

В трагическую ночь 29 октября 1955 года на помощь поврежденному линкору пришли моряки спасательных партий боевых кораблей и силы аварийно-спасательной службы флота. Из-за отсутствия четкого руководства действиями всех спасательных сил удержать на плаву линкор не удалось. Однако это не означает, что спасатели действовали вяло и неэффективно. Все, что могла, аварийно-спасательная служба флота сделала. Остальное было не в ее силах. Катастрофа «Новороссийска» ярко высветила проблему ограниченных возможностей АСС. Текущие задачи, которые ставил флот перед АСС, и корабельные катастрофы огромных масштабов оказались несоизмеримыми как по времени реагирования, так и по объемам спасательных и водолазных работ. «Новороссийск» еще раз показал: бороться за корабль нужно до определенного критического момента, покуда корпус остается в более или менее устойчивом состоянии. Задача командира – заранее почувствовать, предвидеть этот момент и вывести из «низов» людей. После опрокидывания «нескольких десятков тысяч тонн железа», как правило, спасатели уже бессильны. В канун трагической даты мы встретились с председателем совета ветеранов части спасательных судов, непосредственными участниками спасательных операций и попросили поделиться своими мыслями.



Водолазный специалист лейтенант Владислав Чертан.

Слово о моряках-спасателях

Мы делали все, что могли

Капитан 2 ранга в отставке Владимир Калентьев, председатель совета ветеранов части спасательных судов:

– События ночи 29 октября 1955 года стали тяжелым испытанием для спасателей. Надо отдать должное всему коллективу АСС, матросам, мичманам и офицерам – сражаясь за корабль, они проявили мужество и героизм. Умело действовали наши моряки-надводники, водолазы, руководители водолазных спусков. Такие, как водолазные специалисты Владимир Романов, Владислав Чертан, старшина команды водолазов мичман Федор Кремляков, и другие.

Все спасатели имели очень хорошую подготовку, умели быстро и грамотно бороться за живучесть кораблей в разных условиях, даже на ощупь, в полной темноте. Частые тренировки, характерные для того времени, служба по 4–5 лет в АСС позволили добиваться высоких профессиональных высот и решать самые сложные задачи. Но «Новороссийск» потребовал от спасателей невозможного.

Всякий раз, когда мы вспоминаем о линкоре «Новороссийск», то стараемся донести до молодых моряков-спасателей и опыт борьбы за живучесть линкора, и опыт изнуряющих водолазных работ под опрокинутым кораблем. Когда в части сдаются учебно-боевые задачи, отрабатываются упражнения по борьбе за живучесть, проходят занятия по ОГП, ветераны АСС–ПСС увязывают их с действиями подразделений спасательной службы ЧФ на «Новороссийске». Особенную активность в этом учебном процессе проявляют офицеры и мичманы в отставке Артур Рогожин, Александр Хибин, Борис Вростовский, Иван Кутовой, Михаил Адамович, Виктор Кучерявый и другие. Проводя экскурсии в музее АСС–ПСС для молодых моряков, служащий Сергей Похвищев всегда остановится на случае с «Новороссийском» и расскажет, как спасали линкор моряки и водолазы части. Заместитель командира части спасательных судов по аварийно-спасательным работам капитан 2 ранга Федор Вицгоградов, планируя учебно-боевые упражнения, не забывает и «Новороссийск».



Капитан 1 ранга в отставке Владимир Романов, водолазный специалист:

– В 1955 году я, старший лейтенант, служил на спасательном судне «Бештау», находясь в должности помощника командира по водолазному делу. На судне были собраны отличные водолазы, такие, как мичманы Федор Кремляков, Николай Литвинов, Дмитрий Карпаев, главный старшина Георгий Васильев, командиры отделений старшина 1 статьи Борис Маснев, Алексей Шведов; старшие матросы Иван Герасюта, Михаил Сыроежко, Василий Попов, Онуфриенко, и другие.

Матросы и старшины тогда служили по четвертому-пятому году и как водолазы-глубоководники умели делать под водой все или почти все. Достаточно сказать, что в год каждый из них работал по 180–200 часов.

Но под опрокинутым «Новороссийском» ничего сделать было нельзя. И не только потому, что восприятие перевернутого корабля кардинальным образом меняется. После опрокидывания срываются со своих мест масса вещей, оборудование, даже отдельные механизмы и устройства. Те проходы, трапы и коридоры, которые «на ровном киле» не вызывали никаких затруднений, оказываясь в положении «вверх ногами», сразу же становились непроходимыми, как бы подводными джунглями. Кроме того, в отличие от советских кораблей, на итальянский линкор даже толковых чертежей не было. А счет времени шел на минуты...

Мы действуя в полной неопределенности, тем не менее предпринимали энергичные попытки проникнуть во внутренние помеще-

вынести доску непотопляемости. Удалось сделать лишь второе...

Совместными усилиями удалось спасти из ближайшего помещения двоих матросов – моториста и артиллериста. В их спасении участвовали водолазы Алексей Ивлев, Федор Кремляков, Василий Попов. Пятеро моряков вышли из коридора гребного вала через кингстонную решетку с помощью газорезчиков. Это, конечно, капля в море. К остальным пробиться не удалось.

После трагедии мы получили приказ – обследовать илистое дно всех севастопольских бухт. Работа примитивным способом – исключительно с помощью щупа – водолазы обнаружили в иле около 15 немецких магнитных мин. Три мины нашел водолаз Корпус. А всего в 1956–1957 годах водолазы нашего дивизиона спасательных судов извлекли из севастопольских бухт 2.088 взрывоопасных предметов.

Мичман в отставке Федор Кремляков:

– После опрокидывания линкора мы приняли на СС «Бештау» 156 человек, вывалив за борт все трапы и даже пожарные рукава. Большинство спасенных получили ранения, порезы и были в крови. Йод быстро кончился, бинты тоже. Тогда наш врач старший лейтенант Сергей Уваров пустил в ход чистые простыни, а вместо йода использовал бензин Б-70.

Водолазы с СС «Бештау», судна ВМ-114, двух катеров типа ВРД и прикомандированные к нам с ремонтирующегося спасательного буксира «Карабах» делали все, что могли. Но никто не знал устройства корабля и отсеки, где могли находиться люди. Прибывший к нам командир дивизиона живучести капитан-лейтенант Семен Фридрихберг инструктировал и направлял водолазов.

С водолазных станций пытались подавать под корпус воздух по мощности станции были мизерные. Линкор терял воздух быстрее и медленно погружался.

Водолазы (в их числе находился и я), направившиеся под корпус, немедленно запутывались в коридорах. Нашему продвижению мешали плафоны, дверные ручки и... «пробки» из тел людей, которые приходилось отталкивать. Многие матросы были в солдатских шинелях...

Я погружался в район кормовой башни, но до матросского кубрика не дошел. Загудел и, исчерпав все возможности, вынужден был повернуть назад. После меня в этот же кубрик пробивались водолазы Попов и Онуфриенко.

Уже значительно позже я, а также мичман Годовой поднимали через пробоину техническую документацию. Мичман Яценко срезал петли с сейфа и извлек оттуда деньги и облигации.

Действовать в опрокинутом линкоре было практически невозможно, поэтому говорить о широкомасштабных спасательных ра-

дира части спасательных судов по аварийно-спасательным работам капитан 2 ранга Федор Виноградов, планируя учебно-боевые упражнения, не забывает и "новороссийский" опыт.

служили по четвертому-пятому году и как водолазы-глубоководники умели делать под водой все или почти все. Достаточно сказать, что в год каждый из них работал под водой по 180-200 часов.



На палубе СС «Бештау» (1955 г.). Первый слева сидит Федор Кремляков, второй справа – Владислав Чертан.

минуты...

Мы, действуя в полной неопределенности, тем не менее предпринимали энергичные попытки проникнуть во внутренние помещения корабля. Некоторые надеялись на сохраняющуюся внутри корпуса какое-то время воздушную подушку. Но наши надежды очень быстро таяли.

Привезли станцию звуководной связи «Кама» и через нее стали определять число людей, замурованных в отсеках. Моряки отвечали стуком по корпусу.

Опытнейший водолаз мичман Дмитрий Карпаев, получив задачу пробиться в ПЭЖ – а это метров 90 от кормового люка, – шел туда практически целый день! Утром мы его спустили, а вечером – подняли. Три водолаза обеспечивали его проход по заваленным коридорам, и все равно Карпаев постоянно запутывался. Как можно в таких условиях спасти людей? Через несколько часов усилий Карпаев пробился в ПЭЖ. Там, действуя на ощупь, он пытался найти тело (уже только тело...) начальника технического управления капитана 1 ранга Виктора Иванова и

туда деньги и облигации.

Действовать в опрокинутом линкоре было практически невозможно, поэтому говорить о широкомасштабных спасательных работах нереально, особенно учитывая фактор времени.

Я думаю, об этом должны помнить все моряки и никоим образом не допускать, чтобы авария перерастала в катастрофу.

* * *

Рассказы моряков-спасателей во многом поучительны. Они предупреждают современников о том, что смысл любой боевой подготовки сводится, в первую очередь, к тому, чтобы нежелательное явление заранее вычислялось, а затем предпринимались конкретные превентивные меры. В этом и есть командирское искусство, умение видеть наперед. Спасай «железо», пока можешь, людей же – спасай всегда.

Андрей ЛУБЯНОВ

НА СНИМКЕ: (слева направо): Владимир Калентьев, Федор Кремляков, Владимир Романов.

Фото Веры Погореловой