

Спустя полвека

## ГИБЕЛЬ "НОВОРОССИЙСКА": ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ

Председатель совета ветеранов линкора "Новороссийск" капитан 1 ранга в отставке Юрий ЛЕПЕХОВ



Линейный корабль "Джулио Чезаре" ("Новороссийск") был заложен в г. Генуя (Италия) на верфи "Ансальдо" 24 июня 1910 г., спущен на воду 15 октября 1911 г., вступил в строй ВМФ Италии 14 мая 1914 г. В первой мировой войне корабль участия почти не принимал. В 1936-1937 гг. линкор прошел значительную модернизацию, значительно изменившую внешний вид корабля и его основные тактико-технические данные (ТТД): водоизмещение (полное) - 29.032 т, длина-186,38 м, ширина - 28,0 м, осадка -10,39 м, скорость полного хода - 28,08 узла, мощность главной энергетической установки - 93.433 л.с., артиллерийское вооружение: главный калибр - 320 мм x 10, противоминный - 120 мм x 12, зенитный - 100 мм x 8 и 37 мм x 12, экипаж - 1.236 чел.

Наряду со значительным улучшением ТТД линкора модернизация привела к перегрузке, что оказало существенное отрицательное влияние на живучесть корабля.

За всю вторую мировую войну в составе ВМФ Италии корабль ничем себя не проявил, имел лишь одно боевое соприкосновение с кораблями противника и два боевых повреждения. После выхода Италии из войны в 1943 г. корабль был интернирован: в 1943-1944 гг. - на о. Мальта, в английской ВМБ Ла-Валлета, в 1944-1948 гг. - в итальянских портах Аугуста и Таранто.

В соответствии с решением Тегеранской (1943 г.) конференции глав государств антигитлеровской коалиции о разделе кораблей итальянского флота в феврале 1949 г. линкор "Джулио Чезаре" был передан Советскому ВМФ в албанском порту Валона (Влера). Принимала корабль спецкоманда КЧФ во главе с адмиралом Г. Левченко. 6 февраля 1949 г., после окончания приемки, на корабле был поднят Военно-морской флаг СССР. 26 февраля 1949 г. линкор прибыл в г. Севастополь. 5 марта 1949 г. приказом по КЧФ линкору было присвоено название "Новороссийск".

Основой штатного экипажа корабля стала команда линкора "Архангельск" КСФ (бывш. "Ройял Соверен"), полученного СССР в 1944 г. по ленд-лизу и возвращенного в феврале 1949 г. Великобритании.

Находившийся в крайне запущенном состоянии после пятилетнего отстоя в не законсервированном виде линкор "Новороссийск" был за четыре месяца приведен в порядок, освоен и в июле 1949 г. начал плавание и боевую подготовку в составе эскадры КЧФ, являясь на

протяжении некоторого времени ее флагманским кораблем.

За 6,5 лет нахождения линкора в составе эскадры КЧФ кораблем командовали: капитан 1 ранга Н. В. Кошкарев, капитан 1 ранга Ф. Д. Измайлов, капитан 1 ранга А. П. Кухта.

За это время на корабле был выполнен ряд ремонтных и модернизационных работ, улучшивших его состояние и некоторые ТТД, но не устранивших имеющиеся существенные конструктивные недостатки.

Ночью 29 октября 1955 г. в 1 ч. 30 мин. на корабле, стоявшем на бочках № 3 в Севастопольской бухте, произошел сильный взрыв в носовой части корпуса. В результате образовалась большая подводная пробоина (площадью около 150 м), корпус получил сквозное (включая верхнюю палубу) повреждение, были затоплены многие помещения. Через 2 ч. 44 мин., в 4 ч. 15 мин., корабль потерял поперечную остойчивость, перевернулся и затонул, несмотря на героическую борьбу за живучесть его экипажа и аварийных партий других кораблей эскадры, пришедших ему на помощь. Численность экипажа линкора на момент гибели корабля - 1.577 чел.

При катастрофе погибло 626 человек, в основном личный состав электромеханической боевой части (БЧ-5). Погибли все находившиеся на корабле офицеры БЧ-5: Е. М. Матусевич, П. Д. Городецкий, В. Е. Писарев, Р. С. Мартынов, А. Е. Михалюк. Погиб также и прибывший на корабль начальник технического управления КЧФ инженер-капитан 1 ранга В. М. Иванов.

Расследованием обстоятельств гибели линкора занималась правительственная комиссия во главе с заместителем председателя Совета Министров СССР В. Малышевым, прибывшая в Севастополь через 10 часов после гибели корабля.

Главным направлением работы правительственной комиссии было определение: причины аварии; факторов, приведших к перерастанию аварии в катастрофу.

Для детального анализа технических аспектов случившегося были созданы две экспертные комиссии - по взрыву и по живучести (непотопляемости) корабля, в состав которых вошли крупнейшие специалисты и ученые.

В результате наиболее вероятной причиной аварии был признан взрыв под носовой частью корабля немецкой магнитной мины типа RMH или LMB, оставшейся на грунте после Великой Отечественной войны, в пользу чего свидетельствовали: характер и размеры внешнего разрушения корпуса корабля и значительное число (19 шт.) аналогичных донных мин, обнаруженных позднее в непосредственной близости от района гибели корабля. Вместе с тем, принимая во внимание неудовлетворительную охрану входа в Севастопольскую бухту, комиссия не исключала и возможности диверсии.

Анализ же факторов, приведших к катастрофе, позволил правительственной комиссии сделать вывод от том, что гибель корабля была обусловлена недостатками конструктивного и организационно-технического обеспечения его непотопляемости, а также ошибками и недостатками в руководстве борьбой за живучесть линкора со стороны командования флота, эскадры и корабля. Действия же экипажа по борьбе с водой в целом были признаны правильными и продемонстрировали высокий уровень его профессиональной и морально-психологической подготовки.

В итоге правительственная комиссия пришла к заключению, что “после взрыва и получения пробойны в носовой оконечности линкор, находясь 2 ч. 40 мин. на плаву, мог и должен был быть спасен”.

Эти же итоги позволяют ответить на следующие вопросы:

**Первый:** Можно ли было избежать аварии?

- Да, при условии тщательной очистки Севастопольской бухты от донных мин, более тщательного обследования корабля при приемке его от ВМФ Италии и высокой организации охраны рейдов.

**Второй:** Можно ли было спасти корабль и личный состав?

- Да, путем посадки корабля на прибрежную отмель своим ходом, а при своевременном освобождении его от удерживающих нос якоря и бри-деля - даже с помощью одних буксиров.

Однако при этом правительственная комиссия не приняла во внимание, по крайней мере, два обстоятельства:

- к моменту возможного принятия такого решения конкретными лицами командования флота, эскадры и корабля это становится физически невыполнимо;

- никто из присутствовавших на корабле лиц командного состава не был в состоянии управлять соответствующими маневрами корабля.

**Третий:** Можно ли было решить ту же задачу

Необходимо также отметить, что, кроме перечисленных выше, в средствах массовой информации появилось (и продолжает появляться!) множество совершенно фантастических, а порой и просто диких,

спасения корабля и экипажа без посадки линкора на отмель?

- Да, можно, но при трех условиях:

- осуществления не позже получаса после взрыва продольного спрямления корабля контрзатоплением кормовых погребов и башенных отделений главного калибра, а также других, наиболее удаленных в корму отсеков;

- эффективной борьбы с распространением воды по носовым отсекам от 23-го до 7-го шпангоута тоже сразу после взрыва;

- более эффективной борьбы с распространением воды по броневого палубе в корму от переборки на 50-м шпангоуте.

**Четвертый:** Можно ли было избежать массовой гибели личного состава?

- Да, можно, при своевременной подаче команды: “Личному составу покинуть корабль”.

**Пятый:** Можно ли было спасти людей, оставшихся в воздушных подушках отсеков опрокинувшегося корабля?

- Да, можно, и если, по-видимому, не всех, то большую их часть, при двух условиях:

- интенсивной подаче воздуха в отсеки опрокинувшегося корабля;

- своевременном использовании технических средств спасения.

Следует отметить, что до настоящего времени, т. е. спустя почти полвека, прошедшего со времени гибели “Новороссийска”, тайна взрыва

29.10.1955 г. остается нераскрытой. Появившиеся за этот период более или менее реальные версии источников взрыва могут быть сведены к трем:

**Минная версия**, являющаяся, как выше было указано, официальной, имеет в своей основе взрыв невытравленной со времени окончания последней войны немецкой донной магнитной мины;

**Минно-диверсионная версия** - исходит из предположения, что повреждение корпуса корабля было вызвано двойным (“сдвоенным”) взрывом - донной мины и детонировавшего вследствие этого мощного диверсионного заряда взрывчатого вещества, заложенного в междудонное пространство корпуса корабля перед его передачей СССР;

**Диверсионная версия** - исходит из предположения, что под кораблем был взорван диверсионный заряд, доставленный подводными пловцами бывшей итальянской флотилии Боргезе, успешно действовавшей на Средиземном море в период второй мировой войны.

Не исключено, что в такой роли действовало диверсионное подразделение британских спецслужб.

Однако все три версии имеют слабые, даже необъяснимые стороны, не позволяющие сделать однозначно объективного вывода в пользу одной из них.

чудовищных версий, авторы которых оперируют исключительно вымыслами и домыслами, демонстрируя при этом дремучее невежество в азбучных вопросах устройства и теории корабля, морской практики, и делают

### *«Новороссийск»: трагедия и подвиг*

это с предельной амбициозностью и грубейшим нарушением элементарных этических норм. Останавливаться на их содержании - бессмысленно!

После гибели корабля, в соответствии с предложением правительственной комиссии, командованием КЧФ в ноябре 1955 г. были оформлены представления к правительственным наградам на 717 моряков-черноморцев из состава экипажей «Новороссийска», других кораблей эскадры КЧФ и управлений флота. Однако отрицательное отношение к этому представлению со стороны исполнявшего обязанности Главнокомандующего ВМФ адмирала С. Г. Горшкова не позволило в то время реализовать полностью оформленные наградные документы, которые были отправлены в Центральный Военно-морской архив, где и хранились более 40 лет с грифом «Совершенно секретно».

На протяжении многих лет попытки совета ветеранов линкора «Новороссийск», начавшего функционировать в Севастополе в 1957 г., добиться заслуженных наград «новороссийцам» оставались безуспешными. Лишь в 1999 г. после неоднократных, на протяжении 4 лет, начиная с 1995 г., обращений совета к высшим должностным лицам Российской Федерации удалось восстановить историческую справедливость. Указом Президента РФ № 871 от 5.07.1999 г. 712 моряков-черноморцев были награждены орденом Мужества и 4 - орденом Почета, из них 85 % награждены посмертно.

Однако, хотя прошло уже почти шесть лет, далеко не все «новороссийцы» или ближайшие родственники погибших получили свои награды.

Кроме того, в 2001 г. 261 человек из числа не попавших в наградные списки 1955 г. по представлению совета ветеранов «Новороссийска» был награжден медалью «300 лет Российскому флоту».

Постановлением Совета Министров СССР №П-172/43 ст. 5.12.1955 г. «О пенсионном обеспечении военнослужащих, пострадавших при аварии и спасении линейного корабля «Новороссийск», а также семей погибших военнослужащих» были предусмотрены единовременные денежные пособия, однако в связи с высокой степенью секретности исходных документов нет уверенности в том, что все пострадавшие или родственники погибших смогли получить причитавшееся им пособие.

Память погибших на «Новороссийске» увековечена мемориалом «Родина - сыновьям», воздвигнутым в 1963 г. на Братском кладбище Северной стороны в Севастополе по проекту скульптора П. Бондаренко и архитекторов А. Заварзина и В. Артюхова. Мемориал венчает 12-метровая фигура скорбящего матроса, отлитая из бронзы гребных винтов линкора (там похоронено 210 моряков). Есть памятник и на Кладбище коммунаров, окончательно принявший проектируемый вид в 1995 г., но задуманный скульптором С. А. Чижом еще в 50-е годы (в месте захоронения 42 моряков-«новороссийцев»). Мемориальная гранитная доска с изображением линкора «Новороссийск» установлена на береговой подпорной стенке в районе Госпитального причала напротив места гибели корабля.

На протяжении длительного времени защиту прав и оказание возможной помощи здравствующим «новороссийцам» и членам семей погибших осуществляет совет ветеранов линкора «Новороссийск», входящий в состав совета ветеранов эскадры КЧФ и возглавляемый, последовательно, служившими в разное время на линкоре капитаном 1 ранга в отставке И. Резниковым, капитаном 1 ранга в отставке М. Ямпольским, в настоящее время - капитаном 1 ранга в отставке Ю. Лепеховым.



**Линкор «Новороссийск».** *Репродукция картины А. Лубянова.*