

"НОВОРОССИЙСК" ДО И ПОСЛЕ ГИБЕЛИ
(Свидетельства очевидца)

М. В. Кацнельсон

Родился в 1911 году. В 1938 г. окончил ВМИУ им. Дзержинского, участник Великой Отечественной войны. С 1947 г. начальник ремонтного отдела Технического управления ЧФ. В 1956 году уволен в отставку, но продолжал длительное время работать вольнонаемным. Умер в 1988 году.

Приступая к изложению отдельных фактов из запавших в душу событий, полагаю уместным привести мудрое утверждение академика Крылова о том, что примеры не менее поучительны, нежели правила.

В качестве первого примера остановлюсь на доковании линкора "Новороссийск" в Главной базе. Доковый чертеж, имевшийся на корабле, предусматривал полный набор клеток и большое количество распор по бортам, как это практикуется при постановке кораблей в док по-мальтийски. Значительно упростив доковый набор, добился удешевления докового ремонта корабля на 150 тыс. рублей. Доковую операцию усложнила необходимость установки лекальной части кормовой клетки только после ввода корабля в док, так как глубина на пороге ботопорта не позволяла кораблю пройти над высокой опорой под кормовым подзором. Во время докования были тщательно осмотрены, а в коррозийных местах простуканы нарушения обшивки подводной части корпуса. Ничего особенного обнаружено не было. Но после вывода корабля из дока оказалось, что вторая башня не проворачивается. Это свидетельствовало, что корпус корабля получил в доке остаточную деформацию (замечу, что тремя годами раньше произошло то же самое на крейсере "Красный Кавказ"). Произошло это после того, как в доке было произведено подкрепление днища корабля на миделе шестого отсека солидными балками

составного профиля, длиной пятнадцать метров каждая, по чертежам, выполненным специалистами ЦНИИ-45 Таубиным и Чувиковским во время докования корабля. Такую работу не представилось возможным выполнить в 1942 году, когда вводили корабль в строй. После тяжелого аварийно-боевого повреждения, использовав плавдок как кессон водоизмещением пять тысяч тонн. Об этой оригинальной технически сложной операции в плавдоке с дифферентом рассказал Красиковым Борисом Яковлевичем в своем двухтомном труде и вкратце мною в историческом журнале ТУ ЧФ. Но увлекательнее других мог бы поделиться воспоминаниями о всех перипетиях того докования член ВНО Сысоев Николай Ефимович — соавтор и активный участник нового споэза ремонта тяжелых кораблей при неполном доковании.

На корабль я прибыл одновременно с представителем завода, опытным оружейником по фамилии Гулин. Обсудив вопрос с командиром корабля, решили попытаться провернуть башню вручную, отключив для этого всю электроаппаратуру.

Завели два троса, и пятьдесят матросов (по двадцать пять с каждого борта) стянули башню с места. Она стала свободно проворачиваться. Выяснилось, что из строя вышел электромотор. Но вес той башни был примерно пятьдесят тонн, тогда как в данном случае речь шла об установке весом, в десять раз большим.

Как наблюдавший за доковым ремонтом (в отсутствие корабельного инженера), срочно отбыл на корабль, чтобы выяснить причину ЧП для принятия мер. Вместе с двумя специалистами из второй БЧ и молодым специалистом из пятой, по фамилии Гах, тщательно осмотрели установку снаружи и изнутри. Когда спустились в зарядное отделение, то обнаружили поворотную тележку груженой, то есть в положении, когда ее штырь стопорит установку. Тревога оказалась ложной, и волнение улеглось. Это был тот случай, когда бывают в колокол, не посмотрев в святцы...

Отмечу, что ремонт башни при заклинивании — дело сложное и долговременное. Нам в этом деле повезло. На одном из кораблей Тихоокеанского флота, когда по-настоящему заклинило башню, заключение и рекомендации по ее аварийному ремонту дал наш маstryтый учений — академик Шиманский Елиан Александрович. Ремонт по его рекомендациям требовал недопустимо длительного времени, в

пределах года. Проанализировать эти рекомендации поручили профессору Власову Василию Григорьевичу. Предложенный вариант он отверг и предложил научно обоснованные практические меры, позволявшие его бывшим ученикам М.Михайлову и В.Безуладову обеспечить выполнение всех работ в месячный срок. Столы же успешно были выполнены такие работы на другом корабле того же класса, на Балтике. (Василий Григорьевич Власов был видным ученым в области теории корабля и кораблеустройства, блестящим инженером и талантливым преподавателем. Свои глубокие знания он всегда щедро передавал курсантам училища и слушателям академии. Все они глубоко чтят его светлую память с большим благоговением. Его метод спрямления корабля в бою стал классическим).

Заслуживает внимания и другой случай. На этом корабле были обнаружены задиры зубьев редуктора одного из двух главных турбозубчатых агрегатов большой мощности.

Приведу краткое описание узла.

Это фланец вала главного редуктора с насаженными на нем большими дисками, окаймленными зубчатыми венцами, причем все крепления на пресонных болтах.

Повреждение серьезное: требовалось восстановление главной зубчатой передачи с изготовлением новых венцов зубчатого колеса и 3-х зубчатых шестерен.

Необходимо было привлечение турбогенераторного завода им. Кирова гор. Харькова. Но завод от такого ремонта отказывался, пока не получил прямого приказания министерства.

Приняв заказ, завод потребовал, чтобы после демонтажа были выгружены и доставлены в Харьков все крупные составные элементы узла.

Для этого требовались очень трудоемкие работы по корпусу корабля, включая вскрытие броневой палубы, так как через световые люки зубчатое колесо в сборе с валом не проходило. Флотские специалисты, и наиболее требовательно начальник КБ Технического управления Варон Григорий Романович, настаивали на разработке технологии демонтажа узлов редуктора в обеспечении возможности их выгрузки через световые люки, исключив необходимость вскрытия броневой палубы.

Такая технология была разработана и в соответствии с ней были выполнены демонтажные и монтажные работы силами бригады

слесарей монтажников ХПГЭ. Узлы редуктора: венцы, диски и вал с пронумерованными пресонными болтами, а также шестерни были выгружены через световые люки и отправлены для ремонта на ХПГЭ. Требуемые крупные поковки были изготовлены на Новокраматорском заводе. Поковки были обработаны на ХПГЭ и из них изготовлены новые зубчатые венцы и шестерни с нарезкой зубьев. Новые венцы и шестерни подгонялись и монтировались на ХПГЭ по старому валу и дискам редуктора, после чего демонтировались и узлами доставлялись на корабль для комплексного монтажа редуктора на новых пресонных болтах.

Зубчатые колеса и шестерни притирались на ходовых испытаниях пастой "Гойя" в течение 10 суток на разных режимах переднего и заднего хода. Испытания проходили не без первозности - не удавалось устранить повышенную температуру трущихся частей агрегата. Нормальная его работа установилась только после того, как было заменено старое редукторное масло более вязким отечественным.

Переходя к фактам, связанным с расследованием причин катастрофы - гибели линкора Новороссийск, надлежит упомянуть, почему я не участвовал в борьбе за живучесть (непотопляемость) корабля, хотя непосредственный мой начальник Виктор Михайлович Иванов руководил ею из ПЭЖ корабля и погиб на боевом посту.

Дело в том, что за трое суток до аварии на совещании у Командующего флотом начальник ВиС Александр Илларионович Зубков попросил разрешение откомандировать меня в г. Николаев для согласования с заводом вопроса о выполнении значительного объема ремонтных работ на крл "Дзержинский", на котором по линии ГУК предстояло в месячный срок оборудовать установку "Кантус".

Получив приказание, я утром прибыл на корабль, где вместе с помфлагмеха Риска Ерием Сергеевичем тщательно откорректировал все ведомости ремонта.

К прибытию корабля завод уже был готов к работам и сразу же приступил к выполнению спецзадания, а мне предстояло убедить дирекцию выполнить дополнительный объем работ в тот же срок...

Директор завода Прибыльский Иван Степанович выслушал меня внимательно и сказал, что заводу эти работы совсем не кстати, однако просьба Командующего флотом ему не безразлична...

Хотелось бы воздать должное светлой памяти Ивана Степановича Прибыльского, который много сделал для укрепления Черноморского флота. Талантливый корабельный инженер, чуткий и отзывчивый человек, офицер запаса, благодаря выдающимся организаторским способностям занимал в течение многих лет высокие посты в народном хозяйстве страны.

Вечером поступило приказание по телефону от начальника штаба "ВиС" срочно возвратиться в Севастополь. И вновь пришлось обратиться за содействием к Ивану Степановичу как влиятельному товарищу, в прошлом - дзэркинцу.

Вняв моей просьбе, он сделал все, чтобы с первым самолетом я отбыл в Симферополь. На аэродроме встретился с группой москвичей, которую возглавлял адмирал Виноградов Николай Игнатьевич, и узнал о случившемся. В Севастополь прибыли, когда водолазы приступили к необычайно трудным работам по спасению личного состава погибшего корабля.

В Техническом управлении в то время отсутствовали, кроме начальника, его заместитель Григорий Ильич Купец, который находился в отпуске, и корабельный инженер Бородай Григорий Иванович, который находился на сборах в Ленинграде. В связи с этим вопросы, возникавшие в процессе расследования у Госкомиссии и технической комиссии, задавались мне, назначенному временно начальником 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? Хотя оборудование размагничивающего устройства находилось в компетенции Главкома, тем не менее, учитывая, что отсутствие этого устройства, безусловно, могло привести к аварии, требовалось обоснованное объяснение Технического управления флота, которое обеспечивает такое оборудование на кораблях, почему оно не состояло перед Техническим управлением Военно-Морского Флота на дооборудовании 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 личнё Командующему по этому вопросу. В госпитале, в деревянном флигеле, мы застали Виктора Александровича Пархоменко и Александра Илларионовича Зубкова в состоянии сильной простуды. Из беседы руководящих товарищей узнал, что, покинув корабль, Виктор Александрович зацепился за угол площадки забортного трапа и с трудом выбрался на поверхность. Когда возбуждение прошло, Николай Игнатьевич затронул вопрос о размагничивающем устройстве. Тогда я, несколько взъярившись, доложил, что Техническое управление флота не раз по этому вопросу запрашивал Техническое управление ВМФ, так как установка оборудования находилась в компетенции Москвы. Сославшись на свою цепкую память, попросил лить указание разыскать годичной давности закрытую телеграмму из Москвы от 15-го - 16 октября на имя Командующего флотом по этому кораблю. Получил приказание немедленно отбыть на служебной машине в штаб флота и ждать, пока эту телеграмму найдут. Разыскали ее довольно быстро и доставили Командующему флотом. Это был ответ начальника Технического управления 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.

Что касается второго вопроса, о нарушении водонепроницаемости корпуса, то узнал об этом на заседании технической комиссии, которая получила никем не подтвержденную информацию глав-

старшины, находившегося в лазарете Учебного отряда. Фамилии его не знаю и с ним не встречался. Информация состояла в том, что завод во время последнего ремонта корабля заменил "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 и главный строитель, инженер-кораблестроитель Александр Аромонович Гольдемберг, непосредственно руководившие 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. Два дня спустя целая кипа документов была приложена к докладу, подписанному мною и А.Ф. Трифоновым, и отправлена в ТУ ЧФ.

Беспокойство академика Ю.А. Шимамского по поводу предполагавшегося нарушения водонепроницаемости контура корпуса, безусловно, имело основание, так как на поврежденном корабле с произвольной ватерлинией при его переуглублении надводная часть переборок оказывается под водой. Но недоумение вызывает то, что этот крупнейший авторитет в области строительной механики корабля не обратил внимания на то, что переборки старого корпуса вообще могли быть повреждены (треснуты) в результате взрыва и избыточного давления. Экспедиция особого назначения "ЭОН-35" такие дефекты как будто обнаружила после подъема корпуса. При осмотре вместе с Александром Илларионовичем Зубковым и его сыном — корабельным инженером корабля, поднятого под общим руководством весьма опытного специалиста Чикер-Николая Петровича по проекту и при техническом руководстве доктора технических наук Муры Николая Петровича, увидели тяжелые разрушения днища в носовой части корпуса на площади не менее 120 кв.м.

Вспомнил суждения академика Ю.А. Шимамского, в сознании возник образ другого нашего ученого — академика Алексея Николаевича Крылова, который в науке кораблестроения и особенно теории корабля был источником большой светосилы, непогрешимый в анализах технических проблем.

Накануне Великой Отечественной войны академик Крылов написал о вероятных причинах гибели кораблей этого класса: "Рой Ок" в главной базе британского флота "ската флоту" во второй мировой и "Императрица Мария" в Северной бухте Севастополя в первой мировой войне. В обоих случаях он усмотрел диверсии: одну, организованную гитлеровской, другую кайзеровской Германией. Заключение по "Марии" им было дано еще в 1916 году. И тогдашний член государственной комиссии — академик Крылов был прав. В 30-е годы на суде над шпионской группой выяснилось, что новейший линкор "Императрица Мария", построенный в Николаеве в 1915 году, очень беспокоил кайзеровскую Германию. Резидент немецкой разведки Матвеев, городской голова в Николаеве, организовал диверсию (взрыв в башне) во время погрузки боезапаса, так как ни на заводе, ни на ходовых испытаниях это сделать не удалось. В артпогреб был заложен взрыватель, напоминающий карабандаш.

Общеизвестна чудовищная диверсия японских самураев на американской главной военно-морской и авиационной базе на Гавайях в декабре 1941 года. Известны также диверсии, совершенные в Средиземном море во второй мировой войне, на девятой флотилии МОС под руководством подручного князя Боргезе против кораблей британского флота. Как правило, корабли рассматриваемого нами плана гибли, опрокидываясь. Тем самым нарушился основной принцип непотопляемости, в свое время сформулированный корифеем кораблестроения А.И. Крыловым. Смысль его утверждений состоит в том, что гибель корабля не является следствием слепых сил стихии, но недостаточной подготовки молодых специалистов и личного состава к борьбе с огнем и водой, за живучесть (непотопляемость) корабля. Если повреждения корабля таковы, что гибель его неизбежна, он должен тонуть, не опрокидываясь, чтобы до конца использовать огневые средства и бороться за живучесть (непотопляемость), постепенно погашая приданный ему запас плавучести.

Руководившие борьбой за непотопляемость этого корабля Виктор Михайлович Ивамов и Ефим Михайлович Матусевич сделали все, что было возможно в трудных условиях, для контрапотопления цистерн и отсеков, а следовательно, для спримечания поврежденного корпуса.

Ивамов Виктор Михайлович, Начальник Технического управления, был в свое время командиром Б4-5 корабля того же класса. Матусевич Ефим Михайлович, врио командира Б4-5 корабля, еще будучи курсантом-дзержинцем, отличился во время разведки боем и был награжден боевым орденом. Вместе с мими в ПЭМ, то есть в посту энергетики и живучести, находился однокашник В.И.Ивамова Мамонов Дмитрий Иосифович. Услышав команду, он корабль покинул... Во время расследования ничего вразумительного узнать у него не удалось. Он находился в болезненно угнетенном душевном состоянии, гравиращем с пострадией. Стремление руководивших борьбой за живучесть (непотопляемость) корабля привести его непременно в прямое положение равновесия не было обязательным, скорее опрометчивым. Теория корабля учит, что даже в боевых условиях устранение крема должно вестись до того положения корабля, при котором главный калибр способен продолжать вести огонь, то есть до начала крема в 5-7 градусов. Дело в том, что, несмотря на значительную величину начальной метацентрической высоты у кораблей этого класса, при повреждении корпуса она резко падает, стойчивость ухудшается, корабль может оказаться в безразличном положении равновесия и от незначительного воздействия опрокинуться, причем в сторону, противоположную имеющемуся крему. Повидимому, роковой оказалась попытка разворота корабля для буксировки его к пирсу в этом немедленном положении равновесия. Не помню, по какой причине, возможно, вследствие тяжелого заболевания и выхода в отставку, мне акт комиссии прочесть не удалось. Память сберегла, правда, предварительные выводы, о которых мне поведал во время встречи в штабе флота один из виднейших наших специалистов - Ерий Сергеевич Яковлев, которого я близко знал. Он высказался, что атомного взрыва тогда определенно не было.

Вероятность диверсии была мала, и ее анализировали только как одну из возможных причин аварии.

Влияние на силу взрыва имевшегося в погребах боезапаса не могло быть предметом серьезного рассмотрения, поскольку явных признаков детонации не было.

Что касается взрыва вообще, то, учитывая эффективность взрывчатых веществ (того времени), на дне бухты могла оказаться не одна, а связка мин, взрыватель которых мог сработать от разных причин, в частности, и от возможного касания мин швартовным тросом, при его заводке на новую рейдовую бочку.

Через некоторое время после описанного трагического события, был выведен из эксплуатации другой корабль этого класса линкор "Севастополь" для использования корпуса в оборонной промышленности... И хотя мне было известно, что когда-то под наблюдением Сысоева Николая Ефимовича было произведено подкрепление и герметизация кормовой оконечности этого корабля десятками тонн бетона и железобетона и что корпус был очень преклонных лет, тем не менее, подписывая акт, я прощался, испытывая гнетущую печаль, с очень дорогой для меня краснознаменной цитаделью, Флагманским кораблем эскадры Черноморского флота.