



*Муру Андрей Николаевич*

*Выпускник ЛНВМУ (Ленинградского Нахимовского Военно-морского училища) 1982*

## Отец и сыновья.

---

*Контр-адмирал И.КОЛЕСНИКОВ Капитан 1 ранга запаса И.КУЗИНЕЦ. Морской сборник № 1, 1998 г.*

### **МОРСКИЕ ИНЖЕНЕРНЫЕ ДИНАСТИИ.**

Ведущим ученым страны в области судоподъема, подводной и надводной непотопляемости кораблей и судов по праву считается заслуженный деятель науки и техники РФ, доктор технических наук, профессор капитан 1 ранга в отставке Николай Петрович Муру. Поступив в училище в 1939 г., он встретил Великую Отечественную войну курсантом кораблестроительного факультета. В период практики принял участие в восстановительном ремонте боевых кораблей на ЧФ, где работа будущего инженера была отмечена грамотой наркома ВМФ. Наконец, в октябре 1944 г. он первым по выпуску заканчивает училище и его имя заносится на мраморную доску почета.

В дальнейшем молодой офицер служит в частях АСС ВМФ на Балтике, где участвует в подъеме ледокола "Алеша Попович", немецких лайнеров "Ганза" и "Гамбург", каждый из которых имел водоизмещение 31 тыс. т. Приобретая опыт практической работы, Николай Петрович в 1950 г. поступает в адъюнктуру родного училища. Здесь он защищает диссертацию сначала на соискание ученой степени кандидата, а затем и доктора технических наук, полностью посвящая себя научно-педагогической деятельности на кафедре теории корабля. При этом с июня 1956 г. по июль 1957 г. его привлекают к работам по подъему линкора "Новороссийск" в Севастопольской бухте, где он становится главным инженером - заместителем командира экспедиции.

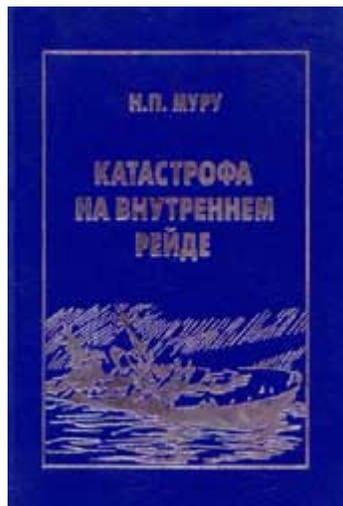
И ныне Н.П.Муру работает в училище профессором кафедры теории корабля, куда он пришел 47 лет назад молодым адъюнктом. Сегодня он также и главный научный консультант ВМФ по непотопляемости кораблей. Им внесен большой вклад в разработку вопросов

теории судоподъема, в исследования непотопляемости судов. Им лично и в соавторстве написано более 150 научных работ, в том числе два тома справочника специалиста АСС ВМФ и пять учебников. За свой учебник "Статика корабля" Николай Петрович был удостоен 1-й премии имени академика А.Н.Крылова. Он также является соавтором переработанной в 1980 г. документации по непотопляемости надводного корабля, действующей и в настоящее время.



*Капитан 1 ранга Н.П.Муру с сыновьями Андреем, Георгием и Рубеном. Фото 1981 г.*

По стопам отца пошли и два из трех его сыновей - Рубен и Георгий, - окончившие училище в 1982 и 1988 гг. соответственно. Старший служил затем в научно-исследовательских институтах ВМФ, окончил Военно-морскую академию и адъюнктуру по кафедре морского права ВМА. Ныне он - капитан 2 ранга, преподает в академии. Младший все годы после окончания училища служит на СРЗ-10 в городе Полярный Мурманской области, где сейчас в звании капитана 3 ранга является главным строителем завода.



Муру Н.П. "Катастрофа на внутреннем рейде". - СПб.: Элмор, 1999. - 220 с.

На основе официальных документов, литературных источников, воспоминаний участников драматических события представлены обстоятельства гибели и подъема линкора "Новороссийск". Во многом книга написана на основе личных воспоминаний автора-участника и ответственного исполнителя работ по подъему судна Для судостроителей и работников морского флота, офицеров курсантов ВМФ, а также для любителей морской истории и техники ВМФ.

#### **От автора:**

В ночь на 29 октября 1955 года в Севастопольской (Северной) бухте от подводного взрыва опрокинулся и затонул линкор "Новороссийск", крупнейший в то время корабль нашего военно-морского флота. Гибель линкора сопровождалась многочисленными жертвами, явившись самой тяжелой катастрофой за всю историю ВМФ СССР. Ее причины и обстоятельства были тщательно проанализированы специально созданной Правительственной комиссией во главе с заместителем председателя Совмина СССР ВА Малышевым. Результаты работы комиссии Главное командование ВМФ в конце 1955 года довело до офицерского состава флота с целью изучения уроков произошедшей катастрофы. На основании выводов комиссии был принят ряд важных организационных и технических мер

по устранению выявленных недостатков и предупреждению подобных катастроф.

Подъем линкора также стал важным событием в истории нашего флота как крупнейшая судоподъемная операция, включавшая ряд уникальных по масштабам и сложности работ. Уроки этой операции были учтены в теории и практике аварийно-спасательной службы ВМФ.

В связи с тем, что до последнего времени не только подробности гибели и подъема линкора, но даже сами эти события не подлежали оглашению в открытой печати, нынешнее поколение по существу ничего о них не знало. В таком неведении находилось и большинство моряков, кораблестроителей, судоподъемщиков, спасателей, для которых уроки гибели и подъема линкора "Новороссийск" особенно важны. Лишь публикация в "Правде" от 14 мая 1988 года статьи писателя-моряка Н. А. Черкашина "Взрыв" сломала лед молчания о трагедии "Новороссийска" и положила начало освещению вопросов гибели и подъема линкора в печати. К сожалению, не все появившиеся публикации оказались достаточно достоверными и квалифицированными. Интересы дела требовали исправить сложившееся положение, объективно изложив все вопросы, относящиеся к гибели и подъему линкора. Данная книга обобщает результаты моих усилий по решению этой задачи. Основаниями, позволившими мне взять на себя такую ответственность, я считал следующее:

- в декабре 1955 года на Балтике, а в январе 1956 года на Севере мне пришлось читать лекции, по горячим следам разъясняя офицерам флота обстоятельства и уроки гибели линкора, основываясь при этом не только на имевшихся документах, но и на информации, представленной учеными-кораблестроителями Г.А. Фирсовым и Н.Я. Мальцевым, непосредственно участвовавшими в расследовании обстоятельств катастрофы;
- с июня 1956 года по июль 1957 года я был заместителем командира - главным инженером экспедиции по подъему линкора, занимался разработкой проекта подъема и непосредственным руководством судоподъемными работами, что позволило основательно изучить как устройство корабля, так и обстоятельства катастрофы.

При подготовке рукописи книги я постарался ознакомиться со всеми известными мне публикациями по рассматриваемой теме, архивными материалами, воспоминаниями свидетелей катастрофы и участников подъема. Я искренне благодарен за предоставление ценной информации ветеранам линкора "Новороссийск" Ю.Г. Лепехову, В.В. Марченко, Л.А. Рулеву, Г.М. Шестаку, М.Я. Ямпольскому и активным участникам подъема В.Д. Казменко, Э.Е. Лейбовичу, А.И. Никитинскому, А.Б. Столперу, а также С.М. Травнину, В.Ю. Усову, Н.А. Черкашину, Н.А. Чикер. Особую признательность за переданные мне материалы и воспоминания участников катастрофы выражаю Ольге Васильевне Матусевич - вдове погибшего на боевом посту инженера-капитана 3 ранга Е.М. Матусевича, исполнявшего обязанности командира электромеханической части линкора во время катастрофы, Я преклоняюсь перед этой замечательной женщиной, настоящей

боевой подругой моряка, сохранившей на всю жизнь верность его памяти и много сделавшей для увековечения памяти героев и жертв "Новороссийска". Не мог обойти молчанием помощь ценными советами известного писателя-мариниста В.В. Конецкого и постоянную поддержку со стороны, начальника ВВМИОЛУ имени Ф.Э. Дзержинского в период моей работы над книгой. Да простят мне сугубо личное замечание: я глубоко благодарен моему младшему сыну Георгию, по многократным настояниям которого я в 1988 году начал работу над указанной темой, и моей жене, Лауре Миграновне, оказавшей мне огромную помощь в стилистической и технической доработке рукописи.

## Оглавление

От автора

Часть первая

ПОУЧИТЕЛЬНЫЕ УРОКИ АВАРИИ И ГИБЕЛИ ЛИНЕЙНОГО КОРАБЛЯ "НОВОРОССИЙСК"

Введение

1. Основные данные о корабле
2. Обстоятельства аварии и гибели линкора

АНАЛИЗ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ АВАРИИ И ГИБЕЛИ ЛИНКОРА

1. Причина аварии
2. Факторы, обусловившие перерастание аварии в катастрофу

ОБЕСПЕЧЕНИЕ НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ КОРАБЛЯ И СПАСЕНИЯ ЛИЧНОГО СОСТАВА

1. Конструктивное обеспечение непотопляемости
2. Организационно-техническое обеспечение непотопляемости
3. Борьба за непотопляемость
4. Действия аварийно-спасательной службы Черноморского флота (АССЧФ)
5. Оценка решений, принятых в борьбе за спасение корабля и экипажа

ВЫВОДЫ И РЕШЕНИЯ

1. Общие выводы
2. Практические меры по учету уроков аварии и гибели линкора

ПАМЯТЬ

## СПИСОК ПОГИБШИХ В КАТАСТРОФЕ

Часть вторая

### ПОДЪЕМ ЛИНЕЙНОГО КОРАБЛЯ "НОВОРОССИЙСК"

Введение

1. Состояние затонувшего корабля
2. Решение о подъеме линкора

### ПРОЕКТИРОВАНИЕ ПОДЪЕМА

1. Основные принципы, положенные в основу проекта подъема
2. Корректировка и доработка проекта подъема

### ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕДИЦИИ

1. Состав и структура ЗОН
2. Базирование ЗОН

### ПОДГОТОВКА КОРАБЛЯ К ПОДЪЕМУ

1. Изготовление и установка шахт со шлюзовыми камерами и эстакады
2. Заделка пробоины в носовой траверзной переборке
3. Кессонные работы в отсеках корабля
4. Работы по установке понтонов
5. Авария 16 января 1957 года
6. Отделение от корпуса глубоко вошедших в грунт прочных выступающих конструкций
7. Оборудование постов управления и контроля, а также главного командного пункта

### ПОДЪЕМ КОРАБЛЯ И ПЕРЕВОД ЕГО В КАЗАЧЬЮ БУХТУ

1. Подъем корабля
2. Подготовка к переводу поднятого корабля в Казачью бухту
3. Перевод корабля и посадка его на грунт

### ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП РАБОТ

1. Подъем башен главного калибра
2. Выгрузка боезапаса

3. Разделка корабля на металл

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК АКТИВНЫХ УЧАСТНИКОВ ПОДЪЕМА ЛИНКОРА "НОВОРОССИЙСК"

ПОСЛЕСЛОВИЕ АВТОРА

ПОСЛЕСЛОВИЕ НЕРАВНОДУШНОГО ЧИТАТЕЛЯ

КРАТКИЙ СЛОВАРЬ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕРМИНОВ

ЛИТЕРАТУРА

ПРИМЕЧАНИЯ