога, или, хотя бы прошел сигнал о повышении готовности, то вся начальствующая свора, выполняя жесткую служебную инструкцию, прибыла бы по местам службы, произвела бы доклад по установленной форме и ожидала бы руководящих указаний…

Но решение об этом должен был принять командующий флотом… И решения этого он вовремя не принял.

В процессе работы Правительственной комиссии был осужден поступок начальника политуправления флота Калачева, покинувшего линкор вместе со своими ближайшими советниками… Если взглянуть на обстановку объективно, то контр-адмирала Калачева, за этот поступок следовало поощрить, - ему следовало в приказном порядке увести с линкора еще с десяток бездельников, вносящих суету в и без того трагическую обстановку.

В случае объявления тревоги по флоту, на линкор срочно бы устремились офицеры и мичмана экипажа линкора, находившиеся на берегу, в то время когда, часть их подчиненных погибла, или получила ранения от взрыва, а остальные - конкретно рискуя жизнью, боролись за спасение корабля, терпящего бедствие…

Стоит ли напоминать о том, что за несколько часов до нападения на СССР гитлеровской Германии по главной базе Черноморского флота всеми средствами оповещения была объявлена боевая тревога и моряки, прибывшие на свои корабли и береговые части, смогли успешно отразить налет вражеской авиации… Видимо, и война нас не многому научила…

Если бы в ту трагическую для флота и Севастополя ночь завыли бы тревожные сирены, не смогли бы старпом Хуршудов и замполит Шестак найти объяснения своего прибытия на линкор через полтора часа после взрыва… Да и остальным офицерам и мичманам линкора, не прибывшим на корабль по сигналу боевой тревоги, пришлось бы держать ответ не только перед своей совестью, но и давать объяснения следователям военной прокуратуры. Как следует из воспоминаний бывшего начальника разведки эскадры,- тревога на кораблях эскадры была объявлена с большим опозданием , а готовность Противодиверсионным силам и средствам была объявлена после опрокидывания линкора…

Капитан 3 ранга Никитенко, дежуривший в тот день по кораблю, не смог внятно объяснить, адмиралу Горшкову почему с большой задержкой и исключительно выборочно направлялись оповестители, в задачу которых входил вызов на корабль офицеров, находившихся на берегу… Практически этот очень важный элемент повседневной корабельной организации, призванный обеспечить боевую готовность корабля, был, попросту говоря, «завален на корню»…

Мы рассмотрели с вами один из примеров, когда явные недоработки общефлотской организации «органично» сочетались с недостатками повседневной организации на линкоре.

Не меньшую опасность таила общефлотская практика планирования отпусков командиров кораблей и наиболее ответственных командиров боевых частей в конце календарного года, накануне начала традиционного для флота нового «учебного» года, начинавшегося в декабре… Именно в этом причина того, что на «Новороссийске» одновременно оказались в очередном отпуску командир корабля, старший механик, старший артиллерист и старший связист… Это я к тому, что «спуская всех собак» на Пархоменко и Никольского, членам Правительственной комиссии целесообразно

было бы проанализировать административно-организационную деятельность всего аппарата Главкомата ВМФ, а не только Главкома адмирала Николая Герасимовича Кузнецова.

Учитывая высокую должность Виктора Пархоменко, либо из каких-то других соображений, при опросах его Малышевым отсутствовала стенографистка, в этой связи особый интерес представляют воспоминания бывшего Главного штурмана Митрохина, общавшегося с командующим в первые дни после катастрофы.

«*Когда в комиссию был приглашен командующий ЧФ вице-адмирал В.А. Пархоменко, то накануне я по его просьбе ознакомил его с планом Севастопольской бухты, чтобы подготовиться к разговору с Малышевым. Малышев задал Пархоменко много вопросов, но основные из них касались двух проблем: почему командующий ЧФ не принял решения с помощью «горячих машин» выброситься на мель и на каком основании командующий вместе с инженер-механиком Ивановым посчитали, что «никакой угрозы гибели линкора не существовало». На первую группу вопросов Пархоменко неоднократно отвечал фразой : «У меня даже мысли не возникало, что линкор может погибнуть. В этом меня убедил и начальник Технического управления Иванов». На вторую группу вопросов Пархоменко с раздражением ответил Малышеву: «Товарищ председатель комиссии, для того, чтобы ЦКБ в составе нескольких десятков высококлассных специалистов смогло обосновать мнение о неизбежности гибели линкора при таких повреждениях, потребовалось больше двух суток, а у меня с Ивановым не было и нескольких часов». После этого Малышев пытался выяснить, кто же командовал линкором момента взрыва и до его опрокидывания? Пархоменко заявил, что в командование кораблем не вступал, а свои распоряжения и указания передавал помощнику командира Сербулову, а с прибытием на корабль старпома Хуршудова - старпому…»(*Митрохин. Воспоминания стр. 121).

Любопытная трактовка событий… По ней выходит, что контр-адмирал Никольский и контр-адмирал Лобов выполняли лишь роль посыльных –«посредников» между Пархоменко и тем же Сербуловым… Хотя, очень похоже, - что так и было…

Мало кто знает о том, что в течение первых недель после катастрофы, никто из сослуживцев-офицеров не навестил семью капитана 3 ранга Матусевича. Командир электротехнического дивизиона «Новороссийска» Ефим Матусевич, возглавляя расчет ПЭЖа, руководил действиями боевых постов БЧ-5 и аварийными партиями, жертвенно и героически до конца выполняя свой воинский и гражданский долг, погиб на боевом посту. Его жена, с двумя крошечными дочерями, младшей из которых было всего три месяца, узнав о катастрофе с линкором, в тревоге и смятении ожидала вестей… Она не теряла надежду даже в те часы, когда линкор, поблескивая ракушечным днищем, неумолимо погружался в мрачную глубину …

Этому явлению есть вполне логичное объяснение… Командующий флотом вице-адмирал Пархоменко, дискретно приходя в состоянии ступора, в ожидании сурового решения Вячеслава Алексеевича Малышева, запретил своим подчиненным сообщать семьям погибших какую-либо информацию. Офицерам чудом спасшимся, после переворачивания линкора, категорически запретили делиться информацией по

событиям той трагической ночи… А офицеры линкора, находившиеся в ту ночь на берегу, не обладали информацией о потерях, и кроме того, - им было стыдно смотреть в глаза вдовам и детям своих сослуживцев, погибших на боевых постах, в те минуты, когда сами они, находясь на берегу, мучительно решали проблему,- быть или не быть,- жить или не жить?… И выбрали, таки,- жизнь… И, лишь отдельные из них, уже опасаясь уголовной ответственности, «соблаговолили» прибыть на корабль, который к тому времени, покачивался на волнах килем вверх… Характерный пример с командиром дивизиона движения - капитан-лейтенантом Фридбергом, «доставленным»(?) на днище линкора лишь тогда, когда потребовалось сориентировать спасателей, пытавшихся спасти моряков, остававшихся в перевернувшимся линкоре и стучавших в днище…

В тематике лженауки под названием «Основы марксизма-ленинизма» заметное место занимала тема –«О роли личности в истории…» В процессе исследования этой темы встречаются примеры выдающихся личностей, в той или иной степени, повлиявших на ход отечественной или мировой истории… Опускаясь на нашу грешную землю, без всяких теоретических измышлений начинаешь вполне конкретно ощущать как действия одного человека, если и не способны спасти аварийные корабли с тысячными экипажами, но уж погубить их точно могут…

Всем этим явлениям не сложно найти объяснение. Что нам известно о Викторе Пархоменко, чьи, безграмотные решения приблизили катастрофу линкора и способствовали гибели сотен человек из его экипажа…

Пархоменко Виктор Александрович.

Пархоменко Виктор Александрович, родившись в 1905 году, на действительную воинскую службу был призван в 1923 году. С августа по октябрь служил

краснофлотцем, с октября 1923 года по сентябрь 1924 года - курсант Артиллерийской школы младших специалистов в Севастополе. Тогда же вступил в ВКП(б), а с получением старшинского звания с сентября 1924 но ноябрь 1925 года исполнял обязанности парторганизатора по комсомолу в одной из частей береговой обороны Черноморского флота. Была при политотделах частей такая плазматическая штатная категория - «помощник политрука». На рукава матросской форменки нашивалась багряная «комиссарская» звезда и под ней в красной же окантовке красовались старшинские нашивки, соответствовавшие старшине на корабле, либо сержанту в части береговой обороны. С декабря 1926 года по ноябрь 1927 года Виктор Пархоменко - политрук роты учебного отряда . С ноября 1927 года по сентябрь 1928 года - политрук 50-го отдельного авиаотряда ВВС Морских сил Черного моря. То есть,- до 24-х лет молодой коммунист Пархоменко успешно служил полит-«бойцом» и младшим политработником, и о строевой карьере моряка, наверняка, и не помышлял. В эти годы в РККА и РККФ проходила масштабная чистка командных кадров, зараженных(?) буржуазной идеологией и на замену опытным офицерам, имевшим опыт 1-й мировой войны, готовилась замена из состава партийного актива, социально-близкого большевистскому режиму. Молодых флотских политработников, предельный возраст которых не превышал 37 лет, в большинстве своем - малообразованных, направляли на учебу на специально созданные «параллельные» классы при ВМУ им. Фрунзе. Нечто подобное было и в армии, только на более высоком уровне. Так, военком дивизии Конев был направлен на командный факультет военной академии… Но следует учесть, что армейские условия в значительной степени отличались от флотских. Если бывший комиссар дивизии возвращался в армейскую структуру командиром бригады, или дивизии, то у него были реальные возможности освоиться в новой должности в привычной ему обстановке. А теперь представьте себе молодых амбициозных политработников, имевших звания политруков, батальонных комиссаров… «Партия» поставила им задачу, - стать передовыми морскими командирами, только не объяснила им доходчиво, что командовать боевыми кораблями значительно сложнее и ответственное, чем проводить диспуты и партийные собрания… Для большинства этих перспективных «образованцев» пришлось устраивать многомесячные подготовительные курсы, ни о каких приемных экзаменах, естественно, и речи не было. Даже с учетом того, что эти молодые политработники попали в аудитории, сохранявшие дух и традиции жесткого военно-морского была и фундаментального образования, этими традициями еще было нужно проникнуться… А с учетом крайне агрессивного настроя этих потомственных оборванцев к «царскому наследию», это было не реально… Если же учесть, что «партийные» слушатели опекались высшим партийным руководством и имели право свободного посещения занятий, то о качественном получении и освоении знаний не стоило вести речь. Но, что делать - время было такое, что даже при подготовке врачей делались попытки внедрения вечернего и даже заочного обучения… Не сложно себе представить тот уровень знаний и особенно навыков, что «несли» на корабли и части флота выпускники этих с позволения сказать «параллельных» от флотской науки классов…

Из наиболее заметных фигур, обучавшихся на этом командном «ликбезе» можно назвать адмирала Октябрьского и контр-адмирал Абрамова… Простой, но доходчивый пример - бывший политрук роты аэродромного обслуживания назначался командиром нового сторожевого корабля, или минного тральщика… Бывший секретарь парткома военторга назначался штурманом средней подводной лодки… Как правило, попадая на ответственные должности, требующие серьезной теоретической подготовки, хороших практических навыков и известной сноровки, выпускники «параллельных» классов, либо надолго «застревали» на первичных должностях и требовали дополнительной специализации, либо попадали на скамьи подсудимых за аварии и гибель личного состава… Особенно часто это явление прослеживалось среди подводников… Подобные метаморфозы с партийными «назначенцами» зачастую грозили навигационными авариями и катастрофами, и они, таки, случались на флотах и флотилиях… Я подробно описал подобные ситуации в книге под названием «Война на Черном море, как череда подвигов, преступлений и наказаний». Годы-то были «стремные» - тридцатые… В специфических условиях флота - это была очередная авантюра, базировавшаяся на бредовой ленинской установке о «кухарке, способной управлять государством…». Бывшую ткачиху в должности наркома могу себе представить, а бывшего политрука в должности старшего помощника командира средней лодки представляю себе с трудом…

Вот такое комплексное образование получил бывший политрук Виктор Пархоменко. В 1931 году одновременно с получением диплома об окончании курса ВМУ, он был переаттестован из младших политруков в старшие лейтенанты. Кстати, Сергей Георгиевич Горшков одновременно с Пархоменко закончил ВМУ им Фрунзе , с той только разницей, что в училище он поступал со второго курса математического факультета университета и училище закончил с отличием... «Однокашники»,- однако… Только, вряд ли, Сергей Георгиевич так считал…

С октября 1931 года по август 1932 года Пархоменко служил младшим артиллеристом на эсминце «Карл Маркс» - из серии старых «Новиков», затем при постановке эсминца в завод, до января 1933 года он исполнял обязанности помощника командира на этом же корабле. Стоит обратить внимание на тот факт, что переведенный на Балтику, Пархоменко с январь по октябрь 1933 года продолжил службу в должности командира артиллерийской боевой части эсминца «Володарский», - значит- факт исполнения обязанностей старшего помощника на «Марксе», командованием не был принят всерьез… Более того, знания и навыки командира БЧ-2 Виктора Пархоменко требовали повышения квалификации, и с ноября 1933 года по март 1934 года капитан-лейтенант Пархоменко обучается на артиллерийском секторе специальных курсов командного состава ВМС РККА. Должен заметить, что в те годы на годичных курсах даже из зайца могли подготовить настоящего корабельного артиллериста… Но, должно быть, зайцы легче усваивали курс артиллерийских наук, чем бывшие политработники… После окончания «классов» Пархоменко не рискнул возвратиться на балтийские миноносцы и продолжил службу на Дальнем Востоке. В 1934—1936 годах он -

помощник командира монитора «Вихрь» в составе бригады мониторов Амурской флотилии. Где-то рядом с ним прорабом группы гидрографического обеспечения флотилии начинал службу лейтенант Григорий Хуршудов.

С учетом большой ротации кадров той поры, у тридцатилетнего офицера были неплохие перспективы стать командиром речного монитора… Но, видимо, Партия направила туда, где трудней, и где в большей степени требовался «партийный» подход и в меньшей степени командные навыки и знания морских наук… Похоже, что еще со времен «задорной» комсомольской юности Виктора Пархоменко неудержимо манил дурманящий запах флотской казармы. С июня 1936 по март 1937 года капитан-лейтенант В. А. Пархоменко служил на должности помощника командира учебного отряда, а в 1937—1938 годах, с учетом все той же ротации кадров - в должности начальника штаба учебного отряда. В феврале 1938 году на вихре «кадровых» перемен на должность командующего Амурской флотилией был назначен комбриг Филипп Сергеевич Октябрьский - такой же старый «партиец», с дипломом ублюдочных «параллельных» классов. Тогда же последовала очередная судорожная попытка Пархоменко - войти в командную «струю»… С мая 1938 по январь 1940 капитан - лейтенант Виктор Пархоменко - командир монитора «Красный Восток» Амурской краснознамённой флотилии. В ноябре 1939 года Филипп Октябрьский назначается командующим Черноморским флотом вместо направленного командовать Тихоокеанским флотом флагмана 1-го ранга Ивана Степановича Юмашева. Перед убытием в Севастополь Филипп Сергеевич успел подписать Виктору Пархоменко направление на командный факультет Военно-морской академии, но начать занятия в академии удалось лишь в 1940-м году. Появилась реальная возможность, таки, получить высшее образование, по сути,- не имея среднего… И опять - «прокол»,- в связи с началом войны слушатели академии откомандировываются на флоты. Это, однако, не помешало Виктору Пархоменко с тех пор сохранять пометку в личном деле*: «…досрочно выпущен из академии в связи с началом войны...»* Хотелось бы знать - как проучившись в академии три семестра, досрочно «выпуститься»(?) при стандартном в ту пору трехлетнем курсе обучения…

Опять проблема с выбором места службы,- не на Балтику же возвращаться, а то ненароком опять в артиллеристы «запишут», не посмотрят на то, что «академик»… Капитан 3 ранга Виктор Пархоменко направляется в «распоряжение» командующего Черноморским флотом…, под « крыло» заслуженного амурца - контр-адмирала Октябрьского. Но, в суматохе первых недель войны Филиппу Сергеевичу было не до того, чтобы определить «выпускнику» академии достойную должность… Так, - в июле 1941 года капитан 3 ранга Пархоменко назначен командиром дивизиона канонерских лодок, приписанных к Дунайской флотилии, которой в ту пору командовал еще один бывший «политрук» и бывший выпускник «параллельных» классов контр-адмирал Абрамов. Должно быть, я по недомыслию, назвал «параллельные» классы - ублюдочными, а по некоторым признакам, выпускники этой «бурсы»,- воображали себя чуть ли не членами «рыцарского ордена», не давая себе отчета в том, что с своем стремлении создания «пролетарского» флота в лучшем случае имитировали местечковый филиал масонской ячейки… Но

нужно отдать им должное, - поражали окружающих беспринципностью, воинствующим напором, присущим дилетантам, и «своих» тянули изо всех сил…

После оставления нашими войсками Николаева и Херсона, канонерские лодки Дунайской флотилии были переведены в Керчь, а Пархоменко был назначен старшим помощником командира легкого крейсера «Червона Украина». Надо полагать, что на этой должности самолюбие Виктора Александровича не страдало,- в ту пору крейсером командовал выпускник морского факультета академии Генерального штаба капитан 1 ранга Басистый. Но так сложились обстоятельства, что с перебазированием основного боевого ядра флота на Кавказ, Басистый был назначен командиром отряда Легких сил флота, а на должность командира крейсера назначили еще одного, блин- «амурца» -капитана 2 ранга Ивана Зарубу… Видимо, сгоряча не учли, что два речника-«амурца» в командовании черноморским крейсером,- явный перебор… Вот тут-то Заруба с Пархоменко и отличились… Буквально через пару дней после смены командиров, - 12-го ноября 1941года, «Червона Украина» подверглась массированному удару немецкой авиации и, получив многочисленные повреждения корпуса, крейсер начал тонуть на виду всего Севастополя – у Графской пристани… С учетом значительных повреждений, полученных старым крейсером, делались попытки удержать его на плаву, были задействованы портовые спасательные средства… После сообщения флагманского механика бригады крейсеров капитана 2 ранга Красикова, о том, что удержать крейсер на плаву не представляется возможным, не дождавшись разрешения командования флотом, старший помощник командира капитан 3 ранга Пархоменко, оставаясь старшим на борту, принял решение об эвакуации экипажа… То есть, были, таки, времена, когда Виктор Пархоменко руководствовался голосом разума, а не только статьями Корабельного устава… Кстати, требования БУМС-37 года, в плане ответственности командиров за потерю кораблей, предполагали очень суровую ответственность… Просто, мышцы задницы у капитана 3 ранга Пархоменко были более устойчивы от мандража, чем у того же фигуранта в звании вице-адмирала…

Характерный момент,- после эвакуации экипажа, крейсер несколько часов еще оставался на плаву, затем в течение нескольких суток с притопленного на мелководье корабля происходил демонтаж артиллерийских установок… Все это происходило на виду жителей Севастополя… Даже после погружения корпуса крейсера в донный ил, верхушка мачты выступала из воды в нескольких метрах от Графской пристани… Хорошо еще, что с постамента памятника Нахимову, как знамение эпохи агрессивных недоучек, кому-то грозил пальцем бронзовый «Ильич»… У моряков Черноморского флота к крейсеру «Червона Украина» было особенное - можно сказать,- трепетное отношение, как к стартовой площадке для многих будущих командиров, включая адмирала Николая Кузнецова… Как бы там ни было, но за гибель крейсера по полной - ответил командир, а старший помощник, на этот раз, отделался легкой контузией и легким испугом. Стремясь избежать «лишних» (?) разговоров и негативной реакции защитников города на гибель крейсера, Филипп

Сергеевич Октябрьский «призвал» на Кавказ своего проштрафившегося «крестника» и поручил ему командование новым эскадренным миноносцем…

Быть может, легкая контузия была причиной, что у командования флотом к старшему помощнику командира крейсера особых претензий не было.

Об этом эпизоде написала в своих воспоминаниях дочь адмирала Октябрьского (Р.Ф. Октябрьская - «Годы штормовые») … Кстати, быть может, именно эти неприятные воспоминания и явились побудительным мотивом, заставившим Пархоменко впасть в истерику в тот момент, когда следовало начать эвакуацию экипажа «Новороссийска»?… Должно быть, Виктор Александрович неоднократно проклинал тот день и час, когда его сорвали с карьеры политработника и послали не только «водить», но и «топить» корабли… С учетом «Червоной Украины» и трагически погибшего «Беспощадного» - «Новороссийск» был уже третьим - «утопленником» на счету у Виктора Александровича

13-го ноября 1941 года после гибели на виду у всего Севастополя крейсера «Червона Украина» практически все члены экипажа во главе с бывшим командиром капитаном 2 ранга Иваном Зарубой остались в осажденном Севастополе и влились в число защитников города. С крейсера были сняты орудия, составившие три полноценные береговые батареи. Большая часть батарейцев до последнего дня оставалась на защите Севастополя и погибла, сдерживая натиск противника. Бывший командир крейсера Заруба до последнего дня обороны командовал портовыми средствами, и не имея возможности эвакуироваться, оказался в плену… При этом, бывший старший помощник командира крейсера оказался настолько ценным «кадром», что командующий флотом вызвал его в штаб флота в Поти и доверил командование эскадренным миноносцем. Но здесь уже следует признать, что с ноября 1941 по ноябрь 1943 года Виктор Пархоменко успешно командовал эскадренным миноносцем «Беспощадный». Эсминец неоднократно, прорывая немецкую блокаду, совершал рейсы в осажденный Севастополь, выполнял боевые задачи по обеспечению охраны транспортов и по артиллерийской поддержке флангов наших войск. Виктор Александрович чудом остался жив, не замерзнув и не утонув после гибели «Беспощадного» в ноябре 1943 года. Тогда же Пархоменко был назначен командиром 1-го дивизиона бригады эскадренных миноносцев. С декабря 1944 года до ноября 1945 года капитан 2 ранга Виктор Пархоменко командовал крейсером «Молотов», сменив в этой должности капитана 1 ранга Зиновьева. Обратите внимание,- крейсером Пархоменко командовал неполный год в мирных для Черного моря условиях, после перехода «Молотова» в Севастополь.

На протяжении всех пятнадцати лет службы на Черном море Виктору Пархоменко постоянно приходилось наблюдать жирную, вечно улыбающуюся рожу «комиссара» Кулакова, моложе его по партийному стажу и по стартовым должностям «политруков», и при этом - с 1940 года имевшего звание дивизионного комиссара… Даже после совместного с Пархоменко «творчества» по утоплению «Новороссийска», «непотопляемый» (в отличие от нашего линкора) комиссар, не только в кратчайшие сроки был восстановлен в прежнем звании - вице-

адмирала , но и в 1965 году, в ознаменование «заслуг «(?) в обороне Севастополя стал Героем Советского Союза…

В ходе работы Правительственной комиссии, учитывая «комиссарское» происхождение Кулакова, обвиняли его исключительно в том, что он не настоял перед Пархоменко на эвакуации экипажа, и когда гибель линкора была уже неизбежной, не позволил морякам , хотя бы, с минимальными шансами на спасение покинуть гибнущий корабль… В какой то момент, Малышев, опрашивая Кулакова, пытался уточнить хронологию принятия Пархоменко тех или иных решений… Когда же Малышев, не получив ответов на очередные поставленные Кулакову вопросы, услыхал, что вице-адмирал, «…очень сожалеет, что не записывал содержание команд, отданных командующим», то видавший виды зампредсовмина заметно заскучал Он окончательно убедился в том, от этого фигуранта, так и не осознавшего - какого опыта у него больше,- «подводницкого», либо «линкоровского», - не стоило ожидать объективной информации по событиям той трагической ночи. А по большому счету, опрашивая Кулакова из уважения(?) к его высокой должности, Малышев очень хорошо давал себе отчет в том, - ну какой с такого «ответчика» спрос!?...

После командования крейсером «Молотов» капитан 1 ранга Пархоменко был назначен начальником штаба Отдельного отряда надводных кораблей, одновременно до мая 1946 года Виктор Александрович производил в Германии приёмку трофейных кораблей и судов для Черноморского флота. Должно быть, приятная была командировка, - это вам не «Джулио Чезаре» у суматошных и озлобленных итальянцев принимать… В основном, это были вспомогательные и гражданские суда. Среди них - печально известный лайнер, носивший в нашем пароходстве название «Адмирал Нахимов», и хорошо известный старым севастопольцам - гостевой корабль «Ангара» - бывший в прежней своей жизни яхтой Рейх маршала Геринга, и «Водолей-19, десятками лет обеспечивавший пресной водой «обезвоженные» объекты флота и корабли, стоявшие на Севастопольском рейде.

При таком развитии событий, по праву преемственности и по характеру ранее занимаемых должностей, в перспективе у Виктора Пархоменко просматривалась должность командира бригады строящихся и ремонтирующихся кораблей, которой до 1949 года командовал капитан 1 ранга Зиновьев. Вопреки ожиданиям, не имея опыта штабной работы и командования бригадами кораблей, с февраля 1946 года до ноября 1948 года капитан 1 ранга Пархоменко - начальник штаба эскадры Черноморского флота, затем до сентября 1951 года — её командующий. Такое стремительное перемещение по ответственным должностям объясняется тем, что в этот период Виктор Пархоменко продвигался по служебному фарватеру, прокладываемому вице-адмиралом Сергеем Георгиевичем Горшковым… Продолжая действовать в том же «ключе» - с сентября 1951 года до июля 1955 года Пархоменко, ставший в процессе этого служебного марафона вице-адмиралом, служил начальником штаба Черноморского флота, опять-таки, при командующем - вице-адмирале Горшкове. В июле 1955 года после убытия адмирала Горшкова в Москву на должность первого заместителя Главнокомандующего ВМФ, Пархоменко

был назначен командующим Черноморским флотом. Сверх меры самоуверенный и не по уму амбициозный адмирал, наверняка, считал, что эта должность вполне соответствовала его опыту, таланту и образованию(?). При этом он не взял в толк, что рядом с ним уже не было адмирала Горшкова, до той поры не только направлявшего его деятельность, но и значительной степени компенсировавшего недостатки своего подчиненного… В должности командующего флотом Виктор Пархоменко оставался до 8 декабря 1955 года. Не совсем понятно, что заставляло умного, опытного, высокообразованного, жизнью битого адмирала Горшкова, в качестве ближайшего помощника столько лет терпеть рядом с собой и продвигать по службе Виктора Пархоменко… На всех предыдущих должностях Виктор Александрович предпочитал «тактику» кавалерийского наскока, как его героический однофамилец из эпохи гражданской войны… Даже теперь, когда нужно было набираться опыта и почаще «включать голову», Виктор Александрович по-прежнему «решал» возникавшие проблемы с помощью потоков громогласной площадной брани… Но, как известно, это не самый эффективный метод руководства на таком высоком и ответственном посту как командующий флотом…

Виктор Александрович Пархоменко был стопроцентным «продуктом» своей эпохи, когда ценились и возвеличивались не образованность а «образованщина»; не высокий профессионализм и вдумчивая кропотливая работа - а штурмовщина; не интеллигентность, а неприкрытое хамство… И самое страшное в той эпохе, что именно представители этой хамской образованщины более других стремились к власти, и, как правило - достигали командных вершин, не только в армии, на производстве, но и в политическом и государственном руководстве России второй половины 50-х годов… Наиболее ярким примером той эпохи был генеральный секретарь партии и глава правительства - Никита Сергеевич Хрущев. Тот линкоры не топил, но «дров» в государственном масштабе «наломал» немало, да и кровушки людской, в свое время, пролил изрядно… Быть может, вспоминая свои «боевые» годы, вождь государства не стал жестоко карать виновников катастрофы линкора…

Сам же Виктор Пархоменко с большей частью обвинений, выдвинутых против него членами Правительственной комиссии, не был согласен , и в более поздние времена убеждал своих обвинителей, а затем и всевозможных оппонентов, в том, что он действовал исключительно в соответствии с требованиями Корабельного устава 1951 года , соответствующие статьи которого требовали от командира до конца бороться за живучесть корабля и только при угрозе неминуемой гибели принимать меры к спасению экипажа… В этой туповатой полемике, Виктор Александрович слишком очевидно выдавал желаемое за действительное…

При критическом же анализе решений и действий Виктора Пархоменко все больше убеждаешься в том, что приняв на себя всю полноту власти на линкоре, он последовательно и тупо принимал предписанные уставом стандартные решения, не желая объективно оценить степень опасности, грозившей кораблю и экипажу. Как побочные явления этого «процесса» - прибытие на линкор, терпящий бедствие, офицеров штабов и управлений, не способных по своему

профилю оказать помощь в борьбе за живучесть… Это вызов аварийных партий, которые не находили себе применение… Это бестолковое сборище рейдовых спасательных средств…

Взрыв нанес кораблю сильнейшие повреждения, не оставив шансов на удержание его на плаву, но оставалась возможность своевременно эвакуировать экипаж. Сразу не воспользовавшись возможностью отвести линкор на мель, безграмотно и судорожно продлевая агонию гибнущего корабля, Пархоменко не позволил спасти экипаж. И за это должен был нести ответственность…

Страх перед обвинением в личной трусости погнал Виктора Пархоменко на корабль, страх перед обвинением в том, что он загубил линкор, не позволил своевременно отдать приказ по выводу корабля на мель, гипнотизирующий страх перед судом будущей комиссии, помешал отдать приказ об эвакуации личного состава, не участвовавшего в борьбе за живучесть, а за тем,- не позволил морякам покинуть корабль, когда еще оставался шанс не оказаться под опрокидывающимся линкором… **Уж если «тупить»,- так уж - до конца…**

По объективной оценке послужного списка адмирала Пархоменко, с учетом стиля его руководства, - принимаемые им на аварийном линкоре решения, были вполне предсказуемы и делали катастрофу практически неизбежной.

Для сравнения, Александр Васильевич Колчак, прибыв на борт гибнущего линкора «Императрица Мария», пробыл на нем 15 минут и, дав распоряжения по спасению экипажа, убыл на береговой командный пункт. Общее число жертв в результате той катастрофы составило 309 человек, подавляющая часть которых погибло при взрыве и пожаре… Несколько десятков моряков, не дождавшись посадки в спасательные средства, поплыли к берегу Северной стороны… Доплыли не все… Это притом, что из 255раненых, эвакуированных с линкора, 82человека умерло в госпитале от ран и ожогов, чуть ли не на треть увеличив число потерь…

Полная динамика и статистика потерь при катастрофе «Новороссийска» никогда уже не станет известна, но в результате взрыва погибло не более 200 человек. Остальные члены экипажа имели реальные шансы на спасение…

Махровая, воинствующая некомпетентность командующего флотом стала причиной гибели, как минимум, ЧЕТЫРЕХСОТ моряков.

Очередным обвиняемым в катастрофе линкора и гибели значительной части его экипажа стал врид командира эскадры контр-адмирал Николай Иванович Никольский. Попытаемся определить фактическую степень его виновности, и выяснить объективность предъявляемых к нему обвинений…

Никольский Николай Иванович

Что нам известно о контр-адмирале Никольском?

Из материалов работы Правительственной комиссии: *«…Контр-адмирал Никольский Николай Иванович был опытным и профессионально хорошо подготовленным моряком, в войну служил в должности командира эсминца на Северном флоте.* ***Можно только удивляться, почему он не взял на себя инициативу в борьбе за спасение линкора и его команды в соответствии с его опытом и, прямо надо сказать, обязанностями командующего эскадры на флагманском корабле при отсутствии командира и старпома линкора…»*** (ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 54, 67).

И так, по убеждению председателя Правительственной комиссии контр - адмирал Никольский должен был вступить в командование аварийным линкором и возглавить борьбу экипажа за живучесть корабля. Не смотря на то, что Малышев имел звание генерал-полковника инженерно-технической службы, по воспитанию, образованию и опыту исполнения обязанностей на прежних министерских должностях он оставался сугубо гражданским человеком, бесконечно далеким от армейской и тем более - флотской «специфики»… Не мог же Николай Никольский доходчиво объяснить членам правительственной комиссии, что Виктор Пархоменко в своей воинствующей истерике, не терпел возражений и, действую в русле «лучших» традиций советских военачальников, мог дойти до рукоприкладства и применения оружия против тех, кто отказался бы выполнять его бестолковые приказы…

Стоило ли особо удивляться подобному явлению? В военные годы маршалы Кулик и Конев частенько избивали «провинившихся» генералов, генералы армии Гордов и Еременко для этой цели использовали толстые сучковатые палки. Это только те, кто прославился своими «выдающимися» методами «воспитания» на все страну. А сколько подобных «мордоворотов» было среди командиров корпусов и дивизий, не говоря уже о полковом и ротном уровне… Плохи были царские генералы, - получили своих «выдвиженцев» из народа… Флот в этом отношении не составлял исключения. Из наиболее колоритных, «социально» близких и уже знакомых нам «фигурантов»,- адмирал Гордей Левченко в запале

праведного гнева, матерился как заправский боцман времен парусного флота, и, бывало,- допускал рукоприкладство. Об этом было известно Кузнецову и Сталину, но, помятую о том, что службу Гордей Иванович начинал с артиллерийского унтер-офицера на линкоре, эти «унтерские» привычки до поры сходили ему с «шаловливых» рук…

Кстати, - когда уровень обвинений со стороны председателя Правительственной комиссии и возможные варианты наказаний стали угрожающе множиться, Никольский открыто заявил,- что выполнял приказы Пархоменко под угрозой физического оскорбления… Это немного охладило обвинительную риторику Малышева в его адрес, но не надолго… По крайней мере, председатель Правительственной комиссии более объективно смог оценить обстановку, царившую на линкоре в преддверии катастрофы. Ясно было и то, что не каждый на месте Никольского смог бы выдержать такой прессинг со стороны Пархоменко… Кстати, сохранились воспоминания, равноценные свидетельским показаниям. Из воспоминаний бывшего флагманского артиллериста флота отставного капитана 1 ранга Павла Тихоновича Артюхова: «…В самом конце Никольский приказал отправить «кутузовцев». Баркас с аварийной партией крейсера начал медленно отходить от левого борта линкора. Пархоменко заорал на Никольского: «Кто приказал отпустить «кутузовцев»? Всем оставаться на своих местах!» Пока Никольский пытался что-то объяснить Пархоменко, «прихлебатели» из ближайшего окружения командующего начали суматошно размахивать руками, призывая баркас вернуться к борту… Все кончилось тем, что по причине резко нараставшего крена на левый борт, в задержавшийся у борта баркас рухнуло 30-ти тонное универсальное орудие, не поставленное на стопора…» При стандартном видении уголовного дела (если бы таковое было открыто –Б.Н.), только один этот факт мог быть выделен в качестве частного обвинения Виктора Пархоменко в «…действиях, приведших в гибели 2-х и более людей…»

Я бы очень не хотел оказаться в положении Николая Никольского… Таких «волевиков» от воинской службы как Пархоменко мне пришлось немало повидать на своем веку. В течение десяти лет мне пришлось нести вахту вахтенным офицером на авианесущем крейсере при трех командирах… Три с лишним года , заступая на ходовую вахту с командиром Юрием Соколовым, я заходил в ходовую рубку, как рабочий цирка в клетку с тигром-людоедом. Дальнейшее наше общение в смычке - вахтенный офицер - командир зависело от того, голоден ли хищник, и как давно он принял успокоительную «дозу»… Это притом, что командиром, Юрий Георгиевич Соколов, был, что называется,- от Бога… Просто, вырос он в Сибири, и детство у него было тяжелое…

Что же касается фактической степени ответственности каждого их обвиняемых комиссией адмиралов… Существуют уставные положения по передаче права управления кораблем в ситуациях, когда старший начальник считает, что командир не справляется со своими обязанностями. Либо, когда старший начальник решит, что младший лучше него справится с обязанностями по управлению кораблем. …

К примеру, когда 6 ноября 1977 года порывами шквального ветра был сорван с бочки Тяжелый авианесущий крейсер «Киев», стоявший на рейде Североморска, на его борту находился командир эскадры вице-адмирал Зуб, командир бригады капитан 1 ранга Скворцов, член ВС КСФ вице-адмирал Подорин. Громадный корабль, не успевший ввести в действие главную энергетическую установку, как щепку мотало по тесному, ограниченному скалами и мелями рейду. Командир корабля капитан 1 ранга Юрий Соколов никому из старших начальников не позволил управлять кораблем… Командир эскадры с начальником штаба, координировали взаимодействие со спасательными средствами и осуществляли общее руководство, командир бригады убыл на ют и руководил заводкой швартовов на подходившие к авианосцу буксиры. Катастрофа не произошла только потому, что авианосец, управляемый грамотным и волевым командиром, своим кованым форштевнем увяз в корне 19-го причала бухты Окольной… А спасательный буксир в качестве «кранца» не позволил левому борту авианосца «навалиться» на береговые скалы…

В тоже время, когда начальник штаба 170-й бригады капитан 2 ранга Баранник пытался вмешиваться в процесс управления авианесущим крейсером «Киев», то командир - капитан 1 ранга Юрий Соколов, с трудом сдерживая гнев , рычал – «…вахтенный офицер,- запишите в вахтенный журнал - «…*в управление кораблем вступил начальник штаба бригады…*» И, как правило, после этого «предложения» у Баранника пропадало желание «порулить» авианосцем… А бывало и так, что Юрий Георгиевич в приступе гнева в ответ на безграмотные «рекомендации» начальника штаба, пользуясь тем, что был старше Баранника по званию, посылал его « в бога и в мать…». Правда, после подобных «эпизодов» долго в должности командира авианосца капитан 1 ранга Соколов не задержался…

Эти эпизоды из своей непростой корабельной службы я привел к тому, что окажись на месте Николая Никольского Юрий Соколов, то мало бы Виктору Пархоменко не показалось бы… И угрозы оружием не остановили бы его.... Если бы Соколову в критической для корабля и экипажа ситуации начальник любого уровня мешал бы выполнять уставные обязанности, он пинками согнал бы его с мостика и руководил спасением корабля.

Кстати, за примерами не нужно было так «далеко» ходить… Примерно таким же характером и таким же крутым нравом обладал капитан 1 ранга Юрий Зиновьев, которого мы уже упоминали в ходе повествования. На этой почве между Зиновьевым и адмиралом Октябрьским неоднократно возникали «диспуты» по методике боевого управления крейсером «Молотов», или линкором «Севастополь»… И почему-то эти споры адмиралу Филиппу Октябрьскому не очень нравились… А кому, из начальников понравится, когда твой подчиненный аргументированно в резких тонах убеждает тебя в профессиональной некомпетентности…

Должно быть, Николай Иванович Никольский, воспитанный в интеллигентной семье, на подобный стиль поведения не мог решиться… А жаль,- линкор уже было не спасти, а людей бы спас…

Однако,- продолжим…

Долго и мучительно в течение последних шестидесяти лет анализируя по минутам процесс борьбы экипажа за спасение линкора, традиционно упускается ряд организационных элементов, предусмотренных корабельным уставом, но по разным причинам, «упущенных»(?) на линкоре «Новороссийск». При объявлении боевой тревоги, экипаж прибывает на свои боевые посты, производит доклады, и действует согласно расписания по боевой инструкции. Мы можем, ведомые праведным гневом, в сотый и тысячный раз задавать вопросы - почему командующий флотом, по прибытии на линкор не поднялся на ГКП, или, если угодно на ФКП… Почему прибывший на линкор начальник штаба эскадры, так же не организовал свой командный пункт на ФКП… А не стоит ли для начала не выяснить, почему на том же ГКП уже через час после взрыва, кроме матросов и старшин, расписанных в этом посту по боевой тревоге, не оказалось никого из офицеров линкора… Согласно того же расписания по боевой тревоге, в ходовом посту должен был находиться корабельный дирижер с журналом Боевых действий, за пультом управления рулем должен был находиться старшина команды рулевых, в штурманской рубке, смежной с ходовым постом, должен был занять свое место командир БЧ-1, или один из его заместителей,- младших штурманов, в рубке сигнальщиков должен был находиться старшина команды… Возглавлять расчет ГКП до прибытия командира, должен был старший помощник командира корабля. Он же должен был принять доклады от командиров боевых частей… Как следует из воспоминаний бывшего парторга линкора Ходова, - по тревоге на ГКП прибыл капитан 2 ранга Сербулов. Он же, выполняя боевую функцию старшего помощника и старшего на корабле, произвел доклад оперативному дежурному флота. Принимая доклады, и по возможности оценивая ситуацию, он, похоже, был готов предпринять меры по спасению корабля. Но, как уже говорилось, спустившись на ют, для доклада обстановки командующему, Сербулов более на ГКП не возвращался. И этот факт, был поставлен ему в вину…

Поскольку в нашем случае - на корабле, после сильнейшего взрыва имелись большие повреждения и потери личного состава, опять –таки, по команде с ГКП, личный состав боевых частей начал действовать в режиме аварийной тревоги… Часть функций в этом режиме передаются расчету ПЭЖа, при условии общего руководства с ГКП. Старпом, покидая ГКП, должен был оставить за себя своего первого заместителя, либо наиболее подготовленного вахтенного офицера, который осуществлял бы связь с командными пунктами и КП флота, обеспечивал наблюдение за обстановкой на рейде. Он же должен был руководить действиями дежурного по кораблю, отдавать приказания на использование корабельных плавсредств. В случае необходимости один из допущенных к ходовой вахте офицеров должен был выполнять функции помощника вахтенного офицера. Он же по необходимости производил записи в вахтенном журнале. В стандартном варианте, старший помощник, встречает командира, информирует его об обстановке, и в случае необходимости командир направляет старпома для руководства борьбой за живучесть на наиболее опасном и ответственном участке… При анализе воспоминаний участников событий на линкоре и материалов работы

Правительственной комиссии, можно сделать вывод о том, что на терпящем бедствие «Новороссийске», с 02 часов 10 минут и до момента опрокидывания ничего подобного не наблюдалось. Уже только тот факт, что весь этот период не делались записи в вахтенном журнале, воспринимается как дичайшее явление, особенно с учетом важности и трагичности событий, происходивших на линкоре. .

Можно принять во внимание тот факт, что командир линкора был в отпуске, старший помощник был на берегу… Можно принять к сведению и то, что строевой помощник, остававшийся за командира корабля, приняв доклады и в первом приближении определившись с обстановкой, при первой же возможности возглавил борьбу аварийных партий с поступавшей водой. Но дальнейшее развитие событий, по оценке отработки боевой организации линкора, не выдерживает никакой критики…

Даже с учетом тяжелейших повреждений корабля, больших потерь среди личного состава, на корабле должна была сработать система боевого заместительства, обеспечивая все действия экипажа в режиме боевой, или как в последнем случае - аварийной тревоги. Не было на ГКП Хуршудова, вместо него прибыл по тревоге Сербулов… Убыл с ГКП Сербулов, за него должн был остаться командир ЗАД Либерман, либо командир ДГК Марченко, имевшие допуск к управлению кораблем и числившиеся боевыми заместителями старпома… И так по всем командным пунктам и боевым постам… Как мы видим, на примере ГКП - схема боевого заместительства не сработала … Если бы эта схема сработала, не стали бы мы допытываться,- отчего и почему не поднялся на ГКП вице-адмирал Пархоменко, или контр-адмирал Никольский…

Кстати, по анализу тех же воспоминаний и из материалов работы комиссии, на командных пунктах основных боевых частей и дивизионов система боевого заместительства в первом приближении, таки, сработала… Остается разобраться, почему она не сработала на главном и основном участке - на командном пункте корабля...

Логично предположить, что прибыв линкор, и узнав, что командир корабля на ГКП, адмирал Пархоменко, сразу поднялся бы в ходовой пост… И уж, едва ли бы, сошел с него до самого конца борьбы за спасение линкора… Аналогичный путь бы проделал контр-адмирал Никольский… И уж там - в ходовом посту можно было и управление корабля передать от одного начальника другому, и затвердить эту передачу соответствующей записью в вахтенном журнале, или в журнале Боевых действий…

Когда же, прибыв на линкор, командующий флотом узнал, что помощник командира, остававшийся старшим на борту, спустился с ГКП и, находясь в районе пробоины, организует борьбу с поступлением воды, вполне логичным было то, что в ожидании доклада об обстановке от Сербулова, Пархоменко, вроде как - «задержался» на шкафуте… Ход дальнейших событий не оправдывает действий Пархоменко, но хоть как-то «проясняет» обстановку… Поднявшись в ходовой пост, адмирал быстро бы там всех «на уши поставил», глядишь и процесс борьбы за спасение корабля пошел бы более активнее, а главное - эффективнее…

А теперь представьте себе, - на корабль прибывает начальник штаба эскадры Николай Никольский, докладывает командующему о своем прибытии, оценивает степень опасности, грозящую кораблю, поднимается на ФКП к дежурному по эскадре, разворачивает там штабной Командный пункт и, фактически начинает руководить процессом спасения линкора… Возможен ли был такой вариант развития событий? Дело в том, что, прибывшему на линкор Никольскому, Пархоменко приказал - «навести порядок на корабле!»… Но, ведь , это еще не было приказанием вступить в управление кораблем… Более того, по сложившейся(?) порочной традиции, не мог начальник штаба эскадры проигнорировать командующего флотом, «тормознувшегося» на юте , и, поднявшись на ГКП, принять на себя управление аварийным линкором…

Что нам известно о контр-адмирале Никольском?

Николай Иванович Никольский в 1936 году закончил ВВМУ им. М. В. Фрунзе и начал службу штурманом дивизиона торпедных катеров. В 1938 году он уже начальник штаба этого дивизиона, затем штурман сторожевого корабля «Гром» и дивизионный штурман в бригаде сторожевых кораблей. После окончания в 1939 году курсов командиров кораблей 2-го ранга старший лейтенант Никольский командовал эсминцами «Разящий» и «Сталин на Черноморском флоте. В 1940 году Николай Иванович - командир эсминца «Расторопный», и с 1942 года —эсминца «Разъяренный» на Тихоокеанском флоте. В 1942 году Никольский в составе группы кораблей перевел свой эскадренный миноносец Северным морским путем на Северный флот. В феврале 1943 года его эсминец в результате заклинивания руля на полном ходу выскочил на скалистый берег острова Сальный в Кольском заливе при выходе на рейд Ваенги.

В марте 1943 года капитан-лейтенант Н. И. Никольский по решению суда военного трибунала был исключен из партии, лишен воинского звания, уволен из Военно-Морского Флота и осужден к 10 годам лишения свободы. Как «успешно» практиковалось в тот период войны, приговор суда был заменен на трехмесячный срок в штрафном батальоне. В августе 1943 года постановление военного трибунала было отменено. Бывшего «штрафника» Николая Никольского восстанавливают в партии и звании и назначают командиром эсминца «Разумный». Затем он последовательно командовал эсминцами «Достойный» и «Громкий» в эскадре Северного флота. Столь частая смена кораблей была связана с большими нагрузками , и неминуемыми частыми ремонтами эскадренных миноносцев, обеспечивавших в суровых условиях Арктики охрану и оборону атлантических конвоев союзников. В 1945 году капитан 3 ранга Николай Никольский поступает на командный факультет Военно-морской академии. В 1948 году после окончания Военно-морской академии капитан 2 ранга Никольский — командир дивизиона эсминцев, и с 1951 года в звании капитана 1-го ранга - командир бригады эскадренных миноносцев на Черноморском флоте. В 1953 году Никольский получает звание контр-адмирала и в январе 1954 года назначается начальником штаба эскадры Черноморского флота. С учетом предыдущего опыта службы командир эскадры вице-адмирал Уваров чаще выходил в море на линкорах и крейсерах, а начальник штаба - на эскадренных миноносцах. При этом обязательно

учитывалось наличие допуска к управлению различными классами кораблей. В этом отношении командующий флотом вице-адмирал Горшков, сам имевший допуски к управлению практически всеми классами кораблей, не делал исключений для командиров и начальников штабов соединений. Времени на полноценное освоение линкоров у Никольского явно было не достаточно. Самоуверенный и не в меру амбициозный Виктор Пархоменко, считал, что он получил достаточную практику командования крейсерами и линкорами, но, следует учесть, что в тот кратковременный период, когда он командовал крейсером «Молотов» и линкором «Севастополь», эти корабли практически не выходили в море.

В октябре 1955 года командир эскадры вице-адмирал Уваров был в отпуске. Обстоятельства складывались не просто… Как уже говорилось, - Николай Никольский по прошлому опыту службы был «миноносником», начальник штаба флота - контр –адмирал Чурсин - подводником… И только один командующий фотом вице-адмирал Пархоменко был, вроде как, - универсалом, - имевшим опыт командования канонерскими лодками, мониторами, миноносцами, крейсерами и линкорами… Казалось бы ,- ему и карты к руки… Если же взглянуть на ситуацию объективно, то Виктор Пархоменко при откровенно слабом уровне обще-технической подготовки за неполный год командования крейсером и год командования линкором физически не мог в должной мере освоить эти корабли.

Следует признать, что в ту трагическую ночь 29 октября по уровню профессиональной подготовки и навыкам в управлении кораблями из представителей командования Николай Никольский был самым компетентным моряком и наиболее адекватным руководителем… Вполне естественно, что у членов Правительственной комиссии возник вопрос,- кто непосредственно возглавлял экипаж линкора в критической, предшествующей катастрофе ситуации, и почему в командование линкором не вступил Николай Иванович Никольский?

02 часа 30 мину. На аварийный линкор прибыл начальник штаба эскадры с группой офицеров своего штаба. Теперь требуется ответить на вопрос, - можно ли было в обстановке, что застал на линкоре Никольский что-либо кардинально изменить или исправить? Командующий флотом потоками брани обрушивается на Никольского. Из воспоминаний бывшего флагманского артиллериста флота Павла Артюхова, находившегося в это время рядом к командующим, следует, что неоднократно звучало – «… Почему люди раздеты и все в грязи? - Срочно навести порядок на линкоре!!! Казалось, кому еще было непонятно, что матросы полураздеты, потому как покидали кубрики по сигналу боевой тревоги, измазаны илом, выброшенным из пробоины… Очередной «десант» флагманских специалистов штаба эскадры, прибывших с Никольским, от греха подальше, быстро устремляется на «свои» КП. Каждый из них имел свои плановые таблицы на все случаи жизни и был готов контролировать, учитывать, учить… Казалось бы, - самое время не интендантов напрягать, чтобы те доставили на корабль комплекты рабочего платья для переодевания команды, а подняться на ГКП и принять командование аварийным линкором…

При этом,- маленькое, но существенное уточнение,- среди флагманских специалистов эскадры, прибывших на корабль, не оказалось флагманского механика эскадры,- то есть первого и основного советника командира эскадры по вопросам борьбы за живучесть корабля… Оказывается,- дома его не застали… Начальник разведки эскадры, в ту пору капитан 2 ранга, Вышленцов оставил воспоминание о той трагической ночи, хотя, на аварийном линкоре ему не пришлось побывать. Казалось бы, отчего бывшему флагманскому механику эскадры не написать воспоминаний… Быть может, рассказал бы, где он в ночь был, и почему не прибыл на КП эскадры и не выполнил свою боевую функцию при командующем эскадрой… Хоть и с большим опозданием на линкор прибыл флагманский механик дивизии крейсеров капитан 2 ранга Бабенко… Казалось бы, что он - бывший командир электромеханической боевой части «Новороссийска», ранее служивший в должности командира дивизиона Живучести, окажет существенную помощь своим бывшим подчиненным… Оказывается,- только КАЗАЛОСЬ… Это все к тому, что положение Николая Никольского, сразу и решительно не принявшего на себя командование линкором, в дальнейшем только усложнялось, и что-либо изменить уже было поздно…

Как должен был поступить в этой ситуации контр-адмирал Никольский? Мог ли он переломить ситуацию, взяв на себя командование гибнущим кораблем? Наделенный(?) правом командования линкором, он должен был, игнорируя последующие приказания Пархоменко, вместе с офицерами своего штаба подняться на ФКП, выйти на связь с оперативным дежурным штаба флота, сообщить о том, что он принял командование и предпринять меры к спасению линкора.. Так бы поступил адмирал Колчак, но Никольский не был Колчаком… Пархоменко убедительно доказывал членам Правительственной комиссии, что он приказал Никольскому «вступить» в управление линкором… А как выглядела ситуация фактически? Знакома ли вам, мой терпеливый читатель, как в соответствии с руководящими документами должна происходить передача командования кораблем? По приказанию старшего на борту в вахтенном журнале делается запись… К примеру – 02 ч.45 мин «…По приказанию командующего флотом вице-адмирала Пархоменко в управление кораблем вступил Врио командующего эскадрой контр-адмирал Никольский…» Далее следовала подпись вахтенного офицера или старшего помощника командира… Не было этой записи, как не было и вахтенного журнала и, как уже отмечалось,- не было и вахтенного офицера в ходовом посту линкора. И к анализу этой ситуации мы неоднократно возвращались.

Кстати, прибыв на борт терпящего бедствие линейного корабля «Императрица Мария», адмирал Колчак в течение десятка минут оценил остановку, и отдал приказание командиру капитану 1 ранга Кузнецову о срочной эвакуации экипажа…

Даже сознавая безнадежность дальнейшей борьбы за живучесть, опять-таки по праву, данному Корабельным уставом, Никольский был обязан отдать приказ об эвакуации личного состава. Ни того, ни другого он не сделал, и за это понес заслуженное наказание. Николай Иванович поддался истерическому прессингу Пархоменко, грозившего расстрелять паникеров… Паникерами он считал тех, кто

сначала советовал освободиться от якоря и бриделей и вывести линкор на мелководье, а затем - приступить к эвакуации личного состава, не задействованного в непосредственной борьбе за живучесть корабля…

Практически весь период, предшествовавший катастрофе, силами аварийных партий героически велась борьба с поступавшей водой. Но даже в этой обстановке, по мере оставления помещений и боевых постов, затапливаемых водой, личный состав до резкого нарастания левого крена не ощущал грозящей опасности. На верхней же палубе, происходила суета с заведением буксирных концов, приемом и отправлением портовых плавсредств.

Добровольно-принудительно, приняв на себя роль основного распорядителя при Пархоменко, Никольский, не давая себе отчета в возможных последствиях, начал решительно реализовывать бредовую идею о буксировке кормы линкора в направлении госпитального причала. Примерно в это время, наконец-то на линкор прибыл старший помощник капитан 2 ранга Георгий Хуршудов. Хуршудов, застав на шкафуте скопище начальников, докладывает о своем прибытии командующему флотом, начальнику штаба эскадры и, как бы принимает эстафету командования теперь уже определенно гибнущим линкором. В отличие от Пархоменко и Никольского он на несколько минут поднялся в ходовой пост, в котором сиротливо стояли матросы, расписанные на пультах связи, в компании с сигнальщики, находящимися на крыльях мостика… В отличие от Пархоменко и Никольского психика Хуршудова не была отягощена тяжкими воспоминаниями о гибели кораблей, запахами следственных изоляторов… Он понял, что корабль спасти не возможно и в процессе продолжавшейся тревожной суеты, несколько раз подходил к Пархоменко с предложениями эвакуации, части экипажа, не задействованного в процессе борьбы за живучесть и находившегося в строю на юте… Всякий раз Пархоменко отмахивался от него как от назойливой мухи, и отсылал прочь с очередным бредовым приказанием…

В ходе работы Правительственной комиссии, оказавшись между молотом - генералом Малышевыи и наковальней - адмиралом Пархоменко, ощущая кожей присутствие рядом адмирала Горшкова, Хуршудов стал давать уклончивые показания… Во время второго допроса он не подтвердил фактов обращения к Пархоменко с просьбами об эвакуации экипажа, во время третьего допроса не подтвердил, что лично дал команду по трансляции о выходе личного состава на ют из внутренних помещений… Здесь не нужно быть ясновидящим, - Пархоменко в перерывах между допросами дал понять Хуршудову, что в случае вынесения ему сурового приговора потянет его за собой… Возможно, Виктор Пархоменко напомнил Хуршудову о том, что четыре года назад «вытащил» его в Севастополь с Амура… Похоже, что лучше бы и не вытаскивал… Когда же крен на левый борт стал расти, то появились признаки неуправляемого хаоса… Все это время рядом с командующим находилось много совершенно бесполезных и даже опасных в этой ситуации людей… Быть может, кто-то читая эти строки улыбнется, узнав, что с корабля согнали майора продовольственной службы, прибывшего для учета посуды утраченной при взрыве… Это не смешно, особенно если учесть, что система

тотального контроля за хозяйственной деятельностью, заведена была в давние времена и имела богатую практику… В апреле 1942 года, когда, по мнению верховного командования стабилизировалась линия фронта под Севастополем, в числе контролеров прибыли чиновники Союз-вин-прома, контролировать убыль и расход запасов шампанских вин в хранилищах… Как следует из протоколов допросов ЧВС вице-адмирала Кулакова, да и самого Виктора Пархоменко он периодически путался в своих показаниях, не мог точно назвать время и последовательность отдачи тех или иных приказаний. Если бы управление кораблем осуществлялось из ГКП, то все приказания командира и производимые по ним действия подчиненных фиксировались бы в вахтенном журнале и в журнале боевых действий. Ведение этого журнала является боевой функцией военного дирижера. При объявлении боевой тревоги, военный дирижер прибывает на ГКП и по установленной форме фиксирует все приказания командира, старших начальников, и действия экипажа в процессе выполнения этих команд. Ведение журнала контролируется старшим помощником и заверяется командиром корабля. Быть может, вице-адмиралы Пархоменко и Кулаков об этом не знали? ЖБП является совершенно секретным документом, вахтенный журнал- с первого дня его ведения - секретный документ. Сохранности этих документов даже в условиях аварий и катастроф уделяется первостепенное значение. Капитан 2 ранга Смоляков, стоявший в тот день оперативным дежурным по КП эскадры, получив приказание перенести свой пост на крейсер «Керчь», и, действуя в соответствии со служебной инструкцией, вынес сейф с документами в район 3-й башни главного калибра. К сожалению, в процессе опрокидывания линкора, сейф, скорее всего, оказался на дне.. Так что и этот источник информации по текущим событиям, предшествовавшим катастрофе, оказался недоступен членам Правительственной комиссии.

При анализе воспоминаний севастопольцев - современников «новороссийской» катастрофы, выясняется, что немалая часть ветеранов флота, считающих себя знатоками его истории, и даже читавших книги Каржавина, до сих пор предполагали, что начальники, признанные виновными в катастрофе «Новороссийска», таки, были судимы, но оправданы(?) судом, понеся наказания только в административном порядке… Святая наивность, - если бы по факту катастрофы с линкором и гибели более шестисот человек, было заведено уголовное дело, и в соответствии с существовавшим законодательством проведены следственные действия, то можно не сомневаться в том, что значительные сроки тюремного заключения получили бы не только непосредственные виновники, названные в заключительном акте Правительственной комиссии, но мало бы не показалось и начальникам , деятельность которых в известной степени способствовала созданию негативных условий, способствовавших катастрофе.

Пока это лишь к тому, что Виктор Пархоменко, предполагая , что его ждет судебный процесс, предпринимал все возможные действия, чтобы как-то смягчить вполне реальные статьи обвинительного приговора.

Я лично готов поверить тому, что Пархоменко, в силу своей выдающейся технической неграмотности, первые полтора часа, предшествовавшие

опрокидыванию линкора, действительно верил в то, что корабль удастся удержать на плаву, в период же нарастания левого крена, он так же наивно предполагал, что линкор ляжет бортом на грунт, сохранив условия для эвакуации экипажа… Возмутительно то, что после этого, он посчитал возможным обвинить механиков в том, что они вводили его в заблуждение своими обнадеживавшими докладами…

Уж, извините,- обделался,- то найди в себе силы - держать удар…

Что касается механиков, то они делали все от них зависящее в экстремальных условиях борьбы за спасение корабля… Проблема была лишь в том, что при тех повреждениях и разрушениях, что получил линкор при взрыве, длительное время удержать его на плаву было нереально, а эффективно бороться с креном и дифферентом, пытаясь посадить его на ровный киль, по техническим условиям было невозможно…

И так, не взял на себя груз ответственности контр-адмирал Никольский и был назван Правительственной комиссией одним из виновников гибели линкора.

Причина, видимо, в психологическом факторе. Никольский не смог преодолеть того воинствующего барского хамства, что извергал на окружающих Пархоменко. Кроме того, не могла бесследно пройти та моральная травма, что была ему нанесена ему в 1943 году еще одним известным волевиком, - адмиралом Арсением Головко, отдавшим на «съедение» кровожадным чекистам одного из лучших своих командиров…

Виктор Пархоменко, Николай Никольский… Кто бы поминал их лихим словом, если бы на своем боевом посту был командир линкора капитан 1 ранга Кухта, или грамотный, волевой, способный переломить ситуацию и возглавить борьбу за живучесть старший помощник…

Возникает естественный вопрос, - как так могло случиться, что на корабле одновременно отсутствовал командир и старший помощник, замещавший командира… Да, действительно, в Корабельном уставе в редакции 1959 года – «КУ-59», появится строка в обязанностях старшего помощника командира – «…должность старшего помощника не совместима с частым оставлением корабля…» А что, разве до выхода корабельного устава в этой редакции, кто - либо из корабельных офицеров сомневался в логичности этого, выработанного столетиями морской службы, требования?

Так, быть может, анализ причин столь трагического исхода катастрофы с «Новороссийском» стоило бы начать не с ошибок, допущенных в процессе борьбы за живучесть, командующим флотом и командиром эскадры, а с личностей командира линкора и его старшего помощника, не оказавшихся в этот трагический момент во главе экипажа, и не возглавивших ту самую - борьбу за живучесть? Соответствовали ли занимаемым должностям эти офицеры, в отсутствие которых, по сути, и погиб линкор?И насколько повседневная и боевая организация, отработанная на линкоре, способствовала успешной борьбе за живучесть корабля и сохранения его экипажа?

Если честно сказать, то, обращаясь к теме гибели линейного корабля «Новороссийск», я не планировал затрагивать проблемы повседневной и боевой организации, существовавшей на линкоре. Но, коль эти проблемы, слишком явно отразились на судьбе линкора и значительной части его экипажа, - это, видимо - неизбежно…

Когда случилась катастрофа с линейным кораблем «Императрица Мария», то погибло 320 членов экипажа. Кто тогда мог предположить, что это, далеко не предел возможных потерь при гибели линкора в родной гавани? Имеет смысл проанализировать текст сообщения, отправленного Морским министром адмиралом Григоровичем в адрес командующего Черноморским флотом адмирала Колчака.

Секретно. №65 от 18 ноября 1916 года. *«Милостивый государь Александр Васильевич, Разделяя мнение Вашего превосходительства об отсутствии в следственном материале по делу о гибели линейного корабля «Императрица Мария» положительных данных для суждения, об истинной причине взрыва погребов 12-дм носовой башни, я в то же время* ***признаю, что на установившийся на этом корабле порядок службы и на те грубые отступления от требований Морского устава, которые и Ваше превосходительство усмотрели по этому делу, могли не только обусловить возможность катастрофы, имевшей место 7 октября, но и приблизить ее наступление, если таковая была неизбежной.*** *Вследствие сего я не нашел оснований обойтись в настоящем случае без рассмотрения дела о гибели линейного корабля «Императрица Мария» в установленном законом порядке ,о чем и доложил Его Императорскому величеству .*

По всеподданнейшему моему докладу заключения следственной комиссии и Вашего мнения по существу сего заключения Государь Император в 10-й день сего ноября высочайше повелеть соизволил направить дело о гибели линейного корабля «Императрица Мария» на судебный ход, в порядке 1113-1130 статей Военно-морского судного устава, с привлечением к делу в качестве прикосновенных лиц контр-адмирала Порембского, капитана 1 ранга Кузнецова, капитана 2 ранга Городысского и старшего лейтенанта князя Урусова, но рассмотрение этого дела отложить по обстоятельствам военного времени до окончания войны, с тем, чтобы контр-адмирала Порембского до суда ни на какие должности на флоте не назначать. Прочие же прикосновенные к делу лица могут быть назначены к исполнению служебных обязанностей, но в таких должностях, которые не ставят их в положение самостоятельных ответственных начальников. …. Прошу Вас, милостевый государь, принять уверение в совершенном моем уважении и таковой же преданности». И. Григорович»

По моему глубокому убеждению , адмирал Григорович был более образованный моряк и более грамотный руководитель чем Николай Герасимович Кузнецов. Сравнивать фигуры Александра Колчака и Виктора Пархоменко, нет необходимости, они несопоставимы…

Итак, Григорович определенно считал, что «…***грубые отступления от требований Морского устава могли не только обусловить возможность катастрофы, но и приблизить ее наступление, если таковая была неизбежной…****».*

Теперь нам предстоит выяснить - какие отступления от требований устава, наблюдались на линкоре до катастрофы; насколько эти нарушения могли отразиться на процессе борьбы за спасение корабля и его экипажа и, если, таковые имели место быть, то кто должен был нести за это ответственность.

.

Заключение

Шли годы. О трагедии с линкором «Новороссийск» представители командования и местные власти предпочитали как-то вымученно молчать, среди горожан информация распространялась на уровне слухов, а за пределы города и флота распространялась на уровне городской легенды… Даже старшие офицеры флота, по роду службы общавшиеся с бывшими «новороссийцами» о катастрофе имели самое смутное представление. После трагедии с «Отважным», в соответствии с Директивой ГШ ВМФ, в октябре 1974 года с офицерским и мичманским составом кораблей требовалось провести ряд занятий по содержанию и эксплуатации систем ППЗ погребов. Командир БЧ-2 ТАКр «Киев», в ту пору капитан-лейтенант Юрий Петрович Рыбак, поручил мне выступить на общем собрании с информацией об авариях, связанных с ракетным и артиллерийском вооружением на флотах. Когда я вкратце привел информацию по катастрофе с линкорами «Императрица Мария» и «Новороссийск, то многие мичмана об этих трагедиях услышали впервые. И это притом, что многие потенциальные источники информации по катастрофе «Новороссийска» служили рядом с нами.

Анатолий Гудзикевич командовал зенитным ракетным дивизионом на крейсере «Дзержинский», а затем возглавил ракетно-артиллерийскую боевую часть на ПКР «Москва», Юрий Гарамов стал командиром ПКР «Ленинград», а затем командовал 2-м Противолодочным факультетом ЧВВМУ, воспитав двух сыновей, ставших адмиралами, Карл Жилин командовал кораблями и частями флота, стал контр-адмиралом. И это только те, с кем меня в какой-то степени сводила судьба. До 1955 года я жил в одной коммуналке с семьей старшины команды электриков мичманом Владимиром Лобатюком; в училище в одной учебной роте со мной учился Леонид Бакши - сын старшины, чудом спасшегося при переворачивании линкора. Начав служить на «Дзержинском» в 1972 году я пользовался инструкциями, разработанными Гудзикевичем, стажируясь на «Ленинграде», я наблюдал как Гарамов, разгуливая по шкафуту, стрелял из «мелкашки» по ныркам и чайкам … Но все они по разным причинам не спешили поделиться информацией о последнем трагическом дне линкора… Одни даже в воспоминаниях не хотели возвращаться к той кошмарной

ночи, другие потому, что отсутствовали на линкоре в ночь катастрофы… Последняя категория «новороссийцев» была особенно молчалива, в глубине души неся частицу вины за погибших на линкоре сослуживцах…

Удивляться подобной ситуации в те годы не приходилось … Примерно такой же пеленой информационной завесы были окутаны техногенные катастрофы в «номерных» Свердловсках, трагедия, сопутствовавшая испытаниям ядерного оружия на Семипалатинском полигоне. Разница была лишь в том, что трагедия с «Новороссийском» случилась рядом с нами, фактически на наших глазах. Время шло, боль потерь от той трагедии жила рядом с нами, в семьях погибших моряков, в тяжких воспоминаниях моряков, служивших на «Новороссийске».

Бывший председатель Правительственной комиссии В. А. Малышев в 1956 году за строптивый характер был освобожден от обязанностей заместителя председателя Совета Министров СССР и назначен председателем Государственного комитета по новой технике. Умер Вячеслав Александрович 20 февраля 1957 года, не дожив до пятидесяти пяти лет. За выдающиеся заслуги перед Родиной его прах был помещен в Кремлевской стене на Красной площади. Именем Малышева назовут улицы в Москве и Коломне, завод тяжелого машиностроения и станцию метро в Харькове. Принципы его жизни и деятельности можно расценивать как завещание руководителям , особенно актуальное в наше тревожное и по-прежнему нестабильное время :

«…не хвататься за все дела сразу, а наметить основные, решающие задачи и довести их до конца; уметь рассматривать и оценивать любую техническую проблему со всех сторон, особенно с позиций экономического эффекта от ее реализации, материальных возможностей и перспектив развития; беспощадно искоренять консерватизм и воспитывать в себе стремление к новому, прогрессивному; нас несколько сотен человек (руководителей), а технику делают десятки и сотни тысяч людей. Мы не контролеры и не учителя. Мы — инициаторы...»

Надо полагать, что Малышев по многим причинам до конца жизни испытывал неудовлетворенность результатами работы Правительственной комиссии по «Новороссийску». Не в его принципах – «технаря по жизни», а руководителя - по жизненным обстоятельствам, были малые сроки работы комиссии, не позволившие собрать всю доказательную базу и сделать технически обоснованные выводы по источникам взрыва, причинам потери остойчивости линкора... А Малышев, судя по его деятельности на министерских постах, стремился к полному раскрытию любой стоящей перед ним проблемы.

Главнокомандующий ВМФ С. Г. Горшков в 1967 году получил звание Адмирала Флота Советского Союза, а в 1982 году — вторую звезду Героя Советского Союза. Бывших своих коллег, поддержавших его «особое» мнение при написании выводов Правительственной комиссии Сергей Георгиевич не забывал: на океанских просторах появилось судно комплексного снабжения «Борис Бутома», на Тихоокеанском флоте появился морской тральщик (МТЩ) «Контр-адмирал Першин».

В 1963 году на Братском кладбище Севастополя по проекту скульптора П. И. Бондаренко, архитекторов А. А. Заварзина и В. М. Артюхова воздвигнут памятник погибшим «новороссийцам» с 12-метровой фигурой Скорбящего Матроса из бронзы гребных винтов линкора и лаконичной надписью:

РОДИНА — СЫНОВЬЯМ

На стеле у братской могилы выбито:

МУЖЕСТВЕННЫМ МОРЯКАМ ЛИНКОРА «НОВОРОССИЙСК»,

ПОГИБШИМ ПРИ ИСПОЛНЕНИИ ВОИНСКОГО ДОЛГА

29 ОКТЯБРЯ 1955 г.

ЛЮБОВЬ К РОДИНЕ

И ВЕРНОСТЬ ВОЕННОЙ ПРИСЯГЕ

БЫЛИ ДЛЯ ВАС СИЛЬНЕЕ СМЕРТИ

Первое массовое захоронение погибших моряков состоялось 30 ноября на Братском кладбище. Тогда, по сообщению одного из руководителей этого скорбного мероприятия Замуриева в землю легли 220 гробов , затем 43-х погибших моряков торжественно похоронили на кладбище Коммунаров. Затем, с 3ноября по 16 декабря в братских могилах Братского кладбища были похоронены в гробах 247 моряков. Там же в одной из могил находятся безымянные останки моряков, извлеченные в процессе водолазных работ из помещений подвсплывшего корпуса линкора. По ряду обстоятельств, останки многих моряков навечно остались на дне Севастопольской бухты. Трудно было смириться матерям и отцам, женам и детям, что могилы их родных долгое время оставались безымянными. Все эти годы в местах захоронения моряков кроме цветов и венков оставляли они фотографии и самодельные дощечки с именами погибших.

Лишь на памятнике аварийной партии крейсера «Михаил Кутузов» были увековечены имена 27 моряков, погибших под опрокинувшимся линкором.

В 1990 году на Братском кладбище наконец-то установили мраморные плиты с именами 567 погибших моряков. Казалось бы, завеса молчания снята, и запоздавшая на сорок лет справедливость восторжествовала??!!

Попробуем отследить весь процесс, в ходе которого начиная со дня катастрофы, существовала реальная возможность сбора и захоронения останков погибших моряков.

В «Книге Памяти города-героя Севастополя», том 6-й, опубликованы фамилии 618 погибших (2 человека пропущены). В этом томе председатель совета ветеранов линкора «Новороссийск» кап.1 ранга в/о Ю. Г. Лепехов, основываясь на обширной переписке и анализе воспоминаний участников трагедии, сделал приписку : «…по ряду косвенных данных погибло около 640 человек» (стр.618).

Кап.1 ранга в/о О. П. Бар-Бирюков в книге «Час Х для линкора «Новороссийск» пишет о 660 погибших (стр.246).Но, по ряду тех же косвенных признаков, я не стал бы доверять мнению Бирюкова.

Логично было бы задать вопрос - какая отчетная документация сохранилась по всем ритуальным процедурам , связанным с захоронением останков моряков Новороссийска»? Должно быть, вы удивитесь, если я скажу, что основными и чуть ли не единственными

документами, доступными исследователям, по этому процессу является черновая тетрадь с учетом погребального процесса, которую вел ответственный от корабля - капитан 3 ранга Никитенко, и письмо в адрес Николая Черкашина, написанное бывшим командиром 4-й башни главного калибра Замуриевым, возглавлявшим группу моряков, занимавшихся опознаванием, учетом и подготовкой к погребению тел моряков, доставляемых в складское помещение на Инженерном причале. Чтобы сохранить хронологию этого печального «процесса» начнем с информации Замуриева.

«Наша команда, одетая в химкомплекты, должна была выгружать погибших и укладывать их в складах на Инженерной пристани. Там же в конце длинного помещения были складированы около тысячи гробов увеличенного размера. Мы работали по 9-10 часов . Я доставал из карманов документы, зачитывал фамилии, а матрос, сопровождавший меня, записывал их в журнал. Если документов не оказывалось, я разрезал большими ножницами робу и искал подписи на тельняшках… Затем стелили в гроб простыню, укладывали тело погибшего , закрывали его другой простыней и заколачивали крышку с прибитой новой бескозыркой. Помечали гроб регистрационным номером и приступали к следующему. В тот день мы отправили на Братское кладбище 220гробов (судя по трудоемкости и специфике «процесса» - это было 1-е ноября Б.Н.). Их возили шесть автомашин, но порой и они не успевали со своими траурными рейсами.

На второй или третий день были организованы похороны 42 (43-Б.Н.) человек на городском кладбище Коммунаров . Гробы с телами погибших были вывезены ночью и уложены в братскую могилу. Могила была открыта. Наутро весь оставшийся в живых экипаж был выстроен по подразделениям в колонну по четыре - всего около 1200 человек - и во главе с командиром капитаном 1 ранга Кухтой, старшим помощником капитаном 2 ранга Хуршудовым и замполитом капитаном 2 ранга Шестаком направился на похороны. Колонна получилась длинная: если голова ее втягивалась в улицу Адмирала Октябрьского, то хвост был по другую сторону площади Революции - где-то у комендатуры. Горожане смотрели на нас сначала с недоверием: ходили слухи, что экипаж погиб почти весь и что в колонну набрали подставных лиц…»

В качестве комментария: Захоронение 220 гробов накануне на Братском кладбище не могло состояться совершенно незаметным, прежде всего для родственников погибших моряков, и горожан, державших ситуацию под контролем. Процесс «тайных»(?) похорон, способствовал распространению «вредных»(?) слухов на флоте и в городе и заставил командование флотом, таки, организовать торжественное захоронение очередной партии погибших моряков в гробах на кладбище Коммунаров.

Что же касается численности моряков в траурной колонне…

Все последующие за катастрофой годы возникали вопросы не только о числе жертв, но и о том, сколько человек было на линкоре в момент катастрофы. Бывший заместитель командира линкора Г.М. Шестак вполне авторитетно заявлял: «Линкор был полностью укомплектован личным составом -1620 человек. Накануне прибыло пополнение и курсанты из Одесской (Херсонской –Б.Н.) мореходки. Всего вместе с аварийными партиями соседних крейсеров на «Новороссийске» было более 1900 человек…» Даже с учетом того, что основной состав аварийных партий с двух крейсеров успел покинуть линкор на своих

баркасах, цифру в 1750-1800 человек, находившихся на борту в момент опрокидывания линкора, следует считать вполне достоверной.

На момент траурных мероприятий на кладбище Коммунаров в госпитале и в больницах города находилось более 200 человек только из числа экипажа линкора. Если же по минимуму учесть - 600 человек погибших моряков, то в строй реально было поставить не более 800 моряков. Вполне логичным было участие в похоронах по сотне моряков с крейсеров, чьи аварийные партии понесли потери в процессе борьбы за живучесть линкора. И этот факт не стоило скрывать… Вот, и набралось в колонне -1200 человек…

Вдова Ивана Гавриловича Кириенко Зинаида Никифоровна у гроба мужа.

Замуриев продолжал: *«… Ох уж эти слухи! Но вскоре многие стали узнавать в наших рядах своих знакомых, родственников, да и потом линкоровцы всегда выделялись ростом – ниже 175 сантиметров не брали. В общем, поверили и пошли следом…*

…Позже было признано, что похороны организовали неправильно. Нужно было гробы открыть и переносить их на руках. А так снова поползли слухи, что в гробы клали по полчеловека. На самом деле только в два гроба были уложены останки четырех моряков, точнее то, что от них осталось…»

Ирина Ефимовна Матусевич авторитетно заявляет, что Никитенко и Замуриев выполняли свое ответственное и скорбное задание совместно: Замуриев с командой моряков, как уже говорилось, проводил все первичные операции и по готовности очередной партии гробов, отправлял их на автомашинах к месту захоронения, а группа моряков под руководством Никитенко осуществляла непосредственно процесс захоронения. Поэтому, казалось бы, разночтений в учете быть не должно…И, тем не менее… Факты говорят об обратном. Судите сами.

У дочери Ефима Матусевича - Ирины Ефимовны до передачи в музей сохранялась рабочая тетрадь бывшего командира БЧ-1 М.Р. Никитенко, отвечавшего за организацию

похорон. Это, по сути – единственный документ, которому, казалось бы, можно доверять в полной мере.

«31.10.1955 Похоронено 42 + 1 = 43 человека. Кладбище коммунаров.

Остальные захоронены на Братском кладбище.

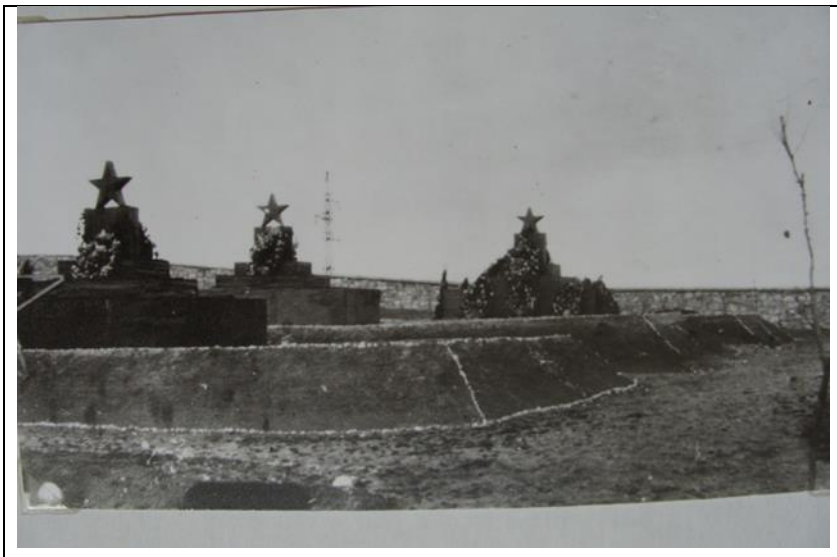
03.11.1955 18 ч. 69 гробов, 70 человек, из них 13 не опознано.

05.11.1955		63	8
06.11.1955	39	40	6
09.11.1955 9ч		22	4
12.11.1955		6	2
15.11.1955 9ч		5	
19.11.1955		2	
09.12.1955		2	1
14.12.1955 12ч	1		
16.12.1955 10ч	1		
Всего		255	34

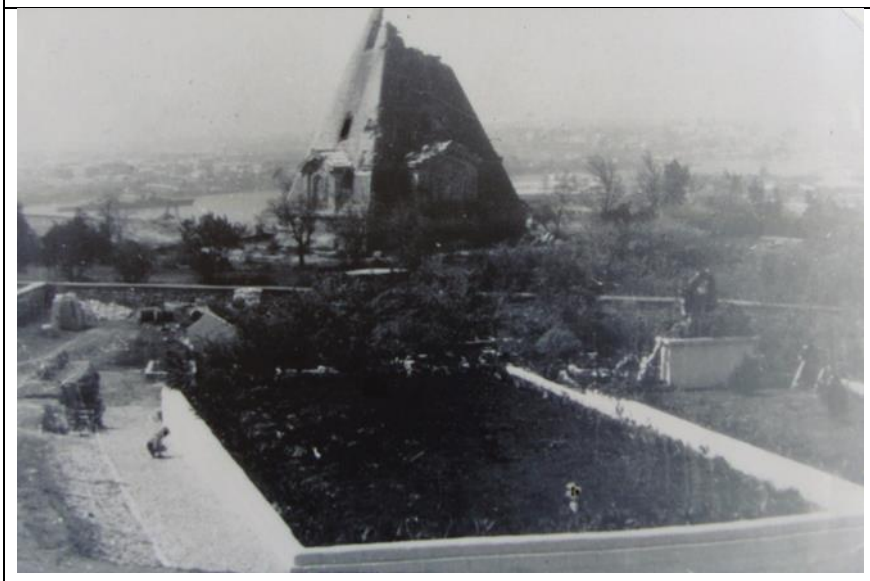
По записям в тетради Никитенко выходит, что до 16 декабря 1955 года на Братском кладбище были захоронены 255 человек, из которых 34 не были опознаны.

Из приведенного же фрагмента письма Замуриева определенно следует, что захоронение 220 тел моряков на Братском кладбище было произведено до 3- го ноября, - дня, когда была произведена первая запись в тетради Никитенко.

Мы не вправе строго судить офицеров, ответственных за организацию похорон погибших моряков, и все же… Произвести захоронение 220-ти моряков, и тут же забыть(?) об этом факте… На память приходят строки их книги Николая Черкашина - «Это не газон, это братская могила!...». Вспоминает Ирина Ефимовна Мутусевич: «…*Или вот Никитенко. Он нам с мамой подробно рассказывал, как они приехали на Братское, на этом месте была голая степь. Как начали размечать места для трех больших братских могил, потом подробно рассказывал в какой день и кого хоронили. Он все записывал и зарисовывал в тетрадь, которая сейчас в музее. Не думаю, что он мог забыть тот факт, что там уже было захоронение. И могил было 3, я сама это помню. Потом это место изменили до неузнаваемости, сохранилась только одна могила, да и то в уменьшенном размере*».



Первые три братских могилы, в которых предположительно до 1-го ноября были погребены 220 моряков



На фотографии зафиксирован тот период, когда девять братских захоронений, произведенных с 3 ноября по 16 декабря 1955 года , были ограждены общим цоколем. Первоначально здесь и планировалось оформление этой непомерно большой братской могилы. Справа - возвышенное надгробие над братским захоронением, морякам из аварийной партии крейсера «Михаил Кутузов». В глубине фотографии виден холм под тремя братскими могилами, что запечатлены на верхней фотографии.

Изувеченный войной купол Никольской часовни…Громадная братская могила, сравнимая, разве только, с аналогичными захоронениями Пискаревки… И маленькая, четырехлетняя девочка, играющая «в песочек» Еще не пришло время сказать , что вся ее последующая жизнь будет связана и «повязана» с этим печальным местом, напоминавшим о великой трагедии, отобравшей у нее отца…

В братских могилах периода Крымской войны, хоронили по сто павших воинов. Здесь же, по самым приметным подсчетам были похоронены 255 моряков.

Сравните эту фотографию июля 2017 года с предыдущей, сделанной весной 1957 года. Тот же ракурс и тоже место… Вот только могил не видно… Быть может, они были слишком велики и не «вписывались» в величественный ландшафт?

Быть может, кто объяснит мне - где нынче находятся те братские могилы, что зафиксированы на фотографии 1957 года!? Руки тех вандалов от ландшафтной архитектуры, что в 1961 году «реконструировали» этот участок Братского кладбища не дотянулись лишь до погребения «аварийщиков» с «Михаила Кутузова» и одной из трех могил первого захоронения 1 ноября 1955 года. Все же те «неровности» почвы, что мешали бульдозеристам создать холм под будущим памятником, в полном смысле этого слова пошли «прахом»… И опять, как 60лет назад скромно тулятся рядом с обезличенными обелисками фотографии моряков, привезенных их родственниками с дальних уголков нашей, пожизненно несчастной Родины…

Не ужели нельзя было сохранить могильные плиты на братских могилах?

Я уверен, что с памятью у Никитенко все было в полном порядке, подобные вещи не забываются. Причина подобных «провалов» в памяти имеет вполне «житейскую» основу… До конца работы Правительственной комиссии неоднократно озвучивалась цифра потерь -300-350 человек, в этой связи и «отсчет» в списке захоронений Никитенко начался с 3-го ноября. А татарин, Замуриев, казалось бы, работавший в паре с Никитенко, проявил поразительное упрямство, и продолжал напоминать о 220 гробах, отправленных на Братское кладбище до 3-го ноября.. Как естественное следствие того

«похоронного» процесса 1955 года - Замуриев был уволен в запас в звании капитана 3 ранга, а более «понятливый» Никитенко стал, таки, капитаном 1 ранга…

С учетом же, проведенного нами анализа, получается, что всего до 16-го декабря были захоронены тела: 220+255+43=475 человек. Многие исследователи, ориентируясь, прежде всего, на материалы официального расследования катастрофы, сведения, приводимые Замуриевым, просто игнорировали, мотивируя это, прежде всего , тем, что, сам автор письма, после 3-го ноября, сославшись на нервный срыв, отказался возглавлять похоронную бригаду на Инженерной пристани, и перешел в группу, писавшую «похоронки» на погибших моряков…

Это, что касается организации похорон в октябре-декабре 1955 года.

Теперь нам предстоит отследить процесс похорон останков моряков, обнаруженных при подъеме корпуса линкора в мае 1957 года.

В воспоминаниях участников подъема корпуса линкора, имеются целые главы, посвященные водолазным работам по подводной резке фок-мачты, барбета 2-й башни главного калибра, по транспортировке корпуса из Северной бухты в Казачью, и последующего раздела корпуса на металл. Особо подробно описывается опасный и трудоемкий процесс выгрузки из погребов линкора зарядов и снарядов. В процессе подготовки корпуса к переводу в Казачью бухту проводились мероприятия флотского масштаба - траление фарватера на выходе из Севастопольской бухты, устройство рефулером канала для захода в бухту Казачья, установка на корпусе компрессорной станции, буксирных устройств и РАЗМАГНИЧИВАЮЩЕГО УСТРОЙСТВА!!!! Отправляясь в свой последний, скорбный путь, чиновники от флота оборудовали на израненном трупе линкора устройством защиты от магнитных мин… Последнее условие по трагикомичности достойно пера Зощенко ,- как если бы старику привычно шамкавшему последние годы жизни беззубым ртом, перед тем как опустить в могилу вставили в рот новую вставную челюсть… Этот эпизод достоин войти в летопись Технического Управления Военно-морского флота, но непременно с моими комментариями… Я бы не удивился тому, что на перевернутом, изуродованном взрывом корпусе несчастного линкора, был установлен именно тот экземпляр РУ, что планировался к установке на «Новороссийске» пару лет назад… Ну как тут не сорваться, и не произнести давно назревшее - «… Вашу чиновников от флота и судоремонта всех степеней и званий - мать…!»

Водолазные специалисты: капитан 3 ранга И.И.Топал, капитан-лейтенант А.А.Яковлев, инженер-капитан 3 ранга, главный инженер Н.П.Мурр.

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

Оставалась зыбкая надежда, что останки остальных моряков, погибших в катастрофе, будут обнаружены и погребены в процессе после подъема линкора…

Отслеживаем дальнейший процесс работ на корпусе линкора… Смотрим воспоминания участников водолазных работ внутри корпуса линкора в период его нахождения в Северной бухте.

«…*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***…»

«…*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 и выносились на площадку сбора*…»

Для нас эта информация имеет первостепенное значение… Значит, - несмотря на всю сложность работ, проводимых водолазами, происходил сбор тел погибших моряков. Не станем и далее анализировать этот скорбный процесс… Достаточно себе представить тело, пробывшее в морской воде, разбавленной мазутом, в течение 15-20 месяцев… Доставка подобного варианта «груза-200», на поверхность представляется мне весьма проблематичной, если вообще возможной… Скорее всего, эвакуация тел происходила из тех помещений, где они затрудняли работу водолазам…

«….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 зарядаобщим весом 444 тонны. Группу, котораяобследовала артиллерийские погреба погибшего линкора, возглавляли капитан 3-горанга 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 148штук, остальные висели над головой встеллажах, грозя высыпаться в любой момент. Выпала также и основная часть 120 -мм боезапаса. Общая же картина была такова: в погребах линкора царил хаос изснарядов, 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 корпусе «Новороссийска».

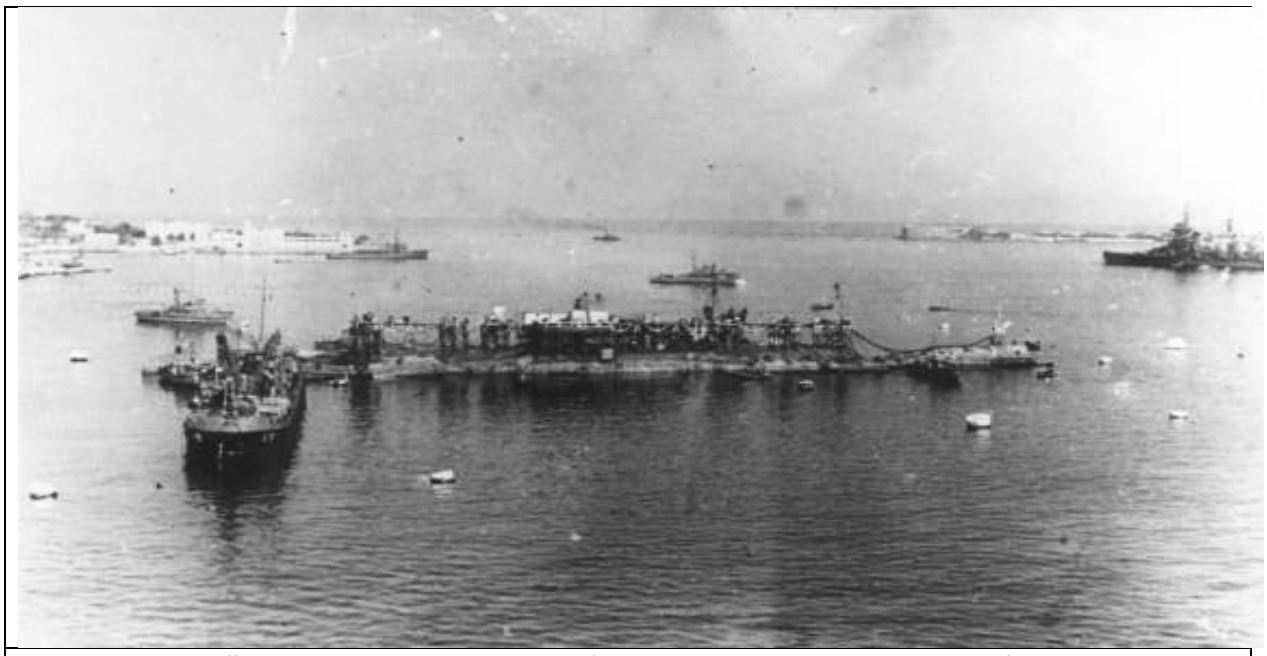
Командование Черноморского Флота на эстакаде после всплытия линкора. Слева направо: начальник АСС ЧФ В.Г.Бащук, командир экспедиции Н.П.Чикер, командующий ЧФ В.А.Касатонов, член военного совета Н.А.Горин.

Командир ЭОН-35 Н.П.Чикер. Апрель 1957 года. Ведутся подготовительные работы перед подъемом корабля.

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 капита3-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.



Май 1957 года. Подготовка к буксировке линкора в Казачью бухту.

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.

После подъема «Новороссийска» башня №2 и мачта остались на дне бухты. Башню 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.

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 возложенона капитана 3-го ранга Муру. 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 и 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 поздравили руководство и личный состав ЭОН с началом подъема корабля. 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.

Необходимо было срочно решить на тот момент задачу: довести осадку системы «линкор – судоподъемные понтоны» до нужной цифры—16 метров. 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…

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 началась 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. Переход при дальности в 7 миль со скоростью 1,5 узла длился 12 часов. 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. В бухту Казачья для встречи Экспедиции особого назначения прибыл Главнокомандующий ВМФ адмирал Флота С.Г.Горшков.

Прежде чем перейти к этапу работ на корпусе линкора в Казачьей бухте имеет смысл уточнить обстоятельства, сопутствовавшие организации третьего этапа похорон моряков «Новороссийска» в мае 1957 года. По анализу ранее рассмотренной информации, основные работы по сбору останков моряков ограничились периодом нахождения линкора в Северной бухте. При этом крепнет уверенность в том, что информация по исследуемой нами проблеме - сбору и погребению останков моряков явно сфальсифицирована. Кто поверит в то, что за период работ на корпусе линкора до момента его перевода в Казачью бухту были подняты останки 149 человек? Становится понятным решим повышенной секретности, предпринятый при организации похорон моряков на Братском кладбище в мае 1957 года.

Кто сейчас ответит на вопрос - останки скольких человек были погребены после подъема линкора в 1957 году? Какие акты и отчетные документы были оформлены по результатам погребения?

Если судить по действиям командования флота в мае-сентябре 1957 года, то рассчитывать на объективные результаты поиска в архивах флота не стоит. В то же время есть все основания предполагать, что процесс захоронения останков моряков в 1957 году носил исключительно - ритуальный характер, не рассчитанный на широкую огласку. В пользу этой версии свидетельствуют следующие факты.

Ни командующий флотом вице-адмирал **Касатонов** Владимир Афанасьевич**,** ни ЧВС контр-адмирал **Торик** Николай Антонович не посчитали нужным(?) оповестить родственников погибших моряков о месте и времени траурной церемонии. Более того… По воспоминаниям родственников моряков, проживавших в Севастополе, на церемонии прощания присутствовала только вдова главного старшины дивизиона живучести БЧ-5 Н. И. Белика, водолазы и члены ЭОН. Вдова Белика была знакома с кем-то из моряков линкора, выделенных на обеспечение похорон. При отправлении баркаса от Телефонной пристани в полутьме раннего утра она села в баркас вместе с моряками. Причем, на баркас ее взяли с непременным условием, что она никому и никогда об этом не расскажет… Быть может, это условие стало причиной того, что впоследствии, когда ее присутствие на похоронах уже не было тайной, эта задавленная горем и житейскими обстоятельствами женщина продолжала говорить, что ничего об этом дне не помнит… Что же ей пришлось увидеть на кладбище из того, что так упорно пыталось скрыть командование флота той поры? И о чем она все последующие годы предпочитала не «вспоминать»!!?? Уже только тот факт, что эти похороны состоялись в мае месяце, позволяет утверждать, что в тот раз на Братском кладбище были захоронены останки только тех моряков, мимо которых не могли пройти водолазы в ходе работ внутри корпуса линкора до его транспортировки в Казачью бухту. Как известно, после этого ритуального захоронения, на «новороссийском» участке Братского кладбища добавилась только одна могильная плита, обозначающая братскую могилу. Этим, по сути, «дежурным» актом командование флотом пыталось закрыть проблему прощания с погибшими моряками. А мы то, по наивности все пытались выяснить условия и обстоятельства сбора останков моряков в процессе судораздела корпуса линкора в Казачьей бухте… Если наша крамольная по содержанию, и страшная по сути догадка верна, то никакого сбора останков при разделке корпуса в Казачьей бухте не производилось. Если это так, то все должностные лица, ответственные за сбор останков и организацию похорон вполне были достойны стать фигурантами уголовного дела по нескольким статьям уголовного кодекса РФ. Среди статей обвинения - глумление над останками военнослужащих и составление фиктивных отчетов о погребении были бы самыми малозначащими…

В Казачьей бухте 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.

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 четверть - зарядов 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.

Выгрузка аварийного боезапаса.

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 заряды, 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 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.

Я специально пометил содержание очередной, и как выясняется - последней задачи… Среди решаемых задач я так и не «отследил» выполнение ожидаемой нами проблемы - обследование всех отсеков линкора с последующим **сбором останков погибших моряков…**

Быть может, древними традициями народа, представителями которого были руководители ЭОНа - Н.П. Чикер, Н.П. Муру, А.Б.Столпер и Э.Е.Лейбович не предусматривался ритуал предания земле останков моряков, погибших при выполнении воинского долга?

Быть может, им стоило обратьcя по «команде» к Члену военного совета генералу береговой службы ТОРИКУ. Тот, согласно служебной легенде – «белорус», - уж он то по своей «комиссарской» должности должен был их поправить, или направить… А , быть может, – послать? Вот кто только поверит в то, что подобные безобразия на флоте могли происходить без «благословения» Военного совета флота. И эта гнусная традиция, утаивания, замалчивания, откровенного вранья продолжалась до середины 80-х годов. Последний, кто принял эту сволочную «эстафету» был заместитель начальника политуправления флота капитан 1 ранга Черепок… Тоже, должно быть – «белорус»??

Ну, а тогда, в далеком теперь уже 1957 году наши великие теоретики и практики «судоподъема» и судоремонта, так спешили перевыполнить плановое задание по утилизации корпуса линкора, что забыли о том, что у погибших моряков остались матери, у некоторых жены и дети… Я еще могу понять адмирала Сергея Георгиевича Горшкова, тот был откровенно заинтересован в том, чтобы, «новороссийская» тема, как можно быстрее и надежнее была закрыта, и, по-возможности - забыта…

Между тем, существовало несколько вариантов раздела корпуса линкора на металл. 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 опыт 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. Если вы заметили, то в каждом из этих вариантов в процессе разделки на металл предполагался доступ во все

помещения и отсеки корабля, что, естественно, позволило бы произвести сбор, систематизацию останков моряков, для последующего их захоронения.

Однако, был выбран четвертый вариант - «Новороссийск» разобрать

на месте, в бухте Казачья, в подводном положении—водолазами на крупные секции, которые затем поднимались и транспортировались портовыми кранами большой грузоподъемности на берег. Продолжительность работ и их стоимость при этом снижались вдвое. И никого из руководителей, похоже, не тревожил тот факт, что при этом варианте, применения подводной резки, практически невозможно было собрать останки погибших моряков…

Как один из официально зафиксированных инцидентов - в

августе 1957 года следователю прокуратуры Орджоникидзевского

района Запорожья Г.П.Качану сообщили, что в копровом цехе комбината «Запорожсталь» обнаружены мумифицированные трупы моряков. Бывший заместитель начальника прокуратуры Запорожской обл. Л. И. Кирилаш пишет, что «…*части корабля регулярно поступали на переплавку. В одной из частей корабля были обнаружены мумифицированные останки моряков, документы, письма. Дальнейшая судьба останков неизвестна. Все материалы были направлены в Прокуратуру ВМФ…*».

При выезде на место было установлено, что в цех в те 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…

А ведь, была реальная возможность определить личности моряков, чьи останки были обнаружены в Запорожье. Скорее всего, в каютах находились проживавшие в них офицеры, забежавшие в последний момент взять документы, и не успевшие покинуть корабль до опрокидывания. Там же могли оказаться приборщики, прибывшие по тревоге на свое заведование для закрытия иллюминаторов , и не успевшие покинуть каюты в водовороте хлынувшей через иллюминаторы воды… По информации следователя из Запорожья в каютах были обнаружены письма и документы. Надо было разбираться, - да только кому это было надо!!!??

Возникает вопрос,- реально ли было собрать останки моряков при выбранном способе судораздела? Повторно отследим ситуацию…

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. 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.

Узнаю нашу гребаную советскую действительность, тысячетонные артбашни ворочали, а для сбора скорбных останков моряков рабочих рук не нашлось…

А, ведь при обсуждении проблем разделка корпуса был предложен вариант ввода линкора в перевернутом состоянии в сухой док, примерно так, как в 1917 году был введен в док линкор «Императрица Мария»… Тогда бы были все условия для грамотного демонтажа годных для дальнейшей эксплуатации систем вооружения и корабельных устройств. Даже боезапас, извлеченный из погребов «Марии» , после прохождения соответствующих проверок, был признан годным для применения по прямому назначению… Это условие позволило тщательно обследовать все отсеки корабля, произвести диффектовку его механизмов, и в дальнейшем решать его судьбу… И, это заметьте – при оторванной носовой оконечности линкора и повреждениях корпуса не менее серьезных чем на «Новороссийске», «Мария» была введена в сухой док, были тщательно обследованы все помещения… При нахождении корпуса «Марии» в доке на нем были продолжены следственные действия с целью выяснения причин гибели линкора… Факт находки в одном из подбашенных отделений огарка свечки и криминальных подметок от матросских башмаков отмечается во всех публикациях, посвященных гибели линкора «Императрица Мария» А ведь это означает, что все помещения линкора были тщательно обследованы…

В случае же с линкором «Новороссийск» был принят вариант, предполагавший с минимальной оглаской, по возможности - втихую, отбуксировать корпус линкора с самую дальнюю из бухт, и в условиях жесточайшей охраны, в кратчайшие сроки, используя самые эффективные (но в нашем представлении - варварские способы), разобрать корпус на секции, годные к транспортировке, и отправив их в доменные печи, как можно быстрее закрыть(?) самую трагическую на тот момент страницу в истории нашего флота. **При этом никто из командования флотом не озаботился проблемой поиска и систематизации скорбных останков погибших моряков**.

А что же написали в своих воспоминаниях чиновные лица, ответственные за работы на корпусе линкора с момента его подъема со дна бухты. Так, полковник Лейбович , непосредственно руководивший этими работами, как об очень знаменательном факте вспоминал о том, что *«…на берегу бухты Казачьей эпроновцев, обеспечивавших перевод корпуса линкора, встречал и приветствовал командующий ВМФ и члены Военного*

совета Черноморского флота…» С полным на то основанием теперь уже можно утверждать, что весь процесс «утилизации» корпуса линкора находился под неусыпным контролем высшего флотского командования…

Из воспоминаний Э.Е. Лейбовича следует, что в процессе разделки большая часть корпуса линкора оставалась под водой, что, естественно, затрудняло бы работы с останками, если бы таковые проводились… С учетом же методов направленных взрывов, примененных при разборке конструкций корпуса линкора, не сложно себе представить, каким деформациям и разрушениям подвергались отсеки линкора со всем своим скорбным «содержанием»…

По самым приблизительным подсчетам в помещениях погибшего линкора должны были находиться не менее 200-250 останков моряков, погибших при взрыве , так же тех, кто не успел его покинуть линкор до его переворачивания. Сообщение полковника Лейбовича не дает конкретной информации по этому вопросу (см. Приложение).

Следует признать, что при грамотном и ответственном планировании работ, даже при 4-м варианте разделки на металл отсеков линкора, сохранялась реальная возможность бережного сбора, с последующей систематизацией и подготовкой к захоронению останков.

С момента катастрофы прошло 62 года и приходится фиксировать следующие печально-криминальные факты.

За последние годы участились сообщения о том, что сборщики цветного металла и дайверы-любители, исследующие дно в Казачьей бухте, среди дельных вещей из бронзы и латуни, наблюдают большое количество человеческих костей. Предположение , что эти останки относятся к периоду последней войны не выдерживает критики… Происхождение этих костей не сложно идентифицировать по находящимся в вперемежку с ними бритвенными принадлежностями и другим предметами нехитрого матросского быта, сохранившими маркировку начала 50-х годов. Поскольку большая часть печальных находок сориентирована на участке бухты в районе бывшего судораздела корпуса линейного корабля, то становится понятным их мрачное происхождение.

При явно недостаточной информации по конкретной проблеме,

возникает ряд вопросов.

1. Кто из представителей отделов ВИС и МИС контролировал процесс разборки корпуса линкора? Стоило бы уточнить фамилии мастера и начальника участка судораздела , контролировавшего процесс разделки корпуса .

2. Какие отчетные документы были представлены в соответствующие отделы и управления флота по результатам проведенных судоразделочных операций, и были ли в них упоминания о судьбе обнаруженных в отсеках останков наших моряков.

Следует признать, что, действуя в тот период целенаправленно и жестко, командующий и член военного совета заложили основу мрачного многолетнего забвения, по сути,- предали память мученически погибших героев, обрекая на мучительные страдания родственников погибших моряков. Эти же действия, по

чиновничьи тупо выполнявшиеся по указанию московского командования, предполагали МОЛЧАНИЕ военнослужащих, посвященных в подробности катастрофы.

Как промежуточный вывод - Пархоменко с Кулаковым утопили линкор, а Касатонов с Ториком сделали все, чтобы надолго предать забвению не только память погибших героев, но и все, что было связано с «новороссийской» трагедией… Жестокое, но справедливое обвинение.

Быть может, - я не прав? И начальник организационно-мобилизационного управления флота готов представить на суд ветеранской общественности номера приказов о создании комиссии по организации сбора, учету останков моряков, с указанием фамилий и должностей членов комиссии; конкретных функций по роду занятия каждого члена комиссии по организации похорон, нотариальные акты о фактах смерти и захоронения каждого погибшего члена экипажа…

В качестве справки сообщаем исходные данные для сбора требуемой информации.

Из официальных источников известно, что при катастрофе линейного корабля «Новороссийск» погибло 608 моряков, членов команды. Существуют отдельные списки погибших моряков из состава аварийных команд с трех крейсеров и представителей штабов и управлений флота. Списки эти приведены в последнем из томов Книге памяти жертв ВОВ. Согласно документальных свидетельств, основой которых стала рабочая тетрадь капитана 1 ранга Никитенко, ответственного за учет и погребение погибших членов экипажа линкора, на кладбище Коммунаров в братской было погребено 43, остальные похоронены в братских могилах на Братском кладбище Северной стороны. Официально, с соблюдением существующих требований и норм, было похоронено 255 человек. О предании земле 220 гробов в период с 1 до 3 ноября мы уже вели речь. Уже говорилось, что останки остальных членов экипажа и моряков из аварийных партий трех крейсеров, участвовавших борьбе за спасение линкора, предполагалось предать земле после завершения работ по подъему корпуса линкора. Как следует из тех же официальных документов, в результате работ, произведенных специалистами «ЭОН -35» под руководством капитана 1 ранга-инженера Н.П. Чикера, главного инженера капитана 3 ранга-инженера Н.П. Муру, А.Б. Столпера, Э.Е. Лейбовича корпус бывшего линкора в перевернутом состоянии был приподнят на поверхность воды. Для отрыва его от илистого грунта, группа водолазных специалистов под общим руководством капитана 2 ранга Никольского в составе - капитана 3 ранга И.И. Топала и капитан-лейтенанта А.А. Яковлева срезали фок-мачту, которая по сей день остается в толще ила. Затем был срезан барбет 2-й башни главного калибра, глубоко ушедшей в толщу ила, и ряд других надстроек, не позволявшим приступить к буксировке корпуса линкора. Место это зафиксировано в ряде документов в штурманском и гидрографическом отделах флота, в том числе и в отчете по работе «ЭОН-35». Как уже отмечалось, транспортировка линкора в Казачью бухту началась 28 мая 1957 года в 4 утра. В 16 часов 24 минуты его посадили на грунт. В память о процессе судораздела линкора на северном берегу бухты имеется соответствующая памятная доска. И это ВСЕ…

В процессе судораздела следовало ожидать, что будет назначена специальная комиссия, задачей которой будет обследование отсеков корпуса с целью поиска, эвакуации, систематизации и последующего опознания останков моряков, для

последующего их захоронения. При анализе документов, доступных исследователю, факта существования такой комиссии и следов ее деятельности не обнаружено. В то же время за первые тридцать лет с момента катастрофы зафиксированы многочисленные факты противодействия со стороны командования и политуправления флота попыткам родственников погибших моряков получить какую либо информацию по катастрофе и ее последствиям, а так же по местам захоронений жертв катастрофы. Последние безобразные факты имели место в 1987-88 годах, когда заместитель начальника ПУ КЧФ капитан 1 ранга Черепок не только отказывал в содействии родственникам, но открыто саботировал процесс поиска списков экипажа и прочих документов, позволивших бы выяснить подробности катастрофы.

Как выясняется из опроса членов семей моряков, погибших на линкоре, этот вопрос неоднократно поднимался, но дальше запросов в соответствующие инстанции дело не шло. Связано это было , прежде всего, с тем, что в течение более 30 лет ,все документы, имевшие отношение с катастрофе «Новороссийска» и связанные с трагической гибелью значительной части его экипажа, были не доступны для исследователей, и любые попытки ознакомиться с ними, мягко говоря, не приветствовалось командованием ВМФ во главе с адмиралом Горшковым Сергеем Георгиевичем, имевшим на то причины личного характера.

Судя по всему, руководство судоразделочного цеха в процессе разделки корпуса линкора не контролировалось сотрудниками управлений ВИС, МИС не говоря уже о соответствующем контроле со стороны политуправления , медслужбы и прокуратуры флота.

В этой связи возникает ряд вопросов к командованию отдела воспитательной работы флота,- прямому наследнику политуправления, технического управления, отделов Вооружения и судоремента, Морской инженерной службы флота и руководству цеха судораздела, каждое из которых, в части касающейся, было обязано контролировать вышеупомянутый процесс.

В процессе операций по размагничиванию кораблей и судов на стенде в Северной бухте, приборами замера магнитного поля неоднократно отмечалась местная «аномалия», на удивление(?) совпадающая с местом нахождения в донном иле мачты , срезанной с линкора «Новороссийск» в феврале 1957 года. Как уже отмечалось, в процессе подготовки корпуса линкора к буксировке в район Казачьей бухты, требовалось обеспечить его прохождение по фарватеру, глубина которого при выходе на внешний рейд местами была не более 16 метров. По этой причине водолазами была срезана мачта, труба и наиболее возвышенная - вторая башня главного калибра. Быть может, стоит помочь «размагнитчикам», - и после 62-х лет существования этой рукотворной магнитной аномалии, поднять мачту со дна бухты?

По свидетельствам ветеранов линкора и участникам работ на корпусе линкора в боевой рубке и на боевых постах мачты на момент переворачивания линкора находился личный состав, расписанный по тревоге, и оставшийся в них до конца… Сохраняется реальная возможность при подъеме мачты, произвести опознавание и последующее захоронение останков погибших при катастрофе моряков. Быть может, этим актом будет хотя бы частично отдан долг памяти погибшим «новороссийцам»…

С учетом того, что металлические конструкции мачты длительное время находились в донном иле, выполнявшем роль консерватора, то они должны были сохранить достаточную прочность, позволяющую выдержать нагрузки, неизбежные в процессе предполагаемых работ. Саму же мачту после соответствующей реконструкции целесообразно использовать в виде памятника морякам, погибшим при выполнении воинского долга.

Мы хорошо представляем сложности с подъемом мачты линкора, уходящей в толщу ила на 16 -18 метров. Эта задача, если она будет поставлена, то потребует особой подготовки, с последующим привлечением значительных технических средств АСС и порта. Планирование операции потребует соответствующих согласований, финансирования и особой подготовки, и как следствие - длительного времени.

Работы по обследованию участка дна Казачьей бухты можно повести с минимальными силами и средствами. Достаточно размыва верхнего слоя грунта и последующей работы пары квалифицированных легких водолазов, с соответствующим обеспечением водолазного катера. Для обеспечения работ по обследованию грунта в радиусе 50 метров от предполагаемого участка судораздела, потребуется присутствие саперов МЧС. Эта операция вполне в компетенции флотского командования. Отдел охраны памятников и культурного наследия, соответствующие ветеранские организации готовы оказать посильную помощь в консультациях и выделить специалистов для работы в комиссии, которая должна быть назначена для решения поставленных задач.

Быть может для флота это неразрешимые проблемы? Или, быть может, нужны какие-то дополнительные стимулы?

Следовало бы принять к сведению и те факты, что на борту линкора в процессе борьбы за живучесть среди представителей командования находился начальник Технического управления капитан 1 ранга Иванов, оказывавший помощь корабельным механикам в процессе борьбы за живучесть, и трагически погибший при переворачивании линкора…

Из рассказа вахтенного офицера, который в момент переворачивания корабля находился на юте, стали известны подробности гибели капитана 1 ранга В.М. Иванова. *« В момент быстрого увеличения крена он задержался на выходе из кормового кубрика через люк левого борта на ютовую палубу. Из-за большого крена стоять на палубе было невозможно, и Иванов левой рукой держался за край люка. В это время броневая крышка люка сорвалась со стопоров и ударила по комингсу, придавив руку начальнику управления».* (стр .130 воспоминаний заместителя начальника ТУ по эксплуатации и специальной подготовке. Трифонова).

Там же в районе юта находились начальник Вооружения и судоремонта капитан 1 ранга А.Ю. Врубель, и его непосредственный начальник контр-адмирал А.И. Зубков. И тот и другой при опрокидывании линкора получили серьезные травмы. У Врубеля при ударе о боковой киль были травмированы внутренние органы… Как следствие, промаявшись более года по госпиталям, он через полтора года он был демобилизован «по предельному возрасту пребывания на службе» и вскоре умер. На своей ответственной должности начальника Медицинской службы флота длительное время оставался генерал-майор медицинской службы Квасненко, чей заместитель

подполковник Романов погиб при опрокидывании линкора. На линкоре погибли несколько ответственных сотрудников особого отдела флота. И, так далее - по нисходящей… Может быть, эти факты в какой-то степени мобилизуют нынешнее командование вышеперечисленных отделов и управлений флота на «исследовательскую» деятельность в части касающейся трагедии с линкором «Новороссийск»?

Если же и этих стимулов недостаточно, то нынешнему составу командования флота и вышеупомянутых отделов флота следует принять к сведению, что по причине естественной убыли членов совета ветеранов «Новороссийска», часть своих представительских полномочий ветераны линкора передали руководителям Фонда ветеранов авианесущих кораблей. Руководством фонда назначена рабочая группа из специалистов, владеющих обстановкой , и способных выполнить поставленную перед ними задачу по «освежению» памяти тех руководителей, что давно не заглядывали в «Исторические справки» своих отделов и управлений.

Гордый и жизнерадостный народ солнечной Италии, в стремлении надежно защитить свою страну построил мощный красавец-линкор, дав ему имя лучезарного Юлия Цезаря…Пришедший к власти любвеобильный лицедей с уголовными замашками и безмерными фантазиями послал этот линкор завоевывать для его «банды» жизненное пространство…Когда же вдоволь повеселившись в копании с такими моральными уродами - Гитлером и Хорти , и залив Европу кровью, он был повешен вниз башкой на ближайшей чинаре., а гордый линкор был уведен в «полон» сверх всякой меры «хозяйственными» победителями - англичанами… Когда же пришла пора делиться захваченными в мировой бойне трофеями с союзниками, то вспомнили и о линкоре, которому до той поры грозила судьба медленно и уверенно превратиться в гору ржавого металла…Главы союзных держав, как банальные напёрсточники желая унизить великого вождя Великой державы, вместо дюжины суперлинкоров таких как «Советский Союз» предложили ему довольствоваться этим ржавым напоминанием о Цезаре некогда великого Рима, в свое время разоренного и разграбленного теми же европейскими «варварами»… И, пришлось, этот «щедрый дар», о каких говорят, - «и тащить тяжело, и бросить жалко…привести, таки, в Севастополь… Когда же эта груда ржавого металла титаническими усилиями тысяч русских рабочих и моряков опять обрела все признаки и качества гордого «Цезаря», те же «щедрые» дарители убоялись того, что теперь этот фантом Императора, неоднократно униженный и оскорбленный, обрел силу, позволяющую ему достойно ответить наследникам европейских варваров и нанести им смертельный удар, подло - по «римски», окончательно расправились с ним…

Использованные документы.

1. ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 030504.— Д. 548.—Л. 1.2

2. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 324.

3. ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 116.—Л. 146.

4. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.—Л. 309, 310.

5. ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 116.—Л. 157.

6. ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 476.— Л. 154—155.

7. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 17—73

8. ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 116.—Л. 147.

9. ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 122.10.

10. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 54, 67

11. ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 62.

12. ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 125.

13. ЦВМА.—Ф. 2.—Оп.—96.—Д. 115.—Л. 101.

14. ЦВМА.—Ф.2.—Оп.96.—Д.115.— Л.40.

15. ЦВМА.— Ф.2.— Оп.96.— Д.115.— Л.44.

16. ЦВМА.—Ф.2.—Оп.9б.—Д.Пб.—Л.Иб.

17. ЦВМА.— Ф.2.—Оп.9б.— Д.115.— Л.3О.

18. ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 44.

19. ЦВМА.— Ф.14.— Оп.52.— Д.471.— Л.135—136.

.20. ЦВМА.— Ф. 14,— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 3

21. ЦВМА.—Ф. 2,—Оп. 96.—Д . 91

22. ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.—Л. 44.

23. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 282.

24. ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.—Л. 44.

25. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 282.

26. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 40.

27. ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 52.

28. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 122, 183.

29. ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 212.

30. ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 38.

31. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 236.

32. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 240.

33. ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 93.

34. . ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 47.

35. ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 476.—Л. 301—302.

36. ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 116.—Л. 37.

37. ЦВМА.— Ф. 14.— ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 116.

38. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 302, 303.

39. ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 31.

40. ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 476.—Л. 242.

41. ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 93.

42. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.—Л. 261..

43. ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 45..

44. ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 39—45.

45. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 277.

46.ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 47, 48.

47.ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 243.

48. ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 476.—Л. 262.

49. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 8.

50. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 304.

51. ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 35.

52. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.—Л. 264.

53. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.—Л. 64, 78,

54. ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 112—113.

55.ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 476.— Л. 300.

56. ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 32, 81, 92.— Оп**. 52.—** Д. 476.— **Л.** 243—244.7.244..

57. ЦЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 32.

58. ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 476.—Л. 136.

59. ЦВМА.— Ф.14.— Оп.52.— Д.476.— Л.105.

60. ЦВМА.— Ф.14.— Оп.52.— Д.476.— Л.1

61. ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 471.—Л. 165—172.

62. ЦВМА.— Ф.14.— Оп.52.— Д.476.— Л.292.05.

63. ЦВМА.—Ф. 2.—ОП. 96.—Д. 115.—Л. 89.

64. ЦВМА.—Ф. 14.—Оп. 52.—Д. 476.—Л. 333.

65. ЦВМА.—Ф. 2—Оп. 96.—Д. 116.—Л. 126.

66. ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 117.—Л. 107.

67. ЦВМА.— Ф. 14.— Оп. 52.— Д. 471.— Л. 53.

68. ЦВМА.— Ф. 2.— Оп. 96.— Д. 115.— Л. 129.

69. ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 116.—Л. 25—33.

70. ЦВМА.—Оп. 96.—Д. 116.—Л. .137.

71. ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 18.

72. ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 115.—Л. 18.

73.ЦВМА.—Ф. 2.—Оп. 96.—Д. 116.—Л. 136

Использованные материалы

1. Из воспоминаний бывшего флагманского механика дивизии крейсеров Степана Бабенко.Рук.

2. Из воспоминаний бывшего начальника разведки эскадры А. Вышленцова (ФР от 15.03.96).

3. Из воспоминания бывшего главного штурмана флота Митрохина. Рук.

4. Из воспоминаний бывшего командира батареи линкора Карла Жилина. Рук.

5. Из воспоминаний бывшего командира аварийной партии Виталия Говорова. Рук.

6. Из письма Зиновия Крайтермана.

7.Из воспоминаний Элиазара Лейбовича. Рук ТУ.

8. Статья Н. Муру-Линкор «Новороссийск». Уроки трагедии.

9. Из воспоминаний бывшего заместителя начальника ТУ флота Кацнельсона. Рук. ТУ.

10. Из воспоминаний бывшего заместителя начальника ТУ Трифонова. Рук .ТУ.

11. Из интервью корреспондента Алехина у бывшего командира спасательного катера Самко - «Неизвестные жертвы линкора «Новороссийск. «Известия» от 02.08. 94 года

12. Из воспоминаний бывшего флагарта эскадры И.Г. Смолякова, записанных Владимиром Заборским.

13. Из воспоминания бывшего сигнальщика линкора «Новороссийск» В.П.Филатова.

14. Из воспоминаний бывшего командира СС «Карабах» Ковалюкова. Рук.

15. Б. Каржавин «Тайна гибели линкора Новороссийск» . 1991 год.

16. Б. Каржавин «Гибель линейного корабля «Новороссийск». 1992 год.

17. Боргезе Валерио «Десятая флотилия МАС». 1956 год.