

рассказал Элиазар Лейбович

## **КАТАСТРОФА**

Флагманский корабль Черноморского флота линейный корабль "Новороссийск" 28 октября 1955 г. вернулся после планового похода из моря и в 17 час. 30 мин. стал на бочки в Севастопольской бухте.

В 1 час. 30 мин. 48 сек. 29 октября под носовой частью корабля вне цитадели произошел сильный донный взрыв, в результате которого в корпусе образовалась пробоина площадью 150 квадратных метров, от днища до палубы полубака. На корабле была объявлена аварийная тревога, началась героическая, но, как показали дальнейшие события, безнадежная борьба за живучесть корабля.

Наверное, не все еще сказано, не все материалы стали достоянием гласности. Но уже сейчас ясно, и можно утверждать с полной достоверностью: экипаж линейного корабля "Новороссийск" выполнил свой воинский долг советского военного моряка полностью, проявив в борьбе за живучесть корабля мужество и профессионализм. И не его вина в гибели корабля, и более того, членов его экипажа. Таков был вывод строгой государственной комиссии, которую возглавлял заместитель председателя Совмина СССР В. А. Малышев, бывший до этого министром судостроительной промышленности. К этому же выводу пришли ученые-кораблестроители, просчитав в течение нескольких месяцев в тиши кабинетов условия аварийной обстановки на корабле.

Скромный памятник на кладбище Коммунаров и более достойный на Братском кладбище будут еще долго напоминать о трагедии "Новороссийска". Оставшиеся в живых, ныне здравствующие новороссийцы, их родные и близкие могут с гордостью смотреть в лицо окружающим, их совесть перед народом чиста.

Не причины взрыва, а истинные причины гибели корабля, верно, найдут своего исследователя, их раскрытие и анализ нужны для подготовки современных офицеров флота.

Автор данной статьи ставит перед собой более скромную задачу - рассказать о последних часах линкора и его дальнейшей судьбе: подъеме, выгрузке боезапаса, разделке на

металл, о людях - офицерах, мичманах, старшинах и матросах, которым было доверено выполнение этой трудной и опасной задачи. Основным источником данной статьи являются личные воспоминания автора, которому довелось быть одним из участников судоподъемных работ на линкоре "Новороссийск".

Кратко о линкоре "Новороссийск".

После окончания Великой Отечественной войны страны-победительницы - СССР, США и Англия - в порядке репараций делили корабли побежденных фашистских режимов Германии и Италии. Италия имела три линейных корабля: два новой постройки 30-х годов, и один старой - линкор "Джулио Цезаре" ("Юлии Цезарь") постройки 1913 года. По существующей легенде, три адмирала, представители стран победительниц, решили вопрос по - военному просто в адмиральскую фуражку были заложены три записки с наименованиями кораблей. Наш и адмирал Г.П. Левченко оказался более удачливым. Так это было, или нет, но "Юлий Цезарь" был в начале 1949 года передан в состав ВМФ СССР, переименован в "Новороссийск" и включен в состав Черноморского флота.

Корабль имел нормальное водоизмещение 28.800 т, мощность главных механизмов 97,5 тыс. л. с., две паровые турбины, 2 вала, скорость хода 28 узлов, длину - 182 м, осадку - 10,5 м.

Вооружение корабля включало: 10 орудий главного калибра (320 мм), размещенных в четырех башнях, 12 орудий калибром 120 мм в двух орудийных башнях, 8 зенитных орудий калибром 100 мм и зенитную артиллерию малого калибра. Значительная часть боезапаса, в том числе главного калибра, находилась в артпогребах корабля. Основная часть корабля, от носовых до кормовых подбашенных отделений ("цитадель"), была прикрыта мощной броней и бортовой противоминной защитой.

В 1933-1937 гг. линкор подвергся существенной модернизации, его корпус был удлинен путем постановки к носовой части корпуса приставки таранного типа длиной 12-14 м с бульбообразным форштевнем. Образовавшийся в районе сопряжения старой и новой носовых оконечностей корабля отсек был недоступен для личного состава, что дало основание Н.А. Черкашину выдвинуть предположение о возможности размещения в нем перед передачей ВМФ СССР подрывного заряда.

Большое место в печати в последнее время Н.А. Черкашиным и Б. А. Каржавиным было уделено описанию катастрофы линкора "Новороссийск". В трудах этих авторов приведены обширные документальные и литературные

материалы. Однако предположения о диверсии как причине гибели корабля бездоказательны. Правительственной комиссией было твердо усыновлено, путем исследования и экспериментов, что взрыв произошел на грунте, а не непосредственно у днища корабля. Наиболее вероятной причиной комиссией был признан взрыв немецкой донной неконтактной мины, оставшейся в грунте после Великой Отечественной войны. В заключении комиссии - весьма убедительные технические обоснования возможности такого взрыва после 12-14 лет нахождения в воде мины.

Некоторые авторы рассматривают "минный" вариант лишь как попытку командования ВМФ уйти от ответственности за гибель линкора. Однако факты - упрямая вещь. Летом 1956 года, после гибели "Новороссийска" при водолазном тралении в Севастопольской бухте было обнаружено еще 16 неконтактных немецких мин снаряженных взрывчаткой эквивалентной тротилу более чем 1000 килограмм, в том числе две мины на расстоянии менее 50 метров от затонувшего линкора. Комментарии излишни...!

Вместе с тем, учитывая неудовлетворительную в тот период организацию охраны входа в Севастопольскую бухту, комиссия не исключила возможности акции подводных иностранных диверсантов.

Вернемся к трагическому дню 29 октября. Несмотря на активные действия экипажа корабля, прибывших ему на помощь аварийных партий других кораблей и спасательных судов, положение ЛК "Новороссийск" продолжало ухудшаться. Вскоре под водой оказалась броневая, выше которой корабль имел только шесть водонепроницаемых переборок. В 2 часа 32 мин. наблюдался крен на левый борт, который к 4 час. 15 мин. достиг 20 градусов.

Все принимаемые экипажем активные и своевременные меры остановить продвижение воды по броневой палубе на рубежах переборок на 50, 67, 74 и 85 шпангоутах результатов не дали. Корабль был обречен. Произведенная в Италии модернизация корабля привела к его утяжелению. Запас плавучести составлял менее 1 метра надводного борта. Из 20 водонепроницаемых переборок до верхней палубы доходило только 6 водонепроницаемых переборок и 6 дополнительных, а между верхней палубой, по которой шла вода, и палубой полубака водонепроницаемых переборок не было вообще!

Единственно правильное решение, которое предлагалось командованием корабля и начальником технического управления флота командующему флотом вице-адмиралу В. Л.

Пархоменко, было посадить корабль на береговую отмель, но, несмотря на некоторые предварительные попытки, это не было осуществлено. Со стороны командующего флотом решительных мер к посадке корабля на береговую отмель не предпринималось.

Время было упущено, в 4 часа 10 мин. крен корабля на левый борт резко увеличился, палуба по левому борту ушла в воду, и в 4 часа 15 мин. корабль перевернулся вверх килем.

После опрокидывания корабля его кормовая часть возвышалась над поверхностью воды. Попытки удержать корму кранами, подачей и корпус воздуха, а также отбуксировать опрокинувшийся корабль к берегу были технически не обоснованы и оказались безрезультатными. Кормовая часть корабля медленно погружалась в воду, и к 22 часам линкор полностью затонул с креном 172 градуса.

Сразу после опрокидывания корабля были услышаны удары металлическими предметами по корпусу корабля людьми, находившимися в воздушных подушках отсеков. Для установления с ними связи, через 32 часа после катастрофы, был доставлен и применен опытный образец акустической аппаратуры, разработанный ученым А.И. Шейным. Личный состав слышал речь, передаваемую сверху через погруженный в воду излучатель, и отвечал на вопросы определенным количеством ударов по корпусу. К сожалению, многочисленные настойчивые попытки вывести личный состав, кроме двух случаев, успехом не увенчались. В районе кормового дизельного отсека остались 7 матросов и старшина. Хорошо зная расположение корабельных помещений, в полной темноте личный состав прошел к внутреннему дну, сумел найти гаечный ключ, открыть горловину в междонное пространство, и стуками обозначил свое место. В 8 часов 15 минут началась резка обшивки днища, и в 9 часов 5 минут все семь человек были выведены на днище линкора в удовлетворительном состоянии.

При проходе водолазов в кубрик № 32, через прорезанный лаз, были обнаружены два человека, стоящих "по горло" в воде. В отсек подали воздух, а людям - горячее какао. Затем на матросов надели легководолазные аппараты ИСАМ-48 и вывели их наверх. Трагические события катастрофы на линкоре "Новороссийск" закончились.

В эти тяжелые часы на корабле не было двух основных людей: командира корабля капитана 1 ранга Л.П. Кухта и командира электромеханической боевой части инженер-капитана 2 ранга И.И. Резникова. Оба они находились в очередном отпуске.

Капитан 1 ранга Л.П. Кухта после окончания ВВМУ в 1933 г.

служил на Балтике, а с 1952 г. - на Черном море, командовал большими боевыми кораблями, в октябре 1954 г. был назначен командиром ЛК "Новороссийск". Это был профессиональный моряк требовательный к себе и подчиненным. Он не побоялся сказать председателю государственной комиссии В.А. Малышеву правду, что причиной гибели корабля являлись бездарные действия Командующего флотом В.Л. Пархоменко. Но, не смотря на то, что его прямой вины в гибели корабля не было, он был понижен в звании до капитана 2 ранга и уволен в запас.

Инженер-капитан 2 ранга И. И. Резников был одним из опытных инженер механиков флота, на ЛК "Новороссийск" был назначен в июне 1952 г.

Вся тяжесть руководства борьбой за живучесть легла на плечи исполняющего обязанности командира БЧ-5 инженера капитана 3 ранга Е. М. Матусевич и командира дивизиона живучести инженера капитан-лейтенанта Ю. Д. Городецкого.

Е.М. Матусевич в 1941 г. поступил в Черноморское ВВМУ, учебу два раза прерывал в связи с уходом на фронт и только в 1948 г. окончил с отличием ВВМИУ им. Дзержинского. После службы на ЛК "Севастополь" в январе 1951 г., был назначен командиром электротехнического дивизиона на ЛК "Новороссийск". Е.М. Матусевич был отличным, преданным службе, высококвалифицированным офицером.

Командир дивизиона живучести инженер капитан-лейтенант Ю.Д. Городецкий в 1948 г. окончил ВВМИУ им. Дзержинского и в октябре 1954 г. был назначен на ЛК "Новороссийск". Он характеризовался как хорошо подготовленный, инициативный офицер.

Вместе с ними, через час после взрыва, активно боролся за живучесть начальник технического управления инженер-капитан 1 ранга Виктор Иванов, в прошлом командир БЧ-5 ЛК "Севастополь", опытный инженер-механик флота.

Эти офицеры, анализируя обстановку и управляя борьбой за живучесть из поста энергетика и живучести, до конца возглавляли действия экипажа по борьбе за спасение корабля, делали грамотные доклады командующему флотом и героически погибли на своем боевом посту. Еще не поздно воздать должное им и многим другим героям - офицерам, мичманам, старшинам и матросам, отдавшим свою жизнь и выполнившим воинскую присягу до конца.

По заключению правительственной комиссии, большинство офицеров корабля показали высокие профессиональные знания и проявили достойное отношение к своему воинскому долгу. К ним в первую очередь надо отнести капитана 2 ранга Григория

Моисеевича Шестака, заместителя командира корабля по политчасти части. Он был душой экипажа, и в те тяжелые часы много раз и настойчиво докладывал командующему флотом предложения по посадке корабля на мелкое место, его деятельность особо отмечена в акте правительственной комиссии. Была положительно отмечена работа капитана 3 ранга М.Р. Никитенко, капитан-лейтенанта В.В. Марченко, инженера капитан-лейтенанта С.М. Фридберга, капитан-лейтенанта К.И. Жилина, капитан-лейтенанта В.И. Ходова и многих других.

Экипаж линкора в момент аварии состоял из 50 офицеров и 1474 старшин и матросов. Погибли при взрыве, находившиеся на боевых постах, борющиеся за живучесть и утонули при переворачивании корабля 608 человек.

Из поэмы "Памяти линкора "Новороссийск" бывшего командира трюмной группы БЧ-5 линкора "Новороссийск" В.К. Лукавченко: Стоят перед нами словно живые,

Электрики, трюмные и вестовые,  
Грузины, евреи и белорусы,  
Удмурты, татары и древние руссы,  
Стоят офицеры их боевые,  
Красивые, смелые и молодые.  
Во взрыве кошмарном нет их вины.  
Кровавая буря - эхо войны.

### ПОДЪЕМ КОРАБЛЯ

При глубине района 16-18 метров стремительное затопление корабля вверх килем и полное погружение его под воду могли произойти только вследствие большой пластичности верхнего слоя илистого грунта, который не оказал существенного сопротивления прорезавшим его выступающим частям корабля.

Затонувший линкор лежал вверх килем с креном 172 градуса против военно-морского госпиталя, кормой к берегу, на расстоянии от него 130-150 м. Над днищем корабля слой воды 3-6 метров. Грунт полужидкий, ил толщиной до 30-40 метров, с верхним хорошо уплотненным слоем, далее скала, щебень, глина.

Вопрос о характере грунта является предметом оживленной дискуссии в нашей периодической печати и до сегодняшнего времени. Высокие ныне здравствующие руководители спасательных работ утверждают, что были уверены в том, что линкор не сможет перевернуться, так как при ширине 28 м и

глубине 16-18 м он упрется скулой в грунт. Противная сторона категорически отрицает правоту данного утверждения, ссылаясь на то, что линкор все же перевернулся. Вопрос объясняется весьма просто. Хотя Северная бухта использовалась для базирования кораблей флота с 1783 года, впервые контрольное бурение в интересах подъема "Новороссийска" было выполнено только в 1956 году, а флотских командиров вполне устраивало знание того, что хорошо держат якоря, а это был только поверхностный уплотненный слой ила.

Правительством СССР 9 февраля 1956 г. было принято специальное постановление о подъеме линкора "Новороссийск". Затонувший в Северной бухте корабль являлся взрывоопасным объектом с большим количеством артиллерийского боезапаса, топлива, с легко разлагающимися веществами и предметами, угрожающими химическим и бактериологическим заражением бухты. Внутри корабля находилась значительная часть погибших членов экипажа линкора.

Решение предусматривало линейный корабль не восстанавливать, а силами ВМФ поднять, перевести в бухту Казачья, где выполнить разгрузку боезапаса и разделить на металл.

Для подъема корабля была сформирована специальная экспедиция особого назначения ЭОН-35, подчиненная непосредственно Главнокомандующему ВМФ. Начальником экспедиции был назначен крупнейший специалист судоподъемного и спасательного дела лауреат Государственной премии СССР капитан 1 ранга Николай Петрович Чикер (впоследствии контр-адмирал). Н. П. Чикер был выдающейся личностью. Высокий, стройный, всесторонне образованный морской офицер, он обладал сильным характером, в котором успешно сочетались некоторая суровость, требовательность и настойчивость с демократическими взглядами на окружающий мир, внимательным и заботливым отношением к людям.

Он начал службу в довоенном ЭПРОНе, прошел все ступени карьеры в АСС и закончил в 1972 году начальником Аварийно-спасательной службы Военно-Морского Флота. В 1988 г. его не стало. На счету Н.П. Чикера руководство подъемом основных кораблей в период 1945-1950 гг. на Черном море, подъем крупных судов на Балтике, спасение в 1957 г. на Черном море экипажа подводной лодки "М-351", участие в испытаниях на Севере первых атомных кораблей и многое другое. После ухода в отставку он продолжал активно работать, написал и издал книгу по истории спасательного дела в СССР "Служба особого

назначения". Не успел закончить вторую книгу. На Северном флоте успешно работает океанский спасатель, носящий на борту имя "Николай Чикер".

Н.П. Чикер были сформулированы основные положения подъема линкора: корабль поднимать целиком вверх килем, уменьшить его осадку путем отделения второй башни, башнеподобной мачты, других конструкции, перевести в б. Казачья. Там выгрузить боезапас, после чего разделать корабль на металлолом. В качестве основной подъемной силы использовать воздух закачиваемый в отсеки корабля. Создание плавучести сильно поврежденной носовой части обеспечить судоподъемными понтонами. Остойчивость корабля после подъема обеспечить также судоподъемными понтонами.

Практически этот метод был применен для подъема опрокинувшегося и затонувшего в 1916 г. от взрыва боезапаса в Северной бухте Севастополя линкора "Императрица Мария", а несколько позже при подъеме в Торонто итальянскую линкора "Леонардо да Винчи". По наиболее вероятной версии, причиной гибели обоих линкоров были акции немецких диверсантов. В период 1924-1939 гг. этим же методом были подняты в Скапа-Флоу (Оркнейские острова) большинство линкоров "крейсеров германского флота, которые после капитуляции Германии в первой мировой войне были переведены в английскую базу, где преднамеренно потоплены открытием кингстонов своими экипажами.

Флагманский корабль Черноморского флота линкор "Императрица Мария" был построен в Николаеве в 1915 г., но прослужил недолго. 7 октября 1916 г. на линкоре, стоявшем в Севастопольской бухте, в расположении носовой башни вспыхнул пожар, который сопровождался серией взрывов, вызвавших большие повреждения. Корабль опрокинулся вверх килем и затонул на глубине 18 м. Все, как на "Новороссийске". Работа по подъему корабля была начата летом 1917 г., в 1918 г. он был заведен вверх килем в Северный док, где простоял до 1922 г. В 1926 г. он был вновь поставлен в док и разделан на металлолом.

В качестве базы экспедиции по подъему "Новороссийска" был выделен линкор "Севастополь" (впоследствии крейсер "Красный Крым"), что дало флотским остроловам повод говорить: "У Н. П. Чикера самое большое соединение: два линкора - один на плаву, второй под водой, а всего около 40 вымпелов".

Но главным залогом успеха в этой уникальной судоподъемной экспедиции были люди, специалисты, которые



тщательно подбирались по всему Союзу, их численность составляла около 700 человек, в том числе 52 офицера - специалиста высшей квалификации. Из них должны быть отмечены в первую очередь люди, которые составили руководящее ядро.

Кандидат технических наук капитан 3 ранга Николай Петрович Муру (впоследствии доктор технических наук, профессор, капитан 1 ранга). Он в процессе подготовки к подъему возглавил выполнение всех сложнейших расчетов по плавучести и остойчивости линкора. В процессе работ Никола Петрович возглавлял мозговой центр всех теоретических разработок, в том числе и прочности. При всех сложных ситуациях, требующих срочных и теоретически обоснованных практических решений, Николай Петрович был всегда на высоте, излагая точные и смелые предложения.

Капитан 2 ранга Григорий Моисеевич Шестак (впоследствии капитан 1 ранга). Он после гибели корабля остался заместителем командира по политчасти на подъеме линкора. Григорий Моисеевич отлично знал людей и в трудные часы был всегда в гуще событий. Активный, убежденный политработник, он пользовался большим, заслуженным авторитетом и уважением, к нему многие шли за советом и получали его.

Инженер майор Элиазар Ефимович Лейбович (впоследствии полковник-инженер, начальник Аварийно-спасательной службы ЧФ) - участник многих спасательных и судоподъемных работ. Элиазар Ефимович имея большой опыт службы в ЭПРОНе-АСС, которую он начал еще в 1941 г., возглавил решение возникавших ежедневно сложнейших вопросов организации и технологии работ на корабле.

Весной 1956 г. начались работы по подготовке к подъему корабля. Для прохода во внутренние отсеки корабля было необходимо установить на его днище 7 шлюзовых шахт и 20 секций эстакады.

Судостроители Севморзавода и сжатые сроки изготовили все необходимые конструкции. Лучшие водолазы экспедиции под руководством капитана 3 ранга Л.М. Черкасенко и лейтенанта М.И. Козлова (впоследствии капитан 2 ранга, ведущий водолазный специалист Минсредмаша) сутками работали на днище корабля, уничтожали газовые взрывоопасные подушки, прорезали в тройном дне отверстия, выполняли сложнейшие подводные плотные сварные швы на основаниях шлюзовых шахт, заварили более 250 отверстий в корпусе. После установки компрессорной и электрической

станций на госпитальной набережной и на эстакаде, в июне 1956 г. все подготовительные работы были закончены.

В июле 1956 г. началась героическая эпопея работы людей внутри корпуса корабля.

Вряд ли возможно в полной мере описать всю сложность и опасность этих работ, требовавших от каждого человека максимального напряжения всех духовных и физических сил. Автор этого очерка сам прошел через все отсеки и закоулки линкора, однако не решусь утверждать, что смогу все рассказать, как это было.

Представьте себе машинные, котельные, жилые отсеки огромного корабля в перевернутом состоянии, где все над вами висит и падает, где трапы стоят обратно движению, и вообще "все наоборот", где все залито топливом, маслом. кругом темно, внизу плещет вода, отжатая поданным в корпус под давлением воздухом, дышать тяжело, постоянно натыкаешься на разлагающиеся трупы людей. Иногда без цифр невозможно. Вот они: допустимое содержание в воздухе, против установленных норм, кислорода больше в три раза, углекислого газа - в полтора раза, водород и метан не допускаются - фактически было до 30%, температура воздуха в отсеках до 38 градусов, давление воздуха до 2,0 атм.

Несмотря на все принимаемые меры: полную ежесуточную вентиляцию отсеков, применение герметичных шахтерских ламп, ходовые страховочные концы, специальную защитную одежду, линии аварийной сигнализации и связи, противопожарные посты, соблюдение всех правил и инструкции, не исключалась возможность взрыва или пожара. Надо сказать, что их, к счастью, удалось избежать.

В этих условиях нужно было не только работать: никто не имел права, увидев останки членов экипажа линкора, пройти мимо. Были сшиты специальные мешки-саваны, в которые нужно было уложить труп и вынести его на площадку сбора.

Группа кессонных работ, в которую входили опытейшие водолазные специалисты капитан 2 ранга П.Н. Никольский, капитан 3 ранга А.М. Черкасенко, а также офицеры, хорошо знавшие устройство линкора, капитан-лейтенант С.Н. Фридберг, мичманы Манойло и Давыдов, с июля по октябрь выполнили огромную работу по разделению корпуса корабля на воздухо и водонепроницаемые отсеки в соответствии с проектом подъема. При этом требовалось обеспечить непроницаемость палуб и платформ, заделав проходы и трубопроводы, в других случаях - сообщить отсеки между собой и для прохода, в некоторые отсеки прорезать лазы в переборках. И все это - только "холодным

инструментом", где источник энергии - мускульная сила человека. Задача была матросами, старшинами и офицерами, в основном из электромеханической службы линкора, выполнена отлично. Были созданы 6 центральных отсеков, 7 групп бортовых цистерн и 18 групп расширительных отсеков противоминной защиты, 6 групп креповых отсеков.

Однако с разворачиванием работ сложности возрастали. Во всей остроте стал вопрос: что делать с боезапасом? Старые артиллерийские корабли возили с собой огромное количество боезапаса. В погребах "Новороссийска" находилось 23.962 снаряда и заряда общим весом 444 тонны.

Обследование погреба группой, которую возглавляли капитан 3 ранга Н.И. Топол и специалист по боеприпасам полковник И.П. Власов, показало весьма тяжелые результаты. Ко всему описанному раньше состоянию отсеков корабля, погреба - святыня на корабле по всем условиям их содержания - представляли страшную картину. Из снарядов главного калибра выпали из перевернутых стеллажей и были повреждены около 150 шт., остальные висели над головой в стеллажах; выпала большая часть 120-мм боезапаса, погреба представляли собой хаос из снарядов, разломанных стеллажей и других корабельных конструкций.

К решению вопроса о боезапасе были привлечены лучшие специалисты ВМФ и промышленности. Заключение специалистов было сложным: при подъеме корабля не допускать действий, могущих вызвать перемещение снарядов, а сам подъем до выгрузки снарядов, содержащих наибольшее количество взрывчатки, считать недопустимым; ввести строжайший режим в Севастопольской бухте в вопросах взрывов, могущих вызвать детонацию боезапаса в отсеках корабля; выгрузку представляющих наибольшую опасность снарядов 320-мм и 120-мм калибров произвести в удаленной бухте. Четверть заряды, содержащие наибольшее количество ВВ, выгрузить немедленно.

Были оборудованы специальные пути из зарядных погребов к шлюзовым шахтам, и после шлюзования - на эстакаду. Каждый из 2888 зарядов весом 55 кг из капризного к ударам нитроглицеринового пороха был на руках вынесен наверх, уложен на баркас, который доставлял их на артсклады. А затем началась опасная, тяжелая работа в погребах, где каждое неправильное движение грозило катастрофой. Тут уже не "сапер ошибается один раз", ведь саперов, одновременно работающих в отсеках корабля, были многие десятки. Снаряды крепили в опрокинутых ларях цепями, сетями, те, которые упали, - мешками с песком, клиньями, упорами. Есть много

фотографий хода и результатов этой героической, надежной работы моряков-умельцев, изобретателей, смельчаков. В сентябре поступил доклад, что, крепление боезапаса закончено и комиссией принято.

В мае широким фронтом развернулись водолазные работы по внешнему периметру корабля. Главными из них были - установка судоподъемных понтонов: 8 пар 400-тонных для подъема вместе с кораблем сильно поврежденной носовой оконечности, а также 5 пар 400-тонных и 3 пары 200-тонных понтонов остойчивости по корпусу корабля. Водолазы промыли под корпусом корабля 14 тоннелей, приварили к бортовой броне 12 мощных обухов, установили 28 подстропных подушек.

Организатором, душой всех этих работ был капитан 2 ранга П.Н. Никольский - выдающийся мастер всех подводных работ, русский самородок, который мог начертить эскиз необходимого устройства, точность которого потом подтверждали инженеры, после производства выполнения расчетов. Никольский работал под водой многие часы, учил других водолазов, выполнял самые сложные работы. Это был человек, подкупавший окружающих необычайной скромностью, простотой, дружеской улыбкой. Он прошел большой трудовой путь. Работал под водой в осажденном Ленинграде, и под огнем противника на переправах Сталинграда, в 1957 г. возглавил подводные работы по спасению подводной лодки "М-351" в районе Балаклавы, закончил свой трудовой путь в Ленинградском научно-исследовательском институте спасательного и водолазного дела. Автор до сих пор хранит, как дорогой сувенир, инкрустированную деревом шкатулку, изготовленную в подарок П.И. Никольским, который был также отличным краснодеревщиком.

Впереди стояли еще более трудные и необычные задачи, которые необходимо было выполнить не в толще воды, а уже ниже уровня дна - под водой и под землей. Для вывода корабля из Севастопольской бухты нужно было, для уменьшения его осадки до 16 метров, отрезать две мощнейшие конструкции: башнеподобную мачту и вторую башню главного калибра. Для спуска водолаза в осушенном сжатом воздухом отсеке установили водолазные станции. Далее водолазы шли узкими ходами в затопленные помещения башнеподобной мачты, в подбашенное отделение второй башни. Находясь ниже дна бухты, при тусклом свете подводных светильников электрокислородной резкой строго по проекту, чтобы не оставить ни одной перемычки, перерезали корабельные

конструкции (толщина их доходила до 18 см), перерезали свыше 600 кабелей, сделали почти 500 метров резки.

Эту уникальную работу возглавил опытейший водолазный специалист капитан 3 ранга А.И. Черкасенко - человек, сочетающий смелость, задор с рассудительностью и выдержкой. Он сам шел первым в недра корабельных конструкций, руководил протаскиванием через многие двери, люки, горловины коммуникаций средства обеспечения жизнедеятельности водолаза: шлангов, кабелей электрорезки. Он же провел основную резку в наиболее опасных районах.

С первых же метров резки возникала реальная опасность взрыва выделяющихся газов от попадания в них брызг металла. Начались небольшие взрывы - "хлопки". Созданная система временной вентиляции, которую обеспечивала аварийная вахта, снизила опасность взрывов.

Эти уникальные работы были выполнены полностью - после всплытия линкора башнеподобная мачта и вторая башня главного калибра остались на дне бухты. Впоследствии вторая артиллерийская башня была поднята и переведена в б. Казачья для разделки на металлолом Глубоко заклинившуюся в грунте башнеподобную мачту поднять не удалось, она и сегодня лежит глубоко " в грунте Севастопольской бухты - невидимый и безымянный памятник линкору "Новороссийск".

Приближалось время готовности корабля к подъему. На 16 января 1957 года много сотенному коллективу судоподъемной Экспедиции особого назначения, как когда-то писал знаменитый советский кораблестроитель академик А.Н. Крылов, лицом к лицу пришлось встретиться "с неотвратимыми и непреодолимыми силами природы".

Днем 15 января к Севастополю с моря подошла крупная зыбь. К вечеру большая волна разгулялась и по Севастопольской бухте. В то время бухта была открыта для моря, и большие волны, заходящие в неё, с силой били установленные судоподъемные понтоны о корпус линкора и перекатываясь через эстакаду.

Ночью по аварийной тревоге к затонувшему линкору прибыли Н.П. Чикер, Н.П. Муру, Э.Е. Лейбович, А.Б. Столпер, водолазные суда, аварийные команды. После выяснения обстановки стравили воздух из понтонов и положили их на грунт, предприняли и другие меры, предотвратившие дальнейшее развитие аварии.

Обследование водолазами, произведенное на следующий

день, показало безрадостную картину. В носовой части подстропные подушки разрушили палубу полубака, прочность которой оказалась недостаточной. И академики иногда ошибаются - расчет и прочность консультировал академик Ю.Л. Шиманский. Обнаруженные нарушения в постановке части понтонов у основной части корпуса были связаны с неправильными технологическими решениями.

Авария 16 января 1957 г., причины и выводы которой были сурово рассмотрены командованием ВМФ, многому научили специалистов экспедиции, явились строгой проверкой качества их работы.

В течение января-апреля 1957 г. была вновь восстановлена система судоподъемных понтонов, повторно подкреплён боезапас в артпогребах, закончено отделение судовых конструкций и надстроек.

В апреле было закончено оборудование командного пункта подъема линкора. Из него осуществлялось управление постами подачи воздуха в отсеки корабля и понтоны, замеров положения и деформация корпуса линкора, связи, наблюдения, в общем, всей сложной системой, обеспечивающей управляемое, безаварийное действие всех звеньев впервые созданной и в комплексе не освоенной системы подъема линкора. Командованием Черноморского флота было принято решение начать подъем линейного корабля после первомайских праздников.

Генеральная продувка была начата ранним утром 4 мая 1957 г. Весь участвующий в подъеме личный состав экспедиции занял места по боевому расписанию на постах на эстакаде, береговой энергетической станции, на кораблях и судах обеспечения. К линкору подошло судно "Канжал" - вторая компрессионная станция, с которой подали воздушные шланги к общей воздушной системе.

Вокруг затонувшего корабля в целях предотвращения разлива топлива, для возможного подъема трупов людей, придавленных корпусом, подбора разных плавающих предметов были расставлены плавсредства различного предназначения.

Шел сильный дождь. Весть о подъеме линкора неисповедимыми путями разнеслась по всему Севастополю - берега бухты и в особенности в районе Ушаковой балки с раннего утра были усеяны людьми, наверное, среди них были и родственники погибших.

К 10 часам всплыла носовая оконечность корабля. К этому времени на эстакаду прибыли командующий ЧФ адмирал В.А. Касатонов (впоследствии адмирал флота, первый заместитель

Главкома ВМФ) и член Военного совета флота генерал-майор Н.А. Торик (впоследствии вице-адмирал). Они поздравили командование и личный состав с первым успехом и выразили желание остаться на эстакаде до конца подъема.

С командующим флотом у Н.П. Муру произошла интересная краткая беседа. Мне довелось быть её участником. Осмотрев вышедший из воды район повреждений, командующий выразил сомнение и том, что "такая небольшая пробоина" могла привести к гибели линкор. А затем приказал форсировать подъем кормовой оконечности линкора, а не придерживаться расчетного графика. На мою обидную реплику: "Большинство людей считают себя специалистами в медицине и спасательном деле", - он никак не отреагировал.

Выполняя это указание, Н.П. Чикер распорядился форсировать подъем, что привело к несанкционированному отрыву при резком всплытии кормовой оконечности третьей артиллерийской башни главного калибра. К счастью, все обошлось благополучно.

Описывая этот случай, автор не имеет намерения бросить тень на авторитет В.А. Касатонова - известного советского флотоводца, человека широкого ума, требовательного, иногда жесткого, но вместе с тем широких демократических взглядов. Автор надеется, что, прочитав эти строки, и сегодня наши флотоводцы будут внимательно учитывать знания, опыт и мнение скромных флотских спасателей.

Вернемся к линкору "Новороссийск". К 11.00 линкор был на плаву, имея хорошую остойчивость и достаточный запас плавучести. Люди на берегах бухты медленно расходились. На поднятом линкоре была установлена круглосуточная вахта, вахтенными начальниками были объявлены три офицера - Н.П. Муру, А.Б. Столпер и я.

С 5 мая вновь начались трудовые будни. Было необходимо решить главную задачу: довести осадку системы корабль-судоподъемные понтоны до 16 метров. Правилами водолазной службы категорически запрещается вести работы под висящими объектами. Правила правилами, а жизнь, практика - выше их.

Не менее десятков водолазов непрерывно работали под верхней палубой линкора, обрезая все висящие конструкции: зенитные установки, надстройки, командные посты, трубы, мачты и многое другое. Требования гидрографов были ультимативными: 16 метров осадки. Проверяли её жестким тралом: балкой подвешенной на шестнадцатиметровых концах. Эта работа заняла у нас 20 дней. Произвели переостропку нижних судоподъемных понтонов, но осадки 16 м все равно не

добились. Тогда трюмные линкора во главе с С.М. Фридбергом пошли на последний штурм. На плавающем вверх днищем корабле выполнили герметизацию поперечных переборок расположенных ниже броневой палубы, чтобы увеличить объем продуваемых воздухом отсеков.

После выполнения вспомогательных работ: траления фарватеров на выходе из Севастопольской бухты, устройство канала в б. Казачья, установки на корабле компрессорных станций, размагничивающего устройства, буксирных устройств и многого другого - все было готово к переходу.

Рано утром 28 мая 1957 г., в 4 часа, начался вывод бывшего линкора "Новороссийск" из б. Севастопольская. На переход прибыл начальник АСС ВМФ вице-адмирал А.А. Фролов.

Это был талантливый инженер-кораблестроитель, человек очень высоких моральных и деловых качеств. До начала Великой Отечественной войны он возглавлял Главное управление кораблестроения ВМФ. Война застала его в Берлине, где он был посажен фашистами в тюрьму, а затем обменян на немецких дипломатов. В июле 1942 г. он и был назначен начальником аварийно-спасательной службы ВМФ на место тяжело заболевшего Фотия Крылова. До 1957 г. А.А. Фролов возглавлял аварийно-спасательную службу ВМФ, внося большой вклад в ее послевоенное становление и дальнейшее развитие.

Перевод корабля буксирами, проведенный под непосредственным командованием Н.П. Чикер, при расстоянии между бухтами всего 7 миль занял 12 часов. Буксируемые суда были расстановлены следующим образом: 2 буксировали линкор за корму и 2 удерживали с носа. В 6 часов 36 мин. были пройдены боновые ворота.

Перед подходом к назначенному месту разделки корпуса на металл, всю судоподъемную систему еще раз продули, а затем, разогнав до максимально возможной скорости, в 16 часов 24 минуты 28 мая посадили на грунт в подготовленном месте у восточного берега бухты Казачья. Корпус лежал на грунте носом в сторону моря, днище возвышалось над водой на 5 метров. Первый основной этап работ был успешно завершён на 6 месяцев раньше установленного Советским правительством срока.

На берегу б. Казачья нас встречали и приветствовали Главнокомандующий ВМФ Адмирал Флота Советского Союза С.Г. Горшков и члены Военного совета Черноморского флота.

РАЗГРУЗКА БОЕЗАПАСА. РАЗДЕЛКА КОРПУСА



## КОРАБЛЯ

Наступил новый ответственный этап выгрузки из корабля боезапаса. К этому времени состав ЭОН-35 был несколько переформирован, в соответствии с предстоящими задачами, и она была подчинена командующему Черноморским флотом. Ее командиром стал А.Б. Столпер, а через некоторое время - автор данной статьи.

В погребах "Новороссийска" находилось огромное количество аварийного боезапаса: 379 снарядов главного калибра (каждый весом 504 кг) и 2 288 зарядов к ним, более чем 2 000 зарядов и снарядов 120-мм противоминного калибра, 1 429 единиц 100-мм. патронов, около 15 500 единиц 37 и 45 мм патронов. Общий вес боезапаса 444 тонны, Из них 12 тонн тола и пороха. В ходе подготовки к судоподъему в Севастопольской бухте были выгружены только 2 288 зарядов к снарядам главного калибра.

К решению вопроса о методах ликвидации боезапаса были привлечены многие специалисты институтов и промышленности. Образцы боезапаса были извлечены из погребов и испытаны на полигонах. Результаты были не утешительные: наиболее старые но конструкции итальянские снаряды главного 320 мм калибра имели всего две степени защиты. При сбрасывании с высоты более 0,8 метра взрыватели на этих снарядах взводились и ударник срабатывал даже при незначительных ударах. При переворачивании линкора снаряды фактически падали из ларей с высоты до 4,5 метра. Этот путь проделали около 150 снарядов. Не менее опасными были признаны заряды 120-мм калибра из пироксилинового пороха, способные к самовозгоранию и взрыву. Отечественный боезапас в унитарных патронах был менее взрывоопасен, хотя и отнесен также к категории "аварийного". Весь боезапас находился в затопленных погребах корабля.

Бухта Казачья для перевода в неё корабля была выбрана не случайно. В то время она была почти необитаема. Несмотря на это, была организована и постоянно неслась непрерывная охрана района работ, исключая не только доступ посторонних лиц, но и какую-либо возможность недопустимого детонационного воздействия на боезапас, например из-за реакции на отдаленные взрывы, от перегрева, возможных сотрясений, или других причин.

В связи с реальной возможностью взрыва снаряда 320-мм калибра было решено в целях уменьшения находящегося на корабле боезапаса в первую очередь выгрузить относительно менее взрывоопасный боезапас 120, 100, 45 и 37-мм калибров.

Этот боезапас находился главным образом в погребах ниже горизонта воды, поэтому работы производились вновь кессонным методом. Внутри корпуса были установлены грузоподъемные средства, оборудованы пути транспортировки, по которым боезапас вручную транспортировали до сухого горизонта, далее он шлюзовался, грузился на специально подготовленные суда и транспортировался в море в глубоководный полигон для затопления. Так выгрузили 20 500 зарядов и снарядов.

Снаряды главного калибра выгружали иначе. Вначале путем кессонных работ каждый из четырех артпогребов герметизировали, заделывая ограждающие его поперечные переборки и платформы. После этого вырезалось днище над погребом, откачивалась вода, снаряды кранами перегружались на судно и транспортировались в глубоководный район затопления.

Наступил последний этап истории линкора "Новороссийск": разделка на металл.

Вариантов разделки разработано было несколько. Первый - поставить корабль на ровный киль и отбуксировать на судоразделочную базу. Второй - возвести вокруг корабля шпунтовую перемышку откачать воду и разделать его в осушенном пространстве. Третий - в перевернутом состоянии завести корабль для разделки в Северный док, как это было сделано с линкором "Императрица Мария". Стоимость каждого из перечисленных вариантов составляла порядка 100 млн. рублей в ценах того времени, продолжительность работ 4-5 лет. Предпочтение было отдано четвертому варианту разделки корабля водолазами на месте разрезанием его корпуса на крупные секции, которые затем поднимать и выгружать из бухты на берег большегрузными кранами на берег. Стоимость работ была оценена в 50 млн. рублей, продолжительность работ должна составить 2-2,5 года.

17 августа 1957 года вышло постановление Совета Министров СССР, которое определило задачи и порядок взаимоотношений ВМФ и Главвтормета при разделке корабля. Постановлением был установлен срок выполнения работ: 1958-1960 годы.

Для обеспечения судоразделочных работ на восточном берегу б. Казачья были построены причал и береговые сооружения. Они и сегодня существуют. Разработанный проект разделки корабля предусматривал, что каждый его район должен разделяться сообразно своей конструкции и положению. Из общего веса корабля около 21

тысячи тонн ниже горизонта воды находилось 18 тысяч. Водолазные работы менее производительны, чем работы, выполняемые в воздушной среде. Поэтому подготовительные работы к образованию секций выполнялись методом кессонных работ - в том числе отделение главных машин, котлов, конструкций противоминной защиты. Плиты бортовой брони общим весом 2 500 тонн отбрасывались заложенными изнутри зарядами 100-120 кг, изготовленными из метательных взрывчатых веществ. 200 - 250-тонные секции образовывались путем широкого применения подводной электрокислородной резки и разных типов кумулятивных зарядов направленного действия. Башни главного калибра - трех орудийные весом 840 тонн каждая и двух орудийные весом по 620 тонн - были вытаснены на берег системой гиней общей тяговой силой 450 тонн.

Работы по разделке корабля на металлолом были закончены досрочно, в июле 1959 г. Металлургическая промышленность страны получила 20 660 тонн металла, в том числе 7 500 легированных сталей и 515 тонн цветных металлов. В настоящее время идут активные поиски получения валютных доходов от подъема затонувших кораблей и судов, проявляют к этому интерес некоторые зарубежные фирмы. В этом плане опыт работы ЭОНа, безусловно, может представить большой практический интерес.

Подъем линкора "Новороссийск" явился выдающейся операцией в истории отечественной спасательной и судоподъемной практики и показал высокий уровень советского судоподъемного дела. Успешного решения подобных задач мы ранее не имели. За весь период работ на корабле не было ни одного случая гибели или тяжелой травмы людей. Все это было результатом высокой организации, хорошей профессиональной подготовки и высокого морального уровня матросов, старшин, мичманов, офицеров, рабочих и служащих, которые с высоким чувством ответственности выполняли сложные, опасные для жизни работы в несвойственной человеку среде обитания.

Я написал данный очерк в основном на основании личных воспоминаний. Память не сохранила имен многих людей, которые внесли большой личный вклад в успех нашего общего дела, за что прошу заранее прощения. Этот небольшой очерк я посвящаю всем вам, дорогие соратники по трудовым будням, которые останутся на всю жизнь в нашей памяти.

