

На протяжении многих лет обстоятельства трагедии, разыгравшейся в Северной бухте Севастополя в ночь с 28 на 29 октября 1955 года на линкоре «Новороссийск», оставались тайной для подавляющего большинства моряков ВМФ. Основным источником информации были устные рассказы уцелевших участников катастрофы, а засекреченность всех документов, относящихся к гибели корабля, делала весьма затруднительным полный и объективный анализ событий, имевших очень важное значение для многих аспектов строительства и эксплуатации кораблей ВМФ, организации службы на флоте, специальной подготовки офицерского и личного состава.

Определенная реакция на случившееся со стороны командования ВМФ вскоре последовала, что нашло свое отражение в некоторых организационно-распорядительных и нормативных документах, в частности в КУ ВМФ, НВЖ и учебной литературе. Однако, как показали последующие аварии и катастрофы на флоте, этого было явно недостаточно.

Поэтому рассекречивание архивных материалов и появление некоторых публикаций с результатами поисков и исследований, связанных с гибелью «Новороссийска», можно только приветствовать.

К сожалению, подавляющее большинство авторов появившихся публикаций не являются специалистами в области теории корабля, его живучести и непотопляемости, а ведь именно этот круг вопросов является в данном случае главнейшим, определяющим, именно по нему должно было последовать компетентное заключение и очень серьезные практические выводы, которые и до сих пор, спустя 40 лет после гибели корабля, в полной мере еще не сделаны, несмотря на предложения правительственной комиссии В. А. Малышева.

В изданных до сей поры книгах неоправданно много внимания уделено описательной стороне, пространным рассуждениям о причинах взрыва, поиску «сенсационных» деталей и подробностей событий в ущерб выявлению подлинных (а не надуманных!) причинно-следственных связей, научному анализу причин гибели корабля. Винить в этом авторов — Н. А. Черкашина и В. А. Каржавина — трудно (повторяю — ведь они не специалисты), работу они проделали огромную, заслуживающую большого уважения. Но, тем не менее, все эти книги содержат большое количество ошибок, неточностей, а нередко и явных несуразностей.

Более же всего мне хотелось бы привлечь внимание к тем сторонам и обстоятельствам гибели «Новороссийска», которые были

недостаточно, на мой взгляд, освещены в известных мне публикациях. Вначале о тайнах — действительных и мнимых. Вряд ли бы стоило почти 40 лет спустя говорить и писать о «тайне» гибели «Новороссийска». Решительно ничего таинственного в гибели корабля не было, о чем убедительно свидетельствуют прежде всего материалы работы правительственной комиссии под председательством В. А. Малышева. Была и остается лишь тайна взрыва, которая вряд ли когда-нибудь будет раскрыта, при любой из существующих на сегодня трех версий взрыва: минной, мины-диверсионной и диверсионной. Полагаю, что на некоторых аспектах этих версий стоит остановиться более подробно. Каждая из версий имеет свои слабые стороны, не позволяющие прийти к однозначным выводам, что, в той или иной степени, признается, пожалуй, всеми их сторонниками.

Попробуем рассмотреть каждую из них.

Минная версия. Ее можно считать официальной. Во всяком случае, именно она была признана наиболее вероятной правительственной комиссией. Объективно версия вполне соответ-

ствует общей картине окружающей обстановки, результатам последующего обследования дна Северной бухты в районе взрыва, а также внешнему характеру поврежденного корпуса корабля — огромная вмятина в районе пробойны, выброс через пробойну большого количества донного ила и пр. В пользу этой версии говорит и наличие на дне Северной бухты нескольких немецких мин, не уничтоженных предыдущими тралениями и обнаруженных только после взрыва «Новороссийска». Тем не менее некоторые сопутствующие факты не находят удовлетворительного объяснения в рамках этой версии. Не повторяя подробно доводов

«не в пользу» минной версии, приведенных в известных книгах и статьях (малая вероятность боеспособного состояния немецких мин к моменту взрыва, многократную — более 140 раз — постановку на этих бочках других кораблей и пр.), хотелось бы обратить внимание на следующие обстоятельства:

— не было зафиксировано выброса столба воды, столь характерного при взрыве мины на такой глубине;

— резко выраженная направленность, кумулятивный характер взрыва, буквально пробившего насквозь корпус корабля, с выбросом, по свидетельству очевидцев, пламени и дыма;

— характер внутренних повреждений корабля не вполне соответствовал обычно наблюдаемому при неконтактном подводном взрыве такой силы, т. к. не было зафиксировано за пределами района взрыва характерных повреждений в виде обрывов корпусных связей, фундаментных лап механизмов и пр.;

— несомненное вертикальной «оси» (если можно так выразиться) района разрушения корпуса от внешнего взрыва с «осью» пробойны на палубе полубака. Это несовпадение хорошо ви-

дно на схеме, приведенной профессором Н. П. Муру. Схеме же в книге В. А. Каржавина принимать во внимание нельзя — она просто примитивна;

— наконец, трудно, очень трудно отнести к разряду случайного и ночное время взрыва — 01 час. 30 мин.

Минно-диверсионная версия. Суть ее сводится к тому, что взрыв был двойным. Ряд очевидцев говорят об оставшемся у них ощущении «двоенности» взрыва, первый — донной мины, и второй, инициированный первым — диверсионного заряда. «Слабых» мест и у этой версии достаточно — она, например, не объясняет: каким образом донная мина оказалась доволь-

но точно под районом расположения диверсионного заряда? Также необъяснимо ночное время взрыва и пр.

Тем не менее, я придерживаюсь данной версии, имея для этого следующее основание. Вскоре после вступления в должность командира трюмной группы «Новороссийска», в марте 1949 г. я приступил к осмотру помещений корабля. В первый день со мной были старшина первой команды трюмных машинистов старшина 1 статьи Давыдов и старший матрос Ватенев. Мы спустились по первому с носа ряду люков, непосредственно перед форштевеньем старой носовой оконечности (она при модернизации корабля в 1937 г. так и осталась в первоначальном виде внутри новой носовой палубы). Добравшись до самого нижнего отсека и пошли по днищу в корму, в постепенно уменьшающемся по высоте пространстве между старой и новой обшивками корпуса. Через несколько метров путь преградила поперечная переборка высотой около 2,0 м. При свете переносных фонарей — платного освещения там не было — увидели, что имевшиеся в переборке 3 флорных выреза (обычных

в такого рода корпусных конструкциях) тщательно заварены, т. е. переборка стала глухой. Удивились — зачем? Обратили внимание на отличное качество сварных швов, выглядевших совершенно свежими, особенно на фоне обгоревшей переборки.

В тот же день на вечернем докладе я рассказал об увиденном своему непосредственному начальнику, командиру дивизиона живучести капитану 3 ранга С. Г. Бабенко. Мой доклад особого впечатления на него не произвел, но он согласился с тем, что надо бы проверить — что там, за переборкой? Обсудили довольно подробно возможные пути реализации такого намере-

ния. Огневая резка сразу была отвергнута — в междудонном пространстве могло оказаться топливо. Осталось одно — отсверлить хотя бы один из флоров. Но толщина переборки, как минимум, 10 мм, т. е. нужна была пневматическая сверлильная машинка — таковой на корабле не было, как не было и системы воздуха низкого давления. Стало быть, нужно было еще достать где-то и компрессор.

Словом, несложная, в принципе, хотя и трудоемкая операция в тех условиях была трудно разрешимой проблемой. Не знаю, пошел ли мой доклад «выше», во всяком случае, больше к этому вопросу мы не возвращались, каких-либо опасений и подозрений «диверсионного» порядка тогда у нас не возникло, тем более, что, по свидетельству тех, кто принимал корабль от итальянцев в Албании, линкор был там осмотрен самым тщательным образом. Обстановка на корабле в то время была тяжелейшая, так и «ушел» этот эпизод из поля зрения. Вспомнилось же о нем только лет 10 спустя, после знакомства с диверсионными операциями военного периода и постепенным накоплением информа-

ции о событиях 29 октября. Тогда и возникло у меня предположение о возможном размещении перед переборкой корабля диверсионного заряда в междудонном пространстве где-то в районе 23—35 шпангоутов. Других оснований, кроме изложенных выше, для такого предположения у меня нет.

Диверсионная версия. Она исходит из вероятности осуществления взрыва подводными пловцами-диверсантами, доставившими и прикрепившими (или подвесившими) к днищу корабля взрывное устройство. Эту версию очень настойчиво обосновывают и отстаивают Н. А. Черкашин и В. А. Каржавин, ссылаясь на аналогичные операции, осуществленные в период второй мировой войны флотилией Боргезе.

Однако эта версия плохо согласуется с характером внешнего повреждения корпуса линкора, несущего все характерные признаки неконтактного подводного взрыва, с очень большой энергией взрыва, а также не дает основательного объяснения причине наличия воронки на дне бухты и большого количества ила, выброшенного через пробойну.

Многочисленные (надо признать, небезосновательные, хотя, в некоторых вариантах и фантастичные!) доводы ее сторонников не учитывают, как мне кажется, одного очень существенного обстоятельства — случившееся на «Новороссийске» произошло в мирное время. Ведь в случае раскрытия диверсии (а полностью исключить такую возможность, естественно, было нельзя) официальным кругам Италии доказать свою непричастность к операции такого рода было бы, мягко говоря, затруднительно, со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Суммируя все изложенное выше, приходится еще и еще раз констатировать: несмотря на все старания исследователей, приблизиться к раскрытию тайны взрыва так и не удалось.

Капитан 2 ранга
в отставке
Ю. ЛЕПЕХОВ,
член ВНО.

ТАЙНА ВЗРЫВА ОСТАЕТСЯ?