

ОБЪЯСНЕНИЕ СЛУЧАЯ ВЗРЫВА НА  
ЛИНЕЙНОМ КОРАБЛЕ "НОВОРОССИЙСК"

Примерно в 1.20-1.30 мин. 29.10.55 года произошел взрыв. В момент которого я спал в каюте № 29. Проснулся в результате сильного взрыва и толчка и спустя -2-3 мин был на пт. На корабле не было света. Вахтенный офицер лейтенант ЛАПТЕВ с "играл" аварийную тревогу и бил в рынду. С появлением на пт мне доложил, что в районе 30-35 шпангоута произошел взрыв. Примерно через 3-4 м. после взрыва запустили кормовые дивелы и свет был дан по всему кораблю я об"явил сигнал "боевая тревога" по трансляции и пошел на главный командный пункт, идя по правому шкварту, в районе 1-й башни 120 мм правого борта увидел, что личный состав плавает за бортом и требует помощи. Я приказал личному составу первой установки 100 мм спустить шлюпку с правого борта и поднять людей плавающих. Одновременно обнаружил, что катера №1475 и 319 находившихся под выстрелом до взрыва их под выстрелом не оказалось. Услышав стон людей, крики в районе взрыва я принял решение на главный командный пункт не ходить и пошел на место взрыва, откуда вел управление кораблем и одновременно руководил борьбой за живучесть корабля. Одновременно передал приказание через часового в кормовое помещение передать командиру боевой части 5 инженер-капитану 3 ранга МАТУСЕВИЧ и командиру боевой части 2 капитан-лейтенанту МАРЧЕНКО, что мой командный пункт на месте взрыва, положить мне обстановку о боевой части, о результате взрыва, мною обнаружено место взрыва что на верхней палубе от барбета 1 башни главного калибра и до дорштевня было большое количество ила, выпущена верхняя палуба в районе 35 шпангоута, диаметр воронки примерно 1,5-2 м. с продолжением к бортам трюма, примерно 1,5-2 м. не доходя до правого и левого бортов, разрушены бельевые ящики, которые были вооружены для сушки белья, швертовы и шпиди и их головки были приподняты на 1-1,5 м., человек 5 матросов лежали на палубе правого и левого бортов убитые, выброшенные из кубрика № 1 и 14. В воронке первого кубрика 5 матросов в воде требовали помощи и так же раненные матросы находились на разорванных листах железа. Я приказал личному составу 1 и 2 100 мм. установки начать оказание помощи раненым, вытянуть людей из воронки № 1 кубрика старшине 1 статьи КОНОВАЛОВУ и ст. 2 ст. ТРАЧУК достать из тросовых концов и подеть для оказания помощи личному составу 1 кубрика. Капитан-лейтенанту ХОЛОВУ организовать доставку раненых на санитарный пункт, приказал ст. 2 ст. КОНОВАЛОВУ проверить исправность швертово, якоря и шпиди. Он доложил, что шпиди не в строю. Примерно минут через 10 после взрыва командир боевой части т. МАТУСЕВИЧ доложил обстановку, что взрыв произошел в районе 35 шпангоута, в результате чего, автоплен кубрик 29,30 и в кубрик № 14 поступает вода. Крепятся переборки с кубрика № 15 с целью не допустить распространение воды в корму. В машинных и котельных отделениях все в порядке - повреждений нет. Приказал усилить носовую аварийную партию, личному составу за счет кормовых. Примерно в это же время командир боевой части № 2 капитан-лейтенант МАРЧЕНКО в погреб № 1 поступает вода с низу, в остальных погребах все в порядке. Приказал установить наблюдение за 1 погребом, через 20 минут после доклада, командир БЧ 2 вторично доложил, что погреб № 1 автоплен, во второй погреб просачивается вода через свальники, электропровода

Приказал конопатить и недопустить поступления воды в погреб. Примерно в 14.20м. через 2 часа на корабль прибыл вице-адмирал Пархоменко. Я доложил ему обстановку, что взрыв произошел в районе 35 шпангоута подводный, в результате чего затоплены кубрики 29-30 поступает вода в кубрик № 14, ставит закрепления на переборки кубрика № 15 с целью не допустить дальнейшего распространения воды в помещения корабля, затоплены кладовые мокрой и сухой провизии, якорные шпиды не в строю. Командующий флотом выслушал меня и спросил: "Командир БЧ-5 на корабле?" Я доложил, что капитан 2 ранга Резников в отпуску в него остался капитан 3 ранга МАТУСЕВИЧ, который находится в посту энергетика. Он приказал вызвать его к нему, что и выполнил. Через 1,5 минуты т. МАТУСЕВИЧ был в районе взрыва и начал докладывать обстановку по чертежу и схеме. Обстановку такую же какую доложил я. Командир БЧ-5 командиру сообщил что корабль удержим на плаву. Примерно в это время к кораблю начали подходить сварочные партии с кораблей и сварочно-спасательные средства, для удобства приема спасательных средств в районе взрыва приказал в якорь и 2 башни завести выстрелы и принимать сварочно-спасательные средства, к правому и левому борту в районе 35 шпангоута. Приказал капитану буксира начать осушивать помещения сухой провизии, одному буксиру подойти к корме и начать буксировку влево. В это время матрос ПОПЕСКО доложил, что вода поступает в кубрик № 15. Приказал прибывшим сварочным партиям с кораблей вооружить свои переносные мотопомпы и осушить 15 кубрик, установить наблюдение за дифферентом носа, спустить водолаза осмотреть борты и подводную часть, закрепить переборки и поставить подпорки в 17-18 кубрике, не допускать распространения воды в кубрик. Примерно 1.30-2 ч. после взрыва у корабля начался увеличиваться дифферент на нос. Приказал артиллерии срезать бридель с бочки, завести буксир за башню 1 башни, начать буксировку носа к берегу. Ввиду того, что осушить кладовые сухой провизии и мокрой стало безцельно, приказал эжекторе, шланги перенести в следующие помещения. В это время матрос сварочной партии доложил, что вода затопляет 15 кубрик и поднимается вверх, становится опасность поступления воды с кубрика № 15 в кубрик № 4. Приказал мотопомпу вытаскивать из кубрика № 15 задрать броневые люки кубрика № 4 и на люки поставить подпорки. Примерно в 2 часа 30 м. матрос ПОПЕСКО доложил, что старший помощник находится в 7 кубрике, доложили что вода вода стала попадать в 4 кубрик матрос сварочной партии кр. "Фрунзе". Приказал вооружить мотопомпы с люка левого борта и осушить кубрик. Эжекторе, шланги принести в кубрик № 4. Выяснилось, что буксировать за нос безцельно приказал капитану буксире отдать буксир и перейти в корму для помощи кормовому буксиру. Это приказание было выполнено. Когда корабль получил большой крен на левый борт и дифферент на нос приказал командиру боевой части Б через кап. лейтенанта ХОГОВА перекачать хлидные грузы в воду, мазут с носовых цистерн левого борта в кормовые цистерны правого борта. Капитан лейтенант это приказание выполнил. Ранее проверяя работу в кубрик 15 и 4 работали энергично, без суэты инициативно. Когда крен начал увеличиваться заметно быстро, я пошел на ют как буксируется кормовые влево. Буксиры работали, в движение корабля влево не замечал и одновременно заметил, что большинство личного состава находится на юте и шкверте. Корабль продолжал крениться на левый борт. Я приказал буксиру входящему с правого борта подойти к правому бортовому трапу для эвакуации личного состава.

личному составу перейти на правый борт ближе к лиерви, в сам пошел по правому шкварту к носовому правому рабочему трапу, для руководства посадки личного состава на большом охотнике. Двум охотникам приказал подойти к кормовому трапу и забрать людей с корабля, одному подойти к носовому правому рабочему трапу, одновременно приказал прекратить сушение кубриков, шланги и эжектора убрать с кормы. Посадил примерно 50 человек на охотник и приказал отойти, оставшемуся личному составу приказал сесть на аварийно-спасительный буксир. Личный состав во время взрыва и в период борьбы за живучесть вел себя исключительно мужественно, инициативно, отважно боролся за содержание корабля на плаву очень уверенно исполняя свой служебный долг. В момент мгновенного переворота корабля я был на правом шкварте у правого рабочего трапа до последней минуты. Как очутился в воде не помню, когда выплыл меня подобрал катер одного миноносца, обошел корабль, перевернутого вверх килем, личного состава никого вокруг корабля не было, с носовой части бурлила вода - выходил воздух с помещений.

ПОМОЩНИК КОМАНДИРА КОРАБЛЯ  
"НОВОРОССИ СК"

КАПИТАН 2 РАЙГА

*Сергей*

/СЕРБУЛОВ З.Г./

"2" ноября 1955 года.

*Сергей Сербулов*