Не знаю, с чего начать это письмо. С чувства горести или вспыхнувшей с новой силой щемящей внутренней боли или с рыданий жены, вызванных нахлынувшими воспоминаниями о пережитом, или со слез дочери, родившейся в январе 1956 года и понявшей, что она могла бы никогда не видеть своего отца; или, просто с представления: "Я один из участников героической трагедии, происшедшей ночью 29 октября 1955 года, в Севастополе на борту линкора "Новороссийск", Говоров Виталий Николаевич.

На 6 часов утра 29 октября 1955 года был назначен выход в море крейсера "Молотов" ("Слава"), где я служил в должности командира дивизиона живучести. Крейсер стоял на бочках, метрах в 250 от линкора. Я отдыхал в своей каюте и ждал сигнала о приготовлении машин и корабля к выходу в море. Вдруг что-то сильно толкнуло и подбросило меня вверх на койке, и я услышал глухой звук взрыва. Тут же раздался сигнал "Боевая тревога". Схватив одежду в охапку, одев только ботинки, я бросился в пост энергетики и живучести. Мгновенно переключив все тумблеры громкоговорящей связи на пост энергетики, дал команду: "Осмотреть отсеки, помещения на предмет наличия воды, огня, дыма и доложить в пост энергетики!" С боевых постов стали поступать доклады о готовности боевых постов к бою и об отсутствии каких-либо повреждений на местах; а где-то минуты через 3-4 по громкоговорящей связи прозвучала команда - "Барказ N .... к правому трапу! Кормовой аварийной партии построиться на юте! Командиру дивизиона живучести прибыть на ют!" Все команды, начиная с боевой тревоги, и все последующие были выполнены необычайно быстро и в этом уже чувствовалось внутреннее напряжение матросов, старшин, офицеров. Прибыв на ют, получил боевую задачу от командира крейсера капитана 1 ранга Каденко: "Отправиться на л/к "Новороссийск" совместно с л/с кормовой аварийной партии и оказать им необходимую помощь!". Аварийная команда к этому времени уже находилась на барказе. Через 8-10 минут после взрыва мы были на борту л/к "Новороссийск". Линкор стоял с малым дифферентом на нос и с небольшим креном на правый борт. Освещения в носовой половине корабля не было. Доложил вахтенному офицеру о нашем прибытии и получил указание ждать распоряжений. Он стал звонить на ГКП по телефону парной связи, но командования корабля там не было. По какой-то причине он не смог связаться и с ПЭЖом. Понимая, что медлить нельзя, что на линкоре что-то произошло, я оставил с матросами своего заместителя-лейтенанта Касьянова И. Г. и отправился в район взрыва, узнать обстановку и получить указания, где и как в дальнейшем использовать наших людей. Картина, увиденная мною в носовой части линкора, потрясла меня. Развороченные взрывом палубные листы горой поднимались над палубой и на их рваных концах висели разорванные человеческие тела, а под ногами слой ила перемешанный с кровью и оторванные части человеческих тел. Освещения не было. Не встретив никого из руководства линкора, помощник капитана 3 ранга Сербулов был возле носового шпиля, а пройти к нему я не мог из-за повреждения палубы, я отправился искать пост энергетики и живучести. По пути в одном из помещений столкнулся с матросами аварийных и трюмных постов, их было человек 12-15, ожидавших каких-либо команд. Поскольку я оказался единственным офицером, то и принял на себя командование по борьбе с поступающей водой. Связь телефонная не работала, в помещениях темно. Главным источником света был единственный переносной нагрудный аккумуляторный фонарь. Был он у матроса-аварийщика, как позднее я узнал, от матроса-электрика Левина Н. М. Его же я назначил своим связным с ПЭЖом. Первой мо-

ей командой было: "Крепить носовую переборку, палубные люки! (через них уже пробивалась вода)". Часть матросов я отправил закрывать иллюминаторы. Так началась моя боевая деятельность по борьбе за живучесть линкора (с момента взрыва прошло минут 25), а закончилась она в военно-морском госпитале. Сотрясение головного мозга, ушиб грудной клетки, спина-сплошной синяк без кожи, кровохаркание, правая рука висела плетью - не действовала (как потом оказалось, был отрыв лопатки), травматический пневмоторокс. Видимо, острые концы лопатки продырявили слегка плевру и легкое, отсюда и кровохаркание. Более двух лет диафрагма правого легкого была ограничена в подвижности, а несколько первых месяцев, вообще не двигалась. Через две недели нахождения в госпитале я испытал все "прелести" состояния, когда стало сказываться то, что в спешке не сделали противошоковый укол. От боли в голове я не находил себе места, кусал свои губы, руки, чтобы заглушить рвавшийся болевой крик. И, при всем этом, мне повезло больше, чем сотням моих боевых товарищей, я остался жив. Я не был рядовым очевидцем происходящего на линкоре, а был непосредственным участником борьбы с водой и вместе с матросами, которых даже не смог разглядеть в темноте, с которыми впервые встретился, боролся за спасение корабля. И сейчас, когда пишу эти строки, и в госпитале, когда меня попросили написать свой отчет для правительственной комиссии Малышева (его передали от меня через флагмеха дивизии крейсеров инж. капитана 2 ранга Бабенко), я не мог указать ни одной фамилии матросов, старшин, которые были со мной и делали все и даже больше, в борьбе с поступавшей водой. Я никого из них не знал, так же, как не знал и устройства этого корабля, расположения помещений, но отлично понимал, что если внутрь корабля поступает вода, выпучивает переборки, если расходятся швы, то с этим незамедлительно надо бороться. Я рассчитывал на выучку матросов аварийных и трюмных постов и не ошибся. Аварийщики были хорошо подготовлены, знали свои и смежные отсеки, знали что и как делать. Первые мои команды выполнялись в считанные минуты, хотя матросы их выполняли в полнейшей темноте. Стук кувалд, отдельные скупые фразы между собой: "Держи крепче!", "Давай клинья!", "Конопать швы!", "Подсвети, ничего не видно!" (это уже к матросу с единственным аккумуляторным фонарем) и т. п. А потом пошли доклады: "Переборку подкрепили!", "Поставлены подпоры на люки...!" и т. д. или "Из люков кладовых .. (каких-то провизионных и других) усиливается поступление воды!", "Кончились аварийные брусья, нет клиньев, досок!", "Кончилась кудель!" (промасленная пакля для конопатки швов. А вода все прибывала, незаметно крен стал уже на левый борт, диффирент увеличился. Удалось через открытый люк верхней палубы сообщить контр-адмиралу Лобову, что у нас кончились доски, брусья, нет клиньев. Вскоре через люк полетели к нам указанные материалы и снова: "Крепи переборки, люки, двери..., конопать швы!", вновь встревоженные доклады об увеличивающемся потоке воды в помещениях. И так беспрерывно. Начав крепить переборки в жилых и служебных помещениях, последующих за теми, под которыми произошел взрыв (это были тамбур какой-то, кубрики вроде 14, 16, 18, 8-смутно помнятся номера кубриков), мы дошли до последней поперечной переборки, за которой начинались так называемые "теплые корридоры". Видимо, их так называли потому, что в этом районе размещались машинно-котельные отделения. А до этого, еще в начале своей деятельности по борьбе с водой, я разделил аварийщиков на две группы. Одной группе, которую возглавил ст. 1 статьи, командир одного из аварийных постов (фамилию не помню), я дал команду: "Создать линии обороны на последующих пе-

жилых и служебных помещениях, последующих за теми, под которыми произошел взрыв (это были тамбур какой-то, кубрики вроде 14, 16, 18, 8-смутно помнятся номера кубриков), мы дошли до последней поперечной переборки, за которой начинались так называемые "теплые корридоры". Видимо, их так называли потому, что в этом районе размещались машинно-котельные отделения. А до этого, еще в начале своей деятельности по борьбе с водой, я разделил аварийщиков на две группы. Одной группе, которую возглавил ст. 1 статьи, командир одного из аварийных постов (фамилию не помню), я дал команду: "Создать линии обороны на последующих переборках!". С оставшейся частью матросов, человек 8-10, мы продолжали бороться с водой, которая все прибывала и прибывала. Вели борьбу в помещениях следующих за местом взрыва, там, где было темно. А крен и диффирент все увеличивался. Увеличивался напор воды, фильтрующей и просачивающейся через палубные люки, и это местами было заметно по обилию крупных воздушных пузырей. Проникнуть в эти помещения не могли, так как они были заперты на мощные висячие замки и цепи. (И это после, как уверяли, сигнала "Боевая тревога!", которая предусматривает открытие всех помещений. Матросы же аварийщики уверяли меня, что была только "Аварийная тревога"). Я разделяю их заявления, так как, когда мы дошли до района, где были каюты, там оказались не закрытыми иллюминаторы. Через иллюминаторы вода также стала поступать внутрь корабля. Часть кают была заперта, когда же мы пытались кувалдами выбить двери, то открыть их не смогли, они пружинили об воду, которая уже была внутри кают, как мячики. Странно было встретить матросов, перетаскивающих чьи-то личные вещи, кителя куда-то в корму. Мне пришлось их останавливать и направлять к тем, кто боролся с водой на помощь, но они до них не доходили...
Я отвлекся, но это потому, что не могу согласиться с тем, что был сигнал "Боевой тревоги". Что-то здесь не так. Башни, погреба закрыты, многие помещения закрыты, иллюминаторы не задраены во многих местах. С этим надо разбираться. Это мое мнение. Подобное состояние негативно отразилось на результатах борьбы с водой, уменьшило время плавучести корабля, это без сомнения.

Это некоторое отступление от моего рассказа. Я выше рассказал, что через палубные люки из каких-то помещений, куда мы проникнуть не смогли, фильтровала и мощно вода. В самих помещениях уровень ее постоянно рос, несмотря на принимаемые меры. Не имея легководолазных аппаратов, матросы ныряли к люкам и пытались под водой заделать щели, остановить поступление воды в помещение. Но много было таких мест, откуда прибывала вода. Убежден, что в темноте мы не все источники поступления воды обнаружили, да к этому надо добавить, что на палубе в помещениях, куда мы пришли крепить переборки, люки, уже была вода. Все наши усилия как-то сдержать напор воды, способствовали лишь временному замедлению затопления помещений, а это уже немало. И только, когда вода доходила мне до подбородка (мой рост 186 см.) я давал команду: "Покинуть помещение!", и мы переходили в следующее, через дверь или люк, которые ломами удерживали от непроизвольного закрытия матросы из числа назначенных на создание линии обороны. Покидал я помещение последним вместе со связным, убедившись с помощью его фонаря, что в помещении никто не задержался. Так вверх, вниз, снова вверх..., так последователь-

но оставляли под напором воды одно помещение за другим. Все острее ощущалась нехватка аварийного материала, инструмента: чеканок, ручников, кудели. Вместо чеканок в ход пошли ножи столовые, вилки, вместо кудели рвали простыни, наволочки, вместо ручников использовались собственные кулаки, обмотанные полотенцами или снятыми с головы беретами. В ход шли столы, банки (скамейки), все, чем хоть как-то можно было задержать поступление воды и разрушение переборок. А они разрушались, разрушались там, куда мы не могли проникнуть, в многочисленных кладовых, расположенных в трюмах корабля, в нашей зоне отсеков, что заметно было (я писал выше) по воздушным пузырям, хлеставшим из щелей люков, которые мы пытались законопатить. Убежден, что часть этих переборок была повреждена уже при взрыве и даже, если бы мы попали в эти помещения, то врядли бы что-то существенно изменили, хотя ... . Эти палубные люки кладовых, о которых идет речь, находились в тех помещениях, где мы крепили переборки, т. е. сразу за местом взрыва, да и дальше от взрыва, уже ближе к ПЭЖу тоже попадались люки из щелей которых хлестала вода и пузыри воздуха. О силе напора и давления воды я смог получить представление, когда ко мне обратился старший носового дизельного или турбогенераторного поста. Спустившись с ним в помещение, расположенное в трюме, а попасть к ним можно было только через помещение ПЭЖ, я увидел, как перегородки носовые, левого и правого борта выгнулись и стали похожи на выпуклость легкоатлетического диска. Спросил командира Б Поста есть ли подогнанные подпоры, оказалось есть. Вместе с матросами БП установили на перегородки поперечные доски и между ними клиньями раскрепили брусья. Генератор продолжал работать. Матросы БП находились на месте, на их лицах было заметно напряженное ожидание, информации об обстановке никакой не было. Уходя от них, я сказал командиру БП, если швы переборок будут расходиться, то надо доложить в ПЭЖ и покидать помещение. Разговор этот состоялся за 5-10 минут до опрокидывания корабля. Мне очень хотелось бы верить, что они уцелели. Личный состав БЧ-5 (электротехническая боевая часть) не покинул свои боевые посты, которые, как правило, располагаются в машинно-котельных отделениях, в рулевых, румпельных отделениях, в генераторных и насосных помещениях, а также в нижних помещениях и отсеках корабля, в трюме, и практически все погибли, до конца выполнив свой долг. Они в кратчайший срок ввели в строй главные мнханизмы: котлы и турбины, были готовы к даче хода кораблю, мужественно боролись с напором воды везьде, где она находила себе путь , в полумраке, в темноте. Да, мужества, стойкости, героизма личному составу БЧ-5 было не занимать. Сколько создали линий обороны-не знаю, не считал. Офицеров линкора, там, где мы боролись с водой, и с других кораблей не встречал. Когда выходил из носовой электростанции, то спросил в ПЭЖе матроса, он был один, где команир дивизиона живучести Городецкий. Он ответил, что все пошли куда-то докладывать. Связь не работала ведь. А чуть раньше, перед посещением ПЭЖ, минут за 15 до опрокидывания, в одном из кубриков, встретился с секретарем партбюро линкора и просил его организовать вынос документов из какой-то канцелярии, вроде продовольственной или похожей, так как они мешали нам крепить носовую переборку в кубрике. Организовав подкрепление носовой переборки, я вновь спустился ниже на броневую

палубу.

Досадно и обидно было узнать, что последнюю переборку перед теплыми коридорами, мы крепили напрасно. По левому борту находилась КАТС (телефонная станция), которую заменили на более мощную, и, чтобы ее вытащить, в этой последней водонепроницаемой переборке вырезали дыру. К моменту взрыва эта дыра не была заделана, вода получила свободный доступ вдоль левого борта по всей длине теплых коридоров. Вот в такой обстановке, исчерпав весь аварийный запас леса, брусьев и т. п., не смог сам сориентироваться, что делать дальше. Оставив аварийщиков в теплом коридоре возле входа в ПЭЖ, я спустился вниз, но там никого не застал. Вот тут-то ко мне подошел старший носового генераторного поста, о чем я написал выше. Когда вновь поднялся в ПЭЖ и на нижнюю броневую палубу, проверил, как стоят подпоры на люках, а оставшимся матросам сказал, что все, свое дело они сделали, спасибо. К этому времени уже часть матросов ушла, другая продолжала крепить переборку носовую выше в кубрике. Я остался в этом районе один и хотел подняться выше к тем, кто крепил переборку выше в кубрике, но не смог этого сделать сам. Крен был уже более 16о (это я заметил, когда был в ПЭЖе по кренометру), мокрый до горла, я скользил по наклонной палубе в воду. И тут меня окликнул мой связной, ст. матрос Левин Н., он отстегнул ремешок нагрудного аккумуляторного фонаря и бросил мне конец ремня. С его помощью я подтянулся к трапу правого борта по которому мы поднялись в следующее помещение, где меня ждали аварийщики, работающие в кубрике. Здесь он мне передал, что поступила команда "Прибывшим с других кораблей собраться на юте!". Я поблагодарил матросов за их мужество, за добросовестное исполнение своего долга и поднялся на палубу с правого борта между спаренными пушками "Минизини". Но на ют не попал, не успел. Я прошел всего 15-20 метров по правому борту, как корабль начал опрокидываться. Успел схватиться за поручень трапа на ют, заметил как стремительно промелькнул флагшток на фоне освещенных окон в домах за Угольной пристанью. За поручень трапа держался левой рукой, а за правую схватили меня матросы. Держался сколько было сил, но корабль опрокидывался и на крене близком к 60-90о пальцы разжались, и мы как виноградная гроздь полетели в море. Я падал спиной вниз и видел, как с накрывавшей меня палубы корабля, горохом сыпались в воду люди. Свет на палубе горел, и до сих пор слышится раздавшийся короткий, почему-то глухой, но по звериному страшный тысячеголосый крик ужаса. И все. Корабль опрокинулся. Меня накрыло кораблем, я в какой-то момент потерял сознание, видимо при ударе о воду. Сознание ко мне вернулось под водой и тогда я почувствовал что-то рядом копошащееся, толкающее ногами, руками. Сам попытался двигаться, но ничего из этого не получилось, чувствовал, что грудь была прижата к чему-то плоскому, а это плоское вдавливало со страшной тяжестью вниз и ощущение этой тяжести не забыть до сих пор. И это понятно, ведь давила сила, груз корабля с водой, при грубом определении 45-50 тысяч тонн. Успел нахлебаться воды, и вновь потерять сознание. Последняя мысль перед провалом в темноту: "Как глупо приходится погибать", и в считанные мгновения, как кинокадры промелькнули мать, жена, сын... . Вторично сознание вернулось вновь в воде, я куда-то летел (как оказалось вверх) и вдруг стал видеть

узкий луч света, который конусом расширялся , и в нем стали заметны огромные пузыри воздуха, прямо как детские надувные шарики. Видимо, я оказался на пути вырывающегося из затапливаемых помещений воздуха. Воздух вырывался из затапливаемого помещения с такой силой, что как струей выдул меня из под накрывшей палубы, оборвав все пуговицы на кителе и сорвав брюки. Считаю, что эти огромные воздушные пузыри способствовали вторичному возвращению сознания, попав каким-то образом в дыхательный орган может во время последних конвульсивных движений ртом). Так в струе воздуха я оказался на поверхности, где-то в метре от торчащего днища линкора. Я не стал взбираться на днище, сработал рефлекс, что может засосать в воронку (а глубина то этого не позволяла, это потом дошло до меня), надо отплывать. Я отплыл и вскоре почувствовал, что мне почему-то трудно плыть, силы слабеют и слабеют. Хорошо, что рядом оказался барказ, только что подошедший к месту катастрофы, и с него бросили по воде на другой барказ пеньковый канат. Он удачно попал мне на локтевой сгиб, я стал за него держаться. Матрос в синей форменке и черных брюках, до этого державшийся за воротник моего кителя, отпустил меня и тоже схватился двумя руками за канат и еще схватил его зубами. Ну а мне становилось все хуже и хуже , и тут я заметил на барказе товарища по училищу Анатолия Рывкина и крикнул ему: "Толя!". Я не услышал своего голоса, и он, как потом рассказывал, тоже не слышал, но ему почудилось, что кто-то его завет. Он стал всматриваться в воду и заметил возле барказа что-то темное и вроде в кителе. Меня вытащили на барказ, они продолжали вытаскивать других. В этот самый неподходящий момент у меня начала выливаться набравшаяся внутрь лишняя вода, и я свесился головой и руками за борт барказа. И тут же из воды мои руки схватили те, кто искал какую-либо опору и стащили меня вниз головой с барказа. Анатолий Рывкин, который был рядом, успел схватить меня за ноги. Вот так и получилась трагичная, но комичная ситуация. Те, кто в воде, тащут за руки в воду, и голова моя окунается в воду, Анатолий на барказе тянет за ноги вверх, но сил у него хватило выдернуть только голову из воды. Вот и тянули туда -сюда кто кого. Тут помогли матросы, которых уже было много на барказе, вместе с Рывкиным они окончательно вытащили меня и тех, кто держал мои руки. Заполнив барказ поднятыми из воды людьми, он доставил нас на госпитальную пристань. Так я очутился в госпитале. В госпитале меня навестил товарищ с крейсера лейтенант Гарлаковский В., от него я узнал, что среди подобранных погибших оказались и прибывшие со мной матросы аварийной команды крейсера, Лысенко Володя и Петр Наумович Шепин-электрик, которых похоронили на кладбище "Коммунаров". Всего же с крейсера "Молотов" погибло, если память не изменила мне, 5 человек.

Уже в госпитале я узнал из разговора спасшихся матросов, что мой друг и товарищ, командир дивизиона живучести Юра Городетский и врио командира БЧ-5 Матусевич Е. М. докладывали кому-то, что все возможности изменить обстановку на корабле исчерпаны, забортные кингстоны затопления креновых отсеков уже в воздухе. Матросы говорили, что докладывали какому-то адмиралу. Кто это был-не знали, да откуда им было знать в лицо, кто там какой адмирал, их на корабле было несколько.

Со стороны Ю. Городецкого была высказана мысль: "Может не поздно, может можно затопить погреба главного калибра и это уменьшит диффирент на нос". И в ответ команда: "Пробуйте!". Ю. Городецкий тут же приказал старшине команды трюмных машинистов ст. 1 ст. Касилову : "Затопить кормовые артпогреба!". Касилов снял бушлат, передал его кому-то из матросов и сказал: "Прощайте, братцы, сберегите бушлат на память, мы не вернемся назад" и прямо с палубы спрыгнул в люк. За ним отправился Ю. Городецкий. Больше их никто не видел. Через минуту корабль опрокинулся. Этот эпизод по рассказам матросов врезался мне в память потому, что Ю. Городецкий был мне другом, и я ловил все, что где о нем говорили. А Касилова я запомнил потому, что знал его лично, когда обучал в учебном отряде на курсах старшин команд. Услышав из уст матросов фамилию Касилов, узнал, что он с л/к "Новороссийск", а так бы не вспомнил, а тут разговор шел о подвиге. Об этой их последней минуте мне рассказывал в госпитале матрос, кому был передан Касиловым бушлат. Говорили, что на корабле были флагмех крейсеров Бабенко, нач. техупра флота Иванов (погиб), комфлота Пархоменко, нач. ПУ флота Кулаков. Не знаю, не видел, но, наверное, были. Я видел Лобова-командира дивизиона крейсеров, он был на палубе и у него через люк я просил лес, брусья и т. д. и секретаря партбюро линкора-фамилию не помню (теперь знаю - Ходов).

О привычном. каждодневном, о борьбе за живучесть, важнейшем направлении боевой подготовки л/с на корабле писать сложно. Оно привычное, поэтому многое упускаешь, считаешь обычным делом, но это борьба, это проявление величайшего мужества, стойкости, воли, когда с полным напряжением сил ведешь борьбу с неведомой силой, водой или пожаром, когда ты понимаешь последствия и возможности грозящей опасности и это надо тоже преодолеть. Только натренированность, знание корабля, умение ориентироваться в темноте, на ощупь и чувство долга, чувство настоящего товарищества, развитое у моряков до чувства необходимости как пить или есть, позволяет им, с кажущейся легкостью и непринужденностью совершать подвиги и другие героические дела. И это все я видел в действиях аварийщиков линкора, с которыми был рядом. Такое под силу людям любящим свой корабль, Родину и свой народ, людям сильным. В госпитале я пробыл около 1-1,5 месяцев. Уже после госпиталя, по прошествии нескольких месяцев, где-то в апреле-мае на крейсер прибыли два товарища из Москвы-художник и скульптор. Им поручено было разработать проект памятника - мемориала погибшим новороссийцам. Ко мне они были направлены командованием флота и эскадры, как к человеку непосредственно руководившему борьбой с водой в помещениях линкора. Я им рассказал о том, что и как делал л/с на линкоре, борясь с поступающей водой, и в нескольких местах аварийщики крейсера показали аварийное учение на боевых постах. На одном из них (в тренировочном отсеке) мы продемонстрировали, как через разошедшиеся швы, щели фактически поступает вода, как крепятся переборки, конопатятся швы. Делали это все в полнейшей темноте, подсвечивая лишь одним электрическим фонарем, как это было у нас на линкоре. Художник делал наброски происходящего и с л/с , участвовавшего в показе. Все это нашло отражение в барельефном изображении на стене мемориального комплекса. Так что можно считать, что я как бы пози-

ровал для этого изображения, являлся прототипом, хотя ясно, что это символическая дань подвигу л/с БЧ-5.

О подвиге л/с л/к "Новороссийск", боровшемся с поступавшей внутрь корабля водой, всегда помнили те, кто непосредственно обучал подчиненных бороться за живучесть корабля. О самом факте событий трагедии длительное время почему-то стыдливо умалчивалось, но не везде. Во всяком случае на нашем крейсере мы добились высочайшего умения л/с в действиях по борьбе за живучесть корабля. В этом нам помогли и события, происшедшие на л/к "Новороссийск" и мужество, подвиг л/с БЧ-5 линкора в борьбе за его спасение. На одной из последующих проверок флота инспекцией МО, уровень подготовки экипажа крейсера был оценен как лучший среди кораблей ВМФлота. Возвращаясь к событиям на л/к "Новороссийск", хочу добавить, что уже после его гибели стало точно известно, что корабль спасти было нельзя. Это подтвердили расчеты, проведенные специалистами Высшего Военно-Морского инженерного училища им. Дзержинского, которым было поручено параллельно с другими академическими институтами провести расчеты по непотопляемости корабля. Полученными ими исходными данными для расчета были: размер пробоины-186м2. Тов. Шестак в своих рассказах занизил величину пробоины. В скальном грунте дна бухты диаметр воронки от взрыва был около 18 м., что соответствовало эквиваленту взрыва 1200кг. взрывчатки. По расчетам у них получилось, что одновременный заброс забортной воды внутрь корабля был около 3-3,5 тысяч тонн. Но тогда об этом не знали. Никто не покинул корабль, никто не покинул своих боевых постов. Это подвиг! На этом я закончил отправленные писателю Н. Черкашину воспоминания, написанные сразу под впечатлением его публикации в газете "Правда"-"Эхо взрыва!".

В последующем, читая различные публикации, мнения, отклики на вышедшие статьи о событиях на л/к "Новороссийск", я не могу согласиться с теми, кто утверждает, что бороться с распространявшейся водой не надо было, что это было бесполезное дело. Так вот, ответственно заявляю, что бороться с напором поступавшей воды надо было, и это мы делали. Более того, убежден, что наши действия задержали момент опрокидывания корабля на какое-то время. Возможно, что на 5 минут, возможно, что на 20, дело не в этом, а в том, что наши действия по сдерживанию напора поступавшей воды дали все же какое-то дополнительное время командованию флота для принятия правильного решения. Вот как оно смогло воспользоваться этим дополнительным временем, надлежит исследовать.

По моему мнению в вопросах борьбы за живучесть кораблей, компетентность руководства флота была близка к нулю. Повидимому в будущем перед назначением на высокие должности, начиная с командира корабля, нашим флотским руководителям необходимо пройти специальные курсы, где одной из дисциплин должно обязательно быть "Плавучесть, непотопляемость корабля и организация борьбы за живучесть корабля", причем с приемом от них по этой дисциплине строгого зачета. Это мое мнение подтвердила и гибель атомной подводной лодки "Комсомолец".

В. Говоров.