

# Рассказал Петр Кошман

---

Мой пожарно-дезактивационный катер «ПЖК-37», в день взрыва на ЛК «Новороссийск» находился в составе дежурных сил флота в готовности 30 минут и стоял на швартовых у причала Телефонная в бухте Южная.

Наш катер был новым и находился в эксплуатации всего два года. Весь экипаж, а это 26 матросов, старшин, сверхсрочников и двух офицеров находился на борту, все средства оказания помощи аварийным кораблям были в строю.

Сигнал о взрыве на «Новороссийске» мы получили быстро и примерно через 10-12 минут снялись со швартовых. Прибыли и ошвартовались к левому борту корабля, через 27 минут после взрыва в районе разрушенной палубы полубака. Высота борта линейного корабля в этом месте, на момент швартовки, немногим превышала борт ПЖК, поэтому я высадил в район взрыва свозимую аварийно-спасательную группу очень быстро.

Не дождавшись, каких-либо распоряжений с ГКП "Новороссийска", я сам принял решение и приказал вооружить все водоотливные эжектора, а это 2 тысячи кубометров в час в район пробоины на полубаке. Прожектора катера хорошо освещали палубу полубака линкора и забортное пространство.

Вся палуба в районе взрыва была покрыта толстым слоем ила и грязи, на ней появлялись и убегали офицеры и матросы, что-то кричали друг другу, заглядывали в разрыв палубы. За бортом плавали люди, мы помогали им подняться на борт и дойти до лазарета развернутого в кают-компании".

Через 30 минут работы нашего катера у борта линкора, прибывший на аварию начальник АСС флота Кулагин приказал перенацелить водоотливные средства на откачку воды из погреба № 1. К этому времени, носовая часть уже погрузилась под воду.

Нашему катеру приказали отойти от борта, и снова никто и никак не управлял нашими действиями. Обидно было, ведь наш катер своими средствами мог откачивать 2500 тонн воды за один час, а вместе со спасательным буксирным судном "Карабах", прибывшим на 20 минут позже - более 5000 тонн.

Мы все время маневрировали у борта тонущего «Новороссийска», а когда он опрокинулся, не ожидая дополнительных распоряжений, подбирал плавающих на воде людей, и доставлял их на рядом стоящие корабли.

# Рассказал Игорь Рябинкин

---

В 1955 году я был командиром отделения мотористов на "ВРД-224".

Ночью 29 октября 1955 года мы на "ВРД-224" возвращались из Евпаторийского полигона.

Примерно около 02.00 мы получили команду от оперативного дежурного: "Вам следовать в Главную базу к бочкам № 3".

Когда мы подошли к бочкам, на них стоял сильно севший на нос линейный корабль "Новороссийск". У его кормы, с заведенным на корабль буксиром, находился спасательный буксир "Карабах".

Командир "Карабаха" капитан 3 ранга Ковалюков удерживал свое судно возле кормы корабля.

Недалеко находились маленький деревянный водолазный катер "ВРД-53", пожарно-дезактивационный катер "ПЖК-37", несколько рейдовых буксиров и много разных судов и катеров.

По команде, мы подошли к борту СБ "Карабах".

На его борту был развернут командный пункт начальника аварийно-спасательной службы флота капитана 1 ранга А. И. Кулагина. Лица офицеров были мрачны.

На "Новороссийске" по палубе бегали матросы и офицеры, на корме стояла большая группа адмиралов во главе с командующим флотом Пархоменко. Слышались команды: "Буксировать..., отставить..., качать..., резать..., отдавать..., но все как-то беспорядочно и бестолково".

Кто-то из офицеров стоящих на палубе буксира отчетливо сказал: "Ну, всё, если сейчас не посадить на мель, он перевернется".

Кулагин делал попытки докладывать свои предложения по спасению линейного корабля командующему, но в ответ летела матерщина, и Кулагин еще больше мрачнел.

Через какое-то время линкор начал быстро крениться, люди на палубе "посыпались" в воду, раздались истошные крики, началась паника. У людей на линкоре не были надеты спасательные нагрудники, видимо многие не умели плавать, хватались друг за друга и тонули, тонули...

Мы бросились, на своем катере, подбирать, плавающих на воде людей, поднимали их на борт и доставляли на госпитальный причал.

Не знаю, сколько рейсов мы сделали и сколько человек подобрали, никто не считал. Через какое-то время нам приказали подойти к перевернутому вверх килем линкору, и мы услышали глухие крики и стук изнутри корпуса. Но сделать ничего не могли, на борту в этот день у нас не было сварочного агрегата, да и распоряжений по резке корпуса мы не получали.

Подошло опытное судно "Доротея". На его борту был опытный экземпляр подводного телевидения.

Водолазы нашего катера спускались под воду, на корпус и грунт возле затонувшего корабля с телевизионной камерой. А специалисты флота наверху смотрели подводные изображения и что-то обсуждали. По просочившейся до нас информации стало известно, что под корпусом на грунте в районе носовой части перевернутого корабля им были видны две сливающиеся в одну большие воронки.

Потом начали устанавливать на днище линкора декомпрессионные камеры и при нас вывели из отсека погибшего корабля семь человек.

Наши водолазы ходили по грунту вокруг затонувшего корабля, вместе с водолазами других водолазных судов и катеров, стропили тела погибших людей. Эти тела на концах поднимались в шлюпки и доставлялись на госпитальный причал, расположенный совсем рядом. Там находились похоронная команда и родственники погибших. Плачь и крики родственников погибших моряков забыть невозможно.

Через несколько дней после гибели "Новороссийска", наш "ВРД-224" был включен в состав специальной группы водолазных катеров выполняющих задачу детального обследования дна Севастопольской бухты.

Способ обследования был примитивен, однако другого в то время не придумали. Брали пеньковый фал длиной 15 метров, к его концам подвязывали два камня и растягивали по грунту. От камней наверх шли два буйрепа с прикрепленными к ним поплавками, по которым штурмана определяли место обследования.

Водолаз, под водой удерживая фал рукой, проходил от камня до камня руками и металлическим щупом проверяя грунт, и то, что лежит под его поверхностью.

Пройдя в одну и другую сторону, водолаз переносил камни на 1-1,5 метра в заданную сторону, и снова обследовал грунт в обе стороны.

Севастопольская бухта чрезвычайно захламлена, и водолазный щуп постоянно натывался на какие-либо предметы. Каждый раз он обязан был порыться в грунте, опознать найденный предмет и потом принималось решение на его подъем.

Авиабомб, снарядов и всевозможных мин водолазы находили огромное количество (по несколько десятков в день, поднимали, конечно, не все).

Уже в ходе первого водолазного поиска командир нашего отделения старшина 1 статьи Сергей Павлов обнаружил ящичную мину недалеко от места гибели "Новороссийска". Всего же

водолазами нашего "ВРД-224" в ходе того поиска было обнаружено 16 мин. Больше всех везло Сергею Павлову, он обнаружил добрую их половину.