

# ДИВЕРСИИ НА ФЛОТЕ

---

*Н.А.Черкашин – выдержки из книги*

*«Чрезвычайные происшествия на Советском Флоте»*

*2007*

## **Глава первая СЕВАСТОПОЛЬСКАЯ «ОЛЬТЕРРА»**

Прошло уже полвека с того дня, точнее с той роковой ночи, когда на внутреннем рейде Севастополя под днищем линкора «Новороссийск» прогремел чудовищный взрыв. А два часа сорок пять минут спустя огромный корабль опрокинулся, заживо похоронив в своих подпалубных помещениях десятки людей. Всего за одну ночь погибли свыше шестисот моряков.

«Сегодня существует много версий подрыва линкора «Новороссийск», — пишет председатель совета ветеранов «Новороссийска» Юрий Лепехов. — Версий будет меньше, если ученые рассчитают, а главное официально обнародуют, какое количество взрывчатого вещества в тротиловом эквиваленте было необходимо для образования пробойны свыше 150 кв. м, повреждения киля корабля и всех палуб —1—1,2 тыс. кг или 4—6 тыс. кг. То, что при таком повреждении и такой конструкции гибель корабля была неминуема, доказали не только расчеты, но и сама судьба линкора».

Трагедия «Новороссийска» — в большом количестве человеческих жертв. Погибло более 600 человек. «Непосредственно от взрыва погибло не более 50—60 человек, — утверждает профессор Н.П. Муру. — Примерно столько же погибло от быстрого затопления носовых отсеков. Гибель более 500 человек ничем не оправдана и лежит на совести командования флотом».

В своих официальных выводах комиссия по расследованию гибели линкора «Новороссийск» не исключала возможности диверсии. Но чьей диверсии? Об этом в итоговом документе не говорилось ни слова. Но моряки — весь флот, от матросов до адмиралов, — разделились в своих мнениях как бы на два лагеря. Одни верили в невытраленную мину и приводили довольно веские аргументы. Другие — их гораздо больше — отстаивали, и не менее убедительно, версию проникновения в севастопольскую бухту итальянских подводных диверсантов. Сторонниками этой второй гипотезы были многие весьма авторитетные в морском деле специалисты. Назову лишь некоторых — это главнокомандующий ВМФ СССР в пятидесятые годы Адмирал Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецов, выдающийся эпроновец, лауреат Государственной премии инженер-контр-адмирал Н.П. Чикер, замечательный историк-кораблевед капитан

1-го ранга в отставке Н.А. Залесский (к слову сказать, отрицавший диверсию на линкоре «Императрица Мария»), В том, что взрыв «Новороссийска» — дело рук боевых пловцов, был убежден и исполнявший обязанности командира линкора капитан 2-го ранга Г.А. Хуршудов, а также многие здравствующие ныне офицеры «Новороссийска», работники особого отдела, специалисты-подводники.

В Севастополе на читательской конференции, посвященной моей повести «К стопам скорбящего матроса», я получил из зала и такую записку: «Н. А., знаете ли вы, что вскоре после взрыва «Новороссийска» в устье Черной речки был найден труп аквалангиста?»

К этой записке я отнесся лишь как к реплике из зала, не более того. Это не выписка из протокола осмотра места происшествия, это, строго говоря, не документ. Может быть, и в самом деле нашли труп, но не аквалангиста, а обычного купальщика. Ну, пусть аквалангиста, но советского, нашего.

Предположим как нечто очень маловероятное: в устье Черной речки, впадающей в Северную бухту, в самом деле, нашли труп

итальянского боевого пловца. Даже если так, то подобный факт мог быть зафиксирован лишь в очень секретных документах; он вообще мог никак не фигурировать в работе правительственной комиссии, дабы не ломать очень удобную версию со старой немецкой миной.

Принимать всерьез эту записку было нельзя. Но она подсказала направление мысли. А почему, собственно, мы считаем, что диверсионный удар по линкору был нанесен со стороны моря? Как бы плохо ни охранялась база, она все же охранялась, и те, кто планировал операцию, не могли сбрасывать со счетов и дозорные корабли, и гидроакустические вахты. Определенный риск был. Если бы советский сторожевик обнаружил иностранную подводную лодку, пусть даже и «карликовую», у входа в главную базу флота — это более чем международный скандал.

Есть и второе соображение. Отсюда, то есть от устья Черной речки, до штатной якорной бочки линкора в бухте Голландия гораздо ближе, чем от боновых ворот. И если «Новороссийск» в роковую ночь все же стоял не на своей бочке (ближе к морю, дальше от Черной речки), то эта случайность и в самом деле могла стоить жизни аквалангисту, вынужденному преодолевать под водой (даже с помощью аквабота) расстояние почти вдвое больше расчетного. Итак, выбор направления удара со стороны устья Черной речки мог быть сделан исходя из большей неожиданности и меньшего расстояния до цели. Наконец, есть и третье обстоятельство, весьма благоприятствовавшее диверсии. В устье Черной речки расположена судоразделочная база Вторчермета, куда стаскивают отслужившие свой срок корабли. Одни еще держатся на плаву, другие — полузатопленные — разбросаны по всей акватории базы. Корпус любого из них мог послужить подводным диверсантам идеальной точкой старта, временным убежищем, складом, наблюдательным пунктом. Ведь именно так или почти так итальянские боевые пловцы провели свою операцию против английских кораблей в Гибралтаре.

В 1942 году итальянские подводные диверсанты обосновались в трюмах генуэзского танкера «Ольтерра», интернированного в испанском порту Альхесирас. Танкер, притопленный на мелководье, стоял в виду рейда морской крепости Гибралтар — главной базы английского флота в годы Второй мировой войны в Атлантике. В борту «Ольтерры» был проделан подводный выход, через который боевые пловцы отправлялись в свои рейды. Они минировали английские корабли и возвращались на «Ольтерру», где, стянув гидрокombineзоны, снова превращались в скучающих торговых моряков. Англичане так и не смогли разгадать тайну «Ольтерры» до конца войны, хотя, как пишет Боргезе, «Альхесирас кишел английскими агентами, а «Ольтерра» была ошвартована прямо под окнами английского консульства, битком набитого морскими офицерами из «Интеллидженс сервис».

1942 год и год 1955-й. Их разделяет всего тринадцать лет. Еще полон сил и политической энергии «черный князь» Боргезе, шеф 10-й флотилии подводных диверсантов. Во всеоружии и сама флотилия, не расформированная, как требовали того условия мирного договора 1947 года, а преобразованная в Центр подготовки подводных пловцов — диверсантов итальянских ВМС. С 1952 года по 1959 год Центр этот возглавлял не кто иной, как капитан 1-го ранга Джино Биринделли, верный сподвижник Боргезе по 10-й флотилии МАС. В 1940 году он командовал группой пловцов-диверсантов в операции против английских линкоров в Александрии. Чуть позже действовал в Гибралтаре. Кстати, любопытное совпадение: именно Биринделли обучался вместе с товарищами подводному минированию, подплывая по ночам к линкору «Джулио Чезаре» (будущему «Новороссийску»). Так что опыт «Ольтерры» и дивизиона «Большой Медведицы» (так называлась группа, действовавшая с танкера против Гибралтара) стоял перед глазами руководителя Центра подводных диверсий.

Итак, если представить, что на одном из притопленных кораблей Вторчермета было устроено нечто вроде тайника на «Ольтерре», то возникает резонный вопрос: каким образом проникли боевые пловцы в тыл севастопольской базы и как доставили они туда взрывчатку и снаряжение?

За ответом придется вернуться в 1942 год. В то время, когда люди-лягушки из дивизиона «Большой Медведицы» готовились к подводным атакам на гибралтарском рейде, под Севастополь прибыла внушительная колонна автотягачей и крытых фургонов. «ВМС Италии, — пишет В. Боргезе, — идя навстречу желанию союзников, отправили в Черное море флотилию катеров МАС под командованием капитана 1-го ранга Мимбелпи и несколько кар-манных подводных лодок типа СВ. Эти корабли с честью выполнили поставленные задачи (один катер потопил русский крейсер, а малютки СВ — две русские подводные лодки)... Мы решили перебазировать в Черное море группу торпедных и взрывающихся катеров с задачей организовать постоянное патрулирование на подступах к Севастополю».

Начальником «севастопольского отряда диверсионных сил» был назначен капитан 3-го ранга Альдо Ленци. «Храбрый офицер, — характеризует его Боргезе, — всегда спокойный

и веселый, неутомимый на службе, любитель красивых вещей и комфорта в часы отдыха, оптимист по натуре. Ленци взялся за это новое для него, да и вообще для любого моряка дело с энтузиазмом... Наконец 22 мая (1942 года. — Н. Ч.) колонна прибыла к месту назначения в Форос — очаровательный городок, расположенный на прекрасном Южном побережье Крыма, недалеко от Балаклавы и к югу от Севастополя. Здесь наша группа раскинула палатки под сенью ореховых деревьев. Прежде всего мы продолжили рельсовый путь и соорудили деревянный слип, чтобы доставить наши штурмовые средства к берегу моря и спустить на воду».

Следы этого слипа до недавних пор можно было отыскать в Форосе. Штурмовые катера итальянцев поджидали свои морские жертвы, укрывшись под каменной стеной мыса Айя. Это удивительнейшее по своей могучей красе место. Горы здесь вступают в море складками эдакого гигантского каменного драпри. (В них-то и прятались катера.) Кое-где скалы обрушиваются в воду идеально ровными высоченными стенами. Их можно принять за остатки каких-то древних — времен египетских пирамид — гидротехнических сооружений, возведенных внеземными цивилизациями. Слишком уж высоки и гладки их стёсы, слишком уж хитроумно запрятаны в них гроты, проникнуть в которые можно лишь из-под воды.

Автору этих строк доводилось плавать с аквалангом у подводного подножия этих глухих с виду стен. Я погружался с мыслью о том, что здесь, на этих каменных ступенях, в этих расщелинах и фотах, вполне могут остаться следы пребывания людей Ленци, ничуть не подозревая, что это предположение двадцатью годами раньше уже было проверено здесь контрразведкой Черноморского флота.

Бывший сотрудник флотской контрразведки Евгений Борисович Мельничук рассказал мне позже, что это по его инициативе в семидесятые годы аквалангисты обследовали подводные пещеры мыса Айя в поисках тайных складов итальянских диверсантов. Известно, что немецкие и итальянские боевые пловцы, покидая гавани, занимаемые противником, оставляли в бетонных массивах моллов, причалов и прочих портовых сооружений хорошо скрытые склады взрывчатки, баллонов с кислородом и т.п. Все это делалось для обеспечения будущих операций. Так было в Кальяри (остров Сардиния), в Штеттине (ныне Щецин) и в других местах. Так что в существовании такой секретной базы и под Севастополем нет ничего невероятного. Жаль, что обследование подводных гротов мыса Айя было, сколько я смог понять со слов Мельничука, весьма непродолжительным и конечно же запоздалым.

Даже если такой склад и не был устроен, то все необходимое оборудование наследники ластоногих бойцов Ленци — Боргезе могли получить с борта проходящего мимо крымских берегов какого-либо торгового итальянского судна. Да и сами могли быть высажены с него. Ведь проходил же 28 октября 1955 года в тридцати милях от мыса Айя итальянский сухогруз. Он шел из Босфора в Азовское море...

Доставить ящики с подводными аппаратами, со всем, что надо для подобного дела, на территорию судоразделочной базы Вторчермета не представляло в те годы особой

сложности. Рядом, по берегу Черной речки, проходят железная дорога, шоссе... К тому же кладбище старых кораблей — это не режимный объект. Под видом газорезчиков можно было легко проникнуть даже с транспортировочными ящиками на любое предназначенное к слову

судно. Во всяком случае, в годы войны специалисты из флотилии МАС умудрялись провозить свои разобранные на части торпеды даже через государственные границы нейтральных стран как «садовый инвентарь» или запасные детали для судовых машин.

Евгений Борисович Мельничук, невольный свидетель гибели линкора, все эти годы пытается раскрыть тайну «Новороссийска». И делает он это не по долгу службы («Новороссийское» дело давно закрыто), а по велению сердца. В оные годы даже рисковал навлечь на себя неудовольствие начальства: мол, ставит под сомнение выводы правительственной комиссии.

Я познакомил его с чернореченской версией. Он нашел ее вполне вероятной. И высказал свое предположение: Черная речка могла быть выбрана и как путь наиболее безопасного отхода после установки мины под днищем линкора.

Было все именно так или иначе, да и было ли вообще — вопросы эти пока надолго останутся без ответов. Я не думаю, что в итальянских архивах хранятся какие-либо документы, проливающие свет на взрыв под днищем «Новороссийска». Подобная акция могла быть проведена, скорее всего, как частное дело «группы патриотов», располагающих достаточными средствами как для покупки «карманной подводной лодки», так и для фрахта торгового судна. Хотя, разумеется, не без ведома, а то и при прямом содействии спецслужб. Той же СИФАР, например, — разведывательной службы вооруженных сил Италии — или в сотрудничестве с ЦРУ. Наводит на размышление и то, что летом 1955 года, за четыре месяца до взрыва на севастопольском внутреннем рейде, министром внутренних дел Италии был назначен бывший высокопоставленный сотрудник фашистской милиции Фернандо Тамброни. Тамброни весьма чутко относился к советам тогдашнего шефа ЦРУ в Италии Роберто Дрисколла. Багоприятствовала проведению диверсантской вылазки и внутривнутриполитическая обстановка в нашей стране — весьма смутная, с острой, хотя и скрытой борьбой группировок в высших сферах власти. Все это сказывалось на жизненном тоне государства.

То, что итальянская версия гибели «Новороссийска» принималась главным командованием ВМФ всерьез, доказывает, пожалуй, и тот факт, что вскоре после взрыва линкора все бывшие итальянские корабли, состоявшие в Черноморском флоте (крейсер «Керчь», четыре эсминца, подводная лодка), были выведены из боевого состава и отправлены на резку. Надо полагать, потому, чтобы не провоцировать новых диверсий. И если кому-то из наших адмиралов до октября 55-го подводные диверсанты казались лишь персонажами приключенческих книг, то с того же, черного года и по наши дни на всех кораблях нашего Военно-Морского Флота, где бы они ни стояли — у родного причала или на якоре в нейтральных водах, — каждую ночь несется вахта ПДСС — противодиверсионных сил и средств. Каждую ночь матросы-автоматчики в стальных

касках вглядываются в черную воду у бортов кораблей. Это своего рода вахта памяти «Новороссийска».

29 октября 1999 г. на страницах «Независимого военного обозрения» впервые был опубликован краткий газетный вариант новой версии: «Суэц и Портсмут в судьбе «Новороссийска». В ней высказывалось предположение о том, что флагман Черноморского флота стал жертвой ближневосточной политики Советского Союза.

«...Каковы были мотивы этого акта прямой военной агрессии? И почему диверсия произошла именно 29 октября 1955 г.?

По нашему мнению, ответы на эти вопросы можно найти в истории Суэцкого канала. Как известно, канал официально открылся для судоходства 17 ноября 1869 г. Международные правила эксплуатации канала, прохода судов и кораблей и их международные гарантии определила многосторонняя Конвенция, которую заключили 29 октября 1888 г. в Константинополе Великобритания, Франция, Россия, Австро-Венгрия, Германия, Голландия, Испания, Италия и Турция.

Концессия на эксплуатацию канала до 17 ноября 1968 г. принадлежала «Всеобщей компании Суэцкого канала», где 44 % акций находилось в руках правительства Великобритании, купившего в 1875 г. у Египта за 100 млн. франков все его акции.

В 1955 г. через канал прошли 14 660 судов под флагами 48 стран. 65 % всех прошедших судов составили танкеры. Полный грузооборот канала в 1955 г. равнялся 107,5 млн. тонн. Еще в 1936 г., под предлогом защиты стратегических коммуникаций Британской империи, был заключен британско-египетский договор, закрепивший пребывание британских войск в зоне канала. Но в 1947 г. Египет внес на рассмотрение Совета Безопасности ООН предложение о немедленной эвакуации британских войск из зоны Суэцкого канала. СССР поддержал это предложение, однако Совет Безопасности отложил обсуждение вопроса на неопределенное время. В 1951 г. парламент Египта отменил в одностороннем порядке британско-египетский договор 1936 г. В 1952 г. в Египте пал проанглийский монархический режим и была образована республика, начавшая искать контакты со странами социалистического лагеря. В ответ Великобритания способствовала приему в НАТО Турции. В октябре 1954 г. в Каире был подписан англо-египетский договор, по которому Англия обязалась вывести свои войска из зоны канала до 19 октября 1956 г. Дальнейшие военно-политические события вокруг Суэцкого канала развивались стремительно. В феврале 1955 г. Великобритания инициировала создание военного союза «Багдадский пакт», куда первоначально вошли Турция и Ирак. Англия вступила в «Багдадский пакт» 4 апреля 1955 г. Это позволило ей установить двойной военный контроль над Черноморскими проливами — единственным путем для выхода СССР в Средиземное море.

14 мая 1955 г. в Варшаве был учрежден военный союз «Варшавский договор», в который вошла и Албания, что создало реальную возможность для военно-морского присутствия СССР в Средиземном море. Советские корабли базировались на албанский порт Дуррес, в

непосредственной близости от стратегической коммуникации Британской империи через Суэцкий канал!

В 1956—1961 гг. на порты Албании постоянно базировались 12 советских ударных дизельных подводных лодок и две плавбазы (40-я отдельная бригада ЧФ). В мае 1961 г., из-за разногласий в оценке «культы личности» Сталина, этой бригаде пришлось покинуть залив Влера и уйти на Балтику. При этом Албания «прихватизировала» (захватила силой) 4 подлодки и 1 плавбазу.

В течение всего 1955 г. Британия максимально форсировала расширение «Багдадского пакта»; в него вошли Пакистан и Иран. От вступления в этот пробританский союз отказались Сирия, Иордания, Индия и Афганистан. Таким образом, Великобритания планировала создать глобальный военный союз стран двух океанов — Атлантического и Индийского! По своим географическим масштабам он превзошел бы даже НАТО! В свете этого факта становится более понятным значение визита Н.С. Хрущева в Англию весной 1956 г.

В сентябре 1955 г. Египет, в ответ на реальную военную угрозу со стороны Англии, заключил соглашения с СССР, Чехословакией и Польшей о поставках Египту современного вооружения в обмен на хлопок и другую сельскохозяйственную продукцию.

11 июня 1956 г. зону Суэцкого канала покинул последний британский солдат. А уже в июле правительство Египта национализировало Суэцкий канал, что до предела накалило между-народные отношения, которые фактически балансировали на грани «большой» войны».

## **ТРИУМФ, ПРИВОДЯЩИЙ В УЖАС**

Виктор Иванович, бывший артиллерист 7-й зенитной батареи линкора «Новороссийск», свидетельствует: «В октябре пятьдесят пятого я дослуживал четвертый год. Сам уже молодых за кипятком на марс посылал. За неделю до взрыва линкор стоял в Донузлавском порту. В три часа ночи всю эскадру подняли по тревоге, и корабли срочно перешли в севастопольскую бухту. Говорили (в радиорубках, на командирском мостике и в офицерской кают-компани), что в Черном море обнаружили неизвестную подводную лодку. Вот и перевели нас под надежную защиту».

Этот рассказ старого матроса свидетельствует о важнейших корабельных слухах (новостях) на флагмане Черноморского флота в 20-х числах октября 1955 года. Он подтверждает, что разведка и командование флота имели кое-какие сведения о развертывании в Черном море иностранных подводных лодок в октябре 1955 года. Более того, вся эскадра Черноморского флота была срочно переведена в главную базу, где предполагалось обеспечить, используя все силы и средства противолодочной обороны, гарантированную защиту от внезапной атаки подводных сил вероятного противника.

Однако перевод всей эскадры в бухту Севастополя в полной мере соответствовал замыслу диверсантов: одним ударом надолго вывести из «игры» Черноморский флот. В свете всего сказанного выше можно предполагать именно такой замысел операции адмиралтейства. Похоже, что тактическое ядерное оружие для отражения рейда 6-го флота США в Черное море грузили не только на линкор «Новороссийск». Похоже, что 6-й флот США готовился отражать возможную атаку линкоров и крейсеров Черноморского флота на Стамбул в День независимости Турции, который приходится на 29 октября 1955 года. Похоже, что именно британское адмиралтейство круто заварило всю эту «кашу», организовав шумное движение почти всех крупных надводных кораблей 6-го флота США для защиты Турции от агрессии СССР, якобы уже назначенной (по сообщениям «надежных источников информации» на 29 октября).

Радиоразведка Черноморского флота того периода отмечала необычную активность НАТО в восточной части Средиземного моря. Определенный интерес представляет характер радиообмена 6-го флота США во второй половине октября 1955 года. Если среднее число радиogramм оперативного управления за целый месяц боевой подготовки составляло 550— 560 радиообменов, то вот как выглядел радиообмен в момент пика «маневров» «Босфор-55»:

Дата Число радиogramм Число шифр

23.10.55	258	15
24.10.55	272	11
25.10.55	555	27
26.10.55	596	48
27.10.55	433	34
28.10.55	438	34
29.10.55	556	55
30.10.55	254	13

С 8 по 20 октября 1955 года новейшие советские крейсера «Свердлов» и «Александр Невский» в сопровождении эсминцев «Совершенный», «Смотрящий», «Способный» и «Сметливый», под флагом командующего БФ адмирала А.Г. Головки, посетили с дружеским визитом главную базу британского флота Холи Лох. Одновременно отряд английских кораблей в составе авианосца «Триумф», минного заградителя «Аполлон», эсминцев «Деной», «Диана», «Инфтейн» и «Шеврон» с визитом дружбы находился в Ленинграде.



В то же время, в 20-х числах октября 1955 года, команда подводных диверсантов 12-й флотилии ВМФ Великобритании была уже далеко от своей базы в Портсмуте. Давно спланированная и отлично подготовленная специальная операция адмиралтейства вступила в завершающую фазу сразу же после завершения визита английских кораблей в Ленинград 20 октября 1955 года. Цель операции — уничтожение боевых кораблей и главной военно-морской базы России на Черном море!

Единственно, о чем могли и не знать в адмиралтействе, принимая окончательное решение на атаку 28 октября, так это о приказе высшего политического и военного руководства СССР загрузить 27 октября 1955 года на линкор «Новороссийск» сверхдальнобойные артснаряды с атомными зарядами. Так, в результате стечения обстоятельств (или по точному расчету?) был запущен механизм реализации атомной диверсии в бухте Севастополя в ночь на 29 октября 1955 года.

## **ОПЕРАЦИЯ «СОРС-2»**

В связи с падением в Египте проанглийского монархического режима у властей Великобритании возникли серьезные опасения за дальнейшую судьбу Суэцкого канала. Кроме того, в этом жизненно важном для англичан регионе мира начал стремительно закрепляться СССР, военные корабли которого зачастили с визитами «дружбы» в порты Средиземноморья. Их маршруты, как правило, начинались в Севастополе.

По нашему мнению, весной—летом 1954 года высшее руководство Адмиралтейства приняло окончательное решение самым радикальным образом противодействовать выходу Черноморского флота СССР в Средиземное море. План операции предусматривал подрыв диверсионными донными минами двух линкоров в бухте Севастополя, с тем чтобы вызвать детонацию их боезапаса. По расчетам, взрыв погребов линкоров «Севастополь» и «Новороссийск» гарантировал уничтожение всех кораблей и береговых сооружений в акватории и территории главной базы.

Атаку должны были осуществить четыре субмарины класса «Х», которые еще предстояло заказать и изготовить в строжайшей тайне. Формирование и подготовку экипажей диверсионных субмарин следовало начать незамедлительно.

В первых числах октября 1955 года началось выдвижение сил и средств в зону Черноморских проливов из метрополии. Субмарины «Х-51», «Х-52», «Х-53» и «Х-54» с экипажами прибыли в акваторию Черного моря на борту надводного носителя примерно 24—25 октября. 25—26 октября диверсионные субмарины на буксире больших подводных лодок начали движение к берегам Крыма. 27 октября поступил приказ Адмиралтейства начать рейд на Севастополь.

С началом боевой фазы операции, вечером 27 октября 1955 года, все четыре СМПЛ\* вошли в территориальные воды СССР строго автономно, как и в операции «Сорс-1». Только теперь, вскрыв секретные пакеты, каждый командир узнал четкий

**\* СМПЛ — сверхмалые подводные лодки.**

план своих действий, расписанный с точностью до одного метра и одной минуты. Отметим, что строгий режим полного радиомолчания на борту всех СМПЛ в этой фазе операции исключал любую попытку штаба операции внести оперативные корректуры в план атаки. Отсутствовала также возможность изменить либо отменить операцию в целом.

Можно предполагать, что четыре СМПЛ выдвигались к бухте Севастополя автономно-эшелонированно, т.е. двумя эшелонами (по числу линкоров-целей) — две СМПЛ в каждом. Тактически обосновано именно последовательное движение СМПЛ по общему маршруту в каждом эшелоне, с разносом по времени в 30—40 минут, чтобы не создавать взаимных помех в ходе рейда. Степень скрытности и надежности при данной схеме движения и целевого использования боевых средств — максимальная.

Командир всей группы шел на головной СМПЛ («Х-51»?) первого эшелона; эта СМПЛ должна была первой войти в базу и уйти из нее последней. Только командир группы на борту субмарины-чистилычика знал весь план распределения целей и точное время установки взрывателей диверсионных зарядов каждой СМПЛ по основной или резервной цели. Только командир группы имел право перенацелить любую субмарину в базе противника и «заказать» время одновременного срабатывания всех диверсионных зарядов с учетом возможностей их гидродинамических взрывателей. Только командир группы нес всю ответственность за результаты диверсии в бухте Севастополя.

СМПЛ первого эшелона (бортовые № «Х-51» и «Х-52»?) скрытно проникли в базу в ночь около 24.00 27 октября, транзитом прошли всю бухту с запада на восток, вскрывая обстановку по кораблям-целям, и заняли позицию выжидания где-то в восточной части бухты. Возможно, что эта позиция располагалась у «кладбища» списанных в металлолом кораблей на разделочной базе «Главвторчермета» — лучшего «схрона» для морских диверсантов в бухте не существует! В случае обнаружения СМ ПЛ второго эшелона такая позиция позволяла переждать время поисков диверсантов и с тыла нанести удар первым эшелонам СМПЛ по 2 кораблям-целям.

Второй эшелон СМПЛ (бортовые № «Х-53» и «Х-54») скрытно проник в базу около 1.00 28 октября, прошел бухту в восточном направлении вдоль штатных мест якорных стоянок крейсеров и линкоров ЧФ, обнаружил и атаковал линкор «Севастополь» «траверсным способом» (когда боевой галс СМПЛ и мины-контейнеры ложатся поперек диаметральной плоскости корабля-цели) на якорном месте № 3.

Четыре заряда прицельно и точно были сброшены под носовую башню ГК линкора «Севастополь». Не обязательно СМПЛ второго эшелона установили механические часовые взрыватели своих зарядов на 1.30 29 октября. Можно только констатировать, что после успешной атаки СМПЛ второго эшелона линкора «Севастополь» подводный взрыв в Севастопольской бухте на якорном месте № 3 стал уже необратим.

Именно четыре мины-контейнера СМПЛ второго эшелона сформировали ту ударно-взрывную волну, которая проломила палубу полубака линкора «Новороссийск». Напомним размеры этой пробоины: длина около 14 метров, наибольшая ширина около 4 метров. Размеры заряда диверсионной мины-контейнера СМПЛ типа «Х»: длина около 6 метров, ширина около 1,7 метра.

Выполним элементарный расчет. Определим ширину «проекции» кумулятивной струи от подрыва двух зарядов, сброшенных с одного носителя: ширина «проекции» =  $2 \times 1,7 \text{ м} + 1 \text{ м}$  (длина технологической «связки» между зарядами) = 4,4 м, что практически равно ширине пробоины на палубе «Новороссийска». А ее длина (14 метров) практически равна удвоенной длине диверсионного заряда. Возможно ли, что это — чисто «случайное» совпадение?

Для доказательства того, что именно эти заряды были первоначально нацелены на погреба 1-й башни ГК линкора «Севастополь», достаточно совместить силуэты линкоров «Севастополь» и «Новороссийск», считая точкой отсчета кормовые срезы их корпусов. Очевидно, что проекция пробоины на верхней палубе «Новороссийска» удивительным образом совпадает с центром барбета первой башни ГК линкора «Севастополь». Возможно ли, что и это — «случайное» совпадение?

Успешно выполнив атаку линкора «Севастополь», обе СМПЛ второго эшелона скрытно вышли в открытое море около 3.00 28 октября, где еще до рассвета встретились со своими буксировщиками за пределами территориальных вод СССР.

Днем 28 октября (в пятницу!) линкоры-цели неожиданно изменили свои штатные места якорных стоянок, что командир рейда вряд ли мог визуально наблюдать из района ожидания, т.к. СМПЛ первого эшелона днем лежали на грунте. Теперь успех всей операции и точное выполнение плана массированной атаки полностью зависел от решения командира рейда на борту «чистильщика». Пока были сохранены шансы силами первого эшелона все же нанести удар по 2 линкорам-целям.

«Х-52» с окончанием сумерек в 18.47 28 октября 1955 года начала движение на выход из базы, планируя произвести атаку линкора «Новороссийск» на его штатном месте якорной стоянки № 14. Однако на этой стоянке четко просматривался силуэт крейсера проекта «68-бис». Двигаясь на запад в поисках «своей» цели, командир «Х-52», действуя строго по плану, обнаружил «Новороссийск» на якорном месте № 3 и атаковал его с кормы «продольным» боевым галсом.

Поднырнув под корпус корабля-цели у кормовой бочки, эта СМПЛ сбросила свои диверсионные донные мины на грунт. По расчету командира «Х-52», который принял за точку отсчета боевого галса кормовую бочку якорного места № 3, его мины-контейнеры легли точно между 1-й и 2-й башнями ГК. Выполнив атаку, эта СМПЛ скрытно и беспрепятственно вышла из базы в открытое море на рандеву со своим буксировщиком.

«Х-51» («чистильщик») последней начала движение на выход из базы, планируя выполнить атаку линкора «Новороссийск» на его штатном месте якорной стоянки № 14. Но там стоял крейсер проекта «68-бис». Испытывая дефицит времени и не имея информации о действиях остальных СМПЛ, а также, не наблюдая линкор «Севастополь» на внутреннем рейде бухты (т.к. корабль теперь находился в Южной бухте), командир рейда принял единственно верное решение в такой обстановке — нанести максимальный урон атакой главной цели всей операции (флагманскому кораблю флота противника)! Тем более что командиру рейда ясно: даже «точно» установленные кумулятивные заряды для атаки 1-й башни ГК линкора «Севастополь» на якорном месте № 3 дадут явный промах по 1-й башне ГК «Новороссийска» при их взрыве под корпусом линкора на якорном месте № 3.

И командир рейда приказал командиру «чистильщика» действовать строго по плану адмиралтейства — обнаружить и атаковать именно «Новороссийск»! Командир СМПЛ обнаружил в перископ линкор «Новороссийск» на якорном месте № 3 и атаковал его с кормы «продольным» боевым галсом. Погрузившись у кормовой бочки якорного места № 3 с перископной на рабочую глубину погружения, эта СМПЛ сбросила свои заряды на грунт под днищем корабля-цели. По расчету командира «Х-51», его контейнеры легли точно под носовую башню ПС «Новороссийска».

Успешно завершив атаку, последняя СМПЛ беспрепятственно покинула бухту Севастополя и ушла на встречу с подлодкой- буксировщиком. До точки встречи — около 12 миль или порядка 2—3 часов хода в подводном и надводном положении. Разглядеть СМПЛ ночью среди волн практически невозможно даже исправным радаром с корабля либо с берегового поста СНИС.

Промех СМПЛ первого эшелона в установке зарядов легко объяснить — ветер с норд-оста сместил корпус линкора «Новороссийск» от осевой линии якорного места № 3, поэтому заряды «Х-52» и «Х-51» взорвались на расстоянии 25—30 метров от правого борта флагмана ЧФ. Отметим, что до настоящей публикации никто никогда не оценивал «точность» стоянки линкора «Севастополь» на якорном месте № 3 в бухте Севастополя и не совмещал силуэты линкоров «Новороссийск» и «Севастополь».

В назначенных точках открытого моря все СМПЛ встретились с подводными лодками-буксировщиками и покинули пределы Черного моря. Боевая операция в целом завершилась, но теперь все непосредственные участники успешного рейда в бухту Севастополя стали свидетелями и активными участниками весьма масштабного преступления. Однако мы не знаем, как сложилась судьба боевых экипажей (примерно 21—22 человека) СМПЛ, действовавших в Севастополе.

### **«СЛЕДЫ» КНЯЗЯ БОРГЕЗЕ?**

После гибели «Новороссийска» в Европе широко распространялись слухи (еще одна легенда прикрытия британской операции) о награждении группы итальянских боевых пловцов, ветеранов 10-й флотилии MAS высокими правительственными наградами

Италии за успешное выполнение некоей особо секретной операции в мирное время. Все прошедшие годы вину за эту диверсию многочисленные отечественные авторы возлагали исключительно на итальянских ветеранов Второй мировой войны из состава знаменитой 10-й флотилии MAS, которой с 1942 года командовал князь Валерио Боргезе. Тем более что и сам Боргезе в начале 1950-х годов неоднократно заявлял журналистам: «Ни один итальянский корабль не будет служить под флагом большевиков!»

Сколько же бывших итальянских кораблей ЧФ грозился уничтожить бывший командир 10-й флотилии? Вот полный список этих надводных кораблей: линкор «Новороссийск» («Giulio Cesare»); крейсер «Керчь» («Duca d'Aosta»), списан 20.02.1958 г.; эсминец «Ладный» («Animoso»), списан 31.01.1958 г.; эсминец «Легкий» («Fuciliere»), списан 21.01.1960 г.; эсминец «Летный» («Fortunale»), списан 29.12.1959 г.; эсминец «Летучий» («Regina Maria»), списан

3.07.1951 г.; эсминец «Лихой» («Regele Ferdinand 1»), списан

3.07.1951 г.; эсминец «Ловкий» («Artigliere»), списан 27.03.1960 г.; эсминец «Лютый» («Ardimentoso»), списан 31.10.1959 г.

Очевидно, что любому частному лицу вместе с товарищами было совершенно не под силу выполнить столь масштабную диверсию в бухте Севастополя. Как легенда прикрытия спецоперации, такая версия, может быть, и проходит, но не более того. Кто может серьезно поверить в то, что в 1955 году командование итальянского флота было способно планировать и самостоятельно проводить спецоперации такого масштаба (и такого уровня военно-политических последствий) без санкции высшего командования НАТО?

Рано утром 29 октября западные СМИ уже сообщили о гибели «Новороссийска», что позволяет предполагать наличие плана широкого международного освещения ожидаемой крупной аварии в Севастополе, которую засекли и подтвердили кораблестроители НАТО у берегов Крыма.

## **ТАЙНА СПЕЦИАЛЬНЫХ 305-мм СНАРЯДОВ**

Уже в 1952 году армия США располагала 280-мм орудиями, которые были способны стрелять ядерными боеприпасами, т.е. артиллерийскими снарядами с атомными зарядами.

В своих мемуарах Н.С. Хрущев свидетельствовал: «Наши военные убедили правительство выделить им средства для разработки нашей собственной ядерной пушки. Мы обычно вывозили ее на военные парады на Красной площади». Впервые самоходное орудие («2S7» по классификации НАТО) калибра 203-мм было показано на параде 7 ноября 1957 года, что доказало способность Советской Армии иметь ядерный снаряд даже меньшего, чем у армии США, калибра.

Как же в начале 1950-х годов обстояли дела с крупнокалиберной артиллерией советских крейсеров и линкоров, а также с научно-техническими возможностями СССР создавать опытно-серийные образцы атомных зарядов для вооружения военно-морского флота?

В 1952 году в строй вступил крейсер «Свердлов» — головной корабль в серии из 25 первоклассных единиц. Эксперты НАТО в 1950-е годы считали, что 152-мм орудия главного калибра новейших крейсеров проекта «68-бис» вполне могут быть оснащены ядерными снарядами! В таком случае советские легкие крейсера получали возможность всего одним выстрелом уничтожить любую цель в радиусе до 40 километров.

Одним из поводов к такому заключению экспертов НАТО было явное несоответствие стандартного водоизмещения (15 450 тонн по оценке британского справочника «Jain's Fighting Ships») новейших кораблей проекта «68-бис» их вооружению —

12 орудий калибра 152 мм. Почему легкие крейсера данного типа, в 1,5 раза превышая водоизмещение тяжелых крейсеров периода Второй мировой войны, имели артиллерию главного калибра только 152 мм?

Между тем десятилетняя программа строительства ВМФ СССР на период 1938—1947 годов предусматривала строительство 2 тяжелых крейсеров водоизмещением 35 500 тонн, вооруженных 9 орудиями калибра 305 мм в трех башнях. Скорость хода этих кораблей (проект 69) планировалась 32 узла (59 км/час). Нетрудно заметить, что крейсера данного проекта фактически соответствовали «стандартам», установленным Вашингтонским соглашением 1922 года для линкоров.

30 ноября 1939 года на заводе имени Андре Марта в Ленинграде состоялась закладка тяжелого крейсера «Кронштадт», а на заводе имени 61 Коммунара в Николаеве был заложен однотипный крейсер «Севастополь». Эти корабли планировалось сдать флоту в 1943 году. Для них с 1936 года разрабатывались 305-мм трехорудийные установки МК-15: вес штатного снаряда 470 кг, дальность стрельбы до 53 км (!), минутный залп одной установки 4568 кг активного металла, вес установки около 1200 тонн, штатный боезапас 300 выстрелов.

Эти крейсера достроены не были, но в 1951 году началось строительство двух тяжелых крейсеров проекта 82 («Сталинград» и «Москва») — представлявших развитие проекта 69. Планировалось начать в 1953—1955 годах постройку еще пяти тяжелых крейсеров проекта 82. Загадка всех этих тяжелых крейсеров (фактически линкоров) заключалась в малом калибре орудий (всего 305 мм). Главный калибр 305 мм имели линкоры постройки начала XX века.

Новейшие американские линкоры (типа «Нью-Джерси») имели 9 орудий калибра 406 мм. В таком случае исход артиллерийской дуэли советского тяжелого крейсера проекта 82 с линкором «Нью-Джерси» очевиден: 9 x 305-мм много меньше, чем 9 x 406-мм. Неужели Сталин дал команду строить 7 заведомо «слабых» линкоров в то время, когда во всем

мире строительство линкоров вообще окончательно прекратилось, а СССР еще не оправился от Великой Отечественной войны?

Не торопитесь делать «очевидные» выводы. Энциклопедия «Отечественная артиллерия» утверждает (с. 973—975), что 305-мм снаряд тяжелого крейсера проекта 82 (снаряд чертежа 5212) имел дальность стрельбы 35 км по сравнению с 40 км 406-мм снаряда линкора типа «Нью-Джерси»! А если к такой дальнобойности добавить еще и «атомную» боеголовку? Разве покажется тогда тяжелый (равно и легкий) крейсер «слабым»?

После смерти Сталина все работы по линкорам и тяжелым крейсерам в СССР были внезапно прекращены. Инициатором запрещения дальнейшего строительства советских «атомных» тяжелых крейсеров проекта 82 был не Н.С. Хрущев, а лично «товарищ» Берия, расстрелянный несколько позже в бункере штаба Московского военного округа за многие преступления, в том числе за долгосрочную связь с... английской разведкой. И тогда же по Москве поползли слухи, что в штабе МВО был расстрелян «27-й бакинский комиссар», «чудом» избежавший расстрела 20 сентября 1918 года, когда от рук эсеров-националистов и английских интервентов на берегу Каспия погибли 26 его товарищей.

Военно-морской флот СССР в 1950-е годы форсировал создание атомных боеприпасов, широко используя довоенные разработки для 305-мм орудий тяжелых крейсеров проекта 69 и для береговых 305-мм батарей. Особый интерес в этом плане представляет история создания и отработки тонкостенного «специального 305-мм дальнобойного фугасного снаряда» перед Великой Отечественной войной 1941—1945 годов.

Напомним, что если в 1916 году линкоры типа «Севастополь» имели предельную дальность стрельбы орудиями ПС штатным снарядом весом 470 кг до 23 705 метров, то после модернизации этих линкоров в 1933—1939 годах их боевые возможности существенно возросли. Так, линкор БФ «Октябрьская революция» имел максимальную дальность стрельбы штатным 305-мм снарядом 28 890 метров. Линкор ЧФ «Севастополь» имел максимальную дальность стрельбы тонкостенным «специальным 305-мм дальнобойным фугасным снарядом» (вес 314 кг) 44 448 метров. Следует отметить, что «специальный 305-мм дальнобойный фугасный снаряд» успешно прошел все испытания и был подготовлен к запуску в серийное производство еще до начала Великой Отечественной войны. Приборы центрального управления артиллерийским огнем линкора «Севастополь» были доработаны в ходе этих испытаний и обеспечивали ведение огня «специальными 305-мм дальнобойными фугасными снарядами» на полную дистанцию огня 44,44 км.

В 1953 году действительно было прекращено строительство «сталинских» тяжелых крейсеров, но работы по созданию 305-мм сверхдальнобойных снарядов не прекращались! 305-мм дальнобойный снаряд чертежа 5219 был готов к натурным испытаниям в 1955 году, но они почему-то не состоялись.

Первую партию в 150 снарядов чертежа 5219 (вес снаряда около 230,5 кг) промышленность СССР должна была изготовить и передать на хранение уже в первом

квартале 1955 года. Работы по созданию сверхдальнобойных снарядов для военно-морского флота одновременно вели несколько научно-исследовательских институтов (НИИ № 6, 13, 22,24). Учитывая необычайно широкий фронт работ по созданию фугасного (простейшего по устройству) артснаряда, правомерно предположить, что для новейших советских корабельных установок МК-15 и СМ-31 в 1950-х годах разрабатывались самые современные, т.е. атомные боеприпасы в габаритах тонкостенного снаряда с предельной дальностью стрельбы 127 км.

Очевидно, что значительное число потенциальных пользователей дальнобойных 305-мм атомных снарядов в корабельной и береговой артиллерии делало целесообразным их серийное производство в середине 1950-х годов. Бесспорно, что атомное зарядное устройство специального артиллерийского снаряда калибром 305 мм практически без доработки можно разместить также в корпусе артиллерийского снаряда калибра 320 мм, т.е. вполне могла существовать разработка унифицированного артиллерийского атомного заряда калибра 305/320 мм.

В свете изложенного правомерно считать, что тонкостенный «специальный дальнобойный снаряд калибра 305 мм (чертеж 5219)» с начальной скоростью 1300 м/сек и дальностью стрельбы до 127 350 метров легче всего было доработать под унифицированный атомный заряд калибра 305/320 мм для орудий ГК советских линкоров и для стационарных береговых батарей.

Кстати говоря, 13 февраля 1954 года на боевое дежурство заступила береговая батарея в районе поселка Любимовка (под Севастополем) — две трехорудийные башни калибра 305 мм. В 1996 году эта действующая батарея была передана «незалежной Украине», а в 1998 году ее материальная часть была полностью приведена в негодное состояние.

Логично предположить, что унифицированный атомный заряд калибра 152/180 мм предназначался для артиллерии ГК всех легких крейсеров СССР. Таким образом, всего два типа унифицированных атомных зарядов комплексно решали актуальную задачу создания «атомных» крейсеров и линкоров в боевом составе ВМФ.

Еще 21 апреля 1947 года Совет Министров СССР принял постановление о строительстве Семипалатинского полигона для испытаний атомного оружия. Но испытательные мощности этого полигона были ограничены и не обеспечивали большого объема экспериментальных работ в предельно сжатые сроки.

Поэтому испытания ядерного оружия для ВМФ проводились также на архипелаге Новая Земля, где по решению правительства СССР от 31 июля 1954 года был создан еще один испытательный атомный полигон. 16 сентября 1955 года именно здесь, в районе бухты Черная, был осуществлен первый в СССР подводный взрыв 53-ей торпеды с ядерным зарядом. Все это свидетельствует о том, что в середине 1950-х годов ВМФ СССР уже имел отработанные образцы тактических ядерных боеприпасов для надводных и подводных кораблей различных классов.



Выступая перед руководящим составом ВМФ и корабельными офицерами на борту черноморского крейсера «Фрунзе» 20 декабря 1953 года, член Президиума ЦК КПСС министр обороны СССР Н. А. Булганин наставлял: «Мы должны усиленно, в более высоких темпах овладевать новыми средствами обороны и нападения. Речь идет об атомных, водородных, стратегических и других видах вооружения. Срок на это один год. К концу

1954 года все наши Вооруженные Силы, в том числе и Военно-Морские, должны быть готовы к ведению боевых действий с применением новейших средств и, главным образом, атомного оружия. Офицерский состав должен изучить это оружие к первому мая 1954 года. Офицерскому составу предстоит много поработать, много почитать. К этому сроку все офицеры должны твердо знать эти новые средства, это новое оружие».

### **К ЧЕМУ ПРИВЕЛ БЫ ВЗРЫВ БОЕЗАПАСА ЛИНКОРА**

К каким последствиям приводит взрыв погребов главного калибра линкора, лучше других знают в британском военно-морском флоте. Утром 24 мая 1941 года в Атлантике произошел морской артиллерийский бой между германским рейдером «Бисмарк» и отрядом британских кораблей. На 11-й минуте боя в погреб ПС линейного крейсера «Худ» попал 380-мм снаряд (весом 800 кг) германского линкора, что вызвало детонацию всех его погребов! Бронированный корабль водоизмещением свыше 41 000 тонн практически мгновенно превратился в гейзер пара до самых облаков, из которых выпал град раскаленных стальных осколков — все, что осталось от одного из крупнейших боевых кораблей мира!

Каковы могли быть последствия от взрыва боезапаса всех артиллерийских погребов двух советских линкоров в тесной бухте Севастополя? Или в случае «детонации» хотя бы одного «атомного» снаряда в погребе линкора «Новороссийск»?

Напомним читателям трагедию канадского порта Галифакс в декабре 1917 года, когда у пирса № 6 взорвался французский пароход «Монблан». В тот роковой день «Монблан», водоизмещением всего 3120 тонн, был случайно протаранен норвежским пароходом «Имо» в проливе Тэ-Нарроус, который разделял город Галифакс на две части. От удара на «Монблане» начался сильный пожар, и экипаж стремительно покинул судно, дрейфующее в сторону пирса № 6.

На борту французского парохода находился весьма опасный груз: 2300 тонн пикриновой кислоты, 200 тонн тринитротолуола, 35 тонн бензола в бочках и 10 тонн порохового хлопка! О дьявольском грузе «Монблана» в Галифаксе не знал никто, кроме контр-адмирала Чедерса и двух его офицеров. «Монблан» взорвался в 9.06. Специалисты-пиротехники всего мира считают, что до появления атомной бомбы взрыв, который произошел в тот день в Галифаксе, был самым мощным, который когда-либо знало человечество.

Вот как описал внешние проявления этого чудовищного взрыва капитан английского лайнера «Аркадиан» Кемпбелл в судовом вахтенном журнале в тот момент, когда лайнер

находился на расстоянии около 15 миль (порядка 30 км) от входа в Галифакскую бухту: «Сегодня утром, 6 декабря 1917 года, в 9 часов 06 минут, на горизонте в стороне залива я увидел зарево, которое казалось ярче солнца. Через несколько секунд над Галифаксом взметнулся гигантский столб дыма, увенчанный яркими языками пламени. Эти языки сразу же исчезли в серо-черных клубах дыма и через несколько мгновений снова появились в небе в виде многочисленных вспышек. Над городом медленно вздымался черный гриб дыма. Потом до нас донесся звук двух, следовавших один за другим, глухих раскатов взрыва. По определению секстаном, высота этого черного гриба составила более 2 миль. Он висел над городом неподвижно в течение 15 минут».

Примерно так же выглядели бы взрывы линкоров «Севастополь» и «Новороссийск» в бухте Севастополя 29 октября 1955 года. Когда «Монблан» разлетелся на тысячи осколков, взрывная волна была направлена во все стороны. О силе взрыва говорят следующие факты: стальной кусок шпангоута парохода весом около 100 кг нашли на расстоянии 12 миль (около 20 км) от города. Веретено якоря парохода весом около 500 кг нашли на расстоянии 2 миль от места взрыва. 100-мм корабельную пушку, которая стояла на баке «Монблана», нашли с расплавленным наполовину стволом на дне озера Албро в миле от места взрыва. Все каменные здания, не говоря уже о деревянных домах, стоявшие по обоим берегам пролива Тэ-Нарроус, в Дартмуте и Ричмонде, почти полностью оказались снесенными. Телеграфные столбы повсеместно переломились, словно спички, сотни деревьев вывернуло с корнем, мосты обрушились, рухнули водонапорные башни и заводские кирпичные трубы. Кроме крупных зданий — заводов и складов, школ и церквей, взрыв полностью разрушил 1600 и сильно повредил 1200 жилых домов.

На город падали не только осколки «Монблана», но и огромные обломки скал со дна пролива, камни и кирпичи разрушенных домов. На загроможденные обломками улицы города упала искрящаяся паутина проводов. Из-за развалившихся угольных печей и плит повсюду начались пожары. Среди стоявших в порту судов погибла добрая дюжина крупных транспортов, а десятки пароходов и военных кораблей получили очень сильные повреждения. На крейсере «Хайфлайер» взрывная волна разворотила бронированный борт, снесла рубки, трубы, мачты и все баркасы. Более 20 человек из команды крейсера были убиты на месте и более 100 ранены. Крейсер «Найоб» водоизмещением около 11 000 тонн выбросило на берег.

Когда над Галифаксом прошла воздушная взрывная волна, в проливе образовалась придонная волна высотой около 5 метров, сорвавшая с якорей и бочек десятки судов. Берега Ричмонда и Дартмута были сплошь усеяны и завалены буксирами, баржами, шхунами, катерами и лодками. От действия воздушной взрывной волны вылетели стекла окон домов даже в городе Труро, расположенном в 50 км от Галифакса. Повсеместно, в радиусе 100 км от места взрыва, в церквях от воздействия взрывной волны сами собой зазвонили все колокола. Их печальный звон раздавался панихидой по погибшим. Всего погибло свыше 4 тысяч человек, около 9 тысяч были ранены.

## «АТОМНЫЙ ФАКТОР» В ГИБЕЛИ «НОВОРОССИЙСКА»

Только «атомный фактор» может вразумительно объяснить весь комплекс вопросов по составу и стилю работы Правительственной комиссии СССР. В частности, о стремительном окончании ее работы в Севастополе сразу же после установления факта внешнего характера подрыва корабля, об отсутствии судебных процессов над виновными должностными лицами, о сохранении на долгие десятилетия режима повышенной секретности всех официальных документов, имевших хоть какое-то отношение к гибели «Новороссийска». Почему в начале 1956 года было решено ликвидировать все материалы свидетельских показаний, собранных Правительственной комиссией?

Правительственную комиссию СССР по расследованию всех обстоятельств гибели линкора «Новороссийск» возглавлял заместитель председателя Совета Министров СССР В.А. Малышев, который лично курировал вопросы создания ракетно-ядерного оружия.

Комиссия работала в Севастополе с 29 октября по 4 ноября

1955 года включительно, т.е. всего 7 (!) дней. Много это времени или мало?

С другой стороны, можно предполагать, что одной из возможных причин, побудивших Н.С. Хрущева не возбуждать уголовного дела по факту гибели «малоценного» трофейного линкора, стали успешные испытания ракетно-ядерного оружия на Северном флоте.

Дело в том, что 18 сентября 1955 года советская подводная лодка «Б-67» успешно произвела первый в мире надводный старт баллистической ракеты типа «Р-11МФ», что обеспечивало возможность поражения цели ядерным зарядом на расстоянии до 150 км! Руководство страны решило, что время «атомных» линкоров и крейсеров прошло, что наступает эра ракетного ядерного оружия в морской войне. Такому решению способствовало расширенное совещание руководящего состава Министерства обороны СССР, пришедшее к выводу о бесперспективности классической артиллерии в современных «атомных» войнах! Это совещание проходило в середине октября 1955 года в Москве.

После 18 сентября 1955 года старые линкоры и новейшие крейсера с их «атомной» артиллерией, имевшей дальность стрельбы до 127 км, казались «беспомощными мишенями» недальновидным кремлевским политикам, плохо понимавшим роль сдерживающего фактора мощных надводных кораблей.

Начиная с осени 1955 года в развитии советской МОД артиллерии наступил продолжительный перерыв. Все начаты раньше работы по созданию и развитию артиллерийских систем крупного и среднего калибра были свернуты. Все ресурсы направили на создание ракетно-ядерного оружия для подводных лодок. Уже в феврале 1959 года первый лодочный ракетный комплекс с ракетой «Р-13МФ» надводного старта был принят на вооружение подводных дизельных ракетноносцев проекта 629 (типа «Golf» по классификации НАТО). Именно ракетноносцы проекта 629 были направлены и выходили на боевые стартовые позиции в океане во время Карибского кризиса 1962 года.

## УРОКИ ГЕОПОЛИТИКИ.

### *ВОЙНА БЕЗ ОБЪЯВЛЕНИЯ ВОЙНЫ*

В третьем томе Морского атласа (издание Главного штаба ВМФ СССР, 1966 год) акция британских торпедных катеров против Кронштадта 18 августа 1919 года кратко изложена следующим образом: «Ок. 1 часа ночи 18.08 пять английских торпедных катеров вышли из Койвисто (Бьерке), а несколько позже два торпедных катера — из Терийок. Обе группы сев. фарватером направились к Кронштадту с целью уничтожить стоявшие там корабли.

В 3 ч 45 мин над Кронштадтом появились английские гидросамолеты, которые, отвлекая внимание от наблюдения за морем, сбрасывали бомбы и обстреливали город из пулеметов.

В 4 ч 20 мин дежурный эсминец «Гавриил» обнаружил на юге два торпедных катера противника и открыл по ним огонь. Один из катеров успел выпустить торпеду, но тут же был потоплен прямым попаданием с «Гавриила». Второй катер, отказавшись от прорыва в гавань, отвернул.

Из пяти катеров, вышедших из-за Военного Угла гавани, три, выдержав огня «Гавриила», отвернули и ушли. Двум торпед-НС катерам удалось прорваться в Среднюю гавань; один из них потопил торпедой учебный корабль «Память Азова», другой потопил линкор «Андрей Первозванный». В 4 ч 25 мин эти катера и выходе из гавани были потоплены арт-огнем «Гавриила». Спущенная с «Гавриила» шлюпка подобрала шестерых английских матросов и трех офицеров».

Однако в Морском атласе нет ни слова о том, что рейд на Кронштадт был полномасштабной военной операцией, осуществленной британским флотом против страны, с которой Великобритания не вела военных действий. Более того, никаких официальных претензий к России правительство Соединенного Королевства в 1919 году не предъявляло. Такова традиция «просвещенных мореплавателей» — наносить «превентивные» удары там и тогда, где и когда будет усмотрена хоть малейшая угроза британским интересам.

Еще один пример — нападение англичан на французскую эскадру 3 июля 1940 года на рейде французской военно-морской базы Мерс-эль-Кебир возле Орана.

В 1939 году военно-морской флот Франции занимал четвертое место в мире. После поражения Франции в мае 1940 года британские адмиралы были озабочены вопросом: на чью сторону в дальнейшем встанет французский флот, который практически не имел потерь в корабельном составе?

Напомним, что 14 июня 1940 года германские войска без боя вошли в Париж, что предопределило неизбежное падение Франции. 16 июня в штаб главкома ВМФ Франции спешно прибыли самолетом из метрополии первый лорд адмиралтейства Александер и первый морской лорд Ллойд. Цель их визита заключалась в том, чтобы убедить командующего ФМФ адмирала Дарлана незамедлительно направить его корабли из

портов Франции в нейтральные или в британские порты, чтобы исключить их захват противником. Этот визит не дал однозначного результата, но французские корабли все же начали движение в порты Северной Африки и Англии.

17 июня правительство маршала Петэна начало переговоры о перемирии с Германией, которые 22 июня завершились подписанием акта о капитуляции Франции.

По условиям капитуляции, все атлантическое побережье Франции переходило в руки противника, а французские корабли предполагалось сосредоточить в портах, которые будут указаны позже, там их демобилизовать и разоружить под немецким или итальянским контролем. К тому моменту французские линкоры дислоцировались следующим образом:

«Курбэ» и «Париж» прибыли в Англию; «Жан Бар» прибыл в Касабланку (Марокко); «Ришелье» прибыл в Дакар (Сенегал); недостроенный «Клемансо» остался в Бресте; «Дюнкерк», «Страсбург», «Бретань» и «Прованс» (эскадра адмирала Жансоля) находились в районе Орана (Алжир).

Британское правительство посчитало, что судьба французских кораблей должна быть решена без промедления и крайне решительно. В первых числах июля все французские корабли в британских портах были захвачены силой оружия или угрозой его применения. В Александрии удалось убедить командира французской эскадры крейсеров законсервировать корабли. Достичь аналогичной договоренности с адмиралом Жансолем в Ороне не удалось, т.к. Жансоль был настроен решительно и располагал значительной мощностью: 4 линкора, 13 эсминцев, 4 под-водные лодки, батареи и аэродромы военно-морской базы Мерс-эль-Кебир.

И хотя Великобритания не объявляла войну своему недавнему союзнику, британский адмирал Соммервилл получил приказ адмиралтейства атаковать 3 июля 1940 года эскадру адмирала Жансоля, в случае отклонения им британского ультиматума. Адмиралтейство посчитало, что авианосца, трех линкоров, двух крейсеров и 11 эсминцев будет достаточно, чтобы преодолеть сопротивление французов. Утром 3 июля в Оран на эсминце прибыл капитан 1-го ранга Холланд для ведения переговоров на базе выдвинутых адмиралтейством четырех предложений: выйти в море и присоединиться к британской эскадре, или выйти в море с минимальным экипажем и прибыть в любой британский порт, или выйти в море с минимальным экипажем и следовать в один из французских портов в Вест-Индии, или затопить все корабли французской эскадры в течение шести часов!

Переговоры не дали конечного результата, и капитан 1-го ранга Холланд в 17.25 покинул борт линкора «Дюнкерк». Когда он выходил из базы на эсминце, французская эскадра готовилась к бою.

В 17.54 3 июля 1940 года английские линкоры и крейсера открыли огонь на поражение. Линкор «Бретань» затонул, линкоры «Дюнкерк», «Прованс» и значительное число других

кораблей получили серьезные повреждения. Линкору «Страсбург» и 5 эсминцам удалось вырваться из Мерс-эль-Кебира и достичь Тулона, несмотря на атаки британских самолетов-торпедоносцев с авианосца «Арк Ройял».

8 июля 1940 года линкор «Ришелье» был атакован в Дакаре палубной авиацией британского авианосца «Гермес» и получил повреждения. Всего в ходе британской операции «Катапульта» погибли несколько тысяч французских военных моряков, что заставило правительство Франции 11 июля 1940 года разорвать дипломатические отношения с британской империей.

Рейд на Севастополь в октябре 1955 года — лишь одно из многих звеньев в цепи аналогичных «превентивных мер» британского адмиралтейства.

Такова версия газеты «Независимое военное обозрение»

## **Глава вторая БОМБА ДЛЯ КУРЧАТОВА?**

На юбилейных торжествах, посвященных столетию отца советской атомной бомбы академика Курчатова, никто не вспоминал об этом эпизоде. Может быть, чтобы не омрачать праздничного настроения, а скорее всего потому, что не знали... Не знали о попытке покушения на его жизнь...

### **1. ВЗРЫВ ДО ВОСТРЕБОВАНИЯ**

Этот международный скандал времен Холодной войны начался с того, что 19 апреля 1956 года вахтенный матрос советского эсминца «Смотрящий», сопровождавшего крейсер «Орджоникидзе» с правительственным визитом в Великобританию, заметил под кормой флагманского корабля голову, обтянутую черной резиной водолазной маски. Оба корабля стояли на рейде Портсмута. Матрос немедленно доложил о таинственном водолазе дежурному по кораблю, тот командир...

Этому факту не придали бы должной огласки, если бы на борту крейсера не находились главы Советского государства

Н.С. Хрущев и Н.А. Булганин. Поэтому командиру Портсмутской военно-морской базы был послан официальный запрос. Тот отделался невразумительным ответом. Не смог ничего толком объяснить и премьер-министр Великобритании А. Иден в Палате общин. Возможно, и эти демарши не привлекли бы особого внимания прессы, но через неделю после ухода отряда советских кораблей из Портсмута в английских газетах появилось сообщение, что в Портсмутской бухте всплыл труп водолаза. Это был капитан Королевского флота Лионелл Крэбб. В некрологе утверждалось, что Крэбб «погиб при испытании нового подводного снаряжения». Но такие вещи не испытываются в одиночку. Испытателей всегда подстраховывают, и уж, если случается несчастье, тело водолаза находят не спустя неделю, а поднимают сразу...

Что же делал капитан Крэбб под днищем советского крейсера в Портсмуте, рискуя вызвать дипломатический скандал, рискуя жизнью? Изучал секретные обводы корпуса

или искал какие-либо новые устройства? О том, что их там нет, британская разведка знала не хуже нас, сегодняшних, посвященных едва ли не во все тайны века. Но выше днища, в каютах для высшего командования таились самые главные оборонно-стратегические секреты Страны Советов. Носителями их были, по меньшей мере, двое из членов правительственной делегации — академик Игорь Курчатов и генеральный авиаконструктор Алексей Туполев.

Трудно объяснить, зачем Никита Хрущев взял с собой в Англию сразу двух совершенно «невыездных» ученых, на чьих разработках зиждилась вся стратегическая программа СССР. То ли он хотел продемонстрировать свой отход от сталинской политики «железного занавеса», то ли надеялся пробудить в ученых верноподданнические чувства, добиться их особой лояльности, особого доверия... Возможно, хотел произвести впечатление на Запад — вот, мол, она, живая мощь советской науки, ее могучий потенциал, и вот в том усматривалась попытка психологического давления... Так или иначе, Игорь Курчатов и Алексей Туполев ступили на британскую землю с борта новейшего крейсера-красавца «Орджоникидзе» и на него же потом благополучно вернулись, чтобы отправиться домой.

По военной доктрине 1950-х годов главным средством доставки ядерного оружия были самолеты авиации дальнего действия. Такие машины создавались именно в туполевском КБ. Туполевские бомбардировщики должны были наносить стратегические удары по врагу «курчатовскими» атомными бомбами. Надо ли говорить, какая заманчивая перспектива открывалась перед ястребами-атлантистами — обезглавить одним хорошо продуманным терактом сразу всю

Соблазн подогревался и тем, что концы подобной операции в прямом смысле слова прятались в воду и довольно глубоко — на дне Северного моря, которое должен был пересечь советский крейсер с представительной делегацией на борту. Внешне все выглядело так, что и тень подозрения не пала бы на британскую корону: покинул «Орджоникидзе» британские воды, ушел далеко в открытое море и... подорвался там, на старой плавучей mine, одной из тех, которых тысячами сеяли в Северном море и немцы, и англичане. В 1950-е годы их немало еще носилось по воле волн. Боевое траление продолжалось (по крайней мере, в Советском Союзе) аж до 1958 года.

Версия подрыва крейсера «Орджоникидзе» на шальной mine выглядела тем более убедительно, что всего лишь полгода тому назад на такой же «невытраленной немецкой mine» подорвался в Северной бухте Севастополя линкор «Новороссийск». Тот ночной взрыв (почему-то «невытраленная мина» сработала за полночь да еще в районе артпогребов, чудом не сдетонировавших) унес жизни свыше шестисот моряков. Правительственная комиссия назвала тогда наиболее вероятной причиной взрыва — старую немецкую мину. Но это, как говорится, для широкой публики. Для профессионалов существовала иная версия о подрыве бывшего итальянского корабля «Джулио Чезаре», ставшего после передачи его советскому флоту «Новороссийском»: боевыми пловцами из нерасформированной после войны диверсионной флотилии князя Боргезе. В

заключительном акте Комиссии говорилось об этом осторожно, но все же — «не исключена возможность диверсии».

И тем не менее официально — злополучный трофейный линкор погиб на старой немецкой mine. А раз так, почему бы не разделить его судьбу и крейсеру «Орджоникидзе»? Это бы еще больше укрепило выводы советских специалистов.

### **«С ПУЧКОМ ВОДОРОСЛЕЙ НА ГОЛОВЕ...»**

Как происходят такие «случайные» взрывы в море, королевский флот испытал на своем горьком опыте в годы совсем недавней тогда Второй мировой войны. Память от тех потерях и опыт подобных диверсий были еще очень свежи. Как раз в то время — в 1955 году — вышли и мемуары «черного князя», в которых тот весьма откровенно рассказывал о подвигах своих подчиненных — людей-лягушек. Вот только один эпизод из их «работы» в нейтральном турецком порту Александrette:

«Вечером, когда наблюдение английских агентов, старательных, но не особенно прозорливых, ослабло, Ферраро и Роккарди задержались на пляже дольше обычного. Увлекательная партия в шары заставила их забыть о том, что время уже позднее. Когда они остались одни, Ферраро вошел в купальную кабину и принялся рыться в ящике со спортивным инвентарем. Через некоторое время он вышел одетый в черный резиновый костюм, на ногах ласты, а на лице — маска (респиратор). На поясе у него были подвешены два странных, видимо, тяжелых предмета. На голове прикреплен пучок водорослей. Странно вел себя этот дипломат на пляже!

Человек в черном костюме осторожно приблизился к морю, вошел в воду и тотчас же, без единого звука, бесследно исчез во мраке ночи. Проплыв 2300 м, он оказался вблизи греческого судна «Орион» (7000 т), груженного хромом. Вот он выполнил маневр, который много раз повторял на тренировочных занятиях: под лучами прожекторов, на глазах у вахтенных он потихоньку приблизился к судну, стараясь держаться в тени барж, стоящих у борта, включил кислородный прибор и бесшумно погрузился. Двигаясь под водой вдоль корпуса корабля, он отыскал боковой киль и, отцепив от пояса подрывные заряды, прикрепил их зажимами к килю. Потом он выдернул предохранительную чеку и возвратился на поверхность. Все это проделано за несколько минут. Так же осторожно он удалился. В 4 часа утра Ферраро возвратился в консульство.

Через 6 дней «Орион», закончив погрузку, вышел в море, но ему не удалось уйти далеко: в сирийских водах под корпусом тяжелогруженого судна произошел взрыв, и оно быстро пошло ко дну. Спасшиеся моряки, которых поместили в госпиталь в Александrette, утверждали, что «Орион» был торпедирован».

Итальянцы ставили мины с вертушками. Такая мина могла «дремать» сколько угодно, но как только судно начинало движение, поток воды вращал маленький пропеллер и через несколько часов освобожденный взрыватель срабатывал...



Кто-кто, а капитан Крэбб как никто другой знал уловки итальянских подводных диверсантов. Всю войну он боролся с ними, охраняя внутренний рейд британской военно-морской базы в Гибралтаре. Кому как не ему было идти в опасное предприятие под днище советского крейсера. И он пошел. И живым не вернулся... Дело в том, что после взрыва «Новороссийска» на всех советских кораблях стали нести специальные вахты — ПДСС (противодиверсионные силы и средства). Неслись эти вахты и на крейсере «Орджоникидзе». Инструкция требовала, чтобы дозорный, заметивший чужого водолаза у борта корабля, стрелял без предупреждения — на поражение. Если не успел, то надо бросать в воду специальные оглушающие гранаты. Но в иностранных портах категорически воспрещалось не только применять какое-либо оружие, но и даже спускать за борт своих аквалангистов без согласования с портовым начальством. Вот и оставалось командиру крейсера лишь одно средство — провернуть гребные винты. Огромные острые лопасти рассекли не только толщу воды...

## **БУШЛАТ КУРЧАТОВА**

Итак, капитан Крэбб погиб «при испытании новой водолазной техники». Академик Курчатов, равно как и авиаконструктор Туполев, остались живы.

В годы недавней тогда войны Игорь Курчатов носил флотский бушлат. В воюющем Севастополе он вместе с другими учеными-физиками решал жизнесущую проблему размагничивания кораблей и сделал все, чтобы их стальные корпуса не вызвали взрывов немецких электромагнитных мин. В память этих трудов в Севастополе стоит скромная стела в виде и-образного магнита. В те же самые годы и лейтенант Крэбб боролся в Гибралтаре с итальянскими диверсантами. В той большой и жестокой войне Курчатов и Крэбб были союзниками. Но в войне после войны — Холодной, они стали, увы, противниками. Крэбб хотел спасти свою страну от советской ядерной угрозы. Курчатов — оберегал свою родину от ядерных ударов противоборствующего блока. Не зная друг друга лично, они сошлись в Портсмуте, их судьбы скрестились в одной роковой точке — точке якорной стоянки крейсера «Орджоникидзе».

Бушлат Курчатова хранится в Государственном историческом музее на Красной площади. Мундир капитана Крэбба сберегается в портсмутском музее королевских ВМС.

Военно-морские курбеты с высшими советскими руководителями случались и позже. Так, в 1968 году премьер-министр Алексей Косыгин, шедший в Финляндию с неофициальным визитом на эсминце «Славный», едва не попал под обстрел финских береговых батарей. Помощник президента Урхо Кекконена забыл предупредить своих военных о приглашенном премьере и те решили, что началось вторжение... Но это уже другая история.

## **Глава третья ТАЙНА ОПЕРАЦИИ «АЙВИ БЕЛЛЗ»**

Эта темная история не уступает по своей скандальности акции со шпионским полетом самолета-разведчика, пилотируемого печально известным Пауэрсом. Однако она не

получила широкой огласки даже тогда, когда почти все в ней прояснилось, было названо своими именами. Началась «эпоха общечеловеческих ценностей», и хотя советские спецслужбы приготовили заявление для прессы, оно так и не стало достоянием декларируемой на каждом углу гласности. Из аппарата Горбачева поступило указание — «сейчас не время говорить об этом». Но сегодня это время, похоже, пришло...

## 1. «ЧЕРНЫЙ КОКОН»

Итак, рассказывает бывший сотрудник разведки Тихоокеанского флота контр-адмирал запаса Анатолий Тихонович Штыров:

— В августе 1981 года в системе штабов Камчатской операционной зоны произошло непредвиденное, но в целом-то заурядное событие: прекратилась кабельная связь на линии Петропавловск — Магадан — Центр. Специалисты пришли к выводу: повреждена кабель и именно — его подводная часть в заливе Шелихова (Охотское море). Характер неисправности — нарушение изоляции и затекание. Наиболее вероятная причина — повредили рыбаки при постановке на якорь. Рыбаки — народ партизанский, на всякие там нарисованные на картах запретные зоны склонны смотреть через нос.

Запросили Тихоокеанский флот. У флота кабельных судов под рукой не оказалось: одно на ремонте в Сингапуре, второе занято в каком-то районе... И так далее. Камчатская флотилия поднатужилась, снарядила в Пенжинскую губу отряд — гидрографическое судно, буксир и бот. Задача — взять кабель от побережья, поднять и перекантовать через палубу, найти и завулканизировать поврежденное место.

Отряд вышел. В сложных штормовых условиях, укрываясь за мысами, моряки начали тяжелую неблагодарную работу. Произошло, однако, неожиданное: на одном из участков кабеля обнаружилась непонятная штуковина наподобие кокона. Этот «кокон» охватывал кабель. Впоследствии штуковину назвали «черным ящиком».

Этот неожиданный и неприятный факт на КП флотилии решили не обсуждать, и болтовню на сей счет пресечь.

Доложили во Владивосток и Москву. В дело подключились «органы». Получили указание: участок кабеля вырезать, «черный ящик» не отсоединять и ни в коем случае не вскрывать: возможны взрывные самоликвидаторы. Иными словами — в штуковине не ковыряться. Находку доставить в базу...

Со временем это не получившее огласки событие ушло в прошлое и заслонилось новыми, мало ли чего наслаивается в нашей быстро текущей жизни.

Разгадку таинственного события в заливе Шелихова я нашел, когда уже пребывал на пенсии. Листал на досуге книгу Боба Вудворта Пелена: «Секретные войны США. 1981—1987» и вычитал в ней: «Наиболее тревожным сообщением в ФБР был совсекретный доклад ВМС, подготовленный в 1982 году относительно операции «Айви Беллз». В нем утверждалось, что в 1981 году Советский Союз обнаружил подслушивающее устройство

потому, что об этом сообщил русским какой-то агент. В докладе исключалось совпадение или удача: русские знали, где и что искать».

И далее: «Адмирал Стэнсфилд Тернер привел несколько примеров: сейчас ВМС создали сложный аппарат «кокон», который можно помещать над подводным кабелем и оставлять для записи переговоров на недели и месяцы, а затем забирать их.

Каждая операция, особенно если она проводится в советских территориальных водах, подлежит утверждению президентом. Если хоть одна лодка будет захвачена, то последствия будут равны инцидентам с самолетом У-2 и шпионским кораблем «Пуэбло», вместе взятым.

Такие операции являлись гордостью ВМС, который всегда считался любителем самых дерзких дел.

Как и при других разведывательных операциях, все строилось на ошибках другой стороны. Русские считали, что подводные кабели прослушивать невозможно, и поэтому использовали несложные коды, а иногда обходились и без них. И это приносило большие «взятки» переговоров советских официальных лиц друг с другом...»

«ЦРУ получило данные о том, что в периоде 1975 по 1980 год советская разведка приобрела важного агента из числа сотрудников АНБ. Им оказался Роберт Б. Пелтон, уволенный в отставку в 1979 году.

В ноябре 1985 года Пелтон был арестован. На одном из судебных заседаний адвокат Пелтона упомянул об операции с кодовым названием «Айви Беллз». Судья немедленно прекратил допрос.

Операция «Айви Беллз» начала осуществляться в конце 70-х годов, а в 1981 году была провалена...»

«На восток от советского побережья глубоко на дне Охотского моря АНБ и ВМС США с подводной лодки установили одно из самых современных и сложных подслушивающих устройств, при помощи которого снималась информация с глубоководного советского кабеля, обеспечивающего работу ключевых советских военных и других коммуникационных линий. Аппарат имел специально облегающее кабель устройство, которое позволяло электронными методами проникать внутрь его, без физического контакта с отдельными проводами.

Одним из наиболее сложных аспектов операции «Айви Беллз» было изъятие из устройства пленок с записанной информацией.

Специально оборудованная подводная лодка должна была регулярно появляться в Охотском море. Военные аквалангисты при помощи минилодки и даже подводного робота устанавливали местонахождение записывающего «коккона» и меняли пленки, которые затем направлялись в АНБ для расшифровки. Хотя сообщения имели месячную или большую давность, они содержали ценную информацию.

Особый интерес представляли сообщения, связанные с испытаниями советских баллистических ракет. Ракеты завершали свой полет в районе Камчатского полуострова, и вся информация о ракетах и испытаниях передавалась по этому кабелю.

Операция в Охотском море успешно осуществлялась до 1981 года. Но однажды на фотоснимке со спутника было отмечено скопление советских судов как раз в том участке Охотского моря, где к кабелю было прикреплено американское подслушивающее устройство. Позднее, когда американская подводная лодка прибыла в район для замены пленок, она установила, что устройство исчезло. АНБ пришло к выводу, что оно попало к русским и операция провалена.

В ВМС изучили всю добытую развединформацию, и был составлен настолько секретный доклад, что доступ к нему был предоставлен строго ограниченному кругу лиц. В докладе отрицалась возможность случайного совпадения или удачи со стороны русских. Значит, утверждали составители доклада, имела место утечка информации. Военный шпионаж? Да. В докладе был сделан вывод, что у русских в сферах американской разведки есть свой агент.

Причины утраты в 1981 году записывающего устройства были загадкой до получения информации, давшей ключ к разоблачению Пелтона в 1985 году. Кейси\* надеялся, что Пелтон будет осужден без раскрытия тайны операции «Айви Беллз»...

Суд над Пелтоном состоялся 21 мая 1986 года. В первый день суда оглашено место проведения операции «Айви Беллз» — Охотское море.

Пелтон был осужден на три пожизненных срока плюс десять лет».

**\*Директор ЦРУ Уильям Кейси.**

## **2. ПОЕДИНОК С АТОМНОЙ «МАЛЮТКОЙ»**

Рассказ контр-адмирала А.Т. Штырова продолжает бывший начальник отдела контрразведки ВМФ контр-адмирал Владимир Петрович Иванов:

— Та история мне хорошо памятна... В 32 милях от западного побережья Камчатки с глубины в 65 метров советское кабельное судно подняло очередной участок подводного кабеля. Вот на нем-то моряки и обнаружили два странных цилиндрических предмета размером с 250-литровую бочку. Непонятное устройство цепко охватывало бронированный кабель, вонзив в его оплетку стальное жало. Цилиндры сняли и передали в контрразведку. В одном из герметичных контейнеров мы обнаружили 32 очень емких миниманитофонов. Другой представлял собой миниатюрный ядерный реактор для энергопитания подслушивающей аппаратуры. Реактор немедленно отправили в Казахстан на семипалатинский ядерный полигон. Там его поместили в штольню для подземных взрывов и кликнули добровольцев: кто рискнет опустить компенсирующую решетку и тем самым обезвредит фактически атомную бомбу-малютку. Ведь на ней мог быть поставлен самоликвидатор, который мог сработать при неосторожном обращении. Вызвались два

офицера: один специалист- атомщик, другой — контрразведчик. Вошли они в штольню, оплавленную до стеклянного блеска предыдущим ядерным взрывом, и там сумели благополучно опустить компенсирующую решетку. Оба были награждены орденами Красного Знамени.

По факту обнаружения подслушивающего устройства мы подготовили заявление для прессы и телевидения, но... Горбачев готовился к переговорам с Рейганом, и дело замолчали.