

ПОСЛЕДНИЙ ПУТЬ ЛИНКОРА «НОВОРОССИЙСК»

Заслуга извлечения из небытия истории бывшего флагмана Черноморского флота линейного корабля «Новороссийск» в наше время всеобщей гласности, безусловно, принадлежит писателю Николаю Черкашину. Писатель проделал огромную работу, встречался с десятками людей и детально изобразил картину гибели корабля, выдвинув несколько возможных причин, иногда с некоторым детективным оттенком его гибели, а главное выполнил непременную благородную миссию восстановления светлой памяти погибших членов экипажа корабля и доброго имени оставшихся в живых. Наверно, не все еще сказано, не все материалы стали достоянием гласности. Но уже сейчас ясно и можно утверждать с полной достоверностью: экипаж линейного корабля «Новороссийск» от командования до молодого матроса выполнил свой воинский долг советского военного моряка полностью, проявив при борьбе за живучесть корабля мужество и высокий профессионализм. И не его вина в гибели корабля и более того членов его экипажа. Таков был вывод строгой государственной комиссии, которую возглавлял заместитель председателя Совмина СССР В. А. Малышев, бывший до этого министром судостроительной промышленности. К этому же выводу пришли ученые-кораблестроители, просчитав в течение нескольких месяцев в тиши кабинетов условия аварийной обстановки на корабле. Скромный памятник на кладбище Коммунаров и более достойный на Братском кладбище будут еще долго напоминать о трагедии «Новороссийска». Оставшиеся в живых, ныне здравствующие новороссийцы, их родные и близкие могут с гордостью смотреть в лицо окружающим — их совесть перед народом чиста.

Не причины взрыва, а истинные причины гибели корабля верно найдут своего исследователя, их раскрытие и анализ нужны для подготовки современных офицеров флота.

Автор данной статьи ставит перед собой более скромную задачу — рассказать о последних часах линкора и его дальнейшей судьбе: подъеме, выгрузке боезапаса, разделке на металл — о людях: офицерах, мичманах, старшинах и матросах, которым было доверено вы-

полнение этой трудной и опасной задачи. Основным источником данной статьи являются личные воспоминания ее автора, которому довелось с первого до последнего дня быть одним из участников всех работ на линкоре «Новороссийск».

Кратко о линкоре «Новороссийск».

После окончания Великой Отечественной войны страны-победительницы: СССР, США и Англия в порядке reparаций по решениям Тегеранской конференции 1943 г. делили корабли побежденных фашистских режимов Германии и Италии. Италия имела три линейных корабля: два новой постройки 30-х годов и один старой — линкор «Джулио Чезаре» («Юлий Цезарь») постройки 1914 г. По существующей легенде, три адмирала, представители стран-победительниц, решили вопрос по-военному просто — в адмиральскую фуражку были положены три записки с наименованиями кораблей. Наш адмирал Г. И. Левченко оказался менее всех удачливым. Так это было или нет, но «Юлий Цезарь» был в начале 1949 года передан в состав ВМФ СССР, наименован «Новороссийск» и включен в состав Черноморского флота.

Корабль имел нормальное водоизмещение — 28.800 т., мощность главных механизмов 97,5 тыс. л. с., две паровые турбины; 2 вала, скорость хода 28 узлов, длина 180 метров, осадка 10,5 метра.

Вооружение корабля включало 10 орудий главного калибра (320 мм), размещенных в четырех башнях, 12 орудий калибром 120 мм в двухорудийных башнях. 8 зенитных орудий калибром 100 мм и зенитную артиллерию малого калибра. Значительная часть боезапаса, в том числе и главного калибра, находилась в артпогребах корабля. Основная часть корабля — от носовых до кормовых подбашенных отделений — «цитадель» прикрыта мощной броней и бортовой противоминной защитой.

В 1933—37 годах линкор подвергся существенной модернизации: его корпус был удлинен путем постановки к носовой таранного типа части корпуса новой приставки длиной 12—14 м с бульбообразным форштевнем. Образовавшийся в районе сопряжения старой и новой носовых оконечностей корабля, отсек был недоступен для личного состава, что дало основание Н. А. Черкашину выдвинуть предположение о возможности размещения в нем перед передачей корабля ВМФ СССР подрывного заряда.

Большое место в печати в последнее время было уделено причинам катастрофы линкора. Многие версии интересны в детективно-литературном плане, но малодоказательны.

Правительственной комиссией было твердо установлено путем исследований и экспериментов, что взрыв произошел на грунте, а не непосредственно у днища корабля. Наиболее вероятной причиной ко-

миссией был признан взрыв немецкой донной неконтактной мины, оставшейся в грунте после Великой Отечественной войны. В заключении комиссии — весьма убедительные технические обоснования возможности такого взрыва после 12—14 лет нахождения в воде мины.

Некоторые авторы рассматривают «минный» вариант лишь как попытку командования ВМФ уйти от ответственности за гибель линкора. Однако факты — упрямая вещь. Летом 1956 г. при контролльном водолазном тралении в Севастопольской бухте было обнаружено 10 неконтактных немецких мин, в том числе три мины на расстоянии менее 50 метров от затонувшего линкора. Комментарии излишни!

Вместе с тем, учитывая неудовлетворительную в тот период организацию охраны входа в Севастопольскую бухту, комиссия не исключила возможность акций подводных иностранных диверсантов.

29 октября 1955 года в 1 час 31 минуту на корабле, стоящем на бочках в Северной бухте, произошел сильный взрыв, в результате которого образовалась пробоина площадью 150—170 кв. метров от днища до палубы полубака, листы которого загнулись на носовую артбашню. Вскоре под водой оказалась броневая и затем и верхняя палубы, не имеющие водонепроницаемых переборок. В 2 часа 32 мин. начался крен на левый борт, который к 4 часам 10 мин. достиг 45 градусов, корабль стремительно перевернулся вверх килем. Корповая часть медленно погружалась в воду, и в 22 часа корабль полностью затонул.

Все принимаемые экипажем активные и своевременные меры остановить продвижение воды по броневой палубе на рубежах переборок на 50, 67, 74 и 85 шпангоутов результатов не дали. Как показали выполненные в тиши кабинетов расчеты ученых-кораблестроителей, при полученной пробоине корабль был обречен. Произведенная в Италии модернизация корабля привела к его переутяжелению и запас плавучести составлял менее 1 метра надводного борта, из 20 главных водонепроницаемых переборок до верхней палубы доходили только 12, а между верхней палубой, по которой шла вода, и палубой полубака водонепроницаемых переборок не было вообще!

Единственно правильное решение, которое докладывалось командованием корабля и начальником технического управления флота командующему флотом вице-адмиралу Пархоменко В. А., было посадить корабль на береговую отмель, несмотря на некоторые предварительные попытки, осуществлено не было.

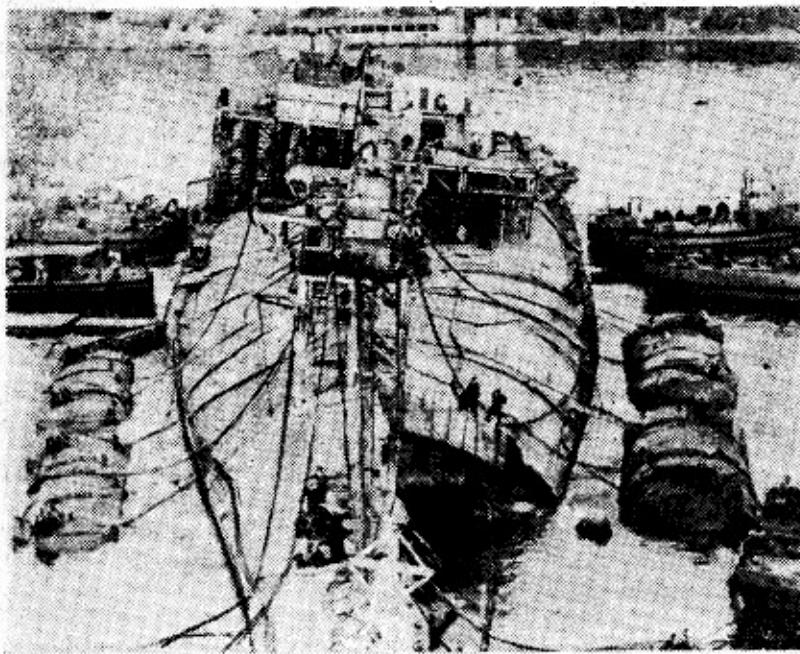
Исключительно высокий профессиональный уровень и личное мужество начальника техуправления флота капитана 1 ранга В. М. Иванова должны быть отмечены особо: этот офицер до последних минут руководил борьбой за живучесть корабля, докладывал грамот-

ные решения командованию флота, не покинул корабль и героически на нем погиб. Еще не поздно воздать ему должное."

Вместе с ним погибли в борьбе за живучесть корабля врио командира электромеханической части капитан З ранга Е. М. Матусевич и командир дивизиона живучести капитан-лейтенант Ю. Д. Городецкий.

В 3 часа 55 минут командующий флотом, учитывая угрожающее состояние корабля, приказал окружающим его кораблям, судам и плавсредствам снимать личный состав.

Но время было упущено. В 4 часа 10 мин. крен корабля на левый борт резко увеличился, достиг более 45° , палуба по левому борту ушла в воду, и в 4 часа 15 минут корабль перевернулся вверх килем на 172° .



Носовая часть линкора «Новороссийск» перед подъемом.

После опрокидывания корабля его кормовая часть, возвышавшаяся над поверхностью воды, медленно погружалась в воду. Попытки удержать корму кранами, подачей в корпус воздуха, а также отбуксировать опрокинувшийся корабль к берегу были технически не обоснованы и безрезультатны.

Сразу после опрокидывания корабля были услышаны стуки личного состава, находящегося в воздушных подушках отсеков. Для установления с людьми связи был использован опытный образец аппаратуры, разработанный ученым А. И. Шеинным. Личный состав слышал речь, передаваемую сверху через погруженный в воду излучатель, и отвечал на вопросы определенной частотой ударов по корпусу. К сожалению многочисленные настойчивые попытки вывести личный состав, кроме двух, успехом не увенчались. В районе кормового дизельного отсека остались 6 матросов и старшина. Хорошо зная расположение корабельных помещений, старшина в полной темноте провел личный состав к внутреннему дну, сумел найти гаечный ключ, открыл горловину в междонное пространство, и перевел туда людей и стуками обозначил свое место. В 8 час. 15 мин. началась резка обшивки днища и в 9.05 все семь человек были выведены на днище линкора в удовлетворительном состоянии.

При проходе водолазов в кубрик № 32 были обнаружены два человека, погруженные в воду по горло; в отсек подали воздух, а людям — горячее какао. Матросам подали легководолазные аппараты ИСАМ-48 и вывели их наверх.

До 22 часов 29 октября кормовая часть линкора возвышалась над водой, после чего он полностью затонул. При глубине в районе 16—18 метров стремительное затопление корабля вверх килем и полное погружение его под воду могли произойти только вследствие большой пластичности верхнего илестого слоя грунта, который не оказал существенного сопротивления прорезавшим его выступающим частям корабля.

Затонувший линкор лежал вверх килем против военно-морского госпиталя, кормой к берегу на расстоянии от него 130—150 м. Глубина 16—18 м; над днищем слой воды 3—6 м. Грунт полужидкий, ил толщиной до 20—40 метров с верхним хорошо уплотненным слоем, далее скала, щебень, глина.

Вопрос о характере грунта является предметом оживленной дискуссии в нашей периодической печати до сегодняшнего времени. Высокие, ныне здравствующие руководители спасательных работ уверяют, что были уверены, что линкор не сможет перевернуться, так как при ширине 28 м и глубине 16—18 м он упрется скважиной в грунт. Противная сторона категорически отрицает правоту данного утверждения, ссылаясь на то, что линкор все же перевернулся. Вопрос объясняется весьма просто, хотя Северная бухта использовалась для базирования кораблей флота с 1783 года, впервые контрольное бурение в интересах подъема «Новороссийска» было выполнено только в 1956 году, а флотских командиров вполне устраивало знание того, что хорошо держат якоря, а это был только поверхностный уплотнительный слой ила.

Правительством СССР 9 февраля 1956 года было принято специальное постановление о подъеме линкора «Новороссийск». Затонувший в Северной бухте корабль является взрывоопасным объектом с огромным количеством аварийного боезапаса, топлива, с легко разлагающимися веществами и предметами, угрожающими химическим и бактериологическим заражением бухты. Внутри корабля находилась значительная часть погибших членов экипажа линкора.

Решение предусматривало линейный корабль не восстанавливать, а силами ВМФ поднять, перевести в б. Казачью, где выполнить разгрузку боезапаса и разделать на металл.

Для подъема корабля была сформирована специальная экспедиция особого назначения, подчиненная Главнокомандующему ВМФ. Начальником экспедиции был назначен крупнейший специалист судоподъемного и спасательного дела лауреат Государственной премии СССР капитан 1 ранга Николай Петрович Чикер (впоследствии контр-адмирал). Н. П. Чикер был выдающейся личностью. Высокий, стройный, всесторонне образованный морской офицер, он обладал сильным характером, в котором успешно сочетались некоторая суровость, требовательность и настойчивость с демократическими взглядами на окружающий мир, внимательное, заботливое отношение к людям. Он начал службу в довоенном ЭПРОНе, прошел все ее ступени и закончил в 1972 году начальником аварийно-спасательной службы Военно-Морского Флота: в 1988 г. его не стало. На счету Н. П. Чикера руководство подъемом основных кораблей в период 1945—1950 годов на Черном море, подъем крупных судов на Балтике, спасение на Черном море в 1957 г. подводной лодки М-351, участие в испытаниях на Севере первых атомоходов и многое другое. После ухода в отставку он продолжал активно работать, написал и издал книгу по истории спасательного дела в СССР «Служба особого назначения». Не успел закончить вторую книгу. С прошлого года на Северном флоте плавает новый океанский спасатель с наименованием «Николай Чикер».

Н. П. Чикером были сформулированы основные положения подъема линкора: корабль поднимать целиком вверх килем, уменьшив его осадку путем отделения второй башни, башнеподобной мачты, других конструкций, перевести в б. Казачью, где выгрузить боезапас, после чего разделать корабль на металлом. В качестве подъемных сил использовать силы плавучести продуваемых воздухом отсеков корабля, для сильно поврежденной носовой оконечности использовать судоподъемные понтонны, которые также применить для обеспечения остойчивости корабля при его подъеме.

Предложенный классический метод был впервые разработан в 1897 году русскими инженерами В. В. Зворыкиным и К. Ф. Блю-

менталем. Практически этот метод был применен для подъема опрокинувшегося и затонувшего в 1916 году от взрыва боезапаса в Северной бухте Севастополя линкора «Императрица Мария», а несколько позже при подъеме в Таранто итальянского линкора «Леонардо да Винчи». По наиболее вероятной версии причиной гибели обоих линкоров была акция немецких диверсантов.

В период 1924—1939 годов этим же методом были подняты в Скапа-Флоу (Оркнейские острова) большинство линкоров и крейсеров германского флота, которые после капитуляции Германии в первой мировой войне были переведены в английскую базу, где преднамеренно потоплены открытием кингстонов⁶ своими экипажами.

Флагманский корабль Черноморского флота линкор «Императрица Мария» был построен в Николаеве в 1915 году, но прослужил недолго. 7 октября 1916 года на линкоре, стоявшем в Севастопольской бухте, в расположении носовой башни вспыхнул пожар, который сопровождался серией взрывов, вызвавших большие повреждения. Корабль опрокинул вверх килем и затонул на глубине 18 м — все, как и на «Новороссийске». Работа по подъему корабля была начата летом 1917 г., в 1918 г. он был заведен вверх килем в Северный док, где простоял до 1922 г.; в 1926 г. вновь поставлен в док и разделан на металлом.

В качестве базы экспедиции по подъему «Новороссийска» был выделен линкор «Севастополь» (впоследствии крейсер «Красный Крым»), что дало флотским острословам говорить: у Н. П. Чикера самое большое соединение: два линкора — один на плаву, второй под водой, а всего около 40 вымпелов.

Но главным залогом успеха в этой уникальной судоподъемной экспедиции были люди, специалисты, которые тщательно подбирались по всему Союзу, их численность составляла около 700 человек, в том числе 52 офицера — специалиста высшей квалификации. Из них должны быть отмечены в первую очередь трое, которые составили руководящее ядро.

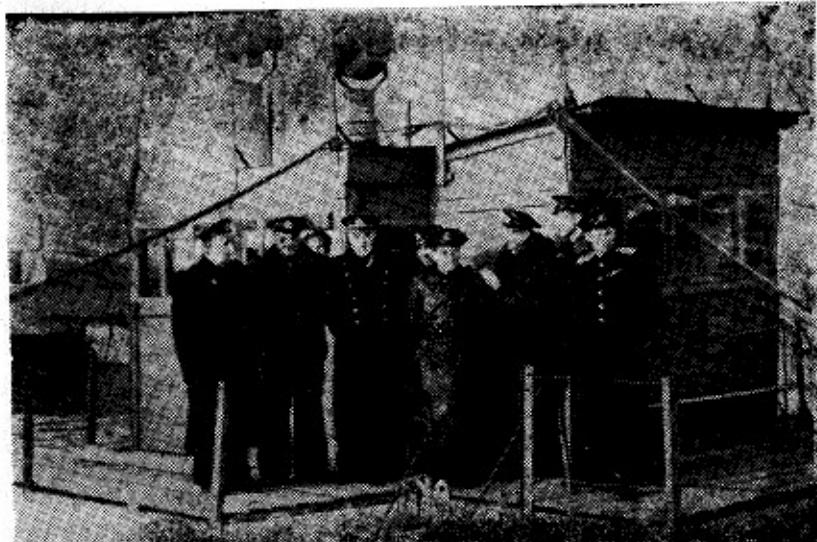
Кандидат технических наук капитан 3 ранга Николай Петрович Муру (впоследствии доктор технических наук, профессор капитан 1 ранга) в процессе подготовки к подъему возглавил выполнение всех сложнейших расчетов по плавучести и остойчивости линкора, в процессе работ возглавлял мозговой центр всех теоретических разработок, в том числе и прочности. При всех сложных ситуациях, требующих срочных и теоретически обоснованных и практических решений, Николай Петрович был всегда на высоте, излагая глубокие и смелые предложения.

Капитан 2 ранга Григорий Моисеевич Шестак (впоследствии капитан 1 ранга), бывший заместитель командира «Новороссийска» по политчасти.

Г. М. Шестак после гибели корабля остался заместителем командира по политчасти на подъеме линкора. Он отлично знал людей и в трудные часы был всегда в гуще событий; активный, убежденный политработник, он пользовался большим заслуженным авторитетом и уважением, к нему многие шли за советом и получали его.

Подполковник-инженер Лейбович Элиазар Ефимович (впоследствии полковник-инженер, начальник Аварийно-спасательной службы ЧФ).

Э. Е. Лейбович — участник многих спасательных и судоподъемных работ, имея огромный опыт службы в ЭПРОНе — ППС, которую он начал еще в 1941 году, возглавил решение возникших ежедневно сложнейших вопросов организации и технологии работ на корабле.



Командование экспедиции особого назначения по подъему линкора «Новороссийск». Слева направо: Г. М. Шестак, Г. П. Чикин, Н. П. Чикер, П. Н. Никольский, Э. Е. Лейбович, М. П. Муру, А. И. Филиппенко, А. Б. Столпер.

Весной 1956 г. начались работы по подготовке к подъему корабля. Для прохода во внутренние отсеки корабля было необходимо установить 7 шлюзовых шахт и 20 секций эстакады на его днище.

Судостроители «Севморзавода» в сжатые сроки изготовили все необходимые конструкции. Лучшие водолазы экспедиции под руководством капитана 3 ранга А. М. Черкащенко и лейтенанта М. И.

Козлова (впоследствии капитан 2 ранга, ведущий водолазный специалист Минсредмаша) сутками работали на днище корабля, уничтожали газовые взрывоопасные подушки, прорезали в тройном дне отверстия, выполняли сложнейшие подводные прочно-плотные сварные швы на основаниях шлюзовых шахт, заварили более 250 отверстий в корпусе. После установки компрессорной и электроподстанций на госпитальной набережной и на эстакаде в июне 1956 г. все подготовительные работы были закончены.

В июле 1956 года началась героическая эпопея работы людей внутри корпуса корабля.

Навряд ли возможно в полной мере описать всю сложность, опасность этих работ, требовавших от каждого человека максимального напряжения всех духовных и физических сил. Автор этого очерка сам прошел все отсеки и закоулки линкора, однако не решусь утверждать, что смогу все рассказать, как это было.

Представьте себе машинные, котельные, жилые отсеки огромного корабля в перевернутом состоянии, где все над вами висит и падает, где трапы стоят обратно движению, и вообще «все наоборот», где все залито топливом, маслом, кругом темно, внизу плещет вода, отжатая поданным в корпус под давлением воздухом, дышать тяжело, натыкаешься на трупы. Иногда без цифр невозможно. Вот они: допускаемое содержание в воздухе против установленных норм окиси углерода больше в три раза, углекислого газа в полтора раза, водород и метан не допускаются — фактически было до 30%; температура воздуха в отсеках до 38°, давление воздуха до 2,5 атм.

Несмотря на все принимаемые меры: ежесуточную полную вентиляцию отсеков, применение герметичных шахтерских ламп, ходовые страховочные концы, специальную защитную одежду, линии аварийной сигнализации и связи, противопожарные посты — все правила и инструкции не исключали возможность взрыва или пожара. Надо сказать, что их к счастью удалось избежать.

В этих условиях нужно было не только работать: никто не имел права, увидев останки членов экипажа линкора, пройти мимо. Были сшиты специальные мешки-саваны, в которые нужно было уложить труп и вынести его на площадку сбора.

Группа кессонных работ, в которую входили опытнейшие водолазные специалисты капитан 2 ранга Никольский П. Н., капитан 3 ранга Черкащенко А. М., а также офицеры, хорошо знавшие устройство линкора, капитан-лейтенант Фридберг С. Н., мичманы Манойло и Давыдов с июля по октябрь выполнили огромную работу по разделению корпуса корабля на воздухо- и водонепроницаемые отсеки в соответствии с проектом подъема. При этом требовалось обеспечить непроницаемость палуб и платформ, заделав проходы и трубопрово-

ды, в других случаях — сообщить отсеки между собой и для прохода, в некоторые отсеки прорезать лазы в переборках. И все это — только «холодным инструментом», где источник энергии — мускульная сила человека. Задача была матросами, старшинами и офицерами в основном из электро-механической службы линкора выполнена на отлично. Были созданы 6 центральных отсеков, 7 групп бортовых цистерн и 18 групп расширительных отсеков противоминной защиты, 6 групп креновых отсеков.

Однако с разворачиванием работ сложности возрастали. Во всей остроте стал вопрос, что делать с боезапасом? Старые артиллерийские корабли возили с собой огромное количество боезапаса. В погребах «Новороссийска» находилось 23.962 снаряда и заряда общим весом 444 тонны.

Обследование погреба группой, которую возглавляли капитан 3 ранга Топол Н. И. и специалист по боезапасам подполковник Власов И. П., показало весьма тяжелые результаты. Ко всему описанному раньше состоянию отсеков корабля, погреба — святыни на корабле по всем условиям их содержания — представляли страшную картину. Из снарядов главного калибра выпали из перевернутых стеллажей и были повреждены около 150 шт., остальные висели над головой в стеллажах; выпала большая часть 120-мм боезапаса, погреба представляли собой хаос из снарядов, разломанных стеллажей и других корабельных конструкций.

К решению вопроса о боезапасе были привлечены лучшие специалисты ВМФ и промышленности.

Заключение специалистов было сложным: при подъеме корабля не допускать действий, могущих вызвать перемещение снарядов, а сам подъем до выгрузки зарядов, содержащих наибольшее количество взрывчатки, считать недопустимым; ввести строжайший режим в Севастопольской бухте в вопросах взрывов, могущих вызвать детонацию боезапаса в отсеках корабля; выгрузку представляющих наибольшую опасность снарядов 320-мм и 120-мм калибров произвести в удаленной бухте. Четвертьзаряды, содержащие наибольшее количество ВВ, выгрузить немедленно.

Были оборудованы специальные пути из зарядных погребов к шлюзовым шахтам и после шлюзования на эстакаду. Каждый из 2.888 зарядов весом 55 кг из капронового к ударам нитроглицеринового пороха был на руках вынесен наверх, уложен на баркас, который доставлял их на артсклады.

А затем началась опасная, тяжелая работа в погребах, где каж дое неправильное движение грозило катастрофой. Тут уже не «сан спер ошибается один раз», ведь саперов, одновременно работающих в отсеках корабля, были многие десятки. Снаряды крепили в опрокину

тых ларях цепями, сетями, те которые упали, — мешками с песком, клиньями, упорами. Есть много фотографий хода и результатов этой героической, надежной работы моряков-умельцев, изобретателей, смельчаков. В сентябре поступил доклад, что крепление боезапаса закончено и комиссией принято.

В мае широким фронтом развернулись водолазные работы по внешнему периметру корабля. Главными были — установка судоподъемных pontонов: 8 пар 400-тонных для подъема вместе с кораблем полуоторванной носовой оконечности, а также 5 пар 400-тонных и 3 пары 200-тонных pontонов остойчивости по корпусу корабля. Водолазы промыли под корпусом корабля 14 тунелей, приварили к бортовой броне 12 мощных обухов, установили 28 подстропных подушек. Организатором, душой всех этих работ был капитан 2 ранга Никольский П. Н. — выдающийся мастер всех подводных работ, русский самородок, который мог начертить эскиз необходимого устройства, правильность и прочность которого потом подтверждали инженеры после выполнения расчетов. Никольский работал под водой многие часы, учил других водолазов, выполнял самые сложные работы. Это был человек, подкупавший окружающих необычайной скромностью, простотой, дружеской улыбкой. Он прошел большой трудовой путь, работал под водой в осажденном Ленинграде, под огнем противника на переправах Сталинграда, в 1957 г. возглавил подводные работы по спасению подводной лодки в районе Балаклавы, закончил свой трудовой путь в Ленинградском научно-исследовательском институте спасательного и водолазного дела. Автор до сих пор хранит, как дорогой сувенир, инкрустированную деревом шкатулку, изготовленную в подарок П. Н. Никольским, который был также отличным краснодеревщиком.

Впереди стояли еще более трудные и необычные задачи, которые необходимо было выполнить не в толще воды, а уже ниже уровня дна — под водой и под землей. Для вывода корабля из Севастопольской бухты нужно было для уменьшения его осадки до 16 метров отрезать две мощнейшие конструкции: башеноподобную мачту и вторую башню главного калибра. Для спуска водолаза в осущенном скатым воздухом отсеке установили водолазные станции; далее водолазы шли узкими ходами в затопленные помещения башеноподобной мачты, в подбашенное отделение второй башни. Находясь ниже дна бухты, при тусклом свете подводных светильников электрокислородной резкой строго по проекту, чтобы не оставить ни одной перемычки, перерезали корабельные конструкции (толщина их доходила до 18 см), перерезали свыше 600 кабелей, сделали почти 500 метров резки.

Эту уникальную работу возглавил опытнейший водолазный специалист капитан 3 ранга Черкащенко А. И. — человек, сочетающий

смелость, задор с рассудительностью и выдержкой. Он сам шел первым в недра корабельных конструкций, руководил протаскиванием через многие двери, люки, горловины коммуникаций обеспечения жизнедеятельности водолаза — шлангов, кабелей электрорезки. Он же провел основную резку в наиболее опасных районах. С первых же метров реза возникла реальная опасность взрыва выделяющихся газов, от попадания в них брызг металла. Начались небольшие взрывы — «хлопки». Созданная система временной вентиляции, которую обеспечивала аварийная вахта, снизила опасность взрывов.

Эти уникальные работы были выполнены полностью — после всплытия линкора башеноподобная мачта и вторая башня остались на дне бухты. Артиллерийская башня была поднята и переведена в б. Казачья для разделки на металлолом. Глубоко заклинившуюся в грунте башеноподобную мачту поднять не удалось, она и сегодня лежит глубоко в грунте Севастопольской бухты — невидимый и безымянный памятник линкору «Новороссийск».

Приближалось время готовности корабля к подъему. Но 16 января 1957 года многосотенному коллективу судоподъемной экспедиции особого назначения, как писал знаменитый советский кораблестроитель академик А. Н. Крылов, лицом к лицу пришлось встретиться «с неотвратимыми и непреодолимыми силами природы». Днем 15 января к Севастополю с моря подошла крупная зыбь; к вечеру волны, подошедшие по оси бухты поперек корабля, с силой били установленные судоподъемные понтоны, перекатываясь через эстакаду.

Ночью по аварийной тревоге к затонувшему линкору прибыли Н. П. Чикер, Н. П. Муру, Э. Е. Лейбович, А. Б. Столпер, водолазные суда, аварийные команды. После выяснения обстановки путем стравливания воздуха понтоны положили на грунт, предприняли меры, возможно предотвратившие дальнейшее развитие аварии.

Обследование водолазами, произведенное на следующий день, показало безрадостную картину. В носовой части подстропные подушки разрушили палубу поблубака, прочность которой оказалась недостаточной. И академики иногда ошибаются — расчет и прочность консультировал академик Ю. А. Шиманский. Обнаруженные нарушения в постановке части понтонов у основной части корпуса были связаны с неправильными технологическими решениями.

Авария 16 января 1957 г., причины и выводы из которой были сурово рассмотрены командованием ВМФ, многому научили специалистов экспедиции, явились строгой проверкой качества их работы.

В течение января—апреля 1957 г. была вновь восстановлена система судоподъемных понтонов, повторно подкреплен боезапас в артпогребах, закончено отделение подпалубных конструкций.

В апреле было закончено оборудование главного командного пункта управления подъемом линкора, с которого осуществлялось

руководство постами подачи воздуха в отсеки корабля и понтоны, постами замеров положения и деформации корпуса линкора, связи, наблюдения: всей сложной и многочисленной системой, обеспечивающей управляемое, безаварийное действие всех звеньев, впервые созданной и в комплексе неосвоенной системы подъема линкора.

Командованием Черноморского флота было принято решение начать подъем линейного корабля после первомайских праздников.

Генеральная продувка была начата ранним утром 4 мая 1957 г. Весь участвующий в подъеме личный состав экспедиции занял места по боевому расписанию на постах на эстакаде, береговой энергетической станции, на кораблях и судах обеспечения. К линкору подошло судно «Канжал» — вторая компрессионная станция, с которой подали воздушные шланги к общей воздушной системе.

Вокруг затонувшего корабля в целях предотвращения разлива топлива, для возможного подъема трупов матросов, придавленных корпусом, подбора разных плавающих предметов были расставлены плавсредства различного предназначения.

Шел сильный дождь. Весть о подъеме линкора неизвестными путями разнеслась по всему Севастополю — берега бухты и в особенности в районе Ушаковой балки с раннего утра усеяны людьми: наверное, среди них были и родственники погибших.

К 10 часам всплыла носовая оконечность корабля. К этому времени на эстакаду прибыли командующий ЧФ адмирал В. А. Касатонов (впоследствии адмирал флота, первый заместитель Главкома ВМФ) и член Военного совета флота генерал-майор Н. А. Торик (впоследствии вице-адмирал), которые поздравили командование и личный состав с первым успехом и выразили желание остаться на эстакаде до конца подъема.

С командующим флотом у Н. П. Муру и автора статьи произошла интересная краткая беседа. Осмотрев вышедший из воды район повреждений, командующий выразил сомнение в том, что «такая небольшая пробоина» могла привести к гибели линкора. Кроме того, командующий приказал форсировать, по отношению к плановому графику, подъем кормовой оконечности, не отреагировав на замечание автора статьи, что «большинство людей считают себя специалистами в медицине и спасательном деле, хотя это далеко не так». Выполняя это указание, Н. П. Чикер распорядился форсировать подъем, что привело к несанкционированному отрыву при резком всплытии кормовой оконечности третьей артбашни главного калибра. К счастью, все обошлось благополучно.

Описывая этот случай, автор не имеет намерения бросить тень на авторитет В. А. Касатонова — известного советского флотоводца, человека широкого ума, требовательного, иногда жесткого, но вместе с

тем широких демократических взглядов. Автор надеется, что, прочитав эти строки, и теперь наши уважаемые флотоводцы будут внимательно учитывать знания, опыт и мнение скромных флотских спасателей.

Вернемся к линкору «Новороссийск». К 11 часам линкор плавал, имея хорошую остойчивость и плавучесть. Люди на берегах бухты медленно расходились. Заступила посменная вахта, которую было доверено возглавлять трем офицерам — Н. П. Муру, А. Б. Столперу и автору.

С 5 мая вновь начались трудовые будни. Было необходимо решить главную задачу: довести осадку системы корабль — судоподъемные понтоны до 16 метров. Правилами водолазной службы категорически запрещается вести работы под висящими объектами. Правила правила, а жизнь, практика — выше их.

Добрый десяток водолазов непрерывно работали под верхней палубой линкора, обрезая все висящие конструкции: зенитные установки, надстройки, командные посты, трубы, мачты и многое другое. Требования гидрографов были ультимативными: 16 метров осадки по жесткий трал. 20 дней заняла эта работа. Перестропили ниже судоподъемные понтоны, но осадки 16 м не получалось, и тогда трюмные линкора во главе с С. М. Фридбергом пошли на последний штурм — на плавающем корабле выполнили герметизацию изнутри поперечных переборок ниже броневой палубы, чтобы увеличить продуваемый воздухом объем корабля.

После выполнения вспомогательных работ — траление фарватеров на выходе из Севастопольской бухты, устройство рефулером канала для захода в б. Казачью, установка на корабле компрессорных станций, размагничивающего устройства, буксирующих устройств и многое другого — все было готово к переходу.

Рано утром в 4 часа 28 мая 1957 г. начался вывод линкора из б. Севастопольская. На переход прибыл начальник АСС ВМФ вице-адмирал Фролов А. А. А. А. Фролов был одаренный, талантливый инженер-кораблестроитель, человек очень высоких моральных и деловых качеств. До Великой Отечественной войны он возглавлял Главное управление кораблестроения ВМФ, война застала его в Берлине, где он был посажен фашистами в тюрьму, затем обменен с немцами и в июле 1942 г., находясь уже в Москве, сменил начальника ЭПРОНа — АСС контр-адмирала Ф. Н. Крылова. До 1957 г. А. А. Фролов возглавлял аварийно-спасательную службу ВМФ, внеся большой вклад в ее послевоенное становление и дальнейшее развитие.

Перевод корабля буксирами, проведенный под непосредственным командованием Н. П. Чикера, при дальности всего 7 миль занял 12 часов.

Буксируемые суда были поставлены: 2 буксировали линкор за корму, 2 удерживали с носа. В 6 часов 36 мин. были пройдены буенные ворота.

После входа в б. Казачью линкор разогнали до возможной скорости, продули все, что было можно, и в 16 часов 24 мин. 28 мая посадили на грунт; корабль лежал носом в сторону моря, днище возвышалось над водой на 5 метров. Первый основной этап работ был успешно завершен на 6 месяцев раньше установленного Советским правительством срока.

На берегу б. Казачья зоновцев встречал и приветствовал Главнокомандующий ВМФ Адмирал Флота Советского Союза С. Г. Горшков, члены Военного совета Черноморского флота.

Наступил новый ответственный этап выгрузки из корабля аварийного боезапаса. К этому времени состав ЭОН был несколько переформирован, в соответствии со стоящими задачами, и она была переподчинена командующему Черноморским флотом; ее командиром стал А. Б. Столпер, а затем — автор данной статьи.

В погребах «Новороссийска» находилось огромное количество аварийного боезапаса: 379 снарядов главного калибра (каждый весом 504 кг) и 2.288 четвертьзарядов к ним, более чем по 2.000 штук зарядов и снарядов 120-мм противоминного калибра, 1.429 штук 100-мм патронов, около 15.500 штук 37- и 45-мм патронов. Общий вес боезапаса 444 тонны, в нем 12.000 кг тола и пороха. Из них в Севастопольской бухте были выгружены только 2.288 четвертьзарядов.

К решению вопроса о методах ликвидации боезапаса были привлечены многие специалисты институтов и промышленности. Образцы боезапаса были извлечены из погребов и испытаны на полигонах. Результаты были тяжелыми: наиболее старые по конструкции итальянские снаряды главного 320-мм калибра, имели всего две степени защиты. При сбрасывании с высоты более 0,8 метра взрыватели на этих снарядах взводятся, и ударник может сработать при незначительных ударах. При переворачивании линкора снаряды фактически падали из ларей на высоту до 4,5 метра. Этот путь проделали около 150 снарядов. Не менее опасными были признаны заряды 120-мм калибра из пироксилинового пороха, способные к самовозгоранию и взрыву. Отечественный боезапас в унитарных патронах был менее взрывоопасен, хотя и отнесен также к категории «аварийного». Весь боезапас находился в затопленных погребах корабля.

Бухта Казачья для перевода в нее корабля была выбрана не случайно. В то время более 30 лет тому назад она была почти необитаема. Несмотря на это, была организована и постоянно неслась непрерывная охрана района работ, исключающая не только доступ посторонних лиц, но какую-либо возможность недопустимого детонации

онного воздействия на боезапас путем отдаленных взрывов, его перегрева, дополнительных сотрясений, либо других причин.

В связи с реальной возможностью взрыва снаряда 320-мм калибра было решено в целях уменьшения находящегося на корабле боезапаса в первую очередь выгрузить относительно менее взрывоопасный боезапас 120-, 100-, 45- и 37-мм калибров.

Этот боезапас находился главным образом в погребах ниже горизонта воды, поэтому работы производились вновь кессонным методом. Внутри корпуса были установлены грузоподъемные средства, оборудованы пути транспортировки, по которым боезапас вручную транспортировали до сухого горизонта, далее он прошлюзовывался, грузился на суда и транспортировался в море в глубоководный полигон для затопления. Так выгрузили 20.500 зарядов и снарядов.

Снаряды главного калибра выгружали иначе. Вначале путем кессонных работ каждый из четырех артпогребов герметизировали путем заделки ограждающих его поперечных переборок и первой платформы. После этого вырезалось днище над погребом, откачивалась вода, снаряды кранами перегружались на судно и транспортировались в глубоководный район затопления.

Наступил последний этап истории линкора «Новороссийск» — решить сложную инженерную задачу разделки корабля на металлом наиболее эффективно, безопасно и экономично. Вариантов проработано было несколько: поставить корабль на ровный киль и отбуксировать на судоразделочную базу; взвести вокруг корабля шпунтовую перемычку и разделать его насухо; другой — в перевернутом состоянии завести корабль для разделки в Северный док, как это было сделано с линкором «Императрица Мария». Стоимость каждого из перечисленных вариантов составляла порядка 100 млн. рублей, продолжительность 4—5 лет.

Предпочтение было отдано варианту разделки корабля в месте покладки в б. Казачья в подводном положении водолазами на крупные секции, которые поднимаются и транспортируются большегрузными кранами на берег. Стоимость работ около 50 млн. рублей, продолжительностью 2—2,5 года.

17 августа 1957 г. вышло постановление Совета Министров Союза ССР, которое определило задачи и порядок взаимоотношений Военно-Морского Флота и Главвтормета при разделке корабля; был установлен срок работ 1958—1960 годы.

Для обеспечения работ на восточном берегу б. Казачья были построены причал и береговые сооружения.

Разработанный проект разделки корабля предусматривал, что каждый его район должен разделяться сообразно своей конструкции и расположению. Из общего веса корабля около 21 тыс. тонн ниже горизонта воды находилось 18 тыс. тонн. Водолазные работы менее

производительны, чем работы, выполняемые в воздушной среде. Поэтому подготовительные работы к образованию секций выполнялись методом кессонных работ — в том числе отделение главных машин, котлов, конструкций противоминной защиты. Плиты бортовой брони общим весом 2.500 тонн отбрасывались заложенными изнутри зарядами 100—120 кг, изготовленными из метательных взрывчатых веществ; 200—250-тонные секции образовывались путем широкого применения подводной электрокислородной резки и разных типов кумулятивных зарядов направленного действия. Башни главного калибра — трехорудийные весом 840 тонн каждая и двухорудийные весом по 620 тонн — были вытащены на берег системой гиней общей тягой силой 450 тонн.

Работы по разделке корабля на металлом были закончены досрочно, в июле 1959 г. Металлургическая промышленность страны получила 20.660 тонн металла, в том числе 7.500 легированных сталей и 515 тонн цветных металлов.

В настоящее время идут активные поиски получения валютных доходов от подъема затонувших кораблей и судов, проявляют к этому интерес некоторые зарубежные фирмы. В этом плане опыт работы ЭОНа, безусловно, может представить большой практический интерес.

Подъем линкора «Новороссийск» явился выдающейся операцией в истории отечественной спасательной и судоподъемной практики и показал высокий уровень советского судоподъемного дела. Успешного решения подобных задач мы ранее не имели. За весь период работ на корабле не было ни одного случая гибели или тяжелой травмы людей. Все это было результатом высокой организации, хорошей профессиональной подготовки и высокого морального уровня матросов, старшин, мичманов, офицеров, рабочих и служащих, которые с высоким чувством ответственности выполняли сложные, опасные для жизни работы в не свойственной человеку среде обитания.

Автор написал данный очерк в основном на основании личных воспоминаний. Память не сохранила имен многих людей, которые внесли большой личный вклад в успех нашего общего дела, за что прошу заранее прощения. Этот небольшой очерк я посвящаю всем вам, дорогие соратники по трудовым будням, которые останутся на всю жизнь в нашей памяти.

Полковник в/о ЛЕИБОВИЧ Э. Е.