

Гибель теплохода «Армения»: проблемные эпизоды событий на Чёрном море с 4 по 7 ноября 1941 года

Г. А. Гребенщикова,
доктор исторических наук, профессор, член-корреспондент РАЕН, академик Академии
Истории науки и техники, научный сотрудник–консультант ЦПИ РГО.
galina_gre@bk.ru

Аннотация

При изучении архивных документов о судьбе теплохода «Армения» выявились противоречивые и путанные обстоятельства — как временные, так и фактические. Эти неувязки оказались настолько явно выраженными, что возникла необходимость их осмыслить и сделать определённые выводы. В предлагаемом докладе изложены факты цепи событий, завершившихся гибелью теплохода. Рассмотрены и проанализированы важные сюжеты: 1. особенности рейсов сантранспорта «Армения» в указанный период на коммуникации Туапсе — Севастополь — Ялта. 2. Несоответствие записей в вахтенном журнале тральщика «Груз» записям в «Журнале боевых действий эскадренного миноносца "Сообразительный"». 3. Роль оперсводок Штаба Вооружённых Сил Крыма и Штаба Севастопольского Оборонительного района об обстановке на сухопутном театре военных действий в трагической судьбе «Армении». 4. Противоречивые показания лётчиков звена истребителей Нева-3 в роковой день рейса «Армении» из Ялты в Туапсе 7 ноября 1941 года.

4 ноября 1941 года командир эсминца «Сообразительный» капитан-лейтенант С. С. Ворков направил командиру отряда лёгких сил Черноморского флота капитану 1 ранга Басистому боевое донесение:

«Задача: конвоирование транспортов.

Состав: ТР "Серго" и ТР "Армения", э/м "Сообразительный", ТЩ "Груз".

Выполнение: 4 ноября 1941 года.

Изложим важную детализировку дня 4 ноября 1941 года, которая повлекла за собой цепочку событий, завершившихся через двое с небольшим суток масштабной трагедией на море. В документации оперативного дежурного Штаба Черноморского флота имеется *План перехода транспортов на 4, 5 и 6 ноября*, который составляли и утверждали заранее. По этому расписанию график предусматривал выход «Армении» из порта Туапсе в Севастополь 4 ноября в 5 часов утра совместно с теплоходом «Абхазия» и эскортом сопровождения — двух номерных сторожевых катеров СКА 141 и 118, и одного тральщика № 13. Ровно в назначенное время конвой вышел из порта, но из-за неисправности машины «Армения» в сопровождении СКА 141 вернулась в Туапсе, поэтому выход теплохода из порта назначался «По готовности». Пока механики в порту устраняли на «Армении» поломку, капитан-лейтенант С. С. Ворков получил приказ начальника Штаба флота контр-адмирала И. Д. Елисеева конвоировать транспорты из Туапсе в Севастополь по готовности их к выходу в море. «Армению» с транспортом «Серго» включили в состав другого конвоя — эсминца «Сообразительный» и тральщика «Груз», и 4 ноября в 15 часов 35 минут Ворков на «Сообразительном» начал выводить суда из порта фарватером № 2.

В вахтенном журнале тральщика «Груз» зафиксировано, что тральщик, «сопровождая теплоход «Армения», вышли из Туапсе в 15 часов 10 минут, то есть на 25 минут раньше «Сообразительного» и «Серго», что позже отметил Ворков в рапорте начальству: «В порту имела место безрассудная распорядительность оперативных дежурных, мало сведущих с морем (дежурит сухопутный майор)», и в силу указанных причин «Армения» и «Груз» вышли раньше положенного времени, «а досужливый начальник конвойной службы базы» даже не успел проинструктировать ни командира тральщика, ни командира «Армении» и получилось так, что они не знали, что следуют

совместно с транспортом "Серго" и с эсминцем "Сообразительный". Конечно, при такой организации мне пришлось ТР ТР собирать в море, оставив транспорт "Серго" с наступлением темноты одного и зная приблизительно маршрут следования второго транспорта, в 20 часов 10 минут увеличив ход до 25 узлов, следуя на поиски, и в 20 часов 39 минут их обнаружил».

Таким образом, «Армения» вышла из Туапсе с опозданием на десять с половиной часов, и, как выяснится позже из материалов следствия Особого отдела НКВД Черноморского флота, капитан В. Я. Плаушевский получил приказ проследовать из Туапсе не в Севастополь, а прямо в Ялту, чтобы забрать там раненых и эвакуированных и доставить их в Туапсе. Приход «Армении» в Ялту предполагался 5 ноября в 22 часа.

Того же 4 ноября в 20 часов 40 минут в «Журнале боевых действий» эсминца «Сообразительный» записали: *«Пошли на сближение с тральщиком "Груз" и теплоходом "Армения". Дали ход 250 оборотов. Легли на ИК = 270°»*. В 21 час 37 минут с «Сообразительного» просемафорили тральщику «Груз»: *«Следовать за мной»*, а через пять минут — в 21 час 42 минуты — повторили сигнал для «Груза»: *«Вступить в кильватер»*, то есть занять место в предписанном ордере для ночного времени суток и идти концевым, прикрывая «Армению».

Далее, согласно «Журналу боевых действий» «Сообразительного», 4 ноября в 22 часа 15 минут по приказу Воркова с «Сообразительного» дали тральщику «Груз» вторичный сигнал: *«Лечь на обратный курс вместе с т/х "Армения"»*. Информация об этом же сигнале — *«Командиру лечь на обратный курс вместе с т/х "Армения"»* имеется в боевом донесении Воркова командиру отряда лёгких сил Черноморского флота капитану 1 ранга Басистому, подшитому в делопроизводстве под заголовком «Отчётный материал эсминца "Сообразительный" отряда лёгких сил ЧФ по выполнению боевых операций с 22-го июня 1941 года по 1 ноября 1942 года». А 5 ноября в 22 часа 15 минут в «Отчётном материале эсминца "Сообразительный..." на эсминце записали: *«Легли на ИК=270°». Видимость ухудшилась. Т/х "Армения" и ТЩ "Груз" скрылись с видимости»*.

«Журнал боевых действий» эсминца «Сообразительный» подписал командир БЧ-4 «Сообразительного» лейтенант Калмыков, и его сведения совпадают с донесением Воркова капитану 1 ранга Басистому. Но в таком случае откуда взялась дата сигнала с «Сообразительного» на тральщик «Груз» *«Лечь на обратный курс вместе с т/х "Армения"»* — 5е ноября? Объяснение этому содержится в материалах следствия Особого Отдела НКВД Черноморского флота, где в ходе расследования названа именно эта дата.

Содержание семафора Воркова тральщику «Груз» заключалось в том, что санитарный транспорт «Армения», сопровождаемый тральщиком «Груз», следовали в направлении на Ялту, а не на Севастополь, куда Ворков вёл конвой. Как он доложил начальству, командир тральщика «не понимая, в чем дело и не зная, что нужно следовать вместе, законно был в недоумении, которое я поставил в кратчайший срок разъяснить, в чем дело». Другими словами, командир тральщика «Груз» был уверен в том, что он прикрывает «Армению» на переходе Туапсе — Ялта, а не Туапсе — Севастополь. Но выполняя приказ начальника конвоя Воркова, тральщик «Груз» и «Армения» легли на обратный курс.

В боевом донесении Воркова указано: «ТР "Армения" имел предписание следовать в Ялту, я же как командир конвоя имел предписание доставить его в Севастополь, а не в Ялту, ибо последняя уже была взята немцами». Последняя фраза чрезвычайно важна; это приказание Воркова будет фигурировать в ходе расследования НКВД, но в «Журнале боевых действий» эсминца «Сообразительный» не расшифровано содержание семафора, переданного на «Груз», а только указано: *«Лечь на обратный курс вместе с т/х "Армения"»*.

А вот в вахтенном журнале тральщика «Груз» записано:

«Вторник 4 ноября. 22 часа 22 минуты. На горизонте силуэты кораблей.

22 часа 33 минуты. После переговоров ратьером установили: корабли были танкер и миноносец "Сообразительный". Идём все в кильватер».

5 ноября. Среда: 10 часов утра. «Миноносец Сообразительный передал нам семафор, что в Ялту идти нельзя. Мы с теплоходом должны следовать в Севастополь».

Из содержания семафора капитан-лейтенанта С. С. Воркова напрашивается вопрос: на каком основании он решил, что Ялта уже занята противником, в связи с чем он приказал капитану «Армении» идти в Севастополь? Кто сообщил ему такую информацию? Как выяснилось, 4 ноября Начальник Штаба Черноморского флота контр-адмирал И. Д. Елисеев объявил по флоту, что побережье от Ялты до мыса Чауда занято противником, поэтому И.Д. Елисеев и приказал командиру эсминца «Сообразительный» Воркову доставить конвой в Севастополь. В действительности немцы в тот день, 4 ноября, заняли Алушту. Обратим внимание, что в журнале «Груза» даты разнятся с журналом «Сообразительного» — 4 и 5 ноября соответственно.

Вот оперсводка № 150 Штаба Вооружённых Сил Крыма за 5 ноября 1941 года, на 19 часов: «Севастополь. Из Сюрень по дороге на Ялту 17.00 05. 11. обнаружено движение 150 автомашин с пехотой противника». Второе сообщение — это оперразведсводка Штаба Севастопольского Оборонительного района: «К исходу 5. 11. авиаразведка установила: движение мотоколонны до 150 машин головой — Албат. Колонна пехоты длиной до двух км головой подходила к высоте 255,5. До двух эскадронов конницы в районе кургана Кара-Оба. Противник превосходящими силами обтекая с флангов наш 80 ОРБ вынудил оставить Дуванкой. 7 Морбригада прибыла в Ялта. 25 СД движется на Ялта. Штаб 172 СД — Ялта по радио сообщил, что местонахождения частей дивизии и командира дивизии не знает. Главные силы 72 ПД немцев движутся на Ялта. Противник овладел Дуванкой. Штаб 25 и 95 СД сосредоточился — Ялта».

Радиосвязь на эсминце «Сообразительном», а, возможно, на «Армении» и «Грузе» работала исправно, и командиры эсминца и тральщика регулярно принимали радио с Главной Базы. Поэтому правомерно говорить о том, что капитан-лейтенант С. С. Ворков и старший лейтенант А. М. Кроль располагали приведёнными оперсводками Штабов — Вооружённых Сил Крыма и Севастопольского Оборонительного района. Подтверждением Тому служит запись в вахтенному журнале «Груза»:

5 ноября. 22 – 30 «Теплоход Армения вышел из строя и лёг на курс в Ялту»

22 – 50 «Теплоход Армения лёг в кильватер. Следуем в Севастополь самостоятельно».

В журнале отсутствует запись о светограмме, которую 5 ноября в 22 часа (по другим данным – в 22 часа 30 минут) старший лейтенант А. М. Кроль дал капитану «Армении» В. Я. Плаушевскому: «Командиру "Армения". Ялта занята противником. Немедленно возвращайтесь в Севастополь. Командир ТИЦ "Груз"». Маршрут в Севастополь изначально не планировался, а в Ялте В. Я. Плаушевскому назначалось принять на борт теплохода раненых и эвакуированных и выйти обратно в Туапсе, причём выход из порта Ялта было необходимо произвести не позднее пяти часов утра, а в случае невозможности — только в 19 часов. Поставив такую задачу, Начальник Отдела обеспечения коммуникаций И. М. Нестеров особо подчеркнул: «Соблюдайте время выхода точно. Не подвергайте корабль опасности».

Но теплоход — на основании содержания светограммы командира тральщика «Груз» старшего лейтенанта А. М. Кроля — пошёл из Туапсе в Севастополь и задержался там. Причиной позднего выхода «Армении» из Севастополя 6-го ноября – вышел после 20-ти часов вместо 18-ти — следствие назвало выведение буксирами в 18 часов теплохода «Грузии», и основную тяжесть вины за несвоевременное обеспечение выхода «Армении» возложили на оперативного дежурного Штаба ЧФ капитан-лейтенанта В. И. Иванова.

Однако, как полагало следствие, даже это обстоятельство не могло стать роковым для «Армении», если бы в ночь с 6 на 7 ноября, когда теплоход пришёл в Ялту, оперативно произвели бы погрузку, с учётом прибытия «Армении» в 1 час 15 минут. Тогда бы «Армения» могла выйти из Ялты в 5 часов утра, но погрузка затянулась до 8 часов утра.

В материалах следствия указано: «Согласно плана отдела обеспечения коммуникации Штаба ЧФ, теплоход " Армения" 6 ноября в 18 часов должен был выйти в Ялту с тем же заданием, то есть принять на борт раненых бойцов и городское население Ялты в общем количестве до 5 000 человек. 7 ноября в 1 час 15 минут ночи «Армения» пришла в Ялту, хотя по графику должна была прийти 6 в 18 часов вечера.

По показанию оперативного дежурного Штаба ЧФ капитан-лейтенанта Г. Д. Дьяченко, в пять часов утра 7 ноября из Ялты в Штаб позвонил капитан 1 ранга Бурмистров и сообщил, что обстановка не позволяет держать теплоход в течение дня, что противник занял Кызылташ и движется на Ялту, «и что отмечается движение противника по проселочной дороге на Алупку». По телефонной информации Бурмистрова оперативный дежурный, как и полагалось, внёс запись в Журнал: «Наши части отходят. Противник обстреливает Ялту из пулемета с гор». (7 ноября немцы ещё не заняли Ялту).

Далее вновь обнаруживается несовпадение. Позже И. А. Бурмистров на допросе показал, что *обстановку на фронте он не знал, поэтому никакой информации оперативному дежурному не давал*. Но в таком случае закономерен вопрос: а кто же тогда лгал — оперативный дежурный Дьяченко или капитан 1 ранга Бурмистров? Мог ли оперативный дежурный безо всякого повода внести запись в журнал? И кто тогда ему звонил по телефону в 5 утра, если не Бурмистров? Показания оперативного дежурного Штаба ЧФ капитан-лейтенанта Г. Д. Дьяченко подтвердил Старший уполномоченный 3-го Отделения 3-го Отдела ЧФ политрук Лежнев за собственноручной подписью. В рапорте Начальнику 2-го Отделения 3-го Отдела Черноморского флота Батальонному Комиссару Кузнецову Лежнев доложил, что 7 ноября с 5 часов 30 минут утра до 6 часов капитан 1 ранга И. А. Бурмистров звонил из Ялты и сообщил о занятии немцами деревни Кызылташ (район Гурзуфа), и что «разведка отмечает движение противника по проселочной дороге на Алупку.

Боевую задачу по прикрытию санитарного транспорта «Армения» в Ялте и на переходе морем назначалось выполнять авиачасти 62 Авиабазы (АБ), базировавшейся на Бельбек; в состав 62 АБ входил 32 Авиаполк (АП), базировавшийся в районе Херсонесского маяка.

В Журнале боевых действий 32 Авиационного полка записано:

«8 часов 25 минут: Приказано с КП АБ прикрыть звеном И-153 большой транспорт в Ялту на стоянке. Прикрывать до радиуса действия».

«9 °°. Нева-3 вылетела на прикрытие транспорта у Ялты».

В 9 часов утра звено прикрытия Нева-3 ВВС из трёх истребителей типа И-153 вылетело с аэродрома у Херсонесского маяка. Ведущим звена был самолёт старшего лейтенанта М. С. Феоктистова, ведомыми — самолёты младших лейтенантов Яковенко и Степанова.

Полётное расстояние от района Херсонесского маяка до Ялты составляло примерно 55 км по прямой (если лететь вдоль побережья Крыма, то около 80 км), максимальная скорость — 430 км / час. Следовательно, вылетев из базы в 9 утра, истребителя И-153 по примерным подсчётам могли находиться в районе порта минут через 15–20, с учётом метеоусловий в тот день, но капитан В. Я. Плаушевский вывел «Армению» в 8 ч 30 мин, не дождавшись прикрытия с воздуха.

На момент выхода «Армении» из порта Ялты у мыса Сарыч находился тральщик «Груз», командир которого имел приказ следовать в точку randevu с «Арменией» с координатами Ш = 43° 30' Д = 34° 30'. Но тральщик вышел в назначенное место только в 10 часов 28 минут — после оказания помощи барже, которой доставлял масло. Таким образом,

7 ноября 1941 года в 8 часов 30 минут утра (по другим данным – ровно в 8 часов утра) «Армения» в составе СКА 0122 с капитаном 1 ранга И. А. Бурмистровым на борту спешно покинула Ялту. Прикрытия с воздуха на момент отхода от Ялты не осуществлялось — звено истребителей вылетело только полчаса спустя, а второй номерной катер СКА 051, по словам Бурмистрова, ушёл, не доведя теплоход до назначенной ему параллели $44^{\circ} 00'$.

В 10 часов 20 минут на расстоянии примерно 40 км от Ялты в квадрате 1769 «Армению» атаковал немецкий торпедоносец Ю-88. В «Журнале боевых действий ВВС и ПВО» Черноморского флота записано: «10:20 — 10:40. Ю-88 атаковал т/х "Армению" в кв. 1769. "Армения" имея попадание 2х бомб по носу, застопорила ход». Запись в другом журнале — «Журнале обстановки оперативного дежурного»: «Торпедоносец зашел с правого борта, но был отогнан сторожевым катером. Самолет перешел на левый борт, но катер в виду большой волны имел ход 8 узлов. Не успел перейти, и самолет выпустил торпеду. Теплоход держался 7–8 минут. Спасено 8 человек». Время атаки в источниках указано по-разному: в «Журнале боевых действий ВВС и ПВО ЧФ за 1941 год» и в «Журнале обстановки оперативного дежурного» – с 10 ч 20 мин до 10 ч 40 мин, в других – более позднее. Например, оперсводка ОВРа за 7 ноября на 16 часов: «В 11 ч 25 мин торпедоносец противника выпустил по ТР Армения две торпеды. Одна торпеда попала в носовую часть транспорта. Транспорт затонул за 4 минуты в Ш $44^{\circ} 15,5'$ Д $34^{\circ} 17'$. Спасены 6 человек. СКА возвратился в Главную Базу. Погода в районе гибели ТР: ветер Зюйд Вест 8 баллов, море 7 баллов». Немецкие источники пишут об атаке «большого транспорта противника двумя авиаторпедами», и время атаки указывают по берлинскому времени — 9 ч 24 минуты. Следовательно, по Москве оно составляло 10 ч 24 минуты, что примерно совпадает с записями в «Журнале боевых действий ВВС и ПВО ЧФ» и в «Журнале обстановки оперативного дежурного».

В том роковом для «Армении» случае неизбежно возникают вопросы: почему лётчики звена истребителей Нева-3 Феоктистов, Яковенко и Степанов летели так долго? Куда у них пропал большой люфт по времени — по сути, исчез целый час их полётного времени от Херсонесского маяка до места гибели теплохода, если учесть, что вылет от аэродрома до места гибели «Армении» занимал максимально 15–20 минут? Вылетели в 9 утра, а к месту гибели «Армении» (30–40 км от Ялты) добрались только после произведённой противником атаки. Получается, что истребители летели до указанного района один час 20 минут! Даже если учесть временные затраты М. С. Феоктистова на поиски теплохода в условиях низкой облачности и плохой видимости, то это, тем не менее, не покрывает полностью расхода затраченного истребителем времени. В сводке НКВД указано, что Феоктистов боевую задачу не выполнил и не прикрывал «Армению» от стоянки в Ялте и на переходе морем. Сам он на следствии показал, что самолёт противника находился выше облаков, а его звено — ниже, поэтому торпедоносца вовремя звено не заметило.

В донесении старшего лейтенанта М.С. Феоктистова в 11 ч 25 минут (после трагедии) указано: «Взлет 9° . Посадка 11 ч 7 мин. Задача: Прикрыть транспорт от Ялты. На расстоянии 15 миль от Ялты по курсу 140 наблюдал зенитный огонь с левого борта корабля. Увидел бомбардировщик Ю-88, пикировавший на теплоход. Атаковал его с хвоста в момент, когда он сбросил две бомбы на теплоход. Попал в носовую часть. Теплоход загорелся и носом пошел в воду. После 5-минутного преследования Ю-88 возвратился на место происшествия. Увидел щепки и сторожевой катер, сопровождавший теплоход. Теплохода больше не видел».

Тральщик «Груз», в отличие от сторожевого катера 0122, радио получал исправно, и узнав об атаке «Армении», в 10 часов 28 минут вышел не к первоначально назначенному месту randevu с теплоходом по координатам Ш = $43^{\circ} 30'$ Д = $34^{\circ} 30'$, а в квадрат 1769. Там он обнаружил только тёмные пятна на поверхности воды и «три плавающих предмета», не указав, однако, какие именно. Получив приказ идти в Туапсе, тральщик покинул район 1769. В вахтенном журнале «Груза» эта информация не зафиксирована. Позже командир

звена истребителей Нева-3 старший лейтенант М.С. Феоктистов на вопрос следствия: «Почему он не принял решения послать один из самолётов за облака?» ответил, что «он имел приказание лететь звеном, и что его летчики в облаках никогда не летали». Вывод следствия: «Из-за несвоевременного обнаружения нашей авиацией самолёта противника, последнему безнаказанно удалось сбросить на теплоход в носовую часть две бомбы, от чего теплоход через несколько минут (в 10 ч 40 мин) затонул».

Но поразительно то, что в приведённом выше рапорте политрука Лежнева Начальнику 2-го Отделения 3-го Отдела Черноморского флота Батальонному Комиссару Кузнецову указан важнейший факт: звено истребителей М. С. Феоктистова, вылетев из базы в 9 утра (совпадает по донесению самого Феоктистова), прибыли в Ялту в 9 часов 20 минут! Другими словами, Феоктистов назвал нормальное для истребителя затратное время полёта от района Херсонесского маяка до Ялты. В Ялте, по словам Феоктистова, теплохода не обнаружили и вылетели на его поиски. Его звено, как он доложил на следствии, обнаружило «Армению» в нескольких милях от Ялты и начали его прикрытие (опять-таки начали прикрывать в 9 часов 20 минут — как такое возможно?), и прикрывали до 10 часов 40 минут. Такие сведения в первоначальном (доследственном) донесении Феоктистова не фигурировали: временем прилёта в район 1769 — места гибели «Армении» Феоктистов называл 10 часов 20 минут.

На следующий день после трагедии, 8 ноября, Начальник 3-го Отделения 62-й Авиабазы Батальонный Комиссар Т. Мартыненко направил спец. сообщение Начальнику 3-го Отдела Черноморского флота Бригадному Комиссару М. Кудрявцеву: звено истребителей «по приходе в Ялту в 9 – 20 теплохода на месте стоянки не обнаружили, откуда пошли в море по курсу 140, обнаружили теплоход и начали его сопровождать. В 10 часов 40 минут из-за облаков, на низкой высоте на курсе теплохода был обнаружен самолет противника Ю-88, который сбросил бомбу в носовую часть теплохода. Через 5–6 минут т/х "Армения" затонул».

(Вновь недоумение: судя по спец. сообщению Т. Мартыненко, звено истребителей Нева-3 потратило на перелёт от Ялты до места гибели теплохода, расстояние в 30–40 км, целый час).

Комиссар Т. Мартыненко подвёл итоги трагедии и прямо назвал виновных: «Звено истребителей самолет противника обнаружило поздно, то есть после того, как он сбросил бомбы на теплоход, поэтому атака истребителей была безрезультатной, и самолёт противника ушел безнаказанно. Проверкой установлено, что вылетевшее звено истребителей И-153 имело ряд недочетов. На самолете мл. лейтенанта Степанова не работало 3 пулемета, не работала рация, не было карты. Командир звена лейт. Феоктистов в сложных метеоусловиях тактически неправильно сопровождал транспорт, отходил от него далеко, не учел того, что самолеты противника внезапно из облаков произвели бомбометание».

Таковы обстоятельства гибели теплохода «Армения», полные противоречий и несоответствий.

Список использованной литературы

Центральный архив Военно-морского флота: Ф. 1087. Оп. 368. Д. 30, 100. Ф. 2089. Оп. 91. Д. 6. Ф. 2874. Оп. 1. Д. 10. Ф. 2132. Оп. 017385. Д. 23. Ф. 1145. Оп. 06524. Д. 8.

Архив УКГБ Крымской области (Архив ФСБ Республики Крым). Ф. 21. Оп. 8. Д. 8. Л. 1. 1941 год.

Центральный Архив Министерства обороны РФ. Ф. 288. Оп. 9900. Д. 22, 27, 33.