



Сергей Морозенко

Тайна гибели АПЛ Курск. Мистификация века.

18+

Сергей Морозенко
Тайна гибели АПЛ Курск.
Мистификация века.

<https://litres.ru/73967869>

SelfPub; 2026

Аннотация

Загадка гибели АПЛ "Курск". История трагической гибели подводной лодки и ее экипажа в свете новых фактов, обнаруженных автором.

Содержание

Тайна гибели АПЛ Курск. Мистификация века.
Конец ознакомительного фрагмента.

4
9

Сергей Морозенко

Тайна гибели АПЛ Курск.

Мистификация века.

Тайна гибели АПЛ Курск.

Мистификация века.

Я — морской офицер. Место службы: большой десантный корабль проекта 775 в составе 14-й бригады 22-й дивизии морских десантных сил, базировавшейся на о. Русский во Владивостоке. Должность: командир БЧ-4, начальник РТС. В ТОВВМУ им. С.О. Макарова нас готовили для службы на надводных кораблях и подводных лодках по единой программе: аппаратура связи была одна и та же. В 1980 году я проходил практику на РПКСН проект 667 б в поселке Рыбачий, Камчатка. А потому, не понаслышке знаком с тем, о чем пойдет речь. Тайна гибели «Курска» долгие годы, как и всем гражданам РФ, не давала мне покоя. Тогда я не знал о Постановках, теперь готов рассказать о том, чему заведомо не поверят 99% читателей. Это нормально: мы стоим на пороге Неведомого и только начинаем приоткрывать в Него

дверь. И пока оттуда несет только трупным смрадом!

Сограждане! Вам в это пока трудно поверить, но речь, с большой вероятностью, идет о преднамеренном убийстве экипажа, замаскированного под катастрофу. Организаторы, видимо, получают удовольствие от процесса Постановки в целом: от изощренного убийства, до многоходового сокрытия его следов. Думаю, Авторы Постановок - не люди. По совокупности фактов, мы делим Реальность с Сущностями, имеющими неясную нам природу, но обладающими способностями и возможностями выше наших. Человеческая Власть лишь подчищает за Ними, обеспечивая информационное прикрытие.

Как и любому корабельному офицеру, мне хорошо известно, что такое докование, поскольку этой процедуре корабль подвергается ежегодно. Для очистки подводной части корпуса от ракушек, покраски, дефектовки и ремонта корпуса, очистки и ремонта винтов и валовиний.

Перед докованием с корабля вручную выгружается весь боезапас, а во время стоянки приходится пользоваться туалетом и душем дока, что крайне неудобно: каждый раз бегаешь за тридевять земель по десятку трапов. А потому докование для экипажа — малоприятная процедура. К тому же срезается часть и без того жалкого денежного довольствия, т.н. «вымпельные», из-за того, что корабль на время докования выводится из состава сил постоянной боевой готовно-

сти.

Согласно швартовому расписанию, я руководил кормовой швартовой партией и значительную часть служебного времени занимался тем, что командовал отдачей и подъемом кормового якоря, швартовкой и буксировкой в различных погодных условиях Японского моря.

Трагическая история «Курска», как и любая Постановка, началась с дезинформации, поскольку на корабле каждое событие, тем более на учениях, фиксируется в корабельном журнале вахтенным офицером с указанием точного времени. И никакое разночтение невозможно в принципе. Не буду перечислять всю ту ложь, что была вброшена в умы людей с самого начала событий — она всем вам хорошо известна.

Я хочу показать вам технические детали Постановки, которые смогли убедить весь мир и, в первую очередь, граждан РФ в реальности операции подъема «Курска» со дна Баренцева моря.

Один из характерных признаков Постановки — скудные фото- и видеоматериалы низкого качества. Единственный фильм, из которого я смог почерпнуть техническую информацию о подъеме субмарины — «Masters of the Kursk» <https://www.youtube.com/watch?>

Техническая часть мистификации начинается с изменения конструкции корпуса голландской баржи «Giant 4». Необходимо было вырезать в днище полость под рубку «Курска, 26 отверстий для подъемных тросов, точно совпада-

ющих с местами их креплений на корпусе лодки, закрепить под днищем ложементы по форме корпуса субмарины, установить на палубе сложное подъемное оборудование в виде тросовых гидравлических домкратов и компенсаторы качки. Это серьезное вмешательство в конструкцию судна, требующее проекта и времени для реализации. Я заявляю: **ВЕСЬ КОНСТРУКТИВ БАРЖИ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЙ ДЛЯ ПОДЪЕМА «КУРСКА» — БУТАФОРИЯ!** Вы не найдете никаких фото и видеоматериалов, свидетельствующих о переделке судна, кроме нескольких мутных кадров, по которым невозможно идентифицировать «Giant-4», в упомянутом мной фильме.

Даже человеку, не связанному с морем, понятно: чтобы увеличить остойчивость судна и его мореходность, нужно опустить центр его тяжести как можно ниже ватерлинии. Тогда почему специалисты Mammoet установили гидравлические тросовые домкраты, тяжелые катушки с тросами и компенсаторы качки на немислимую высоту? Мало того, что подобная конструкция уменьшает остойчивость судна и создает огромную парусность. В момент, когда плунжеры компенсаторов качки, во время этой самой качки, будут подняты в рабочее положение и высота подъемных механизмов увеличится еще на несколько метров (заявлено, что компенсаторы должны отыгрывать семиметровую волну) огромная сила инерции, рожденная импульсом движения морской волны, неизбежно сорвет катушки с тросами с мест.

К тому же, любой инженер вам скажет, что НИКАКОГО СМЫСЛА размещать тяжелые катушки сверху дократов нет! Их место - на палубе, а на домкратах достаточно установить легкие направляющие шкивы для тросов. И вообще: такое расположение катушек противоречит принципу работы компенсаторов качки, поскольку они своей тяжестью снижают рабочие характеристики компенсаторов.

А причина всего этого технического очковтирательства заключается в том, что организаторы Постановки решили не заморачиваться с изменением конструкции баржи - им же не нужно было ничего поднимать со дна моря, борясь с ветром и волнами, и вместо того, чтобы установить домкраты и компенсаторы качки в корпус баржи, оставив на верхней палубе только катушки с тросами, установили на верхнюю палубу всю конструкцию, спрятав ее основание за выкрашенными в красный цвет морскими контейнерами с навешанными на них бутафорскими катушками! Еще один бутафорский реквизит - дурацкие желтые гусеничные краны с неизменно поднятыми стрелами на палубе. Дело в том, что в море они совершенно бесполезны, поскольку могут опрокинуться даже при небольшом волнении, а вот чтобы закрепить их поштормовому перед выходом в осеннее Баренцево море нужны мощные цепные талрепы и немалые трудозатраты экипажа.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

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