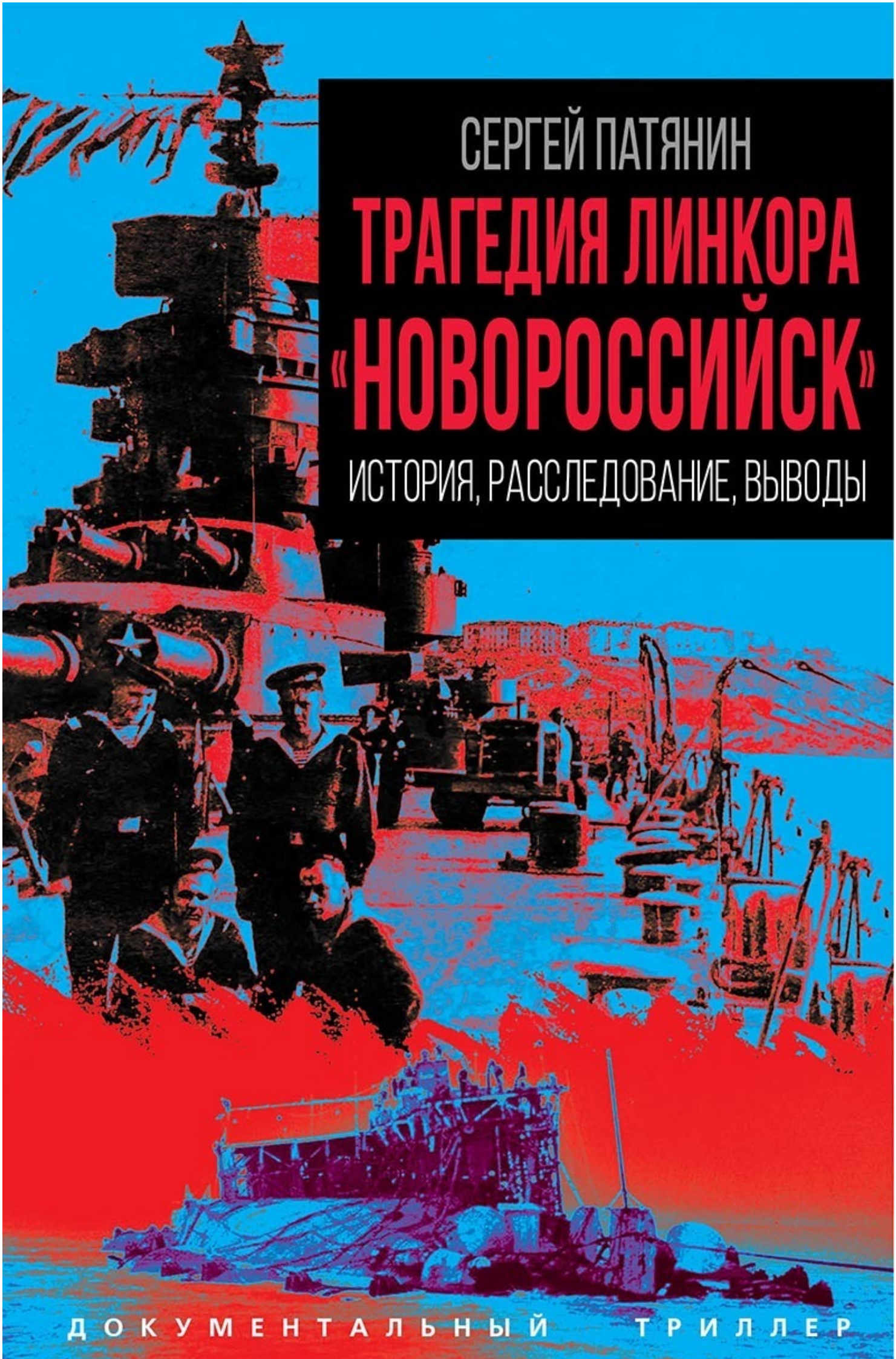

СЕРГЕЙ ПАТЯНИН
ТРАГЕДИЯ ЛИНКОРА «НОВОРОССИЙСК»
ИСТОРИЯ, РАССЛЕДОВАНИЕ, ВЫВОДЫ
ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ ТРИЛЛЕР

Документальный триллер

Сергей Патянин

Трагедия линкора «Новороссийск». История, расследование, выводы

«Алисторус»
2026

УДК 347.796
ББК 68.53

Патянин С. В.

Трагедия линкора «Новороссийск». История, расследование, выводы / С. В. Патянин — «Алисторус», 2026 — (Документальный триллер)

ISBN 978-5-00269-151-7

70 лет назад на рейде Севастополя прогремел мощный взрыв. Над палубой флагмана Черноморского флота — линкора «Новороссийск» — взметнулось пламя и клубы дыма. Так начался отсчет крупнейшей катастрофы, постигшей ВМФ СССР в мирное время. Борьба за живучесть завершилась трагически — линкор опрокинулся, унося с собой жизни 610 человек. Гибель «Новороссийска» долгое время замалчивалась, что породило многочисленные спекуляции и конспирологические версии. Широко распространено мнение, что линкор, полученный в качестве репараций от Италии, был подорван боевыми пловцами «Черного князя» Боргезе. В этой книге рассказывается история бывшего итальянца «Джулио Чезаре», ставшего «Новороссийском», приводится детальное описание рокового взрыва и его последствий, а также разбираются всевозможные версии причин катастрофы. Также в книгу включены опрос свидетелей и командования Черноморского флота и выводы Правительственной комиссии, расследовавшей гибель линкора. В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

УДК 347.796
ББК 68.53

ISBN 978-5-00269-151-7

© Патянин С. В., 2026
© Алисторус, 2026

Содержание

Сергей Патянин 7
Последний поход 16
Хроника трагедии 19
Конец ознакомительного фрагмента. 20

Сергей Патянин
Трагедия линкора «Новороссийск». История, расследование, выводы

© Патянин С. В., 2025
© ООО «Издательство Родина», 2025

Сергей Патянин
Последний советский линкор

Подписанный 10 февраля 1947 г. в Париже мирный договор между Италией и державами-победительницами стал неприятным сюрпризом для итальянского военно-морского руководства, которое до последнего надеялось, что бывшие союзники учтут вклад страны в борьбу с германским нацизмом на завершающем этапе войны, отмеченный в итоговых документах Потсдамской конференции, и не будут требовать раздела ее флота и наложения дальнейших ограничений на его количественный и качественный состав. Однако поддержку Италии высказали только США и Великобритания, тогда как СССР, Франция, Греция, Югославия и Албания, понесшие в годы войны значительные потери в корабельном составе, настояли на разделе.

Вопросами, связанными с выяснением технического состояния кораблей, обеспечения их необходимой технической документацией, запасными частями, вооружением и боеприпасами, а также приведением их в пригодное для службы состояние занималась военно-морская комиссия четырех держав. Делегацию США возглавлял кэптен Прайс, Великобритании – кэптен Беверли, Франции – адмирал Робуффель, Советского Союза – контр-адмирал В. П. Карпунин. Проведя 64 заседания в Париже, комиссия 13 октября 1947 г. переехала в Рим, где продолжила работу. Всего к разделу было назначено 162 единицы общим водоизмещением 198 604 т.

Из пяти числившихся в строю линейных кораблей «Витторио Венето» передавался Великобритании, «Италия» – Соединенным Штатам Америки (эти страны отказались от *«унизительной процедуры физической передачи кораблей»*, как это формулировалось итальянской стороной, с условием их разборки на месте), «Джулио Чезаре» – Советскому Союзу. 2 августа 1947 г. договор был ратифицирован решением Учредительного собрания № 811 и должен был вступить в силу в течение трех месяцев.

Линейный корабль «Джулио Чезаре» («Giulio Cesare») – вместе с однотипными «Конте ди Кавур» и «Леонардо да Винчи» – относился ко второму проекту итальянских дредноутов. Он был заложен 24 июня 1910 г. на верфи фирмы «Ансальдо» в Генуе, сошел на воду 15 октября 1911 г. и вошел в состав Королевского Итальянского флота 14 мая 1914 г. В годы Первой мировой войны корабль ничем себя не проявил, поскольку в море выходил всего два раза (!), зато после ее окончания, в августе 1923 года, отметился участием в интервенции против греческого острова Корфу. В 1933–1937 гг. линкор прошел беспрецедентную по своему объему модернизацию, полностью изменившую его облик. Начало Второй мировой войны «Чезаре» встретил в качестве флагманского корабля итальянского флота, участвовал в морских сражениях при мысе Пунта-Стило (9 июля 1940 г.) и мысе Теулада (27 ноября 1940 г.), причем в первом из них получил боевые повреждения, за что удостоился награждения Серебряной медалью «За воинскую доблесть», однако к концу войны был низведен до незначительной роли учебного корабля.

9 декабря 1948 г. «Чезаре» в последний раз вышел из гавани Таранто и перешел в Аугусту, где 15 декабря был официально выведен из состава действующего флота с присвоением взамен названия репарационного номера Z-11. Из списков флота корабль исключили ровно через год – 15 декабря 1949 г. – по указу Президента Итальянской республики от 29 апреля 1949 г. Ему суждено было стать единственным за всю историю итальянским линейным кораблем, служившим под флагом другого государства…

В соответствии с решением комиссии четырех держав, передачу итальянских кораблей Советскому Союзу намечалось провести в три очереди в период с 15 декабря 1947 г. по 15 июля

1948 г. Корабли должны были передаваться в полностью исправном состоянии и с полным боекомплектом, но поскольку разрушенная войной промышленность Италии была не в состоянии вовремя произвести необходимые работы, эти сроки постоянно откладывались. Переход кораблей в порты передачи должен был производиться итальянским экипажем под итальянским коммерческим флагом, но под наблюдением советских представителей. Основным пунктом передачи выбрали Одессу, но по настоянию итальянской стороны пришлось согласиться на приемку части кораблей в албанском порту Валона.

Линейному кораблю «Джулио Чезаре» было присвоено название «Новороссийск». Формирование экипажа для него согласно директиве начальника Главного морского штаба адмирала А. Г. Головко, подписанной в феврале 1947 г., поручалось Военному совету Черноморского флота. Командиром корабля был назначен капитан 1-го ранга Ю. К. Зиновьев – опытный офицер, в годы Великой Отечественной войны командовавший на Черном море крейсером «Молотов» и линейным кораблем «Парижская коммуна» («Севастополь»). Однако прошло более полутора лет, прежде чем советские моряки смогли приступить к приемке линкора.

В начале января 1949 г. в Аугусту тремя самолетами советской гражданской авиации прибыли 56 человек из личного состава первой группы принимаемых итальянских кораблей, в которую входили «Чезаре», миноносец «Ардиментозо» (в советском флоте получил название «Лютый») и подводные лодки «Мареа» (И-41) и «Никелио» (И-42). К сожалению, 19 января – вскоре после прибытия – будущий командир «Новороссийска» Юрий Константинович Зиновьев скоропостижно скончался в Аугусте от острой сердечной недостаточности. Вместо него в Италию срочно откомандировали капитана 1-го ранга Б. П. Беляева, в Великую Отечественную воевавшего на Севере, командовавшего лидером «Баку», затем дивизионом эсминцев, а с декабря 1944 г. – крейсером «Мурманск» (бывший американский «Милуоки»).

В связи с появлением в некоторых итальянских газетах призывов и лозунгов против передачи кораблей СССР правительство Италии, несшее ответственность за безопасность перехода кораблей в Одессу и Валону, во избежание актов саботажа со стороны сдаточных команд и для обеспечения нормальных условий при передаче, приняло решение все корабли первой и второй групп направлять без боезапаса, который следовало доставлять на транспортных судах. Исключение составил «Чезаре», на борту которого находилось 900 т артиллерийского боезапаса, в том числе 1100 боевых выстрелов главного калибра и 32 торпеды для передававшихся подводных лодок[1].

В первых числах февраля 1949 г. «Джулио Чезаре» под командованием капитана 2-го ранга Энрико Додеро с двумя подводными лодками под итальянскими коммерческими флагами и с гражданскими экипажами прибыли в Валону. Ранее советская и итальянская стороны пришли к соглашению, что советский экипаж должен был переводиться на корабль после подписания приемо-сдаточного акта и спуска на нем итальянского флага, а подъем военно-морского флага СССР – производиться на следующее утро. Однако опасаясь возможных диверсий и актов саботажа, руководивший приемкой кораблей контр-адмирал Г. И. Левченко, в нарушение достигнутых ранее договоренностей, 3 февраля приказал экипажу линкора подняться на борт и приступить к несению якорной вахты. Для повышения «автономности» морякам был выдан сухой паек. Осторожность оказалась совсем не лишней: как свидетельствуют архивные документы, при остановке механизмов советским вахтенным удалось предотвратить поджог вспомогательного холодильника.

В целом приемка линейного корабля прошла довольно быстро. Уже 5 февраля был подписан приемо-сдаточный акт, и на следующее утро над «Новороссийском» поднялся советский флаг. 22 февраля линкор вышел из Валоны и 26-го благополучно прибыл в Севастополь. Сразу же после торжественной встречи на его борт – для личного ознакомления и принятия на месте

[1] Бережной С. Приемка Советским Союзом кораблей итальянского флота // Морской сборник. 2000. № 9.

необходимых решений – прибыли командующий Черноморским флотом адмирал Н. Е. Басистый и начальник штаба флота вице-адмирал С. Г. Горшков. Приказ о зачислении «Новороссийска» в состав Черноморского флота был подписан 24 февраля 1949 г.

Вскоре на линкор прибыл первый штатный экипаж, основу которого составили моряки с Северного флота, ранее служившие на переданном по ленд-лизу линейном корабле «Архангельск» (бывший «Ройял Соверен»), который к тому времени был возвращен Англии. Экипаж «Новороссийска» по полному советскому штату составлял 1462 человека, в том числе 70 офицеров и 266 старшин. Командиром корабля стал опытный командир «Архангельска» капитан 1-го ранга Н. В. Кошкарев, старшим помощником – капитан 3-го ранга Л. Д. Чулков.

Все моряки, кому довелось служить на «Новороссийске» в то время, в один голос свидетельствуют, что линкор, в течение пяти лет находившийся фактически в отстое в незаконсервированном виде, был передан советскому флоту в крайне запущенном виде. Вспомогательные механизмы требовали серьезного ремонта или замены, аварийные дизель-генераторы находились в нерабочем состоянии. Как писал последний командир БЧ-5 линкора И. И. Резников, «почти полностью заросли ракушкой трубопроводы пожарной системы, пропускная способность которых уменьшилась в несколько раз». Неудовлетворительно оценивалось состояние многих водонепроницаемых переборок, дверей и люков (особенно их уплотнений). В то же время основная часть вооружения, главная энергетическая установка и основные корпусные конструкции – обшивка, набор, главные поперечные переборки ниже броневой палубы, – находились в хорошем состоянии. Согласно доковым актам за период службы корабля в советском флоте, износ корпусных конструкций составлял от 3 до 15 %.

Эксплуатационная техническая документация по электромеханической части практически отсутствовала, имелись лишь отдельные разрозненные итальянские описания и чертежи, пользоваться которыми было весьма затруднительно – итальянским языком никто не владел. «*Примерно через месяц после приемки линкора*, – вспоминает председатель совета ветеранов «Новороссийска» Ю.Г Лепехов, в то время служивший на нем командиром трюмной группы, – *к нам на пару месяцев прислали двух лейтенантов – выпускников военного института иностранных языков. Однако, совершенно не владея морской терминологией, сколько-нибудь ощутимой пользы они принести не смогли*»[2].



«Новороссийск» на якоре вскоре после передачи ВМФ СССР.

Отсутствовала и документация по непотопляемости – единственными практическими пособиями в этой части были кривые элементов теоретического чертежа и элементарная схема

[2] Лепехов Ю. Г. Тайна тайн // Тайфун. 2003. № 1.

водонепроницаемых отсеков, висевшая в посту энергетики и живучести (ПЭЖ) и не содержавшая никаких данных, кроме номеров отсеков и их объемов. Само оборудование ПЭЖ по своей скудости соответствовало скорее тральщику, нежели линкору – несколько примитивных схем, десяток манометров, кренометр и совершенно убогая телефония, позволявшая управлять ГЭУ, но совершенно не обеспечивавшая управления борьбой за живучесть корабля. На корабле отсутствовала внутрикорабельная телефонная и громкоговорящая связь, радиолокационное оборудование, а парк радиостанций был крайне скуден. Почти не было ЗИП, а по электромеханической части – технического имущества, снабжения, инструментов, расходных материалов.

Условия жизни экипажа никак не соответствовали ни климатическим особенностям Черноморского региона, ни организации службы советского флота. Штатное камбузное оборудование обеспечивало лишь обслуживание офицерской кают-компании, а на камбузе команды имелись лишь котлы для варки макарон, к тому же неисправные. Более месяца питание моряков обеспечивалось несколькими армейскими походными кухнями, дымившими па палубе. В холодное время, в особенности при минусовых температурах наружного воздуха, в кубриках под палубой полубака, не имевшей изоляции, личный состав находился под сплошным конденсатным «дождем» от обильного отпотевания. Для отдыха служили двух- и трехъярусные койки, размещенные буквально впритык друг к другу в проходных кубриках. В связи с бытовыми трудностями первоочередными ремонтно-восстановительными работами на линкоре явились оборудование камбуза для команды, изоляция жилых и служебных помещений, а также переоборудование части санузлов, умывальников и душевых.

В середине мая 1949 г. «Новороссийск» поставили в Северный док Севастопольского морского завода им. Серго Орджоникидзе («Севморзавод»). Политическая обстановка требовала продемонстрировать способность советских моряков быстро освоить полученные итальянские корабли. «*В таких условиях*, – пишет Ю. Г. Лепехов, – *командование флота поставило нам задачу в трехмесячный срок привести линкор в порядок, создать и отработать на совершенно незнакомом иностранном корабле боевую и повседневную организацию, сдать <курсовые> задачи и выйти в море*».

В невыполнимости поставленной задачи убедился в ходе штабной проверки командующий эскадрой Черноморского флота контр-адмирал В. А. Пархоменко, который, – продолжает Юрий Георгиевич Лепехов, – «*устроил офицерскому составу линкора грандиозный «разнос», объявив кораблю «оргпериод», а через пару недель, так и не приняв у корабля фактически ни одной курсовой задачи, в первых числах августа буквально «вытолкнул» «Новороссийск» в море. В составе эскадры подошли мы поближе к турецким берегам, дождались появления «их» самолета, воочию убедившегося, что «Новороссийск» плавает, и вернулись в Севастополь*». Так началась служба корабля в составе Черноморского флота…

В течение шести лет службы в советском флоте – с 1949 по 1955 год – «Новороссийск» восемь раз находился в заводском ремонте, в том числе:

- 12 мая – 18 июня 1949 г. – докование, «Севморзавод»;
- июль 1950 г. – текущий ремонт, «Севморзавод»;
- 29 апреля – 22 июня 1951 г. – докование, «Севморзавод»;
- октябрь 1951 г. – текущий ремонт, «Севморзавод»;
- июнь 1952 г. – отдельные работы, СРЗ № 13;
- ноябрь 1954 г. – текущий ремонт, «Севморзавод»;
- 13 февраля – 29 марта 1955 г. – докование, «Севморзавод».

За это время на линкоре последовательными этапами был выполнен значительный объем работ по ремонту, частичной замене и модернизации боевых и технических средств. В первую очередь установили малокалиберную зенитную артиллерию, полностью отсутствовавшую на момент приемки корабля от Италии. На «Новороссийске» она включала шесть спаренных 37-

мм автоматов В-11 (их смонтировали на местах прежних итальянских 37-мм автоматов) и столько же одноствольных 70-К (парами на крышах возвышенных башен главного калибра и по одному на носовых 120-мм башнях). Заменили аварийные дизель-генераторы, выполнили частичный ремонт главных и вспомогательных механизмов.

В то же время, как отмечает Ю. Г. Лепехов, в течение всего периода службы корабля не были выявлены и устранены причины перегрева подшипников самого мощного комбинированного насоса производительностью 600 т/ч, обслуживавшего как водоотливную, так и противопожарную систему. Ни разу не проводилось кренование линкора (последний раз он креновался в 1942 г. еще в Италии). Остались невыполненными и предложения комиссии, принимавшей корабль в Валоне, касавшиеся подкрепления водонепроницаемых переборок, заделки в них лишних дверей, а также нижнего ряда иллюминаторов, отстоявшего от ватерлинии всего на 70–90 см. Незадраивание иллюминаторов в каютах при сходе на берег офицеров и сверхсрочников с самого начала стало на линкоре «хронической болезнью» – не помогали самые суровые меры. Не была обеспечена герметизация всех водонепроницаемых дверей, люков и горловин. Вместо этого для установки корабельной АТС (автоматической телефонной станции) в главной водонепроницаемой переборке на 74-м шпангоуте сделали вырез площадью 2 м^2.



Конец 1949 г.

В ноябре 1952 г. заместителем военно-морского министра адмиралом Н. Е. Басистым было утверждено техническое задание на перевооружение линкора. В соответствии с ним на корабле появились РЛС обнаружения надводных целей «Риф», РЛС обнаружения воздушных целей «Гюйс-2», навигационная РЛС «Нептун», аппаратура опознавания «Факел-М», РЛС управления огнем главного калибра «Залп», велись работы по ее сопряжению с итальянской системой управления огнем. Аппаратуру радиосвязи заменили современными образцами серии «Р»; ее новый состав включал 6 передатчиков, 14 приемников и 2 приемопередающие УКВ-радиостанции. Модернизационные работы вызвали дополнительную перегрузку на 130 т и снижение поперечной метацентрической высоты на 3 см. Утверждения же о замене главных турбозубчатых агрегатов линкора новыми – производства Харьковского турбинного завода – не соответствуют действительности.

Несмотря на свой преклонный возраст, «Новороссийск» являлся самым сильным по вооружению линейным кораблем советского флота. Его 320-мм орудия существенно превос-

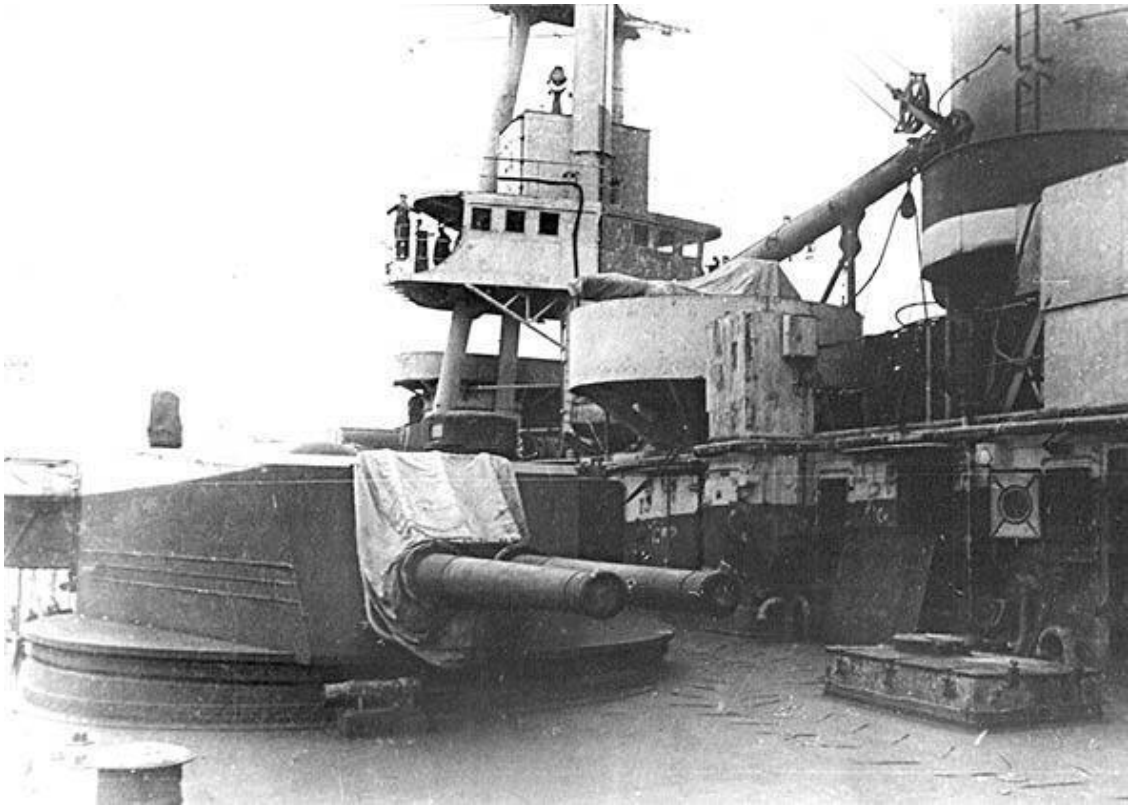
ходили отечественные 305-мм с длиной ствола 52 клб., составлявшие главный калибр линкоров «Севастополь» (Черноморский флот) и «Октябрьская Революция» (Балтийский флот). Кроме того, «Новороссийск» являлся потенциальным носителем ядерного оружия, поскольку его орудия главного калибра подходили для применения тактических ядерных снарядов.



Кормовые башни главного калибра.

Поскольку итальянцы при передаче корабля поставили вместе с ним всего один штатный боекомплект, было принято решение начать производство 320-мм снарядов в Советском Союзе. Надежность же взрывчатой начинки итальянских снарядов, выпущенных еще до войны, вызывала обоснованные опасения, поэтому часть боезапаса выгрузили с линкора и свезли в береговой арсенал. Там в начале 1955 года произошло ЧП: 320-мм снаряд взорвался на стенке

арсенала – по одной версии, от нагрева под прямыми солнечными лучами, по другой – упав с вершины штабеля. К счастью, все обошлось взрывом только одного снаряда, без детонации остальных.



Башня 120-мм орудий. 1949 г.

В июне 1954 г. состояние линкора обследовала комиссия под председательством начальника штаба Черноморского флота вице-адмирала В. А. Пархоменко. Она пришла к выводу, что после завершения модернизации корабль будет отвечать минимальным современным требованиям для своего класса, а по техническому состоянию корпуса и механизмов сможет находиться без капитального ремонта в составе флота не менее десяти лет – до 1965 года. Среди недостатков отмечались: отсутствие размагничивающего устройства, слабость средств связи для полноценного использования корабля в качестве флагманского, а главное – слабость противоминной и особенно зенитной артиллерии. Итальянские 120-мм орудия и 100-мм зенитки имели низкую скорострельность и крайне несовершенные системы управления огнем, а 37-мм автоматы были малочисленны и малоэффективны. Разрабатывались планы дальнейшей модернизации линкора, но трагическая гибель корабля помешала их реализовать.

Шестилетнее пребывание «Новороссийска» в составе Черноморского флота не было отмечено какими-то яркими событиями. После приведения в надлежащее состояние и оснащения необходимым вооружением и оборудованием советских образцов линкор длительное время использовался в качестве флагманского корабля – на нем стал держать свой флаг и штаб командующий эскадрой контр-адмирал В. А. Пархоменко, ставший в 1951 г. начальником штаба, а в 1955 г., после ухода на повышение С. Г. Горшкова, – командующим флотом.



В. А. Пархоменко.

Весной 1955 года «Новороссийск» вышел из ремонта и начал плановую боевую подготовку со сдачей установленных курсовых задач. К тому времени линкором уже год (с 29 октября 1954 г.) командовал капитан 1-го ранга Александр Павлович Кухта, ранее (в 1953–1954 гг.) служивший на нем старпомом. Старшим помощником с декабря 1954 г. был капитан 2-го ранга Георгий Аркадьевич Хуршудов, ранее командовавший эсминцем «Летный» (бывший итальянский миноносец «Фортунале»). Вообще же за время службы «Новороссийска» на нем по два-три раза сменились командиры боевых частей, начальники служб, командиры дивизионов корабля, большинство командиров групп, башен, батарей, значительная часть остального личного состава.

Летом экипаж линкора сдал установленные курсовые задачи на «отлично» и провел зачетные артиллерийские стрельбы главным и зенитным калибром, но стрельбу противоминным калибром «завалил», и ее предстояло перестреливать. За год на «Новороссийске» было проведено восемь учений по борьбе за живучесть со спуском легководолазов в затопленные помещения. На этих учениях имитировались различные повреждения и борьба с ними. В конце сентября 1955 г. после небольшого похода с заходом в Новороссийск корабль вернулся в Севастополь.

«*Это всегда было впечатляющим зрелищем*, – вспоминает ветеран корабля Октябрь Бар-Бирюков, – *громадина-линкор, с еще не зачехленными орудиями и с моряками верхней команды, выстроенными ровными шеренгами на его бортах и надстройках, под звуки корабельного оркестра медленно входит, как бы вползает, в Севастопольскую гавань через узкие боновые ворота… Линкоровские шлюпки с матросами для швартовки уже висят на бортовых шлюп-балках в готовности к спуску на воду, а командирский катер раскачивается на стропах грузовой стрелы… На притихшем внутреннем рейде линкор приветствуют экипажи стоящих там кораблей, построенные по сигналам на их бортах… Возле якорных бочек, на которые ему предстоит швартоваться, линкор поджидают дежурные буксиры – они помогут кораблю быстро встать между ними, развернув к задней бочке его корму…*»[3]

Войдя на внутренний рейд базы, «Новороссийск» занял в ней не свое обычное штатное якорное место между швартовыми бочками № 14, самыми дальними от входа в гавань, а встал на бочки № 3, ранее принадлежавшие линкору «Севастополь», выведенному из боевого состава и переведенному к причалу «Севморзавода» для ремонта. Они располагались в середине южной линии постоянных швартовных бочек, выставленных в Северной бухте, возле наиболее населенного тогда побережья Корабельной стороны города, расстояние до которого составляло менее двух кабельтовых. Рядом же располагалась Аполлоновая пристань, а неподалеку – причальная стенка Главного военно-морского госпиталя. На этом якорном месте «Новороссийск» непрерывно простоял более месяца[4], занимаясь текущими делами – пополнением запасов и базовой подготовкой, готовясь к выполнению оставшихся боевых упражнений, а в последние дни сентября – сдачей в береговой арсенал части боеприпасов главного калибра и подготовкой к морскому параду 7 ноября.

В Главной базе флота «Новороссийск» должен был пробыть до конца октября, и потому командир корабля капитан 1-го ранга Кухта и командир электромеханической боевой части инженер-капитан 2-го ранга И. И. Резников ушли в отпуск. С их возвращением – после ноябрьских праздников – намечался выход линкора в Новороссийскую военно-морскую базу. Там он должен был сдать на береговые склады остатки итальянского боеприпаса для орудий главного калибра и принять на борт новые снаряды, изготовленные на отечественных заводах, и заряды к ним.

[3] Бар-Бирюков О. П. Час «Х» для линкора «Новороссийск». – М.: Центрполиграф, 2006.

[4] Хотелось бы особо обратить внимание читателей на этот факт, так как в большинстве публикаций, посвященных обстоятельствам гибели «Новороссийска», ошибочно утверждается, что линкор занял «чужие» бочки № 3 непосредственно в день своей гибели.

Последний поход

Утром в пятницу 28 октября 1955 г. линкор «Новороссийск» под командованием временно исполняющего обязанности командира корабля капитана 2-го ранга Хуршудова, добившегося у командования разрешения совершить кратковременный выход, снялся с бочек № 3 и вышел в море для уточнения маневренных элементов, выверки дальномеров и выполнения артиллерийской стрельбы противоминным калибром (из 45-мм стволиков). В походе находились в действии оба ТЗА, четыре главных котла и часть вспомогательных механизмов. Вечером линкор возвратился в Севастопольскую гавань и к 20 часам снова встал на бочки № 3.

Швартовка к носовой бочке прошла неудачно: корабль, управляемый не очень опытным в этом деле старпомом, проскочил ее на половину корпуса. Как полагалось, Хуршудов отдал левый якорь, стараясь удержать нос линкора, однако сделал это с опозданием и несколько в стороне, из-за чего потом пришлось подбирать основательно вытравленную якорь-цепь. Она проволочилась при этом по грунту и описала во время разворота буксиром кормы линкора к кормовой бочке почти полуокружность, как бы «протралив» дно вокруг носовой бочки. Корпус «Новороссийска» в результате швартовки занял между бочками нештатное положение, сдвинувшись на несколько метров от носовой к кормовой бочке (расстояние между бочками составляло 270 м, глубина в месте стоянки – 17 м воды и около 30 м вязкого ила). Его выравнивание из-за наступившей темноты отложили до утра. После швартовки оперативный дежурный штаба эскадры – флагманский артиллерист капитан 2-го ранга Смоляков – с обслуживающим персоналом сразу же перешел на «Новороссийск», на грот-мачте которого зажегся «флагманский огонь».

На берег сошло большинство офицеров корабля, в том числе врио командира капитан 2-го ранга Хуршудов, командир дивизиона движения инженер-капитан-лейтенант Фридберг, командир электротехнической группы ст. инженер-лейтенант Коноплев. Старшим на борту остался помощник командира корабля капитан 2-го ранга З. С. Сербулов, обязанности старшего механика исполнял командир электротехнического дивизиона инженер-капитан 3-го ранга Е. М. Матусевич, старшего артиллериста – командир дивизиона главного калибра капитан-лейтенант В. В. Марченко. Всего из 50 офицеров линкора на борту оставалось 20 человек – в основном молодежь. Перед ужином на линкор прибыла очередная партия нового пополнения – около 200 человек. Дело в том, что вступил в действие закон о сокращении вооруженных сил, и значительная часть экипажа «Новороссийска» – моряки, отслужившие четыре года – заменялась новобранцами. Всего же на борту находилось 1576 человек, в том числе 1551 член экипажа и 25 мичманов – стажеров Ростовского и Херсонского мореходных училищ.

Дежурным по кораблю являлся командир БЧ-1 (старший штурман) капитан 3-го ранга М. Р. Никитенко, дежурным по низам – командир противоминной батареи левого борта лейтенант К. И. Жилин, дежурным по БЧ-5 – командир дивизиона живучести инженер-капитан-лейтенант Ю. Д. Городецкий. Ночью вахтенным офицером заступил лейтенант В. П. Лаптев – замполит дивизиона движения, бывший фронтовик, Герой Советского Союза, но на флоте служивший недавно.

Состояние линкора в это время было следующим. Осадка носом составляла 10,05 м, кормой – 10,1 м, что соответствовало водоизмещению 27 500 т; высота надводного борта в носу – 6,55 м, у миделя – 6,22 м. Начальная поперечная метацентрическая высота – 1,27 м. Из жидких грузов на борту имелось 460 т мазута в междудонных и 1412 т в бортовых отсеках, 133 т котельной воды, 205 т береговой воды, 58 т масла и 4,5 т дизельного топлива. На корабле находилось 52 % штатного боезапаса общим весом 405 т, в том числе 362 снаряда и 572 заряда главного калибра, 2000 выстрелов к 120-мм орудиям, 1400 патронов к 100-мм зениткам и 1900 – к 37-мм автоматам.



Ю. Д. Городецкий.

После возвращения «Новороссийска» в Севастополь котлы, действовавшие в походе, были погашены, а для работы на якорном режиме разведен котел № 1. Турбины были осушены и до полуночи прокачивались маслом. Из вспомогательных механизмов находились в действии один нефтяной турбонасос, поршневой питательный насос, два турбовентилятора, а также водоподогреватель и нефтеподогреватель. Нефтяная магистраль была включена в кольцо, клапаны открыты, за исключением клапана отлива от перекачивающего турбонасоса в КО № 1.

Состояние электрооборудования корабля определялось режимом «Стоянка на якоре». Все автоматы соединения шин и главного распределительного щита были включены. В действии находился турбогенератор № 2, получавший пар от котла № 1, носовой дизель-генератор стоял в качестве дежурного. Средства связи и сигнализации (телефонная связь, сеть аварийной звонковой сигнализации и радиотрансляционные линии) находились в исправности. В неисправном состоянии были пожарный электронасос в МО № 2 и водоотливной электронасос № 3.

Пожарная магистраль была включена в кольцо.

На линкоре имелось три аварийные партии: носовая, средняя и кормовая. Подробная техническая документация по непотопляемости на корабле отсутствовала. По итальянским материалам силами личного состава были составлены справочные таблицы непотопляемости, которыми пользовались при боевой подготовке. По этим таблицам решалось около 20 аварийных задач. Кроме того, имелись таблицы спрямления, составленные для некоторых случаев, и доска непотопляемости. Аварийно-спасательным имуществом корабль был укомплектован не пол-

ностью. В частности, аварийного леса имелось всего 80 %, не хватало эффективных водоотливных средств и средств для конопатки.

Хроника трагедии

29 октября в 1 час 30 минут 48,5 секунд (истинное время, установленное Центральной сейсмической станцией «Симферополь») под носовой частью «Новороссийска» произошел взрыв, который видели, слышали и ощутили не только на самом линкоре, но и на стоявших на рейде кораблях. Со стороны было видно пламя над палубой линкора в районе носовой башни главного калибра и по ватерлинии, распространившееся от района взрыва по направлению к корме, но быстро погасшее. Наиболее вероятной причиной его появления было названо воспламенение бензина в цистерне командирского катера, пришвартованного к правому борту корабля в районе взрыва. Отмечались клубы черного дыма в районе носовой башни, поднявшиеся до сигнального мостика, однако скорее всего, за дым был принят столб ила, поднятого взрывом со дна бухты. Значительное его количество через образовавшуюся пробоину было внесено во внутренние носовые помещения корабля, толстым (до 3 см) слоем ила, сильно пахнувшего сероводородом, покрылась и часть палубы.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.