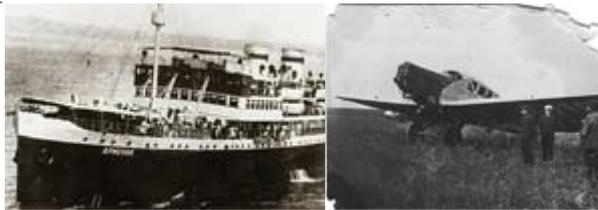


Подготовила Елена Шуваева-Петросян
Катастрофы, о которых мы не знаем



Как погибал теплоход “Армения”

7 ноября 1941 года, когда в Москве на Красной площади шел военный парад, у берегов Крыма немцы торпедировали и отправили на дно санитарный теплоход “Армения”. На нем из осажденного Севастополя эвакуировали раненых, врачей и жителей города. Об этой крупнейшей катастрофе пишет в газете “Свободная пресса” С.ИЩЕНКО. Вместе с “Арменией” ушли под воду от 5 до 7 тысяч человек, в том числе и многие наши соотечественники.

О гибели “Армении” молчали все годы войны, молчали и много позже согласно “доброй” советской традиции. Во время перестройки “заговор молчания” был преодолен, но все же много подобных и других трагедий так и не были озвучены полностью. Кроме главного, предлагаем еще несколько материалов о трагедиях, о которых мы мало знаем.

Официальная советская историография сделала все, чтобы утаить подробности страшной трагедии. Концы в воду спрятаны так, что предпринятые в последние годы попытки даже с помощью американских батискафов и гидроакустической аппаратуры отыскать одну из самых крупных в мире подводных братских могил ни к чему не привели. Обнаружить остов огромной “Армении” пока не удастся.

Что, собственно, известно из официальных источников? Под вечер 6 ноября 41-го санитарный транспорт в последний раз вышел из Севастополя. На борту — раненые, медперсонал и эвакуированные. Прибыл в Ялту, чтобы принять пассажиров и там. Общее число людей, оказавшихся на палубе, в каютах, коридорах и трюмах “Армении”, по официальным данным, достигло 5500 человек. Все, что происходило дальше, похоже на безрассудство командира транспорта.

Неизвестно почему утром почти без прикрытия при полном господстве в воздухе гитлеровской авиации переполненный теплоход вышел из Ялты и в сопровождении то ли одного, то ли двух сторожевых катеров направился в сторону Кавказа. В 11 часов 25 минут на траверзе Гурзуфа крошечный конвой атаковал немецкий торпедоносец “Хейнкель-111”. Сбросил две торпеды, одна из которых попала в носовую часть теплохода. Всего через четыре минуты кормой вверх теплоход ушел на дно. Спасти удалось по одним данным — 8, по другим — 82 человека.

И это все, что содержится в мемуарах советских адмиралов на этот счет. Даже в изданной в 1983 году Министерством обороны на основе архивов Главного штаба ВМФ СССР “Боевой летописи советского Военно-морского флота в 1941-1942 гг.” о самой крупной морской трагедии той войны — ни слова. Столь вопиющая лаконичность требует объяснений. Пришлось обратиться к архивам.

Теплоход “Армения” относился к первенцам советского пассажирского судостроения - так называемым “крымчакам”, сооружение которых началось в 1926 году. Названы так они были потому, что предназначались для перевозки людей между портами Крыма и Кавказа. Двухтрубные теплоходы получились удачными. Рассчитаны были почти на тысячу пассажиров. При длине в 110 метров и водоизмещении в 5770 тонн скорость имели вполне приличную — 14,5 узла. На случай несчастья имелось 16 спасательных шлюпок по 48 мест каждая. Удивительно ли, что с началом Великой Отечественной именно “крымчаков” первыми передали медицинской службе Черноморского флота для эвакуации раненых? “Армению” и ее собратьев “Грузию”, “Украину”, “Аджарию” и “Крым” в плавучие госпитали превращали рабочие одесского судоремонтного завода. Под бомбами немецкой авиации в спешке ломали перегородки первоклассных кают, чтобы

придется брать максимум по 400 раненых. 10 августа 41-го “Армению” приготовили к войне.

Сложнее было с экипажем. Опытного капитана Владимира Плаушевского переодели во флотский китель и стали именовать командиром санитарного транспорта. Главным врачом плавгоспиталя стал военврач 2 ранга Петр Дмитриевский, мобилизованный из железнодорожной больницы Одессы. На верхнюю палубу и борта нанесли огромные красные кресты, свидетельствовавшие об исключительно медицинском назначении судна. Но поскольку насчет соблюдения гитлеровцами цивилизованных правил ведения войны иллюзий и тогда никто не питал, на теплоходе, который покрасили в защитный цвет, установили зенитные пулеметы. Только научиться метко бить из них по воздушным целям гражданским морякам было некогда. Враг уже стоял у стен Одессы, раненые в ее госпитали и медсанбаты поступали потоком. Поэтому экипажу “Армении” надо было, не мешкая, приступать к их эвакуации в кавказские порты.

До своей гибели санитарный транспорт успел вывезти из Одессы и Севастополя на Большую землю 15 тысяч человек. Его последний поход начался в Туапсе ранним утром 4 ноября 1941 года. Приняв на борт маршевое пополнение для гарнизона Севастополя, “Армения” в охранении эсминца “Сообразительный” вышла к городу, осада которого только начиналась. Пришвартовалась к Угольной пристани. И вдруг Плаушевский получил приказ: в обратный путь вместе с ранеными принять на борт все без исключения медицинские учреждения флота.

Что именно — позволяют уточнить воспоминания участника обороны Севастополя полковника медслужбы А.Власова. “Начальник отделения Главной базы 5 ноября получил приказание... госпитали и лазареты свернуть. На “Армению” было погружено около 300 раненых, медицинский и хозяйственный персонал Севастопольского военно-морского госпиталя (крупнейшего на флоте), во главе с главврачом его, военврачом 1 ранга С.М.Каганом. Здесь же оказались начальники отделений (с медперсоналом), рентгенотехники... Здесь ж разместились 2-й военно-морской и Николаевский базовый госпитали, санитарный склад, санитарно-эпидемиологическая лаборатория, медико-санитарный отряд, госпиталь от Ялтинского санатория. Были приняты на теплоход часть медперсонала Приморской и 51-й армий, а также эвакуированные жители Севастополя”.

Трудно даже представить: враг у ворот, с 29 октября Севастополь объявлен на осадном положении, бои идут в полутора десятках километров, а из города в тыл отправляют все госпитали и практически весь медицинский персонал! Этому может быть лишь одно объяснение — командование Черноморским флотом в те дни не рассчитывало, что главная база ЧФ продержится хотя бы несколько дней. Очевидно, именно этот вывод, не вяжущийся с официальной версией героической обороны, все послевоенные годы истории старались закопать под архивными грифами “Совершенно секретно”. Потому и были припрятаны материалы о гибели “Армении”.

Для пессимизма черноморских адмиралов фактов было достаточно. 11-я немецкая армия генерал-полковника Манштейна в считанные недели прогрызла жидкую и неумело построенную оборону на узком Перекопском перешейке и в конце октября лавиной ворвалась в степной Крым. Растерявшаяся Москва так и не решила, кому следует оборонять Севастополь. В самом городе гарнизон состоял лишь из двух полков морской пехоты и местного стрелкового полка. 30-31 октября на подмогу из Новороссийска была спешно переброшена кораблями 8-я бригада морской пехоты. Но и с ней численность обороняющихся составила всего около 20 тысяч человек. Как их не расставляй — от Манштейна не отбиться.

Севастополь спас, в сущности, случай и полководческий талант командующего Приморской армией генерала Ивана Петрова. После перекопского разгрома его армия в крымских степях была брошена на произвол судьбы. Не было связи ни с Москвой, ни с командующим войсками Крыма адмиралом Левченко, ни со своим штабом. Не было связных самолетов. Не было даже приказа куда отступить — к Керчи или к Севастополю? В маленькой татарской деревушке Экибаш командиры брошенной Приморской армии собрались на военный совет. И по своему разумению решили, что должны спасти

приморцам еще надо было дойти.

Очевидцы рассказывают, что их колонны по параллельным дорогам пылили наперегонки с гитлеровскими. Наши не успели. Дорогу на Бахчисарай немцы успели перерезать. Приморской армии пришлось повернуть на кружной, долгий, но единственно свободный путь к главной базе ЧФ — в горы Южного берега Крыма. И главным вопросом стал такой: кто выйдет к Севастополю первым? Приморцы или Манштейн? Манштейну было намного ближе, и его авиация в воздухе делала, что хотела.

Вот в таких незавидных условиях командующему флотом адмиралу Филиппу Октябрьскому предстояло решить, что делать с городом? Есть, во всяком случае, не одно свидетельство, что вопреки официальной версии к долгой обороне он не готовился. Более того, в начале ноября, когда на севастопольских окраинах загрохотали первые залпы, командующий флотом счел необходимым срочно отправиться на Кавказ — проверить места базирования переводимой туда эскадры. Как будто раньше он этих мест не видел.

В Севастополь командующий вернулся 10-го. А перед этим именно 7 ноября из Москвы пришла категорическая директива Ставки, после которой Октябрьскому стало ясно, что если он не станет спасать Севастополь, то не спасет и себя. Вот полный текст документа.

**ДИРЕКТИВА СТАВКИ ВГК N 004433 КОМАНДУЮЩИМ ВОЙСКАМИ КРЫМА,
ЧЕРНОМОРСКИМ ФЛОТОМ О МЕРАХ ПО УСИЛЕНИЮ ОБОРОНЫ КРЫМА**

Копия: народному комиссару Военно-Морского Флота. 7 ноября 1941 г. 02 ч. 00 мин.

С целью сковывания сил противника в Крыму и недопуска его на Кавказ через Таманский полуостров Ставка Верховного Главнокомандования приказывает:

1. Главной задачей ЧФ считать активную оборону Севастополя и Керченского полуострова всеми силами.

2. Севастополя не сдавать ни в коем случае и оборонять его всеми силами.

3. Все три старых крейсера и старые миноносцы держать в Севастополе. Из этого состава сформировать маневренный отряд для действий в Феодосийском заливе по поддержке войск, занимающих Ак-Монайские позиции.

4. Отряду Азовской флотилии поддерживать войска Ак-Монайской позиции с севера.

5. Линкоры, новые крейсера базировать в Новороссийске, используя для операции против берега, занятого противником, и усиления отряда старых кораблей. Базирование эсминцев по Вашему усмотрению.

6. Часть ЗА из оставленных районов использовать на усиление ПВО Новороссийска.

7. Организовать и обеспечить перевозку в Севастополь и Керчь войск, отходящих в Ялту, Алушту и Судак.

8. Истребители, штурмовики и часть самолетов МБР оставить в Севастополе и Керчи, остальную авиацию использовать с аэродромов СКВО для ночных ударов по аэродромам, базам и войскам противника в Крыму.

9. Эвакуировать из Севастополя и Керчи на Кавказ все ценное, но не нужное для обороны.

10. Руководство обороной Севастополя возложить на командующего ЧФ т. Октябрьского с подчинением Вам. Заместителем командующего ЧФ иметь в Туапсе наштафлота.

11. Вам находиться в Керчи.

12. Для непосредственного руководства обороной Керченского полуострова назначить генерал-лейтенанта Батова.

И. СТАЛИН Б. ШАПОШНИКОВ

Н. КУЗНЕЦОВ

Кавказа в осажденный Севастополь. И адмирал Октябрьский поспешил возглавить сражение за свою главную базу.

Даже недолгое отсутствие командующего флотом в городе в самые критические минуты породило нарастающую панику. Стоит ли удивляться, что было принято решение весь медперсонал флота экстренно грузить на “Армению”? И еще много кого, даже артистов городского театра имени Луначарского. Несмотря на давку на узких трапах, стоянку “Армении” в Севастополе сократили на два часа: из Ялты сообщили, что там вместе с толпами раненых и беженцев эвакуации ожидает крупная группа партийных и советских работников Крыма. Надо было зайти и за ними.

Почему именно экипажу “Армении” поручили это безрассудное дело? Если бы не роковая остановка, при своей приличной для гражданского судна скорости транспорт вполне мог бы за ночь безопасно добраться до Туапсе: в темноте немецкие самолеты не летали. Тех, кто ждал спасения на ялтинских причалах, вполне можно было вывезти для начала в Севастополь, до которого всего пару часов хода. Кораблей и плавсредств для этого в главной базе оставалось в избытке. В конце концов, в ту самую ночь, когда “Армения” теряла драгоценные часы, швартуясь в Ялте, там же вполне благополучно прошла погрузка отходившей с Перекопа 7-й бригады морской пехоты на эсминцы “Бойкий” и “Безупречный”. Корабли приняли на борт около 1800 бойцов и командиров, часть боевой техники и в 3 часа 40 минут вышли из Ялты. На рассвете они отшвартовались в Севастополе. Однако дело, видимо, в том, что эвакуация в Севастополь тогда немногим из запаниковавших влиятельных руководителей представлялась спасением. Если рвать когти от гитлеровцев, то лишь на Кавказ!

Навстречу гибели теплоход “Армения” отправился в 17 часов вечера. Почти сразу вдогонку пришел приказ штаба флота: сделать еще одну остановку на рейде Балаклавы и принять с берега некий груз. Кто, что — в короткой радиограмме не сообщалось. Застопорив ход у Балаклавы, Плашевский тут же понял почему. К борту транспорта подошли катера с работниками НКВД. С них перетащили на палубу деревянные ящики. Как считают некоторые исследователи, это были наиболее ценные экспонаты крымских музеев.

Как бы там ни было, еще несколько драгоценных часов было потеряно. В результате в Ялту транспорт зашел только в 2 часа ночи 7 ноября. Что ждало его у причала? Об этом вспоминает один из тех, кто очень хотел попасть на палубу “Армении”, но так и не сумел этого сделать. Как оказалось, к его счастью, иначе не было бы этого свидетельства. “С вечера мы о теплоходе “Армения” еще ничего не знали. Ночью, часа в два, нас разбудили и повели почти строем в порт. В порту стоял громадный теплоход. Вся пристань и мол заполнены людьми. Мы влились в эту толпу. Посадка на теплоход шла медленно; за два часа мы с пристани продвинулись на мол. Давка невероятная! Погрузка шла примерно с двух часов и до семи утра. Поперек мола стояли бойцы НКВД с винтовками и пропускали только женщин с детьми. Иногда прорывались через оцепление мужчины. Погода была ненастная, часто шел дождь. В городе начал гореть склад горючего, и громадные черные клубы дыма ветром несло на город”.

Не попала на “Армению” и семья Веры Чисовой, которой в ту пору было 9 лет. Она вспоминает: “Папа купил билеты, и мы с бабушкой должны были уйти из Ялты на теплоходе “Армения”. Ночью 6 ноября на молу было полно народа. Вначале грузили раненых, потом пустили гражданских. Билетов никто не проверял, и на трапе началась давка. Смелые лезли на судно по вантам. В суете с борта скидывали чемоданы, вещи. К рассвету погрузку закончили. На “Армению” мы так и не попали. Сотни людей остались на молу”.

Разве можно было в такой давке сосчитать, сколько народу в кромешной тьме все же еще набилось на теплоход? Скорее всего никто и не пытался этого сделать. Так что всего на транспорте оказалось, судя по всему, не менее 7000 человек.

Впоследствии в своих дневниках адмирал Октябрьский записал, что командир “Армении” нарушил его приказ дожидаться в Ялте ночи на 8 ноября, чтобы обезопасить судно от удара с воздуха. Но опытный капитан Плашевский не был самоубийцей. Он и

паника, власти не было, разведка гитлеровцев беспрепятственно катила к городу от Алушты, оккупированной еще 4 ноября.

Кроме того, выполнять приказ командующего Черноморским флотом означало целый день простоять в порту, противовоздушной обороны которого никогда не было. Авиации немцев никто бы не помешал разбомбить огромную неподвижную цель прямо у причала. Словом, Плашевский решил не дожидаться, пока “Армению” утопят прямо в Ялте. И отдал швартовы в 8 часов утра 7 ноября.

Никакой разведки в порту немцы к тому времени наладить не успели, и “Хейнкели” охотились явно не за “Арменией”. Немцы наверняка знали, что корабли черноморцев спешно переправляют с Южного берега Крыма в Севастополь войска отступающей Приморской армии. И с утра 7 ноября охотились, вероятно, за ними. А тут подвернулась почти беззащитная “Армения”... В 11 часов 25 минут теплоход был атакован одиночным немецким торпедоносцем He-111. Самолет зашел со стороны берега и с дистанции 600 метров сбросил две торпеды. Одна прошла мимо, а вторая попала в носовую часть теплохода. Через 4 минуты “Армения” ушла на дно.

Это случилось аккурат в 24-ю годовщину Октябрьской революции. В Москве на Красной площади только что завершился исторический военный парад. Только отзвучали слова Сталина: “Немецкие захватчики напрягают последние силы. Нет сомнения, что Германия не может выдержать долго такого напряжения. Еще несколько месяцев, еще полгода, может быть, годик — и гитлеровская Германия должна лопнуть под тяжестью своих преступлений”.

Потом многие предпочли забыть этот скорбный эпизод победоносной войны. Так было удобнее. Поразительно, но в советские годы никто и не попытался обнаружить лежащее на дне судно. Первые попытки были сделаны в независимой Украине. В 2006 году к работам по просьбе Киева подключился Институт океанографии и океанологии США под руководством Роберта Билларда. Того самого Билларда, что нашел “Титаник”, линкор “Бисмарк” и авианосец “Йорктаун”. Экспедиция, обошедшаяся американцам в 2,5 миллиона долларов, прошла над предполагаемой точкой гибели советского транспорта 27 раз! Обнаружили на 300-метровой глубине даже 20-сантиметровой длины гильзы от артиллерийских снарядов. Но никаких следов “Армении” не увидели.

В 2009 году к поисковой работе привлекли украинский подводный робот “Софокл”. Всего в 270 метрах от указанной на карте точки “Софокл” обнаружил старинный парусный 30-метровый корабль. Но не “Армению”! Однако ведь не иголка же в стоге сена 110-метровый санитарный транспорт? Даже если представить, что правы те, кто считает, что “Армению” затащило толстым слоем ила, хоть какие-то магнитные возмущения такая масса металла должна же была бы дать?

В чем же дело? Разумное объяснение одно — не там ищут. Место трагедии на картах зафиксировано неточно. Почему бы не рассмотреть иную версию? Владимир Плашевский был слишком опытным капитаном, чтобы не понимать, чем грозит ему плавание на протяжении светового дня вдоль берегов оккупированного гитлеровцами Крыма. Самое разумное, что он мог сделать — поворачивать в Севастополь, под прикрытие зенитной артиллерии и истребителей главной базы флота.

Безусловно, без согласования со штабом флота сделать это было невозможно. Но кто сегодня возьмется утверждать, что такого согласования не было? А что следов подобных переговоров в архивных документах нет — так ведь нет же, например, и следов приказа Плашевскому следовать в Балаклаву. Неизвестно даже, кто отдал этот роковой приказ.

К тому же известно, с какой тщательностью иные руководители “чистили” архивы от компрометирующей лично их правды. Если все, что касалось последнего рейса “Армении”, решено было все послевоенные годы тщательно прятать — почему бы для надежности не уничтожить и некоторые материалы штаба Черноморского флота?

Если так, тогда после выхода из ялтинского порта “Армения” должна была идти курсом не на Кавказ. Курс был обратным! Выходит, искать ее теперь нужно вовсе не у Гурзуфа, а где-то на траверзе мыса Сарыч. Кажется, в этом есть своя логика.

* * *

22 марта 1925 года в небе под Тифлисом потерпел аварию и разбился самолет “Юнкерс-13”. Погибли председатель Совнаркома Арм.ССР А.Мясникян, Г.Атарбекян и С.Могилевский — всего пять человек. Изначально и много последующих лет в Армении были совершенно уверены, что авария самолета — дело рук НКВД. Но, разумеется, восторжествовала официальная версия, то есть тривиальная авария, случившаяся из-за пожара на борту. Как все было в действительности — теракт, или несовершенство техники, или человеческий фактор, — так точно не удалось определить. Никакой особой экспертизы и исследований произведено не было, только констатировали факт. Сделали несколько фотоснимков и тем ограничились. Потом жертв торжественно предали земле. По неофициальной версии, Сталин при помощи верного Лаврентия Берии избавлялся от старых большевиков, которые слишком много видели, знали и помнили. Узнать истинные причины аварии в 20-е годы было невозможно прежде всего по политическим соображениям, а потом и вовсе было исключено. Так все покрылось мраком.

* * *

15 июля 1975 года в Ереване стало известно об авиакатастрофе, случившейся вблизи Батуми. Самолет Як-40 вылетел из аэропорта “Звартноц”... Страшная новость, конечно же, вызвала шок — погибли все 41 человек, находившиеся на борту. Утаить случившееся было невозможно, однако информация была минимальной. Разговоров и слухов было тогда множество... Сказали, что Як столкнулся в горой Мтирала. Появилась версия, что экипаж ошибся и нарушил схему ухода на второй круг. Между тем самолет был новый — 1974 года выпуска, и экипаж был опытнейший. Позже заговорили об ошибке служб УВД. Более подробных сведений о той давней катастрофе армянского самолета так и не появилось...

* * *

Еще один армянский самолет — А-320 — потерпел катастрофу 3 мая 2006 года при заходе на посадку в аэропорту Адлера. Airbus упал в море, не дотянув до полосы всего 5-6 километров. На борту находились 113 человек.

В пути следования из аэропорта Сочи поступила информация об ухудшении погоды и было решено посадить лайнер в Тбилиси. Затем последовало сообщение диспетчеров об улучшении условий. Самолет прилетел в Сочи, но погода, увы, так и не улучшилась. Самолет вынужденно сделал второй заход на посадку и в этот момент исчез с экранов радаров.

А-320 был технически исправен, высокий профессиональный уровень экипажа никто под сомнение не ставил. Стали говорить о нехватке горючего — оказалось, хватало. Краснодарский Гидрометцентр заявил, что в районе катастрофы не было условий для появления подобной аномалии. Но тогда почему экипаж дважды запрашивал аварийную посадку? В итоге когда, наконец, были обнаружены, подняты и расшифрованы бортовые самописцы, специалисты установили, что катастрофа произошла из-за того, что один из пилотов не включил систему контролеров... В Ереване до сих пор поговаривают, что были также виноваты наземные службы. Абсолютная правда, и степень вины участников той драмы вряд ли станет известна.

На снимках: теплоход “Армения”, “Юнкерс-13”