

# Гибель линкора «Новороссийск» – версии и домыслы

**Патянин Сергей Владимирович**

кандидат исторических наук, главный редактор журнала «Морская кампания»

В ночь на 29 октября 1955 г. в Северной бухте Севастополя погиб флагманский корабль эскадры Черноморского флота – линкор «Новороссийск» (бывший итальянский «Giulio Cesare», полученный по репарациям в 1949 г.). Эта трагедия унесла жизни 611 человек и стала крупнейшей катастрофой мирного времени в истории Советского ВМФ.

И в наши дни – спустя 55 лет после трагедии – гибель «Новороссийска» продолжает служить источником многочисленных споров специалистов и «сенсационных открытий» журналистов. Основной вопрос: что же стало причиной рокового взрыва, погубившего корабль и унесшего сотни человеческих жизней? На эту тему существует масса публикаций самого разного характера, написанных как специалистами, так и, увы, дилетантами. К настоящему времени выдвинуто несколько версий причин взрыва, однако все они имеют свои слабые стороны, не позволяющие считать их полностью объясняющими причины трагедии. Их разбору и посвящен данный доклад.

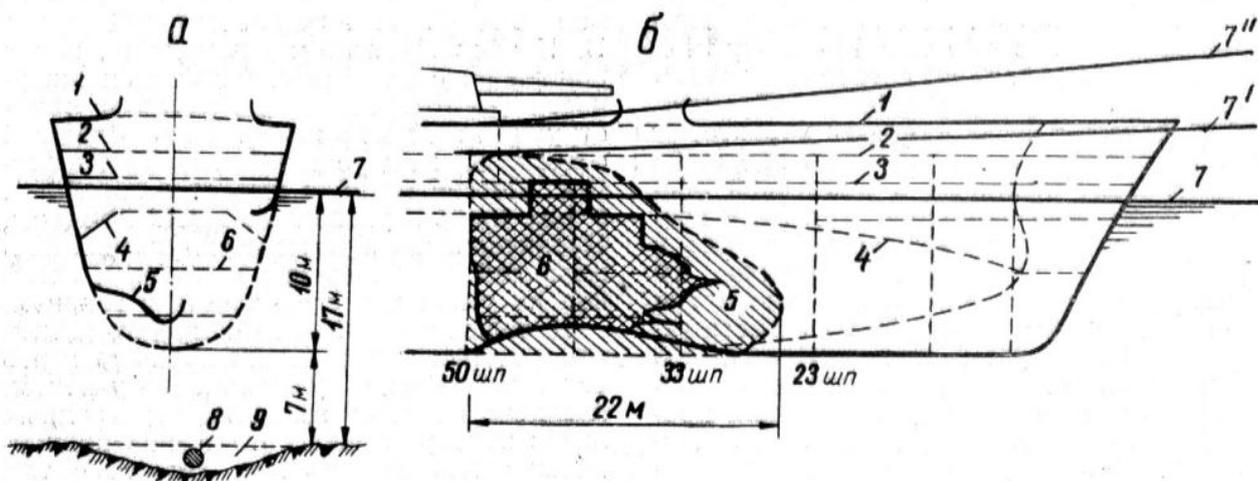


Схема повреждений линкора «Новороссийск»: а — сечение по 40 шп (вид в нос); б — вид с правого борта.

1 — палуба полубака; 2 — верхняя палуба; 3 — броневая палуба; 4 — карапасная палуба; 5 — вмятина от взрыва; 6 — пробоина; 7 — исходная ватерлиния; 7' — ватерлиния сразу после взрыва, 7'' — ватерлиния к началу опрокидывания линкора; 8 — место взрыва; 9 — котлован от взрыва.

## 1. Подрыв на мине.

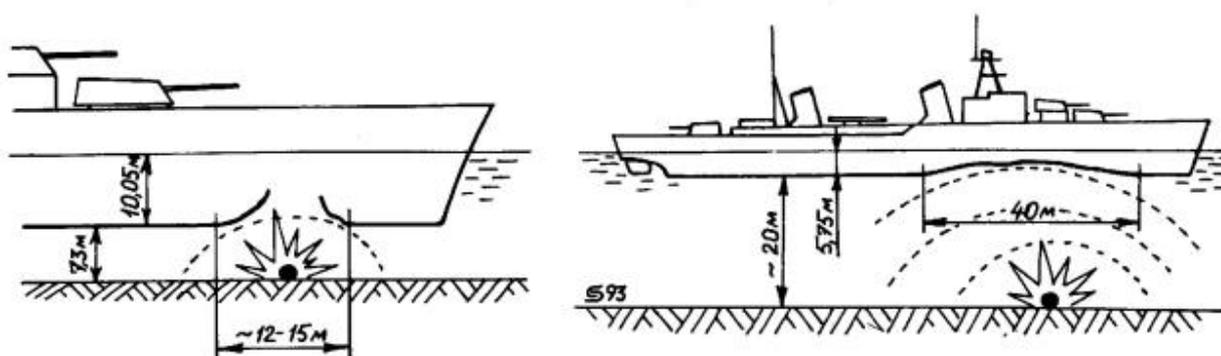
Официальная версия была изложена в докладе правительственной комиссии [1]. По мнению экспертов, в ночь на 29 октября 1955 г. имел место взрыв невытравленной

немецкой донной мины типа RMH или LMB [2],\* механизм которой мог быть приведен в действие даже небольшим толчком мины якорем или якорной цепью при постановке на якорь накануне катастрофы, а возможность такого толчка считалась доказанной.

Размагничивающего устройства бывший итальянский линкор не имел, следовательно, был полностью беззащитен против магнитных мин.

Объективно, данная версия наиболее соответствует внешнему характеру повреждений корпуса корабля, выбросу большого количества донного ила, размеру воронки на дне бухты, записи сейсмических колебаний. В ее пользу говорило и то, что после гибели «Новороссийска» при контрольном обследовании всей акватории Севастопольской бухты было найдено 13 мин, в том числе 8 типа RMH, из них три находились менее чем в 5 метрах от корпуса затонувшего линкора. В 1957 году было найдено еще пять мин. [1] Тем не менее, некоторые обстоятельства говорили против минной версии. Прежде всего, очевидцы не зафиксировали выброса столба воды, характерного для взрыва мины на такой глубине. Совершенно нетипичным для подрыва на донной мине являлся направленный характер взрыва, буквально прошивший корпус насквозь, но на очень локальном участке, тогда как за его пределами не было зафиксировано никаких характерных повреждений – обрыва корпусных связей, фундаментов механизмов, сотрясений приборов и т.п.

В этой связи характер повреждений «Новороссийска» часто сравнивают с повреждениями, полученными крейсером «Киров» при подрыве на донной мине 17 октября 1945 г. Взрывом был погнут киль, стрингеры, в борту образовались вмятины и трещина обшивки длиной до 10 м, на протяжении 40 м (с 40-го по 104-й шпангоуты) днище вдавлено внутрь на 550 мм, вылетели тысячи заклепок, вышли из строя все радиопередатчики, а на участке от 0 до 155-го шпангоутов – все электро- и турбонасосы, пожарная магистраль [3]. Ничего похожего на «Новороссийске» не наблюдалось.



Здесь можно возразить, что в момент подрыва глубина от днища «Кирова» до дна составляла порядка 20 м при осадке крейсера 5,75 м. Между днищем «Новороссийска» и слоем ила было всего 7,3 м при осадке линкора 10,05 м. Характер формирования и распространения ударной волны в том и другом случае был совершенно отличным. Представляется, что нетипичный характер повреждений корпуса «Новороссийска» вызван не каким-то особенным типом заряда, а конструктивными особенностями самого

корабля. Стоит обратить внимание, что водонепроницаемая переборка на 51-м шпангоуте осталась практически целой, а эпицентр разрушений прошел как раз через то место, где палубы корабля были ослаблены наличием в них сходных люков.

Противники «минной» версии приводят и другие аргументы. На бочки №3 в период с 17 мая 1945 г. по 25 июня 1955 г. с отдачей якоря 130 раз становился линкор «Севастополь», а с ноября 1954 г. по 28 октября 1955 г. – 10 раз линкор «Новороссийск», и маловероятно, что мина ни разу не была задета до этого. Трудно отнести к разряду случайных и время взрыва – половина второго ночи, когда почти весь экипаж корабля был погружен в сон. Главный же контрдовод противников минной версии заключался в практической невозможности срабатывания взрывателя немецкой донной мины после 13 лет нахождения в воде из-за саморазряда аккумуляторной батареи. Проведенные в ВМФ СССР наблюдения за партией трофейных немецких батарей, изготовленных в 1943-1944 гг., показали, что из 244 комплектов через 4 года со дня изготовления небоеспособными оказались 110 (45%), через 5 лет – 159 (65%), через 6 лет – 195 (80%), через 7 лет – 226 (92,5%), через 8 лет – 241 (98,8%) и через 9 лет – 244 (100%). На основании этих данных был сделан вывод, что вероятность безотказной работы источников питания к осени 1955 года равна 0,0076, что делает взрыв мины типа RMH или LMB под днищем линкора «Новороссийск» маловероятным. [4]

Однако эти выводы опровергает событие, произошедшее в Севастополе в январе 2004 года, когда со дна Камышовой бухты вместе с металлоломом была поднята мина типа LMB. При попытке разобрать ее прогремел взрыв, погибло двое рабочих [5]. Правда, тогда сработала лишь одна из «ловушек», детонации основного заряда не произошло. Тем не менее, это со всей очевидностью доказывает, что даже полностью разряженная батарея питания не может служить гарантией невозможности взрыва мины.

-----

*\* Примечание: Донная неконтактная мина RMH имела деревянный корпус, общую массу 1100 кг и содержала 770 кг взрывчатого вещества типа TGA (тротиловый эквивалент 1040 кг). Могла снабжаться магнитным и акустическим взрывателями, приборами кратности и срочности. Глубина постановки – до 50 м.*

*Авиационная донная неконтактная мина LMB имела вес 960 кг и содержала 705 кг взрывчатого вещества типа TGA (910 кг в тротиловом эквиваленте). Она была отвергнута экспертами как возможный источник взрыва из-за малой массы заряда.*

## **2. Заряд внутри корабля.**

Существует версия о наличии заряда внутри самого корабля – в днищевой части корпуса, где сопрягались «старая» и «новая» носовые оконечности. Побудительным мотивом для ее возникновения стали свидетельства очевидцев о создавшемся у них ощущении «двойного» взрыва: первый – донной мины, второй – заложенного заряда. Кстати, в рамках минной версии «сдвоенность» взрыва (если таковая действительно была) объясняют наличием на дне связки из двух или более мин.

Председатель совета ветеранов «Новороссийска» Ю.Г. Лепехов, служивший на нем

командиром трюмной группы, рассказывает, что во время осмотра линкора при приемке в марте 1949 г. им был обнаружены свежесваренные флорные вырезы в поперечной переборке примерно на 23-м шпангоуте. Вскрыть их тогда не удалось. Впоследствии на основании этого было сделано предположение о наличии «диверсионного» заряда в междудонном пространстве где-то в районе 33-го – 35-го шпангоутов [6].

Тот же автор высказывает мнение относительно того, где и когда могло быть произведено минирование: «...на Сицилии, в порт Аугуста, где <он> находился несколько суток... Имеются сведения, что непосредственно перед передачей СССР корабль на очень короткое время (буквально на сутки) становился в док».

Все это не соответствует действительности. В Аугусту «Чезаре» перешел не непосредственно перед передачей, а еще в начале декабря 1948 г. Именно там состоялся его вывод из состава итальянского флота, туда же в январе 1949 г. прибыли первые советские моряки из перегонного экипажа. Что же касается докования, то для этого попросту отсутствовали возможности: единственный сухой док в этой базе вмещал корабли размером не более эсминца.

Также обратим внимание на время осмотра линкора лейтенантом Лепеховым – март 1949 года! Однако за последующие шесть лет нахождения в составе Черноморского флота «Новороссийск» неоднократно проходил ремонты и не менее четырех месяцев простоял в доке. Предположение, что при этом достаточно крупный заряд взрывчатки внутри корабля не был бы обнаружен является, по меньшей мере, знаком неуважения в адрес советских моряков и рабочих.

Наконец, идея о подрыве заложенного заряда напрочь отвергается характером пробоины, края которой были загнуты внутрь корпуса. Так что правительственная комиссия исключила саму возможность взрыва внутри корабля.

### 3. Диверсия.

В большинстве публикаций, посвященных гибели «Новороссийска», на первый план выходит версия подрыва линкора подводными диверсантами. Н.А. Черкашин [7] и Б.А. Каржавин [8] обосновывают возможность осуществления такой акции итальянскими боевыми пловцами из состава знаменитой X флотилии MAS под командованием «Черного князя» Валерио Боргезе, ссылаясь на аналогичные операции, проведенные в годы Второй мировой войны. По такому сценарию, взрывное устройство было прикреплено к днищу линкора или непосредственно под ним. Однако как в таком случае обосновать наличие воронки на дне бухты и выброса через образовавшуюся пробоину большого количества ила? Б.А. Каржавин с соавторами пытаются объяснить это эжекционным эффектом взрыва, но их чисто умозрительные доводы не представляются убедительными. Есть и другие контраргументы, но о них – ниже.

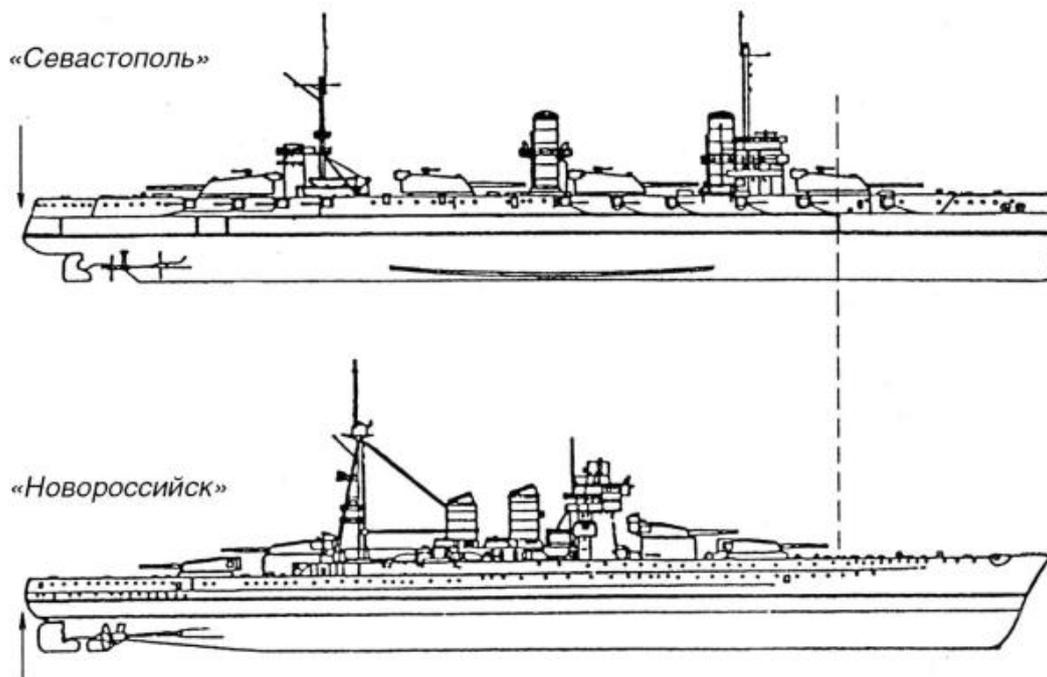
Иной вариант «диверсионной» версии предлагают С.В. Елагин и А.Е. Тарас: «28 октября 1955 г. моряки из состава 12-й флотилии королевского [sic!] флота Великобритании установили диверсионные донные мины на якорных стоянках линкоров «Севастополь» и «Новороссийск». По случайному стечению обстоятельств это привело к «двойному»

минированию якорной стоянки №3...» [9]. Непосредственными исполнителями диверсии этими авторами называются сверхмалые подводные лодки X-51, X-52, X-53 и X-54. Схема операции строилась аналогично атаке сверхмалых субмарин на германский линкор «Тирпиц» в сентябре 1943 г. Ключевые технические моменты данного варианта:

- заряды находились на дне;
- первый заряд сработал по таймеру и инициировал гидродинамический взрыватель второго, что хорошо ложится в теорию «двойного» взрыва.

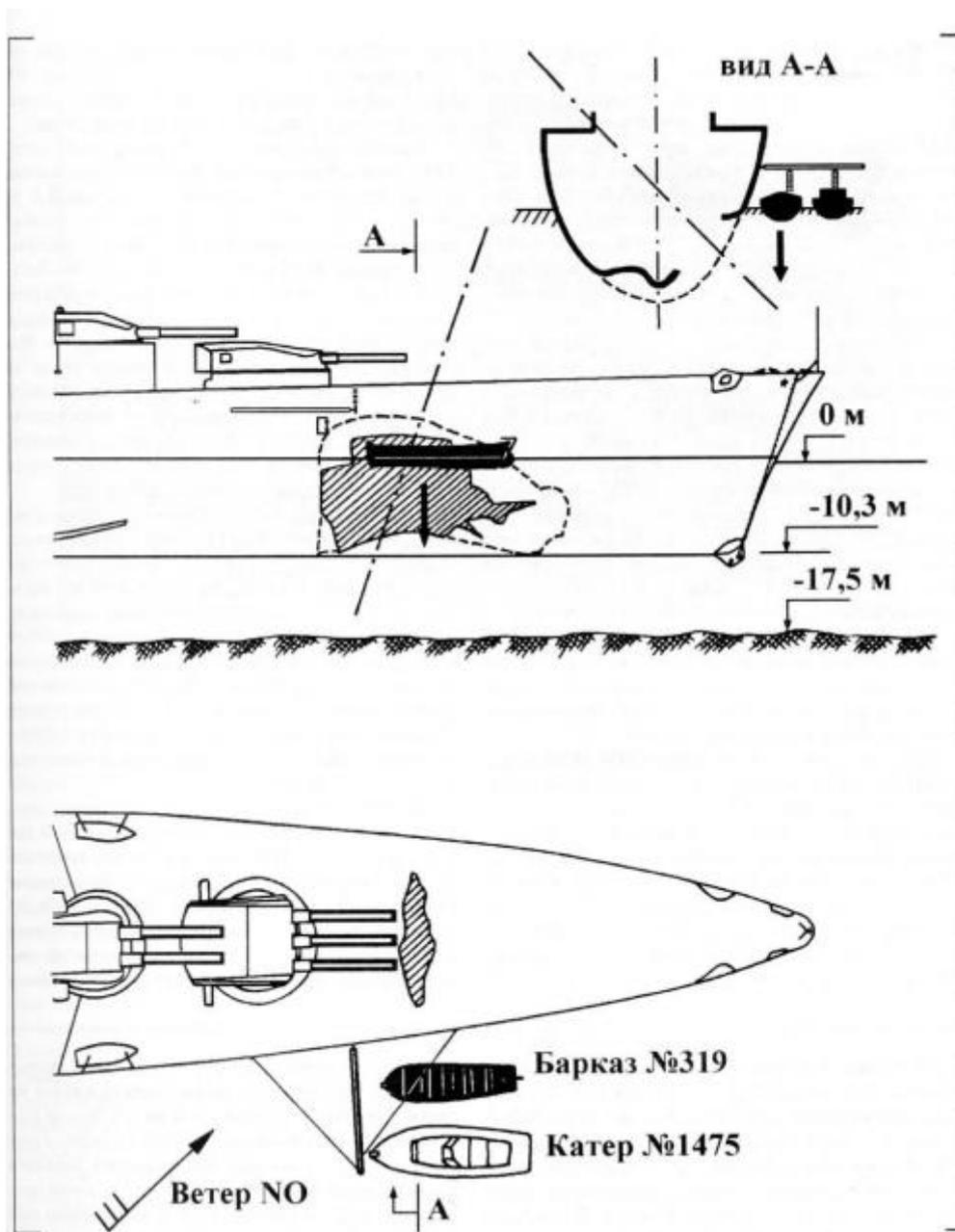
Нужно заметить, что возможностью появления «диверсионных» версий с иностранным участием мы обязаны... докладу правительственной комиссии, которая признала неудовлетворительной охрану Севастопольской гавани со стороны моря и выявила множество фактов нарушений: открытые боновые ворота, неработающая из-за ремонта донная гидролокационная станция на входе в гавань, отсутствие на месте дозорного катера-охотника и т.д. Однако организаторы гипотетической диверсии обладать такой информацией не могли, а без нее и без того рискованная операция превращалась в авантюру.

Еще больше вопросов в рамках данной версии вызывает крайне странное место взрыва – в самом носу, вне пределов броневой цитадели, где пробоина теоретически вообще не должна была привести к гибели корабля. Ведь если бы заряд устанавливали бы итальянские боевые пловцы, то они наверняка сделали бы это в наиболее уязвимом месте линкора, тем более, что в их распоряжении имелась не только вся необходимая документация, но и возможность тренироваться на еще находившихся на плаву систершипах.



С.В. Елагин и А.Е Тарас ловко обходят этот контрдовод. Они полагают, что британские «миджеты» и сбрасывали заряд в наиболее уязвимом месте, но... другого корабля. Ими даже приводится схема, демонстрирующая совмещение проекций плоскости взрыва на «Новороссийске» и носовой башни линкора «Севастополь». Дескать, англичан подвело

то, что в нужный момент на бочках №3 оказалась не та цель. Видимо, упомянутые авторы просто не в курсе, что «Новороссийск» занял «чужие» бочки №3 не после возвращения из последнего похода, как это часто ошибочно утверждается, а простоял на них непрерывно больше месяца.



Главный же аргумент, ставящий крест на подобного рода версиях, приводит в своей работе С.В. Сулига [10]: любое участие иностранных государственных структур (ВМС, разведка и т.п.) в этой акции, а также сокрытие от мировой общественности информации о подготовке диверсии частными лицами означало бы в тех условиях объявление войны, которая, естественно, вырастала в Третью мировую. Существовала ли в 1955 году страна, способная пойти на такой риск ради старого линкора? – Очень и очень сомнительно... Наконец, нельзя пройти мимо наиболее кощунственной из вариаций «диверсионной» версии: подрыв «Новороссийска» был осуществлен советскими спецслужбами –

спецназом ГРУ или КГБ. Ее, в частности, излагают Б.А. Айзенберг, В.В. Костриченко, П.Н. Таламанов [11].

По их мнению, подрывной заряд находился на стоявшем под выстрелом линкора баркасе и был приведен в действие аквалангистом-одиночкой, неизбежно погибшим при взрыве. Авторы утверждают, что им достоверно известны непосредственные исполнители, но не приводят их фамилии «по этическим соображениям» – уже этот прием, заимствованный из арсенала «желтой прессы», свидетельствует о фантастичности и бездоказательности домыслов конспирологов. Никаких документов, подтверждающих данную версию, представлено не было, хотя в период «либерально-демократического угара» 1990-х годов достоянием общественности стали гораздо более страшные факты о деятельности спецслужб бывшего Советского Союза. Так что, рассматривать ее всерьез мы не будем.

\* \* \*

*Какой же вывод напрашивается из всего вышесказанного? Как ни печально, стоит смириться с тем, что тайна рокового взрыва, погубившего «Новороссийск», скорее всего, так и останется нераскрытой. На сегодняшний же день единственной версией, имеющей под собой, пусть не безупречное, но все же научно аргументированное обоснование, остается официальная – линкор стал жертвой невытраленной мины, оставшейся с Великой Отечественной войны.*

#### **Литература:**

1. Гибель линейного корабля «Новороссийск». Документы и факты. Сост. Б.А. Каржавин. – СПб.: Политехника, 1992.
2. Минное оружие противника в Отечественной войне. – Л.: Разведотдел штаба КБФ, 1943.
3. Чернышев А.А., Кулагин К.Л. Советские крейсера Великой Отечественной. От «Кирова» до «Кагановича». – М.: Коллекция, Яуза, Эксмо, 2007.
4. Колпаков А.М., Шубочкин Е.Ф., Каржавин Б.А. Гибель линкора «Новороссийск»: новые факты / в кн. «Гибель линейного корабля «Новороссийск». Документы и факты». – СПб.: Политехника, 1992.
5. «Вести», 2 февраля 2004 г.
6. Лепехов Ю.Г. Тайна тайн // «Тайфун», 2003, №1.
7. Черкашин Н.А. Реквием линкору / в кн. «Судеб морских таинственная вязь». – М.: Воениздат, 1990.
8. Каржавин Б.А. Тайна гибели линкора «Новороссийск». – СПб.: Политехника, 1992.
9. Елагин С.В., Тарас А.Е. Гибель линкора «Новороссийск» 29 октября 1955 года / в кн.: А. Широкоград «Корабли и катера ВМФ СССР 1939-1945 гг.». – Минск, 2002.
10. Сулига С.В. Линейный корабль «Джулио Чезаре» («Новороссийск») // «Морская коллекция», 1996, № 4(10).
11. Айзенберг Б.А., Костриченко В.В., Таламанов П.Н. Эпитафия великой мечте: линейный корабль «Новороссийск» – гибель без тайн. – Севастополь, 2002.