Лицей №1525 «Воробьевы горы»

исторический факультет

Реферат на тему: «Версии гибели АПЛ «Курск»».

Ученицы 11 класса Поляковой Анастасии.

Москва 2003

# **Содержание**

## **Введение стр. 3**

### Версии гибели стр. 4

**Заключение стр. 13**

**Список сносок стр. 14**

**Список используемой литературы стр. 15**

**Введение.**

12 августа 2000 года, в третий, предпоследний, день учений Северного флота, в Баренцевом море погибла подводная лодка К-141 «Курск». Почти сразу начались спасательные работы. Работы были закончены 21 августа, но ни один подводник не спасен. У любого, даже не столь чрезвычайного происшествия всегда есть версии причин, его вызвавших. Атмосфера секретности при спасательных работах, трудности обследования и установления характера повреждений, а также явное наличие политической подоплёки привели к тому, что число версий трагедии определяется заявлениями военных и правительства, фантазией наших и зарубежных СМИ, а также попытками специалистов, не имеющих единой точки зрения, на основе скуднейшей информации разобраться в причинах трагедии.

Впечатляющая своими формами АПЛ К-141 «Курск», длина которой в два раза превышает длину «Боинга-747», совершала свой последний поход, участвуя в самых крупных военно-морских учениях, организованных Северным флотом РФ за последнее десятилетие. Возвращаясь в субботу с учений, «Курск» плыл на глубине примерно 20 метров с поднятым перископом. И вдруг произошло нечто страшное, четкого объяснения чему пока никто не нашел. Два удара или взрыва страшной силы с интервалом в пару минут - и мощнейщий атомоход застыл в илистом дне, оказавшись на глубине 108 метров. Вода, мгновенно затопив первый отсек, залила аккумуляторные ямы. Лодка обесточилась, на реакторе сработала защита, и он отключился. Мощнейшая субмарина погибла всего за 100-120 секунд. Никакими средствами спасения - ни индивидуальными, ни коллективными - никто из экипажа не воспользовался. Никаких аварийных сигналов подано не было.

В Видяево о катастрофе стало известно уже в пять часов вечера 12 августа. Командование ВМФ много раз меняло версии относительно аварии, в том числе относительно времени, когда она произошла. Сегодня уже точно известно, что первый из двух взрывов, зарегистрированных в том месте, где находилась К-141, - короткий резкий удар – произошел 12 августа в 11.28.Через 2 минуты 15 секунд последовал более мощный раскатистый взрыв.

Результаты обследования корпуса лодки вскоре после катастрофы дали очень неутешительные результаты. Подводный ракетоносец имеет серьезнейшие механические повреждения легкого и прочного корпусов. Правильнее будет сказать, что носовых отсеков у атомной подводной лодки просто нет.

Даже после того, как подлодка затонула, российские официальные лица не сообщали об инциденте до утра 14 августа.

Правительственная комиссия остановились на трех версиях катастрофы. Версия № 1 – столкновение с иностранной подводной лодкой. Версия № 2 – подрыв на мине. Версия № 3 – ЧП в первом отсеке. Но существует одно общее предположение, к которому склоняются все специалисты: атомоход пострадал от сильного динамического удара. Остальное – гипотезы. Многие российские чиновники уверяют, что дело во внешних факторах: столкновение, старая мина. Запад в основном настаивает на внутренних причинах: взрыв торпеды, вероятные ошибки экипажа…

При написании данной работы была использована книга М.Ю Курушина «Подводная лодка «Курск»: Рождение. Жизнь. Версии гибели. Подробности.», М. Тужикова «Непредумышленное убийство», а также подборка сообщений различных СМИ.

**Версии гибели.**

**Диверсия.**

Эта версия скорее домысел некоторых СМИ. Теоретически, если взрывное устройство большой мощности заложить в районе переборки, отделяющей первый отсек от второго, быстрое затопление двух объемных отсеков вполне реально. Не скрывалось, что речь шла скоре всего о внешнем враге, подложившим взрывное устройство в расчете на то, что катастрофа такого размера заставит российское руководство отказаться от возобновления военно-морского присутствия В Средиземном море и в Персидском заливе, а также скажется на активности атомного подводного флота России в Мировом океане.

Россия в ХХ столетии построила более половины всех атомных подлодок в мире. В 60-80-х гг. советский флот стремительно рос и мог соперничать с американским. Но на сегодняшний день общее положение дел на российском флоте поистине катастрофическое, а нормальное содержание и эксплуатация ядерного флота очень дорогое удовольствие. Так что подобная диверсия вряд ли имела место, поскольку гораздо более эффективно финансово-экономическое воздействие.

Сюда же можно отнести и «чеченский след». Прибывший директор ФСБ России Н. Патрушев 24 августа заявил, что на «Курске» находились два человека из Дагестана, сотрудники завода «Дагдизель», производящего двигатели для подлодок. По словам Патрушева, ФСБ с первых дней собирала на них информацию, но «никаких данных о возможной их причастности к крушению пока нет» 1

В тот же день представители ФСБ заявили, что у них нет никаких вопросов к специалистам из Дагестана.

**Подрыв на мине или глубоководной бомбе**

Эта, одна из первых, версия, высказанная 14 августа, отвергается специалистами.

Действительно, мины Второй мировой войны все еще дают о себе знать, особенно в Северных морях. Начальник штаба Северного флота вице-адмирал Михаил Моцак сообщил, что только за последние годы обнаружено девять таких мин. И все же, по мнению специалистов, взрывной силы мины-рогатки не хватило бы для столь серьёзного поражения лодки, обладающей противоледовой защитой, прочным корпусом из маломагнитной стали (около 40 мм), цистерной прочного балласта и легким корпусом (10-15 мм) с перфорированной резиной.

Таким образом, предположение о взрыве боезапаса, который мог произойти через 2 минуты 15 секунд после подрыва на мине или бомбе, не имеет ничего общего с действительностью. Даже во время Второй мировой войны при атаках наших подводных лодок минами или глубинными бомбами боезапас не детонировал. Тем более такое не могло случиться с «Курском».

Версия о столкновении со старой миной наводила на мысль о бомбометании по своим. Современные глубинные бомбы действительно способны сокрушить прочный корпус атомохода. Однако, если учения все же завершились в пятницу, а не в субботу, когда погиб «Курск», то эта версия отпадает.

**ЧП в первом отсеке**

В случае с «Курском» много говорили о поломке, коротком замыкании и сбоях, которые могли привести к лавинообразному отказу техники и всех систем корабля, как, например, произошло с лодкой «Комсомолец», погибшей в Норвежском море в апреле 1989 года.

Вообще за всю историю советского и российского атомного флота в авариях на АПЛ (не считая «Курск») погибло около 500 человек. По статистике, подлодки часто тонули после учений или в конце длительных походов. Основной причиной были пожары. Однако пожары – это скорее проектные аварии, личный состав должен знать, как их ликвидировать. А вот если конструкторский просчет… Но в случае с «Курском» нельзя нечего сказать о конструкторском просчете. Подлодки такого проекта эксплуатируются уже несколько лет и не имеют серьезных нареканий. Хотя и эта версия будет проверяться.

ЧП в первом отсеке могло произойти и по вине экипажа. О возможной ошибке экипажа, вызвавшей затопление, заявляли неоднократно, особенно западные СМИ.

Конечно, человеческий фактор играет важную роль, Аварии на подводных лодках могут возникать в результата халатности, пренебрежения своими обязанностями кого-либо из экипажа или тех людей, которые создавали лодку.

Но вот мнение Виктора Рысакова первого командира «Курска»: *« Я лично отбирал этих людей на корабль…В 1994 году на испытаниях лодка показала себя превосходно, выполнив все мыслимые и немыслимые маневры. И версию о столкновении с надводным судном я считаю бредовой. Известно же, что перископ был поднят. Если так, то командир не мог не заметить приближающейся опасности. Что-то произошло внутри: либо взрыв оружия, либо взрыв аккумулятора. Сейчас на борту люди, которых я лично отбирал на корабль. Все они прошли подготовку в учебном центре в Обнинске и на заводе- производителе. Байгарин, Силогава, Рудаков, Кеслинский, Борисов, Горбунов, Козадеров…Опытнейшие, стойкие подводники. Таких на «Курске» много. Так что можно засунуть в задницу комментарии психологов об истериках и ступорах – сильные люди этого не допустят.*2

Экипаж был признан одним из лучших на Северном флоте по итогам прошлого учебного года. Большинство тех, кто знал экипаж и лодку говорят об аварии как об «исключительном» стечении обстоятельств.

Известно, что вероятность возникновения аварии на АЛП повышается, когда сказывается фактор усталости экипажа. Но усталость экипажаК-141 маловероятна – учения были кратковременными.

В принципе вероятность, что в случае с «Курском» причиной аварии стала какая-либо ошибка экипажа, невелика, но, если не будут предъявлены доказательства других версий, то именно эта версия может стать доминирующим. Ведь экипаж уже не сможет ответить…

**Взрыв торпеды**

Как и в случае с К-129, натовские эксперты настойчиво говорят о внутреннем взрыве на борту «Курска». Говоря о К-141 , американские военные вспоминают о собственной трагедии 21 мая 1968 года, происшедшей в Атлантике, недалеко от Азорских островов, когда затонула американская АПЛ «Скорпион». Тогда погибло 99 человек. Спустя пять месяцев обломки корпуса были обнруженны на глубине 3000 метров. Доклад комиссии ВМС объемом на1354 страницы был рассекречен лишь через 24 года после катастрофы Комиссия пришла к выводу, что наиболее вероятной причиной гибели лодки была её собственная торпеда, выпущенная случайно и развернувшаяся на 180 градусов.

Другие специалисты уверены, что загорелась и взорвалась неисправная аккумуляторная батарея. Официально о причине аварии до сих пор не объявлено. По мнению Тома Кленси то,. что произошло со «Скорпионом», могли произойти и с «Курском».

Уже известно, что первый взрыв произошел в 11.28, а через 2 минуты 15 секунд последовал второй, более мощный, операторы эхолокационных систем, следившие, за ходом учений на борту двух или трех подлодок НАТО, расположенных на почтительном расстоянии, чуть не оглохли то грохота, раздавшегося в наушниках. Взрывную волну второго взрыва зарегистрировали сейсмические станции, расположенные в 3200 километрах от места аварии. По оценкам норвежских экспертов сейсмологического института НОРСАР, второй взрыв был эквивалентен взрыву одной или двух тонн тротила. Кроме того, характер пиков и горизонтальных участков зарегистрированного сигнала говорил о том, что второй взрыв был на самом деле серией взрывов, прогремевших практически одновременно.

Не только западные, но и многие российские эксперты предполагают, что внутри подлодки могло взорваться множество боеголовок. По меньшей мере два (а возможно, и четыре) из десяти отсеков «Курска» были затоплены мгновенно, после чего судно было обездвижено, а ядерный реактор автоматически заглушился.

Торпеда, пущенная с «Курска», могла взорваться на выходе из лодки. Тогда первый взрыв – сама торпеда, второй – сдетонировал боезапас. Однако характер разрушений на подлодке при этом был бы другой.

Вероятной причиной катастрофы считают и неудачное испытание торпеды нового типа. Предполагают, что это были торпеды, поднимающиеся в воздух, а затем вновь опускающиеся в воду, чтобы поражать подводные лодки противника, или новая версия торпед с пониженным уровнем шумности, снабженных ракетными двигателями.

Михаил Тужиков не верит в версию взрыва своей торпеды:

*«Курск» лежит на грунте с поднятым перископом, а под перископом никто торпедами со Второй мировой не стреляет. Версия, что перископ мог «сам собой» выйти от удара о грунт – идиотская. Перископ поднимается гидравликой с усилием 150 кг на кв. см. Если пропадает энергия или в системе гидравлики случиться разрыв, а такое бывает, то перископ под собственным весом падает обратно и разбивается в хлам. Так что «сам» он вылезти не может. Но главное – взрыв торпеды не объясняет, почему у подлодки повреждены рубка и комингс-площадка аварийно-спасательного люка на корме»*3

Взрыв боевой торпеды, закрепленной на стеллаже и имеющей несколько ступеней предохранения, ставший причиной гибели «Курска» маловероятен.

**«Курск» потоплен ракетой**

Очень спорный вариант: «Курск» потоплен торпедой (ракетой), выпущенной вовремя учений с другой российской подлодки (корабля). Случайно, по неосторожности. Это и есть тот самый «громоздкий предмет или мина», о которых говорят официальные лица. А потом уже сдетонировал боекомплект. Вот как интерпретируют эту версию «Московские ведомости» под заголовком «Как убивали «Курск»

*«В ходе журналистского расследование мы получили новые неопровержимые доказательства того, что причиной гибели К-141 стала российская суперракета системы «Гранит»…*

*…Новая ракета после запуска летит над водой и с помощью специальной головки самонаведения ищет цель – подводную лодку. Как только объект найден, ракета пикирует в воду и поражает его.»*4

Дальше рассказывается, как журналисты узнали, что ракетные стрельбы проводились в намеченные сроки: со 2 по 12 августа. Все шло нормально. В последний день был последний запуск.

*«Ракета, пролетев около 20 километров, вошла в воду. Приборы зафиксировали взрыв. «Да мы это и без приборов наблюдали – визуально, это же все было в пределах видимости, - рассказали участники испытаний нашему корреспонденту. – Вот второй взрыв в том же месте сначала озадачил. Потом кто-то высказал предположение, что это взорван какой-то заряд в рамках флотских учений. И все успокоились.»*5

Что касается подводных водолазов, то, по мнению "Московских ведомостей", они есть.

*«Их привезли на место трагедии в мор практически сразу же после страшной находки. Самолетом. Одного – с Черноморского флота, второго – с Тихоокеанского. И они сразу приступили к погружениям. Но водолазы не занимались спасением экипажа субмарины, не пытались открыть аварийный люк, не пытались установить связь с оставшимися в живых. Они даже не изучали повреждения АПЛ (поэтому-то никто толком не знал, какой крен у лодки, сколько отсеков затоплено – поначалу все эти сведения брались" с потолка")…*

*…Водолазы по нескольку раз в сутки спускались на дно с водолазного судна "Алтай". После каждого подъема начальник Управления поисковых и аварийно-спасательных работ Северного флота Тесленко на вертолете прилетал на «Петр Великий» - докладывал командующему флотом Попову о результатах»*

*«…На место трагедии не пустили даже наших спасателей из МЧС. Только военных!»*6

16 августа в восемь вечера прозвучало официальное заявление о готовности принять иностранную помощь.

Хорошо, но на какой же мачте стояли наблюдатели, чтобы увидеть подводный взрыв невооруженным глазом? А по какой цели велся огонь? И самое главное: что за головку самонаведения искали водолазы после двух взрывов большой мощности? Если они и могли что-нибудь искать (в случае их действительного пребывания на месте гибели «Курска»), так это улики после столкновения «Курска» с каким-либо объектом, подводным или надводным.

Как заверили на Северном флоте, во время этих учений стрельбы проводились зенитными ракетами, боевые части которых снаряжаются готовыми осколочными элементами. Такая ракета подрывается в воздухе. Даже прямое попадание зенитной ракеты не может пробить корпус лодки. Тем более что лодка находилась на глубине, пусть и сравнительно небольшой.

**Столкновение с иностранной субмариной**

Официальная версия № 1: «Курсу» столкнулся с иностранной подводной лодкой. Именно к ней склоняются российские официальные лица, включая министра обороны РФ маршала Игоря Сергеева. В пользу этой версии может говорить не только характер повреждений, но и странное поведение американцев, сначала начисто отрицавших присутствие своих подводных лодок в районе учений.

На версию столкновения работает телеинтервью Сергеева, в котором сообщалось, что российские надводные корабли, участвовавшие в спасательной операции. Обнаружили вторую подлодку, лежащую на грунте в районе гибели «Курска», и засекли неопознанные сигнальные буи бело-зеленого цвета. Правда, американцы уверяют, что спасательные буи на американских и британских подлодках оранжевого цвета, а буи аварийной связи – серого. Застать чужую лодку на месте не удалось. Если верить ИТАР-ТАСС, то в 330 метрах от места гибели атомохода был найден кусок ограждения рубки иностранной подводной лодки, который так никому и не показали. Как это возможно, что чужак около суток покоился на дне рядом с погибающим российским кораблем, а затем бесследно исчез? Получается, что иностранная субмарина протаранила «Курск», а потом все же ушла своим ходом. Поверить в эту версию можно будет только при неоспоримых доказательствах – демонстрации кусков чужой обшивки, поднятых с глубины Баренцева моря, после показа фотографий покореженного корпуса натовской субмарины или документальных свидетельств людей, которые принимали ее на ремонт в какой-либо западный док.

С одной стороны версия шаткая – трудно предположить, что после столкновения с таким гигантом, как «Курск», кто-то мог не помучить повреждений.

На большой площади в районе катастрофы обязательно должны остаться какие-либо свидетельства. Например, сорванные крышки торпедных аппаратов, куски обшивки легкого корпуса, фрагменты гидролокационной антенны, забортной арматуры, выдвижных устройств, рубочного ограждения, правого горизонтального стабилизатора. Есть ведь и иные возможности установить, маневрировала ли в опасной близости от нашего корабля иностранная субмарина: данные акустических служб СФ, авиационной и космической разведки, служб разведки радиоэлектронной, не говоря уж о немалых возможностях аппаратов наших военно-морских атташе за рубежом и агентурных возможностях ГРУ и СВР. Но об этом пока молчат.

Вообще столкновения подводных лодок в подводном положении – самый опасные инциденты, ибо происходят они скоротечно: длительность гидроакустического контакта не превышает нескольких минут – и в практически неконтролируемой обстановке, при остром дефиците информации друг о друге.

Согласно одной из версий, две субмарины («Курск» и чужак) сошлись правыми бортами под углом 20-30 градусов. Не исключено, что чужак в последний момент попытался отвернуть влево с одновременным подныриванием. Поэтому удар в правый бок «Курска» он нанес, вероятно, двигаясь с небольшим дифферентом на нос. Вектор удара пришелся по касательной в правый бок субмарины, примерно у основания ограждения рубки. Якобы именно в этом месте видна большая вмятина, переходящая в пробоину прочного корпуса с загнутыми внутрь краями. Как утверждают специалисты, удар пришелся в зону сочленения двух самых крупных лодочных отсеков – первого и второго.

Шесть дней спустя после катастрофы американская АПЛ «Мемфис» вошла в норвежский порт Берген. В деталях официально подтвержденного нахождения в Бергене подлодки США есть разночтения. В пресс-службе норвежского верховного командования говорят, что субмарина запросила разрешения для входа в порт два месяца назад для пополнения запасов. А некий сотрудник посольства Норвегии в Москве сообщил, что подлодка зашла в Берген для ремонтных работ.

Официально Пентагон отказывался комментировать местонахождения «Мемфиса» во время аварии «Курска» и выполняемые им задачи. Американцы настаивают, что «Мемфис» не получил никаких повреждений. По словам Пентагона, ни «Мемфис» ни другая американская подлодка, ни субмарина какой либо другой страны не участвовали ни в каких столкновениях. Заход субмарины в Норвегию был плановым.

Официальные лица и эксперты считают маловероятным также, что, принимая во внимание двухкорпусную конструкцию «Курска», способную выдерживать столкновения или удар торпеды, одно лишь столкновение могло бы нанести российской субмарине такие повреждения, такие повреждения, что она затонула.

Согласно тактико-техническим данным погибший «Курск» при погружении мог иметь водоизмещение до 24 000 тонн, значит тот объект, который нанес ему смертельные разрушения или при столкновении с которым АПЛ получила такие разрушения, должен обладать массой значительно большей. Если известно, что после столкновения с подводным объектом «Курск» резко «клюнул» носом и стремительно пошел ко дну с двумя разрушенными отсеками, с поврежденной рубкой и деформированным прочным корпусом, значит, удар по нему нанесен такой силы, на какую не способна ни одна из зарубежных подводных лодок.7

Версию непреднамеренного столкновения высказывает адмирал Эдуард Балтин: *« Давно не секрет, что американские подводные лодки постоянно следят за нашими. Вот и в районе учений (?) иностранные субмарины. Они старались «сесть на хвост» российским атомоходам. На мелководье, где почему-то оказался «Курск», вполне мог произойти подводный таран. И поскольку наша лодка оказалась чуть ниже, она камнем пошла ко дну, а другая всплыла и незаметно скрылась с места происшествия…Я не раз собственными глазами видел, как наши подлодки привозили на базу неопровержимые доказательства столкновений с иностранными субмаринами: куски обшивки, аварийные буи и т.д. Только за последнее время мы зафиксировали 6 серьезных инцидентов. Но ни разу американцы официально не признали свою вину. Уверен, и в этот раз все будут все отрицать. Подлатаются в Норвегии и в сопровождении спасательного судна уйдут домой».* 8

Михаил Тужиков тоже уверен – «Курск» погиб в результате удара чужой субмарины: *«Поднятый перископ говорит о том, что лодка всплывала. Все выдвижные устройства – перископ, антенны связи – выдвигаются, как правило, на глубине 30 метров. Существует такое понятие, как «шалаш», или масштаб Банжана, - оценка остойчивости подлодки в надводном и подводном положениях. На бумаге это можно изобразить как песочные часы. Коротко: лодка наиболее остойчива в подводном и в надводном положениях – когда цистерны главного балласта либо продуты, либо полностью заполнены. Наиболее не устойчива ПЛ. в «горлышке» часов - в момент перехода из подводного в положения в надводное, когда любое внешнее воздействие может иметь роковые последствия для плавучести лодки.*

*Пару слов о гидроакустике. При скрытом плавании используют пассивный режим гидроакустики – шумопеленгацию. Активный режим (гидролакация) позволяет лучше "видеть", но выдает местоположение лодки. При шумопеленгации хуже всего подлодка слышит то, что у нее происходит сзади, - мешает шум собственных винтов. Это так называемая зона акустической тени. Но надводные цели фиксируются довольно легко, и, если лодка спокойно всплывала, значит, надводных судов там рядом не было: ни один командир не станет всплывать возле неопознанной надводной цели, опасаясь столкновения»*9

Однако, если верить заявлению министра обороны РФ И. Сергеева о нахождении на дне недалеко от погибшего атомохода фрагментов «ограждения рубки британской подводной лодки», получается, что там кто-то уже был раньше.

Совершенно очевидно, что публично англичане или американцы никогда не признают свою вину (даже если это произошло на самом деле), как никогда бы в этом не признались и наши, если бы из этого столкновения живым ушел бы «Курск». Прежде всего, это связано с тем, что такие столкновения во многом дескридетируют боевые возможности субмарин НАТО, поскольку сами факты столкновений указывают на явно недостаточное технологическое совершенство фатовских приборов слежения, рекламируемые, как лучшие в мире. Ещё одним фактором, заставляющим натовцев утаивать информацию о столкновениях, является традиционная секретность всех данных об аварийности в вооруженных силах.

Последние годы, с большим недоверием воспринимая практически любую информацию из Министерства обороны РФ, мы забываем, что и к сообщениям натовских генералов стоит относиться как минимум критически, что наглядно показала их операция в Югославии в1999 году. А вопрос с кем именно мог столкнуться «Курск», с повестки дня не снят.10

**Столкновение с надводным кораблем**

Версии о столкновении подлодки "Курск" с неким объектом постоянно претерпевали изменения. Сначала выдвигалось предположение о столкновении атомохода с ледоколом или сухогрузом. Но как могло гражданское судно оказаться в районе учений? Теоретически районы учений всегда закрыты для гражданских судов, хотя на практике бывают случаи, когда кто-нибудь из судов «забредет» в запретную зону. Неужели ни один из нескольких десятков военных кораблей, принимавших участие в учениях,

не обнаружил нежданного гостя?

В питерское представительство «Комсомольской правды» во время проведения спасательных работ позвонил человек, пожелавший остаться неизвестным. Он сказал только, что много лет проработал на Северном флоте, обеспечивал гидроакустические средства надводных и подводных кораблей. Вот его мнение:

*«Повреждения рваного характера свидетельствуют о том, что подлодка «Курск» при всплытии напоролась на киль надводного корабля, участвовавшего в учениях. Подводники знают, что иногда при всплытии возникает ситуация, когда гидролокаторы подлодки «не видят» то, что делается на поверхности. Приборы и люди тут не причем, виноваты особые условия распространения звука в море, например, после шторма. Я сам однажды находился на лодке, которая всплывала буквально в нескольких метрах от корабля».* 11

Специалисты говорят, что при таком столкновении тяжелый надводный корабль получает минимальные повреждения, которые в принципе почти не влияют на его общее состояние. Большиство экипажа может и не заметить, что крейсер проутюжил лодку, особенно при волнении моря более 3 баллов.9

Версия спорная, поскольку такое столкновение произошло практически на виду у остальных участников учений. Правда это или домысел, ещё предстоит выяснить. Для этого надо хотя бы обследовать в сухих доках днища тяжелых корабеле, участвовавших в учениях.

**Умышленное затопление?**

Во время спасательных работ выяснилась еще одно деталь, добавляющая неожиданный поворот в деле гибели К-141, однако едва ли проясняющая обстоятельства. О том, что субмарина «Курск» будет затоплена в рамках учений, Агентство военных новостей сообщало еще 11 мая 2000 года. Сообщение звучало так: *«…в июле - августе на Северном флоте пройдет учение аварийно-поисковых сил флота по оказанию помощи «затонувшей» атомной лодке. План учения уже подготовлен и утвержден в Управлении поисковых и спасательных работ ВМФ…В соответствии со сценарием учения атомная подводная лодка в результате " аварии" должна лечь на грунт, а спасательное судно «Михаил Рудницкий» (проект 05360) обеспечит выход на поверхность" пострадавшего экипажа". Подъем людей с глубины свыше ста метров будет произведен с помощью специального спасательного « колокола».*

Правда, в другом своем сообщении Агентство военных новостей глубину»свыше ста метров» заменило на 25 метров. *Участники учения, используя индивидуальное снаряжение подводника, покинут лодку через торпедные аппараты и поднимутся на поверхность методом свободного всплытия».* При этом подчеркивалось, что подобные учения не проводились много лет в связи с недостатком средств, а навыки выхода из затонувшей лодки через торпедные аппараты экипажи отрабатывали в специально оборудованном бассейне-тренажере.

Уже после катастрофы, 16 августа, редактор Агентства В. Руденко заявил, что нынешние чрезвычайные события действительно почти полностью совпадали с опубликованным планом учений, но это "страшное совпадение"12.

# **Заключение**

Такие версии существуют на данный день. Но совершенно ясно, что наиболее полный ответ на вопрос о причине гибели лучшего подводного атомохода даст только тщательное его исследование. Но даже в случае этой фантастически дорогостоящей операции пролить свет на истину будет весьма затруднительно. Скорее всего, реальная информация будет засекречена.

**Список сносок.**

1Трагедия «Курска»: экипаж // Комсомольская правда, 23.08.2000.

2 Подборка материалов // Комсомольская правда, 21.08.2000.

3 М. Тужиков непредумышленное убийство // Коммерсант- Baltic, 2000, № 35(48).

4 Как убивали «Курск» // Московские ведомости, 28.08 – 03.09.2000, № 32.

5 — " — 4

6 — " — 4

7 Подборка материалов // Общая газета, 22.08.2000

8 Трагический курс «Курска» // Аргументы и факты, 20.08.2000, № 34

9 — " — 1

10 М. Ю. Курушин Подводная лодка «Курск»: Рождение. Жизнь. Версии гибели. Подробности. – М.: «Издательство «Олимп», «Издательство АСТ», 2000.

11 Кто протаранил «Курск»? // Версия , 2000, № 33

12 — " — 10

**Список используемой литературы.**

1.М. Ю. Курушин Подводная лодка «Курск»: Рождение. Жизнь. Версии гибели. Подробности. – М.: «Издательство «Олимп», «Издательство АСТ», 2000.

2.М. Тужиков непредумышленное убийство // Коммерсант- Baltic, 2000, № 35(48).

3.Трагедия «Курска»: экипаж // Комсомольская правда, 23.08.2000.

4.Подборка материалов // Комсомольская правда, 21.08.2000.

5.Как убивали «Курск» // Московские ведомости, 28.08 – 03.09.2000, № 32.

6.Подборка материалов // Общая газета, 22.08.2000

7.Трагический курс «Курска» // Аргументы и факты, 20.08.2000, № 34

8.Кто протаранил «Курск»? // Версия , 2000, № 33

9.Трагедия «Курска»: версии // Комсомольская правда 23.08.2000

10. Адмирал Эдуард Балтин: Их протаранил сухогруз // Комсомольская правда, 17.08. 2000

11.Из первых уст // Комсомольская правда, 25.08.2000