

УДК 902.21

ТРАНСПОРТ „АРМЕНИЯ”: НЕВІДОМА ТРАГЕДІЯ



Воронов С.О.

Директор Департаменту підводної спадщини
Інституту археології НАН України

Стаття присвячена загадкам останнього рейсу санітарного транспорту „Вірменія” („Арменія”), який 7 листопада 1941 року був потоплений німецьким літаком-торпедоносцем. На судні загинуло від 5000 до 7000 осіб. У статті наводиться хроніка підводного пошуку місця загибелі „Арменії”.

Ключові слова: Велика Вітчизняна війна, санітарний транспорт „Вірменія” („Арменія”), Департамент підводної спадщини ІА НАНУ, Севастополь, Ялта.

7 листопада 2011 року. Лише вузьке коло підводних археологів знає, що цей день – ювілей найтрагічнішої морської катастрофи Другої світової війни. 70 років тому біля узбережжя Ялти був потоплений санітарний транспорт „Вірменія” („Арменія”). І сьогодні ми не знаємо ані реальної кількості загиблих, ані місце загибелі. Проте навіть обмежені наявні архівні відомості дозволяють археологам констатувати – загибель „Арменії” є трагедією світового значення, вона була злочинно забута і зовсім не досліджена.

Історія морських катастроф, не зважаючи на досягнення вчених наприкінці ХХ століття, на сьогодні є найбільш недослідженим предметом, повним таємниць і загадок, які моря і океани не поспішають відкривати. Значні глибини, відсутність технологій, величезна фінансова вартість робіт та пробіли в архівах надійно ховають тисячі затонулих кораблів з усіма їх таємницями і скарбами. Зазвичай світова морська статистика втрачає інформацію, в якій втрати плавзасобів СРСР практично не відображені або ігноровані як „не підтвержені офіційно”. І це за умов, що з липня 1941 р. по травень 1944 року в Чорноморських водах України були потоплені 5 суден, втрати на яких суттєво перебільшують кількість загиблих на всесвітньо відомому „RMS Titanic”.

Так виглядає перелік об’єктів підводної культурної спадщини України, які взяті на науковий облік як місця захоронення чоловіків, жінок і дітей, які загинули під час морської катастрофи:

1. Санітарний транспорт ЧФ РСЧФ „Арменія” (тоннажність 5770 т). Потоплений 7.XI.1941 авіацією Люфтваффе в районі м. Ялти. Загибло від 5000 до 7000 осіб, у тому числі поранені та медперсонал 23 госпіталів Чорноморського Флоту.

2. Транспорт Транспортної флотилії Німеччини „Teja” (тоннажність 6000 т). Потоплений 10.V.1944 авіацією СРСР на W від м. Севастополя. Загибло біля 4600 осіб (члени екіпажу і евакуйовані підрозділи Вермахту).

3. Пароплав Чорноморського державного морського пароплавання „Ленін” (валова місткість 2713 брт.). Затонув 27.VII.1941 внаслідок підризу на міні на траверсі мису Сарич. Загибло біля 4000 осіб (евакуйоване з м. Одеси цивільне населення).

4. Транспорт Транспортної флотилії Німеччини „Totila” (тоннажність 6000 т). Потоплений 10.V.1944 авіацією СРСР на траверсі мису Херсонес. Загибло біля 3900 осіб (члени екіпажу і евакуйовані підрозділи Вермахту).

5. Транспорт Транспортної флотилії Німеччини „Salzburg” (тоннажність 1742 т). Потоплений 1.X.1942 ПЧ ЧФ „М-118” на траверсі Жебриянської бухти (Одеська обл.). Загибло біля 2080 осіб (військовополонені РСЧА).

Без перебільшення, з будь-якої міжнародної трибуни, можна робити заяви, що Чорне море лідирує по кількості морських катастроф, які невідомі людству, або про які людство хоче найшвидше забути... І серед них – жахлива трагедія „Арменії”.



Фото 1. Поштово-вантажно-пасажирське судно Чорноморського державного морського пароплавання „Арменія” (фото 1937 р.).

Облікова документація об'єкту підводної культурної спадщини України №180-п. “Санітарний транспорт «Арменія»” (Реєстр підводної спадщини України, 2004 р.) містить наступну інформацію.

Спроектований в 1925 р. Центральним бюро морського суднобудування при Головметал ВРНГ (керівник - інженер-суднобудівник Я.К.Копержинський) теплохід „Арменія” входила до серії поштово-вантажно-пасажирських суден, замовлених для експресної Кримсько-Кавказської лінії. Збудоване за рік на верфях Балтійського суднобудівного заводу в Ленінграді, судно в жовтні 1928 р. було спущене на воду.

Характеристики судна: тоннажність – 5770 т, довжина: 112,20 м, ширина: 15,55 м, висота борту: 8,41 м, осадка (в повному вантажі): 5,95 м. Район плавання: 3000 миль. Швидкість: 14,5 вузлів. Двигун: дизель, двовальна енергетична установка з двох двотактних реверсивних шестициліндрових двигунів заводу „Русский дизель” потужністю по 2000 к.с. Екіпаж: 96 чол. Пасажиромісткість: 518 пасажирських місць в каютах, 125 сидячих і 417 палубних місць. Вантажомісткість: 1100 т (6 трюмів і 2 твіндека, в тому числі трюм з холодильною установкою на 100 т для харчових вантажів). Рятувальні засоби: 16 шлюпок. Корпус: клепаний, розділений на 9 головних відсіків.

До серії входили: „Абхазія”, „Аджарія”, „Україна”, „Вірменія”, „Крим” і „Грузія”. Перше судно серії – „Абхазія”, головне судно серії – „Крим”. „Вірменія” – друге судно другої серії. Серія визнана кращою за критеріями досягнень, швидкості і комфортабельності серед суден вітчизняної побудови довоєнної доби.

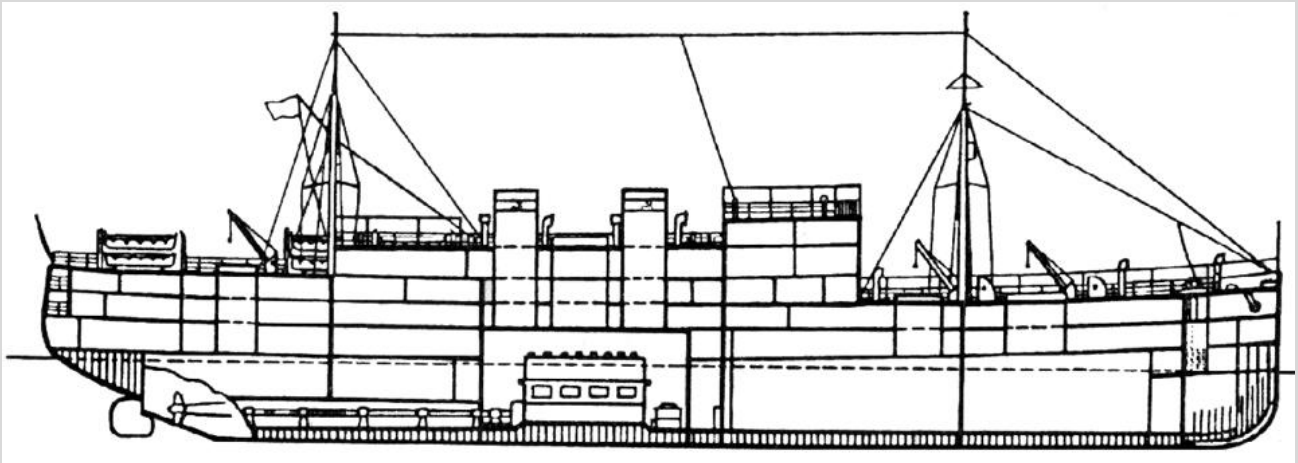


Фото 2. Графічний розріз санітарного транспорту „Арменія”.

У 1931 р. теплохід включено до складу Чорноморського державного морського пароплавства. Судно виконувало транспортування вантажів та пасажирів на лінії Одеса – Батумі – Одеса. Бойові дії показали, що судна серії виявилися майже єдиними суднами на Чорному морі, котрі могли ефективно

використовуватися як швидкохідні військові і санітарні транспорти. П'ять теплоходів з шести були потоплені в 1941–1942 роках.

З 8.VIII.1941 поштово-вантажно-пасажирський теплохід „Арменія” (командир капітан-лейтенант Володимир Якович Плаушевський) був мобілізований до складу ЧФ з переобладнанням у санітарний транспорт. 10.VIII.1941 судно підпорядковано Медико-санітарному відділу ЧФ і включено до складу Загону санітарних транспортів (командир капітан II рангу К.Ю. Андреус, воєнком полковий командир Бубліченко, флагманський лікар воєнлікар II рангу В.І. Іванов). До складу екіпажу включені 9 лікарів, 29 медсестер і 75 санітарів. Штатна евакоємкість транспорту – 400 чол. (головний лікар воєнлікар II рангу Петро Андрійович Дмитрієвський). Згідно з наказом Народного комісаріату ВМФ № 00164 “О вооружении судов НК ВМФ на Черном море” на борту встановлено чотири 45-мм зенітні гармати „21К” і кулемети. Ресторани 1-го і 2-го класів стали операційними і перев'язочними. Салон для куріння переобладнано в аптеку. В каютах встановлено додаткові підвісні ліжка. Судно не встигли перефарбувати. На палубі і бортах були нанесені великі яскраво-червоні хрести. Згідно наказів командування транспорт виконував рейси по евакуації цивільного населення міст Одеса і Севастополь та поранених військовослужбовців, 15 раз проводив транспортування до Одеси і Севастополя військових підрозділів, боєприпасів, техніки, продовольчих запасів і медикаментів. Всього перевіз 15000 поранених і хворих.

5.XI.1941 теплохід доставив з Новоросійська до Севастополя декілька маршових батальйонів (4500 чол.) із зброєю та боєприпасами. По завершенню розвантаження судно було пришвартоване в районі Павловського мису, де, згідно з наказом № 003 Командуючого Севастопольським оборонним районом, терміново було завантажено особовий склад санаторію ВЦСПС, Медико-санітарного відділу Чорноморського флоту, Севастопольського військово-морського госпіталю, Севастопольського військово-морського госпіталю 2-го розряду, Миколаївського базового госпіталю, Базового лазарету Південної сторони, 5-го Медично-санітарного загону Чорноморського флоту, Північного морського госпіталю 1-го розряду, Військово-морського госпіталю № 40 Чорноморського флоту, 220-ї санітарно-епідеміологічної лабораторії Чорноморського флоту (кількість не встановлена), декількох цивільних лікувальних закладів міста (кількість не встановлена). Крім цього на борт судна було завантажено (частково): госпіталь, розгорнутий на базі Ялтинського санаторію ЧФ, особовий склад Санітарного складу № 280 Чорноморського флоту, санітарної служби Очаківського сектора Одеської Військово-морської бази, 5-го Військово-санітарного складу Чорноморського флоту, санітарної служби 120-го Окремого Чонгарського артилерійського дивізіону, Лабораторії відділу інфекцій госпіталю Одеської військово-морської бази, Одеського військово-морського госпіталю, медичного персоналу Приморської і 51-ї

Армій, а також евакуйовані жителі Севастополя (кількість не встановлена). Існує неофіційна інформація, що на борт також було завантажено 300 важкопоранених.

6.XI.1941 о 19.19 в супроводі малого мисливця за підводними човнами № 041, судно вийшло курсом на Туапсе. На траверсі мису Фіолент було отримано наказ, згідно з яким теплохід зробив зупинку на зовнішньому рейді Балаклавської бухти, де прийняв на борт з баркасів і катерів особовий склад співробітників Балаклавського відділу НКВС (кількість не встановлена) з вантажем. Згідно з наступним наказом у 02.00 07.XI.1941 судно відшвартувалося в порту Ялти з метою евакуації поранених Ялтинського військово-морського госпіталю, Сімферопольських медсанбатів (кількість не встановлена), радянського та партійного активу Ялти (кількість не встановлена), радянського та партійного архівів Ялти, санаторію ВЦСПС (працівників та обладнання), частини експозиції Ялтинського історико-літературного музею (не підтверджено), співробітників Ялтинського відділення НКВС (кількість не встановлена) та керівництва піонерського табору “Артек”. За неофіційною інформацією в Ялті на борт судна було прийнято поранених з 11 госпіталів. Існує також не підтверджена інформація про завантаження співробітниками НКВС декількох десятків ящиків з цінностями з Кримських музеїв.

Під час стоянки в Ялті командиром був отриманий наказ командуючого флотом віце-адмірала П.С. Октябрського про заборону виходу в рейс до 19 години (до настання темряви) у зв'язку з відсутністю авіаційного прикриття.

Всупереч наказу, транспорт „Армения” 07.XI.1941 в 08.00 (09.30) вийшов з Ялти. Вихід пояснюється небезпекою захоплення міста частинами Вермахту (були зафіксовані факти паніки, в місті виникли декілька великих пожеж, було чуто постріли та вибухи).

В 11.25 на траверсі Гурзуфа транспорт був атакований двома торпедами торпедоносцем Люфтваффе „He-111J” (1 ескадрилья авіагрупи „I/KG28”). Атаку було проведено з боку берега на висоті 200-300 м з дистанції 600 м. Одна торпеда попала в носову частину судна. В 11.29 в наслідок отриманих пошкоджень транспорт „Армения” затонув.

За інформацією ММФ теплохід прикривався з повітря двома винищувачами „И-153” „Чайка” (ланка капітана Філіппова), які знаходилися на висоті 500 м над хмарністю 2-3 бали. Винищувачі допустили злочинну недбалість, знаходячись за хмарами далеко збоку від охоронюваного судна і дали можливість літаку ворога безкарно його атакувати і потопити.

Як вже зазначалось, загибель санітарного транспорту „Армения” за кількістю жертв є найбільшою катастрофою серед суден СРСР (і в цілому антигітлерівської коаліції) на театрі військово-морських дій під час Другої Світової війни. Загинуло до 5500 (5000) осіб. В тому числі 173 медика – весь

наявний медичний склад госпіталів. Згідно нововідкритих даних Департаменту підводної спадщини Інституту Археології НАНУ, на 01.05.2005, загальна цифра загиблих (з урахуванням цивільного населення, яке не враховувалося під час завантаження) сягає біля 7000 осіб. Катеру охорони вдалося врятувати лише 8 осіб.

Взагалі, інформація про те, що саме відбувалося з судном між 5 і 7 листопада 1941 року є виключно нечіткою, не задокументованою, а в окремих випадках – просто відсутньою. Складається враження, що хтось дуже ретельно попрацював над її знищенням або „упорядкуванням”. Так це чи ні, але в архівній роботі ми завжди враховували декілька базових специфічних аспектів тієї доби.

Досліджуючи події початку Другої Світової війни, потрібно пам'ятати, що архівні матеріали цього часу часто містять помилки і неточності, мають не завжди об'єктивну інформацію. Поряд з фактами масового героїзму в архівних матеріалах зустрічаються і сфальсифіковані дані. В інтерпретації подій, втрати кораблів і літаків власного флоту завжди применшуються, а втрати ворога перебільшуються. Облік дійсних втрат Kriegsmarine від дій Чорноморського флоту СРСР вівся незадовільно. Результати дій кораблів та авіаційних об'єднань фіксувалися на основі доповідей безпосередніх виконавців, які самі особисто часто не бачили загибель корабля або літака ворога. Інколи факт загибелі корабля базувався на окремих ознаках – таких як вибух торпеди, пожежа або дим. Зафіксувавши влучення авіабомби в ціль, командир авіаоб'єднання вважав об'єкт потопленим. Видання льотчиками координат виявленої цілі у відкритому морі з помилкою в 10 миль було справою звичною. Для підводників помилка в 10 миль, причому інколи навіть біля берега, теж не була винятковою. Вибуху торпеди, випущеної з підводного човна, часто було достатньо для визнання потоплення цілі. Зафіксовано випадки, коли кораблі Kriegsmarine вважалися потопленими, якщо авіабомби в ході атаки авіації падали за 10-20 м від борту транспорта. Існують рапорти командирів торпедних катерів, які, обстрілявши з кулемета на повному ході на контркурсах ліхтер Німеччини, вважали його потопленим. Відомо про доповіді пілотів „Ил-2”, які, обстрілявши транспорт з гармат і кулеметів та зафіксувавши вибух бомби „ФАБ-100” поряд з бортом, вважали його знищеним. У бойових умовах донесення про потоплення приймалося на віру. Втрати від мін в ході бойових дій отримувалися від агентурної розвідки, інформація якої теж не завжди була об'єктивною. Затверджена, обов'язкова для всіх система оцінки бойових дій і обліку втрат ворога була відсутня. По Чорноморському флоту не підтверджено, із загального переліку, 540 випадків потоплення кораблів і суден Kriegsmarine. Наприклад, швидкохідний транспорт „F-474C” Kriegsmarine, згідно з інформацією ЦВМА РФ, двічі потоплений бомбардувальною авіацією (36-й МТАП і 47-й ШАП) і двічі потоплений підводними човнами („А-2” і „С-31”). Існує чотири офіційних

різних дати загибелі ШТ і чотири різні місця його загибелі. Ліхтер „CNR 1468” Транспортного флоту Німеччини двічі був потоплений авіацією, 1 раз торпедним катером і врешті-решт затонув у 1944 р. з навігаційних причин. Такі ж самі „погрішності” фіксуються істориками під час роботи в архівах Вермахту, Крігсмаріне і Люфтваффе.

Все це дозволяє констатувати: ми ще дуже багато не знаємо про Велику Вітчизняну війну. А тому питання власних втрат і перемог у цій війні ще чекають своїх дослідників.

Головним базовим документом щодо питання про загибель с/т „Армения” є витяг із Довідника МО СРСР „Погибшие боевые корабли, вспомогательные суда и транспорты” (розділ № 1 Чорноморський театр). У довіднику під № 227 йдеться про наступне: *“...07.11 ТР «Армения» вышел в охранении СКА из Ялты в Туапсе с ранеными и пассажирами. Атакован торпедоносцем. Одна из торпед попала в носовую часть ТР, и он в течении 4 мин. в 11 ч. 25 м. затонул. Погибло около 5000 тыс. человек. Спасено 8”*. У цьому секретному (навіть сьогодні) довіднику було посилення на Справу № 771 (л. 156) АМО ВМФ. У 2004 році на запит ДПС ІА НАН України Центральний Військово-морський архів МО РФ надав лише два документи, які містила ця тема. Перший – Наказ Командуючого Чорноморським флотом № 00162 від 8 серпня 1941 р. *“О зачислении в состав Черноморского Флота сан-транспортов «Армения» и «Абхазия»”*. Другий – Наказ Командуючого Чорноморським флотом № 00320 від 27 листопада 1941 р. *“Об исключении из состава Флота сан-транспорта «Армения»”*. В матеріалах *«Хроники Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре»* (Історичний відділ Наркомату ВМФ СРСР, 1946 р.), яка до серпня 1989 р. зберігалася під грифом „цілком таємно”, інформація про загибель „Армении” подана в такому вигляді: *«7 ноября 1941 года, в 9 ч. 53 м., в районе мыса Сарыч 2 торпедоносца безрезультатно атаковали ТР «Ворошилов» и ТР «Коммунист». В 11 ч. 25 м. ТР «Армения», шедший в охранении двух СКР из Ялты в Туапсе с ранеными и пассажирами, был атакован самолетом-торпедоносцем противника. Одна из двух сброшенных торпед попала в носовую часть корабля, и в 11 ч. 29 м. он затонул в точке ш. 44° 15,5` сев. д. 34° 17`. Спасено 8 человек, погибло около 5 тысяч человек»*. Музей Чорноморського флоту МО РФ інформував, що потопив транспорт „Не-111”, і знаходиться судно в координатах N 44° 55`, E 34° 17`. Музей морського флоту України (Державний департамент морського і річкового транспорту Міністерства транспорту України) на запит вчених відповів, що „Армения” знаходиться в точці N 44° 17`, E 34° 10`. Профільний Архів воєнно-медичних документів Воєнно-медичного музею Міністерства оборони РФ відповів що взагалі не має в свої фондах жодного документу щодо „Армении”.

На жаль, базові архівні матеріали – це майже всі офіційні документи по „Арменії”, які на сьогодні є. Тобто вчені не мають щодо цього судна навіть стандартного набору штабних або робочих (суднових) документів, які збереглися після війни по більшості плавзасобів, які діяли в Чорноморсько-Азовському басейні. В ході дослідження трагедії „Арменії” історики шукають відповіді на чотири головні питання: 1. Яка кількість пасажирів була завантажених на борт судна 5-6-7 листопада 1941 р.? 2. Який генеральний вантаж було завантажено в трюми судна в Севастополі, Балаклаві і Ялті? 3. В результаті чого судно затонуло? 4. Де місце загибелі „Арменії”?

Перше питання, скоріше за все, назавжди залишиться без відповіді.

На момент завантаження пасажирів на борт, на протязі двох днів, облік пасажирів, ймовірно, не вівся взагалі. Це значне порушення правил і законів. Але, в цьому не можна звинувачувати екіпаж взагалі або капітана зокрема. Реальна ситуація в Севастополі, Балаклаві і Ялті, заплутаність управління, розгубленість командування і передпанічний стан цивільного населення не давав іншого варіанту розвитку подій. І в цьому випадку „Арменія” не є якимось виключенням. Прикладом такої ситуації може бути загибель 27.VII.1941 пароплава „Ленін”, який в ході евакуації цивільного населення і призовників з оточеної Одеси, в результаті помилки лоцмана, вийшов за межі фарватеру в районі мису Сарич і підірвався на міні оборонного мінного загородження. Виявилось, що під час завантаження, під обстрілом, облік пасажирів не вівся. Загинуло від 2000 до 4000 осіб.



Фото 3. Пароплав „Ленін”. Обстежений Українсько-американською експедицією „Чорне море-2006” (С.Воронов, Р.Баллард) з борту дослідницького океанографічного судна r/v „Endeavor”.

На початку листопада 1941 року в Криму склалася надзвичайно складна ситуація. Командування флотом було розгублено темпами вторгнення німецьких військ в Крим. Півострів не був готовий до оборони з суші. Таке завдання стало перед командуванням лише в серпні 1941 року, коли флоту довелося здійснювати забезпечення оточеної Одеси, а пізніше займатися евакуацією Одеси, Миколаєва і Херсона. 28 жовтня 1941 року підрозділи 11-ї армії Вермахту перетнули Сиваш і увійшли в Крим. В цей же день на есмінці „Бойкий” залишив Севастополь командуючий Чорноморським флотом. 29 жовтня заступник командуючого ЧФ по сухопутній обороні ГБ контр-адмірал Г.В. Жуков ввів у Севастополі осадний стан. Вже 30 жовтня частини Вермахту вийшли на ближні підступи до Севастополя. Частини Приморської армії і 7-ї бригади морської піхоти ледве встигають відійти на Севастополь через Алушту і Ялту. Весь цей час в небі панує Люфтваффе. В ніч на 1 листопада, згідно з наказом командуючого флотом, основний склад бойових кораблів ЧФ перейшов із Севастополя в Новоросійськ. На цей момент в Головній базі вже накопичилась значна кількість поранених. Враховуючи, що до війни планів масової морської медичної евакуації на Чорному морі взагалі не існувало, а основні шляхи евакуації суходолом поранених в тил були перерізані Вермахтом, командування флотом поклало це завдання на санітарні транспорти.

Всі ці події дають можливість зрозуміти – в яких надзвичайно складних умовах працював екіпаж „Арменії”. Вивантаживши підкріплення, 6 жовтня транспорт на внутрішньому рейді Севастопольської бухти розпочав завантаження поранених і евакуйованих на борт. Завантаження здійснювалося катерами з Вугільної пристані, під постійними атаками авіації ворога.

На сьогодні важко зрозуміти логіку Наказу військам Севастопольського оборонного району № 003 від 6 листопада 1941 року, який зазначив: *“Для санитарного забезпечення частей СОР в каждом секторе создать по одному медико-санитарному батальону и госпитальную базу на 2000 коек из расчета: морской госпиталь на 900 коек и 1300 коек на базе ППГ №76 и 268. Укомплектование произвести за счет медсоставов Приморской и 51-й армий, а также Севастопольской морской базы. Весь излишествовующий состав эвакуировать...”*.

Директива Ставки Верховного Головнокомандуючого №1882 від 7 листопада 1941 року в пункті 3 говорить: *“Севастополь не сдавать ни в коем случае и оборонять его всеми силами...”*. Тому евакуація всього медичного персоналу флоту з Севастополя, м'яко кажучи, зовсім не зрозуміла. Досвід боїв вже говорив про значні втрати і велику кількість поранених. За таких умов кожен санітар, вже не кажучи про лікаря, особливо потрібен. Ще більш незрозумілим є факт завантаження на один транспорт всього складу лікувально-санітарних закладів, які були на той момент у СОР. Більш того,

медперсонал, завантажений на теплохід „Белосток” (в Карантинній бухті) і танкер „Йосиф Сталин” (Вугільна пристань) наказом теж було переведено на „Арменію”.

6 листопада в 14.00 „Арменія” швартується до пристані біля артмайстерні, що поряд з госпіталем на Павловському мисі. Розпочато завантаження поранених. З боку бухти на лівий борт судна вантажили поранених з катера. На сьогодні не існує жодної інформації про кількість завантажених людей. В цей час надійшов Наказ Військової Ради СОР про зміну часу виходу „Арменії” з 19.00 на 17.00, і захід до Ялти. Відомо, що такі санітарні транспорти як „А. Чехов” і „Молдавія”, розраховані на 60-100 поранених, перевозили до 500 осіб, а однотипна з „Вірменією” „Грузія” в одному з рейсів прийняла на борт 6000 чоловік. Тому зрозуміло – на „Арменію” вантажили скільки, скільки вона могла прийняти по максимуму. А враховуючи, що на шляху до Туапсе довантаження не планувалося, то судно було завантажене повністю ще в Севастополі. Виходячи з цього офіційна цифра завантажених поранених в кількості біля 300 чоловік викликає значні сумніви. На 6 листопада госпіталі СОР були вже забиті пораненими, і кожне місце на транспорті важило чиєсь життя. На жаль, з існуючих документів не зрозуміло, яка кількість поранених була в тому чи іншому закладі, і чи евакуація мала відношення як до медперсоналу, так і до поранених установи. Більше того, на 2011 р. історики не мають навіть повного списку членів екіпажу судна. З екіпажу транспорту відомі лише капітан Володимир Якович Плаушевський, старший помічник Микола Фадейовича Знаюненко, старший механік Панайот Іванович Звороно, 2-й помічник Михайло Адамович Лапенко, сигнальник Микола Матвієць і червонофлотець Григорій Антонович Малецький (мобілізований з м.Александрії Кіровоградської обл.).

Не зрозуміла також організація невинувато легковажного конвоювання транспорту. Так, до війни таке завдання не відпрацьовувалося, але вже був сумний досвід п'яти місяців бойових дій і значні втрати від авіації. На момент виходу „Арменії” з порту в Севастополі знаходилися три старих крейсера та старі есмінці. Але, супроводжувати транспорт було доручено малому мисливцеві за підводними човнами типу „МО-4” (бортовий № 041). Довжиною 26,9 м, з двома 45-мм гарматами і двома 12,7-мм кулеметами, катер був просто не в змозі забезпечити протиповітряну оборону і, тим паче, здійснити рятувальні заходи у випадку затоплення судна.

О 17.00 „Арменія” вийшла на Ялту. Згідно з радіограмою Військовій Раді СОР, в Ялті зібралася велика кількість керівних працівників партійного, комсомольського і радянського активу Криму, які прибули 30 жовтня з Сімферополя, і яких ні на чому було евакуювати. В радіограмі було зафіксовано кількість евакуйованих – біля 100 чоловік. Час, коли командир „Арменії” отримав з штабу ЧФ радіограму з наказом зайти на зовнішній рейд

Балаклавської бухти, нам не відомий. Як виявилось в ході досліджень, такий наказ не зафіксовано в жодному документі СОР тієї доби. Теплохід став на якір біля входу в Балаклавську бухту, і з рибальських баркасів та фелюг було розпочато завантаження поранених, цивільних і вантажу. Жодної інформації що до цивільних пасажирів і вантажу не виявлено. Відомо лише, що серед завантажених на борт поранених Балаклавського лазарету не числилось. А медичний персонал лазарету на чолі з воєнлікарем II рангу Ф.А. Голубєвим був евакуйований в Туапсе на „Абхазии” ще 5 листопада. Ймовірно, що завантажувалися поранені, які надходили з передової, яка була вже поряд з Балаклавою. Визначити їх кількість і термін перебування судна на зовнішньому рейді, скоріш за все, не вдасться ніколи.

Біля двох годин ночі „Армения” прибула в Ялту. Взагалі, захід судна в Ялту на той момент було кроком найризикованішим. Ворога в Ялті ще не було. Але по флоту вже було оголошено, що узбережжя від Ялти до миса Чауда (південна частина Керченського півострова) вже захоплена частинами Вермахту. Наказом по ЧФ всім суднам було заборонено плавання між цими пунктами північніше широти 44. Великотонажним кораблям і транспортам, під час плавання між Кримом і Кавказом наказувалося відходити від берега до паралелі 43.

Вночі 7 листопада обстановка в Ялті була вкрай напруженою. В цей час частини генерала Петрова відступали через Ялту на Севастополь. У місті зібралось цивільне населення з Сімферополя, Алушти та інших міст. В останніх числах жовтня Ялту покинули правоохоронні органи. Державне управління було паралізовано. У місті вже панувало беззаконня: в архівних матеріалах зафіксовано факти бандитизму і мародерства. Грабувалися магазини і склади. Працівники заводу Массандрівських вин зливали продукцію по трубах в море. Цивільне населення і поранені та медичний персонал одинадцяти госпіталів Ялти і прилягаючих міст, були сконцентровані в приміщенні морського вокзалу. З 4 листопада місто постійно бомбардувалося „Ju-88”. В той же день всі середні та малі плавзасоби, які були в порту, вийшли на Кавказ. Судна, які по технічним причинам не могли здійснити перехід, були потоплені сторожовим катером на зовнішньому рейді порту. Місто практично ніким не охоронялося. Взагалі, не зрозуміло чому частину активу із Сімферополя, який перебував в Ялті з 30 жовтня, не евакуювали на однотипній з „Арменией” „Абхазии”, яка вийшла з Ялти о 21 г. 41 хв. 31 жовтня. Врешті решт в ніч на 1 листопада з Севастополя на Новоросійськ, повз Ялту, пройшли найбільші кораблі Чорноморського флоту...

З другої години ночі розпочалося завантаження і без того перевантаженої „Армении”. Весь мол і причал були заповнені людьми. Поперек молу стояли бійці НКВС з гвинтівками і пропускали лише поранених і жінок з дітьми. Інколи скрізь стрій проривалися чоловіки. Декілька разів чулися панічні крики:

„Німці в Ялті!” Окремі історики не виключають гіпотезу, що саме ці крики зумовили командира судна рубати швартови і виходити в море. Завантаження йшло приблизно до 7 годин ранку. Біля 8 години за участю озброєних членів екіпажу було піднято трап. Під час підйому трапу декілька чоловіків зірвалися в воду. „Арменія” здала назад, вирулила на середину акваторії і на максимальних оборотах пішла в невідоме... За свідченнями учасників, на молу залишилась зовсім незначна кількість людей. Отже, на борт було прийнято не менше 1000 осіб. Існує інформація, що всі палуби судна були заповнені людьми, які стояли суцільною стіною. Через деякий час після відходу „Арменії” мол було підірвано. В районі Массандри вже було чути постріли.

За офіційною версією командуючого ЧФ віце-адмірала П.С.Октябрського, командир судна мав наказ про вихід після 19.00. В мемуарах це звучить так: *«Когда мне стало известно, что транспорт собирается выходить из Ялты днем, я сам лично передал приказание командиру ни в коем случае из Ялты не выходить до 19.00, то есть до темноты. Мы не имели средств хорошо обеспечить прикрытия транспорта с воздуха и моря. Связь работала надежно, командир приказание получил и, несмотря на это, вышел из Ялты в 8.00. В 11.00 он был атакован самолетами-торпедоносцами и потоплен. После попадания торпеды «Армения» находилась на плаву четыре минуты».* Отже, трагедія „Арменії” – це невиконаний наказ командуючого флотом? Але існує інформація Героя Радянського Союзу Івана Олексійовича Бурмістрова, на той час старшого морського начальника Ялти, який керував евакуацією і потім супроводжував транспорт на борту „МО-4”, про телеграму (радіограму) з вимогою про терміновий вихід в море. І.О.Бурмістров вимагав від командира транспорту перенести вихід на 18.00. Але В.Я.Плаушевський відмовився, мотивуючи категоричною формою наказу.

В жодному архівному або мемуарному матеріалі немає навіть незначної згадки про цей наказ. Формально такий наказ міг дати лише командуючий флотом. Виходячи з того, що його наказ нам відомий, серед істориків час від часу виникає дві версії щодо джерела наказу: НКВС і Абвер. НКВС – з метою самоврятування в умовах паніки. Але версія з Абвером просто безпідставна. Який сенс топити судно, коли передові частини Манштейна вже були біля Ялти, і ввечері мали шанс спокійно його захопити? Так, диверсанти Вермахту напевне були на той момент в Ялті. Проте їх роль зводилась до ціленаведення для німецької артилерії. Тому версія вдало спланованої акції Абверу не має права на існування.

Проводячи дослідження історії катастрофи „Арменії”, вчені зіткнулися з ще однією незрозумілою і таємничою ситуацією. Жоден документ не містить інформацію про вантаж транспорту. Так все ж таки – що везла „Арменія” з оточеного Севастополя, і чи не став цей вантаж причиною загибелі судна? Чи можливо, що саме він створив умови для загибелі такої кількості людей? Який

генеральний вантаж було завантажено в трюми судна в Севастополі, Балаклаві і Ялті?

Шість трюмів і 2 твіндека судна, які могли прийняти до 1100 тон вантажу, безумовно використовувалися максимально. Чи вантажили до них людей? Можливо. Та на сьогодні історики не мають такої інформації. Прості розрахунки дають право на гіпотезу, що „Армения” не змогла б прийняти на борт 6000 людей без використання вантажних приміщень. В ході війни люди мало думають про зручності і сервіс. Тому це навіть не викликає здивування і не є чимось виключним. Директива Ставки Верховного Головнокомандуючого № 1882 від 7 листопада 1941 року в пункті 9 говорить: *„Эвакуировать из Севастополя и Керчи на Кавказ все ценное, но не нужно для обороны...”*. Архівні документи не містять навіть натяку на наявність на борту „Армении” якихось матеріальних цінностей. Наприклад, про те, що на борту пароплава „Ленин” були евакуйовані активи Одеського державного банку і 450 т. кольорових металів в злитках, відомо з багатьох документів. Безумовно можна з самого початку виключити, що судно йшло з Севастополя в баласті, тобто з пустими трюмами. В той час такого злочину ніхто б не допустив, тому що в місті було ще багато цінностей, які не встигли евакуювати. Виходячи з відсутності інформації висновок такий: або вантаж був занадто засекреченим, або пасажирами були забиті всі вантажні площі судна. Що до засекреченого вантажу, то вже давно існує гіпотеза про таємне вивезення з Севастополя хімічних артилерійських снарядів, виявлення яких могло б дуже зашкодити міжнародному іміджу СРСР. Існує не підтверджена інформація про виявлення на борту транспорта „Грузия” (який був потоплений 14.VI.1942 р. в Севастополі) артилерійських снарядів з бойовими отруйними речовинами типу „іприт” і „люїзіт”.

Єдине, в чому не мають сумнівів більшість морських істориків, так це причина затоплення судна. Безумовно, це – атака торпедоносця Люфтваффе „He-111J” першої ескадрильї авіагрупи „I/KG28”. Практично всі існуючі офіційні документи говорять саме про це. Мемуарні матеріали (П.С.Октябрського, П.А.Моргунова, та інших) говорять лише про торпедоносець. Нещодавно виявлено нове свідчення – знято гриф „Таємно” з спецматеріалів «Боевая деятельность авиации ВМФ в Великой Отечественной войне Советского союза 1941-1945 гг.» (ч. III, М.: Воениздат МО СРСР, 1963), в яких на сторінці 214 наводиться наступна інформація: *«...7 ноября 1941 года в районе Ялты был торпедирован теплоход «Армения». Теплоход прикрывался двумя самолетами “И-153”, которые ходили на высоте 500 над облачностью в два-три балла. Торпедоносец зашел со стороны берега и с бреющего полета с дистанции 600 метров сбросил торпеду, после чего ушел в облака и скрылся. Корабль затонул. Истребители прикрытия допустили неосмотрительность, ходили за облаками далеко в стороне от охраняемого корабля и дали*

возможность самолету противника безнаказанно атаковать и потопить наш корабль». Версію мемуарів «Подвиг Севастополя» (видавництво «Таврія», 1977) і «Крымские тетради» (І.З Вергасова) та довідку Музею морського флоту України (м. Одеса) про потоплення „Армении” з’єднанням бомбардувальників Люфтваффе (біля 40 літаків) не підтвержене жодним документом. Протиріччя в інформації командуючого флотом про те, що „из-за плохих метеорологических условий действия авиации ГБ ограничивались барражем над Севастополем и вылетами в воздушную разведку...”, і його заборона виходити „Армении” вдень, та відомі дані про прикриття судна двома винищувачами „И-153” – ще одне підтвердження розгубленості і неінформованості командування на цьому етапі бойових дій.

У навколонукових виданнях часто згадується аморальність потоплення літаком Люфтваффе санітарного транспорту. На сьогодні вчені одностайні: СРСР сам не виконував вимоги Гагської і Женевської конвенцій, які трактували, що санітарні транспорти, які мали відповідний колір корпусу і знаки на бортах і палубі, та білий прапор з червоним хрестом на грот-щоглі, ні за яких умов не можуть бути атаковані, якщо їх дії не протирічать положенням конвенцій. На жаль, з перших днів війни радянські санітарні транспорти порушували ці конвенції майже в кожному рейсі. Санітарні транспорти ЧФ постійно використовувалися для вирішення військових завдань (тобто, після рейса з пораненими транспортували підкріплення і боєприпаси на фронт).

Через Німецьку Службу обліку втрат Вермахту (WASt) в Берліні Федерального Міністерства внутрішніх справ Німеччини вченими продовжується пошук льотчика Люфтваффе, який потопив „Армению”. Але, німецькі історики вважають, що це неможливо, так як архіви Люфтваффе знаходяться в Росії.

Дивує факт надзвичайно швидкого затоплення судна. Клепаний, розділений на 9 головних відсіків корпус судна мав шанси протриматися на поверхні значно довше.

Безумовно, десь в архівах все ще чекають своїх дослідників матеріали, які зможуть дати відповідь хоч на якусь частину питань. Адже не виключено, що слідчі матеріали допитів І.А.Бурмістрова, командира МО „041” старшого лейтенанта П.А.Кулашова та старшини Бочарова (військовослужбовця 5 „МСО”, який врятувався з „Армении”), котрих допитували в Севастополі майже місяць, таки встигли вивезти на Кавказ. Адже потім була майже піврічна епопея оборони Севастополя, під час якої вивозили і архівні фонди. Десь в архівах ВПС СРСР, можливо, збереглася доповідь про політ командира ланки капітана Філіппова і його відомого. На жаль, серед живих ветеранів ВПС ЧФ та ЧЧФ ані цих льотчиків, ані членів екіпажу „МО” № 041 вже немає. Справа № 19, на яку посилався в книзі „Героический Севастополь” генерал

П.А.Моргунов, і яка, ймовірно, містила невідомий нам матеріал, згідно з листом начальника ОЦВМА Л. Кірсанової, знищена в 1949 р.

Найнезрозумілішим для фахівців залишається питання кількості врятованих. На сьогодні відомо про врятування „МО” 8 пасажирів „Арменії”. Інформація про ще одного пасажирів, який врятувався самотійно, під сумнівом. І перше питання, яке виникає – чому катер супроводження так мало врятував людей? Приклади показують, що 27-метровий мисливець за підводними човнами типу „МО-4” міг прийняти на борт до 70 пасажирів. Однотипний з ним СКА „№ 021” 30.VI.1942 евакуював із Севастополя 70 осіб. Менший за габаритами „СКА-0112” (типу „МО-2”) 02.VII.1942 евакуював із Севастополя 74 особи. У нас на сьогодні немає точної інформації про погоду на момент катастрофи. За мемуарними свідченнями члена екіпажу „МО”, який діяв в той же час біля мису Сарич, о 10 години ранку в районі їх розташування був шторм. Крен катера досягав 45°. В той же час згадується, що в Ялті погода була непогожа (в окремих джерелах – слякотна). Про шторм не йдеться. Так, листопад 1941 року був холодний. Кінохроніка демонструє, що в Москві було сніжно і морозно. Але навіть з урахуванням шторму вісім врятованих – це надзвичайно мало. „Арменія” фактично світовий рекордсмен по мінімальній кількості врятованих від кількості загиблих.

В ході кропітких архівних пошуків співробітниками Департаменту виявлено імена 162 пасажирів „Арменії”, які загинули. Частина загиблих перерахована в Книзі Пам’яті міста-героя Севастополя. На жаль, там згадуються лише 80 старших офіцерів медичної служби. Із 113 медиків із складу екіпажу „Арменії” виявлено інформація про 13. З 8 офіційно врятованих, крім старшини Бочарова, відомі Єлісеєва Лідія Василівна (40 р., м. Астрахань, рос., воєн-фельдшер) і Прагер Айзік Ельканович (30 р., євр, нач. санслужби). Імена ще п’яти врятованих пасажирів невідомі. Повернувшись в оточений Севастополь, всі вони згинули в хаосі війни.

У 2005 році із ЗМІ з’явилась інформація про ще одного пасажирів, який врятувався – жительку м.Ялта Анастасію Іванівну Попову. За розповіддю журналістів, вона сама виплила на берег в районі Гурзуфа. На жаль, ця інформація не підтверджена жодним офіційним документом або свідком. Так, не виключено, що жінка врятувалася на якомусь плаваючому предметі (за зразком головної героїні фільму „Титанік”). Але факт, що інформація про врятування виплила в ході оформлення пільг на отримання житла в Ялті, робить її ще більш сумнівною.

І остання таємниця „Арменії” – де саме затонуло судно?

Існує три варіанти координат місця загибелі, всі три – невідомого походження. Які з них надані командиром „МО” – невідомо. Враховуючи, що це – єдиний свідок катастрофи, координати з цього джерела були б найбільш

реальними. Існує версія, що штурман катера взагалі координати не фіксував, так як рух здійснювався за великим судном, на якому і вели прокладку курсу.

Результати перших перевірок архівних координат були вражаючі. Координати, які надані Музеєм Чорноморського флоту МО РФ, показують місце взагалі на суші, на схилі гори Ай-Петрі. Координати Музею морського флоту України вказали на точку на траверсі мису Ай-Тодор (Ластівкового гнізда) на відстані 7,5 миль від узбережжя, з глибиною 400-500 м (квадрат №1). Координати «Хроніки Великої Отчественной війни Советського Союзу на Чорноморском театре» вказували на точку на траверсі мису Ай-Тодор на відстані 13 миль з глибиною біля 1200 м (квадрат №3).

За логікою сучасних судноводіїв, капітан „Арменії”, скоріш за все, вийшов у відкрите моря і на максимальних обертах рушив у бік Туреччини з метою найшвидше відійти від берега. В червні-липні 1942 року так робили маже всі плавзасоби, які проривались із Севастополя. Як правило, лише за 80-100 км від берега судна повертали на Кавказ. Враховуючи, що в 1941 році напроти Ялтинського порту було встановлено мінний загороджувач (дані ДП Укркартографія), перший висновок археологів – судно не могло затонути напроти Ялти. Отже після виходу с порту судно або повернуло вздовж берега на захід, в бік Севастополя, або під берегом на схід – в бік Алушти. Так, з двох варіантів виходу з порту розпочався пошук місця загибелі „Арменії”. Як першочерговий брався варіант рекомендованого курсу. За інформацією Музею МФУ на 7.11.1941 р. рекомендований курс за маршрутом Ялта-Туапсе пролягав вздовж берега до мису Аю-Даг, і вже звідти виконувався поворот на Кавказ. Гіпотеза була сумнівною, оскільки на момент виходу судна передові частини Вермахту вже знаходились в районі Нікітського саду, і польова артилерія могла легко розстріляти його з траси Алушта-Ялта. Отже, першочерговими були координати мису Ай-Тодор.



Фото 4. Водолазний морський бот „Почаїв”

Науково-дослідного центру Збройних Сил України „Державний океанаріум”. Підводно-археологічна експедиція з пошуку с/т «Арменія» (2005 р.).

27 травня 2005 року на борту морського водолазного боту «Почаїв» (НДЦ «Державний океанаріум» Збройних Сил України) розпочалась перша підводно-археологічна експедиція з пошуку „Арменії”. В квадраті № 1 населений підводний апарат „Лангуст” (командир Кулагін Валерій Володимирович) занурився на глибину 462–540 м, і 8 годин здійснював огляд донної поверхні через бортові ілюмінатори НПА. Залишків „Арменії” або інших, неідентифікованих об’єктів, не виявлено. 1200-метрова глибина квадрату №3 нам поки що недоступна.



Фото 5. Населений підводний апарат „Лангуст”

Науково-дослідного центру Збройних Сил України “Державний океанаріум”. Підводно-археологічна експедиція з пошуку с/т „Арменія” (2005 р.). Занурення на глибину 500 м.



Фото 6. Лоцманський катер Ялтинського морського порту „ЛК-8”. Підводно-археологічна експедиція з пошуку с/т „Арменія” (2006 р.).

Тому з 7 по 12 червня 2005 р. з борту лоцманського катера „ЛК-8” (Ялтинський морський торговий порт) здійснено обстеження квадрату № 2, розташованого на відстані 2 милі на траверсі МДЦ „Артек”. З допомогою гідролокатора бокового огляду (НДЦ “Державний океанаріум”) було оглянуто ділянку донної поверхні на глибині 90-250 м. На глибині 182 м виявлено неідентифікований об’єкт, який може бути фрагментом „Арменії”. Подальший пошук припинено в зв’язку з вичерпаністю можливостей пошукової техніки, яка є в наявності.

З 15 по 28 серпня 2005 р. з „ЛК-8” проведено додаткове дослідження квадрату № 2. Вдосконалений гідролокатор ідентифікував виявлений раніше об’єкт як геологічне утворення скельного типу. Більш потужна пошукова техніка в Україні на сьогодні відсутня.

11 травня 2006 року в ході Підводно-археологічної експедиції „Чорне море-2006” (С.О.Воронов, Р.Д.Баллард) з борту дослідного океанографічного судна г/в „Endeavor” Інституту археологічної океанографії Університету Род-Айленда (США) було повторно обстежено район квадрату № 1. Дві доби, по 24 години без перерв, з використанням найпотужнішого в світі гідролокатора бокового огляду „Echo”, обстежувався шельф між мисом Ай-Тодор та мисом Нікіта на глибинах від 200 до 500 м. Результат нульовий.



Фото 7. Дослідницьке океанографічне судно г/в „Endeavor”
Інституту археологічної океанографії Університету Род-Айленд (США).
Українсько-американська експедиція „Чорне море-2006” (С.Воронов, Р.Баллард).



Фото 9. С. Воронов і Р. Баллард в центрі управління на борту науково-дослідного судна „NRV Alliance”. Міжнародна підводно-археологічна експедиція „Візантія-2007”.

7-9 червня 2007 року з борту судна розмагнічування ВМС України „Балта” обстежено квадрат № 4 – прямокутник на відстані 3 милі від берега на траверсі між МДЦ „Артек” і мисом Нікіта. Гідролокатором бокового огляду „Гідра-3” (НДЦ „Екран”, Російська Федерація) обстежено глибини 250–570 м. Транспорт не знайдено.



Фото 10. Допоміжне судно ВМС України „Балта”. Підводно-археологічна експедиція з пошуку с/т „Арменія” (2007 р.).

12 серпня 2008 року з борта м/я „Наутилус-Юг” (Балаклава) з допомогою вдосконаленої „Гідри-3” в тому ж квадраті обстежено шельф до глибини 740 м. Ніяких слідів катастрофи.

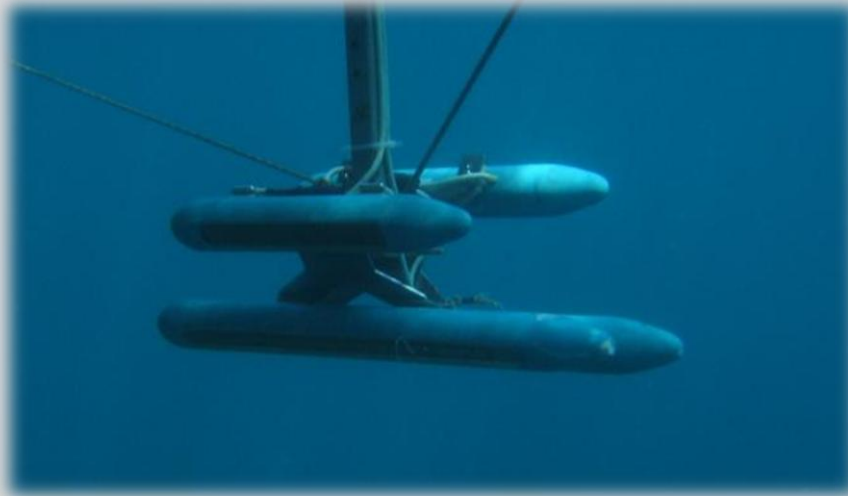


Фото 11. Інтерферометричний гідролокатор бокового огляду „Гідра ПГБО 100”. Підводно-археологічна експедиція з пошуку с/т „Арменія” (2007 р.).



Фото 12. Корабель океанографічних досліджень “USNS «Pathfinder»” (США). Третя глибоководна експедиція (2008 р.).

6-17 вересня 2008 року в ході III-ї міжнародної глибоководної підводно-археологічної експедиція на судні USNS “Pathfinder” (США) з використанням гідролокатора бокового огляду „Diana” („Edgetech 4200”, частота 300/600 кГц) обстежено район шельфу від квадрата № 1 до межі територіальних вод. Позитивний результат відсутній.

На 1 вересня 2011 року залишилось два недосліджених квадрата. Один за 4 милі на траверсі мису Аю-Даг. Другий – на милю за межами територіальних вод на траверсі мису Ай-Тодор. Перший з рибальських джерел, другий з

архівних джерел Німеччини. І перший, і другий варіант говорить про те, що „Армения” встигла відійти на значну відстань від берега. Враховуючи, що після глибин 200 м йде стрімкий звал на глибину 1500-1700 м, не виключено, що „Армения” сповзла по цьому схилу в морську котловину, де ймовірно і чекає вчених серед тисяч затонулих за багато віків кораблів різних епох.

Середнє за розмірами судно, вп'ятеро менша ніж „RMS Titanic” і „Wilhelm Gustloff”, „Армения” і в XXI столітті залишається однією з найбільших таємниць морської історії. Зрозуміло, що коли в фронтових котлах знищувалися багатотисячні армії, і рахунок жертв йшов на мільйони, ця катастрофа залишилась за бортом історії, а потім і взагалі була забута.

Інколи археологів звинувачують в тому, що ми порушуємо спокій загиблих, і чи потрібно це взагалі. Скільки років пройшло... Ми не збираємося проводити на борту „Армении” розкопки чи якісь дослідження внутрішніх приміщень. Але на карті України обов'язково повинна з'явитися позначка, що саме тут місце, можливо, самої трагічної морської катастрофи в історії людства, яка є невід'ємною частиною нашої історії. Можливо, саме це і буде реальним підтвердженням того, що ми дійсно все пам'ятаємо і шануємо... В радянські часи була гарна традиція, коли в морі в місцях визначних подій з суден, які проходять поряд, давалися гудки. „Армения” повинна мати таке право... Страшна колонка № 9 в особистих справах моряків „Место погребения – в море” не означає повного забуття.



Фото 14. Моторна яхта «Наutilus-Юг» (Україна, Балаклава) на зовнішньому рейді Балаклавської бухти. Підводно-археологічна експедиція з пошуку с/т «Армения» (2009 р.).

І перші офіційні кроки вже зроблено. За ініціативи народного депутата України, голови підкомітету з питань вдосконалення законодавства про адміністративні правопорушення Комітету Верховної Ради України з питань законодавчого забезпечення правоохоронної діяльності В.В.Шемчука на розгляд Верховної Ради винесено проект Закону України „Про внесення змін до Закону України „Про охорону культурної спадщини” (щодо надання об’єктам підводної культурної спадщини статусу Морського меморіалу)”.

На 2012 рік запланована нова експедиція підводних археологів з пошуку місця загибелі „Арменії”. Залишилось лише два квадрати, де це могло статися...

Воронов С.А. Транспорт „Армения”: неизвестная трагедия.

Статья посвящена загадкам последнего рейса санитарного транспорта „Армения”, который 7 ноября 1941 года был потоплен немецким самолетом-торпедоносцем. На судне погибло от 5000 до 7000 человек. В статье воспроизводится хроника подводного поиска места гибели „Армении”.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, санитарный транспорт „Армения”, Департамент подводного наследия ИА НАНУ, Севастополь, Ялта.

Voronov S.A. Transport „Armenia”: unknown tragedy.

The article is devoted to the mysteries of the last trip of sanitary transport „Armenia” which was sunk by German torpedo aircraft on November, 7, 1941. Between 5000 to 7000 people died on the ship. The article reproduces the chronicle of submarine search of the place of „Armenia” wreck.

Keywords: Great Patriotic war, sanitary transport „Armenia”, Department of the underwater heritage IA NANU, Sevastopol, Yalta.