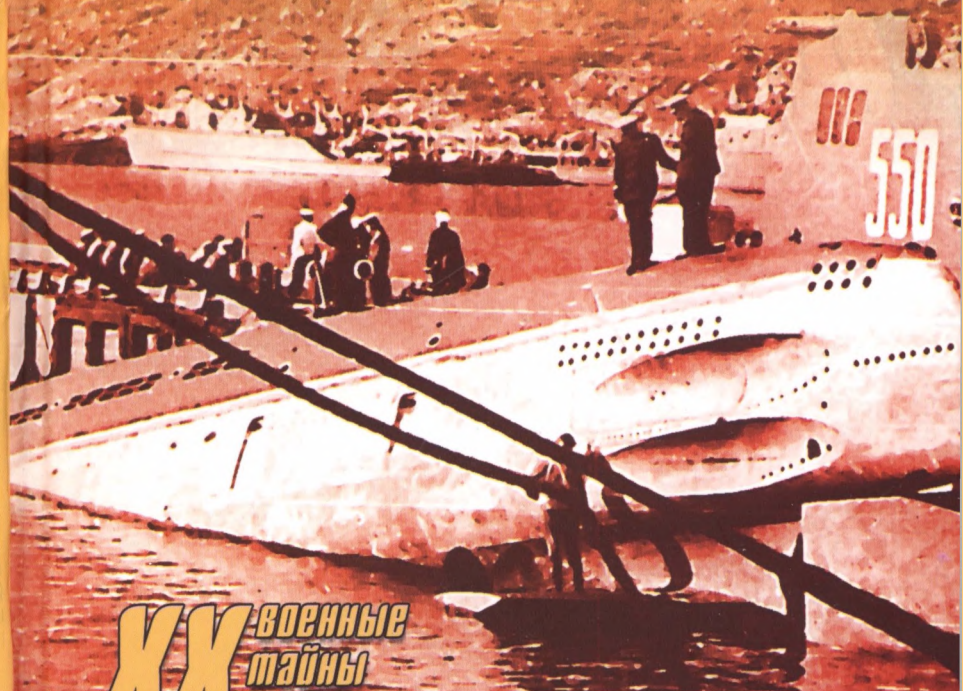


ОТСЕКИ В ОГНЕ

XX военные
тайны
века

ОТСЕКИ В ОГНЕ



XX военные
тайны
века

В.В. ШИГИН

XX *военные
тайны
века*

В.В. ШИГИН

ОТСЕКИ В ОГНЕ

**Москва
«Вече»**

УДК 94(47)
ББК 68.54
Ш55



Шигин, В.В.

Ш55 Отсеки в огне / В.В. Шигин. — М. : Вече, 2013. — 336 с. : ил. — (Военные тайны XX века).

ISBN 978-5-4444-1463-7

Знак информационной продукции 12+

Новая книга известного российского писателя-мариниста Владимира Шигина посвящена ныне забытым катастрофам советского подводного флота. Автор впервые рассказывает о предвоенных чрезвычайных происшествиях на наших субмаринах, причиной которых становились тараны наших же надводных кораблей, при этом порой оказывались лично замешанными первые лица государства. История взрыва подводной лодки Щ-139, погибшей в результате диверсии, и сегодня вызывает много вопросов. Многие десятилетия неизвестными оставались и обстоятельства гибели секретной «малютки» Балтийского флота М-256, погибшей недалеко от Таллина в 1957 году. Особое место в книге занимает трагедия 1961 года в Полярном, когда прямо у причала взорвались сразу две подводные лодки. Впервые в книге автором использованы уникальные архивные документы, до сих пор недоступные читателям.

УДК 94(47)
ББК 68.54

ISBN 978-5-4444-1463-7

© Шигин В.В., 2013
© ООО «Издательство «Вече», 2013

Памяти моего друга, подводника Северного флота и талантливого писателя-мариниста Сергея Ковалева посвящаю эту книгу.

Автор

БЕЙ СВОИХ, ЧТОБЫ ЧУЖИЕ БОЯЛИСЬ



В долгом перечне катастроф Советского Военно-морского флота трагедии подводных лодок в 30-х годах XX века стоят особняком. Так сложилось, что о них как-то не принято было говорить, на что имелись свои особые причины. Прежде всего, весьма неболтливым было само время, на которое они пришлись. Кроме того, их напрочь заслонили чуть более поздние и куда более трагические события Великой Отечественной войны. Но об этом мы еще поговорим.

Я не ставил себе целью осветить в данной документальной повести все предвоенные катастрофы нашего подплава и остановился лишь на наиболее знаковых и тяжелых трагедиях, связанных с таранами подводных лодок своими же кораблями.

«Красноармеец» против «Рабочего»

В мае 1931 года командованием РККФ после долгого перерыва было решено начать ежегодные походы Балтийского флота из Финского залива в Балтийское море. В походе было принято решение задействовать и два подводных минных заградителя, «Рабочий» и «Красноармеец».

Подводный минный заградитель «Рабочий» (бортовой № 9, бывший «Ерш») и его «систершип», подводный минзаг «Красноармеец» (бортовой № 4), были заложены на заводе «Ноблесснер» в Ревеле, спущены на воду весной 1917 года, а затем отбуксированы на Балтийский завод в Петроград для достройки. Водоизмещение подводных минзагов составляло 655/750 тонн, длина 67,97 метра, ширина 4,45 метра, осадка 4,27 метра. Два дизеля по 420 л. с. и два электромотора по 450 л. с. Скорость хода 10,75 узла¹ под водой и 7,5 узла в надводном положении. Глубина погружения субмарин составляла 50 метров. Вооружение каждой — 42 мины, 2 носовых торпедных аппарата и 4 бортовых аппарата Джевецкого. На начало 1930-х годов это были еще вполне современные субмарины, способные нанести противнику существенный урон как торпедами, так и постановкой минных заграждений.

Вошедший в строй в эпоху развала государственности и флота «Ерш» изначально был несчастливым кораблем. Вместо лихих прорывов к вражеским военно-морским базам и постановки там минных заграждений «Ерш» был изначально обречен на прозябание у причальной стенки. Команда непрерывно митинговала, а новейшая субмарина ждала, что с ней будут делать дальше.

В 1918 году «Ерш» участвовал в Ледовом переходе Балтийского флота из Ревеля и Гельсингфорса в Кронштадт в связи с наступлением немцев. Это был, по существу, первый боевой поход подводного минзага. Затертая во льды субмарина получила тогда серьезные повреждения. Были даже сомнения, удастся ли ее спасти. Но обошлось, и «Ерш» до Кронштадта все же дошел.

Дальнейшая жизнь «Ерша» изобиловала несчастьями. Весной 1918 года при первом же выходе на рейд Кронштадта «Ерш» был протаранен пароходом «Рига». Получив серьезные повреждения, он тем не менее снова остался на плаву. Минзаг наскоро подлатали в доке, и он снова вошел в строй, но, увы, ненадолго.

¹ 1 узел = 1,852 км/ч.

Весной 1919 года на подводной лодке произошел взрыв аккумуляторной батареи. Корабль спасли, но несколько матросов были сильно обожжены горячей щелочью.

Осенью того же года в связи с наступлением на Петроград войск Юденича большая часть команды подводной лодки была отправлена на фронт.

С конца 1919-го по конец 1920 года «Ерш» кое-как ремонтировался десятком еще оставшихся на нем матросов. Затем его принял под команду известный впоследствии советский военно-морской теоретик Борис Александрович Петров. Опытный моряк завершил нескончаемый ремонт корабля, привел его в божеский вид, обучил новую команду. В октябре 1920 года подводный минный заградитель совершил первый робкий выход в Лужскую губу.

В 1922 году «Ерш» в соответствии с духом времени был переименован в подводный заградитель «Рабочий» и вошел в состав 2-го дивизиона подводных лодок, а в апреле 1925 года ему был присвоен тактический номер «Девять». Шефство над подводной лодкой взяли комсомол Муромского уезда и одна из ткацких фабрик. Однако смена названий и номеров не сделала «Ерша» счастливее.

В 1925 году во время практического плавания на «Рабочем» одновременно вышли из строя оба старых дизеля. Лодка при этом проходила узкость. Лишь по чистой случайности «Рабочий-Ерш» в тот раз не был протаранен проходившим мимо сухогрузом.

В то время было модным иметь на каждом корабле какого-нибудь почетного краснофлотца. Как правило, это были деятели партии и правительства. Однако на «Рабочем» почему-то никто из них состоять в почетных краснофлотцах не пожелал. Возможно, потому, что за лодкой уже закрепилась слава невезучей. Этот факт отражен в историческом формуляре подводного минзага. В том же формуляре отмечено и то, что «Рабочий» за все время своей службы в РККФ не был отмечен никакими наградами и не получил даже какой-либо благодарности. Не имел «Рабочий» и

своего корабельного праздника. Почему так случилось, сказать трудно, поэтому на «Рабочем» считали днем корабля 23 февраля и праздновали его, так сказать, всенародно.

В 1926 году командиром «Рабочего» стал один из старейших и опытнейших отечественных подводников К.Н. Грибоедов. При нем жизнь на лодке несколько наладилась. Бывший «Ерш», а ныне «Рабочий» начал наконец-то по-настоящему плавать и выполнять боевые упражнения. Казалось, что злой рок смиловивился над несчастливым кораблем и отпустил его из своих страшных объятий. Однако это только казалось.

Выйдя в море по плану похода, 22 мая 1931 года на траверзе Ревеля недалеко от мыса Эрансгрунд подводная лодка № 9 «Рабочий» под брейд-вымпелом ВРИО командира дивизиона подводных лодок Н.А. Царевского (он одновременно исполнял обязанность и командира «Рабочего») и подводная лодка № 4 «Красноармеец» были застигнуты почти семибальным штормом. Корабли в это время шли строем кильватера, имея впереди подводную лодку «Рабочий». Дистанция между двумя субмаринами составляла при этом от полутора до двух кабельтовых¹.

Плававшие на Балтике знают, что на балтийском мелководье штормовая волна особенно крута и непредсказуема. Корабли на ней мотает во все стороны так, что порой килевая и бортовая качка сливаются в единое кручение во все стороны. Разумеется, что в такой ситуации соблюдать общий строй кораблям всегда весьма сложно. В условиях шторма командиру «Четверки» приходилось непрерывно менять режим хода машин. Однако, несмотря на это, его лодка то удалялась, то, наоборот, стремительно приближалась к идущему впереди флагману.

В 00 часов 22 мая вахтенным начальником подводной лодки № 4 заступил штурман Тиманов. Он всего три дня назад прибыл на лодку после окончания штурманских командирских классов и впервые участвовал в плавании на «Четверке». До классов Тиманов служил на надводных кораблях.

¹ 1 кабельтов = 185,2 м.

Перед самым выходом в море старпом «Четверки» проверил знания штурмана по специфике плавания на подводной лодке, после чего доложил командиру, что Тиманов не может быть допущен к самостоятельному несению вахты. Однако командир Атавин от предостережения старпома отмахнулся.

К двум часам ночи командир лодки Атавин и комиссар Толкачев спустились вниз поспать. Таким образом, только что прибывший на лодку штурман оказался на мостике совсем один. И это ночью, в штормовых условиях и при следовании корабля в составе походного ордера!

Разумеется, в таких условиях Тиманову было уже не до ведения вахтенного журнала, не вел он и прокладку курса. При этом Тиманов не пытался управлять кораблем даже по компасу. Он только повторял все маневры передовой лодки.

Во время одного из очередных поворотов «Четверка» не дошла до угла поворота впередиидущей лодки и, срезав этот угол, оказалась в опасной близости к «Девятке». Видя это, штурман попытался уклониться от столкновения. Тиманов дал команду поворачивать вправо. Однако его команду не расслышал стоящий на руле в рубке рулевой Ершов, которому пришлось ее повторять дважды. Наконец лодка начала поворот, но так как в это время на ней работала всего одна машина, то ее мощности для быстрого маневра оказалось недостаточно. В довершение всего лодку накрыло волной и швырнуло в противоположную от совершаемого ею маневра сторону. Видя, что маневр не получается, Тиманов после некоторого промедления крикнул в переговорную трубу рулевому: «Стоп! Полный назад!» Но было уже поздно. В этот момент лодку подняло вверх волной, а затем швырнуло на «Девятку». Удар форштевня «Четверки» пришелся в левую кормовую цистерну главного балласта «Рабочего». Тиманов все это время продолжал кричать в переговорную трубу: «Полный назад! Полный назад!» При этом он ни разу даже не пытался воспользоваться находившимся рядом с ним машинным телеграфом, может быть, потому, что просто не знал о таком, а может, потому, что находился в шоковом состоянии. Штурман

истощно кричал и кричал в переговорную трубу, а драгоценные секунды таяли.

Тем временем «Четверку» подбросило на новой волне и с еще большей силой снова швырнуло на «Девятку». Раздался скрежет. Это кованный форштевень «Красноармейца» еще раз вспорол корпус «Рабочего». Только после этого «Четверка» смогла наконец-то дать задний ход и отойти от дважды протараненной ею подводной лодки.

С ходового мостика «Девятки» сигнальщик уже отчаянно махал флажками: «Имею пробойну! Прошу помощи!» В эту минуту лодки находились так близко друг от друга, что с «Красноармейца» был даже слышен сигнал тревоги, прозвучавший на «Рабочем».

При этом на «Красноармейце» никак не могли разобрать передаваемого семафором. Только когда сигнальщик «Девятки» уже в шестой раз отмахал флажками, на «Четверке» наконец-то смогли кое-как прочесть текст семафора.

Почти одновременно с этим командир бригады подводных лодок, находившийся в это время с остальными субмаринами в Лужской губе, получил радиogramму с «Девятки»: «Имею повреждения. Иду на погружение. Прошу помощи. SOS!» А затем спустя несколько минут еще одну: «SOS! Наше место: широта 59 градусов 51 минута, долгота 24 градуса 51 минута. SOS!» Обе радиogramмы были переданы шифром, при этом в спешке некоторые группы цифр были перепутаны, поэтому полностью расшифровать текст радиogramм удалось далеко не сразу. Однако общий смысл переданного был ясен с самого начала. На «Четверке» эти радиogramмы по какой-то причине так и не приняли. При этом с нее хорошо в течение последующих пяти-шести минут видели людей на мостике протараненной «Девятки», которые быстро спустились внутрь подводной лодки и задраили за собой рубочный люк. После этого в течение двадцати минут «Девятка» была еще на поверхности, а потом резко, с большим дифферентом на корму ушла под воду.

По-видимому, командир дивизиона Царевский принял решение спасти лодку и справиться с полученными повреждениями,

лежа на грунте. На поверхности при большой качке заниматься борьбой за живучесть он считал невозможным. В противном случае Царевский вполне мог приказать личному составу выброститься за борт. Времени для этого у него было вполне достаточно.

Из донесения начальника особого отдела Морских сил Балтийского моря: «Очевидно, что командир подводной лодки № 9 точно рассчитывал спасти лодку и людей своими силами, причем команда была настолько дисциплинированной, что с началом погружения подводной лодки № 9 в воду с мостика спустились вниз вахтенные и задраили люк. Хотя некоторые краснофлотцы утверждают, что они видели под мостиком свет.

Подводная лодка № 9 начала принимать все увеличивающийся крен лево на корму. Причем в этот момент подводная лодка № 4 приняла телеграмму, дающую определенные координаты подводной лодки № 9 по долготе и широте и несколько раз SOS, и всего в телеграмме было 10—15 слов.

Заслуживает внимания, что личный состав подводной лодки № 9 в последний момент не упустил из виду и выполнил определение местонахождения.

Крен в последний момент доходил на подводной лодке № 9 до 30—40 градусов (аккумуляторная кислота на подлодках этого типа выливается при крене 35 градусов), в таком положении лодка пошла под воду».

После погружения «Девятки» всякая связь с ней прекратилась. Не прослушивалось никакой работы механизмов. Не были слышны и удары кувалдой о корпус. Так обычно подводники привлекают внимание к своей терпящей бедствие лодке. Впрочем, неизвестно, пытался ли кто-нибудь на борту «Красноармейца» слушать шумы.

Казалось бы, что командиру «Красноармейца» Атавину надо было сделать все от него зависящее для спасения людей с «Рабочего». Поразительно, но все его дальнейшие действия выходят за рамки всякого понимания. «Красноармеец» просто отошел от протараненной субмарины на дистанцию одного кабельтова. Разбуженный криками штурмана, Атавин поднялся на ходовой

мостик и продублировал команду Тиманова машинным телеграфом. Затем он молча наблюдал за погружением «Девятки», не предприняв даже малейшей попытки выйти на в связь с аварийной лодкой. На вопросы находящихся рядом краснофлотцев он отвечал лишь, что бессилён чем-либо помочь погибающим.

Комиссар «Четверки» Толкачев проснулся от удара, также поднялся на мостик, поглядел на тонущую «Девятку», а затем спустился вниз и стал осматривать носовой отсек, ища возможные пробоины. Когда он вторично поднялся на мостик, «Девятка» уже погрузилась.

Из последующих допросов командования «Четверки» абсолютно ясно, что и Атавин, и Толкачев с самого начала прекрасно понимали, что «Девятка» не просто так погрузилась, а затонула от поступления внутрь ее корпуса воды.

Из донесения начальника особого отдела Морских сил Балтийского моря: «На указанные сигналы подлодки № 9 командование подлодки № 4 никак не реагировало, тогда как первой обязанностью его являлось выяснить степень повреждения подлодки № 9 и оказание ей всемерной помощи. За время нахождения на мостике подлодки № 9 людей подлодка № 4 вполне могла с ней поравняться и путем переговоров выяснить все, что требовалось. Это обстоятельство, помимо всего прочего, объясняется чрезмерной трусостью командования подлодки № 4.

Непосредственно за столкновением подлодка № 4 не определилась с местонахождением и сделала это лишь спустя 20 минут после гибели лодки № 9 и после маневрирования за это время. Таким образом, помимо установленной неграмотности пеленга, он был неправилен, так как подлодка № 4 значительно удалась от места катастрофы».

Дальнейшие действия Атавина и его комиссара Толкачева вообще потрясают. Проболатавшись на месте катастрофы несколько часов, Атавин не предпринял ничего, чтобы хотя бы обозначить место погружения «Рабочего». За все это время он сделал единственное — передал командованию радиogramму. Но какую! Вот текст переданного Атавиным послания: «Подлодка

№ 9 погрузилась на дно от повреждений в 3 часа 50 минут. Просим помощи. Широта 59 градусов 49 минут. Долгота 24 градуса 51 минута. Ждем указаний № 0525. Командир пл № 4».

В переданной радиограмме командир с комиссаром не указали ни причины произошедшей аварии, ни того, что «Девятка» «не погрузилась на дно», а фактически затонула.

Из показаний бывшего командира «Четверки» Атавина во время следствия: «После пеленгования я посоветовался с комиссаром, все время стоявшим на мостике, и решил отправить шифровку командиру бригады и по Морсилам. Текст телеграммы был следующий: “Подлодка № 9 погрузилась с повреждениями. Жду указаний...” Во время совещания с комиссаром обсуждался вопрос о тексте телеграммы. Причем пока о столкновениях с нашей лодкой, что и послужило причиной гибели пл № 9, было решено скрыть от командования...»

Это почти невероятно! В то время как совсем рядом в затопленных отсеках погибал героический экипаж «Рабочего», командир и комиссар «Красноармейца» цинично прикидывали, как им получше уйти от наказания и обмануть следствие. О погибающих по их милости людях они даже не думали!

Документы ОГПУ свидетельствуют, что Атавин и Толкачев были больше всего озабочены тем, чтобы непосредственно причастные к столкновению штурман, сигнальщик, рулевой и электрик не сболтнули впоследствии лишнего. Трудно сказать, на что рассчитывали командир с комиссаром. Может, тешили себя глупой мыслью, что все, может, еще как-нибудь обойдется. Не обошлось!

Проболтавшись в районе катастрофы несколько часов и не получив от вышестоящего командования никаких дополнительных указаний, Атавин самовольно покинул место гибели «Рабочего» и ушел к острову Гогланд. Лишь в 19 часов вечера, когда «Красноармеец» встретился с плавбазой «Смольный» и комбриг вызвал к себе командира «Четверки», тот признался в таране «Девятки». Таким образом, мероприятия по спасению «Девятки» начались лишь после 20 часов вечера 22 мая. Самое драго-

ценное время, когда часть экипажа «Рабочего», быть может, еще была жива, было преступно потеряно!

Вскоре к месту погружения «Девятки» подошли три эсминца. Немного позднее туда же были направлены четыре тральщика и два буксира для проведения траления района и поиска затонувшей субмарины. Прибыло в район и спасательное судно «Коммуна». С Черного моря в срочном порядке был затребован единственный на тот момент в СССР эпроновский водолазный колокол «Даниленко». В Главвоенпорту было проведено экстренное совещание. Одновременно начались срочные тренировки водолазов для проведения работ на большой глубине. Авиаразведкой, проведенной в районе гибели «Рабочего», были обнаружены темные пятна, напоминающие нефтяной столб.

Всего на «Девятке» погибло 47 человек (9 человек командного и 38 человек рядового состава). Из справки о погибших подводниках: «Царевский Николай Александрович — командир корабля, год рождения — 1897, социальное положение — “потомственный гражданин”, партийность — беспартийный. Акуленко Никита Арсентьевич — военный комиссар корабля; Цецура Сергей Петрович — помощник командира корабля, Лезов Владимир Федорович — вахтенный начальник Изумрудов Николай Леонтьевич — штурман, беспартийный. Кроме 43 членов экипажа “Рабочего”, на борту этой подводной лодки погибли также два стажера — слушатели 1-го курса Военно-морской академии РККА имени К.Е. Ворошилова — В.С. Карльсон (военно-морской факультет) и Ю.М. Савельев (военно-промышленное отделение)».

Сразу после возвращения «Четверки» в базу на нее прибыл оперуполномоченный 4-го отдела оперативного отдела ОГПУ Давыдов, который арестовал командира «Четверки» Атавина, комиссара Толкачева, штурмана Тиманова, рулевого Ершова, сигнальщика Сазанова и электрика Михайлова. Началось расследование.

«Телефонограмма. Москва, тов. Ягоде. 22 мая в 3 ч. 51 м. на походе широта 59 градусов 51 минута, долгота 24 градуса 51 минута, подлодка № 4 под командой Атавина — рабочий,

член ВКП(б), следуя из фарватера подлодки № 9 под командой Царецкого (так в документе. — *В.Ш.*) — беспартийный, бывший офицер, — протаранила последнюю штурмовую концевую цистерну, через 5—7 минут подлодка под большим углом на корму пошла под воду, поиски безрезультатны. Погибло 47, из них 33 коммуниста. Сообщил начальник ОГПУ по Ленинградской области и Ленинградскому военному округу Медведев».

После проведенных допросов рулевой, сигнальщик и электрик были отпущены. Остальным были предъявлены конкретные обвинения. Штурман Тиманов был обвинен в проявлении «полнейшей неграмотности в управлении подводной лодкой», командир лодки Атавин и комиссар Толкачев обвинялись за допуск Тиманова к самостоятельному управлению кораблем в сложных погодных условиях без должной проверки его профессиональной и морской подготовки.

18 июня в районе гибели «Девятки» всплыли два трупа, которые были подобраны тральщиком. В одном из трупов был опознан командир «Девятки», в другом — один из краснофлотцев этой же лодки. Возможно, их тела вынесло через пробоину, возможно, они пытались выйти из затонувшей лодки, но погибли.

Из донесения начальника особого отдела Морских сил Балтийского моря от 26 мая 1931 года: «РВС издал секретный приказ всему личному составу. По линии Пубалга проведена соответствующая работа. Отрицательных настроений во флоте в связи с катастрофой нет. Все разговоры сводятся, к сожалению, к вопросам мероприятий по спасению подлодки. Некоторые краснофлотцы бригады подлодок реагируют болезненно в связи с тем, что в числе погибших были близкие товарищи-сослуживцы. Имеется массовый приток заявлений о приеме в партию. Выводы:

1. Виновность гибели лодки целиком лежит на командовании подводной лодки № 4.
2. Команда подводной лодки № 9 героически вела себя до конца.
3. Все возможные меры касательно спасения лодки приняты.
4. Нездоровых настроений во флоте в связи с катастрофой подводной лодки № 9 нет.

5. Следствие по делу ведется в ударном порядке и будет закончено в ближайшие 2—3 дня».

Из секретного доклада командования Бригады подводных лодок Морских сил Балтийского моря (БПЛ МСБМ) начальнику Особого отдела ОГПУ МСБМ 24 мая 1931 года: «Начальнику Особого отдела Балтфлота и Кронкрепости. Ниже сего представляю материал, связанный с гибелью подводного заградителя № 9 22-го мая 1931 г.

Первая радиограмма с подводного заградителя № 9 на подводный заградитель № 4, который находился в совместном плавании с подводным заградителем № 9, была перехвачена мной в 19 час. 37 мин. Содержание радиограммы следующее: «В 19 час. 30 мин. мое место: широта — 59° 21' северной и долгота — 27° 24' восточной, следую курсом 266°. Покажите свое место». Из этой радиограммы я устанавливал, что врид. командира 1-го дивизиона подлодок (он же командир подводного заградителя № 9) отпустил подводную лодку № 4 для самостоятельного упражнения и, желая соединиться для дальнейшего совместного плавания, запросил ее место. Кроме этого, по радиограмме я считал, что плавание идет благополучно по плану. Не имея в дальнейшем донесений от командира 1-го дивизиона о его плавании, в 9 час. 30 мин. 22 мая я запросил командира 1-го дивизиона (по адресу подводного заградителя № 9) о месте, а также дал радиограмму командиру подводной лодки № 4, в которой требовал дать место и в дальнейшем не давать таковое в открытом виде (перед этим я получил место подводной лодки № 4 в открытом виде). 24 мая по прибытии в Лужскую губу по документам установлено, что радио давалось подводным заградителем № 9 не на подводную лодку № 4, а на подводную лодку № 8 (на подводной лодке № 8 находился командир 2-го дивизиона).

В 10 час. 56 мин. 22-го мая мною была получена радиограмма с подводного заградителя № 9 в весьма искаженном виде, почему расшифровать последнюю было затруднительно. Однако после восстановления искажений, около 13 час. я установил следующее содержание радиограммы: «Доношу зпт лодка погрузилась на дно

от повреждений тчк просим помощь тчк. В 3 часа 50 минут лодка находилась широта 59° 49' северной зпт долгота 24° 5' восточной тчк ждем указаний тчк № 0525 тчк командир пл 9 тчк”.

Данную радиограмму я расценивал: на подводной лодке № 9 было какое-либо повреждение, не связанное с серьезной опасностью для лодки, поскольку указано в радиограмме “Ждем указаний”.

В это же время, т.е. в 13 час., была получена спешная радиограмма подводной лодки № 4 и по расшифровке ее через 40 мин., т.е. в 13 час. 40 мин. (весьма искажена) следующего содержания: “Пробыл на месте вероятной гибели пз № 9 четыре часа, пл не всплыла, для затишья от шторма иду на ост от Гогланда. Отыщите эсминцы для осмотра места гибели. Широта — 59°51' северной, долгота — 24°51' восточной № 22. Командир пл № 4”.

Не допуская мысли, что лодка погибла, т.к. по радиограмме оснований к этому не было (лодка может продержаться под водой около 24 часов), но считая, что лодка имеет серьезное повреждение, в 13 час. 44 мин. я вместе с врид Начальника Политотдела на подводной лодке № 1 отошел к “Октябрьской революции” для доклада старшему морскому начальнику (командиру дивизии линкоров) на предмет предоставления эсминца к месту вероятной аварии подводного заградителя № 9.

Отойдя от “Смольного”, я стал на якорь, т.к. был предоставлен катер с “Октябрьской революции”, на котором я прибыл к командиру дивизии линкоров. Доложив последнему и получив согласие на предоставление эсминца, после чего я в 16 ч. 33 м. отбыл на эсминце “Яков Свердлов” к месту вероятной гибели подводного заградителя № 9.

Радиограмма № 0525 за подписью командира подводного заградителя № 9, как выяснилось по прибытию на базу 24 мая с.г., давалась не командиром подводного заградителя № 9, а командиром подводной лодки № 4 следующего содержания: “Подлодка № 9 погрузилась на дно от повреждений в 3 часа 50 минут, просив о помощи, широта — 59° 49' северной, долгота — 24°51' восточной. Ждем указаний. № 0525. Командир пл № 4”, — и не

на имя командира бригады, а на имя начальника штаба бригады подлодок.

Подводный заградитель № 9 вызывал “Смольный”: в 1 ч. 58 м., 2 ч. 15 м. и в 3 ч. срочная (последняя радиограмма) 22-го мая. Причем первые две “Смольным” не приняты, а последняя — в весьма искаженном виде, не поддающаяся расшифрованию.

Встретив у Гогланда подводную лодку № 4 и выслушав коротенький доклад командира и комиссара последней, я пришел к заключению: подводный заградитель № 9 погиб. По-видимому, после удара носовыми рулями в кормовую систерну (так в документе. — *В.Ш.*) подводного заградителя № 9 подлодкой № 4 (последняя следовала в кильватер подводному заградителю № 9), пробита концевая систерна и получился дифферент на корму. Полагаю, что командир подводного заградителя № 9, желая выравнить дифферент, но, не зная еще последствий удара, начал погружаться и, упустив время, начал тонуть с большим дифферентом на корму. Потопление подлодки могло быть избегнуто, если бы командир подводного заградителя № 9, будучи убежден в том, что повреждена только концевая систерна (кормовая), мог бы срочно заполнить носовую концевую систерну, этим самым поставить лодку на ровный киль, и продолжил бы плавать. Но полагаю, что кроме повреждения кормовой систерны, был поврежден этим же ударом и прочный корпус, что еще больше увеличило дифферент на корму. С принятой водой и большим дифферентом на корму личный состав подводного заградителя № 9, по-видимому, был отравлен выделением хлора, что вместе со сдвигом всех механизмов лодки, а также с разливкой кислоты привело к гибели лодки со всем ее личным составом.

Действия командира подводной лодки № 4 считаю неправильными в части:

1) Поставив на вахту молодого командира (только что окончившего штурманский класс), не принял мер к обеспечению вахты опытным командиром.

2) Нанеся повреждение подводному заградителю № 9 и видя, что лодка погрузилась с большим дифферентом, командованию

не донес для принятия срочных мер. (О факте донес, судя по часовому номеру радиограммы, по истечению 1 часа 30 минут).

3) Не получив указаний от командования, через 4 часа оставил место гибели подводного заградителя № 9.

4) Не принял мер по спасению личного состава подводного заградителя № 9.

5) Место гибели подводного заградителя № 9, указанное в радиограммах командира подводной лодки № 4, вызывает сомнение, т.к. на подводной лодке № 4 штурманской прокладки не велось.

Судя по кальке командира 1-го дивизиона, оставленной в штабе бригады, подтверждается вышеуказанное сомнение. Все-го вероятнее, что подводный заградитель № 9 погиб на курсе 27... в 4-х милях к югу от параллели 60° при повороте на траверзе плавучего маяка Эрансгрунд — по направлению к банке Ревельстейн для встречи с подлодками № 8, 3. Командир бригады: (Самборский). Врид. военкома бригады: (Короткий)».

Из акта обследования специальной комиссией 27 мая 1931 года поставленной в Кронштадте в док «виновницы» трагедии у Эрансгрунда — подводной лодки № 4 «Красноармеец»: «11 мая 1931 года Комиссия в составе председателя Командира Бригады подлодок Самборского, членов флагманского инженер-механика бригады подлодок Салтус и представителя ОГПУ Бриллиантова осмотрела в доке повреждения подводной лодки № 4, полученные при столкновении.

1) Форштевень в нижней части согнут немного на левый борт и шов пропускает.

2) Подкильный брус с правой стороны до отвода ободран.

3) Верхний угольник левого носового отвода лопнул. Отвод отогнут вниз на 45° и назад на 10°.

4) Вертикальный шов листов между отводом и накладкой для втулки балера разошелся, а сверху (на шве 2-го пояса) лист лопнул.

5) Втулка белого металла разорвана в 2-х местах сверху и внизу с кормовой стороны.

6) Кольцо белого металла между втулкой и носовым правым горизонтальным рулем разорвано.

7) Балер носового горизонтального руля согнут при указателе 0° , правый руль положен на всплытие на 15° . Задняя часть пера прижата к корпусу, и руль на погружение не идет. Верхний и нижний листы (у борта) отошли от заклепок. Правый носовой угол смят, дерево раздроблено, часть листа вперед и отогнута вниз, а часть вверх и листы разорваны, наружная рама руля шириной 55 мм и наибольшей высотой 160 мм и наименьшей в 20 мм отогнута наружу (от борта) на 50° . 8. В районе крепления отвода имеется вмятина в корпусе.

Внутри:

1) На тринадцатом шпангоуте с правого и левого бортов нарушено крепление вертикальных и горизонтальных связей между торпедными аппаратами.

2) Флоры лопнули (погнуты) с тринадцатого по девятнадцатый шпангоуты включительно и 22-й и из них 14—19-й лопнули и часть из них наклонена вперед. Некоторые отошли от обшивки.

3) Кильбалка в районе 15—18-го шпангоутов изогнута.

4) В местах соединения шпангоутов с флорами заклепки ослабли, а местами выскочили.

5) Соединение кильбалки с флорами накладными угольниками нарушено в районе 18-го и 19-го шпангоута.

6) Соединение выгородки торпедного правого аппарата со шпангоутами посредством книц на 17—19-м шпангоутах нарушено, заклепки ослабли, кницы немного погнуты и отошли от шпангоутов.

7) Шов между 1-ми и 2-ми поясами обшивки правого борта разошелся.

8) Нарушено внизу крепление вертикального листа, связывающего концы выгородок торпедных аппаратов на 19 шпангоутах.

9) Имеются вмятины на 1-м шпангоуте с левого борта, между 13—14-м шпангоутах по обоим бортам, 15—19-м шпангоутах

на правом борту, характер вмятин водянообразный, и около 18—19-го шпангоутов вмятина доходит до выгородки правого торпедного аппарата.

10) Корпус втулки балера горизонтального руля на правом борту отошел от обшивки. Нажимная втулка сальника вдвинута вовнутрь лодки от одного до $1\frac{1}{2}$ мм. Они частично вылетели и имеют слабину, но повреждение может быть старое, т.к. отверстия для гужонов залиты краской. Низ балластной носовой цистерны заложен балластными, есть ли еще какие повреждения, определить пока не представляется возможным, до выемки балласта.

Характер повреждений, полученных подводной лодкой № 4 при столкновении с подводным заградителем № 9, приводит к следующим выводам: подводная лодка № 4 подошла к подводному заградителю № 9 с ходом. При качке отвод подводной лодки № 4 попал под отвод подводного заградителя № 9, и когда волной качнуло лодку, то отводы обеих лодок оторвало. На подводной лодке № 4 лопнул верхний угольник (отгибался вниз), а в подводном заградителе № 9 отвод отгибался вверх. Ввиду того, что отвод этой лодки ограждает руль полностью и прикреплен задней частью к концевой цистерне, а носовой частью частично к дифферентной, а частично к прочному корпусу, могла получиться в прочном корпусе течь. При дальнейшем движении подводной лодки № 4 вперед, ее правый носовой руль ударился углом, по-видимому, в прочный корпус, распарывая его, правая наружная рама отогнулась, создавая дополнительный рычаг для изгиба балера руля. В это время подводная лодка № 4 уже застопорила ход, коснувшись слегка форштевнем, отчего на нем получился небольшой изгиб. После этого подводная лодка № 4 отошла назад под электромоторами. Очевидно, большое поступление воды вскоре затопило помпу Пирвица № 1, находящуюся по левому борту в корме около дифферентной переборки, а могло случиться, что была повреждена и станция этой помпы, которая одна может отливать большие количества воды в корме.

После этого вода свободно через пробойину вливалась в лодку, создавая все больший дифферент. Это и было основной причиной гибели подводного заградителя № 9. Председатель: командир бригады Самборский. Члены: Представитель ОГПУ Бриллиантов. Флагманский инженер-механик Саллус».

На документе имеется запись, сделанная 29 мая 1931 года, в которой было обращено особое внимание на необходимость большей четкости в организации службы во время похода и достижения дисциплинированности всего личного состава подводных лодок дивизиона.

«Подсудимый Атавин, являясь командиром подводной лодки № 4, а Толкачев — комиссаром той же лодки, великолепно зная о вышеизложенных целях учебного похода, по своему преступно небрежному отношению к выполнению своих служебных обязанностей, не уделили должного внимания организации несения службы личным составом вверенной им подводной лодки, как перед самым учебным походом, так и в самый поход, а именно:

а) Перед учебным походом подсудимые Атавин и Толкачев не информировали начсостав о целях и задачах учебного похода, вследствие чего начсостав точно не знал, на что необходимо обращать особое внимание во время учебного похода;

б) Не было установлено точного и четкого контроля за исполнением служебных обязанностей личным составом лодки, вследствие чего уставные правила несения службы систематически на лодке нарушались;

в) Атавин, зная, что прокладка пути подводной лодки, как в надводном, так и подводном положении штурманом Тимоновым регулярно не ведется, никаких мер к устранению этого недочета не принимал;

г) Атавин и Толкачев, зная еще перед походом, что машинный телеграф неисправен, никаких мер к исправлению его не приняли, в результате — во время похода машинным телеграфом почти не пользовались. Кроме того, зная, что молодой штурман Тимонов, прибывший за 2 дня до похода на подводную лодку, не знает, как нужно обращаться с машинным телеграфом, не потре-

нировали его, вследствие чего в момент столкновения подлодки № 4 с подводным заградителем № 9 Тимонов, стоя на вахте вахтенным начальником, не мог воспользоваться машинным телеграфом для дачи полного хода назад лодке;

д) Вахтенные и навигационные журналы велись небрежно, не заносились в них полностью изменения хода подводной лодки, в результате чего они не отражают полностью всех изменений пути следования подводной лодки;

е) Часы на лодке не проверялись, вследствие чего из имеющихся на лодке четырех часов каждые из них показывали разное время.

Кроме того, подсудимые Толкачев и Атавин, зная, что среди личного состава краснофлотцев дисциплина стоит не на должной высоте и что среди некоторых командиров были ненормальные взаимоотношения, влияющие на выполнение служебных обязанностей, не приняли никаких мер к поднятию дисциплины путем проведения соответствующей политработы среди краснофлотцев и не урегулировали среди комсостава их взаимоотношения.

Все вышеизложенные недочеты в организации несения службы и дисциплины на подводной лодке № 4 отразились на выполнении, четком и бесперебойном, поставленных командованием бригады и дивизиона задач учебного похода.

В ночь на 22 мая 1931 года подводная лодка № 4 и подводный заградитель № 9 находились у плавучего маяка «Эрансгрунд». Причем подводная лодка № 4 шла в кильватер подводного заградителя № 9 и на основании приказа командира дивизиона должна была держаться на дистанции от подводного заградителя в 2 кабельтовых, но вследствие неопытности рулевых и свежей погоды (6 баллов) не всегда упомянутое расстояние подводной лодкой № 4 выдерживалось: то она отставала от подводного заградителя на 6—7 кабельтовых, то сближалась до 1-го кабельтова; иногда выходила из кильватерного строя, виляя то вправо, то влево.

В 2 часа 22 мая сего года подсудимый Тимонов вступил на верхнюю вахту вахтенным начальником, и в 3 часа того же числа

подсудимые Ершов и Сазонов вступили на верхнюю вахту: первый — рулевым, а второй — сигнальщиком. Подсудимый Атавин, зная неблагоприятное состояние погоды, зная, что Тимонов, вступивший на вахту впервые, что рулевой Ершов и сигнальщик Сазонов еще не натренированы для похода, не установил никакого контроля за порядком выполнения ими служебных обязанностей, в особенности за вахтенным начальником Тимоновым, доверив ему самостоятельно вести подводную лодку; сам же Атавин ушел к себе в каюту спать.

Подсудимый Тимонов, стоя на вахте вахтенным начальником, видя, что лодка значительно отстает от подводного заградителя и зная, что работа одного дизеля не дает возможности выдерживать установленное расстояние, и так как второй дизель подводной лодки был в неисправном состоянии, в 2 часа 32 минуты 22 мая приказал пустить правый электромотор. По истечении некоторого времени хода подводной лодки № 4 под левым дизелем и правым электромотором, Тимонов, видя, что лодки начинают сближаться, в 3 часа 15 минут приказал остановить электромотор. Несмотря на это, подводная лодка № 4 продолжала быстро настигать подводный заградитель № 9.

Подсудимый Тимонов, после отдачи приказа об остановке электромотора, ослабил свое внимание за ходом лодки, а подсудимый Сазонов, неся вахту сигнальщиком и видя быстрое сближение лодок, вопреки уставных правил вахтенной службы, не доложил Тимонову об этом обстоятельстве, полагая, что Тимонов сам должен видеть сближение лодок.

Подсудимый Тимонов, заметив, что его лодка почти настигла подводный заградитель, вместо того, чтобы дать четкую команду: “полный назад”, начал делать беспорядочно команды: “средний назад”, “малый ход”, “стоп”.

Атавин, Толкачев и Тимонов были осуждены на 10 лет. Сазонов и Ершов подвергнуты лишению свободы сроком на два года каждого, без поражения прав.

В приговоре значилось: Срок отбытия меры социальной защиты осужденным Атавину, Толкачеву, Тимонову, Ершову и

Сазонову исчислить с момента предварительного их заключения, т.е. с 24 мая 1931 года. Вещественные по делу доказательства: журналы и морские карты — сдать в штаб Морских сил Балтийского моря. Приговор окончательный и обжалованию не подлежит. Председательствующий Матулевич. Члены: Дмитриев, Сытов. Верно: Пом. начальника учебно-строевого управления УВМ РККА Лукашевич».

В 1931 году чрезвычайные ситуации на Балтийском флоте, к сожалению, не прекратились. В 10 часов утра 31 октября новейшая подводная лодка Д-2 «Народоволец» на Большом Кронштадтском рейде столкнулась с парусной лайбой «Сильный», «при изменении своего курса... не уступив ей вовремя дороги». Лодкой командовал Назаров, а шла она под брейд-вымпелом командира 3-го дивизиона бригады Скриганова. В результате столкновения лайба наскочила на правый борт лодки своим форштевнем и бушпритом в носовую часть лодки у стоек антенны. В результате навала лайбы были погнуты стойки антенн, и лопнул носовой леер. «...Никаких повреждений наружного и прочного корпуса, а также систерн лодка не имеет... Повреждения, причиненные навалившейся на лодку лайбой, незначительны и были исправлены в тот же день судовым составом».

Авария «Народовольца» ясно показала, что гибель подводного минзага № 9 была не случайной, а вполне закономерной из-за низкой квалификации командиров ряда подводных лодок и безответственного их отношения к своим обязанностям. Почти одновременно произошла еще одна аналогичная трагедия, на этот раз на Черном море на подводной лодке «Металлист».

Смерть от тарана

Подводная лодка «Металлист» прослужила в отечественном военно-морском флоте 40 лет. Это своеобразный рекорд. Но еще большим рекордом стала поистине драматическая история этой субмарины. Подводная лодка типа АГ (Американский Голланд) была построена в 1916 году по проекту «602-СР» на

судостроительной верфи «Бритиш Пасифик Конструкшэн энд Инжэнэринг (Пэтерсон)» в Барнетте (Ванкувер, Канада).

19 сентября 1916 года субмарину официально приобрело Морское ведомство Российской империи и в конце 1916-го — начале 1917 года лодка в разобранном виде (секциями) была перевезена морским путем во Владивосток и далее по железной дороге — в Николаев. Там субмарину перезаложили на судостроительной верфи отделения Балтийского завода. 21 августа 1917 года субмарина официально была зачислена в списки ЧФ как подводная лодка АГ-21 и в октябре была спущена на воду реки Буг.

Водоизмещение АГ-21 составляло 361/440,5 тонны, длина 45,7 метра, ширина 4,8 метра, осадка 2,7 метра. Ход подводной лодке в надводном положении обеспечивали дизеля по 480 л.с., а под водой — два электромотора по 240 л.с. каждый. Скорость надводного хода составляла 12,8 узла, подводная — 7,5 узла, глубина погружения — 50 метров. Вооружение — 4 носовых торпедных аппарата.

В 1918 году лодка вступила в строй и вошла в состав Белого флота. С 24 ноября 1918 года она находилась под контролем англичан, которыми 26 апреля 1919 года и была затоплена в районе Севастополя.

До 1928 года АГ-21 пролежала на морском дне на глубине 50 метров. Однако затем была поднята силами ЭПРОНа, отремонтирована на севастопольском судоремонтном заводе им. Орджоникидзе и под новым номером, АГ-16, и именем «Металлист» снова вошла в боевой строй Черноморского флота. Однако буквально через шесть месяцев с ней произошла новая страшная катастрофа.

8 июля 1931 года АГ-16 находилась в районе Бельбека, где совместно с эсминцем «Фрунзе» отрабатывала подводную атаку по цели. Первая торпедная атака по эсминцу была успешной. Мнущаяся головка учебной торпеды ударила в эсминец. Командующий флотом объявил благодарность личному составу подводной лодки и разрешил вторую атаку. При чрезмерном сближе-

нии лодки с атакующим эсминцем «Фрунзе» таранил ее в самый большой первый отсек, и АГ-16 затонула.

Столкновение произошло по вине командира «агешки» Михаила Бебешина. Ранее он был помощником командира на этой лодке, а в октябре 1929 года был назначен ее командиром. Бебешин неправильно сманеврировал при выходе в повторную атаку — всплыл прямо по курсу цели, развернулся, дал полный ход и пошел на сближение с эсминцем, оказавшись под его форштевнем. Учения были остановлены, и немедленно начата спасательная операция. Все корабли спустили шлюпки, которые направились к месту трагедии. После аварии на «Металлисте» возникла паника, командир лодки и часть экипажа покинули тонущий корабль, даже не начав борьбы за живучесть. На поверхности оказались несколько человек, которых подобрали шлюпки с кораблей. Спасением этих подводников руководил штурман эсминца «Фрунзе» Сергей Горшков. На борт «Фрунзе» были подняты: помощник командира «Металлиста» Алексей Кузнецов, боцман главный старшина сверхсрочной службы Василий Чулошников, временно исполняющий обязанности старшины торпедистов Александр Мезенцев, старший рулевой Михаил Дационов, рулевой Павел Майстриук и трюмный Федор Татаринев. Седьмой, всплывший на поверхность подводник утонул раньше, чем спасатели с «Фрунзе» успели к нему подойти. Возможно, что это был командир подводной лодки М.И. Бебешин, который, по показаниям остальных спасшихся, покинул ее одним из первых. Как выяснилось впоследствии, не удалось поднять еще двух подводников, которые утонули при попытке всплыть на поверхность, это были старший торпедист Д. Уткин и радист Я. Семан.

Подводная лодка затонула в 14 часов 14 минут этого дня на глубине 35 метров в Каламитском заливе, в точке с координатами 44°56'8" северной широты, 33°26'8" восточной долготы, в 7 милях от западного побережья Крымского полуострова, в районе населенного пункта Николаевка.

В операции по подъему АГ-16 приняли участие практически все силы Черноморского флота: крейсер «Профинтерн», эска-

дренные миноносцы «Фрунзе», «Шаумян», «Дзержинский», подводные лодки «Коммунист», «Марксист», «Спартаковец» и «Революционер», торпедные катера «Первенец», № 54, № 94, № 114, № 124, тральщик «Джалита», гидрографическое судно «1 мая», буксиры «Красный водолей», «Терпеливый», «Смирнов», «Снег» и «Язон», паровой катер «Орлик», три водолазных бота, килектор (грузоподъемностью 50 т), 100-, 50- и 25-тонные плавкраны.

«Металлист» лежал на грунте, и спасатели знали, что на лодке еще есть живые люди, поэтому очень торопились. В 07.35 10 июля, используя синхронную работу четырех плавкранов, они подняли субмарину на поверхность. Только тогда стало ясно, что в отсеках лодки погибли 20 человек, однако в кормовой ее части сохранилась воздушная подушка, благодаря которой трем подводникам удалось спастись. Они в момент гибели «Металлиста» находились в дизельном отсеке. В темноте и без пищи моряки пробыли почти двое суток. Служивший на «агешках» пять лет опытный главный старшина мотористов Василий Нижний сумел организовать рядовых краснофлотцев на борьбу за живучесть отсека. С помощью старшины электриков Мамутова и вестового Бабарькина он сумел предотвратить его дальнейшее затопление. У старшины хватило сил, чтобы после подъема «Металлиста» на поверхность самостоятельно открыть крышку люка (а она открывалась только изнутри), выбраться на палубу лодки и доложить командованию о случившемся. За героизм нарком ВМФ наградил В.С. Нижнего именным оружием.

При подъеме лодки в гини каждого крана был включен страховочный строп с разрывной нагрузкой, равной его предельной грузоподъемности. Все прошло благополучно, и поднятую субмарину отбуксировали в Севастополь, к причалу Севморзавода для восстановления.

Мичман в отставке Василий Семенович Нижний был, наверное, последним, кто к концу 1980-х годов оставался еще в живых из экипажа АГ-16. Рассказ ветерана ЧФ в свое время успел записать майор Я.К. Сколота: «Я знал Василия Семеновича Нижнего как человека легендарной судьбы, а о подробностях его подвига

на АГ-16 младшему поколению было тогда мало что известно. Только в 1942 году, когда я был военкомом на том же “Металлисте” (А-5), у меня состоялось близкое знакомство с мичманом Нижним. В то время А-5 входила в состав 6-го дивизиона 2-й бригады подводных лодок ЧФ.

...Двое суток провел мичман Нижний в затопленном отсеке в соляре и газовой среде на дизелях у самого подволока среди двух десятков мертвых и умирающих товарищей на глубине 35 метров. Нижний, сколько мог, оказывал помощь товарищам, удерживал их на дизелях, воодушевлял словом, светил фонарем. К нему обращались с завещаниями, чтобы он передал последние слова родным и близким. Фактически мичман Нижний взял руководство отсеком в свои руки. Именно мичман Нижний возглавил борьбу за живучесть, хотя в отсеке были комиссар и механик подводной лодки. Погибая, люди сходили с ума, рвались к рубочному люку, чтобы выйти на поверхность.

Мичман Нижний вспоминал: “Против этих людей мне приходилось приложить много физических усилий, перебираться по шею в воде, чтобы снять их с люкового трапа”.

На руках Нижнего умер комиссар лодки. Благодаря действиям Нижнего выжили краснофлотцы Мамутов и Бабарыкин.

Из воспоминаний мичмана Нижнего: “...При мне тогда все люди умирали на моих глазах. Я освещал их фонарем, направлял его на людей, пока фонарь не вышел из строя. Краснофлотец Бабарыкин сказал мне: “Вася, спасибо тебе! Ты спас мне жизнь!”

Если бы я потерял веру в жизнь, я бы, определенно, перед вами не стоял. Мне и в голову не приходило, что я погибну, хотя на моих руках и перед моими глазами у подволока отсека, на дизелях, в газовой и соляровой среде умирали и тонули люди. Откуда у меня была такая уверенность, сам не знаю. Все казалось, что это учение и я обязательно останусь живой. Когда я услышал работу водолазов у корпуса лодки, то тогда совсем стал героем. Комиссар умер у меня на руках. Я поднимал его голову и, сколько мог, помогал ему держаться на воде и не тонуть. Подлез к люку механик, чтобы открыть его, но упал в воду.

Мы затонули 8 июля, а через два дня, 10 июля в 15 часов 15 минут нас подняли, когда нас осталось в живых только трое. Все помню, как нам передавали азбуку Морзе, кто-то из водолазов играл колоколом громкого боя. В руке у меня был ключ, и я ударил им. Сам я находился у люка по пояс в воде. Думал, что не открою люк из-за разбитой надстройки. Люк открывался и закрывался коромыслом только изнутри лодки. Я открыл контрольный краник на люке, и передо мной в темноте появился наружный свет. После этого была дана команда не открывать люк из-за опасности кессонной болезни. Открыли люк. Я сам открывал лодочный люк, вышел на палубу и попытался по всей форме докладывать о случившемся. Меня взяли под руки и спросили, есть ли еще кто живой. Я сказал, что еще двое живы, а остальные погибли. Из госпиталя за мной прибыло много медиков с носилками. Предлагали лечь, но я сказал, что дойду сам пешком»».

В Российском государственном архиве ВМФ в Санкт-Петербурге хранится полный корпус документов, в которых исчерпывающе рассматривается гибель подводной лодки «Металлист» и 23 членов ее экипажа. Ниже мы приводим полный текст итогового документа под названием «Общие выводы комиссии, назначенной для расследования аварии подлодки № 16. 8 июня 1931 г. В результате работы комиссии установлено.

I. Боевая подготовка, организация, дисциплина

1) Нормы боевой подготовки бригадой подводного плавания выполняются удовлетворительно. На 12.06, в основном, выполнены все задания.

2) Планирование боевой подготовки и руководство упражнениями со стороны Командования бригады подводных лодок МСЧМ комиссия считает удовлетворительным.

3) Общее состояние материальной части подлодок и овладение техникой со стороны личного состава не везде достаточное.

4) Дисциплина на бригаде подводных лодок — неудовлетворительная. Природа самого подводного оружия и сложность техники требует исключительной дисциплинированности, осо-

бенно учитывая характеристику состава, социальное положение, партийность и срок службы подводников.

II. Причины гибели подлодки № 16

Гибель подлодки № 16 произошла вследствие:

1) Неправильный тактический маневр командира подводной лодки М.И. Бебешина; находясь в мертвом углу атаки, он должен был отказаться от таковой и, тем самым, предотвратить столкновение с атакуемым им эскадренным миноносцем “Фрунзе”.

2) Видя себя в непосредственной близости от эсминца “Фрунзе”, командир Бебешин не должен был всплывать, а тем более давать при всплытии полный ход.

3) В момент столкновения Бебешин не выполнил своих обязанностей командира корабля. Фактами установлено:

а) Полное отсутствие со стороны Бебешина должных команд и действий по руководству борьбой за живучесть.

б) Бебешин допустил панику со стороны отдельных краснофлотцев и усугубил таковую своей растерянностью и беспомощностью, а главным образом, своими словами “вот и вторая “девятка”. (Имеется в виду гибель всего за 16 дней до катастрофы «Металлиста», 22 мая 1931 года в Финском заливе в результате столкновения с подводной лодкой «Красноармеец» подводного минного заградителя Морских сил Балтийского моря «Рабочий», носившего бортовой номер «9». — *В.Ш.*).

в) Вместо руководства борьбой за живучесть Бебешин в числе первых покинул свой пост и выбросился из подводной лодки на поверхность моря.

4) Военный комиссар подлодки № 16 товарищ А.Г. Суворов — при большой опасности для жизни подлодки и панике отдельных краснофлотцев и командиров — сам не поддался таковой, ободряя краснофлотцев и призывая их не уходить с боевых постов. Однако, видя полную растерянность командования подводной лодки, Суворов не принял должных мер воздействия на него и не применил крайних мер, чтобы взять на себя руководство борьбой за живучесть подлодки.

5) Помощник командира подлодки А.А. Кузнецов — в момент столкновения поддался панике отдельных краснофлотцев и командиров. Видя полное бездействие командира лодки, Кузнецов не принял на себя руководство по борьбе за живучесть лодки и в числе первых выбросился из нее на поверхность моря.

6) Вахтенный начальник 1-го отсека командир Ф.А. Варганов не выполнил своего командирского долга. Он покинул одним из первых свой пост в самый опасный и ответственный момент для жизни подводной лодки.

7) Весь остальной командный состав: командиры флагманский инженер-механик БПЛ МСЧМ, обеспечивающий в данном выходе временно исполняющего должность (врид) старшего инженер-механика В.А. Иокк, врид старшего инженер-механика А.Ф. Кополев, врид штурмана А.И. Целуйко, слушатель Подводного класса Специальных классов командного состава ВМС РККА, прикомандированный на данный выход к экипажу “Металлиста” в качестве стажера-дублера помощника командира корабля И.А. Орехов, — вели себя самым достойным образом, как подобает командирам РККА Военно-Морских сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Они до самой смерти руководили борьбой за живучесть подлодки и оставшимся в ней личным составом.

8) Подавляющая масса краснофлотцев вела себя самым достойным образом, показав высокую сознательность, образец героизма и знание материальной части пл. Из числа спасшихся поражают своим хладнокровием и самообладанием следующие краснофлотцы: временно исполняющий обязанности старшины торпедистов А.Д. Мезенцев, старшина электриков старшина сверхсрочной службы А. Мамутов, старшина моторист, временно исполняющий обязанности старшины мотористов, В. Нижний и рулевой П.Д. Майстрюк. Рассмотрев все обстоятельства гибели подлодки № 1, комиссия считает, что, если бы командованием лодки были приняты нужные меры, не было бы стольких жертв, а также сам подъем лодки был бы значительно облегчен.

III. Организация по подъему лодки

1) Извещение о гибели подлодки № 16 командиром эсминца “Фрунзе” М.З. Москаленко было дано своевременно. Все его поступки: спасение подводников, выбросившихся на поверхность воды, доставка водолазного бота и постановка на якорь — были правильными.

2) Начальник Штаба Морских сил Черного моря — товарищ К.И. Душенов — по получении извещения о гибели подлодки своевременно сделал все нужные распоряжения для подъема подлодки, проявляя при этом полное спокойствие и выдержку.

3) Средства, могущие быть использованными для подъема лодки, были немедленно высланы на место гибели и, в основном, прибыли своевременно.

4) Порученное ЭПРОНу в лице начальника и военного комиссара Южного округа ЭПРОНа в Севастополе товарища Ф.Т. Крылова — специальное техническое руководство по подъему лодки было выполнено хорошо, проявлена настойчивость и уверенность в своих действиях.

5) Непосредственные его, Ф.Т. Крылова, помощники: командир бригады подводных лодок МСЧМ — товарищ Г.В. Васильев, начальник штаба той же бригады товарищ В.П. Семиголовский, заведующий плавучими средствами Севастопольского военного порта МСЧМ товарищ Янкевич — проявили большое самообладание, командирскую волю и знание своего дела, чем и способствовали быстрому подъему лодки.

IV. Необходимые мероприятия по организации средств спасения боевых кораблей <...>

2. Для спасения боевых кораблей, а также коммерческих судов на Черноморском театре необходимо создать специальные спасательные средства, организовав их в спасательный отряд, взяв за основу ЭПРОН. Данная организация может быть подчинена Наркомводу, Народному комиссару водного транспорта Союза ССР, но с присвоением функции контроля Наркомвоенмору, Народному комиссару по военным и морским делам Союза ССР в лице РВС моря Революционного Военного Совета

Морских сил Черного моря — в целях обеспечения должного соответствия и постоянной готовности для выполнения работ по подъему и оказанию помощи боевым кораблям.

Конкретно для бригады подлодок необходимо:

а) скорейшая достройка в качестве плавучей базы подводных лодок парохода “Эльбрус”;

б) немедленное снабжение всех подлодок регенерационными установками воздуха;

в) немедленная подача на вооружение подводных лодок спасательных буев (прибор Дейло или иные конструкции);

г) скорейшая разработка и техническое изготовление индивидуальных средств спасения подводников (дыхательные маски);

д) необходимо поручить соответствующим органам заняться детальным изучением средств и организации по спасению боевых кораблей, в частности — подлодок, за границей;

е) поручить НТКМ (Научно-технический комитет Морского ведомства. — *В.Ш.*) разработку вопроса по живучести подлодок и средств спасения их, используя опыт подъема подводной лодки № 16 без подрезки стропов. Одновременно с этим комиссия отмечает, что на бригаде подлодок не было принято должных мер по выучке личного состава в вопросе борьбы за живучесть;

ж) ускорить подачу на вооружение приборов Романенко по выпуску голубей с подлодки».

Предложенный вашему вниманию документ был составлен «по горячим следам», спустя всего 5 дней после катастрофы «Металлиста» — 13 июня 1931 года. Его подписали все члены комиссии: начальник штаба Морских сил Черного моря К.И. Душенов (председатель), командир дивизии крейсеров И.Н. Кадацкий-Руднев, помощник начальника Особого отдела ОГПУ Морских сил Черного моря Бирн, помощник прокурора Морских сил Черного моря Григорьев, временный заместитель начальника Политического управления Морских сил Черного моря Лавров, командир бригады подводных лодок Г.В. Васильев, инспектор подводного оружия управления ВМС РККА Шлиттенберг и командир эскадренного миноносца «Шаумян» Евдокимов.

Возвращаясь к самой катастрофе «Металлиста», следует добавить, что в момент его столкновения с эсминцем «Фрунзе» на мостике последнего находился начальник штаба бригады подводных лодок Василий Прохорович Семиголовский. Среди командного состава эсминца в день катастрофы были три будущих известных адмирала Советского ВМФ: Михаил Захарович Москаленко являлся одновременно командиром и военным комиссаром корабля, Николай Михайлович Харламов исполнял обязанности артиллериста (командира артиллерийской боевой части), а сама катастрофа произошла во время вахты вахтенного начальника Сергея Георгиевича Горшкова.

Из книги М.С. Монакова «Главком», посвященной Адмиралу Флота Советского Союза С.Г. Горшкову: «8 июня 1931 г. у Севастополя дивизион эсминцев отрабатывал противолодочную оборону главных сил на открытом рейде. Противника обозначала подводная лодка “Металлист”. Наблюдателями эсминца “Фрунзе” она была обнаружена слишком поздно. Столкновения избежать не удалось. От удара по корпусу подлодка получила большую пробоину и почти мгновенно затонула. К счастью, глубина в точке, где она легла на грунт, была небольшой, а все спасательные силы и средства главной базы были, что называется, под рукой. К тому же МСЧМ располагали уникальным катмараном “Коммуна” — судном, специально построенным для подъема затонувших подводных лодок. Оно прибыло к месту аварии еще до наступления сумерек. 11 июня “Металлист” уже стоял у заводской стенки, но 19 человек, оказавшиеся в поврежденных отсеках, погибли.

М.З. Москаленко не сомкнул глаз, пока спасательная операция не завершилась. Глядя на осунувшееся, почерневшее от переживаний лицо своего командира, Сергей Горшков как никто другой понимал, какие мысли и чувства его терзают. Он сам не находил себе места — как штурману ему не надо было объяснять, что такое ответственность за безопасность плавания...

В базе их ожидала строгая комиссия. Перед началом ее работы на эсинец прибыл командующий Морскими силами Черно-

го моря И.К. Кожанов. Сначала он беседовал с М.З. Москаленко наедине, а затем вызвал к себе Горшкова с навигационным журналом и картой, на которой велась прокладка пути корабля в момент столкновения с подводной лодкой. Сергея поразило внешнее спокойствие командующего. Волнения двух бессонных ночей почти не отразились на его лице. Внутренние переживания Кожанова выдавали только слегка припухшие веки карих глаз с косым, “монгольским” разрезом.

“Докладывайте!” — приказал он и, откинувшись на спинку глубокого кожаного кресла, приготовился внимательно слушать.

Горшков справился с волнением и четко, ровно в три минуты доложил все обстоятельства аварии.

Удовлетворенно кивнув, Кожанов задал пару уточняющих вопросов, на которые тут же получил ясные, исчерпывающие ответы. В глазах его вспыхнул живой огонек.

— Учились у Сакеллари?

— Так точно!

— Вижу. Его школа! А что, если мы вас переведем на штабную работу?

Последний вопрос застал молодого человека врасплох: он ждал чего угодно — взыскания, снятия с должности, увольнения с флота, — только не разговора о продвижении по службе.

Командующий усмехнулся.

— Молчите? Значит, будем считать, что мое предложение вы приняли. Вернемся к этому вопросу после осенних маневров. А пока послужите с товарищем Москаленко».

Всего в результате катастрофы «Металлиста» погибло 23 подводника. Среди них:

Иокк Виктор Антонович — флагманский инженер-механик бригады подводных лодок Морских сил Черного моря, на выходе обеспечивал временно исполняющего должность старшего инженер-механика;

Бебешин Михаил Иванович — командир корабля;

Суворов Александр Григорьевич — военный комиссар;

Коноплев Александр Федорович — временно исполняющий должность старшего инженер-механика;

Варганов Федор Алексеевич — вахтенный начальник;

Целуйко Александр Иванович — временно исполняющий должность штурмана;

Орехов Иван Андреевич — слушатель подводного класса Специальных классов командного состава ВМС РККА, прикомандированный на выход к экипажу «Металлиста» в качестве стажера-дублера помощника командира корабля;

Ульянов Петр Васильевич — старший лекарский помощник;

Васильев Михаил Тимофеевич — старший радист;

Колесников Ростислав Владимирович — старший моторист;

Максимов Сергей В... — старший электрик;

Уткин Дмитрий Сергеевич — старший торпедист;

Жарунов Василий Андреевич — временно исполняющий обязанности старшего штурманского электрика;

Евстафьев Сергей И... — моторист;

Янкус Елисей Ю... — моторист;

Морозов Сергей М... — рулевой;

Пустотный Федор М... — рулевой.

Погибших подводников торжественно похоронили на севастопольском кладбище Коммунаров в братской могиле. 21 мая 1928 года подводная лодка была поднята Черноморской партией ЭПРОНа и после восстановительного ремонта введена в строй и включена в состав Морских сил Черного моря. После того как лодку отремонтировали, ее переименовали в А-5.

Трагедия «Металлиста» не была единственной. При подобных обстоятельствах в те же годы потеряли свои субмарины английский и итальянский флоты. Так, в декабре 1927 года неподалеку от Бостона несший дозорную службу эсминец «Полдинг» протаранил всплывавшую прямо под ним подводную лодку S-4. Эсминец врезался в аккумуляторный отсек лодки, и она сразу же пошла ко дну, затонув на глубине 30 метров. При этом часть команды во главе с командиром успела задраться в носовом отсеке. Несмотря на то что спасательные работы были начаты почти сразу, спасти нико-

го не удалось. Вскоре разразился шторм, спасательные суда ушли в Бостон, а когда вернулись, оставшиеся после аварии в живых подводники уже погибли. Судебное разбирательство признало виновными обоих командиров столкнувшихся кораблей. Трибунал вынес постановление о смещении с должности флагмана, командовавшего подводными лодками и распорядившимся спасательными работами, за «отсутствие инициативы и здравого смысла при руководстве работами, на которые можно было рассчитывать, принимая во внимание его прошлую службу и опыт».

История гибели S-4 сильно нашумела, так как это была уже третья американская субмарина, погибшая от столкновения с надводными судами. В сентябре 1925 года при аналогичных обстоятельствах при столкновении с пароходом погибла S-51, а в августе 1926 года при аналогичных обстоятельствах затонула S-5. Возмущение журналистов и публики подогревало то, что эсминец «Полдинг» находился в дозоре для перехвата алкогольной контрабанды, т.е. благодаря чрезмерным усилиям правительства по выполнению «сухого закона», который никогда не был популярен. Особенно много нареканий было в адрес спасателей, из-за медлительности которых погибли медленной мучительной смертью последние шесть подводников.

Не отстали от остальных и итальянцы. В августе 1928 года в Адриатике во время маневров столкнулись миноносец «Джузеппе Миссури» и подводная лодка F-5. Миноносец не успел уклониться в сторону от всплывшей перед ним субмарины и нанес ей таранный удар. В результате подводная лодка затонула со всем экипажем на глубине 40 метров. Большая часть экипажа некоторое время еще была жива в задранных отсеках. Вскоре из Пола подошли спасатели, затем спустили водолазов, и те подали кислородные шланги в отсеки. Уже через 34 часа после гибели F-5 была поднята. Но подводники к этому времени уже погибли в результате отравления хлором, образовавшимся от проникновения соленой воды в аккумуляторные батареи.

С самого начала Великой Отечественной войны А-5, несмотря на свой уже достаточно преклонный возраст, активно уча-

ствовала в боевых действиях. В 1942 году с субмариной произошел случай, который можно считать поистине уникальным в морской практике подводных войн. Находясь на боевой позиции под Одессой, А-5 подорвалась на противолодочной магнитно-акустической мине и в третий раз затонула. Взрыв мины произошел в корме. Мгновенно все обесточилось. Лодка все же смогла всплыть на поверхность с большим дифферентом на корму и креном на правый борт. Однако в пробоину в прочном корпусе интенсивно поступала вода, и А-5 через несколько минут снова упала на грунт. Вода быстро затопила кормовой отсек. Но и это не все. От взрыва погнулись и не вращались винты. Личный состав нырял в воду, рубил сталь и бронзу погнутых винтов топорами и кувалдами. Вся аварийная работа происходила под водой. Наконец отсоединили отбитые лопасти винтов, восстановили вертикальный руль. Обе пары горизонтальных рулей, однако, также были выведены из строя и ремонту не подлежали. Кроме этого, взрывом были пробиты цистерны питьевой воды и на лодке нечего было пить. Люди пили дистиллят, от которого сразу начались сильный понос и простуда. Перенасыщенность углекислым газом очень тяжело действовала на психику людей. Многие находились в полубоморочном состоянии и на грани сумасшествия.

Тем временем срок автономности вышел, и командование ЧФ, не имея связи с подводной лодкой, доложило в Москву, что А-5 следует считать погибшей. Был издан соответствующий приказ, разосланы похоронки и определены пенсии семьям. А тем временем на дне моря продолжалась беспримерная борьба за спасение лодки и человеческих жизней. На десятые сутки отчаянной работы лодка смогла дать ход. Подводники победили. И снова в этом сражении со смертью отличились подводники Сколота и Нижний. Спустя пару суток экипаж привел полузатонувшую А-5 в Очамчири, когда лодку и ее экипаж уже помянули и их никто не ждал.

Всего за годы войны А-5 совершила 12 боевых походов и произвела 7 атак, потопив германский транспорт и шхуну, а также

повредив румынский транспорт. А-5 не раз прорывалась в осажденный Севастополь. 6 марта 1945 года лодка была награждена орденом Красного Знамени. 27 августа 1945 года она была выведена из боевого состава и переоборудована в зарядную станцию. В середине 50-х годов XX века корпус А-5 разделили на металл.

Что касается мичмана Нижнего, то, пока А-5 ремонтировалась, его как опытного специалиста перевели на Щ-202, и он снова выходил в боевые походы. За годы Великой Отечественной войны мичман Нижний был награжден двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, Красной Звезды и многими медалями. В послевоенные годы ветеран жил в Севастополе с женой на Корабельной стороне в маленькой квартирке барачного типа. Когда в 1984 году заслуженному подводнику исполнилось 80 лет, бывший командир Щ-202 М.В. Леонов прислал Нижнему телеграмму с такими словами: «Благодаря Вашему мужеству при катастрофе ПЛ “Металлист” были спасены жизни товарищей и Ваша».

В 1950-е годы в честь легендарной подводной лодки имя «Металлист» получил городской паром в Севастополе, который вот уже более полувека бесценно перевозит через Северную бухту людей и транспорт.

«Марат» против «Большевика»

Одной из самых нашумевших трагедий, связанных со столкновениями кораблей в предвоенные годы, была трагедия, в качестве главного виновника которой должен был фигурировать не кто иной, как наркомвоенмор СССР первый красный маршал Клим Ефремович Ворошилов.

В июле 1935 года Балтийский флот вышел в Финский залив на традиционные большие маневры. На этот раз всем проходившим в водах от Кронштадта до Гогланда руководил сам Клим Ворошилов. Впрочем, не слишком разбираясь в военноморских делах, наркомвоенмор большую часть времени проводил в кают-компании линкора «Марат» в окружении балтийских

начальников, общаясь с необычным гостем — полевым командиром группировки иранских террористов левацкого толка и по совместительству поэтом Лахути. Бежавший из Ирана Лахути был с почетом принят в СССР, и Ворошилов пригласил ни разу в жизни не видевшего море иранца посмотреть морские маневры.

Много лет спустя адмирал И.С. Исаков написал рассказ об этих маневрах, причем остановился только на приятном времяпрепровождении в компании с Ворошиловым и Лахути, деликатно «забыв» о том, что итогом этих веселых ночных посиделок была страшная трагедия. Но память, как говорится, штука избирательная... Впрочем, не так прост был Иван Исаков, и к его литературному рассказу мы еще вернемся.

Вообще, в том походе на борту флагманского линейного корабля Балтийского флота «Марат» собрался целый сонм высоких начальников. Помимо наркомвоенмора Ворошилова и сопровождавших его лиц там были начальник штаба Балтийского флота Иван Исаков со своим штабом, командир бригады линейных кораблей Гордей Левченко со своим штабом, командир бригады подводных лодок Штейнгаузен со своим штабом. Был на «Марате» и известный писатель-маринист Всеволод Вишневский. Вся эта масса начальников не только спала, пила и ела, но и активно вмешивалась в жизнь корабля, вызывая нервозность у командиров и краснофлотцев.

После обозначения встречного боя двух эскадр, когда «Марат» был «атакован» эскадрой противника во главе с условным линкором — учебным кораблем «Комсомолец», должен был последовать заключительный тактический эпизод — атака «Марата» подводными лодками. По плану учений «Марат» должен был идти заранее определенным курсом, а четыре подводные лодки, расположившись парами с обоих бортов, поочередно выходить на него в учебную атаку с перископной глубины. Оценить мастерство командиров лодок должен был находившийся на борту линкора комбриг подплава Штейнгаузен.

Летом ночи на Балтике светлые, а потому учебную атаку лодок было решено произвести ночью. Пока линкор шел в район предполагаемой атаки, в салоне флагмана шла веселая гулян-

ка. Марксист-террорист Лахути рассказывал веселые и поучительные истории из своего недавнего партизанского прошлого, остальные слушали, не забывая прикладываться к спиртным напиткам. Ближе к полуночи с мостика доложил командир линкора Леер: «Атака подводных лодок через полчаса!»

Вся компания во главе с Ворошиловым сразу двинулась на кормовой мостик, полюбоваться атакой. Вместе с наркомом пошел и Лахути, который все никак не мог поверить, что есть корабли, которые плавают не по воде, а под водой.

«Сейчас все увидишь, Фома неверующий! Я тебе все покажу!» — благодушно похохатывал наркомвоенмор. На кормовом мостике сразу стало тесно от столпившейся публики.

Наконец штурман «Марата» прокричал из своей рубки командиру: «Корабль в точке!»

Леер немедленно дал команду лечь на заранее условленный курс. Через несколько минут слева в пенных разводьях показался перископ. Это выходила в атаку первая из подводных лодок. Обступившие Лахути командиры показывали пораженному полковому командиру, как несется к борту линейного корабля учебная торпеда. Затем последовали вторая и третья атаки. Теперь последней должна была атаковать четвертая из подводных лодок — Б-3 («Большевик»). И тут неожиданно для всех к переговорному устройству выдвинулся не слишком трезвый Клим Ворошилов и скомандовал на носовой мостик: «Говорит Ворошилов! Ну-ка поверни вправо!»

Почему первый красный маршал полез командовать и почему выкрикнул совершенно бессмысленную команду, так и осталось тайной.

И командир корабля, и комбриг Левченко, и начштаба флота Исаков как в рот воды набрали, не решаясь перечить наркомвоенмору. Рулевой закрутил штурвал. Буквально через пару минут корпус линейного корабля содрогнулся от удара, словно налетел на невидимую преграду.

«Слева по борту подводная лодка! — закричали сигнальщики. — Она повреждена и тонет!» Кинувшиеся на левое крыло

мостика хорошо видели, как перерезанная пополам подводная лодка заваливалась на бок, быстро погружалась в воду в пузырях выходящего воздуха. Зрелище было настолько нереальным, что все молчали. Первым опомнился Исаков: «Стоп машина! Сигнальщики смотреть, плавают ли люди! Катера и шлюпки к спуску!» Но плавающих людей не было, зато в изобилии колыхались на волнах какие-то деревянные обломки, куски пробки, да быстро расплывалось по волнам пятно соляра.

Ворошилова на мостике уже не было, он сразу же удалился вниз. Спустя каких-то полчаса он перебрался на эсминец и на полном ходу ушел в Кронштадт. Провожал наркомвоенмора Исаков, который что-то торопливо говорил хмурому Ворошилову, пока тот шел к трапу. За наркомвоенмором семенил и иранец, который никого уже не интересовал.

Тем временем прямо на мостике был развернут штаб спасательной операции. А из Кронштадта уже вызывали спасательное судно «Коммуна» и другие суда. Впрочем, никакой надежды на то, что на затонувшей лодке могли остаться живые люди, ни у кого не было. «Большевик», как и все остальные «Барсы», построенные по необъяснимой глупости конструктора Бубнова без герметичных отсеков, даже при небольшом повреждении был обречен на гибель, а люди на смерть. По докладу комбрига Штейнгаузена, в тот день на борту «Большевика» помимо штатного экипажа находились преподаватели и курсанты военно-морских училищ. Всего на борту было 55 человек. Все они погибли в течение каких-то 2—3 минут.

Что же представляла собой погибшая субмарина? Б-3 («Большевик»), первоначально именовавшаяся «Рысь», была заложена на заводе «Ноблесснер» и вступила в строй в ноябре 1916 года. Водоизмещение «Рыси» составляло 652/780 тонн, длина 67,97 метра, ширина 4,45 метра, осадка 4,12 метра. Два дизеля по 250 л. с. и два электромотора по 450 л. с. Скорость надводного хода 11,5 узла, подводная — 9,57 узла, глубина погружения — 50 м. Вооружение — 2 носовых и 2 кормовых торпедных аппарата, 2 по 74 мм и 1 — 37-мм орудия.

В Первую мировую войну «Рысь» совершила 6 боевых походов. В октябре 1917 года вошла в состав Красного Балтфлота. В конце февраля 1918 года лодка совершила переход из Ревеля в Гельсингфорс, а в апреле 1918 года перешла в Кронштадт.

В 1935 году «Большевик» считался одной из наиболее подготовленных лодок. Командовал лодкой в тот момент достаточно опытный подводник А.П. Голодов.

Попробуем теперь более детально ознакомиться с обстоятельствами катастрофы, чтобы понять, как и почему это могло произойти. Итак, перед нами «Справка об аварии подлодки Б-3 Балтфлота»: «По предварительным данным, из беседы с Зам. Наморси РККА т. Лудри, возвратившимся из Кронштадта, установлено:

1. Неправильные действия штаба флота по организации учения и выполнения подлодками задачи № 3. В результате чего, вместо выполнения каждой лодкой зачетного упражнения по решению задачи № 3 — получилось двухстороннее учение, к которому подготовлены не были.

2. Расстановка 4-х подлодок дивизиона на позиции неудачна. Подлодки были расположены по плану одна против другой (Б-4 против Б-8, Б-3 против Б-7) по обоим сторонам курса линкора «Марат», почему Б-4 и Б-8 всплыли друг от друга в расстоянии 8-ми кабельтовых. Кроме того, командование, выполняя малое отрядное учение в условиях удовлетворительной видимости, решило, что подлодки, находящиеся в другом районе, могут не заметить линкора, поэтому комбриг подплава Штейнгаузен дал кодированную телеграмму пойти на сближение. Подлодка Б-3 и все лодки оказались очень близко к курсу линкора, в результате чего линкор наблюдал за целым районом, а не за отдельной подлодкой.

3. Линкор «Марат» впервые заметил Б-3 в 23-х кабельтовых, и было видно, что лодка выходит в атаку неправильно, по курсу идя на сближение (курсовой угол 8 градусов, уменьшающийся с приближением к линкору). Тогда же комбриг Штейнгаузен, находившийся вместе с Начальником штаба флота Исаковым на

кормовом мостике, заметил, что упражнение зачтено быть не может, как неправильно выполненное. Несмотря на это, никаких мер, вытекающих из обстановки, принято не было. Лодка шла на сближение, явно на пересечение курса линкора.

Решение о повороте линкора влево было принято Штейнгаузеном, подтверждено начштаба флота Исаковым и комбригом линкоров Левченко, когда лодка была в 7-ми кабельтовых от линкора, продолжая идти на пересечение его курса. Решение с кормового мостика было передано командиру линкора Лееру, находившемуся на носовом мостике, во исполнение полученного приказа Леер повернул влево, но было поздно, так как лодка погрузилась и ее эволюции под водой известны быть не могли. Столкновение произошло в момент поворота линкора влево.

Видимость была хорошая — до 150 кабельтовых. Дивизион подлодок к выполнению задачи № 3 был подготовлен предыдущими учениями.

Спуском водолазов установлено, что подлодка имеет сквозную пробоину по ширине корпуса, пробоина равна $\frac{1}{3}$ корпуса лодки и находится между носовой пушкой и рубкой.

На сегодняшний день водолазами подведено три стропа, подводится четвертый, и как только позволит погода — лодка будет поднята ВСОН «Коммуна». Оперуполномоченный 3 ОТД ОО ГУТБ Кудрявцев 31 июля 1935 г.».

Несколько позднее, уже после подъема «Большевика» и обследования его отсеков, родился еще один документ. Из докладной записки начальника управления НКВД СССР по Ленинградской области Заковского: «Совершенно секретно. В дополнение к моей записке от 29 июля с.г., сообщаю следующие дополнительные данные о гибели подводной лодки Б-3:

3-го августа, после доставки подводной лодки в Кронштадт, было немедленно приступлено к осмотру материальной части ее и розыску корабельных документов.

Розыск документов был сопряжен с необычайными трудностями, так как вся начинка лодки была разрушена. Все оборудование кают поломано и смещено со своих мест, обломки труб, де-

рева и оборудования волной были сбиты в нос и корму корабля. Все успело покрыться слоем ила, мазута и масла. Между этих развалин удалось разыскать обрывки корабельных документов и восстановить по ним поведение лодки перед катастрофой.

Согласно документации устанавливается, что лодка в заданной ей точке находилась до начала маневрирования. Радиограмму о перемещении к югу на полмили лодка приняла правильно — без искажений. Начав маневрирование для выхода в атаку, лодка слишком близко подошла к курсу “Марата”.

Записи навигационного и вахтенного журналов лодки свидетельствуют о том, что командир лодки, отказавшись от атаки и не имея возможности развернуться по правую сторону курса линкора, чтобы избежать столкновения с ним, решил пересечь курс линкора и всплыть.

Согласно штурманских записей установлено, что если бы линейный корабль не ворочал влево и оставался на своем курсе, даже не уменьшая хода, — никакого столкновения с лодкой не произошло бы.

Командир лодки, твердо зная, что линейный корабль ворочать с курса не будет согласно задаче, рассчитал свой маневр на пересечку курса, чтобы избежать столкновения, правильно. После прохода курса линкора лодка, считая себя вне опасности от встречи с линкором, приняла меры к тому, чтобы не столкнуться с подлодкой “Б-7”, которая находилась влево от курса “Марата” и к этому времени должна была атаковать линкор “Марат”. Для предупреждения этого столкновения лодка повернула влево, начала всплывать и в этот момент погибла.

Все записи навигационного журнала свидетельствуют о том, что, выйдя в атаку, лодка не прятала перископы и, следовательно, при тщательной наблюдении с линкора должна быть все время видимой.

Характер маневрирования лодки Б-3 с момента выхода в атаку был весьма трудным, вследствие близости к курсу линкора и запрещения пересекать этот курс. В этом отношении маневр лодки совпадал целиком с характеристикой маневра лодок Б-4 и

Б-8, вышедших в атаку ранее, о чем Вам уже известно из моей первой записки.

Выводы из записей журналов лодки подтверждаются также и характером полученной пробоины и положением ее оборудования. Так, пробоина на лодке равна 68 градусов к ее горизонтальной плоскости, горизонтальные рули положены на всплытие, вертикальный руль положен в соответствии с записями журнала — поворот влево.

Показание гирокомаса от удара сместилось, но близко к записи навигационного журнала (навигационный журнал курс 150 градусов; гирокомпас истинный курс 133 градуса). Никаких записей никто из команды о моменте катастрофы сделать не успел, так как в результате удара все попадали со своих мест и моментально были залиты водой.

Выводы: Лодка, маневрируя для выхода в атаку в стесненном районе, приблизилась к курсу линкора, желая избежать столкновения с ним и зная, что линкор не имеет права ворочать, пересекла курс. Считая себя вне опасности от линкора, начала всплытие и в этот момент погибла.

Маневр выхода в атаку лодки Б-3 аналогичен по трудности и характеру лодкам Б-8 и Б-4, ранее вышедшим в атаку.

Виновниками настоящего является, прежде всего, начальник штаба флота Исаков и командир 2-й бригады подводных лодок Штейнгаузен, которые, руководя учением и видя, что лодка Б-8 вышла и провела атаку неправильно, что лодка Б-4 вышла и провела атаку также неправильно, и, наконец, лодку Б-3, идущую с момента ее обнаружения контркурсом “Марат” (навстречу друг другу), должны были с самого начала отменить учение, как плохо подготовленное и, в крайнем случае, отменить его в момент обнаружения на курсе линкора лодки “Б-3”, что совершенно ясно противоречило условиям учения, — не отменили это учение и тем самым погубили лодку.

Командир линкора “Марат”, видя неизбежность столкновения линкора с лодкой, отнесся к управлению кораблем халатно, слепо подчинившись приказанию с кормового мостика — воро-

чать влево, несмотря на явное несоответствие этого распоряжения в сложившейся обстановке.

Материалы предварительного расследования полностью устанавливают виновность указанных лиц в гибели лодки, и виновные должны быть привлечены к судебной ответственности».

Проведенное расследование как дважды два доказало, что главным виновником катастрофы был командир подводной лодки. Вторым виновным был определен комбриг подплава Штейнгаузен, давший команду на поворот линкора влево. Но командир «Большевика» уже давно был мертв. Что касается комбрига Штейнгаузена, то он полностью признал свою вину во всем, в чем его обвиняли. Штейнгаузен был снят с должности и убран с понижением на береговую должность, а через два года репрессирован.

Отметим немаловажную деталь: в течение всего времени расследования имя Ворошилова ни разу не было произнесено. Наркомвоенмор не фигурировал ни в одном документе, словно его и вовсе не было на «Марате» и не он спьяну выкрикнул роковую команду.

Любопытно, но никто почему-то даже не подумал, как мог командир бригады подводных лодок, не имевший абсолютно никакого отношения к управлению линкором, отдавать команды на изменение курса, да еще в присутствии командира «Марата», комбрига линкоров и начальника штаба флота! И почему по документам, если команду отдал именно он, ее тут же выполнили, а не послали гостя-подводника куда подальше?

За тридцать пять своей службы в ВМФ я ни разу не слышал ни о чем подобном! А потому я никогда не поверю, что Штейнгаузен мог в присутствии лиц, непосредственно командовавших линкором, давать какие-то собственные команды! Даже если бы он и высказал свое мнение, это так и осталось бы его личным мнением, но никак не командой. Скомандовать мог только тот, кто командовал в тот момент кораблем (в данном случае командир линкора, так как в вышеприведенных документах никто ничего не говорит о передаче командования кораблем какому-то

иному лицу), или тот, чей авторитет был для присутствовавших на обоих мостиках гораздо значимее, чем статья Корабельного устава.

Прикрывая Ворошилова, всю ответственность за гибель лодки, как старший на борту, принял на себя начальник штаба флота Исаков. С должности его сняли. Но Ворошилов помощи Исакова в столь щекотливом деле не забыл. Пик репрессий 1937—1938 годов Исаков тихо переждал преподавателем Военно-морской академии, а затем последовал стремительный карьерный взлет. В течение каких-то полутора лет он побывал начальником штаба Балтийского флота (вторично), командующим Балтийским флотом и, наконец, был назначен первым заместителем наркома ВМФ. На всех ступенях своей дальнейшей службы Иван Исаков будет не менее прозорливым, как тогда в июле 1935 года на «Марате». Он будет предавать, когда это требовала обстановка, и оставаться верным, когда это будет выгодно. Свою флотскую карьеру Иван Степанович Исаков (Ованес Исакян) закончит в самом высоком флотском звании Адмирала Флота Советского Союза. Не был забыт Ворошиловым и молчавший Левченко, также ставший вскоре командующим флотом.

Замалчивание участия Ворошилова в организации трагедии «Большевика» делает историю с гибелью этой лодки особой в ряду других катастроф. Не каждый день пьяные военные и морские министры топят собственные корабли! И все же, мне думается, после катастрофы «Большевика» Ворошилов чувствовал себя неуютно. Мне неизвестно, дошла ли до Сталина информация о пребывании его друга Клим на борту «Марата» и о его «личном вкладе» в потопление подводной лодки. Но зная, как вообще была поставлена информация у Сталина, я все же склонен верить, что Сталину все стало известно. При этом, возможно, его удовлетворила ситуация с замалчиванием пребывания Ворошилова на линкоре. Зачем предавать гласности преступное поведение «первого красного маршала», за которое его надо отдавать под трибунал? Скорее всего, Сталин устроил личный нагоняй своему соратнику по Первой конной армии и приказал ему больше на кораблях не

появляться. Как бы то ни было, но вскоре после гибели «Большевика» именно Ворошилов был одним из главных инициаторов создания отдельного Военно-морского наркомата.

Было бы нечестным считать, что катастрофа из-за головоутиательства начальников могла произойти только у нас. Не намного лучше проходили учения и на других флотах мира, в частности, на английском. Так, в 1924 году у них произошла катастрофа, подобная трагедии «Большевика». В то время англичане любили проводить учебные атаки подводных лодок против надводных кораблей. Во время одного из таких учений линейный корабль «Резолюшн», шедший концевым в кильватерной колонне, почувствовал сильный удар о подводное препятствие. При этом никаких следов подводной лодки вокруг корабля обнаружено не было. Только спустя некоторое время, когда в базу не вернулась атакующая линкоры подводная лодка L-24, возникло предположение, что именно эта лодка во время атаки слишком приблизилась к «Резолюшну», попала под его форштевень и мгновенно затонула. Доковое обследование «Резолюшна» показало, что удар при столкновении был большой силы. При контрольном тралении вскоре был обнаружен и корпус погибшей субмарины, лежащей на глубине 60 метров. Все 48 членов команды были к тому времени мертвы.

...А 1 августа 1935 года в газете «Красная звезда» было опубликовано сообщение ТАСС: «25 июля с.г. в Финском заливе во время учений Балтийского флота, при выполнении сложного маневрирования на подводную лодку Б-3, находившуюся в подводном положении, наскочил надводный корабль. Лодка затонула. На лодке находилось 55 человек команды и курсантов морских училищ. Люди все погибли. Лодка Б-3 — старого типа “Барс”, постройки конца империалистической войны (вступила в строй в 1917 году). Правительство постановило выдать семьям всех погибших командиров и краснофлотцев по 10 тысяч рублей одновременно и установить персональные пенсии. Приняты меры к подъему лодки. Похороны погибших будут произведены в Кронштадте с надлежащими воинскими почестями».

Далее был опубликован список погибших при катастрофе подводной лодки моряков:

1. Голоднов Александр Павлович;
2. Федосеенков Матвей Сидорович;
3. Жонголович Сигизмунд Матвеевич;
4. Тумов Алексей Дмитриевич;
5. Гарцман Шлейм Пельминович;
6. Эшмидт Николай Иванович;
7. Никаноров Всеволод Александрович;
8. Русин-Пичужкин Григорий Васильевич;
9. Чадаев Михаил Васильевич;
10. Крылов Семен Васильевич;
11. Кузнецов Константин Алексеевич;
12. Смирнов Александр Яковлевич;
13. Опалько Даниил Петрович;
14. Михайлов Авраамий Михайлович;
15. Федыкин Алексей Гаврилович;
16. Трофимов Владимир Федорович;
17. Варнылов Николай Сергеевич;
18. Хлусов Василий Михайлович;
19. Коваленко Николай Васильевич;
20. Файнгерш Михаил Владимирович;
21. Смирнов Николай Александрович;
22. Иванов Лев Иванович;
23. Маргачев Фион Ефремович;
24. Караваев Аркадий Александрович;
25. Шумилов Михаил Васильевич;
26. Корнев Георгий Федорович;
27. Лебардов Александр Игнатъевич;
28. Костюченко Григорий Михайлович;
29. Зернов Иван Кузьмич;
30. Ананьев Евгений Григорьевич;
31. Пикалев Петр Матвеевич;
32. Забеданский Сергей Демьянович;
33. Коротный Александр Дмитриевич;

34. Антоневи́ч Стефан Леонтьевич;
35. Кузнецов Алексей Иванович;
36. Третьяков Михаил Егорович;
37. Чернышев Борис Евгеньевич;
38. Моисеенко Ян Янович;
39. Скворцов Петр Григорьевич;
40. Чевский Евгений Евгеньевич;
41. Шевков Виктор Гаврилович;
42. Будко Дмитрий Яковлевич;
43. Комаров Николай Михайлович;
44. Волков Виктор Васильевич;
45. Волошин Георгий Афанасьевич;
46. Ромашкин Иван Феофанович;
47. Новожилов Алексей Гаврилович;
48. Жулин Иван Ефремович;
49. Орлов Михаил Иванович;
50. Бурданин Григорий Васильевич;
51. Рябинов Дмитрий Иванович;
52. Трунев Алексей Иванович;
53. Тимохин Иван Васильевич;
54. Гуцин Георгий Пахомович;
55. Осипов Николай Михайлович.

20 августа 1935 года Б-3 была поднята спасательным судном «Коммуна», отбуксирована в Кронштадт и поставлена на прикол. В строй ее уже не вводили, лодка была сильно повреждена, да и время «Барсов» давно миновало. В 1951 году корпус субмарины был разделан на металл.

В ноябре 1938 года на Ораниенбаумском рейде столкнулась с посыльным судном «Якобинец» и затонула на мелководье подводная лодка М-90 под командой капитан-лейтенанта Климова. «Малютка» была уже на следующий день поднята спасательным судном «Коммуна», и большую часть команды поэтому удалось спасти. Гибель «малютки» прошла тихо и не имела такого общественного резонанса, как предыдущая катастрофа.

...Уже в 70-х годах XX века вышла посмертная книга Адмирала Флота Советского Союза Ивана Исакова «Морские истории», одна из любимых книг моей юности. В ней наряду с другими талантливymi рассказами автора был опубликован и на первый взгляд не слишком приметный рассказ «Испытание Лахути». Сюжет рассказа незатейливо прост. Линейный корабль участвует в маневрах, а в кают-компании наркомвоенмор Ворошилов беседует с таджикским поэтом Лахути, тем самым иранским террористом. Там же присутствует и известный писатель-маринист Всеволод Вишневский. Лахути рассказывает увлекательные истории из своего боевого подпольного прошлого, а на фоне этого происходят эволюции флагмана Балтийского флота. Это, что называется, первый план рассказа. Но был еще и второй, который был понятен лишь узкому кругу людей, знающих, о чем на самом деле шла речь в этом рассказе.

Начнем с того, что действие рассказа происходит в сентябре 1936 года. Это по меньшей мере странно. Ведь в точности известно, что после трагедии «Большевика» Клим Ворошилов на «Марате» больше в море не выходил. Да и Исаков в 1936 году был уже не начальником штаба Балтийского флота, как в рассказе, а рядовым преподавателем в Военно-морской академии. Здесь перед нами явное сознательное смещение времени, причем, как мы понимаем, не случайное.

Далее еще интереснее. Ни с того ни с сего Исаков посвящает целую страницу рассказа самому заурядному эпизоду — смене курса линкора «Марат». Казалось бы, ну и что, меняет курс линкор, и пусть меняет. Мало ли раз он менял курс во время плавания, что об этом писать, дело ведь самое заурядное. Но Исаков почему-то подробно пишет о смене курса, и как пишет!

«...Поэт (Лахути. — *В.Ш.*) склонил голову и приложил руку к сердцу, но в этот момент заверещал телеграф с мостика и одновременно резко прозвучал в репродукторе доклад начальника походного штаба, обращавшегося к Наркому, возвращая всех из мира поэзии к реальной действительности. “Согласно утверждению Вами плану ложимся на новый курс — 270 градусов.

Походный порядок до наступления темноты остается без изменений”. Очевидно, одновременно с докладом начался поворот, так как палуба, стол и весь салон медленно стали крениться на левый борт. Иначе запели воздушные струи в решетках вентиляторных шахт, а после такого же плавного возвращения салона в нормальное положение не стало слышно ударов волны о кормовой подзор, так как теперь она догоняла корабль, очевидно, разбиваясь, раздробляясь в кипящем месиве кильватерной струи, вспененной четырьмя громадными гребными винтами. Я встал и спросил разрешения выйти и подняться на мостик...»

Перед нами не заурядный поворот линейного корабля, а целая поэма! И, что любопытно, это поворот именно на левый борт!

Что же происходит дальше? А вот что — поэт-террорист Лахути вдруг ни с того ни с сего начинает цитировать персидского средневекового поэта Эмира Хосрова:

Тонет терпения корабль...

Стой, капитан!

Есть у меня Господь,

Капитана не надо!..

Далее Исаков сообщает, что, покинув салон и поднимаясь на мостик, чтобы проверить курс корабля после левого поворота, он для себя переиначивает стихи средневекового поэта следующим образом:

Пусть тонет Ваш терпения корабль,

Но без капитана нельзя...

А Бога не надо...

Что здесь сказать? Исаков явно не случайно цитирует четверостишие Хосрова о ненужности капитана. Причем именно во время совершения поворота «Марата» влево. Разумеется, здесь весьма прозрачный намек на Ворошилова. Исаков намекает, что такого капитана тонущему кораблю действительно не надо, уж

лучше предаться воле волн и Бога. От себя он добавляет, что нужен капитан настоящий, а не парадно-свадебный. Но почему Исаков облек воспоминания в столь иносказательную форму, ведь писал он свой рассказ не в расстрельном 1937 году, а в середине 60-х годов? Было ли чего бояться старому отставному адмиралу?

Оказывается, было! Ворошилов в это время занимал весьма немалый пост председателя Верховного Совета СССР, т.е. являлся фактически президентом государства. Разумеется, если бы Исаков написал всю правду о событиях на «Марате» и о злосчастном левом повороте никчемного капитана, а Ворошилов об этом узнал, Исакову бы не поздоровилось. Конечно, его бы не расстреляли, так как времена были уже не те, но то, что навсегда прекратили бы печатать и лишили бы каких-нибудь льгот, это уж точно. Зачем это было надо безному инвалиду Исакову? Но написать о событиях на «Марате» ему, очевидно, все же очень хотелось. А потому пришлось прибегать к эзопову языку, менять дату плавания, акцентировать внимание на некоем внезапном ночном повороте влево, на цитате персидского поэта и своей интерпретации этой цитаты. В то время были еще живы свидетели трагических событий 1935 года. Им и напоминал Исаков о давнем происшествии и о его виновнике...

Трагедия подводной лодки «Большевик» стала последней, о которой широко писалось в советской печати. Гибель субмарины с таким звучным именем вызвала много кривотолков, слухов и даже анекдотов, в которых якобинец Марат жестоко расправлялся с неким большевиком. Во избежание подобных ситуаций было принято решение о том, чтобы в дальнейшем катастрофы кораблей в печати не освещались и по возможности были окружены завесой секретности. Такой подход к трагедиям на море неуклонно выполнялся вплоть до гибели атомной подводной лодки «Комсомолец» в апреле 1989 года. Изменилась эпоха, а вместе с ней изменились и подходы к освещению происходящих в стране событий, в том числе и трагических.

Трагедия в Кольском заливе

К сожалению, в предвоенные годы трагедии не обошли стороной и молодой Северный флот. «Героями» очередной катастрофы стали подводная лодка Щ-424 и рыболовный траулер РТ-43 «Рыбец». Итогом катастрофы стала гибель подводной лодки и 32 подводников.

Средняя подводная лодка X серии Щ-424 вступила в строй в июле 1936 года и вошла в состав КБФ. В мае 1939 года лодка ушла по Беломоро-Балтийскому каналу из Ленинграда в Полярный и 21 июня 1939 года вошла в состав СФ. Водоизмещение Щ-424 составляло 603/721 тонн, длина 58,8 метра, ширина 6,2 метра, осадка 4 метра. Два дизеля по 1600 л. с. и два электромотора по 800 л. с. Скорость надводного хода 11,5 узла, подводная — 7,2 узла. Вооружение — 4 носовых торпедных аппарата и два в корме, 2 орудия по 45 мм.

Из воспоминаний ветерана Северного флота Н.Н. Козлова: «В то время (1939 год. — *В.Ш.*) наши лодки периодически несли позиционную службу у берегов Норвегии, подготовилась к такому походу и Щ-424. Внезапно заболел командир лодки, требовалась его замена. С другого дивизиона, которым командовал будущий комбриг И. Кольшкин, был выделен командир ремонтировавшейся Щ-401 Шуйский. Последний вначале отказывался выходить на незнакомой лодке, не зная ее состояния и уровня подготовленности личного состава. Однако приказ есть приказ, и 20 октября 1939 года он повел Щ-424 в ее последний поход».

Катастрофа произошла недалеко от входа в Кольский залив и носила навигационный характер. Щ-424 и возвращавшийся с лова рыболовный сейнер не смогли разойтись, как положено, левыми бортами. При этом почти сразу же было установлено, что команда «Рыбца» после удачного лова была изрядно навеселе. Сумбурно управляемый сейнер так опасно сманеврировал, что прижал лодку к берегу, а затем в снежном заряде и вовсе протаранил. Приличного водоизмещения судно на среднем ходу врезалось в борт лодки, пробив форштевнем прочный корпус. Находившегося на мостике командира Шуйского и троих вахтенных

выбросило в море. Спустя несколько минут «щука» затонула вместе с остальным экипажем. Барактавшихся в воде подводников подобрала очухавшиеся рыбаки.

Из материалов архивного фонда ЭПРОНа: «Щ-424 20 октября 1939 г., следуя на траверзе мыса Бакланый (Кольский залив. — *В.Ш.*) курсом норд, в результате столкновения с РТ затонула. Удар пришелся в районе отсека № 4. 10 человек были подобраны тральщиком, 32 человека остались в подводной лодке, которая затонула в 1—1,5 минуты. АСО СФ немедленно вышел для розыска и оказания помощи. Глубины в предполагаемом районе — от 150 до 280 м. Розыск производился по 31 октября тралением донным тралом и металлоискателем. Места задевов обследовались водолазами в мягком скафандре до глубины 100 м и водолазами в панцирном снаряде до 160 м. Всего обследована площадь около 6500 м². В точке задевов обнаружены камни, в точке 69°16'5" и 33°32'0" камни и бронированный кабель. В точке 69°17'4" и 33°32'4" на глубине 270 м неоднократные задевы тралом. Причем при задеве наблюдалось сильное выделение масляных пятен. В этом районе несколько дней после гибели подводной лодки держалось масляное пятно. В этой же точке был звонок металлоискателя. На обследованном в этом месте трале обнаружен налет бронзы. Пеленг на расстоянии данное сигнальщиком поста СНиС (остров Торос, пеленг 120, расстояние 20 каб.), совпадает с затральной точкой. Исходя из вышеизложенного, место гибели ПЛ Щ-424: 69°17'4' и 33°32'4"».

Официальное расследование трагедии еще не было закончено, как начальник Мурманского НКВД уже 29 октября 1939 года отправил обстоятельную телеграмму на трех страницах Л. Берии. В телеграмме были изложены подробности маневрирования лодки перед столкновением с РТ-43, описываются ошибочные действия командира Шуйского, капитана тральщика Дружинина и находившегося на его борту военного лоцмана Соколова. В телеграмме сообщалось, что на этих людей запрошены компрометирующие материалы. Заканчивается телеграммный текст весьма характерно для того времени: «Работаем над выявлени-

ем возможной контрреволюционной деятельности Дружинина, Шуйского и Соколова и совершения ими потопления подводной лодки сознательно».

Из воспоминаний ветерана Северного флота Н.Н. Козлова: «Эту катастрофу тяжело переживали в бригаде. Военный трибунал признал виновными в гибели Щ-424 капитана траулера и командира К. Шуйского. Обоих приговорили к высшей мере наказания. Я хорошо знал Константина Матвеевича, было ему всего 32 года, жизнерадостный, общительный, он пользовался авторитетом среди подводников. Посоветовавшись в своем кругу, группа лодочных и штабных офицеров, в том числе и я, написали в защиту своего товарища коллективное письмо И.В. Сталину. Мы указали в своем ходатайстве на невинность Шуйского в происшедшем столкновении, отметили слабое навигационное оборудование подходов к Кольскому заливу и его фарватеров. Время тогда было суровое, кое-кто отговаривал нас от такого поступка, пугая возможными карами. Письмо мы сделали с грифом “Совершенно секретно”, отпечатали в одном экземпляре адресату, в делопроизводстве остался только исходящий номер. О нашем поступке узнали в Политуправлении ВМФ, последовало указание флотским комиссарам разобраться, кто зачинщик, авторы и каково содержание письма».

Вскоре состоялся суд, который приговорил капитана траулера Дружинина и командира Щ-424 Шуйского к расстрелу, а лоцмана Соколова — к шести годам лагерей. Однако вскоре по ходатайству подводников высшую меру Шуйскому заменили на 10 лет лагерей. Ветераны считают, что в спасении жизни Шуйского помогло то самое письмо, которое с риском для жизни сочинили и отправили его боевые товарищи.

К сожалению, этими трагическими событиями неприятности для Северного флота не закончились. Уже 13 ноября 1940 года в море пропала без вести подводная лодка Д-1, «Декабрист». После двух катастроф на Северный флот прибыл с проверкой только что назначенный наркомом ВМФ Н.Г. Кузнецов. Но едва он уехал, как случилась новая беда. В начале лета 1940 года на тор-

педном складе в Мурманске произошли пожар и взрыв торпед с человеческими жертвами. Непрекращающаяся череда чрезвычайных происшествий привела к снятию с должности командующего флотом В.П. Дрозда. На его место в августе был назначен контр-адмирал А.Г. Головкин.

Известный писатель-маринист подводник Сергей Ковалев считает: «Трагедии Щ-424 и Д-1 сказались и на неудачах наших подводников в первые месяцы Великой Отечественной войны. Дело в том, что из-за гибели подводных лодок командирам субмарин Северного флота было строжайше запрещено погружаться в районах, где глубина превышала рабочую глубину погружения их подводных лодок. Поскольку в Баренцевом море полигонов с такими глубинами просто не существовало, приходилось уходить для отработки задач в Белое море. Часто в Белое море не находишься, а потому погружались лодки весьма редко. Это, в свою очередь, самым негативным образом сказалось на подготовке командиров лодок и экипажей».

И все же почему с Шуйским поступили столь гуманно? Разумеется, решающую роль в спасении его жизни сыграло коллективное письмо, инициированное командирами-подводниками Иваном Кольшшкиным и Николаем Козловым. Вспомним, что шел 1939 год и смельчаков, кто бы писал такие письма Сталину, в стране были единицы. Отметим, что письмо при этом было коллективным, а значит, выражало точку зрения всего командного состава подплава Северного флота. Сталин был мудрым человеком и прекрасно понимал, что в обстановке уже начавшейся мировой войны производить массовые аресты комсостава североморского подплава ни в коем случае нельзя. Если же, наоборот, прислушаться к подводникам и заменить статью прогоревшему командиру, это значительно улучшит моральный климат среди подписантов. Люди успокоятся и будут больше думать о том, как победить, а не о том, что их вот-вот посадят. Заметим, что вопреки «традициям» 1937—1938 годов не был расстрелян за целую серию катастроф и командующий флотом Дрозд. Его даже не разжаловали, а просто назначили с понижением на Балтийский флот.

О том, что репрессии на флоте к этому времени сошли на нет и Сталин теперь, наоборот, старался сохранить оставшиеся командные кадры, говорит и похожий случай на Тихоокеанском флоте, произошедший в это же время. Там во время буксировки в шторм был посажен на камни и разбит волнами новейший эскадренный миноносец «Решительный». Ответственность за столь бездарную потерю новейшего эсминца несли двое: командующий флотом Н.Г. Кузнецов и командовавший буксировкой эсминца капитан 2-го ранга С.Г. Горшков. Вопреки всем ожиданиям Сталин и в этом случае обошелся без репрессий. Горшков был просто переведен с понижением на Черное море (в отличие от трагедии Щ-424 на «Решительном» не было погибших), а Кузнецов вскоре и вовсе назначен наркомом ВМФ. Но и в этом случае не последнюю роль в решении Сталина о наказании сыграл убедительный и аргументированный доклад Кузнецова — аналог письма Кольшкина и Козлова.

Из воспоминаний ветерана Северного флота Н.Н. Козлова: «Виновным грозило самое суровое наказание. Однако через некоторое время пришла выписка из указа Председателя Президиума Верховного Совета М.И. Калинина: высшая мера виновникам катастрофы заменялась на десятилетний срок заключения. До этого командир Шуйский и капитан траулера просидели несколько десятков дней в камере смертников. Может быть, и сыграло положительную роль наше письмо вождю, не знаю, но оно явилось определенной проверкой порядочности командного состава подводников. Кстати, после указа отстали от нас и политотдельцы. С началом войны неожиданно К. Шуйский появился у нас на бригаде, его, как он сказал, “отпустили смывать преступление кровью”».

Однако отпустили Константина Матвеевича Шуйского не просто так. Все те же Кольшкин, Козлов и другие с началом войны обратились к наркому ВМФ Кузнецову с просьбой вернуть опытного офицера-подводника на флот. Вслед за Шуйским переслали и его личное дело с многозначительным примечанием «с последующим отбывтием срока заключения после войны».

Впрочем, для того, чтобы исполнить это предписание, надо было еще остаться в живых.

Вначале Шуйского назначили старпомом подлодки К-3, которой командовал К. Малофеев. Командиром назначать его было нельзя, так как судимость еще не была снята. На К-3 Шуйский участвовал в четырех боевых походах, в которых были потоплены 2 транспорта и поврежден один корабль.

При этом судимость с Шуйского сняли только в 1942 году. Причиной к снятию послужили итоги знаменитого декабрьского боя в 1941 году К-3, которую вывел в море Магомед Гаджиев. Шуйский был в этом походе старпомом. Тогда подводная лодка потопила транспорт, подверглась преследованию, всплыла в надводное положение и расстреляла преследовавшие ее корабли охранения конвоя. В итоге орденами и медалями наградили весь экипаж, кроме одного человека — Шуйского: с него сняли судимость.

Вот как описывает события, которые изменили судьбу старпома К-3, историк Северного флота и писатель-маринист Сергей Ковалев: «19 февраля 1942 года подводная лодка Щ-403, которой командовал капитан-лейтенант Семен Коваленко, высадив на вражеский берег группу разведчиков, ночью в надводном положении выходила из Порсангер-фьорда. Внезапно она встретила немецкий отряд боевых кораблей в составе минного заградителя “Бруммер” и двух тральщиков, М-1502 и М-1503. На “щуке” вахтенный офицер, находившийся в рубке на командирском мостике, растерялся и вместо того, чтобы скомандовать: “Срочное погружение!”, пригласил командира на мостик. Коваленко, поднявшись из прочного корпуса наверх, мгновенно оценил обстановку: лодку обнаружили, а один из тральщиков уже пытается выйти на таран. Расстояние между ним и Щ-403 резко сокращается, и о погружении, даже самом срочном, уже не может быть и речи. Более того, по лодке вражеские корабли открыли ураганный артиллерийский и пулеметный огонь. Командир “щуки” дал команду приготовить кормовые торпедные аппараты к залпу. И аппараты приготовили к стрельбе. Но в тот момент, когда уже нужно было выстрелить по минному заградителю, ко-

манда на залп до кормового отсека почему-то не дошла. Однако лодка все равно уклонилась от таранного удара тральщика. Вслед за ним в атаку на “щуку” вышел уже минный заградитель. Но командир прикинул по расстоянию до “Бруммера”, что “посрочному” они погрузиться успеют. Подал команду: “Срочное погружение!” — и в этот момент его тяжело ранило. Коваленко упал в ограждении рубки, прозванном подводниками за полукруглые обводы “лимузином”. А вахтенный офицер, выждав короткое время, оглядел мостик и поспешил к рубочному люку. Крикнул: “Есть кто в “лимузине”?” Но ответа не последовало. А еще он увидел, как вниз, в прочный корпус, спускался кто-то, тяжело раненный, окровавленный, и офицер посчитал, что это командир. Но это был боцман.

Вахтенный офицер дал возможность мнимому командиру спуститься в центральный пост. И уже когда начал закрывать за собой рубочный люк, так как лодка шла на срочное погружение, то внезапно увидел в темноте лежащего командира, последними словами которого были: “Погружайтесь без меня!” Но что значило в той ситуации спасти командира лодки? Лодка успела погрузиться на глубину лишь семь метров. И таранного удара минного заградителя избежать ей не удалось, хотя и пришелся он вскользь по легкому корпусу, погнул перископы, перекошил ограждение рубки...

Коваленко остался жив. Немцы подобрали его из воды. Вначале выдавал себя за краснофлотца. Однако по агентурным сведениям немцы все же установили, что он командир подводной лодки. О мужественном поведении североморца в плену свидетельствует тот факт, что в 1944 году его расстреляли, по архивным свидетельствам, за попытку поднять восстание среди военнопленных в концлагере, который находился во Франции.

Щ-403, вот уж воистину счастливая “щука”, оторвалась тогда от преследования и возвратилась в базу».

Командиром обезглавленной Щ-403 и назначили капитан-лейтенанта Шуйского. На этой должности в полной мере раскрылся его командирский талант. В шести сложных боевых походах он уничтожил пять транспортов и тральщик противника. За эти под-

виги Шуйский, единственный из всех североморцев-подводников, был удостоен ордена Александра Невского и трех орденов Боевого Красного Знамени. Есть легенда, что Шуйского представляли и к званию Героя Советского Союза, но кому-то наверху показалась такая оценка героизма командира Щ-403 излишней.

Летом 1943 года Краснознаменной стала и сама подводная лодка Щ-403. В свой очередной боевой поход она вышла в октябре того же года и не вернулась в базу... Предположительно, Щ-403 погибла вместе со всем экипажем 17 октября в районе мыса Маккаура от подрыва на mine. На памятнике героям-подводникам в Полярном выбито и имя капитана 3-го ранга К. Шуйского.

В целом анализ предвоенных катастроф ВМФ, связанных с тараном надводными кораблями своих же подводных лодок, говорит в большинстве случаев о безответственном отношении командиров и офицеров кораблей к своим обязанностям, непонимания ими опасности нарастающих событий, медленной реакции на меняющуюся обстановку и запоздалом в связи с этим принятии решений. Все это явилось следствием весьма низкого уровня подготовки командиров подводных лодок и всего командного состава советского подплава в середине 30-х годов XX века. Причины этого следует искать в том числе и в практически полном уничтожении дореволюционных командных кадров, имевших опыт Первой мировой войны и прекрасную теоретическую подготовку. Еще более усугубило дело уничтожение уже заново подготовленных кадров в 1937—1938 годах. Все это и предопределило неудачи наших подводников в первый период Великой Отечественной войны: низкие боевые результаты и большие потери. Обстановка стала выправляться только тогда, когда командиры подводных лодок набрались боевого опыта. Прошли через череду аналогичных катастроф в предвоенное время и все ведущие флоты мира. Увы, но освоение новых тактических приемов, опыта совместного маневрирования подводных лодок с надводными кораблями и учебных выходов на них в атаку на всех флотах были щедро оплачены кровью подводников...

ТРАГЕДИЯ Щ-139



Оборвался сигнал, как живая струна,
Что случилось — никто не узнает.
И ворвались в отсеки пожар и вода.
Они поняли, что погибают.

Я. Ливанский

Об этой давней и весьма запутанной истории не помнят ничего уже даже ветераны. Это не случайно. Во-первых, произошла она давно, а во-вторых, уже тогда было сделано все, чтобы пресечь любую утечку информации. И сегодня, занимаясь происшествием на Щ-139, мне пришлось буквально по крупицам собирать сведения о том давнем событии. Даже сейчас в истории с этой тихоокеанской подводной лодкой гораздо больше вопросов, чем ответов.

Официальная информация о событиях 26 апреля 1945 года чрезвычайно скудна. Известно лишь, что в этот день на подводной лодке Тихоокеанского флота Щ-139, находившейся в базе Владимир, произошел взрыв, в результате которого погибли несколько человек, а сама лодка была на длительное время выведена из строя. В некоторых источниках встречается предположение, что имела место спланированная диверсия. Вот, пожалуй, и все. Много это или мало? Мало, если ограничиться только этим. Много, если принять данную информацию как исходную и начать поиски.

О том, насколько мне удалось приоткрыть завесу тайны над взрывом Щ-139, судить вам, уважаемые читатели.

Подводная лодка Щ-139 и ее экипаж

К середине 30-х годов XX века Советский Союз прилагал все силы для создания современного ВМФ, способного надежно прикрыть морские и океанские границы государства. Отсутствие средств и неготовность отечественной промышленности к созданию мощного надводного флота вынудили руководство СССР развернуть массовое строительство подводных лодок, чтобы с их помощью создать угрозу флотам вероятного противника. Особенно актуальным стоял вопрос обороны океанских рубежей для Дальнего Востока, где у нас тогда практически не было надводных боевых кораблей. Кроме этого, на Дальнем Востоке отсутствовали и судостроительные заводы. Именно поэтому было решено сделать основой боевой мощи Тихоокеанского флота подводные лодки. Новые субмарины энергично строились на заводах Ленинграда и Нижнего Новгорода, затем их в разобранном виде спецэшелонами доставляли во Владивосток, где снова собирали. Процесс затратный и муторный, но иного выхода просто не было. Всего за 1932—1940 годы на Тихий океан было перевезено эшелонами 86 подводных лодок разных проектов. Это было поистине титаническое мероприятие, которое, однако, позволило создать в короткие сроки на дальневосточных рубежах мощный подводный флот.

Подводные лодки новой, ускоренно строящейся в середине 30-х годов X серии вобрали в себя все лучшее, чего добились советские конструкторы кораблей к тому времени. К новой серии принадлежала и «щука», получившая наименование Щ-315. Эта подводная лодка является главной героиней нашего рассказа, а потому познакомимся с ней поближе.

Надводное водоизмещение новой субмарины составило 592 тонны, подводное — 715 тонн. При длине в 58 метров и ширине корпуса в 6 метров «щука» имела осадку 4 метра. Вооружение Щ-315 включало 3 45-миллиметровых орудия, 4 носовых и 2 кормовых торпедных аппарата с запасом торпед в 10 штук и 2 пулемета для защиты лодки от вражеских самолетов. Максимальная надводная скорость хода 12 узлов, подводная —

8 узлов. Рабочая глубина погружения 75 метров, а предельная 90 метров. Расчетная автономность пребывания в море составляла 20 суток. Впрочем, именно в это время тихоокеанские подводники на «щуках» начали значительно перекрывать расчетный норматив в два и три раза. Экипаж новой субмарины составил 37 человек. В целом новая лодка отвечала требованиям времени, хотя скорость хода оставляла желать лучшего.

Лодка была заложена 17 декабря 1934 года на заводе № 112 «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде под заводским номером 85 и строилась в основном из деталей, изготовленных на Коломенском машиностроительном заводе. 27 апреля 1935 года новую «щуку» спустили на воду. Вначале Щ-315, как и многих ее предшественниц, предполагалось также отправить по секциям на Дальний Восток, но потом планы в отношении субмарины изменились. Судьба Щ-315 была решена иначе.

5 апреля 1937 года (по другим данным, в мае 1937-го или 17 апреля 1935-го) подводная лодка была спущена на воду. 5 декабря 1937 года на Щ-315 был поднят военно-морской флаг, и она вошла в состав учебного дивизиона подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота. Первым командиром лодки стал старший лейтенант В.А. Егоров.

17 июля 1938 года в связи с введением новой нумерации подводных лодок в советском флоте Щ-315 получила новое обозначение — Щ-423. К началу 1939 года лодка успешно выполнила весь курс боевой подготовки и отработала экипаж.

В то время шло интенсивное освоение Северного морского пути в целях возможной проверки межтеатровой переброски кораблей. Первые успехи сквозных плаваний по Северному морскому пути в обоих направлениях и навели руководство ВМФ на мысль перегнать таким образом на Дальний Восток подводную лодку. Разумеется, были известные сомнения: дойдет лодка или ее раздавит льдами? Но внешнеполитическая ситуация диктовала, что проверить возможность такого, более быстрого и эффективного, способа переброски подводных лодок на Тихий океан надо обязательно. Для выполнения этой рискованной миссии

и была избрана Щ-423. Произошла и смена командира, вместо ушедшего В.А. Егорова Щ-423 принял под свое начало старший лейтенант Кейсерман.

9 мая 1939 года субмарина начала переход по Беломоро-Балтийскому каналу с Балтики на Север и 21 июня 1939 года вошла в состав Северного флота. Здесь в командование субмариной вступил старший лейтенант Алексей Матвеевич Быстров. Однако сразу начать подготовку к тяжелейшему переходу по арктическим морям не удалось. Началась война с Финляндией, и Щ-423 оставили на воюющем Северном флоте. Теперь она входила в состав 3-го дивизиона бригады подводных лодок Северного флота.

Об участии Щ-423 в войне информация разнится. По одним источникам, лодка находилась в ремонте, поэтому участия в боевых действиях не принимала, по другим — Щ-423 все же выходила в боевой поход и патрулировала у побережья Норвегии, между портом Варде и мысом Нордкин, впрочем, безрезультатно, так как финские суда в этом районе так и не появились.

20 мая 1940 года, сразу же по окончании боевых действий в Финляндии, было принято постановление Комитета обороны при Совнаркоме СССР о переводе одной подводной лодки Северного флота на Тихий океан Северным морским путем, что ранее еще никогда не осуществлялось. Выбор командующего Северным флотом контр-адмирала Дрозда пал на Щ-423. Это было не случайно. Дружный и сплоченный экипаж Щ-423 имел большой опыт плавания в студеном Баренцевом море в сложных погодных условиях и во льдах. Молодой командир корабля старший лейтенант А. Быстров грамотно и уверенно управлял им. Весь личный состав состоял из комсомольцев и коммунистов. Военкомом был старший политрук В. Моисеев, инженер-механиком — воентехник 1-го ранга Г. Соловьев. Подводники понимали трудности и риск предстоящего похода, но гордились ответственным заданием. Командование не стало «укреплять экипаж» опытными специалистами с других кораблей, ломая сложившиеся в нем связи и взаимоотношения, что, конечно,

положительно сказалось на настроении людей. Никому не надо было напоминать об ответственности, качестве осмотра и ремонта механизмов и устройств.

С 25 мая моряки вместе с рабочими Мурманского судоремонтного завода трудились по 14—16 часов в сутки, чтобы вовремя и тщательно выполнить предусмотренные планом работы. Работой по подготовке лодки к нелегкому плаванию руководил корабельный инженер А.И. Дубравин, курировал же подготовку Щ-423 командующий Северным флотом контр-адмирал В.П. Дрозд, который неоднократно посещал субмарину, вникая во все мелочи.

Большую практическую помощь подводникам оказал назначенный инженером экспедиции особого назначения (ЭОН-10) военинженер 2-го ранга А. Дубравин. Предложенные им конструктивные решения дополнительной защиты корпуса, рулей и гребных винтов были приняты и прошли проверку во льдах Арктики. Корпус Щ-423 обшили смешанной деревянно-металлической «шубой» толщиной 150—200 мм, сняли носовые горизонтальные рули, а вместо штатных кормовых установили съемные на укороченном баллере, что позволяло при необходимости производить их съемку и постановку без ввода в док. Бронзовые винты заменили на стальные, меньшего диаметра, со сменными лопастями. У верхних носовых и кормовых торпедных аппаратов вместо волнорезных щитов поставили специально изготовленные, которые можно было легко и быстро снять корабельными средствами. По окончании работ верхние торпедные аппараты простреляли торпедо-болванками, убедившись в возможности их использования при наличии «шубы».

Учитывая сложность ледового плавания, слабую изученность некоторых районов по маршруту перехода, необходимость на завершающем этапе знания Тихоокеанского театра, на время арктического рейса экипаж Щ-423 возглавил опытный подводник капитан 3-го ранга И. Зайдулин, а старший лейтенант А. Быстров стал его дублером. Судьба Измаила Матигуловича, флотская и человеческая, еще ждет своих исследователей.

Из воспоминаний племянника И.М. Зайдулина, капитана 1-го ранга в отставке И. Чефонова: «Достоверных сведений и архивных документов о И.М. Зайдулине до обидного мало. Тарарин по национальности, уроженец Аджарии навсегда связал свою жизнь с морем, с военным флотом, в 1922 году поступив в училище имени М.В. Фрунзе. Он знал как подводный, так и надводный флот. После училища командовал торпедным и сторожевым катерами, был связистом на эсминце “Фрунзе”, а затем прошел все ступени, от штурмана до командира на подводных лодках. Простой и достойный в общении, он был прекрасным рассказчиком, обладал метким и острым словом, обо всем говорил прямо, даже когда это могло отразиться на его службе да, видимо, и отразалось. Думаю, что как подводника его вполне может охарактеризовать тот факт, что до 1940 года он командовал уже подводными кораблями четырех типов — “М”, “Щ”, “Л” и “Д”. В 1936 году, командуя Щ-123, он в три с лишним раза превысил установленную норму автономного плавания для этого типа кораблей, за что весь экипаж был награжден орденами, а Зайдулин — орденом Красной Звезды. Но последовали трагические годы для командного состава Красной Армии и флота. Вместе с командиром 5-й морской бригады Г. Холостяковым были арестованы и некоторые командиры подводных лодок. Но даже тот несправедливый суд вынужден был признать, что в диверсиях, шпионаже, терроризме и измене Родине они не виновны, что “Бук, Зайдулин, Бауман и Ивановский не виновны во вредительстве, а только допускали служебную халатность... Вредительство в плавании во льдах — ложное, так как теперь все бригады так плавают. Мы просто были первыми...”. После освобождения Измаила Матигуловича, не потерявшего веры в справедливость и торжество правды, в октябре 1939 г. назначили исполняющим дела командира подводной лодки Д-2 Северного флота и лишь через 7 с небольшим месяцев утвердили в этой должности. Может, эти события и повлияли на то, что никто из подводников за исторический поход 1940 года так и не был награжден. Зайдулин за короткий срок завоевал авторитет грамотного, решительного

и смелого командира и как никто другой подходил для этого сложного перехода».

22—24 июля в Мотовском заливе провели испытания всех механизмов и устройств подводной лодки Щ-423, проверили управляемость в подводном (на глубине 45 метров) и надводном положениях, остойчивость, маневренные качества, которые оказались вполне удовлетворительными. После завершения подготовки экипажу был предоставлен трехдневный отдых. Наступило 5 августа 1940 года. Корабль прибыли проводить только что снятый с должности командующего Северным флотом контр-адмирал Дрозд и вновь назначенный на этот пост контр-адмирал Головкин. В 13 часов 15 минут лодка отошла от пирса Полярного. Ледовый поход начался.

Баренцево море встретило подводников неприветливо — штормило, временами лодка попадала в полосы густого тумана. Сложная обстановка сразу же потребовала от людей максимума внимания в обслуживании механизмов и управлении кораблем. На этом отрезке пути подводная лодка неоднократно погружалась и всплывала — надо было сохранить навыки подводного плавания у экипажа на время следования во льдах.

По данным ледовой разведки, в юго-западной части Карского моря был сплошной лед, и поэтому «щука» пошла через пролив Маточкин Шар, где встретила с ледоколом «Ленин» (с 1965 года «Владимир Ильич») и транспортом «А. Серов», также входящими в состав ЭОН-10. На судах имелось 250 тонн различных грузов и топлива для экспедиции, в том числе на случай вынужденной зимовки. На «А. Серове» размещалась и аварийно-ремонтная партия, возглавляемая младшим воентехником Н. Федоровым. Здесь на подводной лодке сняли кормовые горизонтальные рули, для установки которых на место при необходимости погружения требовалось 12—16 часов.

Возглавлял экспедицию военинженер 1-го ранга И. Сендик, хорошо знавший Северный театр. Для изучения условий плавания в арктических морях, анализа и обобщения его опыта на кораблях отряда находились преподаватель Военно-морской

академии капитан 1-го ранга Е. Шведе, впоследствии профессор, доктор военно-морских наук, и слушатель ВМА капитан-лейтенант М. Бибеев.

В Карском море подводники получили ледовое крещение. 12 августа ледовая обстановка усложнилась до 8—9 баллов. Приходилось даже приостанавливать движение. При форсировании крупнобитого льда крен порой доходил до 7—8°, а дифферент до 5—6°. По многу часов на мостике, открытом для ветра, обжигающего лицо, приходилось нести командирам свою нелегкую вахту. Ни отвернуться, ни укрыться от него нельзя — надо было внимательно следить за маневрами ледокола, не допустить опасного сближения с ним, вписаться в его кильватерный след, уклониться от льдин, внезапно появляющихся из-под кормы ледокола, чтобы они не попали под винты подводной лодки. В такой обстановке и проверялись мастерство командиров, слаженность действий мотористов, быстро обрабатывающих команды машинных телеграфов. При осмотре на Диксоне особых замечаний по подводной лодке не было, что является главным показателем умелого управления ею во льдах. А вот у транспорта обнаружили поломку одной лопасти гребного винта.

Продолжили движение на восток 17 августа — сначала по чистой воде самостоятельно, а от острова Тыртова через пролив Вилькицкого под проводкой ледоколов вышли в море Лаптевых. На этом участке пути толщина льда достигала уже 3—4 метров. При сжатиях ледяные глыбы напозали на корпус подводной лодки, создавая крен до 10°. Все свободные от вахты моряки не единожды расчищали узкую обледеневшую палубу и каждый раз выходили победителями в борьбе с ледяной стихией. Низкая температура воздуха и забортной воды, высокая влажность в отсеках ухудшили условия обитаемости на корабле, потребовали большого напряжения физических сил моряков, но и здесь они нашли выход — с ледореза «Ф. Литке» подали по шлангу пар для отопления и просушили все отсеки.

В этой сложной обстановке транспорт «Серов» потерял еще 2 лопасти гребного винта. Пришлось в бухте Тикси перегружать

имущество экспедиции на теплоход «Волга», который дальше следовал в составе ЭОН. 31 августа рейс был продолжен.

Остались позади Новосибирские острова, и лодка уже в Восточно-Сибирском море. После Медвежьих островов тяжелый многолетний лед становился все сплоченнее, достигая 9—10 баллов. Пришлось воспользоваться помощью и ледокола «Адмирал Лазарев». Особенно трудная ситуация сложилась между мысами Шелагским и Биллингса. На некоторых участках ледоколы проводили подводную лодку и «Волгу» на коротком буксире поодиночке. Но и эти препятствия были преодолены, и проливом Лонга «щука» вышла в Чукотское море. Опыт пройденного во льдах пути сказался — командиры лучше ориентировались в ледовой обстановке, своевременно осуществляли маневр, действовали более согласованно с капитанами ледоколов. Вскоре суда ЭОН-10 достигли Берингова пролива. Личный состав Щ-423 построили на палубе, прозвучали выстрелы из ее пушек — салют в честь покорения Арктики.

На новом театре северян встретил отряд подводных лодок Тихоокеанского флота под командованием капитана 2-го ранга Ф. Павлова: Л-7, Л-8 и Л-17. Кстати, в 1938—1939 годах Л-7 командовал именно И. Зайдулин... И такая встреча с родным кораблем! За мысом Дежнева Щ-423 вновь пришлось держать серьезный экзамен морской выучки — корабль застиг жестокий шторм. Крен доходил до 46°, порой волна полностью накрывала рубку, но и люди, и техника испытание выдержали. 9 сентября экспедиция прибыла в бухту Провидения, закончив переход Северным морским путем.

Личному составу предоставили отдых, моряки наконец-то помылись в бане. На лодке были установлены кормовые горизонтальные рули, произведены ее вывеска и дифферентовка, одну милю она прошла на перископной глубине. На седьмые сутки вышли в море. Поход продолжался. После захода в Петропавловск-Камчатский и короткого отдыха Щ-423 через 1-й Курильский пролив вошла в Охотское море. Вскоре подводников радушно встречали в Советской Гавани.

Наконец был пройден последний участок пути, и 17 октября 1940 года в 7 часов 59 минут Щ-423 бросила якорь в бухте Золотой Рог во Владивостоке. Задание Родины было выполнено с честью. За кормой остались восемь морей и два океана, 7227 миль, из которых 681 пройдены в ледовых условиях. На плавбазе «Саратов» состоялся вечер, посвященный этому героическому переходу. Впереди была служба на Тихоокеанском флоте. Отныне Щ-423 навсегда вошла в анналы истории российского флота. Впоследствии по результатам перехода было решено перевести таким путем из Ленинграда на Тихий океан крейсерские лодки К-21, К-22 и К-23, но этому помешала Великая Отечественная война, и «катюши» были оставлены воевать на севере.

Командование Тихоокеанского флота поздравило экипаж с завершением этого исторического плавания. Народный комиссар ВМФ объявил всему экипажу корабля благодарность и наградил участников похода знаком «Отличник РККФ». Есть сведения, что капитана 2-го ранга Зайдулина якобы представляли к званию Героя Советского Союза, потом передумали и наградили... все тем же значком «Отличник РККФ».

Как сложились в дальнейшем судьбы участников этого легендарного перехода? Капитан 2-го ранга И. Зайдулин в Великую Отечественную войну служил в бригаде подводных лодок, являлся старшим морским начальником в Геленджике и командиром ОВРа Керченской ВМБ. В 1943 году он стал начальником штаба учебного дивизиона подводных лодок СФ, готовил командиров к плаванию и боевой деятельности в сложных условиях Заполярья. Недаром старшим другом и наставником считал его известный подводник, Герой Советского Союза И. Фисанович. В 1943—1944 годах Зайдулин уже на Краснознаменном Балтийском флоте — сначала в отделе подводного плавания, а затем в ОВРе. Во время десантной операции в Выборгском заливе отряд прикрытия под его командованием потопил 3 корабля противника «...при наличии весьма ограниченных своих сил и особенно огневых средств в условиях сильнейшего артиллерийского противодействия кораблей и береговых батарей противника. Лично

сам т. Зайдулин показал себя в этой боевой операции как опытный и отважный морской офицер...» 26 августа он трагически погиб в море на катере, ошибочно атакованном нашей авиацией, так и не узнав о присвоении ему звания капитана 1-го ранга и награждении орденом Отечественной войны 1-й степени. Такого же ордена 2-й степени и тоже посмертно удостоен и капитан-лейтенант А. Быстров, погибший смертью храбрых на Черноморском флоте. На Краснознаменной гвардейской подводной лодке Д-3 Северного флота погиб капитан 3-го ранга М. Бибеев, а на тральщике № 118 в Карском море — старшина 2-й статьи Н. Нестеренко.

Но вернемся к Щ-423. По прибытии на Дальний Восток Щ-423 вошла в состав 33-го дивизиона 3-й бригады подводных лодок Тихоокеанского флота с базированием на Находку.

В день начала Великой Отечественной войны, 22 июня 1941 года, Щ-423 была передана в состав 8-го дивизиона 3-й бригады подводных лодок Северо-Тихоокеанской флотилии ТОФ с базированием на Советскую Гавань. А 17 апреля 1942 года подводная лодка еще раз поменяла свое название. Отныне она стала именоваться Щ-139.

Тихоокеанский флот считался в годы Великой Отечественной тыловым, так как не вел боевых действий. Потери он, однако, нес. В 1942 году одна за другой бесследно исчезли во время выходов в море две «малютки». Предположительно обе попали на наши же оборонительные минные заграждения. Затем новая трагедия. 18 июля 1942 года на стоявшей в Николаевске-на-Амуре Щ-138 прогремел мощный взрыв. Причиной его стала детонация зарядных отделений запасных торпед во 2-м отсеке. Корабль мгновенно затонул, унеся с собой жизни 35 членов экипажа. Пострадала и стоявшая соседним бортом Щ-118. Подозрение, что на субмарине произошла диверсия, усилилось после того, как выяснили, что покончил жизнь самоубийством помощник командира лодки лейтенант П.С. Егоров, находившийся в момент взрыва на берегу. Это дало основание полагать, что именно он совершил диверсию и взорвал подводную лодку. 29 сентября

«щук» подняли с помощью спасательного судна «Тельман», но, принимая во внимание большой объем разрушений, ее не восстанавливали.

31 августа 1943 года во время ночных торпедных стрельб в заливе Америка из-за грубого нарушения командиром Щ-128 правил навигации его лодка нанесла таранный удар в борт Щ-130, которая затонула на глубине 36 метров. Спустя трое суток ее подняло спасательное судно «Находка». Личный состав, за исключением двух погибших при столкновении, чудом остался цел. Корабль отремонтировали и менее чем за полгода ввели в строй.

К началу 1945 года Щ-139 входила в состав 2-го отдельного дивизиона подводных лодок ТОФ и базировалась на Владимиро-Ольгинскую ВМБ. Дивизионом командовал в этот момент не кто-нибудь, а один из самых легендарных подводников Советского Союза, капитан 1-го ранга А.В. Трипольский. Имя Трипольского прогремело на всю страну еще в 1940 году, когда за боевые дела во время Советско-финской войны он был удостоен звания Героя Советского Союза. В Великую Отечественную войну опыт Трипольского был использован в полной мере. В 1942 году именно он командовал тяжелейшим переходом отряда тихоокеанских подводных лодок через Тихий и Атлантические океаны на Северный флот. До этого подобных океанских переходов наши подводники еще никогда не осуществляли. Затем на Трипольского была возложена еще одна, не менее ответственная миссия. Он руководил приемкой и переходом из Англии в Полярный переданных нам англичанами подводных лодок типа «В», а после этого успешно командовал дивизионом этих лодок, лично ходя в боевые походы, и топил вражеские корабли.

Весной 1945 года капитан 1-го ранга Трипольский совсем не случайно снова оказывается на Тихоокеанском флоте, в должности командира дивизиона «щук». Другого второго подводника с таким огромным океанским опытом в то время на нашем флоте просто не было. Кому, как не Трипольскому, выводить наши субмарины на океанские просторы для схваток с японским флотом!

Начальником штаба 2-го отдельного дивизиона был «коренной тихоокеанец» и опытный подводник, капитан 2-го ранга М.И. Кислов. Самой Ш-139 командовал к тому времени капитан-лейтенант И.А. Придатко. Но дела на одной из самых знаменитых лодок Тихоокеанского флота обстояли уже далеко не столь блестяще, как в ее лучшие годы. Новый командир субмарины был явно не на своем месте и служил, что называется, «спустя рукава».

Из показаний бывшего командира дивизиона капитана 2-го ранга Миронова: «Ш-319 до прихода Придатко была одна из лучших лодок в дивизионе, личный состав был спаян, дисциплина на корабле была вполне удовлетворительная, организация службы хорошая. С приходом Придатко дисциплина и организация службы на корабле заметно ухудшилась. Личный и офицерский состав был настроен против него. Воспитательной работы с личным составом не вел. Своей деятельностью на берегу подрывал авторитет офицера — посылал личный состав в колхозы “на заработки для командира”. Сам ходил с подчиненными “на заработки” по колхозам. При дележе заработанного спорил с личным составом и чуть ли не вступал в драки. Распускал сплетни о вышестоящих командирах. Авторитетом у личного состава и офицерского состава как своей лодки, так и других подводных лодок не пользовался. Личная дисциплина у Придатко была низкая, за 1944 год имел 8 дисциплинарных взысканий, а многие проступки ограничивались словесным указанием и наставлением. В основном, все взыскания были за плохую организацию на корабле. Корабль содержался грязно, борьбы за чистоту корабля не было».

Из спецдонесения особого отдела НКВД по Тихоокеанскому флоту: «На корабле имелись серьезные недочеты в содержании материальной части, особенно моторных и трюмных групп, а также торпедного и артиллерийского вооружения. Точная аппаратура спиртом не протиралась 5—6 месяцев, в то же время, когда спирт на лодку для этих целей отпускался, то Придатко расходовал его не по назначению. Кормовые горизонтальные

рули заклинивались на 15 градусов, в результате чего неоднократно были случаи недопустимого дифферента подводной лодки до 30 градусов, что помогло привести к гибели корабля. Зная об этом, Придатко никаких мер к устранению дефектов не принимал.

Свидетель Корнеев по данному вопросу показал: “Однажды помню случай, командир Придатко не отпускал спирт для протирки аккумуляторных батарей месяца полтора. Старшина Самарин вынужден был записывать об этом в аккумуляторном журнале. При проверке дивизионными специалистами было установлено, что спирт на подводной лодке командиром расходовался не по назначению”.

Находясь в очередном доковом ремонте в декабре, Придатко, несмотря на требования командира БЧ-1 старшего лейтенанта Черемисина о тщательной проверке установленной “Связьмортрестом” акустической аппаратуры, тщательную проверку установки таковой не обеспечил, торопившись с уходом к семье в бухту Ракушка. Впоследствии оказалось, что “Связьмортрестом” была установлена неисправная акустическая аппаратура, показания акустиков были неверные, что явилось одной из причин столкновения подводной лодки с катером на учениях в 1944 году.

В марте 1944 года по вине Придатко произошло столкновение с катером МО, в результате которого катер и лодка вышли из строя на длительное время, а материальный ущерб государству определяется в сумме 100 000 рублей.

В октябре 1944 года Придатко, пригласив на лодку специалистов завода № 202, мастера Сильченко, строителя Доренко и старшего мастера Морозова, организовал групповое пьянство в аккумуляторном отсеке лодки. Во время пьянки курили и жгли спички, что также могло привести к гибели корабля.

Свидетель Сильченко по данному вопросу показал: “Когда мы вошли на лодку, то прошли в 3-й отсек, сели кушать. Придатко принес бидон спирта и налил нам спирта по кружке, грамм по 300. Затем спирт развели и выпили. Вскоре Придатко еще налил

нам по две кружки. В процессе выпивки Придатко дал мне пачку папирос, затем вынул вторую пачку и стал нас угощать. Я, а также механик Уваров заметили Придатко, что курить на лодке нельзя, на что Придатко заявил: “Кто здесь хозяин? Раз я решаю — курите!” Механик потом провентилировал лодку.

Придатко зажигал спички и давал нам прикурить. Курили я, Придатко, Доренко и фельдшер. Выпивка происходила часа четыре, Придатко напился до бесчувственного состояния”.

3 декабря 1944 года на корабле, находящемся в подводном положении, в результате короткого замыкания вследствие нарушения изоляции возник пожар в аккумуляторном отсеке, что могло привести к гибели корабля, лишь благодаря тому, что пожар был быстро обнаружен и ликвидирован, гибель корабля была предотвращена. При расследовании этого факта установлено, что нарушение изоляции произошло в результате того, что аккумуляторы батареи были плохо закреплены, шатались, угольник изолирующей резиной касался корпуса батареи. Придатко, как командир, зная об этом, мер к устранению не принял. Возникновению пожара способствовала также систематическая течь соляра из трубопроводов в районе 3-го отсека. Для устранения течи требовалось 144 кв. см подошвенной кожи. Придатко же, несмотря на неоднократные просьбы электриков лодки, мер к устранению этой серьезной неисправности никаких не принимал в течение года. Выходили в море с неисправной системой трубопроводов, подвешивая в месте утечки соляра банку из-под консервированного мяса. Случай пожара Придатко скрыл от командования, внеочередного донесения о чрезвычайном происшествии не представил.

Придатко на следствии по этому вопросу показал: “Внеочередного донесения я не представлял, потому, чтобы не показывать на лодке и дивизионе лишнего случая чрезвычайного происшествия”.

По вопросу пожара свидетель Панарин показал: “С возникновением пожара из 3-го отсека к нам в 4-й стали передавать вещи, а мы стали их передавать в 5-й отсек. Пожар продолжался

минут 10—15. Было много дыма, особенно в центральном посту, дым распространился и по другим отсекам. После ликвидации пожара всплыли и провентилировали подводную лодку. Я лично знаю, что протекал соляр из солярной магистрали и 3-го отсека и под капли соляра ставили жестяную банку из-под консервированного мяса, примерно в районе 33-го шпангоута, т.е. в непосредственной близости аккумуляторной батареи”.

До вступления в командование кораблем Придатко Щ-319 была одной из лучших в дивизионе. Придатко во время командования дисциплину и организацию службы на корабле развалил, пьянствовал, нарушал дисциплинарную практику, личный состав корабля использовал в ряде случаев в личных целях, ставя личные интересы выше государственных.

Свидетель Пацков показал по данному вопросу: “Личные дела Придатко ставил выше служебных и много раз личный состав снимал с лодочных работ и в приказном порядке заставлял носить на квартиру дрова и пиленг. Мне лично неоднократно приходилось носить и пилить дрова на квартире Придатко. Кроме того, в 1944 году, весной, в приказном порядке Придатко заставил меня, Печеницына, Клюева, Морозова и других копать для него огород с корчевкой. Личный состав не хотел служить под командованием Придатко, высказывал желание списаться с Щ-319. Часто на корабле Придатко выпивал, помню случай в октябре 1944 года на заводе № 202. Придатко в 3-й отсек пригласил рабочих Дальзавсела, пьянствовали, напилась до бесчувственного состояния, курили, жгли спички и дебоширили. Этим Придатко потерял свой авторитет у личного состава”».

Что и говорить, малосимпатичной личностью выглядит командир Щ-319. Любой слабый и плохо подготовленный командир корабля — это огромная недоработка его прямых начальников. Еще бы, ведь в руки случайного человека попадает дорогостоящая техника и боевое оружие, от него зависит судьба десятков людей! В такой ситуации, которая сложилась к весне 1945 года на Щ-319, что-то должно было произойти, и оно произошло.

26 апреля 1945 года

Чем памятен день 26 апреля 1945 года в истории нашего государства? В тот день войска 1-го Белорусского фронта уже ворвались на окраины Берлина, в котором развернулись ожесточенные уличные бои. За день 1-я гвардейская танковая армия очистила от гитлеровцев 30 городских кварталов, а 5-я армия — 50 кварталов. Со стороны Рейгау в немецкую столицу ворвалась и 3-я гвардейская танковая армия, отбив прорывавшуюся на помощь берлинскому гарнизону 21-ю немецкую танковую дивизию. В тот день юго-западнее Берлина частями 13-й, 28-й, 3-й гвардейской и 3-й гвардейской танковой армий была окружена пытавшаяся прорваться на запад 9-я немецкая армия, а войска 2-го Белорусского фронта форсировали восточный и западный Одер южнее Штеттина и овладели этим городом.

26 апреля в ходе Моравско-Оставской наступательной операции части 4-го Украинского фронта ворвались в город Моравска-Острава, а 53-я армия 2-го Украинского фронта в ходе Братиславско-Брновской операции освободили город Брно. В тот же день юго-западнее Пиллау войска 3-го Белорусского фронта форсировали канал, соединяющий Балтийское море с заливом Фриш-Гаф, разбив наступление по косе Фриш-Нерунг, а войска 39-й армии и 11-й гвардейской армии готовились к решающему штурму Кёнигсберга. В тот день корабли Балтийского флота осуществляли морскую и воздушную блокаду Либавы и Пиллау, пресекая попытки гитлеровцев перебросить окруженные войска в материковую Германию. Именно 26 апреля Гитлер окончательно спрятался в своем бункере под рейхсканцелярией, откуда он уже не вышел...

В этот же день, 26 апреля 1945 года, согласно официальной истории Тихоокеанского флота, в результате взрыва подрывных патронов подводная лодка получила две пробоины в прочном корпусе над торпедными аппаратами в 7-м отсеке (1,7 метра на 3 метра и 0,9 метра на 0,25 метра) и затонула, упершись кормой в грунт (глубина 7,5 м) у причала в бухте Ракушка (по другим

данном, Северная) в заливе Владимир. Погибли четыре члена экипажа субмарины.

Разумеется, на фоне грандиозных сражений Великой Отечественной войны, больших потерь и потрясающих побед событие, произошедшее на Тихоокеанском флоте 26 апреля 1945 года, может показаться не столь значительным. Однако, с другой стороны, взрыв боевого корабля в военно-морской базе — случай исключительный, а если принять во внимание, что, согласно имеемой информации, взрыв был организован офицером этой же подводной лодки, то, согласитесь, история получается весьма некрасивая и в большой мере загадочная.

Поэтому попробуем разобраться в этой давней трагедии, основываясь на документах, к которым нам удалось получить доступ. Итак, перед нами специальное донесение особого отдела НКВД по ТОФ в адрес Военного совета Тихоокеанского флота о результатах расследования взрыва на подводной лодке Щ-139: «Взрыв на подводной лодке Щ-139 2-го отдельного дивизиона произошел в 13 часов 55 минут 26 апреля с.г. К моменту взрыва лодка находилась под зарядкой аккумуляторов, ошвартованной правым бортом к пирсу № 2, к левому борту была пришвартована к подводной лодке Щ-137.

С утра 26.04. 1945 г. до обеденного перерыва на подводной лодке Щ-139 производился планово-предупредительный ремонт. После ухода личного состава в кубрик на обед и послеобеденный отдых на подводной лодке осталась вахтенная смена с дежурным офицером — командиром БЧ-2—3 лейтенантом Ефимовым.

К моменту взрыва на подлодке по отсекам находились: в 6-м отсеке — старшина Самарин — дежурный по низам, ст. краснофлотец Лазунов, подвахтенный по пирсу краснофлотец Галушко и пришедший для отдыха на лодку ст. краснофлотец Крутиков. В 4-м отсеке на центральном посту — вахтенный ЦП моторист-краснофлотец Севастьянов и пришедший после обеда на лодку ученик-краснофлотец Щербаков.

В 3-м отсеке: в каюте командира — пришедший для отдыха командир лодки — капитан-лейтенант Придатко, являвшийся

в этот день оперативным дежурным по дивизиону, и вахтенные на ЦП — краснофлотцы Гужавин и Воронин. Во 2-м отсеке отдыхали — вахтенный трюмный старший краснофлотец Зайцев и вахтенный электрик краснофлотец Бикмухаметов. В 1-м отсеке — командир БЧ-2—3 лейтенант Ефимов.

Через несколько секунд после взрыва лодка кормой опустилась на грунт с дифферентом на корму до 6°.

Сразу же после взрыва командир лодки Придатко выскочил в центральный отсек и объявил аварийную тревогу, после чего задраил люк и пытался проникнуть в 5-й отсек, однако, увидев, что в отсек поступает вода, переборку задраил и начал выключать рубильники, так как на батареях произошло замыкание, и свет стал садиться.

Услышав снаружи, что положение лодки дает возможность открыть люк, люк открыл и впустил на лодку остальной личный состав, прибывший к этому моменту на пирс. Попытка связаться с четырьмя краснофлотцами, отдышавшимися перед взрывом в отсеке, ни к чему не привела — 7, 6 и 5-й отсеки были залиты водой, и было очевидно, что люди погибли или от взрыва или захлебнулись.

Стоявшая рядом подводная лодка Щ-137 от взрыва не пострадала и была отведена в другое место. Наружным осмотром погрузившейся в воду кормы подводной лодки Щ-139 по левому борту, между 68-м и 70-м шпангоутами, была обнаружена пробоина размером от 2,5 на 3 метра. Организованная командиром 2 ОДПЛ капитаном 1-го ранга Трипольским подводка пластыря — положительных результатов не дала, и к подъему лодки приступила аварийно-спасательная партия, прибывшая к месту происшествия на спасательном судне “Находка”.

Аварийно-спасательной партией имевшаяся в борту пробоина была заделана в подводном положении, путем электросварки, на трюм 7-го отсека была наварена шахта, в которую были опущены шланги насосов. Эти работы проводились с 28 апреля по 7 мая. 7 мая в 10.00 лодка была поднята путем откачки воды из 7, 6 и 5-го отсеков и подводкой под корму лодки мягких понтонов.

Внутренним осмотром затонувших 5—7-го отсеков и последующей разборкой места взрыва было установлено, что взорвались 23 подрывных патрона № 3, находившиеся в штатном ящике, под 6-м торпедным аппаратом, и 4 баллона с кислородом, находившиеся между указанным ящиком и левым бортом. Находившиеся в 7-м отсеке, но хранившиеся отдельно, в рундучке одного из краснофлотцев (Морозов) 2 подрывных патрона № 3 и 10 штук запальных стаканов не сдетонировали и были обнаружены после взрыва.

Взрывом, как указывалось выше, был вырван левый борт 7-го отсека в районе 6-го торпедного аппарата, полностью разрушено оборудование и приборы 7-го отсека, в том числе торпедные аппараты и машинные отделения находившихся в них торпед. Резервуары торпед со сжатым воздухом разрушены не были, а запалы и БЗО торпед не сдетонировали, что спасло лодку от окончательной гибели и повреждений рядом пришвартованную подводную лодку Щ-137.

Полностью разрушена переборка 61 шпангоута и оборудование и приборы 6-го отсека. Отдыхавшие в 6-м отсеке 3 краснофлотца и главный старшина Самарин были убиты. У всех проломы черепов и множественные переломы костей. После осмотра трупы погибших были извлечены и преданы погребению. Разорвана и деформирована переборка между 6-м и 5-м отсеками. Оборудование 5-го отсека и дизеля от взрыва не пострадали».

Что выявило расследование

Из специального донесения в адрес Военного совета Тихоокеанского флота о результатах расследования взрыва на подводной лодке Щ-139: «Расследованием, а затем и собственным признанием было установлено, что взрыв был умышленно организован командиром БЧ-2—3 Щ-139 лейтенантом Ефимовым следующим путем:

19 марта 1945 года Ефимов по распоряжению командира лодки получил с базы для выполнения задачи ТЗ-10 один подрывной патрон № 2 и один запал (ДБШ) к нему.

Выполнение задачи ТЗ-10 было отменено, однако Ефимов продолжал хранить в своей тумбочке в 1-м отсеке лодки оба полученных предмета до дня взрыва, не внося полученных в приходно-расходный журнал боезапасов и не передавая запал на хранение командиру лодки.

В день взрыва Ефимов был дежурным офицером по лодке (документов о дежурстве Ефимова на лодке нет). Сам он это отрицает, заявив, что остался только на 2 часа за дежурившего помощника командира лодки, составлял график артиллерийских стрельб. Решив взорвать лодку и вынимая из своей тумбочки необходимые для составления графика “ПАС-Б-22” и “ПАС-В-4”, Ефимов одновременно взял из тумбочки хранившийся там подрывной патрон и ДБШ и положил их в карманы меховой куртки от альпакового костюма, в которую был одет.

Выбирая наиболее удобный момент для взрыва, воспользовавшись тем, что личный состав подводной лодки, за исключением вахты, ушел на берег, Ефимов отправил обедать в кают-компанию вместо себя дежурного по низам старшину Самарина, а сам остался обедать вместе с вахтой на лодке. Пообедав в 7-м отсеке, Ефимов лег на диван механика, находящийся в 6-м отсеке, возле двери, ведущей в 7-й отсек, с тем чтобы выбрать наиболее подходящий момент — отсутствие в 7-м отсеке личного состава.

В 7-м отсеке в это время находился обедавший, сменившийся с верхней вахты краснофлотец Голушко и мывший посуду краснофлотец Зайцев. Вскоре после их ухода в 7-й отсек зашел краснофлотец Щербаков (брал бумагу для конверта). Видя, что время подходит к концу обеденного перерыва и что на лодке скоро должен появиться остальной личный состав, Ефимов зашел в отсек в тот момент, когда там, в трюме, находился Щербаков. Для объяснения причин появления в 7-м отсеке Ефимов попросил Щербакова найти кружку для того, чтобы напиться воды. После того, как Щербаков нашел кружку и сразу же вышел из отсека, Ефимов, расположившись у ящика с подрывными патронами, вытащил из карманов подрывной патрон и ДБШ, вставил запал

и положил патрон на крышку ящика с подрывными патронами. Зажгя фитиль от спички, к моменту воспламенения бикфордова шнура, Ефимов из 7-го отсека вышел и прошел, естественно, в 1-й отсек, как наиболее отдаленное на лодке от 7-го отсека место, где и переждал взрыв.

Объясняя на допросах мотивы взрыва подводной лодки, Ефимов показал, что лодку подорвал для того, чтобы покончить жизнь самоубийством на почве онанизма. Однако этот вопрос подлежит тщательному исследованию в процессе дальнейшего следствия. Данные следствия и показания Ефимова подтвердила в своих выводах привлеченная следствием к делу экспертная комиссия, определившая, что взорвались первоначально подрывные патроны и что подорвать их можно было только при помощи запала...

...В связи с диверсией на подводной лодке Щ-139 необходимо отметить следующие вопросы, вскрывшиеся в процессе расследования:

1. Следствием установлено, что на подводной лодке Щ-139 никто, за исключением командира лодки капитан-лейтенанта Придатко и самого Ефимова, не знал, что Ефимов 19.3.45 года получил на лодку подрывной патрон и запал к нему. При этих условиях только один командир лодки мог предотвратить взрыв, если бы добросовестно относился к своим прямым служебным обязанностям.

Дав распоряжение Ефимову о получении подрывного патрона и запала, Придатко обязан был проверить это и потребовать от Ефимова запал для того, чтобы хранить его у себя, как у командира корабля, что предусмотрено положением и что хорошо знал Придатко. Придатко этого не сделал, чем создал возможность бесконтрольного хранения на лодке в течение месяца и 10 дней запала вместе с подрывным патроном, что категорически запрещено. Воспользовавшись этой бесконтрольностью со стороны командира лодки, Ефимов, в свою очередь, держал запал у себя до подходящего момента организации взрыва.

Кроме этого, как установлено расследованием, Придатко не контролировал приход и расход боезапасов на лодке, в результа-

те чего не только указанный подрывной патрон и ДБШ, но также полученные за 6 дней до взрыва 25 шт. подрывных патронов и 40 штук запалов к ним по книге учета боезапаса оприходованы не были.

Указанные факты халатного отношения Придатко к своим служебным обязанностям в связи с взрывом на лодке не случайны, так как до этого, на протяжении 1944 и 1945 года за халатность к служебным обязанностям, низкую дисциплину и организацию службы на лодке Придатко неоднократно имел предупреждения и дисциплинарные взыскания, в частности:

1. Весной 1944 года — за проявленную беспечность при выходе в учебную атаку, в результате чего лодка попала под таран катера МО, был выведен из строя перископ, а у катера пробито дно.

2. 29 августа 1944 года — строгий выговор за нарушение ПУАБ-42 — отсутствие контроля за эксплуатацией и состоянием аккумуляторных батарей и невыполнение указаний дивизионного инженер-механика по электрочасти.

3. 14.IX.44 года — выговор за плохую организацию на ГПК, в результате чего подводная лодка оказалась под угрозой тарана СКР “Бурун” и за ослабление боевой организации, за время текущего ремонта, на командном пункте и боевых постах.

4. 29.X.44 г. — арест на 2 суток за поощрение личного состава к воровству картофеля и за допущение грязи на лодке.

5. 7.X.44 г. — обращено внимание на плохую организацию и отработку гидроакустического поста.

6. 8.XII.44 г. — 2 суток ареста за низкую воинскую дисциплину и организацию службы на подводной лодке.

В приказе указано, что Придатко требовательность младших командиров по отношению к рядовому составу не поддерживал, наоборот, наложенные в двух случаях главным старшиной Самариным правильные взыскания на рядовых отменялись, что привело к антагонизму между старшинским и рядовым составом и снижению дисциплины.

Всего за 1944 год Придатко имел восемь дисциплинарных взысканий, однако выводов для себя не сделал и 22.2.45 г. в ре-

зультате проведенного смотра имел по приказу предупреждение, и опять “за большое количество серьезных недостатков по основным вопросам службы на подводной лодке”.

Кроме этого, ряд дополнительных фактов преступно-халатного отношения Придатко был установлен в процессе расследования обстоятельств взрыва, в частности, установлено, что летом 1944 года, когда лодка была в море и шла под дизелями с принятым балластом, Придатко отдал приказание: “Открыть кингстоны средней”. Приказание командиром БЧ-5 выполнено не было, так как могло привести к гибели лодки.

Летом 1944 года, когда лодка находилась в ремонте, стояла у пирсов завода № 202, Придатко с рабочими и мастерами завода организовал на лодке в 3-м отсеке пьянку, заdraив переборки отсека с обеих сторон от личного состава. Во время пьянки в 3-м отсеке много курили и в состоянии сильного опьянения подрались, что наблюдал личный состав лодки.

На основании изложенного отдел контрразведки флота считает необходимым привлечь Придатко к уголовной ответственности по ст. 193 п. 17 “б” УК РСФСР.

2. Вторым лицом, халатное отношение которого способствовало организации взрыва на Щ-139, является дивизионный минер старший лейтенант Висящев, который обязан был организовать отработку подлодками задачи ТЗ-10, дать распоряжение в минноторпедный сектор береговой базы о выдаче на подлодки типа “Щ” подрывных патронов, знал, что подводная лодка Щ-139 задачу ТЗ-10 выполнять не будет, не проконтролировал возвращение на базу выданного для текущего довольствия подрывного патрона и запала, слабо контролировал работу минеров на подлодках, в частности, не следил за организацией на лодках учета подучаемого боезапаса по минной части. Висящев характеризуется как пьяница, халатно относящийся к своим служебным обязанностям. Вопрос о наказании Висящева возможен в дисциплинарном порядке без привлечения к уголовной ответственности.

3. Подлежит привлечению в дисциплинарном порядке также помощник командира подводной лодки Щ-139 ст. лейтенант

Рейдман. Характеризуется как безвольный, безынициативный командир и к тому же трус.

4. В связи со взрывом на лодке отдел Контрразведки считает целесообразным пересмотреть вопрос о количестве подрывных патронов, подлежащих выдаче на подводной лодке типа “Щ”, по боевой готовности. Это второй случай на ТОФе, когда подрывные патроны и запалы к ним являются непосредственной причиной взрывов. Первый случай на подводной лодке Щ-118 в 1942 году, где также недоставало одного запала.

Командир 2-го отдельного дивизиона подводных лодок капитан 1-го ранга Трипольский сообщил, что в условиях действующих флотов подлодки типа “Щ”, личный состав лодки для высадки диверсионных партий не использовали и лишь осуществляли переброску специальных групп, приходивших на лодку со своим подрывным имуществом, необходимым для выполнения специальных задач, ставившихся командованием перед группами. Лодки имели на борту количество подрывных патронов, необходимое лишь для подрыва лодки в случаях угрозы захвата ее противником.

Такое же мнение высказали (вне заключения) отдельные члены экспертной комиссии, определявшей причины и размеры взрыва. Начальник отдела контрразведки ТОФ генерал-майор береговой службы Мерзленко».

Из спецдонесения особого отдела НКВД по Тихоокеанскому флоту: «19 марта, имея приказание командира Щ-139 капитан-лейтенанта Придатко для выполнения учебной задачи ТЗ-17, Ефимов получил с минно-торпедного склада Владимиро-Ольгинской базы один подрывной патрон и один длинный бикфордов шнур (ДБШ) с запалом. Получив вышесказанное имущество, Ефимов утром 20 марта доложил об этом командиру Щ-319. Придатко вместо того, чтобы ДБШ у Ефимова изъять и до момента его использования хранить в своей каюте, грубо нарушил это элементарное правило. Подрывное имущество оставил у Ефимова, последний же хранил подрывной патрон у себя в тумбочке с 19 марта по 26 апреля с.г.

Подготавливая взрыв корабля, Ефимов воспользовался преступно-халатным отношением Придатко к своим обязанностям и для организации взрыва использовал бикфордов шнур с запалом, который по вине Придатко хранил у себя бесконтрольно свыше месяца. 26 апреля с.г. в 13.55 Ефимов свои преступные намерения привел в исполнение, взорвав при помощи запала ДБШ и подрывного патрона другие 23 подрывных патрона, хранившиеся в 7-м отсеке, за хранение которых Ефимов был ответственным и имел к ним свободный доступ.

Как установлено следствием, Ефимов являлся антисоветски настроенным, не желая служить в военно-морском флоте и в частности на подводной лодке, совершил диверсионный акт на корабле, считая, что взрывом будут уничтожены следы преступления, он же будет обвинен лишь в халатном отношении к хранению подрывного имущества, возможно, уволен из рядов РККФ или, в крайнем случае, переведен на береговую службу».

Осмотр подводной лодки и выводы экспертов

Работы по подъему Щ-139 начались уже через несколько часов после взрыва. Вначале водолазы прямо под водой временно заварили пробоины, затем начали откачивать воду, после этого были заведены понтоны и с их помощью лодку подняли на поверхность. Едва утром 7 мая 1945 года Щ-139 пришвартовали у причала в бухте Ракушка, вокруг нее сразу встали автоматчики НКВД, а затем в 11 часов 15 минут в лодку спустились те, кому по долгу службы было положено первыми войти в изуродованные взрывом отсеки.

Из отчета об осмотре подводной лодки: «Я, заместитель начальника ОКР «СМЕРШ» ТОФ полковник Ларионов совместно со следователем ОКР «СМЕРШ» ВО ВМБ лейтенантом Широковым, в присутствии начальника санитарного отделения ВО ВМБ подполковника мед.службы Ткаченко и начальника сан. службы 2-го ОДПЛ ст. лейтенанта мед.службы Швыркова, сего числа произвел осмотр кормовых отсеков ПЛ Щ-139. Указанные отсе-

ки после взрыва на подлодке, произошедшего 26 апреля, в связи с затоплением лодки находились под водой. Проведенными аварийно-спасательной партией АСО ТОФ работами вырванный взрывом в районе 65—69 шпангоутов левый борт был заделан наваркой стальных листов, откачкой воды и мягкими понтонами в 10.30 07 мая с.г. лодка была поднята, вода выкачана, в результате чего была создана возможность осмотра кормовых отсеков лодки и района взрыва.

Осмотром обнаружено:

В 5-м отсеке:

1. Переборка между 6-м и 5-м отсеками (53,5 шпангоут) имеет трещину, проходящую горизонтально от правого борта до двери. Края трещины толщиной в 12 мм развернуты в сторону 5-го отсека.

2. Дверь переборки в средней части деформирована в сторону 5-го отсека соответственно деформации самой переборки и правого сектора комингса. В момент осмотра дверь была на 90 градусов открыта в сторону 6-го отсека, в такое состояние дверь была приведена уже после откачки воды для того, чтобы проникнуть внутрь для продолжения спасательных работ заделки дыр.

В 6-м отсеке:

3. Внутренняя арматура и оборудование 6-го отсека разрушены, приборы сорваны, палуба хаотически завалена разрушенными механизмами, приборами и вещами, находившимися в 6-м и 7-м отсеках.

4. Слева по выходу ногами к двери, лицом вверх, головою под углом в 60 градусов к правому борту лежит труп, в котором опознан краснофлотец Голушко. Труп лежит на груде металлических обломков. Ноги придавлены металлическими обломками. Руки согнуты на груди, в состоянии покоя. Череп пробит.

5. Прямо по выходу ногами к двери 5-го отсека лежит труп. Труп находится на груде металлических обломков и полузавален металлическими обломками. Ноги широко разброшены, без ботинок и носков. Труп без головы. Из воротника одежды видны

осколки основания черепной коробки, одет в робу, подпоясан ремнем, лежит на животе вниз. В трупе опознан краснофлотец Лазунов.

6. По правому борту на месте разрушенных коек на груди обломков лежит труп, в котором опознан главстаршина Самарин. Ноги и голова придавлены железными частями, одет в шинель. Голова обращена в сторону 7-го отсека.

7. Рядом с ним, ближе к центру, так же на груди обломков лежит труп, в котором опознан краснофлотец Крутков. Голова обращена к 7-му отсеку. Труп привален крышкой лаза переборки 61-го шпангоута, вырванной с кусками переборки.

В 7-м отсеке:

8. Переборка между 6-м и 7-м отсеком (61 шпангоут) вся вырвана, осколки переборки вперемешку с другими осколками нагромождены в 6-м отсеке.

9. По правому борту часть (кусок) переборки размером до 60 см в районе горизонтальной швальной (крепящей) балки сохранилась, виден поперечный разрыв балки шириною в 15 см.

10. Осталась не вырванной часть переборки, примыкающей к левому борту, и часть (левый сектор) комингса.

11. Центральная часть переборки шириною 60 см с двумя вертикальными швальными балками (крепящие стойки) поверху вырвана и лежит от основания наклоном в 30 градусов в сторону 6-го отсека, прикрывая собой труп краснофлотца Круткова.

12. Лаз 61-й переборки вместе с частью переборки (12 мм, сталь) вырван и находится в 6-м отсеке на расстоянии 2,5 м от переборок поверх всех нагромождений, придавливая труп краснофлотца Круткова.

13. Все оборудование и приборы 7-го отсека полностью разрушены, палуба сорвана и разрушена. Дно отсека хаотически завалено разрушенным оборудованием, приборами, свороченными листами палубы и предметами, находившимися в 7-м отсеке в верхней полуокружности торпедного аппарата (трубы), оболочка аппарата также разрушена (разорвана), причем края разрыва резко развернуты наружу (вверх)...

17. Пятый торпедный аппарат имеет поперечный разрыв длиной в 35 см, передняя часть торпедной трубы вогнута внутрь. Стрела прогиба 15 см, направление удара снизу слегка спереди со стороны 6-го аппарата.

18. Вокруг места разрыва на трубе торпедного аппарата видны углубления с неровными краями диаметром 3—5 до 30 мм. Глубиной до 10 мм.

19. Боевой баллон 6-го аппарата отсутствует.

20. Боевой баллон 5-го аппарата сорван с основания и лежит под аппаратом углом в 30 градусов к последнему. На корпусе баллона видны такие же углубления в металле, как и на трубе аппарата. Одно из таких углублений диаметром в 30 см проходит насквозь металл баллона.

21. У задней стенки (73 переборка) отсека на цистерне пресной воды много осколков кислородных баллонов.

22. 64-й и 65-й шпангоуты по левому борту в нескольких местах механическими ударами деформированы в сторону носа лодки.

23. 66-й шпангоут по левому борту по длине до полутора метров развернут (деформирован) в сторону носа лодки.

24. 67-й, 68-й и 69-й шпангоуты по левому борту, начиная с нижней полуокружности и кончая верхней полуокружностью (в районе наклепа мягкого корпуса), по длине от 2,5 до 3 метров вырваны. В этом же районе между 67-м и 70-м шпангоутами по той же высоте (2,5—3 метра) прочный корпус вырван и видна наварка стальных листов, сделанная аварийно-спасательной партией.

25. Верхняя передняя часть цистерны пресной воды деформирована и имеет 2 разрыва, края разрыва погнуты внутрь цистерны.

Осмотр производился с помощью переносных электрических ламп. Сразу же за осмотром все повреждения были сфотографированы.

Группы после осмотра были переданы для составления акта медицинского освидетельствования и погребения». Подписи.

Затем на Щ-319 начали работать эксперты. Их задачей было определить, что и где взорвалось, был ли взрыв следствием случайности, халатности или же был произведен преднамеренно.

Из заключения экспертной комиссии о причине взрыва на подводной лодке Щ-139, происшедшего 26 апреля 1945 года: «Ознакомившись с обстоятельствами, предшествующими взрыву, и обследовав район разрушений на подводной лодке, экспертная группа устанавливает:

Центр взрыва находится под левым торпедным аппаратом в расстоянии от борта 0,5—0,7 метра и от носовой переборки кормовой дифференциальной цистерны около 2—2,5 м, т.е. в штатном месте хранения ящика с подрывными патронами № 3.

Наибольшее воздействие взрывной волны сказалось на корпусе с левого борта, где образовалась пробоина размером 3 на 1,7 метра и в направлении в нос, под углом от 30—35 градусов от плоскости, проведенной через центр взрыва, параллельно диаметральной плоскости подводной лодки.

Взрыв был весьма значительной силы, что характеризуется разрушениями:

а. Обшивка прочного корпуса толщиной 13,5 мм со шпангоутами через 0,5 метра оказалась разрушенной на площади около 6 кв. метров.

б. Переборка на 61-м шпангоуте полностью разрушена.

в. Переборка на 54-м шпангоуте значительно повреждена (перебита) вертикальная стойка, и лист переборки разорван от двери до обшивки прочного корпуса правого борта.

г. Вырвана задраенная крышка входного люка 7-го отсека и отброшена на расстояние около 60 метров, на правый борт к носовой части подлодки, на другую сторону пирса.

д. Все оборудование и механизмы, в том числе и задние трубы торпедных аппаратов, значительно повреждены и в большей части приведены в полную негодность.

е. Значительная часть оборудования 6-го отсека, расположенного выше настила, имеет механические повреждения.

ж. Разбит боевой баллон левого торпедного аппарата.

з. Взорвались 4 кислородных баллона с давлением в них около 130 атмосфер.

и. Имеется пробоина размером около 60 на 30 см на листе выкружки гребного вала под центром взрыва.

4. Источником взрыва в 7-м отсеке могли быть:

а. 23 подрывных патрона № 3, хранившихся в специальном ящике под левым торпедным аппаратом, точно на месте расположения центра взрыва. <...>

б. 4 кислородных баллона, расположенных горизонтально вдоль борта между последним и задней трубой левого торпедного аппарата, так что головная часть баллонов почти соприкасалась с ящиком, где хранились подрывные патроны.

в. 4-я группа баллонов воздуха высокого давления и запальные стаканы, в данном случае невзорвавшиеся.

5. В отсеке взорвались: 23 подрывных патрона № 3 и 4 кислородных баллона. Воздушные баллоны остались целы. Также не взорвались при взрыве хранившиеся в этом же отсеке, но в расстоянии двух метров от ящика с 23-мя подрывными патронами, два подрывных патрона № 3 и десять запальных стаканов торпед.

6. Взрывы кислородных баллонов вообще возможны от воздействия ударов, потери механической прочности оболочки, а также в случаях травления кислорода из баллона на легко воспламеняющиеся вещества, если тому способствует окружающая атмосфера: наличие водорода, паров бензина, жар высокой температуры.

Предположение, что первоисточником взрыва явились кислородные баллоны, в данном случае исключается, так как воздействие ударом не наблюдалось, прочность баллонов испытана в 1943 году, давление в баллонах было ниже положенного. Температура в отсеке не повышалась, паров бензина, водорода в атмосфере 7-го отсека не было.

Детонация подрывных патронов от взрыва кислородных баллонов невозможна.

7. Подрывные патроны исключают возможность самовзрыва, так как это объясняется свойствами тротила и в практике не наблюдалось.

Для подтверждения сказанного выше комиссия произвела следующие опыты:

а. Травление кислорода в течение 20 минут на обильно смоченную маслом паклю. Возгорания и взрыва баллона не произошло.

б. Взрыв патрона № 3 с положенным на него кислородным баллоном. При этом в стороне от него на расстоянии 15 см и с другой стороны в расстоянии 45 см были положены два патрона № 3. Взорвались подорванный патрон с лежащим на нем кислородным баллоном, остальные же два патрона не сдетонировали, что свидетельствует о невозможности детонации подрывных патронов от взрыва кислородных баллонов, находившихся в непосредственной близости. <...>

г. Вторичный подрыв патрона № 3 с подложенным кислородным баллоном привел к взрыву последнего.

ВЫВОДЫ:

1. Единственным правдоподобным предложением, подтверждаемым всем ходом событий и обстановкой на корабле, является то, что взрыв подрывных патронов № 3 в количестве 23 штук, хранившихся в специальном ящике, произошел при помощи специально предназначенного для этой цели первичного детонатора, в данном случае запала с длинным бикфордовым шнуром (ДБШ), вставленного в подрывной патрон и подожженного непосредственно перед взрывом, что подтверждается фактом пропажи полученного на корабль подрывного патрона № 2 и запала с ДБШ, не разысканного до сего времени.

2. Взрыв на подводной лодке Щ-139 не является случайностью или результатом халатности, а представляет собой преднамеренное действие.

Председатель экспертной комиссии инженер-капитан 1-го ранга Дробышев. Члены экспертной комиссии капитан 1-го ранга Киселев, капитан 1-го ранга Пастернак, майор Черемушкин, майор Карагодин, капитан лейтенант Дойников».

Акт одиночки или вражеский заговор

Если подводная лодка была действительно взорвана террористом, то сразу возникает вопрос, а действовал ли этот террорист в одиночку или же являлся членом некоей тайной антисоветской группы. Анализируя имеющиеся у нас документы по делу Щ-139, можно с определенной долей уверенности сказать, что поиски возможных единомышленников лейтенанта Ефимова велись, и небезуспешно...

Из спецдонесения: «Расследованием также установлено, что по своим убеждениям Придатко (речь идет об арестованном командире Щ-139. — *В.Ш.*) был человеком антисоветски настроенным. В сентябре 1942 года Придатко подслушал передачи иностранной радиостанции антисоветского пораженческого характера и распространил их содержание в неоднократных беседах среди офицерского состава...

Находясь под стражей в камере Владивостокской тюрьмы в период май—июнь 1945 года, Придатко среди арестованных проводил антисоветскую агитацию, распространяя клевету на советский строй и материальное положение советского народа, одновременно восхвалял политический строй и жизнь населения в капиталистических странах.

Свидетель Кислицын по данному вопросу показал: “В беседе со мной, в присутствии других арестованных Придатко говорил: “Если бы мне на воле сказали, что в нашей стране так в тюрьмах содержат заключенных, столь безжалостно и при таком режиме, я бы никогда не поверил. Вот когда сам испытал тюрьму свободной страны, оказывается почище любого буржуазного государства, в печати и везде болтает, что в капиталистических странах в тюрьмах невыносимые условия для заключенных, а оказывается, что у нас в несколько раз хуже. Немцы хоть истребляли иностранцев, а у нас своих истребляют, и когда по железной дороге едешь, то одни лагеря. Про нашу страну можно сказать, как про Германию, как страну смерти и тюрем. В СССР сплошная тюрьма. Взял без разрешения банку консервов, получай 3 года и не оправдывайся. Население Советского Союза жи-

вет плохо, основная масса народа разута и раздета, внимания на народ правительство не обращает. В капиталистических странах население живет во много раз лучше, чем советское население. СССР — страна тюрем и смерти. В СССР народ голодает, людей ни за что сажают в тюрьмы. За булку хлеба дают 3—10 лет, скажешь правду, тоже сажают. Советские офицеры живут много хуже, чем рядовые в капиталистических армиях”.

Кроме того, среди арестованных Придатко распространял клевету на большевистскую партию и Советское государство. Обращает на себя внимание и то обстоятельство, что подавляющее большинство фактов преступно-халатного отношения Придатко к своим служебным обязанностям было известно командованию. Придатко имел большое количество дисциплинарных взысканий (только за 1944 год — 8 взысканий), дважды представлялся на отстранение от командования лодкой. Однако, несмотря на очевидность невозможности оставления Придатко на должности командира лодки, благодаря недостаточной бдительности и плохого знания командного состава со стороны ОКО-Са (Отдельные классы офицерского состава) и отдела подплава Придатко не был отстранен от командования лодкой до момента катастрофы, одним из виновников которой он является, до момента ареста Придатко и разоблачения его как преступника.

В процессе следствия по делу вскрыты также факты злоупотребления служебным положением со стороны главного строителя завода № 202 Буль и других. Установлено, при приеме того или иного заказа от кораблей. Буль использовал свое положение, требуя взятку с заказчика. Пример с Буля берут его подчиненные. В результате чего остродефицитные детали (как клапана и т.д.) законным путем на заводе найти трудно, и в то же время, после взятки любые запчасти можно починить.

Из показаний Придатко: “При приеме заказа на установку “Спрута” я обратился к главному строителю завода Буль с просьбой ускорить выполнение заказа. Буль заявил, на заводе нет клапанов, поэтому выполнение задержится. Я стал настойчиво просить Буль достать клапана и ускорить выполнение заказа. Буль заявил: “Если

ты сумеешь достать мне четыре мешка картошки, могу быстро выполнить этот заказ". Одновременно Буль просил достать 600 листов картона или 300 листов листовой фанеры. Я не дал согласия Буль, тогда он заявил: "Ладно, жди!" Механик Уваров договорился с бригадиром завода Сильченко Иваном Петровичем, последний имел у себя клапана, но обещал их дать только при условии, если угостят. Я дал согласие угостить Сильченко, что и выполнил. Клапана Сильченко принес 6 штук, после чего я угостил строителя Федоренко и старшего мастера завода Морозова».

Отметим, что из докладной следует, что арестованный капитан-лейтенант Придатко считал себя незаслуженно наказанным и не слишком лестно отзывался как и о своих прямых начальниках, так и о руководстве государства в целом. Впрочем, вполне возможно, что все это было инспирировано специально. Примеров подобных случаев немало. В камеру подследственного подсаживают специального агента, который вызывает человека на откровенность (а кто не откровенничает в камере, когда нервы на пределе, а эмоции перехлестывают через край!) и провоцирует его на гадости в адрес власти. Поддался на провокацию, сказал в сердцах лишнее, и это сразу пристегивается как обстоятельство, отягощающее вину. Вполне возможно, что у сотрудников НКВД не хватало фактуры, чтобы упечь Придатко за решетку, поэтому и был использован старый как мир, но верный прием с «подсадной уткой», в данном случае «свидетель Кислицын». Теперь Придатко можно было обвинять не только в разгильдяйстве, пьянстве, потери бдительности и стяжательстве, но и в антисоветчине. Тут уж просто за голову схватишься: минер подводной лодки — террорист, а командир — отъявленный антисоветчик! Наверное, следователям искренне хотелось бы связать все воедино. Тогда дело получило бы совсем другой оборот и взрыв подводной лодки был бы уже не делом одиночки, а итогом деятельности группы заговорщиков во главе с командиром субмарины. Тогда сразу возникал вопрос: а все ли члены этой тайной группы выявлены, а не поискать ли еще возможных заговорщиков на других подводных лодках да и вообще на Ти-

хоокеанском флоте? Чем главный строитель завода Буль не единомышленник и подельник Придатко? В 1937 году ведь именно так многие громкие дела и организовывались. Но 1945 год — это не 1937-й, и, по-видимому, нашелся кто-то, кто не дал ход такому повороту следствия. Кто был этот человек и что им руководило, мы уже никогда не узнаем. Вполне возможно, что весной 1945 года у тихоокеанских чекистов было столько реальной работы, что просто недосуг было заниматься надуманными делами. Как бы то ни было, но в итоге обвинения в антисоветчине против Придатко прозвучали как-то второстепенно и, судя по приговору, не слишком были поставлены ему в вину.

Ну а то, что с хранением боезапаса на подводной лодке был полный бардак, видно из следственных документов. Из спецдоношения особого отдела НКВД по Тихоокеанскому флоту: «Придатко, являясь командиром Щ-139, к выполнению своих служебных обязанностей относился преступно-халатно. Отработкой организации службы и укреплением дисциплины на подводной лодке не занимался, подчиненных не учил. Учета боезапаса и подрывного имущества на лодке не вел и контроля за лицами, отвечающими за учет подрывного имущества, не осуществлял. По данному вопросу обвиняемый Ефимов на допросе 5 июня 1945 года показал: “Никакого учета подрывного имущества на лодке не было. Никто хранением подрывного боезапаса не интересовался и никогда у меня не спрашивал”».

Кто он, этот террорист Ефимов?

Из документов расследования: «Ефимов Алексей Алексеевич, 1922 года рождения, уроженец д. Губино, Старицкого р-на, Калининской области, происходит из семьи рабочего, русский, кандидат ВКП(б) с 1944 года. До 1940 года жил с родителями и окончил среднюю школу, в 1940 году поступил в ТОВМУ, которое окончил в апреле месяце 1944 года, после чего был назначен на курсы УОПП, где проучился до июля месяца того же года. После окончания курсов УОПП был назначен командиром мин-

ной группы пл Л-14. В сентябре месяце 1944 года был назначен в отдел боевой подготовки Тихоокеанского торгового флота и по ноябрь месяц находился в заграничном плавании на теплоходе “Камилес” в Портленд. По возвращении из США, был отозван на подводную лодку Л-14, где прослужил до 19.12.44 года, после чего окончил еще одни курсы УОПП и 23.2.45 года прибыл во 2 ОДПЛ на подводную лодку Щ-139.

По службе всеми окружающими характеризуется как человек замкнутый и ко всему безразличный. До момента диверсии ОКР “СМЕРШ” ТОФ на Ефимова никакими компрометирующими материалами не располагал».

Честно говоря, крайне сложно обрисовать психологический портрет лейтенанта Ефимова. К протоколам допросов получить доступ мне так и не удалось. А по текстам донесений и справок дать исчерпывающую характеристику Ефимова как личности достаточно сложно. И все же кое-что сказать можно.

Прежде всего документы напрочь опровергают все ходившие среди ветеранов и историков флота слухи о том, что Щ-319 затонула в результате действий вражеского агента. Эту версию органы контрразведки СМЕРШ Тихоокеанского флота даже не рассматривали, как не упоминалась она и в документах расследования обстоятельств трагедии. При этом факт диверсии в ходе расследования был доказан, как была доказана и причастность к нему командира артиллерийско-минной торпедной части лейтенанта Ефимова. Судя по бумагам, он и сам не слишком отрицал свою причастность — слишком много было против него фактов, как прямых, так и косвенных.

Должен сразу оговориться, что тщательность расследования и доказательная база, на мой взгляд, полностью исключают фальсификацию дела и назначения Ефимова в нем «стрелочником».

Итак, какие же могли быть мотивы столь невероятного по своей бессмысленности и жестокости поступка флотского офицера — уничтожения собственного боевого корабля?

В моей корабельной практике был один весьма необычный случай. Году в 1982-м к нам на МПК-2, где я служил замести-

телем командира корабля, был назначен некий лейтенант, выпускник училища, на должность командира БЧ-3. Тихий и толстый, он с первого дня всем своим видом стал показывать, что ни служба, ни специальность его не слишком интересуют. Во время первого же выхода в море выяснилось, что лейтенант не может стоять вахтенным офицером, так как его укачивает, и вообще, при виде волн он плохо себя чувствует, у него на корабле все время болит голова и мучает бессонница. Для выпускника военно-морского училища это было более чем странно, к тому же бригада ОВР — это не институт благородных девиц и законы службы там достаточно жесткие. Во время второго выхода в море он как-то странно упал с трапа, ведущего на ГКП, ударился головой и якобы получил сотрясение мозга. По приходу в базу лейтенант был отправлен в госпиталь, откуда уже вернулся с бумагой, гласящей, что он не может служить на корабле из-за усилившихся после падения головных болей. Вскоре болезненный командир БЧ-3 был списан на берег в какой-то минный отдел, а через полгода уже с важным видом пришел к нам с проверкой.

Но самое интересное было в другом: вскоре после ухода лейтенанта один из матросов рассказал мне, что случайно видел, как командир БЧ-3 несколько раз забирался на трап и прыгал оттуда на палубу вниз головой. Вначале он все никак не мог решиться, чтобы удариться именно головой, и в последний момент бился спиной и руками, но затем все же довел дело до логического конца. По сути дела, командир БЧ-3 оказался самым настоящим самострелом, которого в военное время следовало тут же вывести на ют и расстрелять перед экипажем. Но время было мирное, да и сам лейтенант от нас уже ушел, так что о рассказе матроса я никому, кроме командира, тогда не поведал.

Уверен, что служившие на флоте читатели вспомнят похожие случаи. О чем это говорит? Да только о том, что трусы, боящиеся кораблей и моря, были во все времена, причем, к сожалению, и среди офицерского состава.

По рассказам ветеранов Великой Отечественной войны я знаю о нескольких случаях, когда офицеры ВМФ, боясь идти в

бой, накладывали на себя руки, оставляя соответствующие записки. На первый взгляд это кажется дико, но так было! Как это ни противоестественно, но для труса легче наложить на себя руки, чем идти в бой, пусть даже без особых шансов выйти отсюда живым. Бог им всем судья, но по крайней мере они поступили по-своему честно. Понимая, что могут в решительный момент подвести товарищей, попасть под трибунал и навлечь неприятности на свои семьи, они избирали свое решение этой проблемы. Определенная логика при этом была. По рассказам ветеранов, обычно в таких случаях командование оформляло смерть самоубийц как погибших при защите Отечества и их семьи получали положенные пенсии.

Но командир БЧ-3 Щ-139 поступил совершенно иначе. Он решил выжить, по сути, взяв в заложники собственный боевой корабль и своих боевых товарищей. Случай сам по себе дичайший по цинизму и гнусности. Чем же руководствовался при этом лейтенант Ефимов?

Как мне кажется, во всей истории с Ефимовым весьма показательным то, что сразу после окончания училища он был отправлен на торговом судне в командировку в США. Цель командировки мне не известна. Можно предположить, что таким образом командование ТОФ пыталось познакомить молодых офицеров-подводников с будущим океанским театром военных действий. Как бы то ни было, но Ефимов узнал, что можно служить на торговых судах, где комфорт не чета быту подводной лодки, да и жизнь за океаном куда лучше, чем на родине.

Думается, совершенно не случайно диверсия было осуществлена именно в апреле 1945 года, сразу же после Ялтинской встречи руководителей антигитлеровской коалиции. Там, как известно, было принято окончательное решение о скором вступлении СССР в войну с Японией. Разумеется, от Сталина до командира какой-то боевой части подводной лодки дистанция огромная. Однако, по воспоминаниям тогдашнего начальника Тихоокеанского отдела Главного штаба ВМФ капитана 2-го ранга В.А. Касатонова, сразу же после Ялтинской конференции на

Тихоокеанском флоте началась усиленная подготовка к скорым боевым действиям против Японии. Корабли ставились в ремонт и ускоренно ремонтировались, чтобы к установленному времени быть в боевом строю. Встала в такой спешный ремонт и Щ-139.

Итак, Ефимов, видимо, полагал, что вытащил счастливую карту. Окончив Тихоокеанское военно-морское училище, он не попал на воюющие флоты, а получил назначение на тыловой Тихоокеанский. Все вроде бы шло неплохо, Отечественная война заканчивалась, и лейтенант считал себя счастливчиком, которому удалось обмануть судьбу и выжить. К тому же он посмотрел другой мир, который ему очень понравился. И тут, как снег на голову, известие, что скоро грядет война с Японией и их лодка срочно становится в ремонт для подготовки к боевым действиям. К этому времени на Тихоокеанский флот на усиление начали приходить и офицеры-подводники с действующих флотов, в первую очередь с Черноморского и Северного. Они рассказывали не воевавшим тихоокеанцам обо всех перипетиях боевых походов, и, разумеется, о многочисленных потерях. Можно представить состояние труса Ефимова! Еще вчера он считал, что обманул судьбу, а тут впереди перспектива погибнуть в боях с японцами. В том, что война будет жестокой, Ефимов не сомневался, о масштабах американо-японского противостояния на Тихом океане лейтенант не мог не знать.

К тому же командир БЧ-3 понимал, что Щ-139 является уже весьма устаревшей и изношенной лодкой. Что касается квалификации Придатко, то его слабая подготовка ни для кого не была секретом. Идти в бой с опытнейшими японцами, имея столь слабого командира, да еще на старой лодке, было почти самоубийственно.

Результатом всех этих размышлений и стал невероятный по цинизму и жестокости план уничтожения собственного корабля. Отметим, что вовсе не случайно был выбран именно момент, когда на борту Щ-139 находилось минимальное количество людей. При этом дело здесь, думается, вовсе не в гуманности Ефимова. Если бы на борту Щ-139 находился весь экипаж, то командиру БЧ-2—3

было бы крайне сложно привести в действие свой план, так как в 6-м отсеке было бы много людей и поджигающий бикфордов шнур офицер, конечно же, привлек бы всеобщее внимание.

Обращает на себя внимание и первоначальная, весьма неуклюжая попытка Ефимова выставить себя неудачным самоубийцей. Поводом к желанию уйти из жизни Ефимов называет свою приверженность к... онанизму. Надуманность такого объяснения очевидна. При том количестве одиноких женщин и тяжелом материально положении большинства из них в 1945 году найти себе если уж не спутницу жизни, то подругу на вечер было для вполне материально обеспеченного офицера-подводника не так уж и сложно. Так что проблема явно надуманная.

Впрочем, эту уловку Ефимова опытные следователи НКВД быстро раскрыли. Уж если Ефимов и хотел покончить счеты с жизнью столь изуверским способом, прихватив с собой на тот свет часть экипажа и уничтожив корабль, то в этом случае он должен был подпалить бикфордов шнур и сесть на ящик с запалами в ожидании взрыва, который бы разнес его в клочья. В этом случае смерть была бы гарантированной и мгновенной. Но лейтенант поступает совершенно иначе. После поджога шнура он прячется в самом удаленном от места взрыва носовом отсеке, явно спасая свою жизнь и рассчитывая пережить устроенный им взрыв. Самоубийцы так не поступают. Так поступают те, кто, совершив преступление, хочет выжить.

Ну а может, Ефимов был просто психически ненормальным человеком? Это также весьма маловероятно. Как известно, офицерский состав ежегодно проходит диспансеризацию, в том числе и у психиатра. Ежегодные медицинские обследования Ефимов проходил, как и всякий курсант в училище. Особая комиссия была и перед назначением на подводные лодки, ведь к здоровью подводников во все времена предъявлялись особые требования. Конечно, во время войны бывало всякое. Но на тыловом Тихоокеанском флоте все старались делать по закону. В ходе расследования Ефимов был также проверен на психическую вменяемость и признан вполне нормальным.

Честно говоря, разбираться в нюансах психики Ефимова, его сексуальных фобиях и преступных планах избежать войны достаточно противно. Вспомним, что все это происходило на фоне все еще продолжавшейся Великой войны. Именно в это время наши войска, теряя сотни тысяч офицеров и солдат, штурмовали Берлин. А сколько таких же молодых мальчишек в лейтенантских погонах легли на долгом и кровавом пути к уже столь близкой победе! Ровесники Ефимова курсантами стояли на смерть у стен Севастополя, Ленинграда и Москвы, подрывались, форсируя минные заграждения в Финском заливе, гибли в атаках вражеских конвоев у берегов Норвегии, в десантах под Керчью и на Эльтигене, в Петергофе и Линахамари. А он все это время знал о войне лишь по сводкам Совинформбюро, спокойно получая высшее образование. Когда же пришла пора и ему встать в боевой строй, тут-то он и показал себя. Жалости к этому человеку я не испытываю. Кого искренне жалко, так это погибших по его вине четырех ребят.

Вскоре состоялся и суд военного трибунала. Решение суда было следующим: бывший командир минно-торпедной боевой части Щ-139 Ефимов, согласно статье 58.9 УК РСФСР, был приговорен к высшей мере, а бывший командир этой подводной лодки Придатко, согласно статьям 58.10 с. 2 и 193—17 «а» УК РСФСР, был приговорен к 6 годам исправительно-трудовых лагерей.

С минером и командиром Щ-139 все понятно, каждый из них получил то, что заслужил. Но что же было делать с командиром 2-го отдельного дивизиона подводных лодок капитаном 1-го ранга Трипольским? После трагедии комдива Трипольского надо было как минимум снимать с должности. Еще бы, прямо в базе взорвана лодка! Думается, командующий Тихоокеанским флотом адмирал Юмашев стоял перед нелегким решением. Мы не знаем, что сыграло здесь роль, личные ли симпатии командующего флотом к знаменитому подводнику или просто трезвый расчет. Конечно, Трипольского можно было тихо убрать с должности, но кто тогда будет готовить подводные лодки к

предстоящей океанской войне, ведь ни один из командиров лодок на Тихоокеанском флоте не имел никакого боевого опыта! Мне неизвестно, что в точности думал в те дни адмирал Юмашев, но логика подсказывает, что он принял решение ограничиться отдачей под суд командира взорванной лодки, сохранив для флота опытнейшего комдива. В качестве оправдания в пользу Трипольского, возможно, было принято во внимание его непродолжительное нахождение в должности. Листая документы, относящиеся к трагедии Щ-139, приходится только удивляться. Имя Трипольского не упоминается там ни разу, словно его вообще не существовало. Что и говорить, к 1945 году даже сотрудники НКВД научились беречь необходимых для войны боевых офицеров.

Как показали последующие события, решение адмирала Юмашева оказалось абсолютно правильным. Фактически именно Трипольский руководил деятельностью тихоокеанских подводников во время боевых действий против японцев. Заслуги его были оценены (думается, не без участия того же Юмашева) более чем щедро — два ордена Боевого Красного Знамени и орден Отечественной войны 1-й степени. А едва закончилась война с Японией, Трипольский был назначен начальником штаба Порт-Артурской военно-морской базы, тогда же он становится и контр-адмиралом. Однако вскоре легендарный подводник тяжело заболевает. Врачи ставят страшный диагноз — ревматизм сердца. В январе 1949 года Герой Советского Союза контр-адмирал А.В. Трипольский умирает в Москве.

Что касается начальника штаба дивизиона капитана 2-го ранга М.И. Кислова, то после ухода из дивизиона Трипольского он некоторое время исполнял должность комдива, но так им и не стал. Кислову вспомнили Щ-139 и куда-то убрали, а дивизион принял опытный подводник-тихоокеанец В.И. Савич-Демянюк.

Саму Щ-139 подняли через две недели и поставили в капитальный ремонт. К августу месяцу лодка снова вошла в строй. Начало боевых действий против Японии 9 августа 1945 года Щ-139 встретила в составе своего родного 2-го отдельного ди-

визиона подводных лодок с базированием на бухту Владимир. «Щуки» Тихоокеанского флота успели в этой войне совершить четыре боевых похода. Щ-134 (капитан-лейтенант А.К. Вдовин) и Щ-135 (капитан-лейтенант Н.Е. Чирков) занимали позиции в зоне ответственности Владимиро-Ольгинской ВМБ. Противник, загнанный ударами союзной авиации, минными постановками и нехваткой нефти в собственные базы, у берегов Приморья, разумеется, не появлялся. Более продуктивным оказалось патрулирование Щ-126 (капитан-лейтенант В.А. Морозов) и Щ-127 (капитан 3-го ранга М.Д. Мельников), действовавших совместно на позиции юго-восточнее Находки. 14 августа Мельников донес, что им обнаружена группа кораблей противника, идущая курсом на запад. Спустя 50 минут командир передал, что соединение идет со скоростью 18 узлов и состоит из линкора и четырех эсминцев! Радиограмма вызвала переполох в штабе ТОФа, поскольку в тот момент к Сейсину двигалось наше десантное соединение. К выходу были подготовлены 12 подводных лодок, но после того, как высланные на разведку самолеты никаких следов загадочного соединения не обнаружили, от их развертывания отказались. Зато Щ-126 встретила не иллюзорного, а реального противника. Вечером 21 августа Морозов обнаружил японский мотобот, который был потоплен артиллерией. Безымянный катерок стал единственным судном, уничтоженным «щуками» в ходе советско-японской войны, и последним в боевой карьере подводных лодок этого типа.

Что касается Щ-139, то в боевых действиях она не участвовала. После произошедшей трагедии на лодку был назначен новый командир, значительно обновлен экипаж. После капитального ремонта Щ-139 еще не успела пройти необходимый курс боевой подготовки, уровень подготовки экипажа тоже желал лучшего. Поэтому командование приняло решение оставить ее в базе, тем более что отработанных лодок хватало. Наверное, если бы боевые действия затянулись, нашлась бы и работа для Щ-139, но все закончилось достаточно быстро, и подводная лодка осталась невостребованной.

12 февраля 1947 года, после знаменитого распоряжения Сталина о разделении Тихоокеанского флота на два самостоятельных флота, Щ-139 вошла в состав 5-го ВМФ, а после объединения этих флотов снова числилась в составе ТОФ.

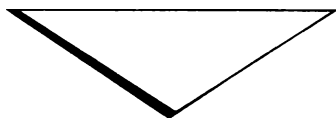
В январе 1949 года вместе со всеми другими «щуками» Щ-139 была отнесена к классу средних подводных лодок, а 10 июня того же года получила и новое (уже третье по счету!) обозначение — С-139.

Последующие годы С-139, как и прежде, находилась в боевом составе флота, отрабатывала учебно-боевые задачи, выходила в море. Менялись командиры, менялись экипажи. Ничем примечательным бывшая Щ-139 не выделялась. Шли годы. На флот приходили уже новые подводные лодки послевоенной постройки, по сравнению с которыми старые «щуки» выглядели музейными экспонатами. Наступала эпоха атомного подводного флота.

9 ноября 1956 года С-139 была выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, а 29 марта 1957 года старую «щуку» исключили из состава ВМФ и разоружили. Тогда же был расформирован и ее последний экипаж. Впрочем, старожилы Тихоокеанского флота утверждают, что корпус старушки Щ-139 еще не был разобран в начале 90-х годов и ее проржавленный остов валялся на осушке в одной из бухт.

В трагедии Щ-139 еще немало темных пятен. Не все документы, относящиеся к взрыву на подводной лодке, и сегодня доступны исследователям. Но все же мы вспомнили об этой трагической странице в истории нашего флота, вспомнили и погибших моряков.

НАГРАЖДЕНИЮ НЕ ПОДЛЕЖАТ...



Всего их было сорок два.
В живых остались семь.
А двадцать шесть из них волна
Не отдала совсем...

*Штурман М-255
Г. Масленников*

О трагедии подводной лодки М-256 я слышал давно и даже собирал попадавшие на глаза материалы, хотя, признаюсь, до чего-то серьезного руки так и не доходили. Волею судьбы, а скорее даже не судьбы, а провидения, я с легкой руки моего одноклассника Саши Сарайкина познакомился с контр-адмиралом Вячеславом Николаевичем Кочетковым, штурманом печально знаменитой М-256. Помню наш первый долгий вечерний разговор о днях минувших...

Потом было посещение с моим однокурсником по военно-морскому училищу Мишей Марченко знаменитого Кронштадтского кладбища и шоковое состояние — могила подводников М-256, разграбленная и брошенная. Наверное, именно тогда окончательно возникло желание рассказать правду о страшной и, увы, забытой трагедии М-256. Рассказать для того, чтобы попытаться восстановить справедливость и воздать должное погибшим на своих боевых постах героям.

В поисках идеальной лодки

Мечта о создании подлинно подводного корабля, которому бы почти не надо было всплывать на поверхность моря, всегда волновала умы моряков. Даже субмарины Второй мировой войны, и те вынуждены были весьма часто всплывать, так как аккумуляторные батареи, питающие электромоторы, дававшие ход под водой, очень быстро разряжались. Теоретический выход был. Надо было выбросить огромные и тяжелые аккумуляторы и заставить дизеля работать под водой, но для этого им нужно было много кислорода, кроме того, надо было куда-то девать и выхлопные газы. А от теории до практики, как известно, путь не близкий. Время от времени в ведущих морских державах создавались опытные образцы таких лодок. В России в начале XX века тоже была лодка такого типа — «Почтовый». Более серьезно к идее лодки с единым двигателем обратились уже в 30-е годы XX века, когда развитие техники позволило принимать новые конструктивные решения. Работу дизелей в подводном положении можно было обеспечить при подаче кислорода, хранящегося в жидком состоянии в специальной цистерне. Несмотря на это, дело продвигалось медленно.

В СССР разработкой подобных лодок тоже занимались. Так, в 1937 году опытным единым двигателем была оснащена лодка XII серии С-92. Осенью следующего года она уже вышла на испытания, которые продолжались более двух лет. К началу Великой Отечественной войны испытания еще не закончились, и С-92 законсервировали. После войны подводная лодка использовалась для отработки новых типов единых двигателей. В 1938—1939 годах ОКБ НКВД разработало проект еще одной подводной лодки с опытной единой энергетической установкой.

В 1941 году была построена опытная подводная лодка М-401. Лодку с «ЕД-ХПИ» спустили на воду в Ленинграде в июне 1941 года. С началом войны ее отбуксировали в Горький, а затем в Баку. М-401 испытывалась на Каспийском море и была принята в состав ВМФ СССР в 1946 году. В 1946 году по постановлению правительства в ЦКБ-18 начались работы по созданию бо-

лее совершенной опытной подводной лодки проекта 615. Главным конструктором был назначен А.С. Кассациер. В 1948 году за создание новой энергоустановки для подводной лодки группе специалистов была присуждена Сталинская премия. Именно М-401, несмотря на постигшие ее беды, стала прообразом будущих наших серийных подводных лодок с единым двигателем. Создание «единых» двигателей позволило в 1,6 раза увеличить как полную скорость подводного хода, так и район плавания этой скоростью. Район плавания экономической подводной скоростью увеличился до 360 миль. Это был большой прогресс, но плата за это, как оказалось, была тоже высокой...

Один из крупнейших отечественных специалистов по непотопляемости подводных лодок профессор Худяков пишет: «Первые взрывы — “хлопки” — происходили еще на опытной подводной лодке С-92 (подводная лодка XII серии), переоборудованной для испытания энергоустановки РЕДО (регенеративного единого двигателя особого назначения, работавшего по замкнутому циклу, конструктор — С.А. Базилевский), а также на экспериментальной подводной лодке М-401 проекта 95 с энергоустановкой ЕД-ХПИ (главный конструктор подводной лодки — А.С. Кассациер, конструктор энергоустановки — В.С. Дмитриевский).

Во время испытаний, которые проводились в период Великой Отечественной войны на Каспийском море, 23 ноября 1942 г. на подводной лодке М-401 при работе энергоустановки по замкнутому циклу в подводном положении в результате заклинивания (в открытом положении) дистанционно управляемого клапана подачи кислорода в носовом дизельном отсеке возник сильный пожар, едва не закончившийся гибелью корабля. Во время этого пожара, получив тяжелые ожоги, погиб В.С. Дмитриевский, достаточно странные действия которого так и не получили однозначного объяснения.

После всплытия в надводное положение В.С. Дмитриевский без разрешения командира подводной лодки М.И. Шейхатова и инженер-механика Ю.Н. Кузьминского, грубейше нарушая

инструкцию по посещению дизельных отсеков, необитаемых во время работы энергоустановки по замкнутому циклу, отдраил переборочный люк и пошел в аварийный отсек. Через несколько секунд он выскочил оттуда в горящей одежде, пламя на которой было потушено личным составом центрального поста. Затем В.С. Дмитриевский, опасаясь, видимо, нарастания давления в кислородной цистерне, самостоятельно открыл клапан на трубопроводе стравливания кислорода в центральный пост. Одежда на В.С. Дмитриевском вновь загорелась, одновременно начался пожар в центральном посту. Оператор пульта управления Н.С. Иссерлис перекрыл клапан стравливания кислорода в центральный пост и открыл клапан его стравливания за борт. Из-за большой загазованности отсеков личный состав покинул корабль и перешел на обеспечивающий тральщик. Подводная лодка осталась на плаву.

Существовала версия, ее охотно поддерживали работники НКВД, согласно которой В.С. Дмитриевский, находясь в состоянии большого нервного, физического и морального перенапряжения (он длительное время находился в заключении), из-за этой крупной неудачи хотел покончить с собой. После аварии инженер-механик Ю.Н. Кузьминский был вызван лично к Берии, который, как выяснилось, был уже знаком с конструкцией М-401, с программой проводимых испытаний. Работников Наркомата внутренних дел занимала версия специально спланированной акции со стороны создателей М-401 и лично В.С. Дмитриевского. Эта авария, произошедшая к тому же в годы войны, надолго задержала завершение испытаний М-401 (заводские ходовые испытания были закончены только 10 июня 1945 г.). Подводная лодка была принята в состав ВМФ только в 1946 году».

Еще одной страной, где шли интенсивные работы по созданию подводных лодок с единым двигателем внутреннего сгорания, была фашистская Германия. В Германии единый двигатель назывался «крейслауф» — круговорот. К середине Второй мировой войны немцам удалось создать более-менее надежный двигатель. В 1943 году адмирал Дениц добился разрешения на

постройку экспериментальной подлодки XVII серии с дизелем «крейслауф». В 1944 году ее заложили под обозначением U-798, но до конца войны спустить на воду не успели.

В 1930-х годах в Германии предпринималась еще одна попытка создать двигатель, работающий по замкнутому циклу, но с применением в качестве окислителя не кислорода, а перекиси водорода. Автором идеи был инженер Гельмут Вальтер. Инженер пришел к выводу, что наиболее эффективно свойства концентрированной перекиси водорода можно использовать не в дизельной, а в турбинной установке. В 1937 году Вальтер доложил результаты своих опытов руководству германских ВМС и заверил всех в возможности создания подводных лодок с парогазовыми турбинными установками с невиданной скоростью подводного хода — более 20 узлов. Было принято решение о форсировании создания лодки с турбиной Вальтера. Расчеты показали, что она может развивать скорость до 28 узлов, более чем в два раза больше, чем лодки того времени. Однако в дальнейшую разработку свои коррективы внесла война.

И все же немцы заложили восемь таких подводных лодок нескольких серий. Фактически лодки развивали под водой ход до 19 узлов, что тоже было очень много. Ни одна из лодок с двигателями Вальтера в боевых действиях так и не участвовала. Перед капитуляцией все они были затоплены экипажами. Но союзники все же две лодки подняли. Одну отправили в США, другую в Англию. Там специалисты изучили немецкие новинки, а англичане даже провели натурные испытания. В 1956 году англичане ввели в строй свои опытные подлодки «Эксплорер» и «Экскалибур» с двигателями Вальтера. Что касается американцев, то, изучив трофейную лодку, они от развития этой темы отказались и сосредоточили все усилия на внедрении атомных установок. Позднее за ними последовали и англичане.

Опыт строительства и испытаний советской опытовой М-401 позволил сделать следующий шаг — перейти к созданию более совершенной опытовой подводной лодки проекта 615. Заложенная в 1950 году на судостроительном заводе «Судомех»,

подводная лодка проекта 615 вошла в состав ВМФ в 1953 году и получила тактический номер М-254. Заводские, ходовые, а затем и государственные испытания проводились в Таллинской военно-морской базе. В то же время применение «единого» двигателя, как это часто бывает при создании новой военной техники, было делом весьма небезопасным.

Сегодня считается, что эксплуатация подводных лодок с «единым» двигателем позволила создать предпосылки для создания более совершенных подводных лодок с атомной энергетической установкой. Необходимо оговориться, что особое значение в этом процессе принадлежало еще одной опытовой подводной лодке — С-99 проекта 617. На ней впервые в СССР была установлена турбинная установка, в которой в качестве кислородоносителя использовалась перекись водорода 80 %-й концентрации. На С-99 впервые была достигнута уникальная по тому времени 20-узловая скорость подводного хода, причем эту скорость лодка могла развивать в течение 6 часов. Однако в мае 1959 года и на этой лодке произошел взрыв, приведший к полному затоплению турбинного отсека. Экипаж при этом не только спас лодку от гибели, но и довел ее до базы своим ходом.

Эти непредсказуемые «зажигалки»

Сразу же вслед за испытаниями М-254, в ходе которых подводная лодка продемонстрировала неплохие возможности, было решено, не откладывая дела в долгий ящик, приступить к строительству большой серии лодок несколько усовершенствованного проекта 615, получившего наименование А615. Подводные лодки этого проекта проектировались ЦКБ МТ «Рубин» и строились на ГУП «Адмиралтейские верфи» в Ленинграде в период с 1948-го по 1959 год. Всего их было построено 30 единиц, из них 23 — на судостроительном заводе «Судомех» и 7 — на Адмиралтейском заводе (А. Марти). Советский Союз стал единственной военно-морской державой, серийно строившей корабли с подобной силовой установкой. Серийные подводные лодки про-

екта А615 в составе ВМФ СССР стали наиболее эффективными кораблями закрытых морей.

Малые подводные лодки проекта А615 предназначались для боевых действий в прибрежных районах Балтийского и Черного морей. Главный конструктор — А.С. Кассациер. Дизельная машинная установка субмарин на подводном ходу работала по замкнутому циклу с использованием жидкого кислорода и твердого хемпоглотителя. Применение «единого двигателя» позволило увеличить скоростные данные и дальность плавания лодок проекта А615, на чем мы остановимся ниже.

Следует сказать, что подводные лодки этого проекта к 1957 году только что вошли в состав ВМФ и были окружены ореолом таинственности и сверхсекретности. Это было связано с тем, что подводные лодки проекта А615 принципиально отличались от своих предшественников — дизель-электрических подводных лодок. Они были способны плавать в подводном положении, используя двигатели внутреннего сгорания в режиме работы по замкнутому циклу. Официально субмарины проекта А615 именовались подводными лодками с единым двигателем, но среди моряков получили более мрачное название — «зажигалки». Они и на самом деле напоминали зажигалки, под завязку наполненные не только топливом, но и чрезвычайно опасным жидким кислородом. К сожалению, «зажигалки» в полной мере оправдали данное им прозвище. Вся история их испытаний и эксплуатации — это история пожаров, аварий и катастроф.

Для понимания сути вопроса необходимо остановиться на конструктивных особенностях этих лодок. Ранее в надводном положении ход подводных лодок обеспечивался дизелями, которым для работы необходим кислород, а в подводном — электродвигателями, которым кислород не нужен, так как они питаются энергией аккумуляторных батарей. Однако наличие двух видов двигателей имело серьезные недостатки: громоздкость, большой вес «двойного комплекта» двигателей, а самое главное — ограниченность емкости аккумуляторов, что делало необходимыми частые всплытия лодки на поверхность.

Сам принцип работы двигателей А615 по замкнутому циклу заключался в следующем: отработанные газы из выхлопного коллектора дизеля поступали в газоохладитель, где охлаждались и освобождались от водяных паров и механических примесей. В дальнейшем они направлялись в газофильтр с химопоглотителем, в котором поглощался углекислый газ. При химической реакции между поглотителем и углекислым газом происходил незначительный подогрев очищенных газов. Дальнейшее охлаждение обратного газа и освобождение его от избыточной влаги осуществлялось в конденсаторе. Освобожденный от углекислого газа и избытка влаги выхлопной газ направлялся в газовый смеситель. В него же по трубопроводу под давлением добавлялся газообразный кислород в определенной пропорции. Из смесителя газ подавался в дизельный отсек. Даже одно описание принципа работы двигателей по единому циклу показывает, насколько сложен и опасен был этот процесс. Чего стоят только процесс смешивания газов с кислородом и происходящие при этом сложные химические реакции. Если же принять во внимание, что освоение этих двигателей еще только начиналось и они нуждались в большой доработке, то становится понятен тот ежеминутный риск, которым подвергались подводники на этих субмаринах.

Главным компонентом для обеспечения работы дизелей в подводном положении являлся жидкий кислород. О том, какие неприятности и опасности таил он в себе, говорит соответствующая справка: «Жидкий кислород имеет низкую температуру кипения и потому быстро испаряется. Потери при заправке (в качестве окислителя ракетного топлива) на испарение могут составить 50 %. Недостаточная герметичность емкостей может привести к повышению содержания кислорода в воздухе помещений. Содержание кислорода в помещении не должно превышать 25 %. Жидкий кислород, емкости, в которых он хранится, и трубопроводы могут послужить причиной обморожения личного состава. Вещества, пропитанные жидким кислородом (ветошь, масла), становятся взрывоопасными. Испаряющийся кислород сорбируется также и волосистыми частями тела.

Кислород является сильным окислителем. Вдыхание воздуха, содержащего по объему более 25 % молекулярного кислорода, негативно влияет на зубы и верхние дыхательные пути. Представляет опасность для здоровья людей и контакт с таким веществом, каким является химический поглотитель кислорода, в больших количествах погружаемый на подводные лодки, заправляемые жидким кислородом. ХПИ — химический поглотитель известковый — также является фактором, вредно влияющим на здоровье личного состава. При погрузке попадание ХПИ на кожу и на слизистые дыхательных путей в виде пыли и аэрозоля может стать причиной развития воспалительных процессов и ожогов. Вдыхание известковой пыли оказывает раздражающее действие, особенно опасно попадание такой пыли в глаза.

Опасность работы с жидким кислородом связана также и с тем, что при попадании его на ряд материалов (дерево, бумагу, уголь, асфальт и т.д.), они способны детонировать. Длительное вдыхание чистого кислорода ведет к развитию воспаления слизистых оболочек ротовой полости и верхних дыхательных путей, молекулярный кислород при контакте с клетками может стать причиной развития патологических процессов в тканях вследствие нарушения мембран клеток и функций тканей.

Таким образом, риск обморожения, поражения слизистых оболочек ротовой полости, верхних дыхательных путей и глаз с последующим развитием патологических процессов и хронических болезней для личного состава подводных лодок “малютки” проекта А615 был чрезвычайно высоким. При этом превышение объема кислорода в воздухе выше 23 % опасно и неизбежно вело к возникновению пожара.

Техника безопасности при работе с жидким кислородом является очень сложной и включает большое число требований, тем более в замкнутых помещениях. После пребывания в среде, обогащенной кислородом, в течение 30 минут необходимы проветривание одежды и исключение возможных искр вследствие курения или других случайных причин».

Напомним, что жидкого кислорода на М-256 было не ведро и не бочка, а почти 8,5 тонны! Плавать с таким количеством этого опаснейшего вещества — все равно что курить, сидя в бочке с порохом...

Полуторакорпусная трехвинтовая лодка, разделенная на семь отсеков, имела ограждение рубки, выполненное из дюралюминия, и три дизеля по 900 л.с. — два бортовых и один средний. Водоизмещение лодки составляло: надводное — 460 тонн, подводное — 540 тонн. Основные размеры: длина 56,8 м, ширина 4,5 м, осадка 3,6 м. Глубина погружения до 160 метров, скорость хода надводная — 16 узлов, подводная — 15 узлов. Экипаж лодки 30 человек, из них 6 офицеров. Автономность лодки составляла 10 суток, а дальность плавания превышала дальность плавания основных субмарин советского ВМФ 613 проекта в подводном положении в четыре раза.

Подводная лодка проекта А615 была вооружена четырьмя торпедными аппаратами и новейшими по тем временам средствами обнаружения надводных и подводных целей, приборами для выхода в торпедную атаку. Четырехчасовой запас максимальных (до 15 узлов) подводных скоростей позволял значительно повысить эффективность торпедных атак, а также успешно уклоняться и отрываться от противолодочных сил противника.

Проект А615 с самого начала курировали КГБ и лично Л.П. Берия. Кто-то тут же обвинил его во всех недостатках новой лодки. Разумеется, сегодня на Берия можно валить все, что только заблагорассудится, но за конкретными недостатками конструкции стояли конкретные исполнители. Однако следует отметить, что присутствие такого крутого «погонялы» исключало возможность более спокойного и глубокого аналитического изучения двигателя и компонентов химии при его работе.

Несколько слов о предназначении отсеков. В первом торпедном отсеке помимо торпедных аппаратов был расположен еще и камбуз. Второй отсек являлся жилым. В нем располагалась кают-компания — притиснутый к переборке столик для офицеров, питающихся в две смены. Здесь же находилась каюта ко-

мандира — настоящий платяной шкаф, в который можно было втиснуться только боком, здесь, кроме узкой койки и сейфа, ничего больше не умещалось. Всем же остальным офицерам и мичманам полагались откидывающиеся койки в два этажа. Матросы же спали кто где мог. Помимо всего прочего, во втором отсеке был установлен торпедный автомат стрельбы (ТАС) для выработки данных на применение торпед. Это было очень неудобно, так как во время торпедной атаки командир должен был находиться в третьем отсеке, но другого места для ТАСа на лодке просто не нашлось.

Третий отсек — это центральный пост управления лодкой, механизмами и оружием. Отсюда осуществлялось и управление борьбой за живучесть подводной лодки при возникновении пожара и поступлении воды внутрь прочного корпуса. В нем располагались: рубка связи, гидроакустическая рубка, рубка радиометристов, станция погружения и всплытия, здесь же было место работы штурмана, вахтенного офицера, вахтенного инженер-механика. Надо ли говорить, что теснота в третьем отсеке была просто невероятная.

В четвертом отсеке были побортно расположены выгородки химопоглотителя, палуба в нем была несколько приподнята относительно смежных с ним третьим и пятым отсеками, так как внизу, под палубой, располагалась цистерна с жидким кислородом (8,5 тонны), а в кормовой части побортно размещались пульта управления бортовыми дизелями. Между выгородками химопоглотителя можно было протиснуться только боком и пригнувшись.

Пятый отсек был дизельный. Здесь побортно в специальных выгородках были расположены два реверсивных дизеля, у кормовой переборки — пульт управления третьим дизелем.

Шестой отсек, в котором в выгородке располагался средний дизель, был необитаем. Он был разделен на две неравные части переборкой, параллельной диаметральной плоскости корабля, смещенной в сторону правого борта. По узкому и низкому коридору между правым бортом подводной лодки на карачках можно

было добраться из пятого отсека в седьмой. Там были расположены главный электродвигатель, устройства запасного управления рулями и гальюн.

Вице-адмирал В.Н. Буров в своей книге «Отечественное военное кораблестроение в третьем тысячелетии своей истории» пишет: «...Существенным недостатком подводных лодок пр. А615 являлась значительная потеря жидкого кислорода на складе за счет его испарения. За время государственных испытаний было произведено и отгружено на склад ВМФ (г. Лиепая) 533 т жидкого кислорода, на складе в Лиепаве заприходовано 278 т, т.е. 47,3 %. Со склада на подводные лодки было выдано 133 т, т.е. 22,7 % отгруженного кислорода. Из этого количества только 20 т, т.е. 4,5 % отгруженного с завода, было использовано по прямому назначению... Большая испаряемость жидкого кислорода не только создала чрезмерные сложности содержания его на базах, но и ставила дальность плавания в подводном положении в зависимость от сроков хранения жидкого кислорода на борту. Это препятствовало повышению автономности плавания... В 1955—1957 годах с началом интенсивного плавания на подводных лодках пр. А615 произошел ряд крупных аварий, связанных с пожарами и взрывами в машинных выгородках».

Но и это далеко не все. Одно дело — теоретические расчеты, а совсем иное — реальность. То, о чем конструкторы говорили как о новых достижениях, на деле оказалось больше бедой для новых совсекретных субмарин. Вот что пишет по этому поводу контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков: «К сожалению, не могу привести конкретные данные по шумности подводной лодки при различных режимах работы дизелей в подводном положении, но знаю по опыту, что когда работали два дизеля на среднем ходу, то лодочные гидроакустики на станции “Тамир-5Л” уже ничего за бортом не слышали. Можно с достаточной степенью достоверности предположить, что противолодочные силы с такой подводной лодкой имели бы плотный гидроакустический контакт».

После катастрофы бывший штурман М-256 служил на дизель-электрической подводной лодке проекта 613, командо-

вал подводной лодкой проекта 641. По обитаемости эти проекты были райскими в сравнении с «малютками» проекта А615. На подводных лодках проекта А615 взрыво- и пожароопасность энергетической установки были как бы постоянным фактором, который довлел над личным составом, тем более после аварии с человеческими жертвами на подводной лодке М-259 (командир Бутузов Е.В.) в августе 1956 г. Никто не знал, отчего происходят внезапные взрывы с одновременными всеобъемлющими пожарами. Считалось, что содержание кислорода в газовой среде машинных выгородок при работе энергетической установки в подводном положении должно составлять 19—24 %. Категорически запрещалось повышать содержание кислорода более 26 %.

Служба на подводных лодках с «единым» двигателем была сопряжена со значительными сложностями. В обитаемых частях отсеков при работе машинной установки по замкнутому циклу всегда было повышенное содержание кислорода, из машинных выгородок просачивались токсичные газы. Поэтому на этих подводных лодках в подводном положении всегда существовала высокая степень пожароопасности и токсичности обитаемой среды, т.е. степень риска всегда была чрезмерно высока. Можно только представить, в каком психологическом напряжении находился личный состав на подводных лодках в море при отработке задач! Впрочем, подводников на «зажигалках» не оставляли без внимания. Была введена какая-то незначительная финансовая надбавка «за вздрагивание», как тут же иронично прозвали ее подводники.

В декабре 1955 года чудом не случилась трагедия на еще одной «зажигалке», М-351. В тот день только что построенная «малютка» вышла в полигон северо-западнее Таллина для приемо-сдаточных испытаний. Помимо экипажа на борту находились и специалисты завода-изготовителя. Погрузились. На глубине 30 метров в момент пуска бортовых дизелей по замкнутому циклу из дизельного отсека донесся негромкий хлопок. На команду «Осмотреться в отсеках!» кормовые отсеки не ответили. После аварийного всплытия 5-й, 6-й и 7-й отсеки по-прежнему не отвечали. Проникнуть в 5-й отсек через переборочную дверь

4-го не удалось, так как дверь была наглухо задраена «на барашки» со стороны 5-го отсека.

Несмотря на штормовую погоду, предварительно создав подводной лодке дифферент на нос, в 7-й отсек через кормовой люк были посланы на разведку двое матросов с индивидуальными спасательными аппаратами. Разведчики спустились в лодку и задраили за собой кормовой люк. Прошло несколько минут, но на связь с центральным никто не вышел и на запросы не отвечал. Ситуация приобретала трагический характер. Следующим в 7-й отсек спустился командир БЧ-5, который предварительно на верхней палубе включился в ИДА.

Несколько минут томительного ожидания, и инженер-механик докладывает на мостик, что все люди в кормовых отсеках находятся на боевых постах без признаков жизни, также без сознания лежат оба разведчика. У многих изо рта выступила пена. Было видно, что подводники в момент аварии пытались включиться в ИДА, но не успели это сделать. Признаков пожара обнаружено не было. Семнадцать матросов и старшин из кормовых отсеков были оперативно подняты на верхнюю палубу, где им оказали первую помощь. То, что все остались живы, следует считать невероятной удачей. Еще бы несколько минут нахождения в отсеках, и все бы погибли. На свежем морском воздухе люди постепенно пришли в сознание. Как оказалось, при пуске бортовых дизелей М-50П по замкнутому циклу на подводной лодке М-351 произошел взрыв. Переборки буквально «вспучило», появились трещины в швах. После произведенного ремонта приемо-сдаточные испытания М-351 возобновились.

Должных выводов из происшествия сделано так и не было. А ведь уже было очевидно, что физико-химические процессы, протекающие в выгородках дизелей, работающих по замкнутому циклу, изучены поверхностно, а значит, можно ожидать больших неприятностей.

К сожалению, история с М-351 была началом целой цепи трагедий с лодками этого проекта. Главные аварии и катастрофы были еще впереди...

Трагедия М-259

Недавно в львовском издательстве вышла в свет книга ветерана-подводника Виктора Николаевича Пивоварова «Кривая погружения». Книга посвящена учебе автора в севастопольском ВВМИУ и его службе на подводных лодках. Свою лейтенантскую службу Виктор Пивоваров начинал именно на печально известной М-259. Думаю, что читателям будет небезынтересно познакомиться с воспоминаниями непосредственного участника тех далеких трагических событий. Дело еще и в том, что книга В. Пивоварова вышла во Львове столь мизерным тиражом, что до российского читателя она вряд ли когда-нибудь дойдет.

Из воспоминаний контр-адмирала в отставке В.Н. Кочеткова: «Виктор Пивоваров, приехав в Петербург, подарил книгу своим однокашникам, друзьям и сослуживцам по подводным лодкам. Содержание книги всем понравилось. В 1958 году по моей просьбе, после трагедии на пл М-256, я был назначен командиром левой группы на пл проекта 613 С-169 отдельной бригады строящихся и ремонтирующихся подводных лодок в Кронштадте. На этой лодке уже проходил службу опаленный взрывом и пожаром Виктор Пивоваров. Виктор был грамотным и практически подготовленным командиром электромеханической боевой части с высоким чувством ответственности за подводную лодку и экипаж. О наших бывших “водно-пожарных делах” он никогда не говорил. В 1961 году служба раскидала нас по разным флотам, и мы не делились более 35 лет. В мае 2005 года раздался последний звонок, и я получил приглашение на встречу на Витебском вокзале. Пивоваров уже уезжал во Львов. Очень хорошо поговорили. При расставании он и подарил мне свою книгу, подписав ее: “Вячеславу Николаевичу Кочетову. Один из нас прошел через огонь, другой через воду, а медных трубок и трубочек на подводных лодках хватало на всех...” Он планировал издать вторую книгу с добавлениями и изменениями. Мы еще раз встречались с В. Пивоваровым, посетили Кронштадт, могилы моряков М-259 и М-256».

Итак, о событиях 12 августа 1956 года на М-259 рассказывает ветеран-подводник Виктор Пивоваров: «Подводная лодка, на

которую я получил назначение помощником командира электро-механической боевой части, стояла в Ленинграде у стенки Адмиралтейского завода. На ней заканчивались швартовые испытания механизмов и систем. Мой непосредственный начальник инженер-лейтенант Владимир Александрович Бойко ввел меня в курс происходящего на лодке и поставил задачу как можно быстрее освоить свои обязанности.

Экипаж лодки был полностью укомплектован. Ему предстояло принять от завода новую подводную лодку. Перед этим экипажу требовалось отработать и сдать задачу по управлению лодкой и ее механизмами при плавании в подводном и надводном положениях.

Для обучения нашего экипажа была выделена подводная лодка М-259 аналогичного с нашим проекта. Командовал ею капитан 3-го ранга Евгений Васильевич Бутузов, а инженер-механиком был ст. инженер-лейтенант Николай Петрович Первухин.

1 июля 1956 года наш экипаж на М-259 отправился в западную часть Финского залива, где находились полигоны для отработки задач подводными лодками. Базировались лодки на маневренной базе острова Мощный. Никаких вспомогательных служб для обеспечения подводных лодок на острове в то время еще не существовало. Использовались его удобная бухта и короткий пирс, к которому швартовалась наша малютка.

Начались напряженные рабочие будни. Возвращались из полигона часа в 23, приводили механизмы в исходное положение, несколько часов отдыхали. А в 5 часов утра начинали приготовление к новому выходу.

В заведование помощника инженер-механика входило все то, что обеспечивало движение подводной лодки: три дизеля, гребной электродвигатель, аккумуляторная батарея и множество систем, которые их обслуживали. Эти механизмы расположены в кормовой части лодки. Они полностью заполняли четвертый, пятый, шестой и седьмой отсеки. Мой командный пункт находился в проходе четвертого отсека между выгородками с химическим поглотителем. Сидел я на откидном стульчике, своим телом

перекрывая весь проход. Справа и слева от меня в утопленных нишах располагались посты управления бортовыми дизелями, а впереди было место химика-оператора, спина которого опиралась на мои колени.

Для возможности контролировать показания приборов во время работы среднего дизеля я держал открытыми переборочные двери в пятый отсек, что позднее усугубит аварийную обстановку, но тогда иного способа контроля я не видел. На моем боевом посту не было ни одного прибора для контроля работы среднего двигателя.

Личному составу подводных лодок, использующих жидкий кислород, выдавались кожаные брюки и куртка, такие же, как у танкистов. Летом в машинных отсеках температура воздуха переваливает за 50 градусов и в кожаной упаковке можно выдержать только несколько минут. Поэтому, с моего согласия, все мотористы находились по пояс раздетыми. Мы напоминали грешников в аду. Потом я буду объяснять следователю причину нарушения нами формы одежды...

Время в полигоне было максимально загружено практически учениями. Отрабатывали управление силовой установкой, изменяли глубину погружения и скорость движения лодки при возникновении различных нештатных ситуаций.

Все шло по плану, техника работала исправно, и никаких неожиданностей не происходило. К концу месяца наш экипаж приобрел достаточные навыки управления. Для контроля за нашими действиями из штатного состава М-259 в море выходили командир, инженер-механик и несколько старшин команд. Я уже был допущен к самостоятельному управлению силовой установкой, и мои действия никто не страховал.

В том году на воскресенье 29 июля выпал день ВМФ. Встретили мы праздник в Кронштадте, куда прибыли для пополнения запасов кислорода. В этот день после обеда мне разрешили по личным делам поехать в Ленинград. Первым делом я зашел на Главную почту, где накапливалась корреспонденция в адрес нашего экипажа. Кроме писем, мне дали несколько телеграмм

“Молния” на имя нашего химика-оператора Володи Новикова. Содержание телеграмм было печальным: “Брата Колю убило электротоком”. Пришлось немедленно вернуться в Кронштадт. О беде доложил командиру, который сразу же вызвал Новикова и выразил ему соболезнование.

Для подводной лодки складывалась сложная ситуация. Полагалось отпустить Новикова на десять суток к родителям, но завтра предстоял выход лодки для продолжения отработки задачи, а химику замены нет. Решение принял сам Володя — он пойдет в море, а родителям даст телеграмму, что приедет через две недели. Мы понимали, что командиру тяжело утвердить такое решение, но иного выхода он не нашел. Забегая вперед, скажу, что через две недели родителям пришлось самим приехать к сыну в Кронштадт и проводить его в последний путь. Пишу о грустных вещах, но хочу, чтобы хоть об одной трагедии из многих, которые случились на подводном флоте, знали всю правду.

На следующий день после праздника подводная лодка М-259 снова ушла в район полигонов, и мы продолжили отработку задачи.

Наступило воскресенье 12 августа. Завтра 13 число и вдобавок понедельник. В море не пойдем, прикрываясь необходимостью проведения политических занятий. Отдохнем и осмотримся, команда и механизмы устали.

Жидкого кислорода в цистерне осталось на несколько рабочих дней, химопоглотитель тоже выработался и частично потерял способность поглощать углекислый газ, из-за чего при работающих в подводном положении дизелях в машинных выгородках стоит плотная дымка, и они плохо просматриваются через смотровой иллюминатор. Но до окончания отработки экипажа оставалось три выхода в море. По замкнутому циклу, в основном, будем ходить под одним средним дизелем малыми ходами. Поэтому запасов кислорода и возможностей химопоглотителя должно хватить.

Завтра в спокойной обстановке надо будет разобраться с газоанализатором кислорода, стрелка которого начала “плавать” и показания вызывают сомнения.

Но это будет завтра, а сегодня, 12 августа, мы рано утром ушли в полигон “К-17”. Погода в этот день выдалась прекрасная. Небо до горизонта голубое, солнце яркое, море без единой морщинки — праздник природы, который она всегда устраивает в конце лета.

Спокойствие природы в этот день передалось и экипажу подводной лодки. Все работали как-то заторможенно, команды звучали не так резко и требовательно, как обычно. Техника тоже с каким-то непониманием выполняла свои обязанности.

Первым отказал испаритель-подогреватель жидкого кислорода. Он замерз, и для обеспечения работы двигателей пришлось брать кислород из верхней части цистерны, где он находился в газообразном состоянии.

Затем замерла на месте стрелка газоанализатора кислорода. Она постоянно показывала 21 % и никак не реагировала, когда я вручную изменял подачу кислорода к смесителю.

Средний дизель тоже начал нервничать и самопроизвольно снижать обороты, а затем, словно одумавшись, рывком обороты увеличивал. Давление газовой смеси в машинной выгородке росло быстрее, чем всегда, и компрессор для его снятия работал постоянно.

Наконец наступил момент, когда я понял, что процесс переходит в неуправляемую стадию. Свои наблюдения и сомнения по переговорной трубе доложил в центральный пост, откуда мне приказали уменьшить подачу кислорода ручным корректором. Подачу уменьшил, после чего средний двигатель еще чаще стал сбрасывать обороты. Еще раз доложил в центральный пост. Пришел инженер-механик Николай Первухин. Он сразу же направился в пятый отсек к посту управления средним двигателем.

Последующие события развивались стремительно. Первухин никаких вопросов не задавал, ни с кем не советовался, а молча, сам перевел рукоятку управления средним двигателем во второе положение, которое используется для обеспечения работы двигателя при повышенном противодавлении выхлопным газам. В процессе перевода из первого во второе положение двигатель

останавливается, а затем происходит повторный его пуск. Именно в это мгновение случилось неожиданное и непредвиденное — взорвалась газовая смесь в выгородке среднего дизеля.

В момент взрыва я находился на своем штатном рабочем месте и через открытую в пятый отсек дверь видел, как разорвалась верхняя часть переборки между пятым и шестым отсеками. Из образовавшейся пробоины вылетел огненный шар размером со школьный глобус. Взрывная волна прошла пятый отсек и пронеслась по проходу четвертого. Меня сдуло с места, протащило по проходу и ударило о носовую переборку. Сила взрыва была такой, что, как потом выяснилось, по пути мое тело сорвало со штатного места установку регенерации воздуха, которая находилась за моей спиной.

Я много раз встречал в книгах описание мыслей человека в последние мгновения его жизни. Часто эти описания занимают несколько страниц. Но у меня на такое времени не хватило — я только почувствовал, как голова отделилась от туловища, и в ней промелькнуло одно неприличное слово, которое близко к смыслу переводится созвучным ему словом “Конец”!

Когда очнулся возле носовой переборки, рядом стоял Коля Первухин. Он дотронулся до меня и сказал: “Идем и включимся в аппараты ИДА”. После этих слов Коля повернулся и растворился в задымленном отсеке. Позднее мы определили, что он успел сделать три шага, потерял сознание от отравления газами и упал в нишу поста управления правым двигателем.

Я долго описываю события в отсеке, но на самом деле они были спрессованы в секунды. Итак, я лежал в носовой части прохода четвертого отсека и пойти вслед за Петрухиным физически не мог, а надеть маску аппарата ИДА на лицо без кожи было невозможно.

В какой-то момент я почувствовал, что меня тянут за плечи. Это из центрального поста открыли перереборочный люк и меня перетаскили туда. Личный состав аварийного отсека не имеет права без приказа открыть переборочную дверь в соседний отсек, и никто из нас проделать такое не пытался.

Лодка всплыла аварийно. Только тогда подготовленные члены экипажа в специальном снаряжении для разведки вошли в аварийные отсеки и вывели оттуда пораженных взрывом. В тяжелом состоянии находились шесть человек. Их подняли наверх и разместили на палубе кормовой и носовой надстроек. Меня положили в носовой части рядом с ограждением рубки. После взрыва прошло всего несколько минут. Мои антиударные часы остановились в 9.22 — это время трагедии.

Взрыв сорвал кожу с моего лица, груди, рук и плеч. Десятый час утра, но солнце уже печет, отчего боль усиливается. Тени нет. Матросы наклоняются над лежащими, закрывая их от солнца. Лодочный фельдшер куда-то пропал, и медицинской помощи никто оказать не может. Хорошо, что море спокойное и брызги волн не попадают на обожженные части тела.

В нескольких милях от лодки гористый остров Гогланд. На одной из его вершин видна вышка поста наблюдения. Наш боцман стреляет сигнальными ракетами, пытаясь привлечь внимание наблюдателей и передать семафором сигнал бедствия. Но с острова не отвечают — сегодня выходной.

Мне хорошо слышны команды, которые подает с мостика командир лодки Бутузов. Голос его резкий, но спокойный, приказания четкие и оправданные обстановкой. Выполнять приказания командира помогает инженер-лейтенант нашего экипажа Владимир Бойко.

Через аварийный люк вывели людей, которые оказались отрезанными взрывом в седьмом отсеке.

Бойко организовал группу, и она в изолирующих аппаратах спустилась вниз для разведки состояния машинных отсеков. Пожара там нет.

Вынесли тело Володи Новикова, который сидел в момент взрыва впереди меня. Он погиб мгновенно от удара взрывной волны.

Нашли и подняли на палубу Колю Первухина. Ему делают искусственное дыхание, но мне видна рана на его затылке и понимаю, что он мертв.

Тела двух погибших мотористов, Шепелева и Кишока, оказались зажатыми в шестом отсеке сорванной перегородкой. Их освободят потом, когда лодку отбуксируют к заводской стенке.

Наши радиogramмы почему-то не проходят, и командир приказывает передать сигнал об аварии открытым текстом. В эфир полетело: “Поляна К-17”. Это означало, что в полигоне “К-17” терпит бедствие подводная лодка.

На сигнал бедствия отреагировал оперативный дежурный Таллинской базы. По Ленинградскому военно-морскому району была объявлена боевая тревога, для оказания нам помощи вышли корабли. Первыми в 14 часов к подводной лодке подошли торпедные катера. На один из них перевели шестерых с тяжелыми травмами, среди которых оказался и автор этих строк. Торпедный катер полным ходом пошел в Кронштадт.

Через некоторое время подводную лодку взял на буксир противолодочный корабль. С приспущенным на подводной лодке военно-морским флагом, в знак нахождения на борту погибших, отвел ее тоже в Кронштадт.

Лодка получила большие аварийные повреждения, лишилась хода, отсеки загазованы, на борту погибшие, весь личный состав получил отравление взрывными газами. В такой обстановке командир подводной лодки капитан 3-го ранга Евгений Васильевич Бутузов проявил высочайшее мужество и профессионализм, не допустив самого страшного — ухода подводной лодки на глубину. Это один из немногих случаев, когда подводная лодка после аварии всплыла и командир своими грамотными действиями спас ее и экипаж...

Вся служба Евгения Васильевича пройдет на подводном флоте. Будет он начальником штаба и командиром соединения подводных лодок. Адмирал Бутузов на пенсии продолжит заботиться о славе и чести российского подводного флота. Его усилиями лодка-ветеран “Народоволец” будет поставлена на вечный пьедестал в Петербурге. Но все это будет потом, а пока командиру М-259 капитану 3-го ранга Бутузову предстояли тяжелые объяснения перед Государственной комиссией...

...У нас оказались примерно одинаковые диагнозы: не хватало 30 % кожи, сгорели волосы, глубокое отравление окислами азота, углерода, углекислым газом, в различных местах перелома костей. Но психика у каждого отреагировала по-разному, это особенно заметным становилось по мере выздоровления. Нас часто навещали командиры и друзья. Постоят минуту-две и уходят — не выдерживают долго смотреть на нас. Ни одного работника политического отдела, интересующегося нашим состоянием, за все дни лечения не было. Рассказывали, что в палату пропускают по особому разрешению, перед выходом стоит охрана — мы под грифом “совершенно секретно”. К боли я как-то привык, большую часть дня провожу в дремоте, но ночью срываюсь в буйный бред и врач с санитаром вынуждены меня прижимать к кровати...

...О том, что похоронили наших ребят, мы в госпитале узнали на следующий день после похорон. Володю Новикова, Леню Шепелева и Петю Кишока похоронили на Поле подводников кронштадтского кладбища в одной братской могиле. Скрыть такое трагическое событие было невозможно. В последний путь подводников провожали тысячи людей.

Колю Первухина похоронили на ленинградском кладбище. Рассказывают, что, когда катер с приспущенным флагом проходил порт, судостроительные заводы, рев сирен разрывал сердца, и моряки плакали. Через год Адмиралтейский завод специально изготовил ограждение боевой рубки подводной лодки проекта А-615 и установил ее на могиле Первухина.

Дней через десять наши болячки забинтовали, и мы смогли самостоятельно садиться на кровати, а вскоре спускаться на первый этаж и отвечать на вопросы членов Государственной комиссии.

...Комиссия на некоторое время перенесла свои заседания в госпиталь. Возглавлял ее один из заместителей председателя Совета Министров страны, а членами комиссии были представители флота, промышленности и разработчиков проекта во главе с главным конструктором Кассациером. Он брал на себя

инициативу разговора с нами, когда председатель разрешал задавать вопросы.

Заседания комиссии проходили в огромном, с высокими потолками кабинете главного врача госпиталя. В центре кабинета стоял старинный стол, за которым размещались все члены комиссии, а их было человек тридцать.

Когда заходишь в кабинет, останавливаешься возле двери, представляешься, говоришь: “Здравия желаю!” и в ответ слышишь: “Стойте там!” Сестры не предлагают.

А теперь представьте себе дворцовый зал-кабинет, за столом сидят уважающие себя люди в отутюженных костюмах, а вас держат метрах в десяти от стола, вы стоите в больничных шлепанцах на босу ногу, в наброшенном на забинтованное тело халате, из-под которого до колен видны белые кальсоны с завязками... Добавлю, что лица наши “украшали” засохшие стружья, и получается полное описание прокаженных. Может быть, поэтому следовало: “Стойте там!” Наш ущербный вид и определял отношение членов комиссии к нашим ответам на задаваемые вопросы.

Вопросы Кассациера всегда содержали “правильные” ответы, в которых подразумевалось признание нарушений личным составом инструкций, в результате чего мы допускали неправильные действия, приведшие к аварии подводной лодки.

Представители флота молчали, делая вид, что им все ясно. Их поведение напомидало игру в поддавки.

Темнить и путать события мне не имело смысла. Я более-менее связно и подробно доложил комиссии последовательность и результаты своих действий при управлении силовой установкой подводной лодки в тот день.

Суть дела состояла в следующем: при работе машинной установки по замкнутому циклу эксплуатационными инструкциями предписывалось поддерживать в машинной выгородке 21—26 % содержания кислорода. Из-за возможности возникновения пожара категорически запрещалось превышать верхний предел, но ограничений для нижнего предела не устанавливалось. Часто, с

целью сокращения расхода кислорода, его содержание вручную уменьшали до 18 %, а в случаях возникновения пожара в выгородке вообще перекрывался клапан подачи кислорода. Двигатель сам останавливался от недостатка кислорода, и пожар по той же причине прекращался.

Членам комиссии, Кассациеру, мне и всем ежикам, казалось, было абсолютно понятно, что чем меньше в составе газовой смеси кислорода, тем меньше шансов для возникновения пожара или взрыва в машинной выгородке.

В специальном баллоне, куда компрессор перед взрывом непрерывно откачивал из машинной выгородки избыточное количество газовой смеси, как показал лабораторный анализ, оказалось 15,6 % кислорода. Естественно, и в выгородке его было столько же. При такой концентрации кислорода, по существовавшему тогда всеобщему пониманию, взрыв произойти не может. Получалось — я что-то схимичил или говорю неправду. Уж очень крепко мы все доверяли своим школьным знаниям!

Мое положение сильно осложняли показания старшины команды мотористов. С его памятью что-то произошло, он многое путал и забывал. Кассациер этим пользовался и получал нужные ему ответы на свои вопросы.

Медицинская комиссия при выписке определит характер заболевания старшины команды, его прямо из госпиталя демобилизуют, но тогда бедняга пугался вопросов и искажал истинную картину аварии.

В результате разбирательства комиссия отбросила возможность взрыва смеси газов с низким содержанием в ней кислорода. Получалось, что взрыв произошел в результате невыясненных действий личного состава и фатального стечения обстоятельств.

Главный конструктор Кассациер считался ученым высокого уровня и, как мне теперь кажется, интуитивно понимал, что неприятности происходят из-за низкого содержания кислорода в газовой смеси, но проверка идей и исследования могли отнять много времени, а создание проекта А-615 следовало заканчи-

вать. Любая задержка могла вызвать вопрос: “Куда смотрели раньше?” Точка возврата была пройдена — проект запустили в серию. Авось пронесет!

Никаких технических решений комиссия не приняла, изменений и ограничений в инструкции не внесла, безопасность эксплуатации силовых установок подводных лодок проекта А-615 продолжала зависеть от воли случая.

После таких выводов комиссия принялась искать причину аварии там, где ее не могло быть, — в организации службы на подводной лодке. Теперь роли поменялись. Кассациер молчал, а говорили члены комиссии от флота.

Круг возможных виновников был ограничен до минимума. Командир электромеханической боевой части погиб, для предстоящей экзекуции оставался только командир подводной лодки. Капитана 3-го ранга Е.В. Бутузова обвинили в мыслимых и немыслимых нарушениях и снизили в воинском звании до капитан-лейтенанта...»

Рассказывает бывший штурман однотипной с М-259 подводной лодки М-255 Геннадий Сергеевич Масленников: «Несмотря на все, А 615 несправедливо рано похоронили. Убежден, что с точки зрения боевого использования в соответствии со своим рангом, по своим мореходным качествам, боевому и навигационному маневрированию, гидрорадиотехнической оснащённости А615 соответствовала своему времени и вдобавок была потенциально идеальным кораблем специального назначения. Бедой пяти первых А615 было то, что качественно могли управлять двигателем только асы механики, химики-операторы и мотористы, а все они были только на головной М -255. Именно М-255 безаварийно отплавала свой век... А уж терзали машины не приведи бог! Суди сам: на М-255 мы вышли в Либаву 1 ноября 1956 года, а вернулись уже в августе 1957 года. По условиям испытаний ГАС “Анадырь” море должно было быть 7—9 баллов. На испытаниях бесконечно погружались и всплывали, обнаруживали и преодолевали минное поле, осуществляли поиск крейсера и атаковали его, уклонялись от торпед, ложились на

“жидкий грунт” и снимались с него с выходом в боевое маневрирование и торпедную атаку, кружили до одури на разных скоростях вокруг пассивных радиолокационных буев и т.д. и т.п. и при этом то и дело меняли режимы работы двигателей, включали, переключали, реверсировали. И за все время машина даже “не чихнула”. И надо было взорваться М-256, чтобы наконец-то поняли, что при нормальной штатной подготовке личного состава невозможно на “глазок” оценивать газосмесь в выгородках, и начали разрабатывать автоматику контроля. Инертность в принятии решения о разработке аппаратуры после М-259 полностью на совести главного управления кораблестроения, которое побоялось взять ответственность на себя и в случае М-256 обвинило в аварии личный состав».

Всего на лодках с единым двигателем в нашем флоте прошли службу более четырех тысяч матросов, старшин и офицеров. При этом, несмотря на всю сложность и смертельную опасность службы на «зажигалках», практически никто из них так и не был награжден. Не был награжден ни один из погибших на М-259, а ведь все они встретили свою смерть на боевых постах, до конца исполнив свой долг перед Родиной! Почему? Ответа на этот вопрос уже никто не даст...

М-256 и ее экипаж

Подводная лодка М-256 (заводской номер 665) являлась второй в серии. Субмарина была заложена 23 сентября 1953 года на заводе «Судомех», спущена 15 сентября 1954 года, а вступила в строй 21 декабря 1955 года.

В конце сентября 1957 года две малые подводные лодки М-256 и М-354, под флагом командира дивизиона подводных лодок капитана 1-го ранга Федотова Евгения Георгиевича совершили переход из военно-морской крепости Кронштадт в военно-морскую базу Таллин с целью отработки задач боевой подготовки в полигоне замера подводных скоростей, который был расположен вдоль северо-восточного побережья полуостро-

ва Вимси. Обычный переход, обычные, рутинные будни боевой подготовки. Сегодня бы мы с вами, наверное, никогда и не вспомнили об этом далеком и малозначительном факте, если бы не те события, которые произошли буквально день спустя.

Из воспоминаний контр-адмирала в отставке Вячеслава Кочеткова: «В июне месяце 1957 года мы со Славой Розановым были назначены на подводную лодку М-256 проекта А615. Мой товарищ по училищу был на четыре года старше меня, до поступления в училище он окончил три курса института международных отношений, а потом по комсомольской путевке пошел на флот, о котором мечтал. Слава был хорошим, надежным товарищем, любил друзей, участвовал в художественной самодеятельности, играл на пианино, пел, хорошо учился. Слава был назначен на М-156 командиром БЧ-2—3. Я же получил назначение штурманом. Позади осталось четырехлетнее обучение во 2-м высшем военно-морском училище подводного плавания в Риге...

Мы проходили многомесячную стажировку по своим специальностям на подводных лодках проекта 613. Подводная лодка есть подводная лодка, на любой из них, даже на самой современной — атомной, личный состав находится в ограниченном объеме и поэтому имеет ограничения по всем параметрам жизнедеятельности человека. Но то, что мы увидели, спустившись в подводную лодку проекта А615 и пройдя по ней, превзошло все наши худшие ожидания. Рабочее место штурмана находилось рядом с трапом, ведущим в боевую рубку и на мостик, штурманской рубки, как таковой, вообще не существовало. Был столик 50—50 см. Путевую карту, на которой работал штурман, приходилось сворачивать в четыре и более раз, чтобы разместить ее на этом пятачке. В рабочем положении штурман обязательно мешал проходящим в отсеке.

На М-256 нас приветливо встретили офицеры да и личный состав. После представления командиру капитану 3-го ранга Юрию Степановичу Вавакину и очень краткой беседы с ним нас разместили в общей комнате в казарме, где в свободное от общения и работы с личным составом время офицеры отдыхали. У каждого была металлическая кровать с тумбочкой.

В это время наша подводная лодка стояла на стенке судомеханического завода и на ней проводились какие-то профилактические работы. В начале июля мы перешли в город Ломоносов, где было постоянное место базирования, и приступили к обработке курсовой задачи К-1 “Организация службы и подготовка корабля к плаванию”.

Офицеры М-256 имели определенный опыт плавания на лодке этого проекта. Командир прошел школу помощника командира, т.е. человека, отвечающего за все, что делается на корабле. Юрий Степанович Вавакин был человеком спокойным и решительным, с одинаковым лицом встречающим и добрые вести, и неприятности. От всех остальных офицеров, при стоянке лодки в базе, он отличался ношением тужурки и ослепительно белых воротничков. Наши с ним встречи происходили главным образом на подъеме флага».

Из воспоминаний контр-адмирала в отставке Г.Г. Костева: «Командира М-256 Юра Вавакина я знал достаточно неплохо. Он был выпускником Бакинского ВВМУ, которое закончил в 1949 году. Когда я после окончания училища в 1950 году пришел служить в Кронштадт на знаменитую подводную лодку Д-2 командиром штурманской группы, то Юра был на ней минером. В казарме мы жили с ним в одной комнате. Помню, что встретил он меня весьма дружелюбно, сразу предложил и койку, и место в шкафу. К службе он относился ревностно, причем интересовался не только своим минным хозяйством, а всей лодкой в целом. Часто Вавакина можно было видеть с каким-нибудь старшиной БЧ-5, который объяснял ему устройство тех или иных систем. Затем Юра ушел на классы минеров, а я на штурманские классы. Помню, что, учась в Ленинграде, мы часто перезванивались. Следующая встреча была у нас опять в Кронштадте. Я тогда был помощником на “Лембите”. Помню, что Юра сказал о своем назначении помощником на “зажигалку”. Я ответил, что слышал об этих лодках много негативного и служить бы на них не хотел, на что Юра сказал: “Мне в перспективе обещали должность командира!” Стать командиром лодки было тогда нашей самой

большой мечтой, и я прекрасно понимал Юру. Вскоре мне тоже предложили должность на “зажигалке” М-255 и тоже с перспективой на командира. Я согласился, но на “малютку” не попал, а был назначен на подводную лодку 613 проекта. Больше мы с Юрой Вавакиным уже никогда не виделись. А через некоторое время пришла весть о гибели его лодки и его самого. Немного помню, ведь прошло уже более полувека, и его супругу Галину.

Что касается дивизионного штурмана Юры Мингулина, который в тот роковой день вышел в море на М-256, то меня связывала дружба еще по училищу имени Фрунзе. Он учился на два курса старше меня. Был Юра небольшого роста, худощав, но при этом очень силен физически. Увлекался тяжелой атлетикой и являлся чемпионом ВМУЗов по штанге в легчайшем весе. Помню, что тренировками с “железом” он буквально изводил себя. По натуре Юра Мингулин был очень добрым и сердечным человеком. После выпуска мы встретились с ним в Кронштадте. Он спросил: “Ты что тут делаешь?” Я ответил: “Служу на “Декабристе”, а ты где?” Он ответил, что служит штурманом на знаменитой гвардейской М-171. Однажды я вместо него вышел в море на его “малютке”. Перед выходом Юра показал мне свое “ноу-хау”. Дело в том, что на дизельных лодках при каждом всплытии штурман должен был как можно быстрее подниматься на верхний мостик и определять место лодки. Для этого приходилось каждый раз надевать сапоги, так как внутри лодки ходили в тапочках. Так как размер ноги у него был маленький, то он взял сапоги большого размера и впрыгивал в них прямо в тапочках. Это было и не обременительно и быстро. Своим “изобретением” Юра очень гордился. “Ноу-хау” Юры Мингулина на том выходе в море на М-171 спасло мне жизнь. Дело было так. Лодка шла в надводном положении недалеко от острова Лавенсари. Произведя необходимые расчеты, я спустился с мостика на верхнюю палубу. Мимо нас проходил большой красивый теплоход. Я засмотрелся на красавца и не увидел, как к лодке быстро приближается большая волна. Несмотря на то, что море было спокойным, набежавшая волна буквально слизнула меня с палу-

бы. Оказавшись в воде, я почувствовал, что сапоги наполнились водой и тянут меня на дно. Так как они были очень большие, я легко освободился от них. Помимо этого, я сумел вылить воду из одного из сапог и использовал здоровенный сапог как поплавок. Лодка некоторое время удалялась от меня, но потом там заметили мое отсутствие. “Малютка” легла на обратный курс, и вскоре меня вытащили из воды. Если бы я не последовал совету Юры и надел сапоги своего размера, то вряд ли мне удалось бы их быстро скинуть, тем более использовать как поплавок для своего удержания на воде. Скорее всего, я бы погиб. Так Юра своим простым советом фактически спас мне жизнь».

И снова вспоминает контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков: «Помощник командира лодки Олег Владимирович Бриллиантов прошел на М-256 путь от штурмана. Это был высокий, подтянутый, всегда аккуратный и, конечно, требовательный офицер.

Командир электромеханической боевой части (БЧ-5) Юрий Григорьевич Иванов был большой любитель шуток и розыгрышей. Имел опыт помощника командира БЧ-5 на этой же лодке. В море он постоянно находился в 4-м и 5-м отсеках и в море, и в базе. Иванов отлично знал устройство лодки и правила эксплуатации механизмов. Предметом особого его внимания была энергетическая установка.

Дегачев Виктор Иванович — помощник командира БЧ-5. Спокойный уравновешенный офицер, прошедший службу на лодках других проектов. На М-256 он служил год.

Сидоренко Иван Сергеевич — старший фельдшер. Уважаемый среди экипажа человек, коммуникабельный и знающий свое дело.

Мне тяжело дать более глубокую характеристику офицерскому составу по двум причинам. Во-первых, по причине малого срока пребывания на корабле, во-вторых, по причине давности времени, прошедшего со дня трагедии. Могу сказать, что офицеры от командира до помощника командира БЧ-5 все были знающими свою специальность и знающими, с какой подводной

лодкой они имеют дело, с учетом тех аварий, какие уже имели место на лодках этого типа. Все мотористы лодки имели опыт эксплуатации дизелей по замкнутому циклу и были допущены к самостоятельному управлению боевым постом и отделением.

Старшина команды мотористов главный старшина Василий Иванович Нестеров находился в составе экипажа с момента его формирования. Это был высококлассный специалист, дисциплинированный и исполнительный сверхсрочнослужащий. Он отлично знал свою материальную часть и жестко требовал от подчиненных того же. Казалось бы, с таким отлично подготовленным офицерским составом и командой мотористов можно спокойно плавать. И мы успешно плавали на различных режимах работы дизеля в надводном и подводном положениях, одновременно отрабатывали элементы применения торпед. Днем работали, ночью за исключением вахты отдыхали в казарме на берегу острова Мощный.

Для окончательной отработки всех курсовых задач требовалось произвести замеры скоростей на подводной мерной линии и выполнить глубоководное погружение. Оба полигона находились тогда в акватории Таллинской военно-морской базы. Кроме нашей лодки, в море находилась еще М-354 (командир Б.П. Козлов), которой предстояло выполнять аналогичные задачи. Выход в полигон был запланирован на 25 сентября, поэтому начало перехода в Таллин назначили на раннее утро 24 сентября.

Подготовка подводной лодки к походу началась заблаговременно и проводилась тщательно. Накануне на лодку приняли жидкий кислород, а перед выходом в Таллин организовали проверку экипажей и материальной части обеих лодок аварийно-спасательной службой Ленинградского военно-морского района, в ходе которой на М-256 в носовой части надстройки обнаружили микросвищ в трубопроводе продувания цистерн главного балласта. Выход М-256 в море был до устранения замечания отложен. 24 сентября в Таллин ушла М-354 с командиром 70-го дивизиона капитаном 1-го ранга Евгением Георгиевичем Федотовым и флагманскими специалистами дивизиона: штурманом

Ю.С. Мингулиным и инженер-механиком А.С. Алексеевым. На другой день, после устранения неисправности в системе продувания цистерны главного балласта, рано утром М-256 также вышла в море, а к вечеру того же дня уже ошвартовалась в бухте Копли Таллинского порта.

На 26 сентября для работы на мерной миле нам был запланирован полигон Ф-18, расположенный восточнее полуострова Виимси. На подводную лодку прибыл специалист гидрографии старший лейтенант А.И. Смирнов и установил прибор “Окунь”, который должен был фиксировать прохождение подводной лодки над створным кабелем. После этого Смирнов доложил о своей готовности к работе. Стоявшая рядом с М-256 М-354 накануне уже успешно выполнила аналогичную задачу и теперь готовилась к проведению глубоководного погружения».

Из воспоминаний бывшего офицера гидрографии старшего лейтенанта А.И. Смирнова: «26 сентября 1957 года я прибыл на М-256 с целью обеспечения определения скоростей подводной лодки на кабельной мерной миле. Аппаратура ведущего кабеля “Окунь-51” была заранее загружена на корабль. На лодке была установлена в районе мостика антенна (“Прибор-22”) и в прочный корпус через сальник заведен кабель к центральному прибору. Перед выходом в полигон на прибор “Окунь” было подано питание, а на береговые станции дана заявка на работу по обеспечению скоростных испытаний. Погода в этот день была довольно свежая, с хорошей волной». Все пока шло по плану.

Трагедия

Утром 26 сентября подводная лодка была готова к выходу в море, о чем было доложено оперативному дежурному Таллинской ВМБ и запрошено разрешение на выход. Но оперативный дежурный из-за штормового предупреждения «добро» не дал. Командир дивизиона провел дополнительные переговоры с оперативным дежурным и командованием Таллинской ВМБ. Почему комдив не переждал непогоду, ведь тогда все могло сложить-

ся совершенно иначе? Скорее всего, он хотел как можно быстрее закончить все дела в Таллине и вернуться в Ломоносов, где его ждали дела. Как бы то ни было, но именно волевым решением командира дивизиона была predetermined судьба многих подводников М-256 и его самого...

Отдав швартовы, подводная лодка вышла из бухты Копли. С утра и весь день шел дождь. Состояние погоды: ветер норд-норд-вест 8 баллов, море 5—6 баллов, видимость 5 миль, температура воздуха +3°, температура воды +10°. Прогноз был неблагоприятный и на будущее: ветер от северо-востока 7—10 метров в секунду с усилением во второй половине дня до 20 метров.

Прибыв в назначенный район в 13.00, подводная лодка погрузилась на глубину 25 метров и приступила к выполнению задачи. При ходе лодки под водой работал средний двигатель малым ходом вперед по замкнутому циклу. Определив расход топлива на малом ходу, корабль готовился дать средний ход, для чего была отдана команда приготовить бортовые двигатели.

На очередном галсе (где-то около 14 часов) в дизельном отсеке произошли локальный взрыв и пожар, при этом никаких докладов о пожаре в центральный пост не поступило. Личный состав 4-го и 5-го отсеков погиб практически в считанные секунды от высокой концентрации угарного газа, как было установлено потом. Наличие пожара в кормовых отсеках подводной лодки было определено по густому черному дыму, который мгновенно под давлением заполнил центральный пост через переговорный трубопровод, а в последующем были загазованы 2-й и 1-й отсеки. Была объявлена боевая тревога с аварийным продуванием главного балласта, подводная лодка всплыла в надводное положение.

Из 2-го отсека была перекрыта подача дизельного топлива к среднему двигателю, который вскоре остановился. Подводная лодка встала на якорь Ш=59° 35,6, Д=24° 50,5 на глубине 86 метров в 3 милях (5,4 км) севернее полуострова Вимси.

В 15 часов 24 минут с подводной лодки был передан сигнал бедствия («Бурун-184»), который был принят Таллином и Кронштадтом.

Об обстоятельствах того страшного дня вспоминает бывший штурман М-256 контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков: «Хмурым, пасмурным и ветреным было то утро. Перед отдачей швартовов на флагшток сел “Мартын”, так моряки называли серо-грязных бакланов. Наш боцман мичман Стукалов Владимир Александрович отпустил в адрес непрошеного гостя сочную тираду, и недовольный “Мартын” убыл восвояси. В этом, как я понял позднее, было какое-то недоброе предзнаменование.

Штурман обязан хорошо знать район плавания подводной лодки, его навигационное оборудование и давать рекомендации командиру в конкретных условиях по удержанию подводной лодки на створах для безаварийного выхода лодки из бухты. По этой причине я был наверху.

Состояние моря было уже 3—4 балла. С занятием района дали радио о занятии полигона, получили квитанцию. В условиях свежей погоды даже хорошо удифферентованную лодку не просто загнать под воду приемом рассчитанного балласта, а посему заполняется цистерна быстрого погружения, которая создает дополнительную отрицательную плавучесть. С ней-то мы и погрузились на глубину 30 метров. Дали ход средним дизелем по замкнутому циклу и приступили к замеру скоростей, еще в базе согласовав с командиром БЧ-5 Ивановым порядок нашей работы. Не буду подробно останавливаться на этом процессе, поскольку он не играет в данном контексте особой роли. Работа шла по плану, четко и организованно. Где-то в 14.00—14.30 была объявлена готовность № 2, когда одна смена несла вахту, а другая обедала, а потом они менялись. Пообедав, меня подменил за штурманским столом флагманский штурман капитан 3-го ранга Юрий Мингулин, который много помог мне, чтобы я в кратчайший срок сдал на самостоятельное управление своей боевой частью.

Пока я обедал, из 4-го отсека пришел в кают-компанию помощник командира БЧ-5 Виктор Дергачев, который весь период замера скоростей находился в 4—5-м отсеках вместе с мотористами. Я быстро пообедал и вернулся на свое рабочее ме-

сто. Помню, что занимался какими-то расчетами, согнувшись над штурманским столом, когда внезапно услышал команду: “Аварийная тревога, пожар в 4-м отсеке!” Я повернул голову и увидел, как через переговорный трубопровод под давлением вырывается черный дым. Последовала команда командира лодки Вавакина: “Продуть балласт аварийно, боцман, всплывай!”

Какое-то мгновение в центральном посту стояла мертвая тишина, и мне показалось, что старшина команды трюмных старшина 2-й статьи Дибривный несколько замешкался у станции погружения и всплытия, но потом воздух высокого давления со свистом пошел в балластные цистерны. Подводную лодку буквально выбросило на поверхность штормового моря. О том, что мы уже всплыли, все поняли сразу по бешеной бортовой качке. Командир сразу же приказал мне передать сигнал об аварии подводной лодки “Бурун-184” (184 — наш бортовой номер).

Командир отделения радиотелеграфистов старшина 2-й статьи Владимир Фишер в считанные секунды передал сигнал на берег и сразу же получил квитанцию. Теперь мы знали, что нас поняли и к нам скоро придет помощь. Сразу после всплытия командир приказал встать на якорь. Все это происходило в период с 15.00 до 15.10.

Между тем докладов из 4-го и 5-го отсеков так и не поступало. Всем стало ясно, что с началом пожара, а возможно, и локального взрыва (два хлопка слышал находившийся во 2-м отсеке старший лейтенант Смирнов), погибли все находившиеся в этих отсеках мотористы: главный старшина Василий Нестеров, старшины 2-й статьи Виктор Арнаутов, Олег Корянков, Николай Иванов, старший матрос Григорий Мовчан и матрос Рауф Измайлов.

Из центрального отсека была предпринята попытка открыть дверь на переборке 4-го отсека, однако рукоятка кремальерного устройства не открылась. Уже после подъема подводной лодки между обводом двери 4-го отсека и рукояткой кремальеры было обнаружено до неузнаваемости обгоревшее тело подводника, который ценой своей жизни намертво задрал переборку и не

дал вырваться пламени в центральный пост. По-видимому, это был главный старшина Василий Нестеров.

Катастрофа М-256 произошла спустя год после трагедии М-259. До того была известна истина: 4, 5, 6-й отсеки подводных лодок проекта А351 самые пожароопасные. Очевидно, что авария с гибелью личного состава на подводной лодке М-259 должна была наконец подтолкнуть конструкторскую мысль к необходимости принятия срочных мер по установке эффективных средств пожаротушения из соседних 3-го и 7-го отсеков. Однако модернизация по дистанционному управлению средствами борьбы с пожаром в 4, 5 и 6-м отсеках выполнена не была. Возможен вопрос: не это ли стало первопричиной всех последующих событий на М-256? Развитие пожара было объемным и стремительным. Мотористы мгновенно погибли. Личный состав 3-го и 7-го отсеков помочь ничем не мог, поскольку пожар поддерживался обильным выделением кислорода, перекрыть который или стравить за борт, опять же, было можно только лишь из пылающих отсеков. Система стравливания кислорода за борт из центрального поста не была предусмотрена.

На дизельных подводных лодках пожар, если не сработали штатные средства пожаротушения, локализуется единственным способом — герметизацией отсека. Здесь же была иная картина — пожар поддерживался выделением газообразного кислорода и мог продолжаться неизвестно сколько, ведь в кислородной цистерне было не менее 6 тонн жидкого кислорода (емкость 8,5 т). Ситуация складывалась чрезвычайно сложная.

Судя по постоянно повышающейся температуре переборки 4-го отсека, пожар все больше усиливался. Да по-другому и быть не могло, ведь там находилась цистерна жидкого кислорода. Получалось что-то вроде доменной печи, а из центрального отсека мы ничего предпринять не могли. Связь с 7-м отсеком, где находились командир отсека старшина 2-й статьи Аркадий Моисеенко, матросы Князев и Гирич, однако, пока была».

При выяснении обстановки личный состав 4-го и 5-го отсеков на вызовы из центрального поста не отвечал. Из 1-го, 2-го и

7-го отсеков доложили, что состояние личного состава нормальное, в отсеки незначительно поступают газы.

Попытки личного состава проникнуть в 4-й и 5-й отсеки со стороны центрального поста и 7-го отсека, как уже говорилось выше, были безуспешными. Дверь из центрального поста в 4-й отсек не полностью открывалась, и из отсека выбрасывался дым с пламенем. При открытии двери из 6-го и 5-го отсеков было установлено, что в 5-м и 6-м отсеках сильный пожар и доступ туда невозможен. Командир решил лично оценить обстановку в 4-м, 5-м, 6-м отсеках и в случае невозможности борьбы с пожаром вывести личный состав из отсеков. Для прохода в 7-й отсек по верхней палубе и во избежание попадания воды через люк в отсек, был создан дифферент на нос частичным заполнением цистерн главного балласта № 1 и № 2, но при этом штормовые волны переваливались через корпус подводной лодки.

Для уточнения обстановки командир корабля с командиром БЧ-5 спустились через 7-й отсек, пролезли в 6-й отсек, войти в 5-й отсек было невозможно из-за продолжавшегося пожара. Было очевидно, что все семь человек, находившиеся в 4-м и 5-м отсеках, погибли.

Тем временем в 1-й, 2-й и 3-й отсеки постепенно поступал газ. Погас свет. Личный состав включился в дыхательные аппараты. По причине сильной загазованности отсеков командир подводной лодки приказал личному составу покинуть отсеки, выходить наверх в ограждение рубки, кроме двух вахтенных, оставленных в центральном посту и 2-м отсеке.

Рассказывает контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков: «Тем временем 1-й, 2-й и 3-й отсеки все больше загазовывались токсичными газами. Личный состав по команде надел индивидуальные дыхательные аппараты (ИДА) и изолирующие противогазы (ИПы). Помню, что старшему лейтенанту Смирнову кто-то из матросов предложил свой ИП, который в последующем спас две жизни. Никто из нас не мог знать и даже предполагать, как поведет себя цистерна с жидким кислородом в условиях высоких температур, высказывалось мнение, что из-за активного испарения

кислорода может произойти взрыв. Все находились в страшном напряжении, так как любая секунда могла оказаться последней, и при этом мы были абсолютно бессильны хоть что-то изменить.

Из-за большой загазованности 1-го, 2-го и 3-го отсеков и непредсказуемости ситуации с цистерной личный состав был выведен в ограждение рубки, а не как написано в архивной справке: “Опасаясь возможного взрыва кислородной цистерны, командир подводной лодки приказал личному составу выйти на верхнюю палубу”. Какая верхняя палуба? Через палубу в то время перекатывались волны, которые порой захлестывали и ограждение рубки. Наверху можно было, по крайней мере, свободно дышать, кроме того, в случае взрыва кислородной цистерны имелся хоть какой-то шанс уцелеть. В 1-м и 2-м отсеках остались лишь торпедный электрик вахтенный старшина 2-й статьи Василий Малый, а в центральном посту электрик матрос Валентин Андреев.

Пространство ограждения рубки ограничено — здесь располагаются различные выдвижные устройства. Люди стояли вплотную друг к другу, а некоторые друг на друге в “два этажа”. От сильного порывистого ветра, дождя и холода вскоре все стали замерзать. По докладу доктора старшего лейтенанта Сидоренко, командир приказал выдать всем шерстяное водолазное белье — свитера и штаны. Доставшиеся мне штаны я намотал на шею вместо шарфа, поскольку был одет в легкий хлопчато-бумажный китель, брюки и сапоги на два размера больше. Помню, что, получив эти сапоги, я упрекал боцмана, а он отвечал: “Подожди, командир, вот вернемся в базу, одену вас по первому классу — и сапоги по номеру, и кожаные штаны, и куртку”. Пройдет немного времени, и вспомню за эти сапоги боцмана добрым словом.

После аварийного всплытия и постановки на якорь я определил местонахождение подводной лодки и остался сидеть на крыше ограждения рубки, так как спускаться было уже некуда, везде были люди».

Командир лодки, командир дивизиона, командир БЧ-5 и помощник командира постоянно искали решение по спасению лодки и личного состава.

Из воспоминаний бывшего офицера гидрографии старшего лейтенанта А.И. Смирнова: «В полигон мы пришли где-то около 12 часов. Погрузились. Мое место было во 2-м отсеке, откуда я должен был давать команды штурману о моменте прохода над кабелем. Через некоторое время я услышал два глухих хлопка. Затем погас свет, и отсек стал заполняться дымом. Кто-то из матросов дал мне противогаз, и я надел его. Лодка всплыла. По надстройке забегали матросы, наверное, боцманская команда. Все было спокойно. Сколько еще прошло времени, не помню, но было дано приказание подняться наверх. Я поднялся и оказался на открытой части ограждения у рубочного люка. В ограждении было много матросов, командир лодки и командир дивизиона. Было холодно, качало. Один из матросов одел мне на голову свою пилотку. Недалеко от лодки находился эсминец, тральщик и подводная лодка. Ждали, кто из них возьмет нас на буксир».

Вспоминает контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков: «Вскоре показалось спасательное судно “Чугуш”. Оно сблизилось с нами настолько, насколько позволяло штормовое море. Командиром и комдивом было принято решение завести буксир и буксироваться в базу. Носовая швартовая команда во главе с лейтенантом Вячеславом Розановым оделась в спасательные жилеты и, привязавшись бросательными концами к страховочному лееру, пыталась принять бросательный конец со спасателя. В это время одного из членов команды очередная волна сбросила за борт, но его спасла страховка и помощь товарищей. Несколько попыток подать бросательный конец не увенчались успехом. Но вот бросательный конец с “Чауша” все же пойман, уже идет проводник (более толстый трос, чем бросательный), вот уже за борт спасательного судна спущен стальной трос, и личный состав нашей швартовой команды с трудом выбирает проводник, за которым идет буксир... Это был момент надежды. Как вдруг на лодку внезапно наваливается огромная волна, проводник рвется, как нитка. Вдобавок ко всему стальной буксир тут же наматывает себе на винт “Чауш”, причем наматывает основательно. Оставшись с одной “лапой” в таких диких штормовых условиях,

спасатель больше сделать уже ничего не мог. Рассчитывать больше было не на кого. Мы снова оказались предоставлены самим себе.

После неудачи с буксировкой комдив с командиром принимают решение организовать разведку аварийных отсеков через 7-й отсек и оценить возможность борьбы с огнем из 7-го отсека. Старшина 2-й статьи Моисеенко по приказанию командира БЧ-5 открыл нижнюю крышку аварийного люка 7-го отсека. Командир лодки капитан 3-го ранга Вавакин и командир БЧ-5 старший лейтенант Иванов в гидрокombинизонах и аппаратах ИДА, рискуя быть смытыми за борт, добираются до люка 7-го отсека и спускаются в отсек. Командир БЧ-5 дал приказание старшине 2-й статьи Моисеенко отдраить барашки на двери переборки коридора 6-го отсека».

Из воспоминаний старшины команды электриков А.А. Моисеенко: «Около 15 часов была объявлена аварийная тревога. В отсеке были выполнены все действия, согласно боевому расписанию, и через короткое время мы всплыли в надводное положение. Вскоре от командира БЧ-5 старшего лейтенанта Иванова Юрия Григорьевича мною было получено приказание отдраить нижнюю крышку люка 7-го отсека и принять в отсек командира подводной лодки и командира БЧ-5. Командир БЧ-5 приказал отдраить барашки на дверях в 6-й отсек и прошел в отсек, а я следовал за ним. В коридоре 6-го отсека было очень жарко и воздух обжигал открытые части тела. При возвращении в 7-й отсек командир БЧ-5 открыл газовую захлопку от двигателя 32Д. По приказанию командира мы покинули 7-й отсек, и я задраил верхнюю крышку люка 7-го отсека. Мы перешли по верхней палубе в ограждение надстройки через заднюю дверь ограждения рубки. Из личного состава 7-го отсека в ограждении рубки были трюмный матрос Князев Александр Кириллович, электрик Гирич Станислав Васильевич и я».

Впоследствии многие кабинетные теоретики задним числом будут критиковать старшего лейтенанта Иванова за отданное им приказание оставить открытой газовую захлопку двигателя

32 Д. Однако в ситуации ежесекундного ожидания взрыва командир БЧ-5 сделал все возможное для того, чтобы несколько смягчить возможный взрыв цистерны жидкого кислорода и дать хоть какой-то шанс уцелеть экипажу. По правде говоря, никто, ни конструкторы, ни другие специалисты и сами не знали, как следовало поступать в данной критической ситуации. Еще раз следует напомнить, что все решения обсуждались командиром дивизиона, командиром лодки и командиром БЧ-5.

А пока на нашей подводной лодке неуправляемый высокотемпературный пожар делал свое разрушительное дело. От доменной температуры, следует полагать, достаточно быстро выгорели сальники забортных отверстий, и через них началось поступление воды в прочный корпус. Плавуемость и продольная остойчивость стали изменяться в угрожающую сторону, чего никто не замечал из-за сильной болтанки. По приборам центрального поста определить их точно мы не могли, так как подводную лодку бросало, кидало и по крену и по дифференту.

Немного позже спасательного судна «Чугуш» к месту аварии подошел эсминец «Стойкий». К этому времени командир БЧ-5 и командир лодки уже вернулись на мостик и, согласовав содержание семафора с командиром дивизиона, передали на эсминец: «Командир, прошу снять людей, ожидаю взрыва!» Однако реакция командира эсминца оказалась совершенно неожиданной для нас. Получив этот семафор, эсминец вместо того, чтобы подойти к нам и начать прием людей, наоборот, отошел от нас на 25' кабельтовых и продолжил ненужную переписку семафором. Тем временем у нас пропало аварийное электропитание и лодка полностью обесточилась.

Ветер и волна шли от северо-востока, то есть в сторону берега. Учитывая это, помощник командира старший лейтенант Олег Бриллиантов предложил отдать жвака-галс якорной цепи. По его мнению, освободившись от якоря, лодка могла свободно дрейфовать к острову Вимси, что давало какой-то шанс на спасение. Однако это предложение командиром лодки и комдивом было сразу отвергнуто. Понять их было можно, так как неизвестно, к

каким последствиям мог привести дрейф обесточенной, а значит, и абсолютно беспомощной лодки в штормовых условиях. К тому же, находясь рядом с Таллинской военно-морской базой, комдив с командиром все еще рассчитывали на помощь флота и сомневались, что, выбросив на штормовой берег лодку, они будут правильно поняты начальством. Тем более что на подходе к нам были уже видны силуэты базового тральщика и подводной лодки 613-го проекта.

При выходе из лодки в ограждении рубки личный состав снимал аппараты ИДА и засовывал их между выдвижными устройствами, поскольку негде было размещаться людям. Да никому в голову, видимо, не приходила мысль о том, что подводная лодка утонет, а ведь аппарат ИДА можно использовать в качестве средства спасения, надув дыхательный мешок.

А в это время в неконтролируемых отсеках продолжал бушевать пожар, поддерживаемый подачей воздуха высокого давления и кислорода, видимо, через прогоревшие сальники забортных устройств и газоотводы вода стала поступать внутрь прочного корпуса. Между тем корма лодки постепенно уходила под воду. Можно предположить, что, поскольку кингстоны кормовой группы цистерн главного балласта оставались открытыми, а лодку сильно раскачивало, вода заполняла цистерны и лодка теряла запас плавучести. Через открытые забортные отверстия, в основном через газоотвод дизеля 32Д и через дыры выгоревших сальников на прочном корпусе вода поступала внутрь корпуса, затапливая кормовые отсеки. Из-за сильной качки и задымленности в отсеках, и темноты вахтенный в центральном посту своевременно не увидел изменения показаний дифферентометра, показывающие увеличение дифферента на корму.

В 18 часов 44 минуты подводная лодка М-256 с большим дифферентом на корму, почти встав «на попа», в течение 10—15 секунд затонула в широте $59^{\circ}34,72'$ и долготе $24^{\circ}50,63'$ на глубине 62 метра. Успевшие всплыть подводники оказались предоставлены самим себе в штормовом холодном море. Отравленные газами и замерзшие на ветру во время нахождения в ограждении

рубки, долго продержаться они не могли... Счет их жизни шел на минуты...

Все произошло настолько неожиданно и стремительно, что разумной и быстрой помощи личному составу затонувшей лодки окружающие корабли не смогли оказать. Такое внезапное катастрофическое развитие ситуации явилось результатом потери продольной остойчивости и плавучести, когда она поначалу незаметно теряется, а потом наступает критический момент, подводная лодка в считанные секунды становится вертикально и в силу отрицательной плавучести камнем идет на дно...

Из воспоминаний контр-адмирала в отставке Г.Г. Костева: «Уже после гибели М-256 в Кронштадте я случайно встретил одного из оставшихся в живых матросов. Он рассказал, что когда личный состав “малютки” вышел наверх, то дивизионный штурман Юра Мингулин из-за тесноты забрался внутрь рамки радиопеленгатора. Когда же лодка резко завалилась на корму и начала стремительно погружаться, люди буквально посыпались за борт, матрос успел увидеть, что Юра не мог выбраться из рамки и громко кричал. Под воду он ушел вместе с лодкой...»

В воду с кораблей летели спасательные круги, плотники, но все это подхватывалось штормовыми волнами и уносилось. К сожалению, спасти удалось далеко не всех. Бездействовал лишь эскадренный миноносец «Стойкий» со своими катерами, шлюпками, которых он так и не спустил на воду для спасения людей.

Из хроники трагедии: «Через 3 часа 48 минут после всплытия в надводное положение, в 18 часов 48 минут, потеряв часть плавучести и продольную остойчивость, подводная лодка М-256 с большим дифферентом на корму быстро пошла ко дну. Моряки, находившиеся на мостике и сидевшие на ограждении выдвижных устройств, успели броситься за борт. Все остальные погибли, так и не успев выбраться наружу, в том числе: дивизионный штурман Ю.С. Мингулин, фельдшер И.С. Сидоренко, швартовная команда во главе с командиром минно-торпедной боевой части В.И. Розановым. Что касается командира лодки капитана 3-го ранга Ю.С. Вавакина, то, скорее всего, он сознательно остался

на своей погибающей лодке. Шторм, волны, холодная осенняя вода усугубляли положение плавающих в море. Брошенные с кораблей спасательные средства уносило ветром и волной. Тяжелые волны накрывали тех, кто держался за эти средства».

Из воспоминаний контр-адмирала Г.Г. Костева: «В Военно-морской академии в моей группе учился командир эсминца “Стойкий” капитан 2-го ранга Николай Лунёв. О катастрофе М-256 он рассказывал следующее. В день катастрофы его эсминец был дежурным кораблем по Таллинской ВМБ. После получения сигнала “SOS” сразу же вышел в район аварии и все время находился рядом с аварийной лодкой. Лунёв рассказывал, что для уменьшения волнения моря около “малютки” они слили за борт мазут. Когда же лодка внезапно затонула, то из-за мазутной пленки погибла некоторая часть подводников. Так ли было на самом деле, сказать не берусь, но эти слова Лунёва я запомнил на всю жизнь. О самом Лунёве могу сказать только хорошее. Он был неплохим товарищем, весьма эрудированным и старательным слушателем. Академию в 1962 году он закончил с золотой медалью и получил назначение на какой-то стоящий в ремонте балтийский лидер. Больше о его судьбе я ничего не знаю».

Замечу, что при просмотре рукописи документальной повести участник событий контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков оставил следующую запись: «Еще раз подтверждаю, что эсминец “Стойкий” проявил “стойкость” и никак не реагировал на наш семафор. Вызывает удивление, как такого командира пропустили для учебы в Военно-морской академии».

Но вернемся к гибнущей подводной лодке. Оказавшиеся в море люди, среди них командир дивизиона Е.Г. Федотов, помощник командира лодки О.В. Бриллиантов, инженер-механики Ю.Г. Иванов и В.И. Дергачёв, штурман В.Н. Кочетков, боцман В.А. Стукалов, старшина команды электриков А.А. Моисеенко, специалист гидрографии А.И. Смирнов и некоторые другие, находились на поверхности воды не больше 15 минут. Контр-адмирал Кочетков вспоминал, что для него эти минуты показались вечностью:

«Температура воды была около 4 °С. Спасательные средства, круги и плотики, сбрасываемые с кораблей, уносило далеко в сторону от державшихся на воде людей. Некоторые сумели ухватиться за плавающие предметы, но с каждым набегом очередной волны их становилось все меньше и меньше. На глазах оставшихся в живых свидетелей захлестнуло волнами капитана 1-го ранга Е.Г. Федотова, старшего лейтенанта Ю.Г. Иванова, старшего лейтенанта О.В. Бриллиантова, матроса Н.Т. Крахмального. Из воды удалось подобрать только семь человек. Все в очень тяжелом состоянии».

Из воспоминаний контр-адмирала в отставке Вячеслава Кочеткова: «И в этот момент раздался крик рулевого-сигнальщика матроса Крахмального: “Корма погружается!” Вот тут-то у меня пробежал мороз по коже... Я посмотрел в корму... корма уже скрылась под водой. Посмотрел вперед... вода была уже на уровне рубки. Я, помощник командира и вахтенный сигнальщик держались за один-единственный спасательный круг, который лежал на крыше рубки, для того чтобы его подать, если кто окажется за бортом. Еще мгновение, и лодка камнем ухнула вниз...»

Матросы и офицеры, барахтаясь, всплывали, кто как мог. Вокруг была пена и бурлила вода. Мы интенсивно гребли что есть мочи от места гибели лодки, чтобы не затянуло водоворотом. Лодка, как вздыбленный мустанг, вздрагивая корпусом, пыталась освободиться от удерживающей ее на месте якорь-цепи. Командир лодки капитан 3-го ранга Вавакин даже не пытался спастись. Он, оставшись верным старой капитанской заповеди, так и остался на мостике, предпочтя разделить судьбу своего гибнущего корабля...

Плавающего командира дивизиона Федотова поддерживал на плаву командир БЧ-5 и кто-то из матросов. После погружения на какое-то время воцарилось гробовое молчание, а потом раздался крики о помощи и спасении. Эти голоса потом долгие годы будили меня по ночам...»

Вот что пишет в своих воспоминаниях об этих страшных минутах старшина команды электриков старшина 2-й статьи

Моисеенко: «Приблизительно через три часа пребывания в надстройке лодки (имеется в виду ограждение рубки) лодка быстро с дифферентом на корму пошла ко дну. В это время я находился внутри пеленгаторной рамки, а надо мной находился старшина 2-й статьи Кривошлык Леонид. С большими усилиями я выбрался из ограждения, когда лодка уже ушла под воду. Помню, когда всплывал, мне сильно надавило на уши. Когда всплыл на поверхность, личный состав находился от меня уже на расстоянии двух длин волны, и я видел их только тогда, когда меня выносило на гребень очередной волны. Я снял с себя ватник, робу, ватные брюки и один сапог. Второй я потерял, когда вылезал из ограждения рубки. Остался в водолазном свитере, тельняшке и трусах и поплыл навстречу набегающей волне, избегая быть ею захлестнутым. Через некоторое время я увидел специалиста аппаратуры “Окунь” Смирнова Александра Ивановича, который подплывал ко мне со спасательным жилетом. Нас подобрала подводная лодка С-364 под командованием капитана 3-го ранга Чаплинского».

Вспоминает контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков: «Оказавшись в воде, температура которой была +4—6 градусов, я свободно сбросил с себя свои великоватые сапоги. Тогда-то я и помянул за них боцмана добрым словом. Мы так втроем и держались за круг. Крутая и частая волна надолго накрывала нас, к тому же и спасательный круг был не из пробки, а из пенопласта. Несколько раз я захлебывался водой, но потом как-то приспособился к ритму и перед очередным погружением в волну набирал побольше воздуха в легкие. Печальные мысли лезли в голову. В снятом углу коммунальной квартиры на Лиговке у меня осталась беременная жена, что с ней будет, что будет с еще не родившимся ребенком, и вообще умирать было страшно.

Когда лодка ушла на грунт, то с кораблей и с подошедшей подводной лодки в воду начали бросать все, что только может удержать человека на воде. И вот она, удача, рядом с нами, как нам показалось, проплывал спасательный плотик. Мы погребли в его сторону, но матрос Крохмальный бросил круг и поплыл к

плотику самостоятельно. Набежала очередная волна, и мы уже больше не видели ни Крохмального, ни плотика. К сожалению, шторм все не утихал. Волны накатывались одна за другой. Вынырнув в очередной раз из-под волны, я не обнаружил на спасательном круге помощника командира...

Подводная лодка погрузилась в 18 часов 48 минут, и я до сих пор не знаю, сколько времени меня еще носило, помню, что было уже темно. Временами наступало какое-то затемнение, но холода я почему-то не чувствовал. Меня подняли на базовый тральщик БТ-217 (командир И.И. Жомов), раздели, укрыли чем-то теплым, и по приказу командира я выпил стакан спирта. Меня подняли практически в бессознательном состоянии, туда же на тральщик подняли и боцмана лодки В. Стукалова. Как подняли остальных пять человек, сейчас не помню. Поздно вечером мы вернулись в Таллин, и нас разместили в госпитале, где я пробыл около трех недель».

Из воспоминаний старшего лейтенанта А. Смирнова: «Внезапно лодка получила нарастающий дифферент на корму. Командир дивизиона или командир лодки скомандовал: “Все за борт!” Тут же я оказался по грудь в воде, перевалился через ограждение и, как мог, быстро отплыл от тонущей лодки. Оглянувшись и увидел задранный нос погружающейся лодки. Попытался снять китель, но едва не захлебнулся в набежавшей волне. В нескольких метрах увидел плавающий противогаз ИП. Подплыл к нему, взялся за него. Но заметил, что к противогазу тянется и плавающий неподалеку матрос, поэтому подтолкнул к нему противогаз. И вместе с матросом плыл к подводной лодке, которая маневрировала и оказалась рядом. С лодки бросили конец, матрос взялся за него, и его подняли (им оказался старшина 2-й статьи Моисеенко), затем конец бросили мне, и я оказался на лодке. Кто-то из матросов сказал: “Смотри, командир бригады!” Я обернулся, но никого не увидел. Было уже темно. На лодке мне оказали помощь, влили спирта и растерли тело. Только тогда я понял, какая была холодная вода».

О том, что происходило внутри подводной лодки с вахтенными, можно только предполагать. Из рассказа старшего лейтенан-

та Геннадия Масленникова, который позднее будет участвовать в обследовании поднятой субмарины: «Видимо, почувствовав резкое нарастание дифферента на корму, стоявший вахтенным в центральном посту матрос Андреев бросился к трапу, чтобы выскочить наверх, но по причине скоротечности нарастания дифферента его нога была прихлопнута нижним рубочным люком, а хлынувший вслед за этим поток воды так и не позволил ему освободиться.. Его так и нашли с ногой, намертво зажатой нижним рубочным люком...

Вахтенный 1-го и 2-го отсеков старшина 2-й статьи Василий Малый был обнаружен во 2-м отсеке. Вокруг него был разбросан аварийный инструмент: раздвижной упор, брусья, клинья, пластырь и т.д. Судя по всему, старшина боролся за живучесть лодки, пытаясь заделать отверстие, через которое проходил кабель прибора “Окунь”. Почему он не перешел в 1-й отсек, который был отсеком живучести, так и осталось загадкой. Безусловно одно, в сложившейся ситуации он сражался с поступающей водой до конца. Надо иметь в виду, что 2-й отсек был аккумуляторным, а попадание морской воды в электролит вызывает бурную реакцию с выделением хлора...»

Контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков пишет: «Тяжка и мучительна была смерть носовой швартовой команды, которая сделала все от нее зависящее для спасения корабля. Поваленные при дифференте на корму, они из-за скоротечности погружения лодки так и не успели отвязаться от леера и вместе с ней ушли на дно. Вот имена мучеников швартовой команды: лейтенант Вячеслав Розанов, старшина 2-й статьи Виталий Поздняков, матросы Евгений Корсаков, Валерий Намётчиков и Николай Герашенко».

Живыми из экипажа М-256 подняли семерых: старшего лейтенанта Дергачёва В.И., старшего лейтенанта Смирнова А.И., мичмана Стукалова В.А., лейтенанта Кочеткова В.Н., старшину 2-й статьи Моисеенко А.А., матроса Коринкова М.Ф. и матроса Хлебникова Б.И. При этом на борт подводной лодки С-369 были подняты четыре человека, а на БТЩ-217 — три человека.

После 19 часов 00 минут к месту гибели лодки подошли спасательное судно «Агатан», морские буксиры МБ-12, МБ-130, базовый тральщик БТЩ-512. В 22 часа 30 минут подошло гидрографическое судно «Ревун». Наступила темнота, поиски погибших на поверхности воды результатов не дали, не обнаружили их тел и утром, а также на побережье полуострова Вимси.

Подъем затонувшей подлодки

Уже 27 сентября 1957 года приказом министра обороны СССР № 0232 была назначена комиссия для расследования обстоятельств и причин гибели М-256. Председателем комиссии был назначен генерал армии Антонов, членами: вице-адмиралы Иванов и Комаров, вице-адмирал-инженер Козьмин, контр-адмиралы Симонов и Скородубов и полковник юстиции Виктор.

Комиссия незамедлительно вылетела в Таллин и уже 28 сентября приступила к работе. В процессе работы были опрошены весь оставшийся в живых личный состав М-256, командиры кораблей, принимавших участие в спасательных работах, а также все лица, так или иначе имевшие отношение к событиям, связанным с гибелью подводной лодки. Кроме этого были заслушаны главный конструктор подводных лодок проекта А615 и офицеры однотипных подводных лодок. Для рассмотрения специальных вопросов при комиссии были созданы техническая и экспертная комиссии с включением в их состав соответствующих специалистов.

Из акта государственной комиссии: «26 сентября 1957 года подводная лодка М-256 70-го дивизиона подводных лодок, под командованием капитана 3-го ранга Вавакина Ю.С., в соответствии с планом боевой подготовки в 11.00 часов вышла из Беккеровской гавани (район Таллина) на полигон Ф-18, расположенный в 4 милях к северо-востоку от полуострова Вимси, с задачей определения расхода топлива в подводном положении на различных режимах. Личный состав подводной лодки М-256 был

подготовлен к правильной эксплуатации материальной части и выполнению поставленных перед ним задач. Материальная часть подводной лодки была технически исправна.

Выводы и предложения:

1. Установить причины возникновения пожара и гибели подводной лодки, до ее подъема и осмотра, не представляется возможным.

2. По имеющимся у комиссии данным, материальная часть подводной лодки М-256, перед выходом ее в море, была исправна и личный состав к обслуживанию механизмов подготовлен...

3. Комиссия отмечает, что Министерством судостроительной промышленности до сих пор не выполнена важнейшая работа по исследованию причин аварий на пл проекта А-615 при работе двигателей по замкнутому циклу, предусмотренная совместным решением ВМФ и МСП от 27 октября 1956 года № 00138.

4. До установления причин гибели подводной лодки М-256 плавание подводных лодок проекта А-615, по мнению комиссии, следует запретить».

Теперь государственной комиссии оставалось ждать подъема М-256, чтобы после ее обследования можно было выяснить истинные причины и обстоятельства произошедшей трагедии.

Подъем М-256 осуществляло спасательное судно «Коммуна» — катамаран постройки 1915 года, поднявший к этому времени со дна не одну подводную лодку. И сегодня «Коммуна», которой ко времени выхода этой книги исполнится почти 100 лет, по-прежнему в боевом строю, являясь старейшим кораблем за всю историю отечественного ВМФ. Уже через несколько дней после гибели М-256 «Коммуна» была в районе гибели лодки, и на ней активно велась подготовка к подъему затонувшей субмарины.

Сегодня мало кто знает, но несколькими годами ранее описываемых нами событий на борту самой «Коммуны» произошла страшная трагедия. Дело в том, что в то время практику на спасателе подводных лодок проходили офицеры югославского ВМФ, будущие подводники. После того как Сталин разругал-

ся с Иосипом Броз Тито и назвал последнего фашистом, Тито в долгу тоже не остался. Между двумя братскими социалистическими государствами неожиданно для всех началось резкое обострение отношений. Между югославскими офицерами, находящимися на стажировке в нашем ВМФ, также сразу произошло разделение на сталинистов и титовцев. Окончательное выяснение отношений между ними волею судьбы произошло именно в кают-компании «Коммуны». Началось оно словесной перепалкой, а закончилось массовым побоищем, в котором несколько офицеров были убиты и еще больше ранены. Вскоре после этого офицеры-титовцы навсегда покинули СССР, а югославские офицеры, оставшиеся на позициях СССР, попросили политического убежища, получили его и продолжили свою службу уже в нашем ВМФ. До сих пор о кровавой драке югославов в кают-компании «Коммуны» известно очень мало. Однако такой печальный факт в столетней биографии нашего старейшего корабля все же имел место.

Вскоре на «Коммуну» прибыл главный конструктор проекта А615 А.С. Кассациер. Ознакомившись с общей картиной трагедии, он призвал несколько повременить с подъемом, а затем производить его максимально осторожно, так как вероятность взрыва цистерны жидкого кислорода была еще не исключена.

В начале октября начались подготовительные работы по подъему М-256. Начались водолазные спуски. Вначале были обследованы корпус и надстройка. К сожалению, не обошлось без жертв. 2 октября, выполняя работу по заводке стропа на лодку, трагически погиб старшина команды водолазов 445-го отдельного дивизиона АСС главный старшина Василий Романенко. Смерть наступила от кессонной болезни, возникшей в результате переутомления организма. Водолаз Романенко стал последней жертвой М-256.

После катастрофы у меня часто возникал вопрос: куда девались подводники из швартовой команды, ведь все они были крепко привязаны к страховочному лееру? И вот практически в самом конце моей службы в Военно-морской академии ко мне

в кабинет зашел пожилой офицер, который, как он сказал, в 1957 году служил на спасательном судне «Агатан» и принимал участие в работах по подъему нашей лодки. Вот что он мне сообщил. Когда водолазы спустились на грунт к лодке, то первое, что они увидели, это раскачивающиеся тела подводников швартовой команды, которые все еще были привязаны к лееру. Водолазы немедленно доложили об увиденном наверх, сообщив, что мертвые тела мешают нормальной работе. И тогда сверху последовало распоряжение обрезать концы, на которых висели мертвые подводники. Сейчас, мол, не до этого, мертвые никуда не денутся, поднимем потом... Разумеется, потом никого уже не нашли... Да и искали ли вообще?

Подъем осуществлялся в несколько этапов. На первом этапе над местом гибели подводной лодки встала «Коммуна». Между корпусом спасательного судна-катамарана были опущены гини и закреплены на корпусе М-256. Лодку вначале осторожно приподняли со дна и так, в подвешенном состоянии, осторожно перенесли на рейд Купеческой гавани. В этом состоянии ее продержали 30 суток. Такая пауза была вызвана опять же боязнью взрыва кислородной цистерны. По расчетам главного конструктора, за это время кислород из цистерны должен был стравиться в воду, и работа на М-256 становилась намного безопасней.

Одновременно была сформирована специально отобранная команда в количестве двенадцати человек. Возглавил ее капитан 3-го ранга Ковалёв. Помощником командира был назначен штурман с М-255 старший лейтенант Геннадий Масленников. Сама команда была сформирована из трюмных, дизелистов, торпедистов и рулевых с подводных лодок 70-го дивизиона, однотипных М-256. Матросов в спецкоманду отбирали не только по знанию ими своей специальности, но и по личным психологическим качествам, ведь личному составу команды предстояла не только тяжелая физическая работа. Они должны были выдержать невероятно трудную психологическую нагрузку. Вскоре спецкоманда на катере прибыла на «Коммуну» и начала подготовку к работе.

Спустя несколько дней начался третий этап. «Коммуна» с подвешенной на гинях подводной лодкой ошвартовалась правым бортом у Северного мола. После этого началась непосредственная подготовка к подъему подводной лодки. Водолазы завели два «полотенца» под корпус М-256. На «полотенца» завели и закрепили дополнительные гини. Следующим этапом был уже непосредственный подъем подводной лодки, который осуществлялся несколько дней в светлое время суток и на ровном киле. Наконец над водой показалась рубка, а потом и корпус погибшей субмарины. После этого подводная лодка была закреплена внутри катамаранного корпуса «Коммуны». К борту спасателя подошло судно с эжекторной установкой. Через открытый рубочный люк была произведена предварительная откачка воды. Затем спецкоманда спустилась в боевую рубку, освободила нижний просвет нижнего рубочного люка от застрявшего там трупа и зафиксировала люк в открытом состоянии. Начались поиск и вынос останков погибших моряков. Полная откачка воды была произведена в течение двух суток. Были вскрыты кормовой, носовой, а также переходный из центрального поста в 4-й отсек люки. Затем были произведены дополнительная откачка воды и эвакуация погибших в 4-м и 5-м отсеках. После вентиляции 1-го отсека был вскрыт переходный люк в 2-й отсек. Это вскрытие проводилось в темное время суток без освещения с целью предотвращения возможного взрыва аккумуляторной батареи в загазованной хлористой среде от направленного источника света. Останки личного состава укладывались в рогожные мешки и переносились на стоявший рядом эсминец, где укладывались в башне кормового орудия. Когда все погибшие были перенесены, эсминец с приспущенным флагом ушел в Кронштадт.

Из письма Г.С. Масленникова: «Сама работа (имеется в виду работа командира осмотра) была тяжелая. Злая, жестокая по отношению к нам в моральном отношении, особенно когда “сортировали” и укладывали в мешки останки (ведь живые и мертвые моряки прекрасно знали друг друга, служа в одном и том же учебном отряде и на одном дивизионе). Что ж делать, если

вызванные из госпиталя санитары выполнять эту работу не смогли. Уложив моряков в мешках в кормовую орудийную башню, мы сдернули пилотки с голов, постояли, вытирая невольно набравшие слезы (только скулы ходуном ходили), не проронив ни слова. Вечная всем им память, без вины виноватым».

После этого была произведена общая конвертовка работы по герметизации подводной лодки, вертикальный руль был выставлен на 0 градусов. В середине ноября М-256 отправилась на буксире «Коммуны» в свое последнее плавание в Кронштадт, где ее ожидала разделка на металлолом, так как восстанавливать лодку после ее осмотра было признано нецелесообразным.

Так что же случилось?

Из воспоминаний контр-адмирала в отставке Вячеслава Кочеткова: «В Таллине работала государственная комиссия под председательством генерала армии А.И. Антонова. Оставшихся в живых приглашали для беседы и написания объяснительных бумаг. Каждый из нас, памятуя о былом, высказывался на комиссии довольно резко о конструктивных недостатках лодки, называя ее по бытовым условиям “железным коллективным гробом”, а по принципу действия двигателя — “зажигалкой”. Ведь не секрет, что и до катастрофы нашей М-256 гибли люди на подобных лодках».

На первом этапе комиссия, созданная для расследования причин аварии, работала недолго, около недели. Потом сделали перерыв до подъема на поверхность погибшей лодки. Подъем откладывался из-за боязни взрыва кислородной цистерны. Этого опасался в первую очередь главный конструктор проекта А.С. Кассациер. Вначале М-256 приподняли с грунта спасательным судном «Коммуна», и лодка около двух недель висела на стропах. После окончательного подъема на поверхность лодку привели в Купеческую гавань Таллина.

После осушения отсеков провели тщательный осмотр, но причину пожара так и не установили. Как очень часто бывало,

причину гибели подводной лодки некоторые члены комиссии пытались переложить на погибших и на огрехи в организации службы. Офицерам подводной лодки и командирам кораблей, участвующих в оказании помощи, предъявили следующие претензии:

— почему командир дивизиона, зная о тяжелой обстановке в кормовых отсеках, загазованности лодки и отсутствии электропитания, не принял решения посредством дрейфа приблизиться к берегу и выбраться на прибрежную мель?

— почему командир электромеханической боевой части при посещении 7-го отсека распорядился разгерметизировать прочный корпус и оставить открытой переборочную дверь в 7-й отсек?

— почему прибывшие к месту аварии корабли длительное время находись поблизости, не приняли действенных мер по оказанию помощи лодке и снятию с нее личного состава?

И меньше всего анализировались возможные причины возникновения взрыва и пожара на лодке. Под влиянием мнения главного конструктора вероятными причинами аварии посчитали: короткое замыкание силового электрического кабеля или же нарушение герметичности трубопровода гидравлической системы и, как следствие, попадание распыленного под давлением масла на электросветильник, хотя высказывались робкие предположения о возникновении так называемого местного взрыва газовой среды в замкнутом объеме «машинная выгородка — газофильтр» с разрушением перегородок и последующим пожаром.

Конечно, легко было членам комиссии осуждать действия командира дивизиона и некоторых офицеров подводной лодки в спокойной обстановке на берегу, в то время как люди, действия которых обсуждались, погибли и не могли объяснить свои решения и защитить себя.

Ведь если бы подводную лодку в такой шторм выбросило на прибрежные камни с получением больших повреждений, да еще при спасении оставшихся живых людей кто-нибудь бы утонул, а

взрыва кислородной цистерны не последовало, комдива обязательно привлекли бы к судебной ответственности. Наверное, и он, и командир лодки в момент аварии это прекрасно понимали. К тому же ни у кого из них даже в мыслях не было, что подводная лодка может потерять запас плавучести и продольную остойчивость.

Далее, учитывая нахождение на борту в прочном корпусе (в цистерне) около 7 т жидкого кислорода, который имеет большую испаряемость даже при нормальной температуре, командир электромеханической части правильно предположил, что из-за пожара в 4-м отсеке произойдет сильное нагревание цистерны и затем в результате бурного испарения жидкого кислорода от резкого повышения давления взорвется цистерна и произойдет разрушение корпуса. Эти соображения, доложенные командиру дивизиона и командиру лодки, могли стать главным доводом Ю.Г. Иванова в его действиях по разгерметизации отсечной переборки и оставлению открытой газовой захлопки к дизелю 32Д. По-видимому, его мнение разделял и командир дивизиона, предупредивший прибывшие для оказания помощи корабли о возможном взрыве на подводной лодке. И тогда корабли, находясь на безопасном расстоянии, длительное время бездействовали.

Взрыва кислородной цистерны опасался и главный конструктор А.С. Кассациер. Именно поэтому в самом начале работы комиссии он настаивал на отсрочке водолазных работ по подъему затонувшей лодки до тех пор, пока не появится уверенность в полном стравливании кислорода из цистерны. Члены комиссии с мнением главного конструктора согласились, и в работе комиссии наступил перерыв до 20 октября.

Из воспоминаний капитана 1-го ранга инженера В.С. Васильева, бывшего командира электромеханической части подводной лодки М-254, а затем флагманского механика 70-го дивизиона подводных лодок: «Почему за 3 часа 48 минут экипаж не сняли с подводной лодки? Я участвовал в комиссии по расследованию причин и обстоятельств катастрофы, в ходе которого установили, что командир лодки сообщил кораблям, подошедшим к ним

на помощь, о возможности взрыва. И корабли оставались в дрейфе на некотором расстоянии от аварийной лодки. По-видимому, на М-256 ожидали взрыва кислородной цистерны и надеялись на ослабление его воздействия на прочный корпус, сообщив кормовые отсеки через открытые крупные запоры с атмосферой.

Боязнь взрыва кислородной цистерны оказывала соответствующее влияние и на организационную сторону подготовки к подъему затонувшей лодки: главный конструктор долгое время не давал разрешения на водолазные работы по подготовке подводной лодки к подъему средствами спасательного судна "Коммуна". Не знали, как себя поведет кислородная цистерна на затонувшей лодке. Так что ничего предосудительного в действиях командира электромеханической части Ю.Г. Иванова я не усматриваю, если не считать, что он не обратил должного внимания на обеспечение надводной непотопляемости и все внимание уделил лишь последствиям пожара в кормовых отсеках».

Как уже отмечалось, тщательный осмотр аварийных отсеков подводной лодки после подъема не внес ясности в определение причин возникновения пожара. В официальном решении комиссии отмечалось, что наиболее вероятной причиной пожара явилось короткое замыкание силовых электрокабелей в 4-м отсеке. У флагманского инженер-механика В.А. Баданина в отношении этого заключения возникли большие сомнения, о которых он доложил членам комиссии, но так как был «обвиняемым» (дивизионным инженер-механиком), его заявление осталось «гласом вопиющего в пустыне». В дальнейшем приходилось разговаривать на эту тему со многими специалистами, в том числе с главным конструктором, и особенно часто с разработчиками энергоустановки Н. Иссерлисом и Б. Карпусом. Они в принципе соглашались, что короткое замыкание электрокабелей на новой подводной лодке маловероятно, но никакой другой версии не предлагали, не желая тем самым признаваться в ненадежности работы их «детища».

В итоге в случившейся катастрофе виновников не оказалось, хотя погибли люди и новая дорогостоящая техника (лодка не восстанавливалась). Работу дизелей по замкнутому циклу до

особого распоряжения запретили, и уникальные корабли превратились в плохие дизель-электрические подводные лодки, с малой скоростью и небольшой дальностью плавания в подводном положении. С такими ограничениями их эксплуатация продолжалась больше двух лет.

Выписка из дополнения к акту государственной комиссии после обследования поднятой М-256: «При осмотре подводной лодки М-256, поднятой 19 октября 1957 года, установлено: сильный пожар возник в кормовой части 4-го отсека. В 4-м и 5-м отсеках обнаружены 7 трупов. Быстрая смерть этих людей наступила от отравления окисью углерода. Один труп обнаружен во втором отсеке, и один труп обнаружен в нижнем рубочном люке. Гибель этих людей произошла от утопления. Взрыва на подводной лодке не было. Прочный корпус подводной лодки повреждений не имеет. Кингстоны всех цистерн главного балласта открыты, вентиляция их закрыта, кроме клапана вентиляции цистерны главного балласта № 4 левого борта; переборочная дверь и во 2-й, и в 3-й отсек задраена, но переборка негерметична из-за открытого клапана спуска воды с настила второго отсека в трюм 3-го отсека, через который протянут временный кабель аппаратуры “Окунь”; нижний рубочный люк открыт и через него также протянут кабель аппаратуры “Окунь”; верхний рубочный люк открыт и взят на стопор; верхний и нижний клапаны шахты вытяжной вентиляции открыты; открыты захлопки газоотвода двигателя 32Д на выхлоп за борт, через РДП и на газофильтры; переборочные двери между 4-м и 5-м отсеками, 5-м и 6-м, 6-м и 7-м — открыты, причем две последних взяты на крючки; выгородки 6-го и 5-го отсеков сообщены между собой системой прямого и обратного газа; в результате пожара нарушена герметичность прочного корпуса в районе 4-го отсека из-за выгоревшей текстолитовой прокладки между прочным корпусом и фланцем стакана магистрали вентиляции кислородной системы; верхняя крышка люка 7-го отсека задраена, но не полностью обжата, нижняя крышка открыта. Все отсеки подводной лодки заполнены водой.

Причины возникновения пожара. Комиссия истинных причин возникновения пожара установить не могла. Возможными причинами возникновения пожара в 4-м отсеке могли быть:

Первая причина. Самовозгорание горючих материалов в повышенной концентрации кислорода в 4-м отсеке. Концентрация кислорода, нарастая в результате не обнаруживаемых малых утечек через неплотности кислородной системы, быстро выравнялась во всем объеме 4-го и 5-го отсеков, обеспечивая тем самым благоприятные условия к возгоранию всех горючих материалов в этих отсеках. Воспламенение горючих материалов в повышенной концентрации кислорода могло произойти от случайных причин, не связанных с нарушением нормальной работы механизмов или с нарушением инструкций со стороны личного состава.

Вторая причина. Короткое замыкание электрокабелей в районе 58—59 шпангоутов по левому борту (пост управления левым двигателем с образованием вольтовой дуги, которая вызвала возгорание изоляции кабелей, краски и других горючих материалов). В этом районе обнаружены две разорванные трубы системы гидравлики, работавшие под давлением 70—100 атм. Разрыв этих труб произошел из-за потери прочности и повышения давления масла в них от нагрева вследствие пожара. При разрыве труб в отсек попало вначале распыленное, а затем выливающееся масло, которое, сгорая, развило сильный пожар с выбрасыванием пламени в 5-й отсек и носовую часть 4-го отсека. Этим пожаром пережжены манометровые трубы на приборном щитке, через которые в отсек стал поступать газообразный кислород, еще более увеличивший интенсивность пожара.

Третья причина. Возгорание гидравлики, попавшей в отсек в распыленном виде из негерметичной системы гидравлики машинки клапана вентиляции цистерны главного балласта № 4 левого борта. Подтверждением этому может служить то, что при подъеме подводной лодки клапан вентиляции оказался открытым, а клапан на открытие машинки гидравлики был закрыт. Распыленное масло могло попасть на светильник или другой

источник тепла и воспламениться, что и вызвало пожар с дальнейшим переносом его в район, где может быть более высокое содержание кислорода от утечек через кислородную систему, с дальнейшим развитием пожара. В этом случае пережог кабелей с последующим коротким замыканием является следствием пожара.

При расследовании настоящей аварии выявлено, что до пожара в 4-м отсеке машинная установка работала нормально. Нарушений инструкций личным составом 4-го отсека, которые могли бы привести к возникновению пожара, не выявлено. Исходя из предполагаемых причин возникновения пожара, личный состав не мог предупредить его возникновение, а личный состав 4-го и 5-го отсеков быстро погиб, поэтому борьба с пожаром в этих отсеках не велась. Личный состав других отсеков мер по борьбе с пожаром не принял (включение орошения 4-го отсека, применение огнетушителей).

Мероприятия по повышению живучести подводных лодок проекта А615 и безопасности использования их машинных установок.

Комиссия, изучив обстоятельства возникновения пожара на подводной лодке М-256, имевших ранее случаев пожаров и взрывов на подводных лодках этого проекта, и учитывая мнение личного состава, плавающего на этих лодках, считает, что:

— борьба за живучесть на подводных лодках пр. А615 в значительной мере затруднена из-за чрезмерной стесненности, вызванной большой технической насыщенностью;

— средства по обеспечению пожаро- взрыво- и газобезопасности этих подводных лодок несовершенны и недостаточны.

Для повышения живучести подводных лодок этого проекта и безопасности эксплуатации их машинных установок необходимо:

1. Выполнить исследовательские работы по изучению причин возникновения пожаров и взрывов, а также загазованности жилой части 4-го, 5-го, 6-го отсеков.

2. Провести испытания на взрывостойкость ПЛ М-258.

3. Установить постоянно действующий газоанализатор для непрерывного контроля за кислородом в 4-м и 5-м отсеках.

4. Установить причины парения в выгородке 6-го отсека во время работы двигателя по замкнутому циклу и их устранить...

Предложения по дальнейшему использованию подводных лодок проекта А615.

Плавание подводным лодкам проекта А615 запретить до выполнения указанных мероприятий по повышению их живучести и безопасности эксплуатации машинной установки. Эти мероприятия внедрить в первую очередь на трех подводных лодках и произвести всестороннее их испытание. По результатам испытаний принять окончательное решение по модернизации и использованию остальных подводных лодок. Для проверки причин возникновения пожаров и взрывов в натуральных условиях считать целесообразным выделить одну подводную лодку проекта А615 (для этой цели была выделена М-257. — В.Ш.)

Предложения по дальнейшему использованию подводной лодки М-256.

В результате пожара в 4-м и 5-м отсеках и затопления всех отсеков прочного корпуса на подводной лодке произошли следующие основные повреждения:

- деформирована переборка 21 шпангоута;
- деформирован обрешетник настила аккумуляторной ямы;
- аккумуляторная батарея залита водой;
- в районе 4-го отсека сгорели все трассы кабелей и изоляция корпуса, лопнули четыре трубки системы гидравлики, обгорели все механизмы, аппаратура и контрольно-измерительные приборы, часть фланцевых и штуцерных соединений, сальниковых уплотнений системы оказались негерметичными;
- деформирована продольная переборка выгородки 6-го отсека;
- все механизмы, приборы и аппаратура в течение 23 суток находились в морской воде, в результате чего большая часть механизмов и особенно электрооборудование вышли из строя и к восстановлению непригодны.

Для восстановления подводной лодки, с учетом индивидуальных заказов, потребуется ориентировочно не менее двух лет, а стоимость будет значительно превышать стоимость серийной подводной лодки (15—20 млн рублей). Учитывая весьма большой объем восстановительных работ, трудности в размещении заказов на единичное изготовление оборудования, длительность срока восстановительных работ, а также высокую стоимость, восстанавливать подводную лодку нецелесообразно.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. Пожар в 4-м отсеке подводной лодки М-256 явился следствием одной из перечисленных причин возникновения пожара:

— самовозгорание горючих материалов при высокой концентрации кислорода в 4-м отсеке;

— короткое замыкание электрокабелей с образованием вольтовой дуги и последующим возгоранием горючих материалов;

— возгорание масла гидравлики, попавшего в распыленном виде в отсек на светильник из негерметичной системы гидравлики с последующим возгоранием горючих материалов.

2. Нарушений инструкций личным составом подводной лодки, которые могли бы привести к возникновению пожара, не выявлено. Исходя из предполагаемых причин возникновения пожара, личный состав не мог предупредить его возникновение.

3. Плавание подводных лодок проекта А615 может быть разрешено только после выполнения всех мероприятий по повышению живучести подводных лодок этого проекта, обеспечению взрывопожарогазобезопасности и надежности в эксплуатации машинных установок.

4. Аварийную подводную лодку М-256 не восстанавливать, в дальнейшем ее корпус использовать в учебных целях, а исправные механизмы для запасных частей.

5. Оборудовать места базирования подводных лодок проекта А615 установками по получению газообразного кислорода. Организовать в этих местах проверку и ремонт приборов автоматики и газового анализа, а также работу химических лабораторий соединений.

6. Комплектование подводных лодок проекта А615 производить наиболее способными, опытными офицерами и старшинами-сверхсрочниками.

7. Обеспечить высокое качество обучения и эксплуатационной подготовки инженер-механиков и машинных команд с привлечением ведущих конструкторов проектов А615.

8. Обеспечить личному составу подводных лодок проекта А615 преимущественное положение по сравнению с аккумуляторными подводными лодками, повысив его штатно-должностные категории и денежное содержание».

Вспоминает контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков: «Комиссия Генерального штаба Вооруженных сил СССР и промышленности провела расследование этого трагического случая. М-256 в пределах двух месяцев была поднята аварийно-спасательным судном катамаранного типа “Коммуна”, отбуксирована в Кронштадт, обследована, разоружена и в последующем разрезана на металлолом».

Казалось бы, комиссия имела в руках все необходимые данные: показания свидетелей катастрофы и результаты осмотра подводной лодки, ее забортных устройств и технических средств. Однако реальных выводов и уроков из тяжелой катастрофы сделано не было. После аварии на определенный срок (около двух лет) была поставлена подводная лодка проекта А615 М-257 как испытательный стенд для того, чтобы все-таки найти причины взрывов и пожаров на подводных лодках с единым двигателем.

«Испытания, — как пишет в своей книге «Подводные лодки с единым двигателем» В.А. Баданин, — показали, что единственная причина взрывов в машинных выгородках и газофильтрах — работа дизелей по замкнутому циклу при низкой концентрации кислорода в газовой смеси. В этих условиях в выхлопных газах образуется значительное количество окиси углерода, водорода, окиси азота и углеродов (канцерогенов), образующих иногда взрывоопасные смеси. С учетом полученных результатов впоследствии категорически запрещалось переводить дизель на работу по замкнутому циклу при заниженном содержании

кислорода, т.е. меньше 19 %. Но прошло время и снова подводные лодки этого проекта продолжили плавать сначала в дизель-электрическом, а потом в режиме по замкнутому циклу и опять продолжились пожары и гибель личного состава. Так 25 сентября 1965 года на подводной лодке М-258 (командир И. Порошин) в коридоре 6-го отсека произошел сильный взрыв, погибли четыре человека. Официальная версия взрыва была заведомо ложной, так как в коридоре 6-го отсека была щелочная аккумуляторная батарея и выделять водород не могла, а было то, что уже было на аварийных подводных лодках М-259, М-256. Вывод один — причина взрывов и пожаров однозначно не была установлена.

Многолетние раздумья, анализ последующих аварий на подводных лодках проекта А615, о которых знают только те, кто плавал на них, выработали твердое убеждение: причина взрывов и пожаров — технологические дефекты в системе автономного управления и контроля газоочистки, подачи кислорода и бортового газоанализа.

Причина гибели М-256 — поступление забортной воды внутрь прочного корпуса кормовых отсеков вследствие выгорания сальников забортных устройств и последующая затем потеря продольной остойчивости.

Вот еще несколько примеров подобного рода, но уже с атомными подводными лодками. 12 апреля 1970 года в Атлантике, на подходе к Гибралтару по причине пожара в концевых отсеках через 79 часов 48 минут после всплытия в надводное положение погибла атомная подводная лодка К-8 (командир капитан 2-го ранга В. Бессонов) и 58 человек личного состава.

7 апреля 1989 года в Норвежском море по причине опять же высокотемпературного пожара в концевых отсеках через 6 часов 16 минут после всплытия в надводное положение погибла атомная суперсовременная подводная лодка К-278 “Комсомолец” (командир капитан 1-го ранга Е. Ванин) и 42 человека личного состава.

Что общего в трагической гибели между атомными подводными лодками и “зажигалкой” М-256? Здесь, видимо, уместно

вспомнить требования действующего “Руководства по борьбе за живучесть подводной лодки” и в частности требования статьи 8-й, где черным по белому написано: “Живучесть подводной лодки обеспечивается: конструктивными мероприятиями, осуществляемыми при проектировании, строительстве, модернизации и переоборудовании подводных лодок, организационно-техническими мероприятиями, действиями личного состава по борьбе за живучесть”.

Как видим, в живучести на первом месте, прежде всего, стоит конструкция подводной лодки. Во всех трех случаях подводные лодки всплыли в надводное положение, во всех трех случаях, не имея эффективных средств пожаротушения, личный состав не смог победить огонь, во всех трех случаях огонь распространился в другие отсеки.

В результате высокотемпературных пожаров выгорели сальники забортных систем и устройств, через которые внутрь прочного корпуса кормовых отсеков стала поступать забортная вода. И все три подводные лодки с дифферентом на корму, потеряв продольную остойчивость, ушли на грунт.

Сценарии гибели подводных лодок М-256, К-8, К-278 совершенно одинаковы: пожар, поступление воды внутрь прочного корпуса, потеря плавучести, продольной остойчивости и гибель подводной лодки.

Итак, первопричина гибели подводных лодок — пожар и отсутствие эффективных средств борьбы с ним в условиях подводной лодки, а причина гибели подводных — имеемые недостатки в конструкции подводных лодок, в частности, забортных устройств».

Вспоминает контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков: «Экспертная комиссия Главного технического управления, так же как и в случае с М-259, сделала осторожный вывод о том, что виновен личный состав, который не выполнил каких-то инструкций. Такая позиция всегда устраивала и устраивает и конструкторов, и судостроителей, и даже командование ВМФ. Конструкторам не надо ломать голову над вопросами усовер-

шенствования проекта, строителям не надо что-то перестраивать и модернизировать, вести поиск новых, более оптимальных решений, а командованию ВМФ противостоять такому выводу тоже не хочется, иначе сразу возникает законный вопрос: а куда смотрел аппарат Государственной приемки, почему он не поставил острые вопросы для принятия решения о серийном строительстве? Это и есть самая настоящая круговая порука, за которую рядовые подводники могут только отдать свои жизни и быть заложниками всех совершенных конструкторами и строителями ошибок.

Основная причина взрыва и пожара — конструкторско-технические дефекты в системе автоматического управления и контроля газоочистки, подкачки жидкого кислорода и бортового газоанализа. Катастрофе “помогла” погода. Попади подводные лодки М-259 и М-258 в аналогичные погодные условия — 8-балльный шторм с дождем и ветром до 20 метров в секунду, и не будь у них корабля обеспечения — еще неизвестно, как бы все на этих лодках закончилось.

Возникает законный вопрос, почему командир БЧ-5 при посещении 7-го отсека распорядился оставить открытой газовую захлопку к дизелю 32Д и оставить переборочную дверь в 7-й отсек открытой? К сожалению, нашлись такие, кто открыто обвинял Юрия Иванова в гибели М-256. Данные манипуляции командир БЧ-5 проделал исключительно для того, чтобы смягчить нарастающий взрыв кислородной цистерны. При этом все свои действия он согласовал с комдивом и командиром лодки. Сделано это было, чтобы сохранить жизнь личному составу. Все трое, принимавших решение на разгерметизацию прочного корпуса, погибли во время катастрофы и уже никогда не смогут постоять за себя и свои решения...

Еще раз вспомним гибель в 1970 году К-8 и в 1989 году “Комсомольца” (К-278). Во всех трех случаях подводные лодки из-за пожара всплыли в надводное положение, во всех трех случаях, не имея эффективных средств пожаротушения, личный состав не мог победить огонь, во всех трех случаях пожар распространял-

ся с концевых отсеков в носовые, вплоть до центрального поста. Никто на атомных подводных лодках К-8 и К-278 не оставлял открытых переборочных дверей и не открывал каких-либо “газовых захлопок”. А все три подводные лодки погибли по одному и тому же сценарию: потеря плавучести, продольной остойчивости и стремительное погружение на грунт. Откуда же взялась вода в корпусах подводных лодок? Да все оттуда же, что и на М-256, т.е. через прогоревшие сальники забортных отверстий. Теперь уместно спросить — почему?

Почему не были сделаны выводы по никудышным сальниковым устройствам на М-256, что привело к гибели спустя 13 лет К-8 и через 32 года “Комсомольца”? Почему системы пожаротушения не справляются с пожаром? Почему начавшийся пожар в концевом отсеке при его герметизации вдруг перебрасывается в другие отсеки?

В чем мы добились совершенства, так это в запугивании личного состава. Дело доходило до абсурда. Я и Виктор Пивоваров (с М-259) после катастрофы служили вместе на С-169, но и там о катастрофах и авариях на лодках проекта А615 нам никогда ничего не говорили, словно этих катастроф и не было в помине. Уже в Военно-морской академии, где мы вместе учились с Игорем Порошиным (М-258), я пытался найти ответы на мучавшие меня вопросы, но и там на эту тему ни гугу. Именно этот преступный заговор молчания я во многом считаю причиной последующих катастроф. Неосведомленность командиров лодок об аналогичных случаях в прошлом, тогда как каждая произошедшая авария должна была быть обязательно разобрана до деталей по всем направлениям, вела к их очередному повторению. Увы, мы блюли мнимую “военную тайну”, не делая должных выводов, и катастрофы повторялись снова и снова».

Фактически комдив, командир лодки и командир БЧ-5 сразу же после начала пожара, который невозможно было потушить, оказались перед невероятно трудным выбором. Вариантов было всего два. Первый: разгерметизировать лодку и тем самым уменьшить силу весьма вероятного взрыва, но при этом увели-

чить скорость затопления лодки. Второй: оставить все загерметизированным, но тем самым сразу в несколько раз увеличить силу взрыва жидкого кислорода. Из двух зол постепенное затопление лодки они вполне обоснованно посчитали меньшим и выбрали первый вариант. Можно ли их за это судить? Затопление лодки давало хоть какой-то шанс выжить, взрыв не оставлял людям и этого шанса. Разумеется, принимая во внимание, что взрыва так и не произошло, члены государственной комиссии поставили принятое решение командованию М-256 в вину. Ну а если бы взрыв произошел? Заметим, что даже конструктор лодки А.С. Кассациер считал вероятность взрыва настолько большой, что даже через месяц после гибели лодки просил спасателей при ее подъеме быть предельно осторожными. Так кто прав? И у кого поднимется рука обвинять командование М-256 в том решении, которое они приняли и за которое заплатили своими жизнями?

Судьба «зажигалок»

После расследования катастрофы М-256 на лодках проекта А615 была несколько модернизирована кислородная система, дополнительно начали устанавливаться: автоматическая аппаратура, измеряющая состав кислорода и углекислоты; система пенотушения и другие технические средства. Именно применение жидкого кислорода в качестве окислителя топлива вызывало эксплуатационно-технические сложности и повышало пожароопасность. Из-за этого на базе проекта А615 был разработан модернизированный — 637, где вместо жидкого кислорода использовался продукт Б-2. Для его отработки было начато переоборудование последней лодки проекта А615 М-361, однако работы на ней завершены не были.

Профессор Худяков пишет: «Взрывы и пожары, хотя и без катастрофических последствий, имели место на подводных лодках проекта А615 (М-255, М-257, М-259, М-351, М-352). Пожар с человеческими жертвами (4 человека: старший лейтенант Пер-

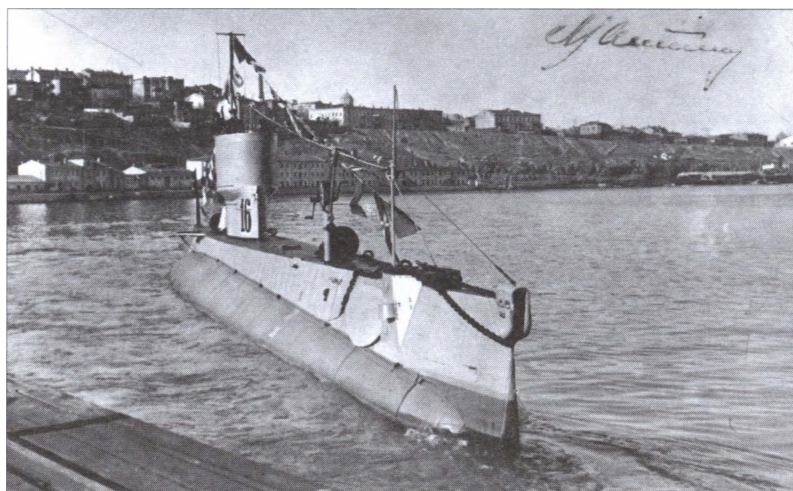
вухин Н.П., старшина 2-й статьи Новиков В.И., старший матрос Шепелев Л.А., матрос Кицюк П.М.) произошел в подводном положении 12 августа 1956 г. на М-259. Однако до гибели М-256 в 1957 г. должного внимания выявлению природы таких взрывов и пожаров не уделялось...»

Из воспоминаний участника катастрофы на М-259 ветерана-подводника Виктора Пивоварова: «...Ни одна из двух государственных комиссий (В. Пивоваров имеет в виду комиссии, занимавшиеся расследованием аварии на М-259 и катастрофы М-256. — В.Ш.), расследовавших аварии и гибель подводных лодок проекта А-615, не дала ответ на главный вопрос — что является причиной аварий?»

ВМФ и судостроительная промышленность заволновались и решили по существу разобраться в том, что заказали и что построили. Наконец-то сами себе признались в существовании проблем и сомнений в надежности работы машинной установки по замкнутому циклу. Было принято решение о проведении глубоких натуральных испытаний. С этой целью произвели специальное переоборудование одной из лодок проекта А-615, а именно: под подводную лодку на всякий случай подвели понтоны, кислородную цистерну установили на пирсе, в районе машинных выгородок врезали латунные предохранительные мембраны, а пульт управления двигателями вынесли из отсеков на верхнюю палубу.

Испытания начались летом 1958 года, и проводились они по специальной программе, но школьные знания химии продолжали давить и на эту программу. Предусматривалось исследование поведения газовой смеси только при повышенной концентрации кислорода. Содержание кислорода в смеси постепенно увеличивали, но воспроизвести взрыв не удавалось.

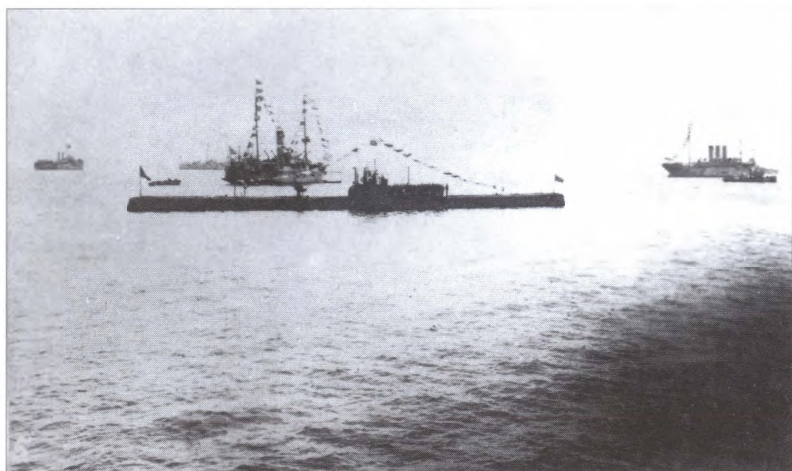
Вспоминает В. Пивоваров: «Командовал работами на стенде мой однокурсник по училищу Виктор Васильевич Абрамов. Мы с ним часто вечерами обсуждали результаты испытаний. Я уговаривал Абрамова постепенно уменьшать содержание кислорода; но он долго не решался нарушить инструкцию испытаний.



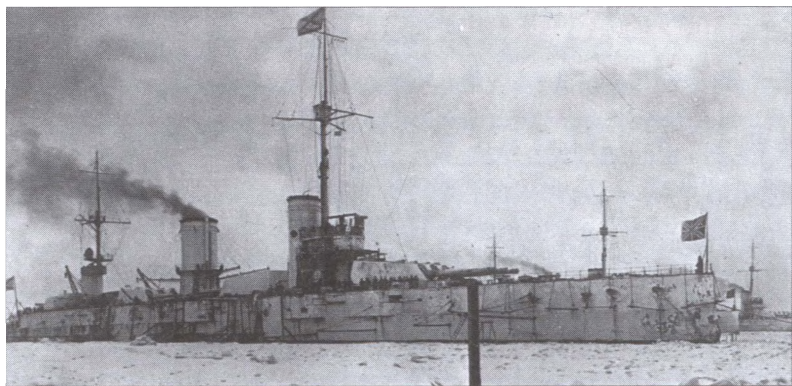
Подводная лодка «Металлист» отходит от причала



Эсминец «Фрунзе», таранивший подводную лодку «Металлист»



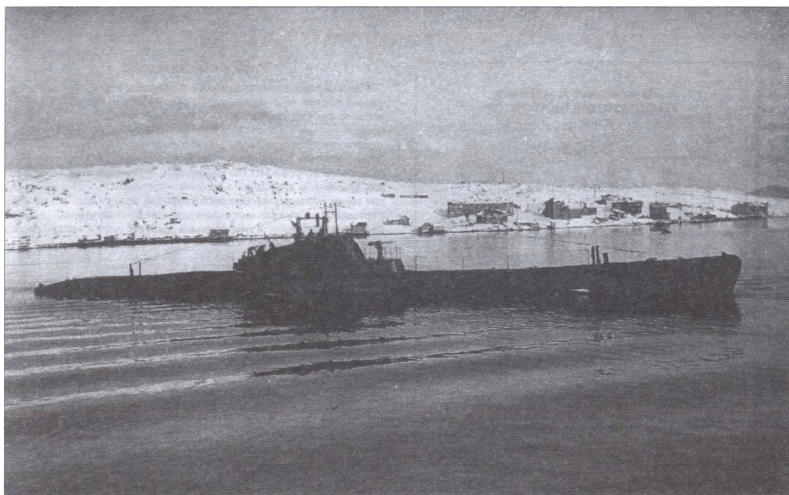
Подводная лодка «Большевик»



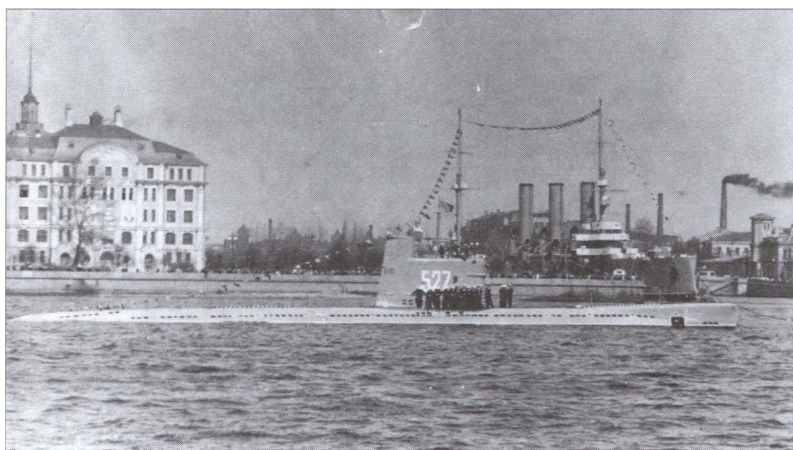
Линкор «Марат» в 1935 г.



Идут спасательные работы



Подводная лодка Щ-139 (Щ-423) в походе



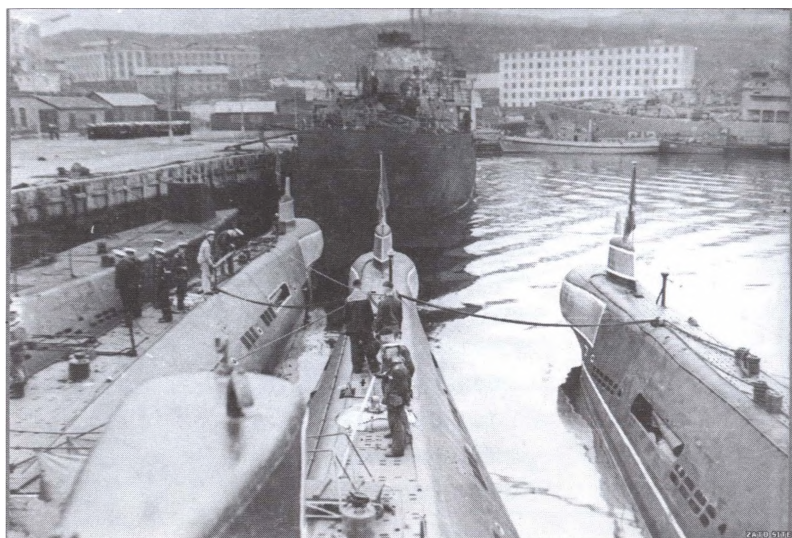
Подводная лодка типа А-615



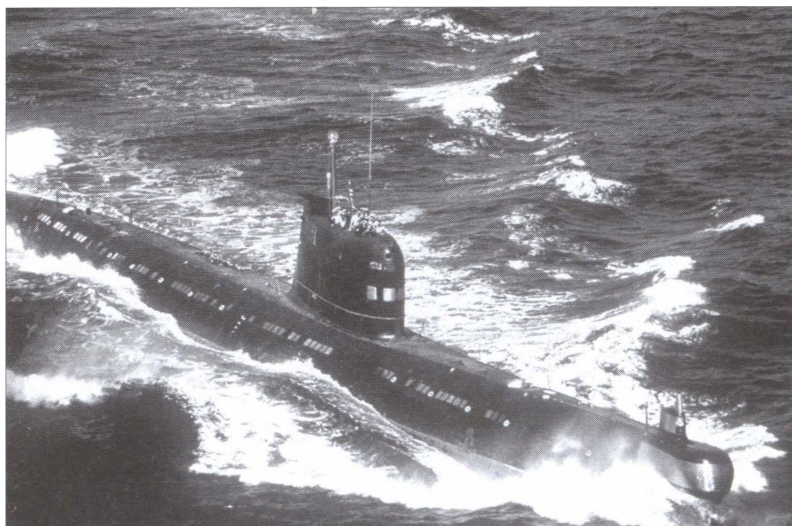
*Капитан 3-го ранга И. Зайдулин, руководитель перехода Щ-423
Северным морским путем*




*Командир дивизиона подводных лодок Ю.А. Федоров (слева)
и В.И. Розанов. Июль 1957 г.*



Подводные лодки у причала в Полярном



Подводная лодка 641-го проекта в море



РСФСР

СВИДЕТЕЛЬСТВО О СМЕРТИ

ИЮБ № 008569

Гр. Иванов Григорьевич
 ушел (ум.) 26 /12 /1957 г. 28 /08 /1957 г. 16 лет 16 мес. 16 дней
 Состояние Семейств исключительно добровольно и взаимно согласно
 возраст 28 лет

Причина смерти не установлена
 о чем, в книге записей актов гражданского состояния о смерти
 19 57 года ноябрь месяца 16 числа
 произведена соответствующая запись за № 86
 Место смерти: город, селение Кронштадт
 район Фл. 26309 область, край,
 республика

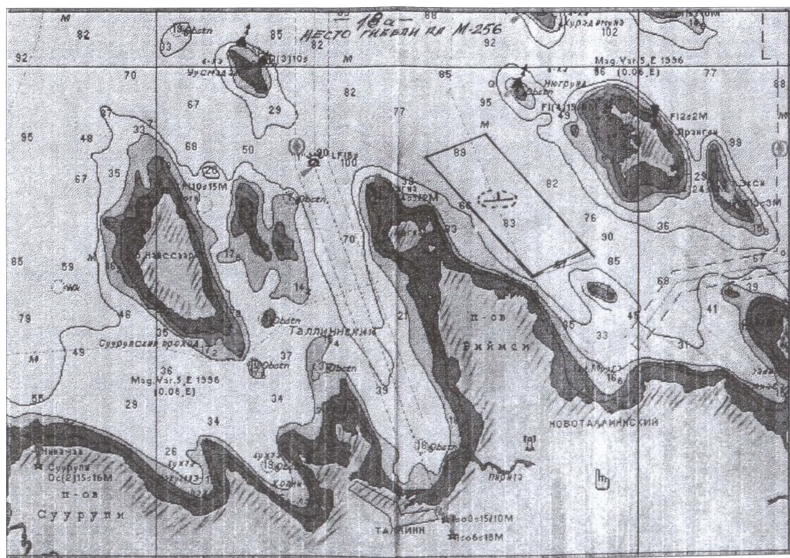
 М. Битов Зав. 302
 16 / ноябрь / 1957 г.
М. Юман

Генштаб СССР



*Свидетельство о смерти, которое
выдавали вдовам погибших
подводников М-256*

*Вячеслав Кочетков у могилы
погибших товарищей.
Кронштадт, 1959 г.*



Место гибели М-256

В конце концов, он это проделал, и при достижении в составе газовой смеси 15 % кислорода прогремел взрыв. Сила его была огромной: из прочного корпуса вырвало предохранительные мембраны, разрушило переборки в шестом и пятом отсеках, сорвало оборудование со штатных мест. Общая картина разрушений полностью совпадала с теми, какие произошли при взрыве на М-259 12 августа 1956 года.

Через три года после выпуска в серию проекта А-615 было сделано то, что следовало проверить еще на стадии его разработки, как говорится, в пробирке на лабораторном стенде. Дальнейшие исследования доказали, что главной и единственной причиной взрывов в выгородке машинной установки, работающей по замкнутому циклу, является низкое содержание кислорода в газовой смеси, которая в этом случае становится взрывоопасной.

Впервые такой эксперимент природа продемонстрировала два года назад (имеется в виду авария на М-259. — *В.Ш.*). Подводники заплатили за него своими жизнями, и очень обидно, что государственная комиссия не захотела тогда услышать всю правду об обстоятельствах взрыва на М-259.

В инструкции по эксплуатации установок этих подводных лодок внесли ограничения, запрещающие их работу при пониженном содержании кислорода в газовой смеси, установили более современные газоанализаторы. Лодки еще несколько лет плавали, но эра А-615 уже заканчивалась. Постепенно лодки выводились в консервацию, а со временем их стали резать на металллом».

Еще одним крупным недостатком подводных лодок проекта А615 была малая продолжительность хранения на борту жидкого кислорода. Кислород интенсивно испарялся, в связи с этим приходилось периодически стравливать за борт газовую подушку из кислородной цистерны (этим фактором лимитировалась автономность корабля). Чтобы устранить этот недостаток, в 1954—1955 годах был разработан технический проект 637 — подводной лодки с единым двигателем, при работе которого по замкнутому циклу поглощение выхлопного углекислого газа и

последующее обогащение обратного газа кислородом осуществлялись с помощью так называемого единого продукта Б-2, представлявшего собой твердые гранулы, содержащие в связанном виде кислород и поглотитель углекислого газа.

По проекту 637 в 1958—1959 годах была переоборудована строящаяся подводная лодка М-361 проекта А615, но в 1960 году программа ее испытаний была прервана. Дальнейшее развитие подводных лодок с анаэробными неатомными энергоустановками на базе тепловых двигателей было прекращено. Не так давно в Швеции создание работающих по замкнутому газокислородному циклу единых двигателей для подводных лодок было обновлено на базе двигателей Стирлинга, обладающих по сравнению с дизелями значительно меньшей шумностью.

После проведения модернизационных работ по повышению взрывопожаробезопасности энергоустановок подводные лодки проекта А615 продолжали плавать на Балтийском и Черном морях. В декабре 1961 года М-321 совершила на Балтике поход на полную автономность. Аналогичное плавание осуществила в октябре 1962 года и подводная лодка М-356.

Рассказывает контр-адмирал в отставке В. Кочетков: «Несмотря на проведенные различного рода модернизации, взрывы и пожары на лодках А615 проекта продолжались. Мой одноклассник и товарищ по училищу высокоподготовленный подводник Юрий Александрович Фёдоров, знавший устройство лодок проекта А615, их энергетику до деталей, и тот не смог избежать аварии. В июле 1964 года на его подводной лодке (Фёдоров в то время командовал уже известной нам М-259) произошел взрыв и пожар на глубине 30 метров в полигоне боевой подготовки у острова Мощный. Однако благодаря грамотным действиям командира лодки Ю.А. Фёдорова и высокому уровню подготовки личного состава БЧ-5 во главе с инженер-механиком Е.И. Понкратовым М-259 всплыла в надводное положение. Никто из подводников не погиб, а саму лодку на буксире привели в базу».

25 сентября новая трагедия, теперь уже на М-258. Подводная лодка обрабатывала учебную задачу в подводном положении,

когда внезапно в 7-м отсеке начался пожар на станции управления электродвигателем экономхода. Из-за тесноты и загроможденности отсека механизмами личный состав не успел быстро покинуть отсек. В результате погибли шесть человек.

Из воспоминаний капитана 1-го ранга в отставке Е.К. Пензина: «Главный штаб ВМФ, осознав несовершенство подводных лодок пр. А615 и большую их аварийность во время плавания, начал постепенно выводить их из состава ВМФ... Используя запасы жидкого кислорода, хранящегося в специальных криогенных емкостях, подводная лодка могла двигаться с использованием дизеля в подводном положении. Выхлоп осуществлялся в специальный химический поглотитель, который занимал большую часть 4-го отсека. Для движения на глубинах менее 30 метров мог использоваться режим выхлопа непосредственно за борт через так называемый петух на ограждении рубки. Лодка развивала скорость под водой 15 узлов в течение шести часов. При этом она оставалась практически глухой, зато сама изрядно гремела. Так что боевой ценности она не представляла, а несчастий принесла много. Технически недоработанная, при наличии очень агрессивного окислителя на борту — жидкого кислорода, одно хранение которого уже представляло большую опасность, она была очень сложна в эксплуатации, требовала от специалистов безукоризненных знаний, исключительной дисциплинированности и ответственности. Чего, увы, русскому человеку никогда не хватало. Поэтому на всех флотах время от времени они взрывались. Горели, тонули, а потому и были прозваны “зажигалками”. Правда, к началу 60-х годов они уже плавали без кислорода, как обычные дизель-электрические. А поскольку аккумуляторная батарея второго отсека была мала по объему, то никакой опасности для противника лодка не представляла и использовалась для обработки экипажей консервации. Удовольствие плавать на таких “гробах” — очень сомнительное: теснота как по вертикали (в редких местах можно выпрямиться во весь рост), так и в отдельных проходах (в четвертом отсеке, проходя даже в одиночку между шкафами химпоглотителя, приходилось втягивать

живот), тяжелые машинные запахи в плохо проветриваемых отсеках, непрерывно капающий конденсат со всех металлических устройств...»

Несмотря на все модернизации, лодки проекта А615 так и остались очень сложными и опасными в эксплуатации, шумными. К тому же они очень быстро устарели и технически, и морально. То было время небывалой научно-технической революции на флоте. Начиналась новая эпоха развития подводного флота — атомная. Интерес к использованию дизельных лодок с единым двигателем быстро угас, так как уже не соответствовал реалиям времени. Поэтому к середине 70-х годов все лодки проекта А615 были выведены из боевого состава и поставлены на консервацию. В 80-х годах XX века они были разрезаны на металлолом. Одна из них была перевезена в военно-морское инженерное училище в город Пушкин, где ее использовали для обучения будущих подводников, а черноморская М-296 установлена в Одессе как памятник мужеству подводников, бросивших вызов законам природы.

Впрочем, некоторые работы в направлении совершенствования единого двигателя все равно проводились. Известно, что в 1989 году проводились межведомственные испытания подводной лодки проекта 613Э с опытной энергетической установкой с электрохимическим генератором. Переоборудование вместе с ремонтом корабля продолжалось более 10 лет. Увы, с развалом СССР все работы в этом направлении были закрыты, а сама лодка пошла на слом. В настоящее время лодки с единым двигателем эксплуатируются в Швеции, Японии и некоторых других государствах.

Годы и память

Конец ноября 1957 года. Кронштадт. Подплав 68-й дивизии строящихся и ремонтирующихся подводных лодок. Пляц, на котором установлены гробы погибших подводников, обитые красной материей, и множество людей. На нашей лодке был по-

истине интернациональный экипаж: русские, украинцы, белорусы, евреи, таджики и узбеки. Родственники многих погибших приехали на похороны со всех концов СССР, чтобы проводить в последний путь девятерых погибших подводников. Остальных членов экипажа взяло море. Гробы не вскрывались. Было великое горе родных и близких, были проклятия и угрозы в адрес тех, кто не сберег их детей, отцов, братьев. Несмотря на все принятые меры скрытности, о похоронах подводников знал весь Кронштадт.

Из стихотворения штурмана М-255 Г.С. Масленникова:

Вот и вся недолга... Приспущен флаг.
И на эсминце, в башне на корме
Недвижимы, полукругом в ряд,
Лежат в мешках ребята на броне.

Всего их было сорок два.
В живых остались семь.
А двадцать шесть из них волна
Не отдала совссм...

А тех, в мешках, их ждет Кронштадт.
Последний залп готовят караулы...
Такие вот дела, братва,
Вчера — живые, нынче — утонули.

Что ж делать, вой не вой, судьба.
Нет правых и виновных здесь.
Из Минной бухты, чуть дыша,
Несет эсминец скорбный крест.

Молось я за помин души
Подводников, что полегли на дне.
Понятно, что тела мертвы,
Но души, души памятью во мне!

Со всеми полагающимися почестями останки девяти погибших моряков были захоронены на кронштадтском кладбище в братской могиле. Позднее на могиле установили памятник, который был увенчан лавровым венком, силуэтом подводной лодки и приспущенным военно-морским флагом. На медной табличке надпись: «Погибли на боевых постах при исполнении воинского долга 26 сентября 1957 года». О каких-либо наградах погибшим речи вообще не шло. Об этом никто даже не заикался.

Спустя некоторое время после катастрофы командир Ленинградской ВМФ адмирал Байков (сам, кстати, бывший подводник) предоставил вдовам погибших подводников с М-256 жилплощадь в Ленинграде. Кому-то дали отдельную квартиру, кому-то комнату или две в коммуналке, в зависимости от количества детей. Никто из вдов на этот счет, как и на счет выплаты каких-то сумм за погибших мужей, никаких требований не предъявлял. Наивно полагать, что правительство не знало о происшедшей трагедии. Однако оно предпочло отмолчаться и передать все на откуп местным властям. Вот, к примеру, документ, который получили вдовы членов экипажа М-256 после гибели своих мужей: «Свидетельство о смерти. Гр. Иванов Юрий Григорьевич. Умер 26.09.1957 г. Двадцать шестого сентября тысяча девятьсот пятьдесят седьмого года. Возраст — 28 лет. Причина смерти — не установлена... Место смерти — город Кронштадт. Место регистрации — город Кронштадт...» Попробуй пойми что-нибудь из этой чиновничьей отписки, то ли подводник погиб на боевом посту, то ли нетрезвый гражданин под трамвай угодил... С этими отписками вдовы хватили лиха, когда в военкоматах, повертев в руках ничего не объясняющие бумаги, им вместо начисления положенных по всем законам пенсий указывали на дверь. Увы, вначале их погибшим мужьям отказали в погребении в земле, а потом и самим вдовам отказали в признании подвига погибших мужей... Такая вот забота о людях...

По-разному сложилась судьба немногих оставшихся в живых членов экипажа М-256. К сожалению, уже нет в живых старшего лейтенанта Виктора Дергачёва и мичмана Владимира Стукалова. Вечная им память.

Неизвестна судьба призванного из новгородской деревни Гумны матроса Бориса Хлебникова и уроженца Новгород-Северского матроса Михаила Корицкого. Контр-адмирал Вячеслав Кочетков несколько раз писал о них в телепрограмму «Жди меня», но пока без всякого результата.

Гидрограф старший лейтенант Александр Иванович Смирнов после аварии продолжал службу в ВМФ, обошел все моря и океаны. Сейчас на пенсии.

Бывший штурман М-256 лейтенант Кочетков также остался верен подплаву, впоследствии командовал подводными лодками, неоднократно ходил в автономки, окончил Военно-морскую академию, служил начальником разведки эскадры подводных лодок Балтийского флота, руководил спецфакультетом в Военно-морской академии в ранге заместителя начальника ВМА. Подводником стал и его сын Михаил, родившийся спустя четыре месяца после гибели М-256. Он служил на атомных подводных крейсерах стратегического назначения, совершил 8 автономных походов.

Интересна судьба старшины 2-й статьи А. Моисеенко. Несмотря на пережитое, вскоре после гибели М-256 он поступил в Высшее военно-морское училище подводного плавания и после его окончания продолжил службу на подводных лодках Северного флота, участвовал в нескольких боевых службах. Удивительно, но два выживших моряка с М-256, В. Кочетков и А. Моисеенко, через много лет неожиданно снова встретились на борту подводной лодки Б-105 и вместе вывели ее в дальний поход в океан. Для непосвященных, быть может, в этом нет ничего необычного. Но для тех, кто хотя бы отдаленно представляет, что пережили эти два подводника на М-256, понятно, как трудно найти в себе мужество вернуться на подводные лодки и посвятить им свою жизнь.

Скажу честно, во время нашей встречи с Вячеславом Николаевичем Кочетковым мне хотелось расспросить о том, чего стоило ему взять себя в руки и снова вернуться в прочный корпус, но я так и не задал этого вопроса. Думаю, что поступил правильно,

все ясно и так. В своем возвращении в подплав оставшиеся в живых видели, прежде всего, свой долг перед памятью погибших товарищей. Увы, память, которая была священна для одних, оказалась совершенно пустым звуком для других...

Из воспоминаний контр-адмирала в отставке Вячеслава Кочеткова: «Когда я в 1987 году вернулся в Ленинград и в 30-ю годовщину гибели нашей лодки побывал на кладбище, памятник оказался разграбленным, а доска с именами погибших моряков едва держалась на вывернутых штырях. Позже, по согласованию с родственниками погибших и настоятелем Николо-Богоявленского кафедрального собора в Санкт-Петербурге отцом Богданом на вершине памятника был установлен крест, а сам памятник реставрирован. Мы помним погибших товарищей и практически каждый год собираемся, чтобы помянуть их светлые души.

В отличие от тридцатой годовщины, пятидесятая годовщина гибели М-256 была отмечена более достойно. Командование всех степеней, за исключением командования Ленинградской ВМБ и Морского собрания, никак не отреагировало на приглашение благотворительного общества памяти атомной подводной лодки “Комсомолец” (где нашли приют и мы с М-256) участвовать в церемонии памяти. Вместе с Героем Советского Союза вице-адмиралом Евгением Дмитриевичем Черновым, с помощью офицеров и матросов, мы установили мраморные плиты с именами погибших подводников (в том числе и с нашей М-256) в храме Николо-Богоявленского кафедрального собора. Мы, оставшиеся в живых члены экипажа М-256, помним погибших товарищей и чтим эту память. К сожалению, нас становится все меньше».

О подвиге забыть!

Подвиг подводников М-259 и М-256 очевиден, они шли на самопожертвование при борьбе за спасение своего корабля. Такой подвиг, безусловно, должен быть оценен должным образом. Так думают все, кто служил на подводных лодках, кто прошел

через невероятные трудности, и, конечно, не думают те, кто никогда не был в прочном корпусе.

4 октября 2003 года Международная ассоциация общественных организаций ветеранов подводного флота и моряков-подводников написала ходатайство Главнокомандующему ВМФ о посмертном награждении погибших подводников М-256. К ходатайству были приложены документы, обосновывающие это ходатайство. Одновременно президент Международной ассоциации общественных организаций ветеранов подводного флота и моряков-подводников адмирал В.Н. Поникоровский обратился с просьбой о награждении героев М-256 к командующему Балтийским флотом.

29 декабря 2003 года адмиралу В. Поникоровскому из управления кадров БФ поступил ответ, в котором писалось, что Военный совет БФ принял решение ходатайствовать о награждении посмертно членов экипажа подводной лодки М-256. Ветераны вздохнули с облегчением: неужели что-то удалось сдвинуть?! Кому-то надо было заполнять наградные листы, балтийские кадрики вежливо отказались, сославшись на занятость в связи с подготовкой к 300-летию Балтийского флота и на незнание обстоятельств давней трагедии. И тогда в Калининград немедленно выехал контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков. Предварительно проработав несколько недель в архиве ВМФ, он собрал все необходимые данные. В управлении кадров БФ ветерану флота оказали всемерную помощь, и спустя месяц напряженной работы контр-адмирал Вячеслав Кочетков подготовил все наградные листы на погибших товарищей. 31 марта 2004 года комплект документов с наградными листами был отправлен командованием БФ в адрес управления кадров ВМФ. Минув год, за ним второй...

Наконец в марте 2006 года пришел ответ на имя адмирала В. Поникоровского: «Ваше обращение по вопросу награждения членов экипажа подводной лодки М-256, погибшей 26 сентября 1957 года в Балтийском море, рассмотрел. Разделяю Вашу озабоченность о достойном воздании почестей военным морякам, погибшим при выполнении обязанностей военной службы, но, к

сожалению, не всегда это возможно в той форме, как хотелось бы. Инструкцией по исполнению в Вооруженных Силах Российской Федерации требований нормативных актов РФ по вопросам, связанным с награждением личного состава государственными наградами Российской Федерации, определено, что ходатайства о награждении государственными наградами за личное мужество и отвагу, проявленные при защите Отечества и государственных интересов Российской Федерации, возбуждаются в сроки не позднее одного месяца со времени совершения подвига или проявленного отличия. В связи с этим Комиссией по государственным наградам при Президенте Российской Федерации, Главным управлением кадров МО РФ вопросы награждения граждан за прошлые заслуги не рассматриваются. Исключение составляют случаи, когда граждане представлялись к награждению, но наградной материал по каким-либо причинам реализован не был. В документах Центрального военно-морского архива имеются краткие сведения о катастрофе подводной лодки М-256, список находившегося на ней личного состава. Данными о представлении личного состава подводной лодки командованием того времени к награждению государственными наградами архив не располагает. Учитывая вышеизложенное, поддержать ходатайство о награждении государственными наградами Российской Федерации членов экипажа подводной лодки М-256, к сожалению, не представляется возможным. Наградные листы с ходатайствами командующего Балтийским флотом адмирала В.П. Валуева, оформленные в январе 2006 г., находятся в Управлении кадров ВМФ, но реализованы быть не могут. С уважением, адмирал В. Масорин». Фактически же наградные листы были направлены в Главный штаб ВМФ в январе 2004 года.

Ходатайствуя о награждении погибших подводников, прямо в горвоенкомате скоропостижно скончался бывший командир М-259 контр-адмирал в отставке Евгений Васильевич Бутузов. У старого моряка не выдержало сердце...

Уже когда была готова рукопись документальной повести, прочитавший ее контр-адмирал в отставке В.Н. Кочетков

прислал мне письмо, которое я считаю нужным опубликовать: «Санкт-Петербург, 9 апреля 2011 года. Уважаемый Владимир Виленович, здравствуй! Я внес необходимую корректуру материала, если мое мнение будет с чьим-то расходиться, прошу делать пометку, что это мнение В.Н. Кочеткова. Главный вопрос: подводная лодка М-256 утонула, главным образом, по причине выгорания сальниковых забортных отверстий в результате высокотемпературного пожара в 4-м, 5-м и 6-м отсеках, поддержанного обильным выделением кислорода из цистерн жидкого кислорода или ее утопили, оставив открытым газоотвод среднего двигателя?

Досадно и обидно за погибших читать “объективные рассуждения” по второму варианту от “специалистов”, которые никогда не были и не будут в подобной сложной ситуации. “На бумажке гладко, а идти-то по овражкам”, — говорил великий полководец Суворов. Просто рассуждать в тишине и тепле за столом, и совсем другое дело быть в гуще тяжелейшей аварийной обстановки, когда нет ответа на главный вопрос: как поведет себя цистерна с жидким кислородом в условиях высоких температур? Вот-де открыли газовую запорку среднего двигателя, и подводная лодка затонула... Исторические факты говорят о другом: на подводных лодках К-8 и К-278 (“Комсомолец”), вроде бы никто не открывал запорку и забортных отверстий, средства пожаротушения не справились с огнем, который из концевых отсеков распространился до центрального поста. Следует полагать, что сквозь выгоревшие сальники забортных отверстий забортная вода стала поступать в прочный корпус и современные атомные подводные лодки К-8 и К-278 затонули по сценарию “первопроходца” М-256, из гибели которой не были сделаны правильные, обоснованные выводы.

Нынче весь мир не знает, как укротить АЭС на Фукусиме. Никто не знает, как будут развиваться дальнейшие события, все делается в зависимости от складывающейся обстановки, дабы не причинить людям большего зла. Обвинения в адрес командования глупы и неуместны хотя бы потому, что они погибли и

не могут сказать уже ничего... Нельзя представлять командира дивизиона подводных лодок Федотова Е.Г., кстати, участника Великой Отечественной войны, командира подводной лодки Вавакина Ю.С. и командира БЧ-5 Иванова Ю.Г. какими-то далекими от подводного флота и неадекватными людьми. Не имея никакой реальной помощи, действия их были направлены на спасение корабля и людей в случае взрыва цистерны с жидким кислородом. Они приняли то решение, которое приняли. Сделать что-либо другое не представлялось возможным. Горький опыт тяжелой аварии с гибелью личного состава на подводной лодке М-259 учтен не был: на подводных лодках не предусматривались противопожарные костюмы, не было предусмотрено управление средствами пожаротушения из соседних отсеков (из 3-го и 7-го), невозможно было стравить жидкий кислород за борт из центрального поста.

О памятнике погибшим. В 1961 году, после сокращения должности помощника командира на подводной лодке С-169, я был назначен на новостройку на Б-105 и поехал на Север. В Ленинград вернулся только в 1987 году. Да, памятник был уже разграблен... Надеяться было не на кого, пришлось засучить рукава. По согласованию с родственниками погибших с настоятелем Николо-Богоявленского собора отцом Богданом решили, что венчать памятник будет православный крест. Началась, как оказалось, не простая работа, начиная с чертежей части памятника (их выполнил А.С. Пендюрок), далее заручиться согласием администрации "Адмиралтейских верфей" на исполнение деталей головной части. Администрация и исполнители нашего заказа отнеслись к выполнению работы с большой душой при изготовлении "яблока", основания креста, самого креста, их гальванизации. Быстро сказывается, да не скоро дело делается. И 26 сентября 1997 года, в присутствии родственников погибших на подводной лодке М-256, представителей бригады подводных лодок, командования Ленинградской военно-морской базы, духовенства, при стечении большого количества людей, был освящен и открыт возрожденный памятник героям-подводникам. Мы

ежегодно бываем на могиле наших товарищей, а в юбилейные года наши коллеги по общественной работе в Таллине, по нашей просьбе, выходят в море и возлагают цветы на месте гибели М-256.

Благотворительное общество памяти атомной подводной лодки “Комсомолец”, которое организовал вице-адмирал Евгений Дмитриевич Чернов (зам председателя Кочетков В.Н.) проделало непростую работу для того, чтобы увековечить память погибших подводников. По согласованию с настоятелем Никольского собора и высшим духовенством Санкт-Петербурга и Ленинградской области (поверь, что все это было не просто) было решено установить мраморные доски с именами героев-подводников, отдавших свои жизни во времена “холодной войны”. Доски изготовлялись, имеется в виду работа по начертанию имен на мраморе, их золочение, непосредственно в помещении благотворительного общества. Данные по погибшим проверялись и перепроверялись. Изготовленные доски членами общества с помощью экипажа подводной лодки переносились в храм. Е.Д. Чернов разработал специальное устройство, исключаящее возможный перелом или какую-либо порчу окончательно изготовленной доски. 7 апреля 1998 года состоялось освящение мемориальных досок с именами 396 подводников, погибших при исполнении своего воинского долга. Это событие совершилось на полгода позднее их установки. Много добрых дел было сделано и ныне делается для семей погибших подводников. Я это, Владимир Виленович, пишу к тому, что мы не только напоминаем Верховному командованию о заслуженных наградах погибшим, но и делаем другие очень важные дела. Это маленькая толика дел, приведенных в письме, но они характеризуют деятельность БОПК. С уважением В. Кочетков».

В разговоре со мной контр-адмирал Вячеслав Кочетков с горечью сказал: «Как оказалось на поверку, за 20 лет хождения по инстанциям мне не только не удалось пробить военно-бюрократическую стену, но даже хотя бы ее чуть-чуть поколебать».

Честно говоря, меня всегда поражает эта поистине плоски-
нская скупость наших начальников на награды, доведенная
до полного абсурда. Чего только стоила разворачивавшаяся
в свое время на моих глазах эпопея награждения экипажа по-
гибшего линкора «Новороссийск». Сколько бумаги было тогда
исписано, сколько согласований пройдено, сколько инстанций
задействовано! Неужели государство обеднеет, если выдаст се-
мьям погибших подводников по кусочку металла с орденской
книжечкой? Когда-то Наполеон цинично, но, в общем-то, верно
сказал: «Дайте солдату пуговицу, и он с радостью отдаст вам за
нее свою жизнь». Так уж устроен человек, что общепризнанная
обществом награда дороже для него самых больших денег. Тем
более непонятно, почему не награждать погибших, которые уже
положили свои жизни на алтарь отечества, ведь это, по большо-
му счету, не более чем ритуал, общественно-политическая ак-
ция, показывающая, что мы помним своих героев и их подвиги
даже спустя десятки лет. Это акция, нужная уже нам, живущим,
а не им, погибшим! Почему чиновники столь упорно прикры-
ваются формальными параграфами бесчисленных инструкций?
При желании ведь все вопросы можно решить. Примеров тому
хватает. Нет одного — желания восстановить справедливость,
зато всегда присутствует опасение, как бы не вызвать излишней
инициативой «неудостоение вышестоящего начальства». Других
причин упорного нежелания награждать посмертно погибших ге-
роев я просто не вижу. Вот уже 20 лет идут письма-обоснования
по награждению экипажа М-256 правительственными наградами
от командующего флотом до Верховного главнокомандующего,
а конца все еще не видно...

«Казалось бы, — пишет в книге «Военно-Морской Флот
страны в 1945—1995 годах» мой давний старший друг и учи-
тель контр-адмирал в отставке Костев Г.Г., — данная трагедия
(имеется в виду М-256 в 1957 г. — В.Ш.) должна была вызвать
беспокойство, обратить внимание специалистов на недостатки в
конструкции отсеков, прочного корпуса кораблей, чтобы впредь
исключить возможность потери его герметичности при возго-

рани любого из отсеков. Этого не произошло, и пожары продолжали быть бедствием на подводных лодках, в том числе на новейших атомных...»

Говоря о гибели в апреле 1970 года атомной подводной лодки К-8, контр-адмирал Г.Г. Костев пишет: «Однако здесь руководство Флота и Государства все же сочло необходимым отметить героизм экипажа в отличие от “малютки”, затонувшей в 1957 году. Героизм личного состава был отмечен награждением погибших и спасенных на подводных лодках К-8, “Комсомолец”, К-129, линкоре “Новороссийск”, и это совершенно справедливо, а вот погибший личный состав на М-256, его подвиг до сих пор не отмечен, несмотря на то что бывший штурман М-256 В.Н. Кочетков пытался добиться справедливости в течение 20 лет, были исполнены десятки документов в различные инстанции, вплоть до Президента Российской Федерации».

Почему же те, кто прошел через горнило аварий, пожаров, катастроф на подводных лодках проекта А615 (который, как многие утверждают, был прообразом атомных подводных лодок), не были удостоены чести быть в составе подразделений особого риска, а разве они не рисковали, уважаемый читатель? Какие страдания и муки перенесли те, кто заживо сгорел в 4-м и 5-м отсеках, кто из состава швартовой команды, будучи привязанным наглухо к лееру, чтобы не смыло за борт, ушел на грунт вместе с подводной лодкой, кто барахтался в ледяной воде, взывая о помощи и не получив ее на виду кораблей, тонул. Каково было матросу Андрееву В.С., который пытался выскочить из уходящей под воду подводной лодки, но был придавлен нижним рубочным люком? До конца боролся с поступающей водой вахтенный 2-го отсека старшина 2-й статьи Малый В.А. Сколько могли, моряки поддерживали в волнах студеного моря своего командира дивизиона капитана 1-го ранга Федотова Е.Г. Командир подводной лодки М-256 капитан 3-го ранга Вавакин Юрий Степанович мужественно разделил судьбу с подводной лодкой. Это ли не мужество...

Из воспоминаний контр-адмирала в отставке Г.Г. Костева: «С момента катастрофы М-256 уже прошло более полувека. В те-

чение всей своей последующей службы, бывая в Кронштадте, я всегда старался побывать на тамошнем кладбище и поклониться экипажу лодки и особенно своим боевым товарищам Юре Вавакину и Юре Мингулину. К сожалению, годы дают о себе знать, и в последнее время мне удастся бывать там весьма редко. Наше поколение, помнившее этих ребят живыми, постепенно уходит. Удастся ли последующим сохранить память о погибших героях-подводниках? По крайней мере, я на это надеюсь».

А вот еще одно письмо, подписанное генеральным директором и начальником ФГУП ЦКБ МТ «Рубин» академиком И.Д. Спасским, генеральным директором ГУП «Адмиралтейская верфь» академиком Санкт-Петербургской инженерной академии В.Л. Александровым, председателем организации ветеранов-подводников Санкт-Петербурга контр-адмиралом Л.Д. Чернавиным: «...Прошло около 20 лет как закончили свою службу подводные лодки с «единым» двигателем, но остались еще ветераны, посвятившие им свою службу. По нашему мнению, труд ветеранов, участников создания и освоения подводных лодок с «единым» двигателем, вполне заслуживает высоких государственных наград. Считаем вполне обоснованным представить к государственным наградам около 80 человек из числа экипажей подводных лодок, штабов соединений ВМФ, ФГУП ЦКБ МТ «Рубин» и ГУП «Адмиралтейские верфи», принимавших непосредственное участие в ликвидации взрывопожарных аварий на этих подводных кораблях, в том числе посмертно. Этим будет восстановлена благодарность государства своим сыновьям».

Может быть, пора уже и прислушаться к этим словам?

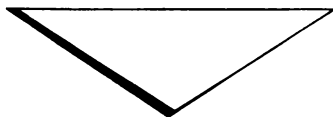
Вспомним же поименно погибших мученической смертью подводников М-256, тех, кому даже сейчас, спустя сорок с лишним лет после катастрофы, отказано в признании их подвига:

1. Капитан 1-го ранга Федотов Евгений Георгиевич;
2. Капитан 3-го ранга Мингулин Юрий Степанович;
3. Капитан 3-го ранга Вавакин Юрий Степанович;
4. Старший лейтенант Бриллиантов Олег Владимирович;
5. Старший лейтенант Иванов Юрий Григорьевич;

6. Старший лейтенант Сидоренко Иван Сергеевич;
7. Лейтенант Розанов Вячеслав Иванович;
8. Главный старшина Нестеров Василий Иванович;
9. Старшина 2-й статьи Арнаутов Виктор Васильевич;
10. Старшина 2-й статьи Кривошлык Леонид Алексеевич;
11. Старшина 2-й статьи Корзиков Олег Павлович;
12. Старшина 2-й статьи Дибривный Владимир Петрович;
13. Старшина 2-й статьи Поздняков Виталий Ефимович;
14. Старшина 2-й статьи Малый Василий Акимович;
15. Старшина 2-й статьи Головёнкин Альберт Максимович;
16. Старшина 2-й статьи Иванов Михаил Васильевич;
17. Старшина 2-й статьи Иванов Николай Иванович;
18. Старшина 2-й статьи Алексеев Владимир Савельевич;
19. Старшина 2-й статьи Фишер Владимир Семенович;
20. Старший матрос Жаналин Ермухаммед;
21. Старший матрос Мовчун Григорий Николаевич;
22. Матрос Измайлов Рауф Измаилович;
23. Матрос Корсанов Евгений Федорович;
24. Матрос Андреев Валентин Сергеевич;
25. Матрос Гирич Станислав Васильевич;
26. Матрос Князев Александр Кириллович;
27. Матрос Сергиенко Василий Алексеевич;
28. Матрос Крахмальный Николай Трофимович;
29. Матрос Наместников Валерий Николаевич;
30. Матрос Иванинский Петр Алексеевич;
31. Матрос Гаращенко Николай Степанович;
32. Матрос Никишин Алексей Семенович;
33. Матрос Белоглазов Александр Сергеевич;
34. Матрос Зайцев Борис Григорьевич;
35. Матрос Виклов Петр Семенович.

Вечная им всем память!

СМЕРТЬ У ПИРСА



Нам больше балласт не продуть.
Мы в море закончили путь...
За цифрами координат
Лишь даты и сводки скупые.
Не скажут ни камень, ни крест,
Где в черной воде ледяной
На дне обретали покой
Подплава могилы стальные...

Из матросской песни

О той давней трагедии в Полярном я знаю с детства. О ней вполголоса говорил на кухне отец с друзьями, о ней рассказывали одноклассники, переехавшие к нам в Гремиху из Полярного. Уже в конце 80-х годов начали появляться и первые газетные публикации. О сути случившегося там, разумеется, ничего не писалось, зато было много пафоса и обвинений всех начальников, от командиров кораблей до министра обороны. С момента катастрофы прошло уже полвека, а потому давно настала пора разобраться с событиями далекого января 1961 года. К сожалению, трагедия в Полярном во многом предварила столь же трагические события на АПРК «Курск». Как знать, если в свое время были бы сделаны соответствующие выводы из полярнинской катастрофы, если бы обо всех ее обстоятельствах знал офицерский корпус нашего флота, может быть, удалось бы избежать и трагедии августа 2000 года.

...Мое детство прошло в заснеженных и продуваемых ветрами гарнизонах Северного флота: Полярный, Западная Лица, Гремиха. Но если в Западной Лице и в Гремихе я жил уже во вполне сознательном школьном возрасте, то Полярный за малолетством в памяти совсем не отложился. Уже служа в Главном штабе ВМФ, я всего лишь один раз побывал там в командировке. Тогда-то ветераны показали мне тот причал, где в трагический день 11 января 1962 года все и случилось. Тогда ушли на дно две подводные лодки, Б-37 и С-350, погибло много людей.

Так уж получилось, что в 90-х годах мне стали доступны уникальные документы по трагедии в Полярном. Многие годы они лежали у меня в личном архиве. Постепенно накапливались и другие материалы, пока наконец я не набрал первые строчки этого документального повествования.

Подводные лодки и их экипажи

Вначале о главных участниках трагических событий — самих подводных лодках. Вот что отмечено в документах о подводных лодках проекта 641. В 1954 году командованием ВМФ было принято решение о разработке технического проекта океанской подводной лодки большого водоизмещения, более совершенного, чем уже устаревшие большие крейсерские лодки проекта 611. Новая лодка должна была иметь большую, чем ее предшественница, автономность, глубину погружения, большее вооружение и лучшие условия обитания. Уже в январе следующего года был разработан проект, получивший индекс 641. 3 октября 1957 года была заложена головная лодка нового проекта, и уже 28 декабря того же года она была спущена на воду. 25 декабря 1958 года головная субмарина 641-го проекта вошла в состав ВМФ.

Лодка была разделена на семь отсеков: 1-й торпедный, 2-й жилой с каютами офицеров и кают-компанией, в трюме аккумуля-

торные батареи, 3-й центральный пост, 4-й — жилой отсек с камбузом, в трюме аккумуляторные батареи, 5-й отсек дизельный, 6-й отсек — электромоторный, 7-й отсек — торпедный. Лодки 641-го проекта получили характерную седловатость в срединной части и острый форштевень, что повысило мореходность. Их надводное водоизмещение составило 2000 тонн, подводное — 2485 тонн, предельная глубина погружения — 300 метров, рабочая — 250 метров, автономность — 90 суток, время непрерывного пребывания под водой — 575 часов, скорость над водой — 17 узлов, подводная — 16 узлов. Дальность плавания под РДП при усиленном запасе топлива — 17 900 миль. Вооружение лодки: десять 533-миллиметровых торпедных аппаратов (6 в носу и 4 в корме), боезапас 22 торпеды (включая телеуправляемые по проводам, вместо части их при необходимости брали мины), глубина стрельбы торпедами с 80 метров. Движение субмарины обеспечивали 3 дизеля 37Д мощностью 2000 л.с. и три электродвигателя (бортовой, мощностью 1350 л.с., средний, мощностью 2700 л.с. и экономического хода 140 л.с.). Данные для стрельбы вырабатывались комплексом «Ленинград-641». Команда насчитывала 70 человек. В НАТО новым «букам» присвоили название «Фокстрот».

Что касается Б-37, то она была построена на заводе № 196 Ленинградского СХ. Лодку (заводской № 766) заложили 18 июля 1958 года и спустили на воду уже 5 ноября того же года. Экипаж лодки был сформирован 7 октября того же года на Северном флоте. Государственные испытания Б-37 проходила с 25 сентября по 5 ноября 1959 года, когда приказом командующего Ленинградским военно-морским районом была принята в состав ВМФ. 6 февраля 1960 года Б-37 прибыла в Полярный и была зачислена в состав 211-й бригады подводных лодок 33-й Краснознаменной ордена Ушакова дивизии подводных лодок. А 20 июля 1961 года в связи с реформированием 33-й дивизии в 4-ю эскадру вошла в составе своей бригады в нее.

В августе 1960 года Б-37 полностью отработала курс боевой подготовки и вошла в состав кораблей первой линии. В августе

того же года успешно участвовала в учениях «Метеор», а в сентябре — в призовых торпедных стрельбах на приз ГК ВМФ.

В течение следующего, 1961 года Б-37 «совершенствовала отработку задач боевой подготовки». В апреле она участвовала в тактическом учении кораблей первой линии СФ. Контрольная проверка по задаче № 1 КПЛ-57 г. проводилась в январе и июне 1961 года. 9 октября 1961 года Б-37 успешно выполнила состязательную торпедную стрельбу на приз командующего Северного флота с оценкой «отлично». В декабре командиру Б-37 была поставлена задача — готовить лодку к походу на полную автономность. 27 декабря 1961 года штаб 211-й бригады осуществил контрольную проверку задачи № 1 КТПЛ 1961 года. По выявленным недостаткам была проведена повторная проверка, принятая с оценкой «хорошо».

В январе 1962 года Б-37, согласно графику подготовки к дальнему плаванию, выходила на двое суток на мерную линию для определения маневренных элементов. Затем начался предпоходный планово-предупредительный ремонт механизмов.

На 11 января лодка была полностью укомплектована. Экипаж ее насчитывал: 12 офицеров, 3 сверхсрочника, 65 человек старшин и матросов срочной службы и 6 человек кандидатов в курсанты. Всего 86 человек. Отличниками боевой и политической подготовки на лодке числились 37 человек, специалистов 1-го класса — 7 человек, специалистов 2-го класса — 27 человек. Отличными на Б-37 числились и три боевые части (БЧ-3, БЧ-4 и РТС).

Весь штатный состав был допущен к самостоятельному обслуживанию своих боевых постов и заведений. При этом в ноябре 1961 года на Б-37 прибыли сразу пять новых офицеров, которые еще не были допущены к самостоятельному управлению своими подразделениями. Четверо из них были выпускниками военно-морских училищ. Пятым являлся командир минно-торпедной боевой части старший лейтенант Леденцов, прибывший после окончания офицерских классов. Он за короткий срок сдал все зачеты, кроме устройства лодки, и был допущен к самостоятель-

ному управлению своей боевой частью. Знания Леденцова по специальности проверил флагманский минер бригады капитан-лейтенант Витеев и остался ими удовлетворен.

Из показаний заместителя командира 211-й бригады подводных лодок по политической части капитана 2-го ранга П.А. Коптяева: «Экипаж подводной лодки Б-37 — сплоченный, здоровый коллектив. В этом я неоднократно убеждался, присутствуя на партийных, комсомольских собраниях, выходах в море».

Из итогового доклада министра обороны маршала Малиновского в ЦК КПСС: «Подводная лодка Б-37 проекта 641 принята от промышленности в состав ВМФ в июне 1959 года, прибыла на Северный флот в феврале 1960 года. Командир подводной лодки капитан 2-го ранга Бегеба Анатолий Степанович в занимаемой должности с сентября 1958 года, допущен к самостоятельному управлению подводной лодкой, аттестован положительно.

По своему техническому состоянию и уровню боевой подготовки подводная лодка Б-37 находилась в составе кораблей 1-й линии боевого ядра флота. Личным составом укомплектована полностью.

Политико-моральное состояние личного состава лодки здоровое. В дисциплине имели место серьезные недостатки, в 1961 году совершено 10 грубых проступков (пьянство — 8 случаев, самовольные отлучки — 2). В партийно-политической работе на подводной лодке Б-37 обращалось недостаточное внимание на воспитание у личного состава высокой ответственности за соблюдение уставных требований.

В 1961 году на 211-й бригаде подводных лодок, в состав которой входила подводная лодка Б-37, произошло 7 аварий и поломок по вине личного состава, из них 4 на подводной лодке Б-37. Основными причинами аварий, как правило, являлись: недостаточная подготовка личного состава, а также низкая организованность службы и отсутствие должного контроля за деятельностью подчиненных. Имели место случаи нарушения требований действующих правил и инструкций. Так, в ходе расследования установлено, что на подводных лодках нарушались требования о задранивании люков и гор-

ловин, об обязательном снижении давления воздуха в резервуарах торпед после смены лодки с боевого дежурства, о замере каждые три дня величины этого давления и др.».

Из объяснительной записки начальника политотдела 4-й эскадры капитана 1-го ранга М.Н. Репина: «Хорошо знаю этот экипаж со дня формирования его в Ленинграде в 1957 году. В целом экипаж пл Б-37 хороший. Политико-моральное состояние здоровое, что подтверждает успешное решение всех поставленных перед ним задач боевой подготовки.

Командир корабля капитан 2-го ранга Бегеба А.С. умело опирается на партийную организацию в решении поставленных перед кораблем задач. С момента формирования экипажа сменилось три заместителя командира по политической части, что считаю ненормальным явлением. Вновь прибывший заместитель командира по политической части капитан-лейтенант Золотайкин начал работать с экипажем и за короткий срок проявил себя энергичным политработником. Старший помощник командира капитан-лейтенант Симонян — требовательный, знающий офицер. Знаю его с момента прихода офицером на службу. Из всего офицерского состава за весь период с неположительной стороны могу характеризовать только инженер-капитана 3-го ранга Винокурова, бывшего командира БЧ-5, который был снят с должности и демобилизован в марте 1960 года за систематическую пьянку.

Партийная организация насчитывает 19 человек. Из них 15 членов КПСС и 4 кандидата в члены КПСС. По количеству коммунистов это средняя партийная организация по сравнению с остальными кораблями в эскадре. Вновь выбранный секретарь партийной организации, помощник командира капитан-лейтенант Базуткин — хороший офицер, с душой относившийся к порученному делу, пользовавшийся большим авторитетом среди личного состава. За 1961 год в партийную организацию принято 7 матросов и старшин.

Комсомольская организация насчитывала 65 членов, и секретарь комсомольской организации старшина 1-й статьи Уланенко был избран на должность секретаря вторично.

Настроений и высказываний о нежелании служить на подводной лодке среди членов экипажа не было. Весь коллектив экипажа здоровый, дружный. С момента комплектования отличался активным участием в художественной самодеятельности с участием командира и большинства офицеров корабля.

За 1961 год на корабле было 10 грубых проступков, из них 8 пьянок и 2 самовольные отлучки. Считаю, что состояние воинской дисциплины на корабле не соответствовало современным требованиям...

За период боевой подготовки можно отметить следующие недостатки в работе экипажа: в феврале 1961 года была замочена торпеда в торпедном аппарате по вине командира БЧ-3 капитан-лейтенанта Дёмина, за что капитан-лейтенант Дёмин разбирался на партийном собрании. В 1961 году в результате неправильного содержания системы ВСО и ВИПС были залиты водой несколько аккумуляторов».

Весьма примечательным кораблем была и вторая невольная героиня нашего повествования — подводная лодка С-350. Дело в том, что это была головная лодка нового, 633-го проекта. Проектирование лодок проекта 633 началось еще в 1955 году в ЦКБ-112, главным конструктором проекта был З.А. Дерибин. По замыслу конструкторов 633-й проект должен был стать дальнейшим развитием весьма удачного проекта средней подводной лодки 613. Размеры лодки проектировались с учетом ее быстрой переброски с одного морского театра на другой по Волго-Балтийскому, Волго-Донскому и Беломоро-Балтийскому каналам. Водоизмещение надводное — 1328 тонн и подводное — 1712 тонн, глубина погружения — до 300 метров.

С-350 была двухкорпусной лодкой с семью отсеками. Прочный корпус лодок 633-го проекта был сварным из стали повышенной прочности марки АК-25. Для обеспечения жизнедеятельности и спасения команды из затонувшей лодки на последней имеются три отсека-убежища (первый, третий и седьмой),

выгороженные прочными сферическими переборками, испытанными на 29 кгс/см² со стороны вогнутости и на 7 кгс/см² со стороны выпуклости.

Вооружение С-350 составляли шесть 533-миллиметровых носовых торпедных аппаратов (12 торпед) в первом носовом отсеке и два 533-миллиметровых кормовых торпедных аппарата (2 торпеды) в седьмом кормовом. На лодке установлена система ПУТС «Ленинград-633». Вырабатываемые системой ПУТС данные о цели автоматически непрерывно передаются в торпедные отсеки и устанавливаются в торпеды, находящиеся в торпедных аппаратах. Торпедные аппараты были оборудованы системой, позволяющей выход людей в снаряжении с глубины до 120 метров. Центральный пост и прочная рубка выполнены как шлюзовая камера и обеспечивают выход команды в снаряжении с глубины до 100 метров. Ход обеспечивали два дизеля 37Д, каждый мощностью по 2 тыс. л.с., и два электродвигателя ПГ-1201, каждый мощностью по 1350 л.с., что обеспечивало надводный ход до 16 узлов и подводный — 13 узлов при дальности плавания свыше 10 тысяч миль. Автономность С-350 составляла 60 суток.

Средняя подводная лодка С-350 (заводской № 331) была построена в Горьком на заводе «Красное Сормово». Лодку заложили 22 октября 1957 года и спустили на воду 30 мая следующего, 1958 года. Ходовые испытания С-350 проходила на Черноморском флоте в Севастополе с октября 1958-го по август 1959 года. После этого лодка совершила переход внутренними водными путями в Полярный. 31 октября 1959 года приказом командующего Северным флотом С-350 была зачислена в состав 33-й дивизии подводных лодок. В ходе испытаний было выстрелено 18 торпед разных типов. Все стрельбы прошли безотказно и без происшествий. В ходе испытаний был осуществлен прием топлива с танкера «Сейма» на ходу при скорости в 6 узлов и волнении моря 2—3 балла.

Если Б-37 находилась в первой линии, то С-350 только что вышла из среднего ремонта и обрабатывала первую задачу курса

боевой подготовки. 11 февраля 1960 года С-350 отработала и сдала задачу № 1. Затем отработала и сдала вторую и третью задачи. С мая по июль 1960 года С-350 прошла модернизацию и доковый ремонт в СРЗ-35 в поселке Роста. В августе—сентябре того же года лодка находилась в автономном походе и участвовала в учении «Метеор». 5 ноября 1960 года С-350 было присвоено почетное наименование «отличный корабль». В январе следующего года лодка прошла текущий ремонт на заводе в Пала-губе, после чего перешла в Полярный. Там она начала подготовку к новым испытаниям. На лодку загрузили патроны регенерации, аппараты ИДА, гидрокомбинезоны, продукты, секретные документы. 11 января, согласно суточному плану, С-350 должна была заниматься обработкой задачи № 1.

На момент аварии в экипаже С-350 числились девять офицеров, трое сверхсрочников, 23 старшины и 20 матросов. Относительно экипажа С-350 в материалах государственной комиссии сказано: «Весь офицерский состав живет дружной семьей, что сказывается на всем коллективе. Экипаж дружный, инициативный, трудолюбивый. Трусов и паникеров на корабле не наблюдалось. Вопросы организации службы и борьбы за живучесть отработаны вполне удовлетворительно. Чрезвычайных происшествий на корабле не было. Грубых нарушений воинской дисциплины на корабле не было с 1959 года...»

Командовал подводной лодкой капитан 2-го ранга О.К. Абрамов. Из служебной характеристики командира С-350: «Дисциплинированный и исполнительный офицер. Грамотный, трудолюбивый командир, душой болеющий за порученное ему дело. Умело опираясь на комсомольскую и партийную организации, сумел создать на корабле дружный, сплоченный коллектив, добился присвоения наименования “отличный корабль” и успешно его удерживающий. Умело воспитывает подчиненных. Чуток и заботлив к личному составу. Непрерывно совершенствует свои специальные и политические знания. Является слушателем-заочником Военно-морской академии. Все задачи, поставленные перед кораблем, решает успешно. Аварий и поломок матери-

альной части по вине личного состава за период командования кораблем т. Абрамовым на подводной лодке не было. Обладает высокими моральными качествами. Перспективный офицер».

Тот черный день

Итак, 11 января Б-37 находилась ошвартованной у причала № 3 в Полярном. Вторым бортом от нее была ошвартована средняя торпедная подводная лодка С-350. В 23 часа 10 января на подводную лодку прибыл для проверки хода зарядки аккумуляторных батарей флагманский механик бригады инженер-капитан 2-го ранга Сверчков и никаких нарушений не выявил. После окончания зарядки в 2 ночи 11 февраля на Б-37 прибыл еще и дежурный по живучести бригады старший лейтенант-инженер Назаренко. Вместе с командиром БЧ-5 лодки инженер-капитан-лейтенантом Якубенко они проверили состояние батарей, а Назаренко — и несение дежурно-вахтенной службы.

Утро 11 января 1962 года в гарнизоне Полярный Северного флота было таким же, как всегда. В 6 часов подъем личного состава, зарядка, завтрак, приборка. В 7.50 построение на подъем флага. В 8.00 подъем флага на стоявших у причалов лодках. После этого командиры делали своим экипажам указания на предстоящий день. Всего на борту Б-37 в тот день находились 72 человека, в том числе 11 офицеров, три сверхсрочника, 54 старшины и матроса срочной службы и четверо кандидатов в курсанты.

Далее, согласно суточному плану, наступило время осмотра и проворачивания оружия и технических средств. Командиры спустились в центральный пост, чтобы оттуда принять доклады о готовности своего корабля к бою и походу. Осмотр и проворачивание оружия и технических средств являются обязательным ежедневным рутинным мероприятием, но при этом командир обязан лично руководить проверкой боеготовности своего корабля, так как проводится она с объявлением начала приготовления лодки к бою и походу. Руководят же проворачиванием

старшие помощники командиров. Сразу же после подъема флага старшие помощники командиров подводных лодок объявили по корабельной трансляции: «Оружие и технические средства к проворачиванию приготовить». Все как обычно, все как всегда.

В 8 часов 23 минуты корпус подводной лодки Б-37 неожиданно дернулся от какого-то сильного внутреннего удара. Затем он начал все сильнее и сильнее вибрировать. В этом было что-то неестественное и жуткое.

— Что там у тебя на лодке?! — испуганно крикнул Бегеба стоявший лицом к морю штабной офицер. Бегеба мгновенно обернулся и увидел, что из открытого рубочного люка его лодки столбом поднимается густой черный дым. Через мгновение оттуда со свистом вырвался язык пламени.

— Это пожар! — закричал он и кинулся в штабной домик, чтобы доложить о случившемся оперативному дежурному по эскадре.

Уже через две минуты оперативный дежурный объявил боевую тревогу по эскадре. Никто из находившихся на причале офицеров никогда не видел ничего подобного. Все смотрели на происходящее, находясь в каком-то ступоре. Спустя несколько мгновений откуда-то из чрева субмарины раздался низкий гул, сила которого быстро нарастала. А спустя еще несколько секунд над ходовой рубкой взвился к небу столб пламени и черного дыма. Теперь со стороны Б-37 напоминала проснувшийся вулкан. При этом из экипажа лодки на верхней палубе так никто не появился. Не поступило с Б-37 и доклада о пожаре. Это могло значить лишь одно — пожар был столь стремителен, что пытаться спастись или хотя бы дать сигнал о помощи было уже некому.

Всем находившимся на причальной стенке было совершенно ясно, что внутри лодки происходит нечто страшное. Вместе с другими стоявшими на причале офицерами увидел произошедшее и капитан 2-го ранга Бегеба. Командир лодки немедленно бросился в рубку дежурного, чтобы вызвать пожарных и оповестить о пожаре командование. Остальные, будучи не в силах

чем-то помочь, оцепенело смотрели на разворачивавшуюся на их глазах жуткую картину.

В 8 часов 27 минут, спустя всего три минуты после начала пожара, в носовой части субмарины раздался сильный взрыв. Сила его была ошеломляющей. Носовую часть Б-37 подкинуло вверх и буквально разорвало в клочья. Во все стороны летели куски легкого и прочного корпуса, баллоны воздуха высокого давления, части торпед и механизмов. Все это разлеталось по всему гарнизону, убивая и калеча людей. В городе вылетали из окон стекла. На стенке уже кричали и стонали пораженные близким взрывом.

Тем временем Б-37 быстро погрузилась в воду носовой частью. Над поверхностью стылого моря остались лишь ограждение и задранная кверху кормовая оконечность с вертикальными рулями.

Взрывом носовых отсеков Б-37 разорвало и носовую часть стоявшей к ней борт в борт подводной лодки С-350. Она также получила пробоину в носу и вслед за Б-37 также погрузилась носовой частью. При этом если на палубе «эски» вскоре показались люди, то на Б-37 по-прежнему никого не было видно. Из рубочного люка валил дым и вырывались языки пламени...

Вспышка взрыва осветила весь город, грохот разбудил все население, мирно спавшее под покровом полярной ночи. В жилых домах, расположенных неподалеку, взрывной волной были выбиты окна и снесены двери. Один из фрагментов баллона воздуха высокого давления пробил крышу и потолок одноэтажного дома, упал на кровать, где спала одиннадцатилетняя девочка, и повредил ей ногу, в результате чего она стала инвалидом. О силе взрыва стали реально говорить лишь через несколько дней, когда начали находить искореженные обломки металла и отдельные предметы (бревна, баллоны воздуха высокого давления весом около 200 килограммов) далеко от места взрыва — иногда в сотнях метров, а иногда в нескольких километрах. Вскоре после взрыва жители из-за выбитых стекол почувствовали холод в квартирах. Люди, в чем были, выскакивали на мороз, думая, что началась война.

К месту трагедии уже бежали со всех сторон аварийные партии с соседних лодок и береговой базы эскадры, вырубали машины гарнизонной пожарной команды, машины «скорой помощи». Из разрушенных торпедной мастерской и зарядовой станции выносили убитых и раненых. Прошел доклад, что из Североморска к месту трагедии уже вышел аварийно-спасательный отряд главной базы.

Из показания командира 4-й эскадры подводных лодок СФ контр-адмирала Н.И. Ямщикова: «В 8.25 11.1.1962 г. получил доклад оперативного дежурного 4-й эскадры подводных лодок о пожаре на подводной лодке Б-37. В этот же момент объявлена боевая тревога на эскадре. Я немедленно направился к месту происшествия. Не доходя 20 метров у проходной на территорию эскадры, в 8.27 увидел столб пламени высотой 100—150 метров в районе стоянки подводной лодки Б-37 и услышал взрыв. Прибыв на причал, принял управление по спасению личного состава, находящегося на подводных лодках и плавающего в воде. В это время подводные лодки Б-37 и С-350 погрузились носом на грунт, кормовые части их находились на плаву. Для спасения личного состава приказал: выслать плавсредства к аварийным подводным лодкам, развернуть медпункт на ПКЗ-82 и выслать аварийную партию на аварийные подводные лодки. Из открытого кормового люка подводной лодки Б-37 шел дым. Вскоре к месту происшествия прибыли городская пожарная команда и санитарный транспорт с медперсоналом ВМГ. С подводной лодки Б-57 211-й бригады подводных лодок прибыла аварийная партия в составе 9 человек, но без изолирующе-дыхательных аппаратов, вследствие чего эта партия не смогла немедленно приступить к спасению людей с аварийных подводных лодок. Люди аварийной партии были отправлены на свою подводную лодку за ИДА и возвратились с ИДА и аварийными фонарями к месту происшествия примерно к 9.00. Тем временем 2 человека с подводной лодки Б-37 пытались войти в подводную лодку через люк 7 отсека, но вынуждены были выйти оттуда из-за наличия в подводной лодке дыма, затрудняющего дыхание. В последующем эти

люди погибли. Для тушения пожара были взяты огнетушители с ПКЗ-82, но они не были применены. Аварийная партия береговой базы 4-й эскадры была использована для расчистки завалов на берегу от взрыва на Б-37 и для оказания помощи раненым и контуженым. В 9 ч. 13 м. к месту происшествия прибыл заместитель командующего флотом вице-адмирал Лобов, который взял на себя дальнейшее руководство борьбы с аварией. Из подводной лодки Б-37 после взрыва на ней вышли через люк 7-го отсека 4 человека и 5 человек были извлечены с помощью аварийной партии. Спасшимися оказались матросы Дураков, Литвинов (следующая фамилия в тексте неразборчива. — *В.Ш.*), Панченко. Извлеченные 5 человек оказались мертвыми. У большинства из них смерть наступила из-за перелома основания черепа. Спасение и извлечение людей в подводной лодке Б-37 было приостановлено в связи с погружением ее кормовой части. С момента открытия люка 7-го отсека через него из отсека шел дым. В период быстрого погружения кормовой части подводной лодки в люке находился очередной извлекаемый человек, в силу чего люк 7-го отсека не мог быть закрыт. В отсеке остался один из матросов из состава аварийной партии, второй матрос был задавлен натянувшимся тросом на верхней палубе. В этот момент на верхней палубе находились командир подводной лодки капитан 2-го ранга Бегеба и два матроса, которые были сброшены в воду и в последующем спасены. Убедившись в невозможности дальнейшего спасения и извлечения людей с подводной лодки Б-37, приступил к организации вывода людей с подводной лодки С-350. На этой подводной лодке люк 7-го отсека был закрыт. Связь с 7-м отсеком осуществлялась по телефону сигнально-аварийного буя. Личным составом было проверено состояние 3-го, 4-го, 5-го, 6 и 7-го отсеков. При открытии клинкета на переборки 2-го отсека оттуда поступала вода в 3-й отсек с запахом хлора, что свидетельствовало о затоплении 2-го отсека. Верхняя крышка рубочного люка была открыта, нижняя закрыта, но прилегала к комингсу не плотно, вследствие чего в 3-й отсек просачивалась вода, которая откачивалась помпой. Получив доклад

о состоянии отсеков, я приказал с помощью водолазов закрыть верхнюю крышку рубочного люка. Убедившись в герметичности неповрежденных отсеков, приказал личному составу покинуть подводную лодку. Попытки установления связи с личным составом 2-го отсека продолжались примерно до 15.30—16.00, но личный состав этого отсека никаких признаков жизни не подавал. Перед выходом из подводной лодки личным составом был поднят перископ для оценки внешней обстановки. Выход личного состава из подводной лодки осуществлялся через 7-й отсек. При выходе из подводной лодки личный состав последовательно герметизировал 3-й, 4-й, 5-й, 6-й и 7-й отсеки».

Я помню бывшего командира 4-й эскадры уже старым, пенсионером. Несмотря на свой весьма преклонный возраст, контр-адмирал Ямщиков в начале 90-х годов работал гражданским специалистом в Главном штабе ВМФ. Человек он был очень обаятельный и приятный в общении. Ямщиков часто заглядывал ко мне в пресс-центр ВМФ, может, потому, что любил вспомнить былое, а я был благодарным слушателем. Как бы то ни было, за чашкой чая он много и интересно рассказывал о войне, о первых автономках эскадры в Средиземное море, о многом другом, но темы трагедии 11 января 1962 года он не коснулся ни разу. Повидимому, боль о том страшном дне осталась в нем навсегда. А спустя еще несколько лет старого подводника не стало...

Из рассказа начальника политотдела 4-й эскадры капитана 1-го ранга М.Н. Репина: «В день катастрофы после построения на подъем военно-морского флага я пришел в политотдел, зашел в свой кабинет с целью готовиться к предстоящему докладу на сборах командиров бригад и начальников штабов. В это время раздался взрыв на причалах. Поняв, что что-то произошло, я побежал на причал. По дороге встретил несущих убитого матроса. Прибыв к месту происшествия, где находился уже командир эскадры, руководивший спасением подводной лодки, стал оказывать ему помощь и принял участие в эвакуации раненых... Считаю, что отсутствие на проворачивании в момент катастрофы командира корабля и командира БЧ-5 — случайное стечение обстоятельств».

Из показаний командира 211-й бригады капитана 1-го ранга Г.С. Щербакова: «В день катастрофы штаб бригады в 8.00 был построен на подъем военно-морского флага. С подъемом флага офицеры штаба были направлены на подводную лодку Б-36 для проверки устранения замечаний по задаче № 1. Я сам последнюю проверку организации проворачивания производил 22 декабря 1961 года на подводной лодке Б-37. Отсутствие капитана 2-го ранга Бегебы на проворачивании оружия и технических средств ранее до этого случая не отмечалось. Штаб бригады подводных лодок регулярно, не менее двух раз в неделю, производит проверки организации проворачивания оружия и технических средств. Кроме того, производятся внезапные аварийные учения по борьбе за живучесть в ночное время с вызовом личного состава кораблей, проверки штабом бригады подводных лодок предварительного приготовления кораблей перед выходом в море. В этот день я и начальник штаба после построения на подъем военно-морского флага прибыли в штаб эскадры на сборы в группе командира эскадры. По сигналу “Боевая тревога. Пожар на подводной лодке Б-37” побежал на причал. Взрыв застал меня в районе контрольно-пропускного пункта. Я увидел в районе 3-го причала грибообразный столб дыма и огня высотой 100—150 метров, укрылся от летящих обломков на КПП. После этого побежал к подводной лодке. По прибытии к месту стоянки подводной лодки Б-37 заметил, что обе подводные лодки, Б-37 и С-350, стоят с дифферентом на нос порядка 12—15 градусов. На кормовой оконечности подводной лодки Б-37 заметил вышедшего из открытого люка седьмого отсека старшину 2-й статьи Чехова. Дал команду прибежавшим на причал матросам и прибывшему дежурному по бригаде подать сходню на кормовую надстройку. Послал для вывода с нее людей и вызвать аварийные партии с подводных лодок Б-37, Б-130, Б-139. Зная глубину у причала 10—12 метров, и по положению подводной лодки считал, что взорвались торпеды, разрушены 1-й и 2-й отсеки с прилегающими цистернами главного балласта, рубочный люк находился под водой, подводная лодка носовой оконечно-

стью легла на грунт и остойчивость корабля незначительная. Дал приказание прибывшему начальнику штаба завести дополнительные швартовые концы для предотвращения возможной потери остойчивости пл. К этому времени прибыла первая группа аварийной партии с подводной лодки Б-57 без аппаратов ИДА. С прибытием аварийной партии с ИДА назначил капитана 2-го ранга Китаева организовать обследование 7-го отсека и вывод из него личного состава. Первым в седьмой отсек спустили старшину 2-й статьи Козьявкина, который эвакуировал из отсека одного человека и по моему приказанию был сменен приготовленным матросом Буздалиным. Старшина 2-й статьи Козьявкин доложил, что в отсеке много густого дыма и луч аварийного фонаря совершенно его не пробивает; переборочная дверь в шестой отсек отдраена, и задраить ее невозможно; в отсеке под люком находится много лежащих тел. Дым из отсека почти не выходил. По докладу флагманского инженер-механика бригады подводных лодок продуть цистерны главного балласта, заполненные топливом, из 7-го отсека невозможно, т.к. их кингстоны закрыты и стоят на стопорах. В 7-й отсек была подана фара с прибывшей пожарной машины для улучшения освещения, на помощь матросу Буздалину был спущен старшина 2-й статьи Ливерант. Крен и дифферент подводной лодки не менялся, но из насадки газовой выхлопа РДП дважды выбило дым с огнем. При выбросе газов из насадки РДП в третий раз подводная лодка резко накренилась на левый борт и стала погружаться. Приказал капитану 2-го ранга Китаеву срочно вывести из 7-го отсека матроса Буздалина и старшину 2-й статьи Ливеранта, вывести которых не удалось из-за того, что подводная лодка в течение 2—3 минут погрузилась. Люк 7-го отсека задраить не удалось из-за проложенного через комингс люка штормтрапа и сигнальных концов. С помощью водолаза, поданного к подводной лодке ВРД, был поднят на причал старшина 2-й статьи Ливерант без признаков жизни. Всего из отсека было вынесено 5 тел и при спасении погибли матрос Буздалин и старшина 2 статьи Ливерант... В 1961 году на отдельных кораблях из-за нарушения эксплуатационных инструк-

ций произошли следующие аварийные случаи: 1. Подводная лодка Б-57 — разрыв ТБЦ № 9 — не сработало блокировочное устройство при аварийном продувании цистерны и самопроизвольном закрытии кингстона и низкого контроля за сигнализацией открытия кингстона. 2. Подводная лодка Б-95 — выстрел торпедой при закрытых передней и задней крышках торпедного аппарата № 3 из-за недисциплинированности командира торпедной группы лейтенанта Кольцова, который вопреки приказанию флагманского минера и старшего помощника начал прострелку без присутствия флагмана самостоятельно».

Из объяснительной записки заместителя командира 211-й бригады подводных лодок по политической части капитан 2-го ранга П.А. Коптяева: «О пожаре на подводной лодке Б-37 узнал от командира береговой базы полковника Рябикова, которого встретил у входа в политотдел и в это время услышал взрыв. Преодолев завалы у торпедного склада, прибыл к месту происшествия. Там находился командир бригады. Принял участие в моральной подготовке личного состава аварийной партии подводной лодки Б-57 и Б-139 к спасению своих товарищей на аварийной подводной лодке. Одновременно организовал зашлон от постороннего личного состава. В госпитале был вечером 11 января, но в связи с их тяжелым состоянием к раненым допущен не был».

Из показаний начальника штаба 211-й бригады капитана 2-го ранга В.С. Журавеля: «После построения на подъем военноморского флага дал приказание флагманским специалистам проверить организацию проворачивания и устранить замечания по контрольной проверке задачи № 1 на подводной лодке Б-36. Сам пошел на доклад к начальнику штаба эскадры в комнату оперативного дежурного. У оперативного узнал о пожаре на подводной лодке Б-37 и немедленно побежал на третий причал. Проходя КПП, услышал взрыв. Подбежав к лодке, увидел подводную лодку Б-37, стоящую с дифферентом на нос и отдраенным люком 7-го отсека, выходящий дым из люка 7-го отсека без напора и выходящего из люка человека; из насадки РДП шел дым под давлением и иногда

прорывалось пламя. Вышедшего из люка не опознал. Судя по выходящим под давлением газа из насадки РДП, можно было предположить или интенсивное горение в отсеках, или их заполнение водой. Ввиду отсутствия стальных тросов, руководил заводкой пеньковых канатов. В связи с отсутствием в начальный период аппаратов ИДА приказал для выяснения обстановки в отсеке старшему инженер-лейтенанту Орлову спуститься в отсек в противогазе. Через одну минуту ст. лейтенант Орлов вышел из отсека, доложил, что под люком имеется большое количество тел, и в связи с плохим самочувствием был отправлен в госпиталь. С прибытием аварийной партии с аппаратами ИДА началась эвакуация людей с подводной лодки. Вынесенные грузились на автомашины и с врачами отправлялись в госпиталь. Причина возникновения пожара и взрыва боезапаса мне не ясна. Состояние отсеков и механизмов после взрыва не оценивал, занимался оформлением дел на погибший личный состав».

Как виделась катастрофа с других кораблей и с берега

Из воспоминаний контр-адмирала Ю. Данькова: «В 1961 году подводников флота потрясла трагедия — затонула в Баренцевом море подводная лодка 644-го проекта С-80, правда, не из состава 4-й эскадры. Это была подводная лодка 613-го проекта, переоборудованная под ракетное вооружение. Подводные лодки нашей эскадры и бригады принимали активное участие в поисках в море этой подводной лодки, на некоторых лодках для этой цели устанавливалось специальное оборудование. Ужесточились требования к проверке готовности лодок к выходу в море. В начале 1962 года произошла новая трагедия, теперь уже на нашей эскадре — взрыв на подводной лодке 641 проекта Б-37 211-й бригады (командир — капитан 2-го ранга Анатолий Бегеба). 11 января утром стояла морозная полярная ночь. Подводная лодка Б-37 готовилась к выходу на боевую службу (выход планировался на следующие сутки), она была ошвартована первым

корпусом правым бортом у третьего причала и имела полностью загруженные все запасы, включая оружие. На подлодке шло контрольное приготовление корабля к походу. Вторым корпусом у этого же причала к Б-37 была ошвартована подводная лодка 633 проекта С-350, накануне прибывшая из заводского ремонта (оружие, топливо, вода и другие запасы на нее еще не были загружены, она сидела высоко и выглядела, как картинка, блестя свежевыкрашенными бортами). У соседнего 4-го причала первым корпусом была ошвартована ПКЗ-82 (плавказарма финской постройки), а к ней — четыре подводные лодки 633-го проекта 96-й бригады. Наша подводная лодка — С-351 стояла крайним корпусом. У нас шло обычное ежедневное проворачивание оружия и технических средств.

В 8.22, когда только что поступила команда “провернуть в электрическую, гидравликой, воздухом”, сверху раздался удар (первое впечатление, будто на палубу уронили головку шпильки), но при этом лодку закачало. Командир капитан 2-го ранга В.В. Жданов, находившийся в это время в 1-м отсеке, произведя обход корабля, немедленно убыл на мостик и тут же подал команду “по местам стоять, со швартовых сниматься”. Когда швартовые команды прибежали на палубу (я, согласно корабельному расписанию, возглавлял носовую швартовую команду), перед нами предстала картина: две подводные лодки у 3-го причала стояли с большим дифферентом на нос, их носовые оконечности почти до рубки были полностью погружены в воду, из рубочного люка Б-37 шел густой дым, на всех подводных лодках эскадры прожектора прощупывали воду Екатерининской гавани, в воде мелькали плавающие люди. Оказалось, что на Б-37 произошел пожар, а затем в 8.22 взрыв от детонации запасных торпед в 1-м отсеке, причем такой мощности, что взрывной волной были оторваны от корпуса и погрузились на дно гавани все торпедные аппараты с торпедами, сорвана надстройка легкого корпуса с баллонами ВВД (воздуха высокого давления — каждый баллон по 410 литров давлением 200 атмосфер), поврежден прочный корпус соседней С-350, разрушено здание МТЧ береговой

базы вместе с хвостовыми частями торпед, находившихся в нем. Баллоны ВВД с большим свистом и осколки легкого корпуса разлетелись на большое расстояние по всему городу Полярный, нанося различные повреждения зданиям и людям (например, головка шпиля залетела в штаб бригады на второй этаж в кабинет флагоманского минера), в ближайших от причалов зданиях были выбиты все стекла.

Родственники подводников, проживавшие в городе, ринулись на территорию эскадры для выяснения судьбы своих близких. В связи с этим командование вынуждено было выставить оцепление из матросов в районе взрыва. Я возглавлял группу оцепления непосредственно на 3-м причале вблизи кормового люка Б-37. Люк был отдраен, и к нему перенесен трап. На моих глазах, когда в лодку через люк спустились три легких водолаза в снаряжении с целью разведки, кормовая часть корпуса стала быстро погружаться, двое из них выбраться наверх не смогли и погибли. На С-350 в результате разрушения прочного корпуса были затоплены 1-й и 2-й отсеки. Личный состав этих отсеков пытался отдраить переборку в центральный пост, но центральный пост им этого не позволил, так как в противном случае была бы затоплена вся подводная лодка. Спаситься через торпедопогрузочный люк они также не смогли. Так погибли 11 человек (из них — два офицера и один мичман). Остальной личный состав лодки был выведен из аварийной подводной лодки под руководством старшего помощника командира Е.Г. Малькова через люк 7-го отсека. Всего погибло при взрыве более 100 человек, включая личный состав Б-37. Несколько солдат-строителей, ремонтировавших 2-й причал. Несколько матросов береговой базы, заваленных торпедами в здании МТЧ, и несколько человек с других подводных лодок. С нашей С-351 погиб молодой матрос Яблоков, который в момент взрыва шел по причалу на свою лодку, взрывной волной был отброшен к сопке и погиб от удара об нее».

Из воспоминаний бывшего командира БЧ-5 Б-37 капитана 1-го ранга в отставке Г.А. Якубенко: «Взрыв (я его не слышал)

застал меня на подходе к проходной завода. Погасли уличные фонари, и наступила какая-то зловещая тишина. Я постоял несколько мгновений и решил вернуться назад, предчувствуя что-то недоброе. Когда подбежал к главной проходной подплава, там уже было выставлено оцепление и никого не пускали. Тогда я побежал в обход через “чертов мост” и через верхнюю проходную попал к причалам. Картина была ужасной. Развороченный причал и торчащая корма моей лодки. С резким дифферентом на нос стояла соседняя ПЛ С-350. С момента взрыва прошло минут 30—40... К моему приходу торчала только кормовая оконечность моей ПЛ. Люк 7-го (кормового) отсека не был затоплен. При мне началась эвакуация личного состава седьмого отсека. В живых оказались семь человек, один подводник (командир отсека) погиб. Всех живых вывели наверх. У спасенных были обожжены открытые части тела — лицо, руки. Вскоре после спасения личного состава корма лодки ушла под воду. Спасть больше было некого».

Из показаний помощника командира 152-го экипажа подводной лодки капитана 3-го ранга А.Н. Щербина: «Во время проведения строевых занятий с личным составом на 3-м причале услышал сигнал боевой тревоги и увидел дым, выходящий из рубочного люка пл Б-37. Вместе с личным составом подбежал к подводной лодке. У подводной лодки увидел командира подводной лодки и флагманского инженер-механика эскадры. На ограждении рубки увидел матроса у насадки РДП. Направил 5 человек личного состава для снятия этого матроса. Из рубочного люка стал выходить с напором черный дым и внутри подводной лодки раздавался нарастающий гул. Дал команду личному составу разбежаться. Два человека из моей команды повели снятого матроса на корму подводной лодки. Остальные трое выбежали на причал и побежали за мной. Когда я убежал за торпедный склад, раздавался сильный взрыв. Когда находился у подводной лодки, видел старшину 2-й статьи Параскана. Он был весь в копоти. Могу отметить характерные признаки по времени. К подводной лодке я подбежал через минуту после объявления тревоги, на

снятие матроса ушло 2—3 минуты, через 20—30 секунд после начала нарастания гудения произошел взрыв».

Показания и мнение командира подводной лодки Б-76 капитана 2-го ранга А.М. Гаккеля: «Командую подводной лодкой Б-76 с 29.12. 61 года, до этого был старшим помощником командира по Б-82. 11.1.62 года на подводной лодке проводился лечебный цикл аккумуляторной батареи, поэтому утром проворачивания механизмов не было. Я шел в кабинет торпедной стрельбы, но до кабинета не дошел, так как услышал сигнал боевой тревоги и сразу же побежал на подводную лодку, которая стояла у 1-го причала. По приходе на причал увидел густой дым, который шел из подводной лодки Б-37, увидел и услышал взрыв. Звук был такой, как будто что-то лопнуло, а затем раздался грохот. Ударной волны не ощутил, но стекла в рядом стоящем здании аккумуляторной мастерской были выбиты. В момент взрыва подводная лодка качнулась на правый и левый борт, затем встала на ровный киль.

При объявлении боевой тревоги на подводной лодке был прерван лечебный цикл, убраны зарядовые кабели, и через 20 минут подводная лодка была готова к выходу. При осмотре подводной лодки повреждений материальной части не было. Осмотр подводной части корпуса водолазом показал, что травит цистерна главного балласта № 8 по сварному шву. При обнаружении взрыва я подумал, что взорвалась подводная лодка, которая грузит боезапас у третьего причала, а потом, зная, что на подводной лодке Б-37 была вечером зарядка аккумуляторной батареи, подумал, что она и взорвалась. Этот вариант вполне возможен, так как в этот момент могло продолжаться проворачивание механизмов вручную, дверь на переборке в 1-й отсек была открыта для чистки. Взрыв аккумуляторной батареи вызвал пожар во втором отсеке, и пламя через открытую переборочную дверь перебросилось в первый отсек, вызвало там пожар и возгорание патронов регенерации; от высокой температуры нарушилась герметичность клапанов ВВД, давление в отсеке повышалось. Высокая температура и давление вызвали взрыв БЗО и торпеды.

Рядом с БЗО находятся щитки для подзарядки электроторпед. По своим конструктивным недостаткам они могут нагреваться, загораться; это ведет к пожару и взрыву. Первой причиной считаю взрыв аккумуляторной батареи и пожар во 2-м отсеке, который перебросился в 1-й отсек».

Из показаний капитана технической службы В.К. Вязникова: «Подходя к торпедному складу, услышал хлопок; у меня было впечатление, как будто лопнула паровая магистраль. Одновременно увидел, как капитан 2-го ранга Бегеба подбежал к телефону и стал звонить, докладывая, что на подводной лодке Б-37 начался пожар. Над рубкой подводной лодки я увидел белый дым. Забжав в торпедный склад, я объявил пожарную тревогу. Личный состав приготовил пожарные шланги для подачи воды на причал и стал готовить помещение торпедного склада к эвакуации. Спустя некоторое время выбежал из склада и увидел, что из рубки идет густой черный дым, по трапу с подводной лодки на причал сходил матрос с каким-то бачком в руках. Я снова забежал в торпедный склад и стал звонить по телефону. Тут я услышал нарастающее гудение и мощный подводный взрыв, после чего потерял сознание, а когда очнулся, то увидел себя плавающим в воде. Из склада выбрался один матрос, оставшихся двух матросов завалило. Из личного состава минно-торпедной части погибло 2 человека и 5 человек были ранены. В складе находилась 21 торпеда, одна из них свалилась со стеллажа, на другой при осмотре обнаружена вмятина. Остальные торпеды необходимо освидетельствовать».

Старшина 1-й статьи Б.И. Барщиков: «На подводных лодках я служу уже 4-й год, по специальности радист. Мое заведование находилось раньше в 1-м отсеке. Сейчас назначен в резервный экипаж. В момент пожара на подводной лодке Б-37 мы занимались на причале строевыми занятиями. Когда мы увидели дым из ограждения рубки подводной лодки Б-37, то побежали туда. Когда я подбежал к подводной лодке, кто-то дал команду: “Отдраить концевые люки”. Я побежал в нос подводной лодки, чтобы отдраить люк 1-го отсека. Я успел открыть только лючок.

Когда я открывал лючок, то обратил внимание на то, что металл легкого корпуса теплый. Лодку всю трясло, как будто работали какие-то дизеля. Затем я услышал приказ капитана 2-го ранга Решина о том, чтобы все покинули надстройку подводной лодки. Я успел выскочить на причал. Очнулся я уже в 1-й казарме. В рубку я стал подниматься, когда услышал, что там кто-то есть. Когда я влез в ограждение рубки через боковую дверь, то вдохнул раза два или три дыма и чуть не потерял сознание. По запаху не могу определить, что горело, но только не боезапас».

Показания командира Б-37

Командир подводной лодки капитан 2-го ранга Бегеба Анатолий Степанович родился в 1925 году. В 1948 году окончил ВВМУ им. Фрунзе. Командиром Б-37 был назначен 10 сентября 1958 года, допущен к самостоятельному управлению лодкой. До назначения на должность командира Б-37 проходил службу в должности старшего помощника лодки такого же проекта.

Из объяснительной записки командира 211-й бригады капитана 1-го ранга Г.С. Щербакова: «Командир корабля капитан 2-го ранга Бегеба — грамотный, трудолюбивый офицер. Недостатком является мягкость характера, что часто служит помехой в необходимой требовательности. Корабль первой линии, в 1961 году успешно провел торпедные стрельбы на приз командующего флотом. Личный состав подготовлен хорошо и весь допущен к самостоятельному обслуживанию боевых постов и заведений».

Из показаний командира Б-37 капитана 2-го ранга А.С. Бегебы: «Чувствую себя хорошо, ничего не болит... По возвращении с моря считал, что личный состав к автономному походу был готов. К этому времени все матросы и старшины были допущены к самостоятельному управлению боевыми постами и заведениями. По офицерскому составу. Командир торпедной боевой части старший лейтенант Леденцов пришел с подводной лодки проекта 611, сдал все зачеты по специальности флагман-

скому минеру бригады, с ним остался долг по сдаче зачетов по устройству пл. Командир торпедной группы лейтенант Лопатин пришел на корабль недавно, сдал несколько зачетов, срок сдачи всех зачетов ему был установлен 1 февраля. Командир боевой части связи сдал ряд зачетов, срок сдачи ему был установлен также 1 февраля. Не сдали еще всех зачетов командиры рулевой и моторной групп. Таким образом, не были допущены к самостоятельному управлению командир торпедной боевой части, командир боевой части связи, командиры моторной, торпедной и рулевой групп. Старший помощник и помощник командира — вполне подготовленные вахтенные офицеры и в прошлом неоднократно участвовали в длительных походах. На автономный поход мне обещали дать второго подготовленного командира боевой части связи. В остальных офицерах я был уверен, вопрос об их замене не стоял. Для производства необходимых осмотров и ремонта механизмов просил 15 суток, поэтому к 25 января мне было приказано о готовности материальной части корабля к походу доложить командиру бригады. Для проведения работ был составлен план планово-предупредительного ремонта по всем боевым частям. План работ по каждой боевой части был согласован с соответствующим флагманским специалистом и утвержден мною. При проведении 400-часового осмотра левого дизеля у командира БЧ-5 возникло подозрение в наличии трещины в одной из шестерен заднего фронта дизеля, обнаружить которую, по мнению командира БЧ-5, возможно было лишь в лаборатории завода. Кроме того, с корабля был выгружен правый дизель-компрессор, так как он потратил 1000 часов и требовал замены на новый... Кроме того, я просил поставить подводную лодку к первому причалу для производства сварочных работ по легкому корпусу. Необходимо было проварить листы надстройки и подкрепления в кормовой части ограждения рубки. Других замечаний по состоянию подводной лодки не было... В этот день 11 января команда прибыла на корабль в 7.10 утра и должна была заниматься малой приборкой, обеспечивать переходы команды должен был командир боевой части связи, но кто был — точно

не знаю. Я пришел на причал к подводной лодке в 7.40, остановился у курилки, ко мне подошел помощник и спросил, будет ли построение на подъем флага. Я ответил, что обязательно будет. Помощник ушел строить команду, а ко мне подошел с докладом дежурный по подводной лодке старшина команды торпедистов мичман Иванов. Он доложил об отсутствии замечаний по дежурству и нагрузке корабля. На мой вопрос, когда окончилась зарядка, он ответил, что зарядка аккумуляторной батареи окончилась в 22.30, а вентиляция вытяжным вентилятором в час ночи. Увидев, что команда построилась, я спустился по трапу на палубу подводной лодки, получил доклад старшего помощника, поздоровался с командой и офицерами корабля. Здесь же был командир БЧ-5, который стал обиженно говорить о том, что опять не спал ночь в связи с зарядкой. До этого в течение трех суток он проводил лечебный цикл аккумуляторной батареи, кроме того, он сказал, что у него есть подозрение в наличии трещины в одной из шестерен заднего фронта левого дизеля. Я спросил: “Нужна ли помощь флагманского инженер-механика?” На что он ответил: “Флагманский инженер-механик здесь не поможет, мне необходимо самому сходить в лабораторию на завод”. Я ответил, что если нужно, то надо сходить. После подъема флага я прошел в носовую надстройку и напомнил помощнику о том, что необходимо приготовить рабочие тетради и к 9 часам утра пойти на занятия к флагманскому разведчику капитану 2-го ранга Зажирею в порядке приготовления к предстоящему автономному походу. Команда в это время спускалась в подводную лодку через рубочный люк. Здесь я видел, что рядом с нами стоит старшина команды мотористов старшина 2-й статьи Лега, который, как я понял, хотел обратиться к помощнику за увольнительной запиской в город для того, чтобы сходить в ЗАГС. Я сказал помощнику, что дойду до ПКЗ и сейчас вернусь. На ПКЗ я зашел в каюту, где было много офицеров, из них я запомнил флагманского химика 96-й бригады. Я сказал, что оставляю шинель на две минуты. Когда я вернулся обратно в каюту, офицеры почти все разошлись, я увидел только флагман-

ского инженер-механика 96-й бригады, мы с ним вместе вышли из каюты, я сошел с ПКЗ и направился по причалу к подводной лодке. Было это минут 10—12 девятого. По дороге на причал я встретил мичмана Букина, старшину команды мотористов с резервного экипажа, немного поговорил с ним и пошел дальше. Когда я подошел к трапу на подводную лодку, то увидел, что из рубки идет густой черный дым под давлением, как выхлоп, подумал, что в рубке произошло короткое замыкание и что-то горит. Я бросился к телефону и стал звонить оперативному дежурному. Он долго не отвечал, затем я услышал голос начальника штаба эскадры контр-адмирала Юдина, который спросил, что случилось. Я ответил, что у меня пожар на подводной лодке, но доложить ничего не могу, и быстро направился на подводную лодку. Из рубки продолжал валить черный густой дым. Я бросился к двери в ограждение рубки, навстречу мне попался матрос, который вел себя, как слепой, и на ощупь пробирался по трапу, ведущему на причал. Я взял его за руку и повел к трапу. В это время с пирса раздался крик: “Падает матрос с рубки!” Я посмотрел и увидел на насадке выхлопа РДП матроса, который стремился спуститься вниз. Я ему крикнул: “Прыгай!”, он прыгнул, и я его поймал. А дым все продолжал идти, но уже через шахту вытяжной вентиляции. В это время с причала раздался голос флагманского инженер-механика эскадры инженер-механика капитана 1-го ранга Решина: “Надо открыть концевые люки”. Мы вместе с матросом Черкасовым, спрыгнувшим с ограждения рубки, побежали к входному люку 7-го отсека, и матрос Черкасов стал его отдраивать. Когда я убедился, что он действует правильно, я бросился назад к рубке, чтобы попытаться пропасть в подводную лодку через рубочный люк, но попытка не удалась, так как там был дым и я почувствовал, что дышать нечем. Откинул назад голову и упал в воду между подводной лодкой и причалом; считаю, что споткнулся, сознания не терял. Когда оказался в воде, то схватился за привальный брус у причала и вылез на него. Посидел, отдышался и оглянулся на подводную лодку. Она стояла с небольшим дифферентом на нос, вода

подходила к рубке. Я встал и попытался подняться наверх, тут меня подхватили и помогли выбраться на причал. Стали что-то меня спрашивать, но я ничего не слышал. Затем меня отвели на плавбазу “Пинега”, оказали первую помощь и сказали, что был взрыв. Я ответил, что этого не может быть. Тогда мне показали баллон воздуха высокого давления, лежащий на причале. Тут я подумал, что, возможно, аккумуляторную батарею не провентилировали вытяжным вентилятором в положенное время с 7.45 до 6.00, в трубах вентиляции скопился водород и при пуске вентилятора он взорвался».

Разумеется, отсутствие командира на проворачивании — это прямое нарушение всех инструкций. Однако кто из командиров не нарушал этих правил? Дело в том, что фактически проворачиванием оружия и механизмов руководят старшие помощники, а командиры при этом лишь надзирают за происходящим. При вечной нехватке времени да еще при опытном и подготовленном старпеме потеря целого часа на заурядное надзирание многим кажется весьма расточительным, ведь за это время можно решить массу служебных вопросов! Дело еще и в том, что к моменту начала проворачивания все штабные, флагманские чины и прямые начальники находятся в своем большинстве тут же, рядом, на причальной стенке, где их можно быстро поймать и переговорить на все важные для командиров темы. Потом такой возможности просто не будет. Поди ищи флагманских специалистов потом в течение всего служебного дня по всему соединению и штабным кабинетам! Именно поэтому командиры весьма часто и сходят на причальные стенки во время проворачивания, чтобы тут же, прямо у борта своих кораблей, решать многие неотложные дела. Разумеется, все прекрасно понимают, что нарушают установленный порядок, но это нарушение, на которое во все времена весьма снисходительно смотрели и смотрят не только сами командиры, но и все их вышестоящие начальники. В свое время, решая те же вопросы, они поступали точно так же. Так что выставлять Бегебу неким отъявленным нарушителем всех правил и устоев нет никаких оснований. Он действо-

вал и поступал в полном соответствии с установившимися негласными традициями, будучи ничуть не хуже и не лучше, чем другие командиры лодок. То, что командир Б-37 находится не в центральном посту своей лодки, а на причале, прекрасно видели бывшие тут же на причале командир бригады, начальник штаба бригады и заместитель по политической части, и это их нисколько не удивило. Кстати, рядом с Бегебой находились и многие командиры соседних подводных лодок, каждый из которых решал какие-то свои вопросы. Что действительно можно поставить в вину командиру БЧ-5, так это отсутствие во время проворачивания на корабле командира электромеханической боевой части. Но не случись в тот день трагедии, и об этом нарушении никто никогда не вспомнил бы, так как подобное происходило и происходит на нашем флоте весьма часто. Да и покинул лодку механик вовсе не по своей прихоти, а поставив в известность всех своих прямых начальников, помчался опять же решать неотложные служебные вопросы.

Спасательные работы на Б-37

Из объяснительной записки командира подводной лодки Б-57 капитана 2-го ранга Китаева Н.И.: «11 января 1962 года в 07 часов 55 минут я прибыл на свой корабль, стоявший на пятом причале, первым корпусом у плавбазы “Пинега”. После подъема военно-морского флага дал указание старшему помощнику — капитан-лейтенанту Кузнецову работать согласно суточного плана. Примерно в 08 часов 05 минут я убыл с корабля в казарму 211-й бригады подводных лодок для подготовки к проведению занятий офицерским составом корабля, которые по плану должны состояться в 14 часов 00 минут 11.1.62 года...

Поднявшись в район казармы 211-й бригады подводных лодок и открыв дверь, я услышал по оперативной трансляции команду ОД 4-й эскадры подводных лодок СФ: “Боевая тревога. Пожар на подводной лодке Б-37”. Обычно на переход в казарму я тратю 12—15 минут. После этого я бегом направился на

корабль. В районе филиала кинотеатра “Север” увидел, а затем на бегу услышал взрыв, который произошел на подводной лодке Б-37. На моих ручных часах в момент взрыва было 08 часов 25 минут... Пробегая между филиалом кинотеатра и верхней проходной береговой базы, в районе 3-го причала увидел значительное пламя над кормовой надстройкой подводной лодки Б-37 высотой 2—3 метра. В отсветах его угадывались характерные очертания рубки подводной лодки проекта 629. Подбежав в район здания МТЧ береговой базы, в темноте увидел лежащего младшего офицера без головного убора, забрызганного грязью и кровью. И человек пять лежавших на земле, кроме офицера. Точно не рассмотрел ввиду темноты. Приказал подбежавшим матросам доставить пострадавших в лазарет эскадры, а сам побежал в район 3-го причала. На 3-й причал прибыл в 08 часов 35—37 минут. На бегу получил приказание от НШ 211-й бригады капитана 2-го ранга Журавеля, находящегося на причале, доставить с корабля аварийную партию для спасательных работ на Б-37.

Состояние подводной лодки Б-37: находилась в полупогруженном состоянии. Дифферент 12—15 градусов. На положение С-350 не обратил внимания.

Прибежал на плавбазу “Пинега”, с борта последней отдал приказ: “Старшему помощнику подводной лодки Б-57 выделить аварийную партию с аппаратами ИДА-51 и аварийными фонарями, построить ее на 5-м причале”. Согласно вахтенного журнала подводной лодки Б-57, это было в 08.45. В 09.10 прибыл с аварийной партией в количестве 9 человек на 3-й причал в район катастрофы подводной лодки Б-37.

Обстановка: Б-37 находилась в полупогруженном состоянии с дифферентом 12—15 градусов на нос. Люк 7-го отсека в полуприкрытом состоянии. На подводной лодке происходили слабые спорадические взрывы с выхлопом темно-серого дыма через шахту РДП. На причале находились, как я заметил, командир эскадры контр-адмирал Ямщиков, командир 211-й бригады, НШ 211-й бригады капитан 2-го ранга Журавель, Ф-5 211-й бригады

подводных лодок капитан 2-го ранга Сверчков и другие офицеры. На подводную лодку была подана сходня. Меня крайне удивило, что на подводную лодку никто не спускается и решительное спасение личного состава не предпринимается. Сбросив шинель, кинулся на подводную лодку Б-37, за мной последовал Ф-5 211-й бригады подводных лодок.

Открыв полностью люк 7-го отсека, я хотел спуститься для обследования последнего, но получил приказание, точно не помню, но, по-моему, от командира эскадры, без аппарата ИДА-51 в отсек не спускаться. В это время убедился, что в люке 7-го отсека отсутствует трап. Попросил доставить трап на подводную лодку и внимательно следить за осадкой и дифферентом подводной лодки Б-37, так как в этот период внутри продолжались незначительные взрывы. С доставкой трапа опустили его в 7-й отсек, но он уперся в тело человека из экипажа Б-37. Приказал вынуть этот трап и вооружить штормтрап. На подводной лодке Б-37 к этому моменту находились я, инженер-капитан 3-го ранга Сверчков и 5 матросов из спасательных партий. Остальной личный состав находился на причале.

Попросив доставить стальной швартовый надежный трос для швартовки пл, приступил к обследованию 7-го отсека Б-37. Приказал старшине 2-й статьи Козьявкину (командиру отделения торпедистов подводной лодки Б-57) обследовать 7-й отсек. Спустившись в 7-й отсек Б-37, старшина 2-й статьи Козьявкин доложил, что отсек сильно задымлен, переборку из 7-го в 6-й отсек задраить нельзя, так как на комингсе находились имущество, кабель и, предположительно, тело человека.

Параллельно с докладом обстановки на причал приступил к эвакуации людей аварийной пл. Привязав человека пеньковым спасательным тросом, старшина 2-й статьи Козьявкин после извлечения человека вышел наверх, с моего разрешения, так как плохо себя чувствовал.

В это время у меня попросил разрешения на спуск в отсек инженер-капитан 2-го ранга Сверчков в аппарате ИДА-51, но я не разрешил, так как он свободно не прошел бы в люк с ап-

паратом ИДА-51 из-за своей грузности. Выделением людей из спасательных партий в мое распоряжение руководили на причале. Последующим прибыл старший лейтенант Орлов (командир БЧ-5 подводной лодки Б-38) в противогазе. Последнему я велел уточнить возможность задрания переборки 7-го отсека. Спустившись в отсек, Орлов почти сразу же вышел наверх, доложив, что переборку задраить невозможно».

Рассказывает старший лейтенант-инженер Р.В. Орлов, первым спустившийся внутрь Б-37: «В момент взрыва я находился на подводной лодке Б-38 проекта 641. В подводной лодке шло учение по приготовлению корабля к бою и походу. Услышав взрыв, я поднялся из центрального поста наверх. На мостике мне сказали, что взрыв произошел в районе торпедных мастерских. Сбежав с плавбазы “Пинега”, я увидел, что взрыв произошел на подводной лодке. Подбежав ближе, увидел, что две подводные лодки стоят с дифферентом на нос. Тут же я увидел капитана 2-го ранга Сверчкова. Люк 7-го отсека был в это время закрыт. Капитан 2-го ранга Сверчков приказал мне вызвать с ближайшей подводной лодки аварийную партию. Вызвав аварийную партию, я вернулся опять к месту взрыва. Сходя на подводную лодку была уже подана и люк 7-го отсека открыт. У люка находились капитан 2-го ранга Китаев и капитан 2-го ранга Сверчков. Я попросил разрешения спуститься в 7-й отсек, но мне сказали, что туда сейчас пойдет человек в аппарате ИДА-51. Когда этот человек, фамилию которого я не знаю, вылез из отсека, то сказал, что там есть люди. Тогда я один в противогазе спустился в 7-й отсек. Там было темно. Я ощупал рукой переборку — переборочная дверь в 6-й отсек была открыта. На комингсе переборки было что-то мягкое, возможно, человек. Здесь я начал терять сознание и пошел к люку 7-го отсека, из которого меня вытащили. Очнулся я в госпитале. Из госпиталя я вернулся опять на подводную лодку Б-37 и увидел, что она постепенно погружается. В противогазе я опять спустился в 7-й отсек. В районе люка находилось 2 или 3 человека. Стонов или каких-либо признаков жизни я не слышал. Отсек был задымлен. Когда я подал одного

человека в люк, а другого стал подтаскивать, то опять начал терять сознание и быстро вышел наверх. В противогазе в отсеке я всего пробыл 2—3 минуты. Подводная лодка стала быстро погружаться, и я сбежал по сходне на причал... При организации спасения личного состава была паника, никто не командовал. Я спускался в 7-й отсек без всякой страховки по штурмтрапу. После меня люди спускались тоже без страховки».

И снова обратимся к показаниям капитана 2-го ранга Н.И. Китаева: «Параллельно занимались спасением людей из 7-го отсека. В отсек были спущены старшина 2-й статьи Ливерант, командир отделения радиотелеграфистов подводной лодки Б-38 и электрик подводной лодки Б-57 матрос Буздалин А.Ф., которые успели извлечь из отсека еще четырех человек. При извлечении пятого человека раздался сильный хлопок, подводная лодка Б-37 стала быстро крениться на левый борт. Дав сигнал немедленного выхода наверх старшине 2-й статьи Ливеранту и матросу Буздалину сигнальными концами, приказал бросить мертвое тело в отсек для освобождения прохода. Первым стал выходить старшина 2-й статьи Ливерант. Когда он поднялся до уровня, что я его мог схватить рукой (лежа на животе) за ИДА-51 и рабочую рубашку, в люк 7-го отсека, примерно наполовину, уже поступала вода. До этого я всем приказал покинуть тонущий корабль. Когда Ливерант вышел из люка, вода по всему диаметру люка уже вливалась в 7-й отсек. Начали рваться швартовые концы стальные и пеньковые. В воде мы пробирались между ними к причалу. Я первым и за собой тянул Ливеранта. Подав левую руку на причал, я буквально в самый последний момент вырвал с тонущей лодки правой рукой Ливеранта, которого в аппарате ИДА-51 и опутанного всевозможными концами уже почти затянуло в воду. При помощи водолаза старшина 2-й статьи Ливерант был поднят на причал и перед погрузкой в госпитальную машину дышал. По времени, через сколько минут был извлечен Ливерант, сказать затрудняюсь. Впоследствии через значительное время был извлечен с последней верхней ступеньки трапа 7-го отсека мертвый без аппарата матрос Буздалин А.Ф.

Опрокидывание подводной лодки произошло примерно в 09 часов 25 минут. Сам процесс опрокидывания был очень быстрым, скоротечным, 1,5—2 минуты. Предполагаю, что матрос Буздалин действовал правильно. Дождавшись уменьшения поступления воды в отсек, начал выходить, но, запутавшись аппаратом ИДА-51 в концах, вынужден был его снять. Как следствие, не рассчитав возможности, утонул.

Все спускаемые люди в отсек соблюдали меры безопасности, страховались спасательными концами, кроме старшего инженер-лейтенанта Орлова, который опускался в отсек только для осмотра переборки и выяснения возможности задривания. Опасаясь запутывания сигнальных концов, я разрешил на короткое время ему спуститься без сигнального конца. Руководством работами с пирса занимался командир эскадры контр-адмирал Ямщиков через капитана 2-го ранга Журавеля, так как у того находился электромегафон.

В 10.05 я прибыл после аварийных работ на корабль и находился там по боевой тревоге. Анализируя обстановку, должен заявить, что приступить к спасательным работам можно было значительно раньше. За период с 09.10 до 09.26, т.е. за 16 минут, извлечено было 5 человек. Если учесть, что НШ 211-й бригады подводной лодки я видел уже на причале примерно в 08.35, а прибыл туда он, видимо, еще раньше, и если бы он лично возглавил работы непосредственно на корабле, придав энтузиазм личным примером всем присутствовавшим, очевидно, результаты спасения личного состава, а может быть, и корабля были бы другими, тем более что недостатка в руководителях не было. Командир подводной лодки Б-57 капитан 2-го ранга Китаев».

Спасательные работы на С-350

Из заключения экспертной комиссии: «В результате взрыва на подводной лодке Б-37 1-й и 2-й отсеки подводной лодки С-350 получили настолько большие повреждения, что заполнились почти мгновенно. Это подтверждается заключением экспер-

тизы по непотопляемости. Эксперимент, проведенный медицинской экспертизой на подводных лодках, показал, что в простых условиях обстановки для включения в аппарат ИДА необходимо около 1-й минуты. Сложность обстановки: сильный поток воды, отсутствие освещения, большие разрушения в отсеке, пребывание части личного состава в рубках, в каютах и аккумуляторной яме при наличии контузии и травм, не позволила своевременно включиться в аппараты ИДА. Это дает основание экспертной комиссии заключить, что возможности спасения личного состава, находящегося в 1-м и 2-м отсеках подводной лодки С-350, были исключены. Действия командования подводной лодки С-350, направленные на воспрепятствование распространению воды из 2-го отсека в другие отсеки, при наличии запаха хлора в воде, поступающего из 2-го отсека, и отсутствия признаков жизни людей во 2-м отсеке, следует признать правильными, это обеспечило спасение людей остальных отсеков».

На С-350 оказались затопленными два носовых отсека. Помимо всего прочего, С-350 спасло еще и то, что она только вышла из дока и еще не приняла боезапаса. Можно только представить, что было бы, если бы на ее борту находились торпеды, которые вполне могли сдетонировать!

В первом отсеке С-350 были расположены: торпедные аппараты, запасные торпеды на стеллажах, торпедопогрузочный люк, 13 коек для команды, приводы носовых горизонтальных рулей и шпиля, а также пост аварийного продувания систем главного балласта. Второй отсек — аккумуляторный. Там расположены: одна из групп аккумуляторных батарей и емкости для дистиллированной воды, каюта командира и каюты офицеров, каюткомпания, рубка радиосвязи, умывальник, батарейный автомат, 5 баллонов ВВД и цистерна пресной воды.

Тому, что кормовая часть осталась на плаву, способствовала маленькая глубина. Ткнувшись в дно носом, «эска» задрала вверх корму и осталась в таком положении. В это время оставшиеся в живых подводники С-350 вели внутри отсеков отчаянную борьбу за спасение своего корабля и своих жизней. Сразу

же была загерметизирована переборка между 2-м и 3-м отсеками, а также все остальные отсеки в корму. Одновременно для создания противодавления воде в 3-й отсек был подан воздух высокого давления. Кроме этого, подводники задраили нижний рубочный люк, переключили вспомогательные механизмы на питание от кормовой аккумуляторной батареи, начали осушать трюмной помпой трюм центрального поста от фильтрующей через нижний рубочный люк воды. Командир С-350 капитан 2-го ранга Абрамов передал через телефон кормового сигнального буя задрать водолазами верхний рубочный люк. Во всех отсеках включили аварийное освещение. Оставшаяся в затопленном 2-м отсеке аккумуляторная батарея было отключена от потребителей.

Когда ситуация с лодкой несколько прояснилась и стабилизировалась, был отдраен люк кормового 7-го отсека и через него начался выход оставшихся в живых подводников.

Из объяснительной записки командира С-350 капитана 2-го ранга Абрамова: «11 января 1962 года в 08.24 (по корабельным часам центрального поста) услышан толчок в левую скулу подводной лодки. В лодке была объявлена боевая тревога, одновременно начал нарастать дифферент на нос. Капитан-лейтенант Рошупкин В.А. в это время поднимался на мостик и успел прыгнуть в ЦП, задрав нижний рубочный люк.

В 08.25 был услышан второй удар в левую скулу лодки. Приготовлены препараты ИДА-51. Через 5—10 секунд после удара в ЦП через плотности переборочной двери между вторым и третьим отсеками начала поступать вода. Кремальера переборочной двери на 51 шпангоуте была обжата, течь прекратилась. Через нижний рубочный люк значительно поступала вода, под люк попали посторонние предметы, занесенные ударом (взрывом). До второго и первого отсеков дозвониться по телефонам не удалось. На удары в переборку личный состав первого и второго отсеков не отвечал. Переговорная станция “Нерпа” после первого удара вышла из строя. Связь с кормовыми отсеками осуществлялась перестукиванием. Вода из трюма ЦП откачива-

лась периодической помпой 7-го отсека и главным осушительным насосом ЦП. В 7-м отсеке был ранен матрос Васильев А.С., рулевой-сигнальщик, занимался проворачиванием механизмов между торпедными аппаратами. Вода через нижний рубочный люк продолжала незначительно поступать до 10.15. В 10.15 водолазы задраили верхний рубочный люк и вода в ЦП поступать перестала. В лодке в момент взрыва личный состав находился на своих местах по заведованию, проводя проворачивание оружия и технических средств в противогазах согласно суточного плана. Руководил проворачиванием старший помощник командира капитан-лейтенант Мальков Е.Г., допущенный к самостоятельному управлению лодкой 633 проекта. В 08.25 я находился в районе нижней проходной и шел доложить командиру бригады о плане по переселению личного состава на лодку, так как вопрос нужно было решать и передать личному составу до 09.00. В 9.00 по плану было начало сбора командиров. Услышав один взрыв, а через несколько секунд второй, я побежал на свою пл. Когда подбежал к 4-му причалу, наша подводная лодка уже стояла с носом в воде с дифферентом порядка 12 градусов, корма выходила из воды, имелся незначительный крен на левый борт (на самом деле крен был 7 градусов на левый борт, дифферент 14 градусов на нос). На верхней оконечности подводной лодки в ограждении перископов и РДП находился матрос Красильников, приказал ему раздеться и прыгать воду, что он исполнил. У берега его вытащили и отправили на базу. Я побежал на катер, взял катер № 607 и примерно около 8.40 подошел к корме лодки, вышел на подводную лодку, вскрыл аварийный люк и в 8.40—8.45 по его телефону установил связь с 7-м отсеком, а через него со всеми отсеками, кроме первого и второго. Предварительный осмотр личным составом показал, что в отсеках, кроме первого и второго, повреждений прочного корпуса нет.

На причале к этому времени (около 8.35) было много людей. На корме Б-37 также были люди, кто, я не видел, так как было темно. С причала я слышал команды своего командира бригады капитана 1-го ранга Лихарева, контр-адмирала Ямщикова и

капитана 2-го ранга Журавеля. После установления связи выяснил, что в 7-м отсеке имеется раненный в голову матрос Васильев, об этом доложил контр-адмиралу Ямшикову, ко мне был прислан врач подполковник медслужбы и помощник флагманского механика эскадры. Было приказано эвакуировать личный состав 7-го отсека. Личный состав 7-го отсека был эвакуирован. Об этом было доложено контр-адмиралу Ямшикову и капитану 1-го ранга Лихареву. Контр-адмирал Ямшиков руководил на Б-37. По приказанию был эвакуирован личный состав 6-го и 5-го отсеков, для связи с отсеками был оставлен наиболее подготовленный старшина 1-й статьи Максимов. О выходе личного состава 6-го и 5-го отсеков было доложено контр-адмиралу Ямшикову и капитану 1-го ранга Лихареву. По их приказанию был эвакуирован личный состав 4-го отсека. Для связи с ЦП там оставлен старшина 2-й статьи Стеблин. Послан ВРД для задрания верхнего рубочного люка с помощью водолазов. Личный состав 4-го отсека был эвакуирован в период между 09.32 до 09.40, примерно в 09.35 корма Б-37 погрузилась в воду.

Личный состав 3-го отсека периодически откачивал воду из трюма. Постоянно пытался связаться с личным составом 1-го и 2-го отсеков — связь отсутствовала.

Через пятнадцать минут водолазы задраили верхний рубочный люк, течь воды через нижний рубочный люк прекратилась. Были остановлены насосы, обесточено все электрооборудование. Доложил контр-адмиралу Ямшикову и капитану 1-го ранга Лихареву и по их приказанию начал вывод личного состава 3-го отсека. Приведение механизмов в законсервированное состояние и герметизацию отсеков лично проверяли старший помощник командира подводной лодки капитан-лейтенант Мальков, командир БЧ-5 инженер-капитан-лейтенант Куц.

По моему приказу они проверили с помощью клапанов спуска воды с настила отсека наличие воды во 2-м отсеке. При открывании клапана начала поступать вода в ЦП с резким запахом хлора. Клапан был закрыт. На вызовы личный состав 2-го отсека не отвечал. Весь личный состав покинул подводную лодку. Связь

с 1-м и 2-м отсеками установить не удалось. Водолазы выясняли, есть ли живой личный состав в 1-м и 2-м отсеках. Признаков жизни не наблюдалось. Во время эвакуации личного состава из подводной лодки на Б-37 через газовую шахту РДП под давлением вылетали искры, пламя и дым. Цвет дыма — темный. Запаха я не ощущал, так как ветер был не в мою сторону. Во время взрыва в кормовой надстройке проворачивал свое заведование ст. матрос Догадаев Ю.М. По его рассказу, он увидел черный дым. Больше ничего не помнит, очнулся (пришел в сознание) уже под водой. Всплыл на поверхность в одних трусах и сапогах, когда и как разделся, не помнит, возможно, оборудование было сорвано взрывной волной. Сейчас матрос Догадаев находится в команде и чувствует себя удовлетворительно. Командир подводной лодки С-350 капитан 2-го ранга Абрамов».

Из показаний радиотелеграфиста С-350 матроса Красильникова: «По команде: “Оружие и технические средства проверить в электрическую, гидравлическую и воздухом” вышел наверх, увидел дым и услышал сильный гул (подумал, что на соседней подводной лодке запустили сразу три дизеля). Проворачивание оружия и технических средств производилось в противогазах. Раздался взрыв. Поднялся на площадку командира на мостике и увидел, что нос подводной лодки Б-37 находится под водой и из насадки РДП бьет сильное пламя. Затем заметил, что лодка кренится. Разделся до трусов и тельняшки и поплыл к подводной лодке Б-37, на которую меня вытащил находившийся на ее корме личный состав».

Спустя почти полвека бывший командир С-350 написал свои воспоминания о тех событиях. Они в определенной мере дополняют ту объяснительную записку, которую еще не отошедший от ужаса пережитого командир С-350 писал на следующий день после случившегося. Разумеется, в воспоминаниях О.К. Абрамова отсутствуют кое-какие детали, описанные им в объяснительной, но при этом чувствуется, что воспоминания написаны рукой уже умудренного жизнью и службой человека. А потому, как мне кажется, воспоминания О.К. Абрамова стоят того, что-

бы их поместить в повести наравне с объяснительной запиской командира С-350. Они во многом дополняют последние и позволяют взглянуть на трагедию с несколько иной стороны.

Из воспоминаний капитана 1-го ранга в отставке О.К. Абрамова: «Это было в понедельник. Я, как и остальные командиры, шел на доклад командиру соединения. Моя команда в этот день завтракала в 3-ю очередь (в 8.30). Однако именно в этот день вся эскадра почему-то позавтракала в первую смену...

По пути в штаб внезапно увидел яркую вспышку, осветившую все вокруг, затем прогремел сильный рокочущий взрыв (до сих пор все это вижу и слышу). Бросился к своей лодке (С-350 пр. 633), которой тогда командовал, — взрыв произошел в районе ее стоянки.

После взрыва наступила крошечная тьма. На бегу едва не столкнулся с группой офицеров — двое вели, точнее, несли третьего, — определил в среднем из них командира Б-37 капитана 2-го ранга Анатолия Бегебу. Анатолий меня не узнал, чему я, помнится, очень удивился. О том, что его выбросило взрывом с лодки, я узнал только через несколько дней.

Подбежав к месту стоянки своей лодки, обнаружил, что она отброшена от причала и стоит, задрав корму, с дифферентом на нос. Носовые отсеки — под водой. Все это было достаточно хорошо видно, так как соседние лодки включили прожектора.

Б-37 стояла, как и накануне, первым корпусом, без крена и дифферента, поэтому я решил, что взорвалась моя лодка. Начал лихорадочно думать, что на ней могло взорваться, так как накануне пришел из дока и боезапаса не имел. Стал к этому причалу 5-м корпусом для погрузки торпед, а к вечеру выпустил три корпуса и попросил А. Бегебу тоже отойти, чтобы с утра начать погрузку торпед. Анатолий объяснил, что он утром уходит в поход и хочет дать своему личному составу отдых. Перешвартовку решили осуществить утром, на том и разошлись (тем более когда по корме 5 корпусов, выйти не так просто — как по маневру, так и по времени).

Прикидывая, как мне попасть на свою лодку, заметил на ограждении рубки своего радиста и приказал ему прыгнуть в

воду и плыть ко мне, что он стремительно выполнил. Мы его вытащили из воды с помощью веревок. Уже собираясь бежать на катерный причал, услышал из воды крики и увидел человека, отчаянно гребущего к причалу. Вытащили его, оказался тоже моим матросом. Но предстал он перед нами в совершенно необычном виде: совершенно голым, но в сапогах! В дальнейшем оказалось (забегаю вперед), что ни один человек из моей команды на лодке не слышал взрыва. В том числе и эти два матроса, один из которых находился в ограждении рубки, а второй — в корме подводной лодки.

Этот феномен врачи мне объяснили так: у человека существует порог слышимости, за пределами которого срабатывает защита и мозг не принимает никакой информации. Так ли это? Судить не берусь, делюсь только фактами.

Пока я вытаскивал матросов, из “лепестка” РДП Б-37 все чаще и чаще вылетали форсы огня, сопровождаемые угрожающим гулом. Побежал на катерный причал, чтобы добраться на свою лодку на катере. Однако добраться до причала оказалось не так просто, поскольку причальный фронт был сильно разрушен взрывом. Пробираясь пришлось буквально ползком по скользким бревнам. Добежав до катеров, узнал, что на ходу только катер командира эскадры! Командир катера без всяких раздумий доставил меня на лодку, забраться на которую тоже требовалось искусство. Во время перехода договорился с командиром катера о том, что он будет в моем распоряжении в готовности перевезти личный состав.

На подводной лодке открыл лючок аварийного буя — одновременно два барашка, потом третий (на следственном эксперименте во время суда над А. Бегебой я не смог без усилия открыть даже один барашек). Открыв лючок, вынул телефон и связался с людьми в 7-м отсеке. Мне быстро доложили обстановку: личный состав в пяти отсеках жив; связи с 1-м и 2-м отсеками нет; имеется незначительное поступление воды в ЦП через нижний рубочный люк; ощущается слабый запах хлора. После этого доклада запросил об атмосферном давлении в отсеках — оно ока-

залось в пределах допустимого. Приказал сравнивать давление в отсеках, а получив доклад об исполнении, дал приказание приготовиться покинуть корабль. Предупредил, что выходить будут поотсечно, начиная с 7-го.

Решение это далось нелегко, но я его мотивировал следующими соображениями.

Первое: из шахты РДП Б-37 со все большей интенсивностью появлялись языки пламени. Я опасался нового взрыва, последствия которого трудно предусмотреть.

Второе: распространение хлора из-за попадания морской воды в аккумуляторную яму могло погубить весь экипаж, так как средств защиты от хлора на лодке не было!

Это основные причины, да и командованию в то время было не до моей лодки, что чувствовалось по суете и часто — по совершенно невероятным командам.

Уже после выхода людей из отсеков обнаружилась еще одна важная причина, требующая вывода людей: через неплотно закрывавшийся нижний рубочный люк вода в ЦП поступала не так уж медленно — она успела заполнить трюм ЦП почти до настила.

Я совершенно был уверен в грамотности действий личного состава и знал, что старпом капитан-лейтенант Евгений Георгиевич Мальков и командир БЧ-5 капитан-лейтенант Виктор Алексеевич Куц найдут самый правильный выход из создавшегося положения. Однако любой другой выход неизбежно создаст новые трудности, и единственно правильное решение — вывести личный состав до нового взрыва на Б-37.

Выводить людей начал с 7-го отсека. Для меня самым страшным было ожидание внезапного изменения дифферента подводной лодки с носа на корму, тогда все мои усилия по спасению личного состава рухнули бы и потери оказались бы непредсказуемыми. Я долго оттягивал открытие верхнего люка 7-го отсека, но в конце концов, подстегиваемый непрерывными форсами огня из “лепестков” РДП Б-37, приказал открыть люк!

С помощью двух матросов с катера начал принимать личный состав наверх. Первым вышел старший матрос Башмаков.

Меня поразили вид его ушей — они были огромными и росли на глазах (уже потом он рассказал, что взрыва не слышал, но находился в то время между кормовыми ТА (торпедные аппараты. — *В.Ш.*) — его сильно и резко раскачивало из стороны в сторону и било головой о корпус аппаратов). После вывода людей с 7-го отсека приказал осмотреть отсеки. Убедившись, что все нормально, продолжил вывод личного состава в назначенный мной последовательности и таким образом эвакуировал всех, кроме офицеров и командиров отсеков.

Приказал старпому вместе с механиком собрать оставшихся в 7-м отсеке, заdraив переборки всех остальных отсеков. После выполнения приказа вывел весь личный состав и перевез его на берег. Затем закрыл люк 7-го отсека и остался на борту, ожидая дальнейшего изменения событий. Из “лепестка” РДП Б-37 продолжал вылетать огонь с угрожающим грохотом, пожар там продолжался. Над люком 7-го отсека Б-37 столпились аварийные партии и пытались спасти личный состав. Как выяснилось потом, сделать этого не удалось. Личный состав Б-37, подгоняемый водой и огнем, мчался в 7-й отсек и так плотно там набился, что никого вытащить не смогли.

Если мне не изменяет память, погибло 78 человек — все они задохнулись в 6-м и 7-м отсеках.

Между тем всполохи огня из шахты РДП Б-37 продолжали угрожающе увеличиваться, я услышал запрос командира эскадры контр-адмирала Н.И. Ямщикова: “Где твой личный состав? Катер к тебе послан! Снимай людей!” Мой ответ он не услышал.

Продолжаю сидеть на корме своей подводной лодки, через некоторое время вновь запрос: “Где твой личный состав?” Ответил, что все на берегу, кроме 1-го и 2-го отсеков, связь с которыми не имею. Получив приказание покинуть корабль, на катере добрался на берег.

В казарме начали устанавливать потери. Оказалось, что в числе пропавших без вести — семь человек из моей команды и четверо только что прибывших на практику курсантов. Причина

гибели моих людей оказалась трагичной: после взрыва Б-37 два отсека моей лодки отломались (они держались за счет легкого корпуса, 2 погонных метра которого не давали отвалиться совсем) и оба они погрузились в воду, 1-й отсек заполнился водой через разрушенный от взрыва торпедопогрузочный люк. Кроме того, все ТА были превращены в лепешку, и через них также поступала вода. Из трех находившихся там людей один был раздавлен ТА, а двое задохнулись в воде, не успев включиться в ИДА. Трудно поверить, но взрыв был такой силы (взорвалось более 12 торпед), что сделанные из особо прочной стали ТА были смяты, как листок обычной бумаги».

Имели ли хоть какие-то шансы на спасение моряки двух носовых отсеков С-350? Эксперты сошлись на том, что, к сожалению, не имели. Дело усугубилось еще и тем, что в первые мгновения были убиты находившиеся в 1-м отсеке старший лейтенант Василий Петров и мичман Константин Семенов. Обоих буквально разорвало взрывом. Остальные находившиеся в 1-м и 2-м отсеках старшины и матросы были тяжело ранены и контужены, а потому никто из них без посторонней помощи не мог бы выбраться наружу. Буквально через минуту-полторы все они захлебнулись в потоках хлынувшей в пробоины воды.

Из воспоминаний капитана 1-го ранга в отставке О.К. Абрамова: «Теперь настало время рассказать о цепи случайностей. Их было много, но остановлюсь на двух — как мне кажется, наиболее необычных. Первая. После проворачивания механизмов “вручную” старпом приказал начальнику РТС Виктору Артемьевичу Рощупкину подняться на мостик и обеспечить безопасность личного состава во время подъема выдвижных устройств. Он начал подниматься на мостик по вертикальному трапу и во время перехода в шлюзовую камеру почувствовал, что у него из-под ног уходит трап и одновременно сильно “заложило” уши. Инстинктивно схватившись за кремальеру нижнего рубочного люка, он провалился вниз, невольно задрав нижний рубочный люк, что спасло ЦП от затопления через верхний рубочный люк, который оставался открытым. Далее, не удержавшись висячем

положении, он оторвался от кремальеры нижнего рубочного люка и упал на настил ЦП, причем таким образом, что голова оказалась под клапаном слива воды с настила 2-го отсека. Через этот клапан активно поступал хлор из аккумуляторной ямы 2-го отсека (яму уже залила морская вода). Не имея возможности сделать что-либо лично, В.А. Рошупкин показал на клапан ближайшему матросу, который быстро закрыл его, прекратив поступление хлора в отсек, чем личный состав 3-го отсека был спасен от отравления хлором. Эта вторая случайность спасла не только ЦП, но и весь экипаж».

Начало расследования

Известие о тяжелой катастрофе на 4-й эскадре подводных лодок Северного флота вызвало в Главном штабе ВМФ настоящий шок. Дело в том, что 4-я эскадра считалась одним из лучших соединений всего военно-морского флота. Лодки эскадры много и успешно плавали, выполняли все поставленные перед ними задачи. По итогам 1961 года эскадра получила сразу несколько переходящих знамен, а ее командование было представлено к орденам и внеочередным воинским званиям. И теперь вот такое известие...

12 января приказом министра обороны № 003 была назначена комиссия для расследования обстоятельств и причин взрыва Б-37. Официально председателем Государственной комиссии был инженер-адмирал Н.В. Исаченков, но в реальности всем руководил сам Главнокомандующий ВМФ адмирал С.Г. Горшков, которому поручил разобраться со всем происшедшим министр обороны СССР маршал Р.Я. Малиновский. В состав комиссии официально были включены командующий СФ адмирал А.Т. Чабаненко, начальник штаба СФ вице-адмирал А.И. Рассоха и ЧВС СФ контр-адмирал Ф.Я. Сизов, но фактически к работе комиссии, как лица заинтересованные, они не привлекались. Кроме этого, членами комиссии являлись начальники управлений и служб Главного штаба ВМФ контр-адмиралы: В.И. Матвеев,

А.И. Ларионов, П.В. Синецкий, А.С. Бабушкин, А.В. Пасхин, Ю.В. Ладинский, В.А. Лизарский и инженер-контр-адмирал В.П. Разумов.

В тот же день Главнокомандующий ВМФ адмирал С.Г. Горшков с членами государственной комиссии вылетел на Северный флот. Прямо с аэродрома Главком направился к месту гибели Б-37, где все лично осмотрел. После этого в штабе эскадры был заслушан командир эскадры контр-адмирал Ямщиков. Настроение у Главкома было отвратительное. Помимо того, что гибель корабля и экипажа — это всегда разборки на самом высшем уровне, Северным флотом командовал его однокашник по училищу адмирал Чабаненко, с которым в последнее время отношения складывались далеко не лучшим образом, хотя раньше адмиралы дружили. Теперь же предстоял неприятный разговор и с Чабаненко, которого ждало строжайшее наказание, а возможно, даже снятие с должности. Еще перед вылетом он приказал Чабаненко его не встречать, а ждать приезда в штабе флота.

Выслушав доклад Ямщикова обо всех обстоятельствах катастрофы, Горшков задал первый вопрос:

— При обнаружении первичных признаков пожара на лодке ее командир должен был немедленно объявить аварийную тревогу, но этого сделано не было. Почему?

— На лодке тревога не была объявлена потому, что личный состав 3-го отсека, вероятно, погиб уже при первой вспышке пожара и объявлять тревогу было уже некому. Личный состав, находившийся в других отсеках, не мог разобраться с обстановкой, а личный состав 7-го отсека даже продолжал проворачивание механизмов. Выбежавший из центрального поста на мостик командир отделения рулевых старшина 2-й статьи Параскан доложил, что он, находясь в отсеке, объявления аварийной тревоги не слышал. При первой сильной вспышке пожара могла выйти из строя забортная аппаратура, и тогда прекращалась возможность объявления тревоги по кораблю. Я не могу утверждать, что тревога не была объявлена из-за неподготовленности личного состава к борьбе за живучесть. Командир лодки капитан 2-го ран-

га Бегеба проявил недисциплинированность, отпустив с лодки командира электромеханической боевой части в период проворачивания механизмов на корабле и отсутствуя сам в это время в центральном посту. Старший помощник капитан-лейтенант Симонян поступил неправильно, убыв из центрального поста для проверки организации проворачивания механизмов в отсеках и оставив в центральном посту помощника командира лодки капитан-лейтенанта Базуткина и командира группы движения инженер-лейтенанта Тагидного — неопытных и не допущенных к самостоятельному управлению. На других подводных лодках имели место случаи, когда некоторые командиры в нарушение требований корабельного устава во время проворачивания механизмов находились вне подводной лодки.

— Охарактеризуйте техническое состояние лодки и уровень подготовки экипажа! — велел Горшков.

— В целом техническое состояние Б-37 было на должном уровне. На лодке имел место перерасход ходовых часов в прошлом году. Израсходовано 925 ходовых часов при норме в 800. На лодке находились два боевых зарядных отделения торпед, ранее доставленных подводной лодкой с Балтики. Подготовленным был и экипаж. Торпедная боевая часть, а также боевая часть наблюдения и связи были отличными. В прошлом году на лодке было 10 грубых проступков: восемь случаев пьянства и две самовольные отлучки. С августа 1961 года грубых проступков не было. Грубое нарушение инструкций личным составом торпедной боевой части я исключаю.

— Дайте характеристику командиру! — потребовал Главкомандующий.

— В целом могу охарактеризовать капитана 2-го ранга Бегебу положительно. Как недостаток отмечаю его недостаточную требовательность к личному составу и слабохарактерность.

— Каковы, по вашему мнению, возможные причины взрыва БЗО? — задал очередной вопрос Горшков.

— Самое вероятное — это воспламенение взрывчатого вещества, возможно, взрыв был от внешнего удара в воздушный

или керосиновый резервуар или в БЗО, взрыв аккумуляторной батареи считаю маловероятным и совсем уж маловероятным — диверсию.

— Какие меры уже приняты на эскадре для предупреждения подобных происшествий? — хмуро посмотрел Горшков на Ямщикова.

— Проверяются весь торпедный боезапас и гнезда запальных стаканов, на лодках выставлена вахта в первом и седьмом отсеках у торпед и торпедных аппаратов.

Выслушав все объяснения командира эскадры, адмирал Горшков немного помолчал, а потом начал медленно говорить, обдумывая каждую свою фразу:

— Прежде всего установите порядок, при котором личный состав аварийных партий прибывал бы к месту аварии уже с изолирующими противогазами. На эскадре нарушаются нормы расхода ходовых часов без разрешения старших инстанций. Это недопустимо. Наладьте учет. Осмотрите гнезда запальных стаканов всех торпед, запросите с Балтики характеристику доставленных оттуда БЗО. Подготовьте мне доклад обо всех дополнительных мероприятиях, исключавших подобные происшествия. Немедленно отмените директиву о хранении на лодках торпед с давлением воздуха в резервуарах в 200 атмосфер. Впредь недопустима и такая большая смена офицеров, какая была у вас в конце прошлого года на Б-37.

На этом беседа была закончена, и Горшков отбыл в штаб Северного флота. О чем шел разговор между Главнокомандующим ВМФ СССР адмиралом Горшковым и командующим Северным флотом адмиралом Чабаненко, в точности не известно, но можно предположить, что разговор этот был весьма тяжел для командующего Северным флотом.

«Черная кошка» пробежала между бывшими однокашниками, когда Горшков был назначен первым заместителем Главнокомандующего ВМФ СССР. До этого, встречаясь на московских совещаниях, командовавшие флотами адмиралы (Горшков командовал тогда Черноморским флотом) были в самых приятель-

ских отношениях. Когда же Горшков первый раз в новом качестве прибыл с проверкой на Северный флот, встречавший его Чабаненко проявил излишнюю фамильярность. Похлопывая по плечу старого товарища, он приветствовал его словами: «Привет, Серж! С приездом!» В ответ на это Горшков отстранил от себя старого приятеля и неприязненно заметил: «Я для вас, товарищ адмирал, не Серж, а первый заместитель Главкомандующего!» Что ответил Чабаненко Горшкову, в точности не известно. Бытует легенда, что он в долгу не остался и обматерил зазнавшегося однокашника. Об этом автору в свое время рассказывал сын адмирала Чабаненко.

Как бы то ни было, но на этом дружба двух адмиралов закончилась. Вместо нее началась почти открытая вражда. Отныне командующему Северным флотом приходилось нелегко. Попробуй служить, когда в личных недругах у тебя сам Главком! Разумеется, и Горшков тяготился тем, что Северный флот вот уже на протяжении десяти лет возглавляет именно Чабаненко. Однако при всех личных неприязненных отношениях Чабаненко был опытейшим подводником и как никто другой подходил для командования Северным флотом в этот период. Именно ему пришлось вводить в состав советского ВМФ первые атомоходы. Однако к 1962 году ситуация изменилась. Атомные лодки стали сходиться со стапелей уже серийно, и их научились эксплуатировать. Трагедии же неожиданно для всех начали происходить с дизельными субмаринами. Ровно год назад в море бесследно пропала со всем экипажем ракетная дизельная лодка С-80. Тогда министр обороны маршал Малиновский объявил Чабаненко «неполное служебное соответствие». Наказание предельно жесткое, так как дальше следует только снятие с должности... И вот новая трагедия. Да какая! Прямо у причала среди бела дня гибнет новейшая дизельная подводная лодка, а вторая получает тяжелейшие повреждения. И снова десятки погибших! Судьба Чабаненко была уже предрешена.

О роли Чабаненко в трагедии и С-80, и Б-37 автор много беседовал со старейшими адмиралами и офицерами, помнившими

и самого Чабаненко, и те давние трагедии. Мнение ветеранов было единодушно — Чабаненко был опытным подводником и одним из лучших командующих Северным флотом за всю его историю, да и к подчиненным относился вполне по-человечески, отличался добродушным характером и чувством юмора. Что касается трагедий, то, по мнению большинства ветеранов, ему просто не повезло. Северный флот в те годы стал первым по мощи в СССР. Он стремительно пополнялся новыми лодками, непрерывно формировались новые соединения, и командующий флотом уже не мог чисто физически всем им уделить такого внимания, как раньше. Система управления и методы командования во многом все еще оставались старыми. Кроме того, возможно, что к концу своего многолетнего руководства флотом и сам адмирал был уже далеко не столь энергичен, как в начале своего командования. Десять лет командования флотом — срок немалый, и Чабаненко явно на этой хлопотливой должности уже пересидел.

Теперь же Горшков прилетел на Северный флот не только как Главнокомандующий, но и как председатель государственной комиссии по расследованию гибели Б-37. Думается, что особых иллюзий на свой счет у Чабаненко уже не было. Опытному адмиралу было совершенно ясно, что удержаться в прежней должности после такой катастрофы на флоте, да еще и при таком председателе госкомиссии, ему вряд ли удастся. Конечно, 1962 год был далеко не 1937 годом, когда за такое очевиднейшее «вредительство обороноспособности государства» командующего флотом непременно бы объявили врагом народа и вместе с другими флотскими начальниками без долгих разговоров поставили к стенке. Вопрос, по всей видимости, для него стоял так: выгонят ли вообще Чабаненко на пенсию сразу или все же найдут в структурах Министерства обороны какую-нибудь второстепенную должность?

После недолгого, но тяжелого разговора в Североморске с Чабаненко Главнокомандующий ВМФ вернулся в Полярный. Там Горшков возглавил работу государственной комиссии, на-

чае ее с опроса всех адмиралов, офицеров, старшин и матросов, имевших отношение к трагедии.

Знакомясь с материалами работы государственной комиссии по расследованию катастрофы Б-37, я смог еще раз убедиться в высочайшем профессионализме Сергея Георгиевича Горшкова. Не являясь подводником, он мгновенно схватывал суть проблемы и искал ее конкретные решения. Если в материалах государственных комиссий по другим катастрофам отечественного флота, которые возглавляли сухопутные маршалы, как правило, давались лишь общие рекомендации по недопущению повторения подобных происшествий, то Горшков работал совсем на ином уровне. Каждого офицера и матроса он дотошно расспрашивал о самых мелких деталях трагедии, интересовался их мнением по разным сопутствующим вопросам, пока не уяснял для себя вопроса полностью. После чего сразу же, не откладывая в долгий ящик, давал конкретные указания по улучшению тех или иных вопросов службы на лодках, изменению всевозможных инструкций по хранению и эксплуатации оружия и техники.

Параллельно с работой государственной комиссии начала работу и комиссия КГБ. Чекистов интересовал вопрос возможной диверсии. Но так как вскоре стало ясно, что ни о какой диверсии в данном случае речи нет, они свою работу свернули. Из воспоминаний капитана 1-го ранга в отставке О.К. Абрамова: «Потом было много разговоров о силе и количестве взрывов. Одни уверяли, что взрыв был один, другие, что два, третьи — несколько... Вот, собственно, и три версии: пожар от самовозгорания патронов регенерации, небрежность личного состава и диверсия. Естественно, каждую версию заинтересованные организации считали невозможной и тщательно отметали. Не первый раз!.. Остается сожалеть, что мы так и не научились на своих ошибках учить следующие поколения. Может, это одна из главных причин “повторения пройденного”?»

Первоначально члены комиссии предположили, что могла взорваться гремучая смесь во 2-м аккумуляторном отсеке. При этом вспомнили трагический случай двадцатилетней давности

на Щ-402. Во время боевого похода в 1942 году на Щ-402 в конце зарядки аккумуляторной батареи произошел взрыв гремучей смеси из-за нарушения режима вентилирования. В результате взрыва все, находившиеся в аккумуляторном отсеке, мгновенно погибли, были разрушены большинство аккумуляторных баков, часть оборудования 2-го и 3-го отсеков. Подводная лодка была спасена лишь быстрой герметизацией аварийных отсеков. Разумеется, что после таких повреждений никаких боевых задач «щука» выполнять более не могла и вынуждена была вернуться в базу для ремонта. При этом командир смог привести Щ-402 в Полярный своим ходом. Взрыв гремучей смеси на североморской «щуке» был не единственным. Взрывалась гремучая смесь в аккумуляторах на подводных лодках Балтийского, Черноморского и Тихоокеанского флотов, но всегда результат был один и тот же — люди в отсеке погибали, но прочные корпуса всегда оказывались целыми и лодки оставались на плаву.

Ранее на Северном флоте уже были происшествия и с торпедами, и с аккумуляторными батареями. Так, в 1958 году на одном из эсминцев СФ во время протаскивания торпеды в торпедном аппарате для проверки откидывания курка торпеда отработала в торпедном аппарате. В 1960 году на подводной лодке Б-75 при подготовке к стрельбе личный состав открыл кислородный запирающий клапан одной из торпед в отсеке. При обратном втаскивании торпеды в аппарат откинулся курок, и торпеда отработала в торпедном аппарате, вызвав пожар в 1-м отсеке. В сентябре 1961 года на подводной лодке Б-95 при прострелке торпедных аппаратов через заднюю крышку на одном из торпедных аппаратов произошел выстрел боевой торпедой при закрытой передней и задней крышках. В 1959 году на С-342 при подготовке к зарядке аккумуляторной батареи были неправильно подсоединены рядовые концы для зарядки с берега. В результате возникшего пожара выгорел батарейный аппарат 4-го отсека.

А вот мнение председателя экспертизы по взрывчатым веществам инженер-полковника С.М. Разина: «Вибрация на химическую стойкость взрывчатого вещества не влияет. ... При простре-

лах БЗО взрывчатое вещество обычно загорается с выделением сильных вспышек, при этом горение быстро развивается, но случаев детонации не было. Тепловое влияние на БЗО не проверялось, но боевые части ракет после нагрева пламенем взрывались примерно через 7 минут. БЗО должно было вести при нагреве так же, как боевые части ракет. Удары БЗО к взрыву и воспламенению не приводили, но проколы давали воспламенение взрывчатого вещества. Взрыва БЗО от взрыва аккумуляторной батареи не может быть, но возникновение пожара возможно».

Возник вопрос: почему погрузилась кормовая часть Б-37, ведь она долго оставалась на плаву и, казалось, была герметично отделена от затопленных отсеков? Специалисты объяснили это открытием двери в переборке между 3-м и 4-м отсеками, которая могла быть сорвана напором воды из 3-го отсека или приоткрыта кем-то из остававшихся еще в живых моряков 4-го отсека.

Выжившие в аду

Матросы Б-37... В живых их осталось всего несколько человек, и спасение каждого можно считать настоящим чудом. Обоженные и отравленные, именно они рассказали о последних минутах жизни своего экипажа...

Из опроса электрика Б-37 матроса М.Е. Дуракова: «Чувствую себя хорошо, ничего не болит... 11 января 1962 года после утреннего чая команда прибыла на подводную лодку и до подъема флага занимались изучением отсечных инструкций. После подъема флага по распорядку дня началось обычное проворачивание оружия и механизмов по команде из центрального поста. Находился в 7-м отсеке. Я замерил сопротивление изоляции электродвигателей насосов гидравлики, трюмной помпы. Проворачивание оружия и механизмов вручную подходило уже к концу, когда я почувствовал воздушный удар. Давление в 7-м отсеке резко возросло и тут же спало. Во время воздушного удара чувствовалось содрогание корпуса подводной лодки. Кто-то в отсеке высказал предположение, что простреливаются тор-

педные аппараты. В каком положении была переборочная дверь, я не помню. Тут в отсек вбежал старший помощник командира и стал звонить в центральный пост, но дозвониться не мог. Тогда он повесил трубку и быстро направился в 6-й отсек. В это время в отсек ворвалось огненное пламя, повалил под давлением дым, послышался резкий свист и глухой удар, как будто взорвался подожженный порох. Давлением воздуха меня отбросило в корму к торпедным аппаратам, и я потерял сознание. Когда очнулся, обнаружил себя лежащим между койками и матрасами. Я выбрался и стал пробираться к люку, откуда шел свежий воздух. Трапа у люка не было, мне помогли выбраться наверх. Снизу меня подсадил матрос Литвинов. Наверху я увидел, что подводная лодка погружается, и вновь потерял сознание. Когда я выбрался наверх, стонов и криков о помощи в отсеке не слышал и за меня никто не цеплялся. Когда старший помощник переходил в 6-й отсек, я стоял у носовой переборки. Меня ударило пламенем и обожгло лицо, руки и шею, а воздушной волной бросило в корму. Позже наверху я заметил, что на мне тлеет ватник. На подводной лодке служить буду. Экипаж у нас дружный».

Из показаний командира отделения рулевых Б-37 старшины 1-й статьи А.И. Параскана: «Чувствую себя хорошо. У меня обожжены лицо и руки... В 7 часов 10 минут на подводную лодку пришел с командой. До подъема флага изучал инструкции под руководством старшины 1-й статьи Пантелеева. После подъема флага все спустились вниз. Я зашел в штурманскую рубку. Там лейтенант Авилкин дал мне точное время: 8 часов 10 минут. Я пошел проверять по отсекам отсечные часы. Начал проверку 1-го отсека. В первом отсеке ничего необычного не заметил, шло обычное проворачивание оружия и механизмов. Когда я проверил часы, было время 8 часов 11 минут. Затем пошел проверять часы по всем остальным отсекам до седьмого, и вернулся в третий отсек. Вся проверка часов заняла времени 8—10 минут... В третьем отсеке я разговаривал с мичманом Выродок о том, чем мы будем заниматься после проворачивания оружия и механизмов. Народу в центральном посту, как обычно, было много. Я по-

ложил книжку у приборов управления рулями и отошел к трапу из боевой рубки в центральный пост, таким образом, находился чуть в стороне от двери из центрального поста во второй отсек. В это момент я почувствовал удар давлением воздуха, увидел дым и услышал свист. Давлением воздуха меня прижало к трапу и горячим воздухом обожгло руку, которой я закрыл лицо. Ничего не было видно. Получил ожоги лица и рук. Дышать в отсеке стало трудно. Я полез вверх по трапу, за мной никто не лез. Все стояли в проходе, и их, видимо, прижало в корму. Давление воздуха все время продолжалось, пока я поднимался по трапу. Кроме свиста воздуха, я ничего не слышал. Подошел к трапу и стал выходить. Давлением воздуха меня подтолкнуло кверху. На палубе упал и кем-то был переправлен на стенку. Меня отвели на базу в санитарную часть. Когда я дошел до котельной, то услышал взрыв. Пока меня вели по причалу, до момента взрыва времени прошло минуты 3—4. Открытых крышек торпедных аппаратов в первом отсеке я не видел, никаких работ с торпедами не заметил. Переборочные двери во второй и четвертый отсеки были открыты, а остальные двери должны были быть закрыты на клиновые затворы».

Рассказывает командир отделения электриков Б-37 старшина 2-й статьи В.Ф. Чехов: «Чувствую себя хорошо, сейчас ничего не болит (на самом деле в тот момент старшина 2-й статьи Чехов находился в крайне тяжелом состоянии. — В.Ш.). В первое время сильно жгло... Прошло минут десять после начала проворачивания, как зашел в четвертый отсек старший помощник командира. Дверь за ним я закрыл сам (дверь из третьего отсека в четвертый). Я ему доложил о проворачивании оружия и механизмов в четвертом отсеке, и он пошел в пятый отсек. Я пошел за ним, остановился в пятом отсеке, держа правой рукой дверь из четвертого отсека в пятый полуоткрытой. Потом вдруг засвистело, воздухом закрыло дверь. Я получил удар переборочной дверью, после которого очнулся в 5-м отсеке в посту дистанционного управления, упал у дизелей. Меня подняли матросы. В отсеке было полно белого дыма, свистело, похоже, как свистит

сжатый воздух. Матросов в отсеке было много. Я надел противогаз, так как хотел возвратиться обратно в 4-й отсек. Через некоторое время корпус подводной лодки сильно содрогнулся, и я не помню, как очнулся в шестом отсеке. Очнулся, когда на меня кто-то наступил. Освещения в отсеке не было. Наблюдал какие-то тлеющие огоньки через маску противогаза. Сначала я не знал, где я нахожусь, затем по ощущению механизмов понял, что я в шестом отсеке, и пошел в седьмой отсек к люку. Под люком на кого-то наступил и приподнял его. Стал искать трап, но не нашел. Кого-то посадил и помог ему вылезти наверх, затем подтянулся на руках сам и выбрался вверх. После этого меня отправили в санитарную часть. В 5-м отсеке мимо меня старший помощник командира обратно не пробежал, свет горел по обоим бортам. В пятом отсеке я увидел инженер-лейтенанта Тагидного, который стоял в корме отсека на месте правого дизель-компрессора».

Из рассказа моториста Б-37 матроса Н.А. Литвинова: «Чувствую себя хорошо, ожогов и ушибов не имею... После подъема флага команда на подводной лодке занималась изучением отсечных инструкций. После подъема флага личный состав спустился в подводную лодку и начал по команде центрального поста осмотр и проворачивание механизмов. Я находился в шестом отсеке в трюме на линии вала. Шло проворачивание вручную. Когда в отсек вошел старший помощник командира, я его не видел, но узнал по голосу. Затем я почувствовал содрогание корпуса подводной лодки и резкое повышение давления в отсеке, которое потом спало. Впечатление такое, как будто простреливали торпедные аппараты. Старший помощник командира позвонил в центральный пост, но ему никто не ответил. Минут через 5 после первого толчка раздался глухой удар, резко поднялось давление, погас свет и в отсек повалил дым. Я бросился к лючку из трапа в отсек, хотел его открыть и выйти наверх, но не смог, потому что сверху по отсеку кто-то бежал. Когда же я все-таки открыл лючок и выбрался наверх, в отсеке было темно и дымно. Я на ощупь стал пробираться в седьмой отсек. Там у открытого

люка заметил матроса Дуракова, помог ему выбраться с подводной лодки наверх, а затем вылез сам на палубу. Тут я увидел, что подводная лодка стоит с дифферентом на нос, вода подошла к рубке. Увидел также человека, находящегося в воде, его гнало волной в сторону кормы подводной лодки. Затем услышал голос матроса Дуракова: «Прыгай!» Я постоял и прыгнул в воду. Когда выбрался на причал, ко мне подбежал матрос Анисов с нашей команды, после чего меня отправили в санитарную часть. Когда я выходил из шестого отсека, то слышал, что в отсеке что-то шипело».

Сегодня большинству читателей, видимо, непонятен статус «кандидат в курсанты». Все дело в том, что в начале 60-х годов с целью более качественной подготовки курсантов военно-морских училищ была принята новая программа обучения. После вступительных экзаменов в училище все положительно их сдавшие кандидаты направлялись на полгода служить матросами на флот по избранной ими будущей офицерской специальности. Предполагалось, что за это время они получают некоторые первичные представления о своей будущей профессии, ознакомятся с азами флотской корабельной службы и окончательно примут решение о правильности избранного ими пути. Однако данная схема подготовки будущих офицеров просуществовала всего несколько лет, после чего была отменена.

Рассказывает кандидат в курсанты Б-37 матрос А.А. Панченко: «Чувствую себя хорошо, сейчас ничего не болит. У меня были обожжены лицо, руки и шея... Окончил 10 классов. В 1961 году сдал приемные экзамены в высшее Военно-морское училище имени Ленинского Комсомола и был направлен на флот для прохождения кандидатского стажа. Расписан был в 7-м отсеке и дублировал старшину 1 статьи Паничкина. В этот день после подъема флага занимались проворачиванием оружия и механизмов. Через 15 минут после начала проворачивания раздался какой-то хлопок и в отсеке начало резко повышаться давление, ударило на уши. В отсек вбежал старший помощник командира и пытался вызвать по телефону центральный пост, но дозвонить-

ся не смог и бросился обратно в 6-й отсек. Тут опять резко поднялось давление, в отсек повалил черный едкий дым. Я услышал команду лейтенанта Лопаткина: «Отдраить люк!» Я бросился к люку. И в это время раздался взрыв. Перед глазами сверкнуло пламя огненным шаром, и наступил мрак. Послышались крики и стоны. Я кинулся к люку, на кого-то наступил, когда подбежал к люку, он был уже отдраен, пытался вылезти, но не смог достать комингса люка. Матрос Ярмухаметов кричал: «Слезай, люк не отдраен!» Я залез на койки и с них выбрался в люк. Криков и стонов больше не слышал. Сознания не терял, впереди меня еще кто-то лез, я за ним выбрался наверх, а за мной, кажется, вышел матрос Ярмухаметов».

Старшина 1-й статьи Б-37 М.Х. Ярмухаметов: «На подводной лодке служу 3-й год. По специальности трюмный-машинист. После завтрака команда прибыла на подводную лодку. Сначала занимались изучением отсечных инструкций, затем по команде начали осмотр и проворачивание механизмов вручную. Мое заведование находилось в 7-м отсеке. Я стравил давление гидравлики и начал осматривать клапана. В отсек вошел старпом. Через некоторое время он ушел в 6-й отсек. В этот момент я уже драил комингс переборочной двери в 7-м отсеке. Сначала я почувствовал 2 толчка и подумал, что простреливают торпедные аппараты. Из 6-го отсека старпом стал звонить в центральный пост, но ему никто не ответил. Я это слышал через открытую переборочную дверь. Тогда старпом перешел в 7-й отсек и попытался опять дозвониться до центрального поста, но ему никто не ответил, после чего он побежал в нос. Когда он открыл переборочную дверь в 6-й отсек (она к этому времени была закрыта), то оттуда повалил черный дым. По запаху — горел порох. Я охотник и знаком с запахом горелого пороха. Я хотел надеть противогаз, но не успел. Света не стало. Он потух после пламени. Лейтенант Лопаткин приказал отдраить люк 7-го отсека. Я повернулся, но в этот момент в 7-й отсек через открытую переборочную дверь ворвалось пламя. Меня обожгло. Когда меня обожгло, я стоял примерно посредине отсека. Получил ожоги лица и рук, опалило волосы.

Ожог почувствовал не сразу. Я пошел к люку, но там уже кто-то копался. Я сказал: “Слезай, если не можешь открыть”. — “Он уже открыт”, — ответил тот. Вслед за ним я вылез из люка. Тут я услышал крик: “Спасите!” За бортом плавал человек. Я спустился до шпигатов и подал ему телогрейку, но она до него не доставала. Тогда мне подали какой-то конец. Мы долго не могли вытащить человека, так как он жаловался на боль в руках. Затем по поданной сходне я вышел на причал и пошел на ПКЗ».

Матрос Викильшин А.М.: «Находился на кормовой надстройке. После появления дыма по скобам ограждения поднялся наверх. Оказался в облаке дыма, спустился на палубу и упал. Придя в сознание, узнал, что лежу под обломками, был эвакуирован в госпиталь».

Матрос Чернов В.В.: «До катастрофы находился в 6-м отсеке. Ничего не помню. В сознание пришел только в госпитале».

Матрос Панченко А.А.: «Находился в 7-м отсеке. В период проворачивания механизмов услышал “хлопки” с повышением давления внутри отсека. При этом слышалось шипение воздуха, выходящего через люк. Был сбит с ног, получил ожоги лица и рук. Через некоторое время встал и направился к люку. Трапа не было. Забрался на койку и вышел самостоятельно через люк».

Из оставшихся в живых членов экипажа Б-37 последним, кто находился буквально за несколько минут до катастрофы в носовых отсеках, был матрос П.Е. Черкасов. Из объяснительной записки П.Е. Черкасова: «Чувствую себя неважно, но говорить могу. После завтрака команда прибыла на подводную лодку и стала изучать отсечные инструкции. После подъема флага приступили к осмотру и проворачиванию механизмов вручную. Я радист. Радиоаппаратура находится в 4-м отсеке. Перед проворачиванием механизмов мне потребовалась ветошь для того, чтобы протереть антенну. За ветошью я обратился к командиру отсека старшине 2-й статьи Чехову. Он сказал, чтобы я спустился в аккумуляторную яму, ветошь лежит там. Когда я спустился в яму, там очень сильно пахло кислотой. Не найдя там ветоши, я быстро вышел из аккумуляторной ямы и обратил внимание ко-

мандира отсека старшины 2-й статьи Чехова на запах кислоты в ней. Затем я ушел наверх. Когда я стал спускаться с мостика вниз, из рубки повалил белый дым. Я в это время был уже в ограждении рубки. Дым был очень специфического запаха. Я не могу сказать по запаху, что именно горело. Когда я хотел посмотреть вниз, что там именно горит, увидел огонь. Дышать было нечем, и я поднялся на насадку выхлопа РДП. В это время из рубки уже шел черный дым с огнем. Затем дым пошел и из насадки выхлопа РДП. Дышать мне стало нечем, и я начал терять сознание. В это время командир крикнул мне, чтобы я прыгал. Но я уже очень плохо себя чувствовал и свалился вниз. Меня поймали. В этот момент услышал команду командира подводной лодки: “Отдрать концевые люки сверху”. Придя немного в себя, я пошел в корму. Люк в 7-й отсек в это время был отдрен, но дым из 7-го отсека не шел».

Отдельный разговор о командире отделения торпедистов Б-37 старшине 1-й статьи Паничкине. Незадолго перед катастрофой он простудился и был положен в лазарет береговой базы. А 10 января, как выздоравливающий, был направлен дежурить на КПП. Судьба, казалось, таким образом уберегла его от смерти. Наверное, можно было бы отсидеться на КПП, но моряк не мог смотреть со стороны, как гибнут его товарищи, и, не думая о себе, бросился им на помощь. Три раза (!), теряя сознание, спускался старшина 1-й статьи Паничкин в задымленный отсек тонущей лодки, каким-то чудом оставшись в живых. Это был настоящий подвиг, достойный и награждения и памяти, но тогда никому и в голову не пришло по достоинству оценить совершенное старшиной 1-й статьи!

Вспоминает командир отделения торпедистов Б-37 старшина 1-й статьи Паничкин: «11 января стоял вахтенным КПП. По сигналу “Боевая тревога” с разрешения дежурного по КПП побежал на подводную лодку. Открыв дверь из казармы, услышал взрыв. Когда подбежал на причал, подводная лодка уже носом погрузилась в воду. Из люка центрального поста шел черный дым. Запах дыма не определили. Дым шел под небольшим напором, но

наблюдал один выхлоп дыма под давлением. Взял противогаз у верхнего вахтенного и спустился в подводную лодку через люк седьмого отсека. В 7-м отсеке наступил на лежащего человека. В отсеке было темно. Осмотрел переборку между 6-м и 7-м отсеками. Дверь на переборке была открыта и взята на клиновый затвор. Попытка задраить дверь на кремальер не удалась, так как трудно было дышать. Я вышел, а затем снова вошел в 7-й отсек в приборе ИДА и с фонарем. Видел в отсеке много людей, в том числе опознал матроса Симонова. Дышать было тяжело и в приборе ИДА, поэтому вышел из 7 отсека на верхнюю палубу. После этого я спустился в отсек в третий раз и направился в кормовую часть отсека к торпедным аппаратам, но до аппаратов я не дошел, так как мне крикнули с верхней палубы: «Выходи!» Только я вышел, не успел еще снять прибор ИДА, лодка начала крениться на левый борт. Кроме меня в 7-й отсек спускались еще 2 человека».

Дела медицинские

С объявлением боевой тревоги на береговой базе эскадры лодок, плавбазах «Пинегга» и «Аят» были развернуты пункты медицинской помощи. Уже через несколько секунд у места взрыва был майор медицинской службы Р.А. Окунев. Он и принял на себя руководство оказанием первой медицинской помощи пострадавшим, их сортировкой и эвакуацией до прихода старшего врача эскадры подполковника медслужбы П.В. Маликова.

Через десять минут на причал уже примчались две санитарные машины, в них сразу же начали грузить раненых.

В 9 часов подполковник медслужбы В.А. Мясников подготовил к использованию береговую рекомпрессионную камеру для проведения лечебной рекомпрессии.

С Б-37 было выведено и извлечено 11 человек, которые после оказания первой медицинской помощи были эвакуированы в 1469-й военно-морской госпиталь. Еще 4 человека были извлечены без признаков жизни. Несмотря на это, в приемном по-

кое госпиталя им продолжали делать искусственное дыхание и общее согревание.

Из документов 1469-го военно-морского госпиталя СФ: «11 января 1962 года в 08 час. 28 мин. по госпиталю была объявлена боевая тревога и началась подготовка медицинских формирований госпиталя к массовому приему пораженных. К месту катастрофы по вызову был направлен санитарный транспорт с двумя врачами-офицерами для оказания медицинской помощи и эвакуации в госпиталь. В это же время были направлены к месту происшествия машина “скорой помощи” городской больницы и автобус в/ч 70148.

За счет перераспределения больных между отделениями госпиталя и выписки освобождены полностью 1-е и 2-е хирургические отделения на 85 коек, дополнительно в клубе госпиталя было развернуто еще 50 коек.

Первая партия пострадавших поступила в 08 час. 50 мин. Прием пострадавших был закончен к 10 час. 30 мин. Всего было доставлено в госпиталь 52 человека, из них 51 военнослужащий и девочка 10 лет (с квартиры).

В приеме и оказании квалифицированной и специализированной медицинской помощи пострадавшим принимали участие 3 врачебные сортировочные бригады и 6 хирургических бригад, сформированных из личного состава госпиталя.

11 января 1962 года в 12.30 в 1469-й ВМГ прибыла хирургическая бригада из 126 военно-морского госпиталя, состоящая из врачей-хирургов.

Всем пострадавшим в течение 5-ти часов была оказана квалифицированная и специализированная медицинская помощь в полном объеме.

Пострадавшие имели в большинстве случаев комбинированные повреждения: переломы, повреждения внутренних органов, множественные ушибы, контузии, ожоги и переохлаждения. По степени тяжести повреждений пострадавшие распределились следующим образом: тяжелой степени — 13, средней тяжести — 3, легких — 36 человек.

Из общего количества поступивших в госпиталь пострадавших (52 человека) было доставлено:

— с подводной лодки Б-37—11 человек (матросов — 8, старшин — 3), с лодки С-350—3 человека (матросы);

— остальные пострадавшие (37 человек) являлись военнослужащими других частей гарнизона (матросов и солдат — 26, старшин — 6, офицеров — 5);

— гражданский — 1.

У пострадавших, доставленных на стационарное лечение в госпиталь с подводных лодок, ведущими поражениями являлись преимущественно ожоги, в ряде случаев в комбинации с общей контузией и сотрясением головного мозга.

Доставленным 52 пострадавшим в госпитале было произведено 565 оперативных вмешательств.

Состояние пострадавших (13 человек) на 22 января с.г. значительно улучшилось и в настоящее время не представляет угрозы для жизни, за исключением капитан-лейтенанта Широкова Е.П., здоровье которого за последние дни ухудшилось за счет развития гнойного воспаления брюшины.

С 12 по 22 января судебно-медицинские эксперты в составе ... произвели судебно-медицинское исследование 58 трупов. Из них с подводной лодки Б-37 поступило 40 трупов (офицеров — 7, старшин — 6, матросов — 26, неопознанный — 1); с подводной лодки С-350 — 11 (офицеров — 1, старшин — 4, матросов — 6; из остальных частей гарнизона — 7 трупов (старшин — 1, матросов — 5, неопознанный — 1).

После осмотра извлеченных из отсеков мертвых подводников были сделаны следующие выводы:

1. Личный состав 1-го и 2-го отсеков С-350 не успел воспользоваться аппаратами ИДА-51 вследствие быстрого поступления воды.

2. Личный состав Б-37 аппаратами ИДА-51 не воспользовался, хотя возможность к этому была.

Часть личного состава пользовалась противогазами без гопколитовых патронов, которые, естественно, не смогли их спасти от

отравления окисью углерода. Если бы личный состав Б-37 одел своевременно аппараты ИДА-51 или противогазы с гопколитовыми патронами, то многие остались бы живы. Особенно это относится к личному составу кормовых отсеков. Трудно судить о концентрации окиси углерода в отсеках Б-37, так как проба воздуха в отсеках своевременно не была взята, но она была достаточной для почти мгновенной смерти. Об остром отравлении окисью углерода свидетельствует и произведенное вскрытие трупов».

Всего на двух подводных лодках и на берегу погибли 58 человек. В печати иногда встречается информация о 112 погибших. По-видимому, по ошибке в число убитых в данном случае были включены и 52 раненых. Увы, в погоне за сенсацией порой некоторые лжеисторики идут и на это.

Ознакомление со списком погибших, описанием состояния их тел и причин смерти оставляет, впрочем, один вопрос. Один из трупов, найденных в 1-м отсеке, так и не удалось опознать. По крайней мере в перечне погибших он так и значится «неизвестный военнослужащий». У найденного не было ни головы, ни верхних и нижних конечностей, а грудь и живот представляли собой одну огромную рану. Генетической экспертизы тогда еще не было, и все же несколько странно, что погибшего подводника не могли вычислить путем исключения из числа оставшихся в живых и опознанных погибших членов экипажа. Если же он был лишним, значит, на борту Б-37, причем именно в 1-м отсеке, находился кто-то посторонний, но кто именно и как он туда попал и почему именно он получил одно из самых тяжелых повреждений, охарактеризованное как «грубое разрушение тела», т.е. находился совсем рядом со взорвавшейся торпедой? Еще один «неизвестный военнослужащий», вернее, остатки от него были обнаружены после взрыва прямо на причале. Но почему и этого погибшего так и не смогли установить путем проверки наличия личного состава во всех частях Полярнинского гарнизона? Ответа на эти вопросы я так и не нашел...

Из 40 трупов, доставленных с подводной лодки Б-37, в 29 случаях непосредственной причиной смерти явилось острое от-

равление окисью углерода. Об этом свидетельствуют розовато-красного цвета трупные пятна, малинового цвета жидкая кровь в полостях сердца и крупных сосудах, такого же цвета ткани и органы, резкое полнокровие внутренних органов и головного мозга... При этом в 18 случаях (из 29) имелись прижизненные ожоги различной локализации и тяжести, в 2-х случаях переломы костей нижних конечностей.

Из общего числа трупов в 7 случаях смерть наступила от утопления при одновременном наличии в 6 случаях ожогов лица и головы различной степени, в одном случае — ссадин и ушибов тела. В 4-х случаях из 40 смерть наступила от множественных грубых повреждений тела, несовместимых с жизнью.

Из общего количества трупов, извлеченных из подводной лодки Б-37 из 4-го и 5-го отсеков и доставленных в морг 1469-го госпиталя, в одном случае на лице были обнаружены следы давления от шлем-маски противогаза и в семи — на трупах обнаружены противогазы, одетые через плечо, с извлеченными шлем-масками. Во всех случаях гопкалитовые патроны отсутствовали. Все описанные повреждения у пострадавших с подводной лодки Б-37 являются прижизненными. Ожоги получены, по-видимому, в результате кратковременного действия пламени на тело пострадавших под большим воздушным давлением. В помещении, где обнаружены погибшие военнослужащие, вероятно, имело место сгорание углесодержащих веществ в условиях недостаточного доступа воздуха с выделением окиси углерода и копоти, о чем свидетельствуют наличие СО в крови пострадавших и темно-серый налет на слизистых дыхательных путей. Признаки острого отравления окисью углерода и обнаруженные ожоги тела дают возможность предположить, что в большинстве случаев пострадавшие быстро теряли сознание и вскоре на фоне общего шокового состояния наступала смерть.

Случаи смерти личного состава на подводной лодке С-350. Всего поступило для судебно-медицинской экспертизы 11 трупов, из них в девяти случаях смерть последовала от утопления... Все эти трупы были извлечены из затопленного 2-го отсека. Кро-

ме того, на теле этих девяти военнослужащих были обнаружены ссадины и ушибы мягких тканей. В двух других случаях смерть последовала от множественных травматических повреждений тела, несовместимых с жизнью.

Случаи смерти военнослужащих из других частей гарнизона. Из других частей гарнизона были доставлены для судебно-медицинского исследования 7 трупов. В трех случаях смерть последовала в результате сдавливания тела частями обвалившегося кирпичного здания... Смерть старшины 2-й статьи Ливеранта М.Л. и матроса Буздалина А.Ф. последовала от утопления в воду при спасении личного состава аварийных подводных лодок. Матрос Яблоков В.А. погиб от перелома костей свода и основания черепа с разрушением вещества головного мозга. В одном случае смерти неопознанного военнослужащего имело место травматическое отделение головы, верхних и нижних конечностей.

Как мы уже отмечали выше, 52 человека получили ранения различной степени, от самых тяжелых до легких. С несколькими матросами произошли истерики, охарактеризованные как «истероидная реакция». Двое матросов с Б-37, Викольтин и Чернов, были вытаснены из 7-го отсека в очень тяжелом состоянии. У первого были множественные переломы, у второго сильная контузия и перелом основания черепа с множественными ранами головы. Оба были сразу же признаны негодными к дальнейшей воинской службе. Дальнейшая судьба обоих мне неизвестна. Особенно печально, что от попавшего в жилой дом баллона ВВД тяжелое ранение получила десятилетняя девочка Ира Хабарова, оставшаяся инвалидом.

Из документа: «Командованием эскадры и 211-й бригады были приняты меры по спасению личного состава затонувших подводных лодок. Удалось вынести после взрыва с подводной лодки Б-37 12 человек, из них 5 извлечены уже мертвыми со следами сильных ожогов и травм; с подводной лодки С-350 был спасен весь находившийся на лодке личный состав, за исключением погибших в ее носовых отсеках. В результате катастрофы на подводной лодке Б-37 погибло 60 человек, в том числе офицеров — 10, сверхсрочнослужащих — 3, старшин и матро-

сов срочной службы — 47. На подводной лодке С-350 погибло 11 человек, из них один офицер. Кроме того, от взрыва погибло трое старшин и матросов с других подводных лодок и 3 человека из личного состава береговой базы эскадры, находившиеся на причале. Получили ожоги, травмы и ранения 52 человека, в том числе 6 офицеров (из них один умер в госпитале), 3 сверхсрочнослужащих, 5 военно-строительных рабочих и девочка 10 лет из г. Полярный. Медицинской экспертизой установлено, что из числа погибших на подводной лодке Б-37 умерло от травм, ожогов и удушья со следами нитрогазов и окиси углерода при пожаре и взрыве 43 человека, а 7 человек погибли в воде, из них 6 имели прижизненные ожоги различной степени. Причина смерти остальных не установлена».

Расследование катастрофы

С капитаном 1-го ранга Дубивко мы познакомились в 90-х годах, когда я собирал материалы для своей документальной повести «Над бездной» о прорыве подводных лодок Северного флота на Кубу в октябре 1962 года в ходе знаменитой операции «Анадырь». В том прорыве участвовала и Б-36 капитана 2-го ранга Дубивко. В свой героический рейд четыре подводные лодки все той же 4-й эскадры уйдут от того же причала, где произошла трагедия, всего несколько месяцев спустя. Затем мы вместе с Дубивко участвовали в съемках документального фильма о кубинских событиях и много говорили на все темы, включая события января 1962 года в Полярном.

Из доклада командира Б-36 капитана 2-го ранга А.Ф. Дубивко членам государственной комиссии: «Подводной лодкой команду уже около 8 лет. В момент взрыва находился в 1-м отсеке. Подводная лодка стояла у 2-го пирса. На ней флагманские специалисты проверяли устранение замечаний по задаче № 1. Вначале услышал глухой удар, потом 2-й резкий удар, напоминающий взрыв гранаты. Я подумал, что для проверки отработки личного состава флагманские специалисты взорвали взрыв-

пакет, но после этого по корпусу застучали осколки. Сигнала боевой тревоги не слышал. После этого получил доклад, что взорвалась подводная лодка. Вначале я подумал, что взорвалась Б-139, которая грузила торпеды, но когда вышел наверх, увидел, что Б-37 погружается с дифферентом на нос. По времени, я полагаю, это было при проворачивании механизмов вручную. В это время батарейные автоматы выключаются, и между ними могла возникнуть искра, которая вызвала пожар в отсеке. Переборочная дверь в 1-й отсек была открыта, так как матросы в это время чистят комингс. Пламя могло переброситься в 1-й отсек. Это вызвало возгорание патронов регенерации, сильный пожар и взрыв БЗО торпеды. Пожар мог возникнуть и в 1-м отсеке. В результате низкой температуры в концевых отсеках наблюдается большая конденсация. В подводных лодках проекта 641 в 1-м отсеке справа стоит генератор гидроакустической станции “Арктика”. В результате отпотевания или попадания воды генератор при включении станции мог вспыхнуть, так как туда подается высокое напряжение. При вспышке могли загореться патроны регенерации. Подобные аварии с генератором у нас были. В этом же районе находится клапан 1-й группы ВВД. От высокой температуры клапан могло вырвать внутрь подводной лодки, поэтому и наблюдалось давление в отсеках. Вырванным клапаном могло повредить БЗО торпеды. Пожар и повреждения торпеды могли вызвать взрыв. Я считаю, что взрыв мог произойти или от аккумуляторной батареи или от генератора станции “Арктика”».

Выслушав капитана 2-го ранга Дубивко, Горшков задал ему несколько вопросов.

Горшков: Где, по вашему мнению, должен быть командир подводной лодки во время проворачивания?

Дубивко: Во время проворачивания оружия и механизмов командир должен быть на подводной лодке.

Горшков: Как вы оцениваете отсутствие Бегебы на корабле?

Дубивко: Я знаю, что капитан 2-го ранга Бегеба всегда во время проворачивания был на подводной лодке. Считаю, что его отсутствие на подводной лодке было случайностью.

Горшков: Считаете ли вы вообще нормальным отсутствие командира на корабле во время проворачивания?

Дубивко: Отсутствие командира на подводной лодке во время проворачивания считаю, безусловно, ненормальным явлением.

После упоминания капитаном 2-го ранга Дубивко генератора акустической станции «Арктика» Главкомандующий ВМФ вызвал флагманского специалиста РТС эскадры капитана 2-го ранга Ю.Ю. Сэндэка. Поздоровавшись, Горшков спросил его о степени вероятности возгорания генератора. На это капитан 2-го ранга Сэндэк ответил следующее:

— У нас на соединении было несколько случаев возгорания генератора станции «Арктика». Было два случая, когда волной заливало генератор в рабочем состоянии. Генератор горит своеобразно: монтаж, платы, трансформаторы не вызывают пламени, резина не горит, а тлеет, давая при этом много дыма.

— Ну а кабель? — прервал его Горшков.

— Кабель может гореть только в местах пробоя. Вольтова дуга поддерживаться не может, сила тока мала, горят предохранители, достаточно выключить рубильник, и все отключено. Акустик на Б-37 очень опытный, и я думаю, что при пожаре он мог бросить станцию, если бы была ветошь на генераторе, ее можно было бы сбросить и потушить. Я отвергаю, что пожар и взрыв произошли от генератора, надо что-то распылить в воздухе, чтобы форс огня прошел по всей подводной лодке.

— Спасибо за разъяснение! — кивнул головой Горшков и заглянул в список лиц, определенных для опроса. — Вызывайте командира Б-57.

Командир Б-57 капитан 2-го ранга Н.И. Китаев высказал свою точку зрения на причины взрыва: «Если предположить, что взорвало керосиновый баллон в торпеде, в котором содержится 12 литров керосина, то его недостаточно для распыления по всему отсеку. Если при этом вырвало клапан ВВД, то воздух, попадая в больший объем, вызвал бы охлаждение и тушил бы пожар сам. Я предполагаю, что на 11—12-й минуте выключили батарейный автомат, который дал искру и вызвал пожар аккумуляторов».

муляторной батареи. Трудно предположить, что в отсеке был водород, так как его замеряли в 7.15. Здесь, мне кажется, надо искать причины во взаимодействии третьей группы ВВД и аккумуляторной батареи. После взрыва переборка в 1-й отсек закрылась, люди во втором отсеке моментально погибли. Нарушилась герметичность топливной цистерны № 1. Весь этот форс огня прошел через переборку в 1-й отсек. Если переборка закрыта, он мог пойти в 1-й отсек через вдувную вентиляцию, которая имеет в 1-м отсеке два отростка. 1-й у керосинового баллона торпед, 2-й у БЗО, в 15 сантиметрах от него. Это и вызвало взрыв. Внешний фактор: черный дым через верхний рубочный люк, а затем через выхлоп РДП».

— Ну а ваше отношение к отсутствию командира на борту во время проворачивания? — выслушав Китаева, поинтересовался Горшков.

— Командир должен находиться на корабле, но, по существующим положениям, он может, например, при приготовлении к бою и походу пойти к оперативному дежурному за получением обстановки. Он может быть в отпуске, заболеть, тогда приготовлением и проворачиванием механизмов руководят старший помощник командира и командир электромеханической боевой части. Старший помощник осматривает подводную лодку при проворачивании механизмов вручную. При проворачивании в электрическую он должен находиться в центральном посту.

Вызванный затем флагманский инженер-механик дивизиона ремонтирующихся кораблей капитан 3-го ранга Осадчий высказал предположение, что батарейные автоматы выключаются при снятой нагрузке, поэтому большой искры быть не может. Большая искра может появиться при включении переноски. По его мнению, произошло короткое замыкание силовых кабелей в батарейном автомате. Возникла большая температура, и отсек начал гореть. Затем пламя могло переброситься и в первый отсек.

Помощник инженер-механика эскадры капитан 3-го ранга Иванов был иного мнения: «Я исключаю вариант возникновения взрыва из-за искры при включении батарейного автомата и из-за

короткого замыкания в нем. Считаю также, что баллоны ВВД не могли моментально сражаться в отсек. По словам очевидцев, когда баллоны ВВД падали, то все еще продолжали свистеть. Следовательно, в них еще был воздух. Я слышал неофициально, что водолазы нашли на дне разорванный баллон ВВД. Я думаю, что его надо достать... Мне ясно, что баллон ВВД не может взорваться от искры при включении или выключении батарейного автомата. Я полагаю, что первый хлопок произошел от срыва переборочной двери из 1-го отсека во 2-й и в центральный пост. Затем уже последовал взрыв. Огонь пошел через шахту вытяжной вентиляции. Это говорит о том, что аккумуляторная батарея вентилировалась в атмосферу правильно. Считаю, что взрыв от аккумуляторной батареи произойти не мог. Причину взрыва следует искать в 1-м отсеке».

Отпустив капитана 3-го ранга Иванова, Горшков задумался, постукивая карандашом по бумаге.

— Сколько людей, столько и мнений! Ясно одно, пока лодку не поднимем и не обследуем, ничего конкретного мы узнать не сможем. Впрочем, не факт, что после столь сильного взрыва, и подняв лодку, мы сможем найти первопричину взрыва. Опыт всех катастроф и аварий на флоте показывает, что они являются следствием серьезных нарушений требований, приказов, наставлений и инструкций. Сегодняшняя проверка тоже показала, что имеются серьезные нарушения, которые прямо или косвенно могут способствовать авариям.

Присутствовавшие члены комиссии с мнением Главнокомандующего были полностью согласны.

К примеру, Главнокомандующий опрашивает командира Б-76 капитана 2-го ранга Гаккеля. По ходу опроса выясняется, что на лодке после возвращения из последнего плавания в ноябре 1961 года не в строю дизель, который проработал после текущего ремонта 870 часов и полностью выработал свой ресурс. На что сразу же следуют указания Горшкова: все неисправности впредь устранять сразу же по приходу подводных лодок в базу. Что касается Б-76, то ее давно необходимо поставить в ремонт,

не дожидаясь присылки дизеля, чтобы приступить к ремонту других механизмов.

А далее следует еще одно важное указание Главкомандующего ВМФ: «Впредь при проворачивании механизмов командир должен находиться на корабле. На корабле должен при проворачивании механизмов присутствовать весь офицерский состав. И особенно командир электромеханической боевой части. Так меня воспитывали и воспитывают. Я считаю, что командир подводной лодки может отпустить кого-либо из офицеров, если ему есть полноценный заместитель или есть какая-либо срочная работа, влияющая на боеготовность корабля, т.е. в исключительных случаях». Увы, мой личный опыт корабельной службы, как и опыт службы многих моих знакомых офицеров и адмиралов, говорит о том, что это указание Главкома впоследствии повсеместно и дружно игнорировалось. Прошло совсем немного времени, и все вернулось на круги своя: инструкции инструкциями, а жизнь жизнью...

Отдельно был заслушан начальник минно-торпедного управления СФ капитан 2-го ранга Ф.А. Гардаш, который показал: «О взрыве на подводной лодке Б-37 узнал от оперативного дежурного тыла флота и по приказанию начальника вооружения и судоремонта прибыл около 10 часов утра в Полярный. Выбитые стекла в домах и большой разброс бревен по причалу свидетельствовали о большой силе взрыва. Торпедный склад на причале был разрушен, но торпеды, находившиеся в нем, были на месте, за исключением одной, которая сползла со стеллажа. При осмотре разрушенного причала я обнаружил среди бревен 4 кормовые части торпед с сохранившимися на них номерами. Это дало возможность на основании записи в журнале боевой подготовки флагманского минера 211-й бригады установить, что найденные кормовые части принадлежат стеллажными торпедам, погруженным на подводную лодку Б-37. Определить, на каких именно стеллажах находились данные торпеды, оказалось невозможным ввиду отсутствия точного учета размещения торпед на стеллажах подводной лодки. Осмотр найденных на при-

чале кормовых частей и кусков воздушных резервуаров торпед показал, что они принадлежат к тем торпедам, боевые зарядные отделения которых не взорвались, так как при взрыве боевых зарядных отделений торпеды разлетаются на более мелкие куски. При дальнейшем исследовании деталей участков торпед обнаружены окалины и обугливания отдельных участков в районе расположения керосиновых баллонов и в районе воздушных резервуаров торпед, что говорит о том, что взрыву предшествовал интенсивный пожар. Установить, работали или не работали главные машины торпед до взрыва, можно после того, как будут найдены подогревательные аппараты или отдельные части главных машин торпед».

Как мы уже знаем, помимо командира во время осмотра и проворачивания на борту Б-37 отсутствовал и командир электромеханической боевой части инженер-капитан-лейтенант Г.А. Якубенко. К нему были предъявлены претензии в нарушении требования статьи 271 Корабельного устава ВМФ СССР.

Во время опроса капитан-лейтенант Г.А. Якубенко показал: «11 января 1962 года в 7 часов 20 минут с обеспечивающим офицером команда прибыла на подводную лодку и изучала по плану под руководством командиров отсеков инструкции отсечной документации. В 7 часов 50 минут личный состав построился на подъем военно-морского флага. После построения, спросив у командира подводной лодки разрешения отправиться на завод и получив на то разрешение, доложил старшему помощнику капитан-лейтенанту Симоняну. Старший помощник разрешил мне идти на завод. Вопрос об уходе до окончания проворачивания оружия и технических средств я поставил перед командиром, знал, что это нарушение, но руководствовался желанием быстрее закончить планово-предупредительный ремонт. На заводе должен был решить вопросы по ремонту насадки РДП и цветной дефектоскопии шестерен заднего фронта левого дизеля. По дороге на завод услышал сильный взрыв, решил, что началась война, и побежал обратно на подводную лодку. На территории эскадры узнал, что взрыв произошел на моем корабле.

Придя на 3 причал, увидел свой корабль затонувшим. В период с 23.12.61 г. по 26.12.61 г., когда подводная лодка Б-37 находилась в дежурстве по флоту, лодочные компрессора на добивку торпед не пускал. По-моему, добивка торпед производилась, но воздух тогда подавался с базы».

К этому времени по Полярному уже пошли разговоры, что возможной причиной взрыва было то, что при проворачивании гидравликой рулей глубины прорвало систему и масло распылилось на плафоны, отчего возникли объемный пожар и выброс огня по отсекам, которые были, скорее всего, открыты до 7-го включительно. Говорили и то, что, возможно, торпедисты помяли БЗО, когда с помощью паяльника выравнивали поверхность помятой торпеды.

Уже 17 января на заседании государственной комиссии были подведены первые, промежуточные итоги работы. Было определено, что в достаточной мере выясненными можно считать следующие вопросы:

1. Затопление подводных лодок Б-37 и С-350, а также основные разрушения на них произошли из-за взрыва БЗО торпед в 1-м отсеке подводной лодки Б-37.

2. На основании анализа разрушений на подводных лодках и на причале, а также остатков разорвавшихся торпед следует считать, что взорвались стеллажные торпеды левого борта.

3. Взрыву предшествовал сильный, быстро развивающийся и сопровождающийся высокими температурами и давлением пожар. Анализ обгорания различных деталей, в том числе выброшенных крышек торпедных аппаратов и резервуаров торпед, а также анализ крови изъятых из подводной лодки Б-37 трупов, в составе крови которых обнаружено присутствие нитратов, показывает, что взрыву предшествовало возгорание взрывчатого вещества БЗО торпед.

При этом так и остались неустановленными источник и причины возникновения пожара. Не установлено и то, был ли взрыв БЗО детонацией. Главными предполагаемыми причинами взрыва БЗО были названы:

1. Детонация или взрыв БЗО от взрыва аккумуляторной батареи от пожара, вызванного коротким замыканием ее.

2. Взрыв БЗО от механического удара при стечении ряда благоприятствующих этому обстоятельств.

3. Перегрев БЗО стеллажных торпед от выхлопных газов и выброса пламени работающей машины торпеды, находящейся в торпедном аппарате при открытой задней крышке торпедного аппарата.

4. Результат диверсии был признан наименее вероятным из всех возможных причин взрыва.

5. Возможность самовозгорания БЗО торпеды в результате длительного хранения в различных температурных и климатических условиях расследованием комиссии и экспертизы не подтвердилась.

Помимо вышеперечисленных основных возможных причин взрыва в ходе расследования были названы еще две позиции, которые, однако, государственной комиссией во внимание особо не принимались из-за их очень низкой вероятности:

— прострел БЗО из ручного огнестрельного оружия при нарушении правил общения с ним личным составом 1-го отсека;

— случайное попадание артиллерийского снаряда в борт Б-37 при проведении учебных стрельб кораблями и частями Северного флота.

При этом было решено продолжить работу по следующему плану:

1. Провести все же на всякий случай возможность прострела БЗО из ручного огнестрельного оружия личным составом 1-го отсека, чтобы окончательно определиться с данной версией.

2. Проверить, проводились ли артиллерийские стрельбы в период происшествия на Б-37 кораблями и частями СФ.

3. Уточнить наличие случаев нарушений руководящих документов в электромеханической боевой части Б-37.

4. Собрать все случаи возгораний пожаров на подводных лодках за 1960 и 1961 годы для анализа их причин, хода развития и последствий.

5. Уточнить ход событий на подводных лодках Б-37 и С-350 при происшествии и в ходе спасательных работ по времени и составить таблицу.

6. Работу комиссии и экспертиз продолжать в направлении исследования вопросов, подтверждающих или опровергающих вышеперечисленные возможные причины взрыва БЗО.

Работа была продолжена.

Итоги работы государственной комиссии

22 января в Полярном члены государственной комиссии заслушали командование Северным флотом. На это совещание прибыл из Ленинграда и главный конструктор ЦКБ-18 З.А. Дербин, по совпадению он являлся главным конструктором как проекта 641, к которому принадлежала Б-37, так и проекта 633, к которому принадлежала С-350, а потому мнение такого специалиста для членов комиссии было весьма важным. Вопреки традиции Горшков первым предоставил слово не командующему Северным флотом, а начальнику политического управления.

Из выступления вице-адмирала Ф.Я. Сизова: «Мы проанализировали в эти дни вместе с командованием, политотделом, особым отделом эскадры и флота всесторонне жизнь и деятельность личного состава Б-37, его политико-моральное состояние, поведение людей, деятельность офицеров, партийной и комсомольской организаций. И мы ничего не находим такого, что могло бы давать нам повод допускать мысль, что катастрофа совершена по злему умыслу. Экипаж на Б-37 был хороший, неплохо подготовлен и отработан, сплоченный, дружный... Присутствие Бегебы и Якубенко не повлияло бы на ход событий, было бы два лишних трупа, и только. Но в то же время вскрытые факты нарушения инструкции заслуживают самой суровой оценки... Хотел бы отметить достойное поведение личного состава во время катастрофы. Несмотря на наличие фактов некоторой растерянности отдельных лиц, весь личный состав вел себя мужественно и правильно, что свидетельствует о глубоком понимании лич-

ным составом своего воинского долга... Причины катастрофы настолько не предвидены и трудно объяснимы, что у меня сложилось мнение о невозможности назвать конкретных виновников ее... Командир Б-37 капитан 2-го ранга Бегеба — опытный, вполне сложившийся командир, добросовестный в работе, принципиальный... Действительно, капитан 2-го ранга Бегеба заслуживает сурового наказания. Но не за саму катастрофу, а за факты нарушения дисциплины на подводной лодке, за его отсутствие на осмотре и проворачивании... Однако необходимо учесть, что во время катастрофы обстановка была очень сложной. Командир БЧ-5 Якубенко — подготовленный и опытный инженер-механик, но он проявил безответственность, отсутствовал на подводной лодке в день катастрофы. При этом надо учесть, что он сделал это не самостоятельно, а получил накануне приказание флагманского инженер-механика уйти на завод для решения вопроса ремонта лодки. Причем это нужно было сделать с утра...»

Из выступления командующего Северным флотом адмирала А.Т. Чабаненко: «Катастрофа произошла в результате кратковременного, но интенсивного пожара, приведшего к взрыву торпед на стеллажах 1-го отсека. Причина пожара мне не ясна, любые ошибки личного состава при проворачивании не смогли бы вызвать столь быстро и с большой интенсивностью распространившийся вплоть до центрального поста пожар, в результате которого сразу были выведены из строя люди в 1-м, 2-м и 3-м отсеках... Судя по характеристике пожара, горело взрывчатое вещество одного или нескольких боевых зарядных отделений торпед... Личный состав аварийных отсеков не успел объявить тревогу и принять действенные меры по борьбе с огнем... По наблюдению очевидцев, дым первоначально повалил через рубочный люк, а затем через шахту РДП, следовательно, успели задраить дверь на переборке между 2-м и 3-м отсеками. Водолаз мичман Панченко подтвердил, что дверь задраена на кремальер. Анализ хода событий позволяет сделать вывод, что все произошло за 3—4 минуты... Остается неясным, чем вызвано возгора-

ние взрывчатого вещества БЗО торпеды... Известный мне опыт многолетней эксплуатации подводных лодок и многочисленные аварийные случаи за последние 30 лет не дают мне возможности определить причины пожара... Полагаю, что нужно от экспертизы добиться ответа на вопросы, что могло вызвать возгорание взрывчатого вещества при всех возможных вариантах аварий с системами и устройствами подводной лодки, не исключая и самовозгорания взрывчатого вещества в результате, например, какой-то химической реакции. Не выясненные причины катастрофы могут вызвать и повторные подобные случаи».

Затем выступил уже сам Главнокомандующий ВМФ адмирал С.Г. Горшков: «Как видите, у комиссии нет расхождений с членами Военного совета Северного флота во взглядах по оценке причин катастрофы. Мы должны выяснить наиболее вероятные причины катастрофы и выработать меры по предотвращению их. Командира подводной лодки за недисциплинированность мы по головке не погладим. Во время катастрофы он проявил растерянность, не проявил твердой воли. В дальнейшем его, очевидно, нельзя допускать до командования кораблем, а целесообразно использовать на береговой службе. Хорошо показал себя флагманский механик эскадры. Проявил не только знание специальности, но и твердые волевые командные качества.

Командира БЧ-5 Б-37 в момент борьбы за живучесть не было на корабле. Формально он получил накануне приказание флагманского помощника и разрешение командира уйти с корабля. Так что командир БЧ-5 несет только моральную ответственность. В одну рубрику мы механика и командира ставить не можем. Это разная степень ответственности.

Командование эскадры производит положительное впечатление. Действовали в период борьбы за живучесть наиболее правильно и оперативно: командир эскадры, начальник политотдела и флагманский механик. Командир бригады проявил во время катастрофы нерешительность, растерянность. Учитывая всю тяжесть происшедшего и особенно моральную сторону его, необходимо освободить его от занимаемой должности. Он после

этой травмы вообще не может успешно исполнять обязанности командира бригады.

Желательно, чтобы Военный совет флота решил, следует ли вернуть обратно представление о награждении командования 4-й эскадры».

Из итогового доклада З.А. ДЕРЕБИНА, главного конструктора подводных лодок проектов 641 и 633: «Причину катастрофы установить очень трудно. Из наиболее вероятных причин следует считать. Во-первых, срабатывание машины стеллажной торпеды или в торпедном аппарате. Характер срабатывания машины, токсичность дыма, гул работающего двигателя. Что было продемонстрировано в опыте, совпадает с характером событий на Б-37, по показаниям очевидцев. Причину срабатывания двигателя торпеды трудно установить. Во-вторых, мог произойти разрыв воздушного резервуара вследствие недостатков его материала (старение, механические качества, технология). В-третьих, не исключена возможность самовозгорания взрывчатого вещества. Подводные лодки проектов 633 и 641 показали себя достаточно прочными в отношении взрывостойкости. Подводная лодка является сложным инженерным сооружением, имеющим много сложной техники. Нужно точно знать правила ухода за ней. Как основы эксплуатации техники и предотвращения от катастрофы. Выучка личного состава имеет первостепенное значение... Нужно изменить правила и порядок проворачивания механизмов и оборудования. Уменьшить объем работ и реже трогать исправную и готовую к действию технику».

После выступления конструктора слово снова взял адмирал Горшков:

— Нам следует поставить перед конструкторами вопрос о том, чтобы условия хранения стеллажных торпед максимально приблизить к условиям хранения боезапаса в погребах. Не хранить в этих помещениях горючее, запретить ходить там с оружием, переносные электрогрелки заменить на стационарные, установить взрывобезопасные светильники. Отныне не красить масляной краской отсеки, где есть торпеды. Необходимо поста-

вить систему автоматической перезарядки торпед, аналогичную подводной лодке проекта 705. Кроме этого, следует подкрепить прочный корпус в местах пониженной взрывостойкости.

На этом государственная комиссия свою основную работу закончила. Теперь наступало время бумаг. Из заключительного акта государственной комиссии: «В связи с большими разрушениями корпуса подводной лодки Б-37 и гибелью большей части ее личного состава установить с полной достоверностью причины взрыва и конкретных виновников не представляется возможным.

Однако на основе тщательного изучения обстоятельств и последствий взрыва, осмотра подводной лодки на месте катастрофы и после ее подъема, медицинского освидетельствования погибшего личного состава, специальной экспертизы и экспериментальной проверки по отдельным вопросам можно считать установленным, что непосредственной причиной катастрофы является взрыв одного или нескольких боевых зарядных отделений и воздушных резервуаров 12 запасных торпед, хранившихся на стеллажах 1-го отсека лодки.

Взрыву предшествовал внезапно возникший в носовой части подводной лодки интенсивный, скоротечный (3—5 мин.) пожар, сопровождавшийся начальным толчком, сильной вибрацией корпуса лодки, нарастающим гулом, выходом дыма и пламени из рубки. Скоротечность пожара и внешние его признаки свидетельствуют о том, что имели место возгорание и кратковременное интенсивное горение одного или нескольких боевых зарядных отделений торпед, в результате чего большая часть личного состава носовых отсеков и центрального поста лодки была выведена из строя еще до взрыва.

Наиболее вероятными причинами возгорания и последующего взрыва боевых зарядных отделений могли быть:

— разрыв воздушного резервуара одной из запасных торпед с последующим разрушением и возгоранием боевого зарядного отделения под воздействием осколков корпуса резервуара или от удара отброшенного при этом боевого зарядного отделения о заднюю крышку торпедного аппарата. Установлено, что одна из

запасных торпед была выдана на лодку в феврале 1961 года без очередного контрольного гидравлического испытания, которое должно было быть проведено еще в апреле 1960 года;

— непосредственное повреждение боевого зарядного отделения с последующим неполным взрывом и горением в результате случайного или преднамеренного прострела его из стрелкового оружия:

— диверсия, которую, несмотря на малую ее вероятность, нельзя исключить.

В процессе расследования был рассмотрен и исследован ряд других предположений о причинах пожара и взрыва:

— пожар и последующий взрыв аккумуляторной батареи, находящейся во 2-м отсеке лодки;

— возгорание зарядного отделения запасной торпеды в результате срабатывания двигателя торпеды, находящейся в трубе торпедного аппарата при открытой задней крышке его и воспламенении в отсеке при этом распыленной парогазовой смеси;

— самовозгорание взрывчатого вещества заряда;

— разрыв воздушного резервуара торпеды при ударе частей клапана (маховика и штока) системы воздуха высокого давления о корпус резервуара в случае их отрыва и попадания в воздушный резервуар, находящийся под давлением 190—200 атмосфер;

— воздействие на боевое зарядное отделение струи кислорода, выходящей из поврежденного по какой-либо причине баллончика изолирующего дыхательного аппарата (ИДА);

— выделение кислорода патронами регенерации воздуха при попадании на них воды;

— непосредственное воздействие на боевое зарядное отделение ударной волны взрыва гремучей смеси газов, если образование ее оказалось бы возможным.

После исследования, экспертизы и проведения экспериментов и анализа их результатов все эти предположения были отклонены как практически невозможные.

Не могли привести к столь быстротечному и интенсивному пожару с последующим взрывом и возможные случаи наруше-

ния личным составом лодки действующих инструкций по осмотру и проворачиванию механизмов или слабая подготовленность кого-либо из корабельных специалистов, тем более что в отсеке, где произошел взрыв, по расписанию находились опытные специалисты — командир боевой торпедной части капитан-лейтенант Леденцов В.Г. и старшина команды торпедистов мичман Иванов В.В., служащий сверхсрочно с 1959 года.

Вместе с тем установлено, что на подводной лодке Б-37 имели место нарушения требований Корабельного устава, правил минной службы и наставления по борьбе за живучесть. Хотя эти нарушения не могли в данном случае являться непосредственной причиной катастрофы, однако они, несомненно, способствовали недостаточной организованности в спасении личного состава подводной лодки Б-37 и усугублению последствий взрыва, за что должны нести ответственность командир лодки капитан 2-го ранга Бегеба А.С. и командование 211-й бригады подводных лодок — капитан 1-го ранга Щербаков Г.С. и заместитель командира бригады по политической части капитан 2-го ранга Коптязев П.А.».

Как и следовало ожидать, над командующим Северным флотом адмиралом Чабаненко тучи сгустились самые суровые. В докладной бумаге Министерства обороны СССР в ЦК КПСС в отношении А.Т. Чабаненко было сказано: «Считаем необходимым также доложить, что положение с дисциплиной и аварийностью на Северном флоте в целом является неблагоприятным. Количество преступлений, совершенных военнослужащими в 1961 году, возросло на 51 % по сравнению с 1960 годом. Взрыв на подводной лодке Б-37 является девятым крупным происшествием с кораблями Северного флота с января 1961 года, что свидетельствует о серьезных недостатках в организации службы, поддержании порядка и дисциплины на флоте, а также об упущениях в партийно-политической работе. Требования ЦК КПСС об укреплении воинской дисциплины и порядка в ВМФ на Северном флоте выполняются неудовлетворительно.

Командующий Северным флотом адмирал Чабаненко А.Т. в связи с гибелью в январе подводной лодки С-80 был предупрежден о

неполном служебном соответствии. После этого т. Чабаненко А.Т. необходимых решительных мер по наведению порядка на флоте не принял, в связи с чем Министерство обороны не считает возможным оставление его в должности командующего Северным флотом. В отношении члена Военного совета — начальника Политического управления Северного флота контр-адмирала Сизова Ф.Я. в связи с непродолжительным пребыванием его в должности (с августа 1961 года) целесообразно ограничиться объявлением строгого выговора. Остальные виновники происшествия будут строго наказаны, а командир подводной лодки Б-37 капитан 2-го ранга Бегеба А.С. за высокую аварийность оружия и технических средств на корабле, растерянность и нерешительные действия по борьбе за живучесть подводной лодки и спасению личного состава во время катастрофы будет предан суду Военного трибунала.

Министерством обороны будут приняты меры по наведению порядка и укреплению дисциплины на Северном флоте, а также по предотвращению возможности повторения подобных случаев на флотах.

Будет проведено внеочередное всестороннее инспектирование Северного флота Главкомандующим ВМФ и Главной инспекцией Министерства обороны.

Будет проведена внеочередная проверка всех воздушных резервуаров и боевых зарядных отделений торпед, как находящихся на кораблях, так и хранящихся на складах и арсеналах, на предмет выявления дефектов в их состоянии или изготовлении.

Будут пересмотрены в сторону сокращения проверки и другие работы, выполняемые личным составом подводных лодок ежедневно при проворачивании и осмотре механизмов, с одновременным усилением мер контроля безопасности при выполнении этих работ. Учитывая большую энерговооруженность и насыщенность сложной боевой техникой современных подводных лодок, необходимость разработки и постоянного совершенствования способов и средств обеспечения их живучести и непотопляемости, будет проведено усиление инженерной службы на корабельных соединениях и флотах.

Министерство обороны СССР ходатайствует о выдаче единовременного пособия семьям матросов, старшин и офицеров, погибших при катастрофе подводной лодки Б-37, в размере и порядке, предусмотренных в постановлении Совета Министров Союза ССР № 252—107 от 21 марта 1961 года».

Разумеется, что все предложения министра обороны маршала Малиновского были приняты. Из постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР:

«1. Освободить адмирала Чабаненко А.Т. от должности командующего Северным флотом и назначить в распоряжение министра обороны.

2. Объявить строгий выговор члену Военного совета начальнику политического управления Северного флота контр-адмиралу Сизову Ф.Я.

3. Назначить командующим Северным флотом адмирала Касатонова В.А., освободив его от должности командующего Черноморским флотом.

4. Указать Главнокомандующему Военно-морским флотом адмиралу Горшкову С.Г. и заместителю Главнокомандующего военно-морским флотом инженер-адмиралу Исаченкову Н.В. на большую аварийность на кораблях Северного флота, слабый контроль центральных органов управления за организацией службы...

5. Принять к сведению меры, принимаемые Министерством обороны по наведению порядка на Северном флоте.

6. Одобрить проект постановления Совета Министров СССР о выдаче единовременного пособия семьям военнослужащих, погибших при исполнении служебных обязанностей при катастрофе подводной лодки Б-37».

Почти сразу же начали свою работу представители прокуратуры и Военного трибунала. Из воспоминаний генерал-майора юстиции в отставке Титова Федора Дмитриевича, бывшего в 1962 году председателем военного трибунала Северного флота: «К исходу дня (катастрофы) на флот прибыла государственная комиссия во главе с Главкомом ВМФ адмиралом флота

С.Г. Горшковым, в состав которой входила большая группа ученых под руководством академика А.П. Александрова. Первоначально комиссия выдвинула двадцать две версии происшедшего взрыва, но после тщательного ознакомления с первичными материалами она остановилась на четырех.

Результаты работы комиссии были доложены министру обороны маршалу Советского Союза Р.Я. Малиновскому и через него представлены в Президиум Центрального Комитета КПСС, который безотлагательно ознакомился с ними и принял соответствующее решение, где был дан краткий анализ причин катастрофы на подводной лодке Б-37, сделаны оргвыводы и сформулированы указания МО СССР: принять меры, направленные на повышение организаторской и воспитательной работы, укрепление дисциплины и правопорядка на кораблях и в частях флота. Оргвыводы непосредственно касались двух должностных лиц: командующего Северным флотом адмирала А.Т. Чабаненко, которого сняли с занимаемой должности, и командира Б-37 капитана 2-го ранга А.С. Бегебы, в отношении которого было предписано: отдать под суд Военного трибунала.

Вскоре на флот прибыл новый командующий — адмирал В.А. Касатонов. При первой встрече со мной Владимир Афанасьевич высказал свое глубокое возмущение поведением Бегебы в день катастрофы и выразил твердое убеждение, что суровый приговор трибунала Военный совет использует «как рычаг в деле решительного укрепления дисциплины и порядка на кораблях и в частях флота».

Через три месяца после трагедии Б-37 в Военный трибунал Северного флота поступило уголовное дело в шести томах по обвинению командира подводной лодки Б-37 капитана 2-го ранга А.С. Бегебы в должностном преступлении. У меня, как у председателя, не было сомнений в том, что изучением материалов предварительного следствия я должен заниматься лично, не перекладывая этого сложного дела на своих подчиненных. Еще до поступления результатов следствия в Военный трибунал я самым тщательным образом вникал во все детали этого «чер-

ного дня», как его окрестили на флоте. Прежде всего съездил в Полярный, где побывал на месте происшествия, внимательно осмотрел оставшуюся часть злосчастной лодки, к тому времени поднятую из воды, побеседовал со многими подводниками, встречался с жителями города — свидетелями катастрофы, изучал оперативные документы, знакомился со списком предполагаемых народных заседателей.

В приказе министра обороны СССР о наказании виновников катастрофы значилось, что капитан 2-го ранга Бегеба был снят с должности за «преступно-халатное отношение к своим служебным обязанностям при катастрофе вверенной ему подводной лодки» и передан суду Военного трибунала.

Из приказа министра обороны: «...Обнаружив пожар на подводной лодке, капитан 2-го ранга Бегеба А.С. ограничился докладом об этом по телефону оперативной службе, не возглавил борьбу за живучесть подводной лодки и спасение личного состава, проявил растерянность, действовал нерешительно и безынициативно и в сложных условиях фактически самоустранился от командования кораблем. Прибывший к месту происшествия командир 211-й бригады подводных лодок, в состав которой входит подводная лодка Б-37, капитан 1-го ранга Щербаков Г.С. не сумел обеспечить четкую организацию спасения личного состава, спасательные партии с кораблей были вызваны с опозданием, должного руководства их действиями не осуществлялось».

Вспомним, что Главнокомандующий ВМФ адмирал Горшков в своем выступлении по итогам расследования катастрофы относительно Бегебы говорил лишь о том, что отныне ему заказан путь на корабли и он будет служить только на берегу. Ни о каком отдании под суд речи не шло. И тут такой неожиданный поворот!

Этим же приказом министра обороны был снят с должности, назначен в распоряжение Главнокомандующего, а потом и вообще отправлен на пенсию командир 211-й бригады капитан Щербаков Г.С. с формулировкой «за неумелые действия и нечеткое руководство спасением личного состава при катастрофе Б-37,

большую аварийность оружия и технических средств на кораблях соединения, низкую требовательность к подчиненным». Был снят с должности и назначен с понижением и заместителем командира 211-й бригады по политической части капитан 2-го ранга Коптяев П.А.

Остальных уже наказывал своею властью Главнокомандующий ВМФ. За отсутствие «строгого контроля за точным выполнением на подводных лодках правил минной службы по уходу за торпедами» был строго наказан начальник минно-торпедного управления СФ капитан 2-го ранга Ф.З. Гардаш, а за «бесконтрольность в подготовке личного состава подводных лодок по борьбе за живучесть и содержание технических средств» привлечен к ответственности начальник Технического управления СФ инженер-капитан 1-го ранга Заводский И.А.

Вспоминает контр-адмирал Ю. Даньков: «Истинная причина пожара на Б-37, вызвавшего детонацию боевых головок запасных торпед, до сих пор не выявлена. Возможно, причиной пожара было возгорание регенеративных патронов, хранящихся в 1-м отсеке. По результатам работы многочисленных комиссий после этой трагедии были сделаны существенные выводы: откорректированы многие корабельные расписания, было запрещено хранение в 1-м отсеке горючих веществ, и в первую очередь патронов регенерации воздуха, предписано обязательное присутствие на корабле всего личного состава при ежедневном осмотре и проворачивании оружия и технических средств под руководством командира, на боеголовки запасных торпед были введены огнезащитные чехлы, усилена дежурно-вахтенная служба дежурным торпедистом и другие».

Сколько я ни перелистывал документы, относящиеся к делу Б-37, но так и не смог найти листы опроса командира взорвавшейся лодки относительно возможных причин взрыва. Это весьма удивительно, но это факт. Даже в своей объяснительной записке Бегеба, подробнее описывая ход событий в день взрыва, свои действия и т.д., почему-то не касается причин взрыва. Предполагаю, что во время своего посещения Бегебы в госпитале адми-

рал флота С.Г. Горшков об этом его все же спрашивал и затем к расспросам Бегебы на эту тему уже не возвращался. А так как беседа в госпитале не протоколировалась, то показания Бегебы и не вошли в официальные документы. И все же что говорил относительно возможных причин взрыва Б-37 ее командир?

Много лет спустя после трагедии писатель-маринист Н.А. Черкашин встречался с А.С. Бегебой, и тот все же поделился своим мнением относительно причин взрыва лодки: «Когда я прибыл из отпуска на корабль, мой минер доложил мне: “Товарищ командир, мы приняли не боезапас, а мусор!” Стал разбираться, в чем дело. Оказывается, все лучшее погрузили на лодки, которые ушли в Атлантику, под Кубу. А нам — второму эшелону — сбросили просроченное торпедное старье, все, что наскребли в арсеналах. Хотя мы стояли в боевом дежурстве. Обычно стеллажные торпеды на лодках содержатся с половинным давлением в баллонах. А нам приказали довести его до полного — до двухсот атмосфер. Я отказался это сделать. Но флагманский минер настаивал, ссылаясь на напряженную обстановку в мире. Мол, того и гляди — война. “Хорошо. Приказание исполню только под запись командира бригады в вахтенном журнале”. Комбриг и записал: “Иметь давление 200 атмосфер”. Вопрос этот потом на суде обошли. К чести комбрига скажу — он свою запись подтвердил, несмотря на то что вахтенный журнал так и не смогли обнаружить. Так вот, на мой взгляд, все дело в этом полном давлении в воздушных резервуарах стеллажных торпед. Скорее всего, выбило доннышко старого баллона. Я же слышал хлопок перед пожаром! Воздушная струя взрезала обшивку торпеды. Тело ее было в смазке. Под стеллажами хранились банки с “кислородными консервами” — пластинами регенерации. Масло в кислороде воспламеняется само по себе. Старшина команды торпедистов мичман Семенов успел только доложить о пожаре и задохнулся в дыму. Это почти как на “Комсомольце”... Потом взрыв. Сдетонировали все двенадцать торпед... Только после этого случая запретили хранить банки с “регенерацией” в торпедных отсеках. А все эти слухи про то, что в носу шли огневые работы, паяли

вмятину на зарядном отделении, — полная чушь. Это я вам как командир утверждаю!»

Много лет занимаясь документальными исследованиями трагедий нашего флота, я познакомился с десятками томов исследований государственных комиссий. При этом давно обратил внимание, что официальные объяснительные участников событий, написанные в ходе расследования, разительным образом отличаются от их же воспоминаний, написанных много лет спустя. Тому есть вполне логичное объяснение. Во-первых, при написании объяснительных еще свежи были в памяти все только что происшедшие события. Во-вторых, объяснительные писались с оглядкой на прокуратуру, членов государственных комиссий, так как исход расследования еще не был ясен для писавших, а потому в объяснительных присутствуют только факты. По прошествии многих лет ситуация была совершенно иная, а потому авторы воспоминаний могли уже описывать не только факты, но и свои предположения и размышления. Исходя из этого, мы, к сожалению, не знаем в точности, говорил ли в 1961 году командир Б-37 адмиралу Горшкову именно то, что говорил в конце 80-х писателю Черкашину.

Из воспоминаний бывшего командира БЧ-5 Б-37 Г.А. Якубенко: «...Вообще-то я был только на одном заседании суда, где давал показания как свидетель. Хорошо помню, что Титков (военный прокурор СФ) требовал от меня, чтобы я указал на то, что уйти на завод мне разрешил командир корабля капитан 2-го ранга Бегеба, то есть Бегеба санкционировал проведение проворачивания оружия и технических средств в отсутствие командира БЧ-5, что является грубейшим нарушением Корабельного устава. А Титков требовал от меня именно такого признания вот почему. Вскоре после взрыва (часа через 3—4) в Полярный прибыл Титков. Меня он пригласил на беседу как единственного оставшегося в живых офицера (к тому времени Бегеба был в госпитале) и очень сочувственно со мной беседовал. Это был не допрос, а именно беседа. И один из вопросов был — как я оказался на берегу. А для меня этот вопрос звучал как вопрос: а

имел ли я официальное разрешение на сход с корабля? То, что я ушел не самовольно, а с чьего-то ведома, мог подтвердить только командир. Мало думая (в тот момент я находился в глубоком шоке от случившегося и вообще плохо соображал) о юридических последствиях моего разговора с Титковым, я сказал, что меня отпустил командир. А когда на суде на вопрос Титкова, кто отпустил меня с корабля, я ответил, что меня отпустил старпом, тут-то и началось. Титков стучал кулаком, топал ногами и требовал, чтобы я подтвердил то, что говорил ему в день взрыва, то есть что меня отпустил командир. В конце концов Титков ничего от меня не добился, был очень раздосадован, так как один из пунктов обвинения (а их у него было что-то около десяти) трещал по швам. Естественен вопрос — почему меня не оказалось на проворачивании? Вернемся немного назад, то есть на день, предшествовавший взрыву. Накануне взрыва мы производили погрузку торпед — полный боекомплект, так как нас готовили к очень серьезной автономке. Погрузку мы закончили часов в 19—20, после чего я приступил к зарядке аккумуляторных батарей. Зарядку закончил часа в 3—4 утра. Очень устал и остаток ночи, вплоть до прибытия личного состава на корабль, провел в своей каюте на ПЛ. Повторяюсь, нас готовили к автономке в авральном порядке. Буквально за несколько дней до этих трагических событий мы вернулись после продолжительного похода, где был выявлен ряд неисправностей, выходов из строя матчасти, исправить которые собственными силами не представлялось возможным. Мне было приказано флагмехом составить ремонтную ведомость для судоремонтного завода в Палагубе. Во время зарядки АБ (аккумуляторных батарей) около 22 часов ко мне на ПЛ прибыл помфлагмеха Сверчков, подписал ремонтную ведомость и сказал, что мне ее завтра (то есть 11.01) нужно как можно скорее доставить на завод, так как с заводом достигнута договоренность, что все необходимые нам работы они будут проводить, присылая рабочих на лодку, ПЛ в завод ставить не надо, таким образом, мы одновременно будем делать заводской ремонт и заниматься вопросами БП и ПП. Утром, после подъема

флага, обо всем этом я доложил командиру Бегебе в присутствии старпома Симоняна и предложил: пока будет идти проворачивание, я вернусь с рабочими бригадами и приступлю к работам. Командир выслушал и, обращаясь к Симоняну, промолвил: «Ну, вы решайте этот вопрос вместе с командиром БЧ-5». После этого Симонян сказал, что сам проведет проворачивание, и я убыл на завод. Это было около 8 часов».

Итак, по итогам расследования против командира Б-37 было заведено уголовное дело. Против командира БЧ-5 лодки Г.А. Якубенко дела не заводили.

Дела судебные

История суда над капитаном 2-го ранга Бегебой настолько неожиданна по своим поворотам и последствиям, что, безусловно, заслуживает отдельного подробного рассказа. Думается, что никто лучше не расскажет о том памятном для всех североморцев суде, чем его председатель Ф.Д. Титов. Из воспоминаний генерал-майора юстиции в отставке Титова Федора Дмитриевича: «Решение Президиума ЦК КПСС, приказ министра обороны и мнение нового командующего флотом вызвали необходимость обстоятельного, объективного и очень взвешенного изучения материалов следствия, поэтому к этой работе я привлек самых опытных судей Военного трибунала.

После доклада прокурора флота полковника юстиции Титкова и моего содоклада было принято решение о предании командира подводной лодки Б-37 капитана 2-го ранга А.С. Бегебы суду Военного трибунала и о проведении судебного процесса в Полярном. После этого уже не обвиняемому, а подсудимому было предъявлено обвинительное заключение, а также разъяснено, что в процессе рассмотрения дела в судебном заседании у него имеется право на защиту. По просьбе Военного трибунала Мурманская коллегия адвокатов выделила своего представителя для защиты подсудимого, но после нескольких минут общения от его услуг пришлось отказаться, так как адвокатом была женщи-

на, у которой не было ни малейшего представления о специфике подводного флота. В результате Бегеба заявил, что в суде будет защищать себя сам, и ему были разъяснены все правовые нормы, которыми он имеет право пользоваться как защитник.

Как уже упоминалось, большое внимание было уделено подбору народных заседателей. Недопустимо выносить дело на судебное разбирательство, если народные заседатели недостаточно основательно ознакомлены с материалами рассматриваемого дела. Для участия в судебном разбирательстве были определены следующие народные заседатели: капитан 1-го ранга Шкодин — опытный подводник и капитан 2-го ранга Савельев, замполит подводной лодки того же проекта, что и Б-37, недавно закончивший юридический факультет Военно-политической академии. Названные товарищи отнеслись к исполнению возложенных на них обязанностей с высоким чувством ответственности и за восемь дней изучили все представленные материалы, после чего они были ознакомлены с нормами процессуального закона о том, что в совещательной комнате при вынесении приговора они подают свой голос первыми, а председательствующий последним.

Судебное заседание началось 18 июня 1962 г., на всю процедуру было предусмотрено три дня и еще один день на прения сторон и составление приговора.

После объявления состава и участников суда отводов и других заявлений не последовало. Зачитывается обвинительное заключение, в котором командиру подводной лодки Б-37 капитану 2-го ранга Бегебе Анатолию Степановичу вменяется в вину:

— преступно-халатное отношение к исполнению своих служебных обязанностей и систематическое нарушение требований Корабельного устава (КУ) и Наставлений военно-морского флота;

— 11 января 1962 года вопреки требованиям ст. ст. 271 и 272 КУ ушел с корабля и отпустил командира БЧ-5 инженер-капитан-лейтенанта Якубенко. В результате этого оставшиеся на корабле старший помощник командира капитан-лейтенант Симонян и командир моторной группы инженер-лейтенант Тагидний, не допущенные к самостоятельной работе по управле-

нию кораблем, не смогли обеспечить полное руководство по осмотру и проворачиванию оружия и технических средств;

— во время возникшего на подводной лодке пожара около 8 час. 20 мин. Бегеба не выполнил долг командира, как это предусмотрено ст. 156 КУ и ст. 13 Наставления по борьбе за живучесть подводной лодки. Зная, что в лодке осталось много людей, в главный командный пункт лодки он не спустился, обстановку не выяснил, личный состав на борьбу за живучесть корабля не возглавил и занялся выполнением второстепенных, не столь важных в создавшейся обстановке вопросов, по существу, отстранившись от командования кораблем;

— личный состав, лишенный руководства и не подготовленный к борьбе за живучесть в сложных условиях, не смог организовать свои усилия в этом направлении и устремился в сторону кормы лодки, ища там спасения;

— от происшедшего вскоре взрыва погибло большое количество людей и затонули две подводные лодки — Б-37 и стоявшая рядом с ней С-350;

— в нарушение ст. 126 КУ Бегеба недостаточно осуществлял контроль за боевой подготовкой личного состава, за состоянием оружия и технических средств, а также организации службы на корабле, вследствие чего на подводной лодке Б-37 по вине личного состава имели место две аварии: в 1960 году — попадание морской воды в боевую торпеду и вывод ее из строя и в 1961 году — попадание воды в аккумуляторную батарею;

— Бегеба не проявил надлежащей требовательности к своему старшему помощнику капитан-лейтенанту Симоняну в части сдачи им зачетов на допуск к самостоятельному управлению кораблем.

После зачитания обвинительного заключения выясняю у подсудимого: понятно ему, в чем он обвиняется, и признает ли он себя виновным в предъявленном ему обвинении. Бегеба ответил: «Обвинение понятно. Виновным в том, что произошло на подводной лодке утром 11 января 1962 года, себя не признаю. Что касается аварийных происшествий, имевших место в 1960 и в

1961 годах во время автономного плавания, за них вышестоящим командованием я был наказан в дисциплинарном порядке. Оспаривать эти факты не имею оснований”.

Как было намечено, слушание по делу завершилось в течение трех дней, хотя ежедневно приходилось продлевать время работы трибунала. В процессе подготовки дела к расследованию в суде, особенно после детального ознакомления со всеми его материалами, многое пришлось пережить, передумать, пропустить через сердце, чтобы сделать единственно правильный и обоснованный вывод. С одной стороны — тяжелейшая катастрофа с многочисленными человеческими жертвами и огромным материальным ущербом, решение высшего партийного органа, приказ министра обороны, выводы командования ВМФ, мнение ученых во главе с таким авторитетом, как академик А.П. Александров, наконец, материалы органов следствия. С другой — требования закона обоснованно и убедительно определить, в чем конкретно состоит вина командира в случившейся катастрофе.

Анализу всех этих обстоятельств приходилось уделять главное внимание на всех стадиях судебного разбирательства, взвешивая на весах правосудия малейшие доводы как обвинения, так и защиты. В 10 часов 15 минут 22 июня состав суда удалился в совещательную комнату и приступил детально, “по полочкам” раскладывать все “за” и “против”, стараясь не упустить ни малейшего аргумента. В итоге после длительного обсуждения пришли к единому выводу: Бегеба не виновен, а если и виновен, то только в том, что не погиб в результате возникшего на лодке пожара и взрыва, но за это, как известно, не судят. Первым такое мнение высказал капитан 1-го ранга Шкодин. После того как мы пришли к единому мнению, понадобилось еще более четырех часов для составления приговора, поскольку снова и снова приходилось обращаться к материалам дела, статьям уставов и наставлений.

В 22 часа 40 минут 22 июня 1962 года комендант суда командовал: “Встать! Суд идет!”

Я достал из папки текст приговора и, стараясь преодолеть волнение, приступил к его оглашению.

ПРИГОВОР ИМЕНЕМ СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК. 22 июня 1962 года Военный трибунал Северного флота в составе: председательствующего полковника юстиции Титова, народных заседателей — капитана 1-го ранга Шкодина, капитана 2-го ранга Савельева, при секретаре гражданке Сухорадо, с участием военного прокурора Северного флота полковника юстиции Титкова, в закрытом судебном заседании в гор. Полярном рассмотрел дело по обвинению бывшего командира подводной лодки Б-37 211-й бригады 4-й эскадры подводных лодок Северного флота капитана 2-го ранга Бегебы Анатолия Степановича, рождения 23 января 1925 года, уроженца гор. Ташкента, русского, проживающего в гор. Полярном Мурманской области, с высшим образованием, женатого, исключенного из членов КПСС в связи с настоящим делом, ранее не судимого, на военной службе с октября 1943 года, в совершении преступления, предусмотренного ст. 260 п. “а” Уголовного кодекса РСФСР.

На основании судебного разбирательства дела Военный трибунал

Установил: Предварительным следствием Бегебе предъявлено обвинение в том, что он, являясь командиром подводной лодки Б-37, преступно-халатно относился к исполнению своих служебных обязанностей, систематически нарушая требования Корабельного устава и наставлений Военно-морского флота.

11 января 1962 года вопреки требованиям ст. ст. 271 и 272 КУ ВМФ ушел с корабля сам и отпустил командира электро-механической боевой части (БЧ-5) подводной лодки инженер-капитан-лейтенанта Якубенко. В результате этого оставшиеся на корабле старший помощник командира капитан-лейтенант Симонян и командир моторной группы инженер-лейтенант Тагидний, не допущенные к самостоятельному управлению кораблем, не могли обеспечить полноценное руководство по осмотру и проворачиванию оружия и технических средств.

Во время возникшего на подводной лодке 11 января 1962 года около 8 часов 20 минут пожара Бегеба не выполнил долг коман-

дира, как это предусмотрено ст. 156 Корабельного устава ВМФ и ст. 13 Наставления по борьбе за живучесть подводной лодки (НБЖ ПЛ-61).

Зная, что в лодке осталось много людей, в главный командный пункт лодки он не спустился, обстановку не выяснил, личный состав на борьбу за живучесть корабля не возглавил и занялся выполнением второстепенных, не столь важных в создавшейся обстановке вопросов и, по существу, самоустранился от командования кораблем.

Личный состав, лишенный руководства и не подготовленный к борьбе за живучесть корабля в сложных условиях, не мог организовать свои усилия в этом направлении и устремился в сторону кормы, ища спасения.

От происшедшего вскоре взрыва погибло большое число людей и затонули 2 подводные лодки: Б-37 и стоявшая с нею рядом С-350.

В нарушение ст. 126 Корабельного устава Бегеба недостаточно осуществлял контроль за боевой подготовкой личного состава, за состоянием организации службы, оружия и технических средств, вследствие чего на подводной лодке Б-37 по вине личного состава имели место 2 аварии: в 1960 году — попадание воды в боевую торпеду и вывод ее из строя и в 1961 году — попадание воды в аккумуляторную батарею. Кроме того, Бегеба не проявил надлежащей требовательности к своему старшему помощнику капитан-лейтенанту Симоняну в части сдачи им зачетов на допуск к самостоятельному управлению кораблем.

В суде Бегеба показал, что 11 января 1962 года перед подъемом флага Якубенко доложил ему о необходимости сходить на судоремонтный завод № 10 по делам службы, и Бегеба согласился с этим, однако разговора о том, чтобы Якубенко сошел с корабля для этой цели во время проворачивания, не было. Это обстоятельство подтверждается и показаниями Якубенко, который пояснил, что после разговора с Бегебой он вскоре обратился к старшему помощнику Симоняну за разрешением сойти с корабля для того, чтобы отправиться на завод, и о своем уходе

с корабля вскоре после подъема флага Бегебе не докладывал. Таким образом, утверждение Бегебы о том, что он не знал об отсутствии Якубенко на корабле во время проворачивания, находит подтверждение.

В части своих действий во время пожара на лодке Бегеба показал, что в тот момент, когда он примерно в 8 часов 20 минут направился с причала на лодку, то увидел, как из ограждения рубки повалил густой дым. Он тут же доложил об этом по телефону начальнику штаба эскадры контр-адмиралу Юдину, который в этот момент находился в комнате оперативного дежурного, и сразу же догадался пройти в центральный пост или на мостик лодки, но из-за дыма, валившего под напором изнутри лодки, пройти в нее не смог. В тот момент через дверь ограждения рубки вышел старшина 1-й статьи Параскан, лицо которого было в копоти. Бегеба спросил у Параскана, что случилось, и поскольку тот ничего не ответил, то, не задерживаясь возле него, побегал к кормовому люку с тем, чтобы проникнуть в лодку через 7-й отсек. При этом Бегеба, увидев на крыше ограждения рубки матроса Черкасова, который нуждался в помощи, приказал матросам поднять его оттуда и сам принял в этом участие. Пока матросы открывали люк 7-го отсека, Бегеба снова пытался проникнуть в лодку через верхний рубочный люк, но, войдя в дверь ограждения рубки, из-за едкого густого дыма был вынужден выйти оттуда и в этот момент ощутил толчок, а затем оказался в воде за бортом лодки. Эти объяснения Бегебы находят подтверждение в показаниях ряда свидетелей. Так, свидетели Денисов, Барщиков, Вязников, Букин и Потапов показали в суде о том, что Бегеба сразу же после возникновения пожара позвонил по телефону и кому-то доложил о пожаре, а после этого он побегал на лодку. Свидетель Сидельников показал, что Бегеба после доклада о пожаре по телефону бросился на лодку, открыл дверь в ограждении рубки и из нее повалил дым, поэтому пройти в лодку он не мог. Свидетели Барщиков и Потапов пояснили, что во время пожара они также пытались проникнуть в лодку, но из-за густого дыма сделать этого не смогли. Свидетели Денисов и

Потапов показали, что Бегеба приказал им вскрыть люк 7-го отсека, что они успели лишь развернуть кремальеру люка и в этот момент взрывом были выброшены за борт.

По заключению экспертов в суде, Бегеба в сложившихся условиях мог осуществить связь с личным составом только кормовых отсеков лодки и лишь через люк 1-го отсека, так как проникнуть в центральный пост и на мостик было невозможно.

Таким образом, Военный трибунал находит, что Бегеба пытался проникнуть в лодку, выяснить обстановку и возглавить борьбу за живучесть корабля, однако сложившиеся условия и быстротечность событий (от момента возникновения пожара до взрыва прошло не более 4—5 минут) не позволили ему выполнить это.

Военный трибунал находит также, что в данном случае Бегеба поступил правильно, лично доложив о пожаре по телефону. Бегеба в суде показал, что он решил немедленно доложить о пожаре по телефону оперативному дежурному, чтобы быстрее получить помощь береговых средств тушения пожара, а также ввиду того, что телефон прямой связи с оперативным дежурным находился в двух шагах и поблизости от себя Бегеба в тот момент никого не видел. Свидетели Денисов, Баршиков, Вязников, Букин, Потапов и Сидельников пояснили в суде, что на доклад о пожаре по телефону Бегеба потратил очень мало времени. По заключению экспертов в суде, действия Бегебы как в части личного доклада командованию о пожаре, так и в целом последовательность его действий в процессе пожара являются правильными.

Из заключения экспертов усматривается также, что допуск старшего помощника командира корабля к самостоятельному управлению кораблем является элементом подготовки его к должности командира и не связан с полноценным исполнением обязанностей старшего помощника при стоянке корабля в базе. На должность старшего помощника командира подводной лодки Б-37 Симонян назначен незадолго до происшествия на лодке, и поэтому вменять в вину Бегебе, что он не проявил к Симоняну надлежащей требовательности в части сдачи им зачетов на самостоятельное управление кораблем, оснований не имеется.

Исходя из изложенного, указанные выше эпизоды обвинения, предъявленные Бегебе предварительным следствием, подлежат исключению как не нашедшие подтверждения в процессе судебного следствия.

Что касается других эпизодов обвинения Бегебы, предъявленных ему предварительным следствием, то в процессе судебного разбирательства установлено, что они имели место, но не в том объеме, как об этом сказано в обвинительном заключении.

Бегеба 11 января 1962 года после подъема флага, когда личный состав стал спускаться вовнутрь подводной лодки, т.е. приблизительно в 8 часов 1—2 минуты, ушел на плавказарму № 82 (ПКЗ-82), стоявшую у 4-го причала непосредственно за кормой подводной лодки Б-37, и возвратился оттуда к своей лодке примерно через 8—9 минут, т.е. около 8 часов 10 минут, а не в 8 часов 20 минут, перед самым появлением дыма из ограждения рубки подводной лодки, как об этом сказано в обвинительном заключении.

Возвратившись к подводной лодке, Бегеба на лодку не пошел, а остался на причале и находился там в течение 10 минут до возникновения пожара.

Это обстоятельство подтверждается показаниями как самого Бегебы, так и свидетелей Букина, Денисова и Барщикова. Бегеба показал, что после подъема флага он ушел на ПКЗ-82 по естественным надобностям, пробыл там 3—4 минуты и не позже 8 часов 10 минут возвратился на 3-й причал, с которого в течение примерно 10 минут наблюдал за ходом проворачивания механизмов на внешней части подводной лодки.

Свидетель Денисов, являвшийся 11 января 1962 года верхним вахтенным и находившийся в тот момент на 3-м причале около подводной лодки Б-37, видел, как Бегеба после подъема флага уходил от подводной лодки в сторону ПКЗ-82, а затем увидел его на причале возле лодки до начала пожара.

Свидетель Букин показал, что он приблизительно в 8 часов 10 минут видел Бегебу, когда он возвращался к подводной лодке от ПКЗ-82, и разговаривал с ним. Это обстоятельство подтвердил и свидетель Барщиков.

Своими действиями Бегеба допустил нарушение статей 184 и 271 Корабельного устава ВМФ тем, что, уходя с подводной лодки на короткое время, он не сообщил об этом своему старшему помощнику капитан-лейтенанту Симоняну и тем самым не оставил его на это время за себя, а также тем, что, возвратившись к подводной лодке в тот момент, когда личный состав занимался осмотром и проворачиванием оружия и технических средств, остался на причале и на лодку не зашел.

Судом установлено, что в подготовке личного состава подводной лодки Б-37 к борьбе за живучесть корабля имели место недостатки, однако, как это видно из показаний свидетелей Журавеля и Сверчкова, а также Бегебы, они не носили столь серьезного характера, чтобы можно было сделать вывод о неподготовленности личного состава для борьбы за живучесть корабля в сложных условиях. В частности, недостатки, отмеченные при проверке этого вопроса на подводной лодке Б-37 штабом 21-й бригады подводных лодок 27 декабря 1961 года, были устранены к 3 января с.г., а 10 января эта лодка сдала задачу № 1 с оценкой “хорошо”.

О достаточном уровне подготовки личного состава свидетельствует и тот факт, что в 1961 году подводная лодка Б-37 непрерывно находилась в числе кораблей первой линии, успешно выполняла поставленные задачи, более 80 дней несла боевое дежурство и в январе с.г. готовилась к автономному плаванию на полный срок.

Тщательное исследование в суде обстоятельств катастрофы, прорыва газов под большим давлением и мгновенного вывода из строя значительной части личного состава, а также скоротечность событий не позволили оставшимся в живых до взрыва людям кормовых отсеков осуществить борьбу за живучесть корабля и их спасение. Такой вывод подтверждается, в частности, тем фактом, что, как это видно из заключения экспертной медицинской комиссии (том II, л.д. 192), из 40 трупов, извлеченных из подводной лодки Б-37, в 29 случаях непосредственной причиной смерти явилось острое отравление окисью углерода.

Утверждение обвинительного заключения о том, что личный состав лодки, лишенный руководства и не подготовленный к борьбе за живучесть корабля, не мог организовать свои усилия в этом направлении и устремился в сторону кормы, ища спасения, сделано лишь на том основании, что матросы Чехов, Дураков, Панченко, Литвинов и Ярмухаметов покинули боевые посты и выбрались на верхнюю палубу через люк 7-го отсека.

В суде, однако, установлено, что Панченко, Дураков и Ярмухаметов находились у своих заведений в 7-м отсеке, Литвинов — в корме 6-го отсека, а Чехов струей воздуха при возникновении пожара был отброшен в 5-й отсек; когда он пришел в чувство и, ощутив едкий дым, надел противогаз, то взрывом был выброшен в 6-й отсек, откуда затем и выбрался наверх через люк 7-го отсека.

Таким образом, самовольного оставления личным составом своих постов и сосредоточения в корме в действительности не было.

На подводной лодке Б-37 действительно имели место случаи попадания забортной воды: в 1960 году — в торпеду и в 1961 году — в отдельные элементы аккумуляторной батареи, однако данные случаи, как это видно из заключения экспертов в суде, относятся к аварийным происшествиям, а не к авариям, как об этом указано в обвинительном заключении. Хотя непосредственным виновником этих происшествий Бегеба и не является, в то же время в силу требований ст. 126 КУ ВМФ он как командир корабля несет ответственность за боевую подготовку, состояние оружия и технических средств и за воспитание личного состава, по вине которого произошли указанные выше аварийные происшествия.

Исходя из изложенного, Военный трибунал находит, что в своей служебной деятельности Бегеба допустил грубые нарушения требований Корабельного устава ВМФ, в частности, ст. ст. 126, 184 и 271, однако эти его действия не могут служить основанием для вывода о том, что Бегеба преступно-халатно относился к исполнению своих служебных обязанностей, так как до-

пущенные им нарушения не носили систематического характера и не добыто данных о том, что они повлекли за собою тяжелые последствия.

На основании всего вышеизложенного и руководствуясь ст. ст. 303 и 316 Уголовно-процессуального кодекса РСФСР, Военный трибунал Северного флота приговорил: Бегебу Анатолия Степановича по ст. 260 п. “а” УК РСФСР оправдать. Мера пресечения в отношении его — подписку о невыезде — отменить. Приговор может быть обжалован в кассационном порядке в Военную коллегия Верховного суда Союза ССР в течение семи суток со дня провозглашения приговора.

Подлинный за надлежащими подписями. Верно: Председатель Военного трибунала Северного флота полковник юстиции Ф. Титов».

Бросил взгляд в зал. Полнейшее оцепенение присутствующих. Все продолжают молча стоять, никто не ожидал полного оправдания подсудимого.

Первым пришел в себя и выскочил из зала военный прокурор полковник юстиции Титков. Несмотря на позднее время, он сумел организовать катер, на котором незамедлительно убыл в Североморск и, как вменилось позже, сразу доложил адмиралу Касатову об оправдательном приговоре капитану 2-го ранга Бегебе.

В свой рабочий кабинет я попал в середине следующего дня, и сразу же начальник канцелярии Военного трибунала передал мне приказание командующего: немедленно прибыть к нему.

Через несколько минут открыл двери штаба флота. Не успел толком доложить о своем прибытии, как адмирал, стуча кулаком по столу, набросился на меня с упреками:

— Вы что, решили Президиум ЦК партии учить! И выбили у меня из рук рычаг, с помощью которого я хотел повернуть всю работу командиров по искоренению серьезных недостатков в службе и укрепить дисциплину! Вы что, решили быть умнее тех, кто был в госкомиссии, которая разбиралась в происшествии, прокуратуры флота, четыре месяца проводившей следствие по этому делу!!!

Эту тираду командующий закончил тем, что заявил: такой приговор не соответствует действительности и по протесту военной прокуратуры флота будет изменен, а Бегеба все же будет осужден...

Я малость вспылил и заявил:

— Что вы на меня кричите, ведь я вам в своей работе не подчинен!

Касатонов, топнув ногой, буквально закричал:

— А кому же вы подчинены?

Ответ был дан твердо и спокойно:

— Я подчинен советскому правосудию!

При этой встрече присутствовал член Военного совета Федор Яковлевич Сизов, который молчал, однако незаметно держал меня за рукав тужурки, давая понять, чтобы я не слишком горячился. Собственно, на этом встреча закончилась. Каждый остался при своем мнении. Чувствовалось, что военный прокурор активно поработал по нагнетанию страстей вокруг приговора не только с командующим, но и с политработниками и командирами, и не только Северного флота. На следующий день со мной долго и обстоятельно по телефону беседовал председатель Военной коллегии Верховного суда СССР генерал-лейтенант В.В. Борисоглебский, а еще дня через три-четыре последовал звонок из ЦК КПСС. Звонили по поручению Н.С. Хрущева. Меня на месте не оказалось, поэтому мой заместитель полковник юстиции В.П. Маслов по просьбе звонившего зачитал ему весь текст приговора, на что ему было сказано:

— В документе, поступившем в ЦК от Генерального прокурора, об этом изложено несколько иначе. Пришлите копию приговора в Москву.

Подготовка к процессу, сам процесс, а особенно нервная обстановка, сложившаяся после оглашения оправдательного приговора, изрядно измотали меня и совпали со сроками моего очередного отпуска. А тут как раз подоспели две путевки в санаторий Кисловодска. Позвонил в Москву и получил “добро”. И я решил в начале августа использовать свое право на отдых.

Правда, генерал Борисоглебский предложил выехать дня на два раньше, чтобы можно было встретиться и обсудить дело Бегебы, поскольку командованием Северного флота поднята большая шумиха.

В Москве я сразу же поспешил в кабинет Виктора Валерьяновича. От него узнал, какой переполох поднял оправдательный приговор не только в Генеральной прокуратуре, но и среди всей юридической общественности столицы. В головах многих не укладывалось, как Военный трибунал флота осмелился принять решение об оправдании командира подводной лодки Б-37, несмотря на выводы государственной комиссии, решение высшего партийного органа и министра обороны.

— До ознакомления с материалами шеститомного уголовного дела, — ответил я, — у меня не было оснований сомневаться по поводу решений этих авторитетных органов, но после тщательного изучения всех собранных материалов возникли сомнения в виновности Бегебы. Отдаю себе отчет, что в случае отмены приговора вышестоящим судом могу быть исключенным из партии, разжалован в воинском звании и уволен с военной службы.

Под конец нашей беседы генерал Борисоглебский спросил, есть ли у меня какие-либо просьбы в связи с поступившим в Военную коллегия протестом военной прокуратуры Северного флота. Высказал два пожелания. Первое: рассмотреть протест под его личным председательством. Второе: в составе суда желательно участие постоянных членов Военной коллегии, а не запасных, периодически привлекаемых из военных трибуналов округов, флотов, групп войск. Впоследствии все мои просьбы были учтены. На прощание Виктор Валерьянович крепко пожал мне руку, пожелал хорошего отдыха, порекомендовал не думать об этом деле и заверил, что все будет рассмотрено по закону и по совести.

Находясь в санатории, я, как ни старался, не мог отвлечься от тревожных размышлений. В голову постоянно лезли мысли о том, как надлежит устраивать свою дальнейшую жизнь, если под сильным давлением власть предержащих оправдательный при-

говор в отношении Бегебы будет отменен. Единственное, что вносило определенное успокоение, так это эпизод, случившийся в последний рабочий день, накануне отъезда из Североморска. Когда я уже передал все дела своему заместителю полковнику В.П. Маслову и собирался пойти попрощаться со своими сослуживцами, в кабинет вошла секретарь и попросила принять трех капитанов 1-го ранга. Хотел переадресовать их Василию Павловичу, но мне сообщили, что посетители настаивают на персональной встрече и много времени не займут. Вошедшие немолодые офицеры, как по команде, опускаются передо мной на колени, низко кланяются, и один из них говорит:

— Мы пришли к вам, товарищ полковник, чтобы отдать дань уважения суду, выразить свою признательность по поводу принятого справедливого решения в отношении командира подводной лодки и заявить: благодаря вам мы убедились, что есть еще справедливое правосудие. Спасибо вам за это и низкий земной поклон.

Надо ли говорить, что после постоянной нервозности и мощного давления со стороны всех вышестоящих инстанций подобная сцена произвела на меня сильное впечатление, на глаза навернулись слезы, я еле-еле выдал из себя слова благодарности, пожал каждому руку, и моряки вышли из кабинета. Позже я очень сожалел, да и сейчас сожалею, что, растерявшись и расстроившись, не поинтересовался их фамилиями и занимаемыми должностями...

Отпуск подходил к концу, и, несмотря на отличное питание, я потерял в весе несколько килограммов. Накануне отъезда сижу на лавочке у спального корпуса и пытаюсь дочитать библиотечную книгу. Подходит сотрудница санатория, протягивает уже распечатанную телеграмму. Читаю, а по щекам невольно катятся слезы. Заметив мое состояние, женщина спрашивает:

— Вас судили, что ли?

И я каким-то сдавленным голосом, преодолевая комок в горле, отвечаю:

— Нет. Судил я.

В тексте телеграммы было буквально следующее: “ОПРАВДАТЕЛЬНЫЙ ПРИГОВОР ОСТАВЛЕН СИЛЕ ТЧК РАД ПРАВОСУДИЮ ТЧК ПОЗДРАВЛЯЮ ТЧК МАСЛОВ”.

Возвратившись в Москву, поспешил в Военную коллегия для решения текущих вопросов, а также чтобы поблагодарить товарищей за не менее смелое решение и ознакомиться с текстом Определения на кассационный протест военного прокурора Северного флота. С огромным волнением приступаю к чтению документа:

**ВЕРХОВНЫЙ СУД СОЮЗА ССР ОПРЕДЕЛЕНИЕ № 2—037
ВОЕННАЯ КОЛЛЕГИЯ ВЕРХОВНОГО СУДА СССР** в составе: Председательствующего — генерал-лейтенанта юстиции Борисоглебского и членов: генерал-майора юстиции Терехова, полковника юстиции Козлова, рассмотрела в заседании от 23 августа 1962 г. кассационный протест военного прокурора Северного флота на приговор военного трибунала Северного флота от 22 июня 1962 г., которым был оправдан бывший командир подводной лодки Б-37 211-й бригады 4 эскадры подводных лодок Северного Флота капитан 2-го ранга Бегеба Анатолий Степанович, родившийся 23 января 1925 года в городе Ташкенте, обвинявшийся в совершении преступления, предусмотренного п. “а” ст. 260 УК РСФСР.

Заслушав доклад полковника юстиции Козлова и заключение заместителя Главного военного прокурора генерал-майора юстиции Викторова об удовлетворении кассационного протеста и отмене приговора с возвращением дела на новое судебное рассмотрение, установила: Органами предварительного следствия Бегебе было предъявлено обвинение в том, что он, являясь командиром подводной лодки Б-37, преступно-халатно относился к исполнению своих служебных обязанностей, систематически нарушая требования Корабельного устава и Наставлений военно-морского флота.

11 января 1962 года вопреки требованиям ст. ст. 271 и 272 Корабельного устава ушел с корабля сам и отпустил командира электромеханической боевой части (БЧ-5) подводной лод-

ки инженер-капитан-лейтенанта Якубенко. В результате этого оставшиеся на корабле старший помощник командира капитан-лейтенант Симонян и командир моторной группы инженер-лейтенант Тагидний, не допущенные к самостоятельной работе по управлению кораблем, не смогли обеспечить полноценное руководство по осмотру и проворачиванию оружия и технических средств.

Во время возникшего на подводной лодке 11 января 1962 года около 8 час. 20 мин. пожара Бегеба не выполнил долг командира, как это предусмотрено ст. 156 Корабельного устава и ст. 13 Наставления по борьбе за живучесть подводной лодки. Зная, что в лодке осталось много людей, в главный командный пункт лодки он не спустился, обстановку не выяснил, личный состав на борьбу за живучесть корабля не возглавил и занялся выполнением второстепенных, не столь важных в создавшейся обстановке вопросов, по существу, самоустранившись от командования кораблем.

Личный состав подводной лодки, лишенный руководства и не подготовленный к борьбе за живучесть корабля в сложных условиях, не смог организовать свои усилия в этом направлении и устремился в сторону кормы лодки, ища там спасения.

От происшедшего вскоре взрыва погибло большое число людей и затонули две подводные лодки: Б-37 и стоявшая с ней рядом С-350.

В нарушение ст. 126 Корабельного устава Бегеба недостаточно осуществлял контроль за боевой подготовкой личного состава, за состоянием оружия и технических средств, а также организации службы на корабле, вследствие чего на подводной лодке Б-37 по вине личного состава имели место две аварии: в 1960 году — попадание морской воды в боевую торпеду и вывод ее из строя и в 1961 г. — попадание воды в аккумуляторную батарею.

Бегеба не проявил надлежащей требовательности к своему старшему помощнику капитан-лейтенанту Симоняну в части сдачи им зачетов на допуск к самостоятельному управлению кораблем.

Военный трибунал флота вынес в отношении Бегебы оправдательный приговор, так как в ходе судебного разбирательства дела, как указано в приговоре, предъявленное Бегебе обвинение не нашло своего подтверждения.

Военный трибунал в обоснование приговора сослался на следующие мотивы. Объяснениями Бегебы и показаниями свидетеля Якубенко установлено, что 11 января 1962 года во время осмотра и проворачивания оружия и технических средств Якубенко был отпущен с корабля не Бегебой, а его старшим помощником Симоняном и Бегеба не знал об отсутствии Якубенко на корабле во время проворачивания.

Увидев, что из ограждения рубки идет густой дым, Бегеба, как это установлено в суде, лично доложил о пожаре по телефону начальнику штаба эскадры и после этого пытался проникнуть в лодку, выяснить обстановку и возглавить борьбу за живучесть корабля, однако сложившиеся условия и быстротечность события не позволили ему выполнить это. Исходя из объяснений подсудимого, показаний свидетелей и заключения экспертов, суд нашел, что действия Бегебы после возникновения пожара на подводной лодке были правильными.

Из заключения экспертов в суде, говорится далее в приговоре, усматривается, что допуск старшего помощника командира корабля к самостоятельному управлению является элементом подготовки его к должности командира. Симонян на должность старшего помощника командира подводной лодки Б-37 был назначен незадолго до происшествия на лодке, поэтому вменить в вину Бегебе то, что он не проявил к Симоняну надлежащей требовательности в части сдачи им зачетов на самостоятельное управление кораблем, оснований не имеется.

Вместе с тем суд нашел установленным, что Бегеба допустил следующие нарушения служебных требований:

— уходя утром 11 января 1962 г. с подводной лодки, он не сообщил об этом своему старшему помощнику и тем самым не оставил его на это время за себя, а возвратившись к подводной лодке в тот момент, когда личный состав занимался осмотром

и проворачиванием оружия и технических средств, остался на причале и на лодку не зашел, чем нарушил требования ст. ст. 184 Корабельного устава;

— в подготовке личного состава подводной лодки к борьбе за живучесть корабля имели место недочеты, но они не носили столь серьезного характера, чтобы можно было сделать вывод о неподготовленности личного состава для борьбы за живучесть корабля в сложных условиях;

— на подводной лодке Б-37 действительно имели место случаи попадания забортной воды в торпеду и отдельные элементы аккумуляторной батареи. Эти случаи, как установлено в суде, относятся к аварийным происшествиям, а не к авариям, как об этом указано в обвинительном заключении. Хотя Бегеба и не является непосредственным виновником этих происшествий, в то же время в силу ст. 126 Корабельного устава он как командир корабля несет ответственность за боевую подготовку, состояние оружия и технических средств, а также воспитание личного состава, по вине которого произошли указанные выше аварийные происшествия. Установив, что в своей служебной деятельности Бегеба допустил перечисленные выше грубые нарушения требований Корабельного устава, в частности, ст. ст. 126, 184 и 271, суд в приговоре указал, что эти его действия не могут служить основанием для вывода о том, что Бегеба преступно-халатно относился к исполнению своих служебных обязанностей, так как допущенные им нарушения не носили систематического характера и не добыто данных о том, что они повлекли за собой тяжелые последствия.

Военный прокурор Северного флота в своем кассационном протесте указывает, что оправдательный приговор в отношении Бегебы является неправильным, и просит отменить его, а дело направить на новое судебное рассмотрение в ином составе судей по следующим мотивам.

Суд необоснованно не усмотрел вины Бегебы в том, что в день катастрофы он отсутствовал сам на проворачивании оружия и технических средств, а также отсутствовал при этом меха-

ник корабля Якубенко. Давая Якубенко согласие на уход по делам службы на завод, говорится в протесте, Бегеба должен был предупредить Якубенко, что нельзя уходить с проворачивания механизмов, а когда уходил с корабля сам, то должен был убедиться, все ли на месте и не ушел ли механик Якубенко.

В отсутствие Бегебы за командира оставался старший помощник Симонян, а за Якубенко — командир моторной группы Тагидний, не допущенные к самостоятельному управлению. Не были также допущены к самостоятельному управлению командиры 3-й и 4-й боевых частей, рулевой и торпедной групп корабля.

При таком положении Бегеба, возвратившись из плавказармы, куда он ходил по естественным надобностям, должен был немедленно идти в подводную лодку для наблюдения за проворачиванием оружия и технических средств, а не прохаживаться по пирсу. Если бы Бегеба был на лодке, то он, указывается в протесте, своевременно обнаружил бы возгорание БЗО в торпедах и принял бы меры по борьбе за живучесть корабля. Именно халатное отношение Бегебы к своим служебным обязанностям повлекло за собой наступление тяжких последствий — гибель почти всего личного состава корабля. По показаниям оставшихся в живых Тараскина, Чехова, Литвинова, Дуракова и Ярмухаметова, никакой борьбы за живучесть во время пожара личным составом не велось, никаких команд по этому вопросу не подавалось, и спаслись они только потому, что самовольно оставили посты и поднялись наверх.

Суд признал, что действия Бегебы после возникновения пожара на лодке были правильными. Этот вывод суда основан на заключении экспертизы, “наспех составленном во время перерыва судебного заседания” и не соответствующем обстоятельствам, установленным в процессе предварительного следствия и судебного заседания. Правильным является, говорится в протесте, заключение экспертов на предварительном следствии о том, что Бегеба “обязан был спуститься в лодку, оценить обстановку и возглавить с главного командного пункта борьбу личного состава за живучесть, а при невозможности — организовать спа-

сение личного состава”. Между тем Бегеба, пока он звонил по телефону о пожаре дежурному, упустил время на это, в результате чего он не смог попасть в центральный пост и возглавить личный состав. Звонить же по телефону мог и верхний вахтенный Денисов, который почти одновременно с Бегебой подбежал к телефону.

При возникновении пожара Бегеба проявил полную бездеятельность, он не только не смог попасть в центральный пост и возглавить борьбу за живучесть, но, занимаясь второстепенными вопросами, никаких команд к спасению личного состава не подавал и оказался, как указано в протесте, “в воде между корпусом подводной лодки и стенкой пирса... не в результате взрыва, а еще до взрыва неизвестно по какой причине”.

Военный трибунал, признав, что Бегеба допускал нарушения требований Корабельного устава, не усмотрел в этом преступно-халатного отношения Бегебы к исполнению служебных обязанностей. Между тем установлено, что во время пожара 11 января 1962 г. личный состав корабля не вел никакой борьбы за живучесть, большое количество офицерского состава лодки не было подготовлено к самостоятельному управлению, до катастрофы на подводной лодке Б-37 было много аварий и поломок по вине личного состава. Именно эти обстоятельства: неподготовленность личного состава, низкая организация службы и большая аварийность — подтверждают, что командир корабля Бегеба не раз или в отдельном случае допустил халатность, а она допускалась им систематически и в конечном итоге привела к тяжким последствиям, выразившимся в гибели большого количества личного состава, что и дает основания утверждать, что Бегебой совершено преступление, предусмотренное п. “а” ст. 260 УК РСФСР.

Проверив материалы дела и обсудив доводы кассационного протеста военного прокурора, Военная коллегия находит оправдательный приговор в отношении Бегебы законным и обоснованным, так как выводы суда, изложенные в приговоре, полностью соответствуют установленным по делу данным.

Протест подлежит отклонению по следующим обстоятельствам. Как видно из показаний в суде подсудимого Бегебы и свидетеля Якубенко, которые косвенно подтверждаются показаниями допрошенного на предварительном следствии свидетеля Сидельникова, Якубенко отсутствовал на проворачивании оружия и механизмов по разрешению не Бегебы, а старшего помощника командира подводной лодки Б-37 Симоняна, поэтому, хотя отсутствие на корабле инженер-капитан-лейтенанта Якубенко во время проворачивания механизмов и снижало контроль и качество осмотра и проворачивания технических средств электро-механической боевой части, это обстоятельство не может быть вменено в вину Бегебе.

Расследованием причин катастрофы на подводной лодке Б-37, произведенным специальной комиссией, назначенной министром обороны, не установлено, что катастрофа произошла из-за неподготовленности или отсутствия при проворачивании механизмов кого-либо из командиров боевых частей и групп, поэтому следует признать правильным заключение экспертизы о том, что руководившие проворачиванием оружия и технических средств старший помощник командира Симонян, командиры боевых частей и групп и их заместители были подготовленными офицерами и отвечали требованиям, предъявляемым к ним.

При наличии таких данных не может быть вменено в вину Бегебе и то, что он в течение нескольких минут после отправления естественных надобностей и до возникновения пожара находился у лодки на причале, а не в центральном посту.

Как сказано в ст. 271 КУ-59: "...Осмотром и проворачиванием оружия и технических средств руководят командиры подразделений под общим руководством старшего помощника командира и под наблюдением командира корабля". Устав, таким образом, не определяет, откуда именно командир наблюдает за регламентными работами.

По этому вопросу непосредственный начальник Бегебы, командир бригады подводных лодок Щербаков в суде заявил: "...Командир во время проворачивания и осмотра механизмов и

оружия может быть и на мостике, иногда он может быть и на причале. Командир должен наблюдать за ходом проворачивания, он осуществляет общее руководство. С причала он мог видеть подвижные устройства, шпилевое устройство; с причала можно наблюдать, чем занимается личный состав, находясь на палубе”.

Ничем по делу не опровергнуты показания Бегебы в суде, в которых он суду рассказал, что, возвращаясь с плавказармы “...я сразу же подошел к корме лодки. Это было около 8 час. 10 мин. Дальше я шел по кромке причала в районе подводной лодки Б-37 и наблюдал за своим кораблем. Осматривая борт, палубу, останавливался, как и любой командир проверяет свой корабль со всех сторон”.

С учетом этих показаний Щербакова и Бегебы, заключений экспертиз следует признать, что, поскольку в это время еще не было никаких данных о том, что на подводной лодке начался пожар, тот факт, что Бегеба сразу же не прошел внутрь корабля, нельзя расценивать как преступную халатность, допущенную им.

В протесте явно неосновательно утверждается, что заключение экспертизы в суде о том, что действия Бегебы после возникновения пожара были правильными, дано наспех во время перерыва в судебном заседании. Данное утверждение представляется неубедительным уже по одному тому, что из протокола судебного заседания усматривается, что все эксперты, в том числе и те, которые ранее участвовали в даче заключения на предварительном следствии, в зале суда находились во все время процесса, они участвовали в исследовании всех доказательств по делу и просили на дачу заключения 3 часа.

Это время судом им было предоставлено. Через 3 часа 30 минут эксперты представили суду единодушное заключение и ответили суду на все поставленные участниками процесса вопросы, в том числе и на вопросы государственного обвинителя. При этом никто из экспертов не заявил, что времени для подготовки и дачи заключения им было предоставлено недостаточно.

Что же касается существа заключения экспертов на суде, то следует отметить, что правильность его полностью находит под-

тверждение и в показаниях свидетелей Щербакова, Денисова, Барщикова и Потапова, правдивость и добросовестность которых в протесте сомнению не подвергаются и из которых видно, что Бегеба, после того как он позвонил по телефону оперативно-му дежурному, сделал все, чтобы спуститься в подводную лодку и возглавить личный состав, однако ввиду скоротечности развивавшихся событий и по не зависящим от него причинам сделать этого не смог.

Тот факт, что Бегеба, звоня по телефону оперативно-му дежурному, якобы “упустил время” на то, чтобы попасть на лодку, не может быть поставлен ему в вину, так как, помимо заключения, показаниями в суде начальника штаба эскадры подводных лодок контр-адмирала Юдина, принявшего лично сообщение Бегебы о пожаре, установлено, что в данных конкретных условиях Бегеба имел право лично принять меры к оповещению оперативного дежурного, так как находился ближе всех, рядом с телефоном, и затратил на сообщение считанные секунды, после чего побежал на корабль. В частности, свидетель Юдин суду показал: “Так как события развивались очень быстро, источники и причины их были неизвестны, то, как начальник, я не могу его (Бегебу) обвинить в том, что он доложил о пожаре лично”. В суде показаниями свидетелей Денисова, Щербакова, Барщикова, которые в тот день, когда произошла катастрофа, в силу служебных обязанностей были наверху подводной лодки или рядом с ней на причале, установлено, что как только они услышали из рубки хлопок, увидели дым и бросились к лодке, то вместе с ними на лодке оказался и Бегеба (уже успевший сообщить о пожаре по телефону), который сначала пытался проникнуть в рубку корабля, а затем отдал команду открыть люки концевых отсеков, т.е. принял меры к тому, чтобы оказаться внутри корабля. Все они бросились к люкам, но открыть последние до взрыва не удалось.

При наличии таких показаний очевидцев поступков Бегебы и его действий после возникновения пожара следует признать, что утверждение протеста о том, что Бегеба при возникшем на лодке пожаре проявил бездеятельность и оказался в воде неизвестно

по какой причине еще до взрыва, является несправедливым, не соответствует материалам дела и ничем не мотивируется и в самом протесте.

Военный трибунал правильно признал, что, хотя Бегеба и допускал отдельные нарушения требований Корабельного устава, однако эти нарушения не являются результатом преступно-халатного отношения Бегебы к исполнению служебных обязанностей.

Этот вывод суда подтверждается не только заключением экспертизы и показаниями свидетелей, допрошенных в суде, но и такими объективными данными, как то, что, несмотря на отдельные недочеты в подготовке личного состава, подводная лодка Б-37 под командованием Бегебы много и хорошо плавала: она больше, чем другие подводные лодки эскадры, 85 дней в 1961 г. находилась в готовности № 1, курсовые задачи личным составом лодки выполнялись успешно, срывов выхода лодки в море не было; корабль, как один из лучших, был допущен к стрельбе на приз командующего Северным флотом, а непосредственно перед катастрофой личный состав подводной лодки Б-37 готовился к автономному дальнему плаванию в Атлантику, что поручается только лучшим кораблям.

Из карточки поощрений и взысканий Бегебы и его последней аттестации начальниками видно, что наряду с отдельными взысканиями, как правило, не связанными с халатностью или небрежностью Бегебы к исполнению своих прямых служебных обязанностей, Бегеба имел и ряд поощрений, характеризуясь как способный и перспективный офицер-подводник, достойный по своим деловым качествам к выдвижению на высшую должность. Достаточно отметить, что за несколько дней до катастрофы на лодке он был награжден ценным подарком “за успехи в боевой и политической подготовке, безаварийную эксплуатацию механизмов, постоянное поддержание боеготовности и высокую воинскую дисциплину на корабле”.

На основании изложенного и руководствуясь ст. ст. 45 и 49 Основ уголовного судопроизводства Союза ССР и союзных республик, Военная коллегия определила:

Приговор военного трибунала Северного флота от 22 июня 1962 года в отношении Бегебы Анатолия Степановича оставить без изменения, а кассационный протест военного прокурора того же флота — без удовлетворения.

Подлинное за надлежащими подписями. С подлинным верно: старший офицер военной коллегии, майор Савенков.

К 23 февраля 1963 года неожиданно для всех мне было присвоено очередное воинское звание — генерал-майор юстиции, полгода спустя был подписан приказ о назначении на должность начальника организационно-инспекторского отдела Военной коллегии Верховного суда СССР. Когда я пришел попрощаться с командующим Северным флотом, Владимир Афанасьевич тепло поблагодарил за пятилетнюю службу в Заполярье и сообщил, что Военный совет решил организовать в мою честь прощальный обед.

В воскресенье 24 сентября 1963 г. ровно в 14 часов все приглашенные собрались в салоне командующего. После того как были произнесены первые тосты, встреча приобрела неформальный характер и мой сосед за столом Семен Михайлович Лобов, отношения с которым всегда были хорошими, наклонился ко мне и сказал полупрошепотом:

— Всем ты, Федя, хороший парень, только вот Бегебу зря оправдал...

Адмирал Касатонов краем уха уловил эту фразу, встал из-за стола, разумеется, и мы все повскакали, наполнил свой бокал и сказал:

— Должен вам сообщить, что оправдательный приговор по делу Бегебы обсуждался в самой высокой инстанции страны и был признан обоснованным, правильным. Верховный суд не случайно его утвердил, отклонив протест военной прокуратуры. Давайте еще раз поднимем тост за Федора Дмитриевича и пожелаем ему здоровья и успехов в дальнейшей службе на высоком посту по руководству работой военных трибуналов!

Так вот оно в чем дело-то: оказывается, копия приговора, отправленная в ЦК КПСС, была там изучена, и выработанная

по ней позиция повлияла и на решение Военной коллегии, и на присвоение мне генеральского звания, и на назначение на высшую должность.

Так завершились споры и пересуды по поводу оправдательного приговора по делу командира подводной лодки 641-го проекта Б-37 211-й бригады 4-й эскадры подводных лодок капитана 2-го ранга Бегебы Анатолия Степановича».

Что и говорить, перипетии суда над Бегебой весьма впечатляют, и надо было обладать поистине железным характером и непоколебимой верой в правильность своего решения, чтобы, не боясь гнева первых лиц страны, отстаивать свою точку зрения, как полковник Титов! Что ж, во все времена были смелые и честные люди, были честные и смелые судьи, не признающие конъюнктуры, а твердо стоящие на страже законности и человечности.

Обследование лодок и их подъем

Первым из водолазов уже на следующий день после катастрофы спустился внутрь затонувшей подводной лодки Б-37 водолаз мичман Пашенко. Из его рассказа: «Опустившись в рубку, я оказался в шахте люка. Тубус был опущен. Я его поднял и застопорил. Осмотрел трап и нижний рубочный люк. Все было цело. Опустившись из рубки в центральный пост, увидел, что трап в центральном посту немного деформирован. В районе шахты перископа обнаружил металлический лист. Есть предположение, что это была дверь в штурманскую рубку. Осмотрел переборку между 2-м и 3-м отсеками. Повреждений не обнаружил. Некоторые приборы на переборке при нажатии на них рукой шатались. Переборочная дверь из 2-го отсека в 3-й была задраена на кремальерное кольцо... Дальше направился осматривать переборочную дверь из 3-го отсека в 4-й. На проходе были ящики, доски и много трупов. Трубы вентиляции оказались деформированными и смещены. Дверь из 3-го отсека в 4-й отсек приоткрыта сантиметров на 10, переборочные клинкеты закрыты. При слабом

освещении одной лампы в воде с различными плавающими предметами более подробно осмотреть отсек было невозможно. Вахтенного журнала и другой документации я не видел. Поднимаясь наверх, обнаружил в рубке тубус опять опущенным. Я вынужден был поднимать его головой, взяв на крючки, после чего пошел наверх. Опускаясь в тубус рубки, я ногой обнаружил человека в маске. Вынужден был сопроводить его в сторону от тубуса, чтобы не мешал проходу в отсек. В трюм центрального поста не спускался, так как в водолазном снаряжении это сделать невозможно. Спуск в люки людей в легководолазном снаряжении исключен. Изъятие трупов из отсека при нахождении подводной лодки под водой невозможно».

После первого разведывательного захода мичмана Пащенко в затонувшую лодку адмиралом Горшковым было велено продолжить осмотр центрального поста водолазами с целью поиска вахтенного журнала и других документов. Относительно погибших подводников было решено до подъема лодки их не доставать, чтобы не подвергать напрасному риску водолазов. Одновременно водолазам была поставлена задача обследовать дно возле Б-37 на предмет нахождения там неразорвавшихся боевых зарядных отделений торпед.

Начальник технического управления СФ капитан 1-го ранга И.А. Заводский: «О взрыве на подводной лодке Б-37 узнал у оперативного дежурного тыла флота и в 10 часов прибыл в Полярный. Получил доклады об обстановке от флагманского инженер-механика 211-й бригады инженер-капитана 2-го ранга Сверчкова и командира БЧ-5 Б-37 инженер-капитан-лейтенанта Якубенко. На подводной лодке Б-37 накануне была зарядка аккумуляторной батареи, которая кончилась в 22 часа 30 минут 10 января 1962 года. Вентилирование аккумуляторной батареи вытяжным вентилятором закончилось в три часа ночи 11 января. Флагманский инженер-механик 211 бригады проверял готовность аккумуляторной батареи к зарядке, а после окончания зарядки — правильное вентилярование аккумуляторной батареи. Процентное содержание водорода в аккумуляторных банках было 0,2 %.

После прибытия спасательного судна “Хибины” в 7-й отсек на Б-37 был послан водолаз для выяснения обстановки в отсеках. Он доложил, что в 7-м отсеке царит хаос и имеется много трупов. В 6-й отсек водолаза решили не посылать, так как была опасность водолазу запутаться в концах. При отливе, когда показалась рубка, мы с инженер-капитаном 2-го ранга Кульницким убедились, что в центральный пост водолаза в тяжелом снаряжении посылать не имело смысла, так как он был затоплен, а через открытый верхний рубочный люк непрерывно выходил воздух.

Таким образом, обстановка в первом приближении была ясна: 1-й, 3-й, 7-й отсеки были затоплены и дальнейшие спуски водолаза были нецелесообразны, так как спасти было некого, а водолаза могли потерять. В это же время при помощи аппаратуры “Кама” стали прослушивать обе подводные лодки: С-350 и Б-37, при помощи водолазов производили обстукивание корпусов лодок. Окончили прослушивать в 16.30, так как никаких сигналов и стуков с подводных лодок не слышали. После этого начали судоподъем... Безусловно, объявление боевой тревоги на подводной лодке Б-37 в момент, предшествующий взрыву, мобилизовал бы личный состав и усилил бы сопротивляемость подводной лодки аварии. Почему боевая тревога не была объявлена? Я затрудняюсь ответить. Очевидно, сказалось отсутствие командира подводной лодки и командира электромеханической боевой части».

Из заключения экспертной комиссии: «В результате катастрофы на подводной лодке Б-37 почти весь личный состав погиб от удушливого газа, травм и утопления. Из заключения по первому вопросу вытекает, что при правильных и своевременных действиях личного состава, а также при наличии твердого руководства в отсеках подводной лодки часть личного состава могла бы остаться в живых. Этот вывод подтверждается тем, что 5 человек из состава экипажа остались в живых и вышли из подводной лодки после взрыва. Обследование погибшего личного состава после подъема подводной лодки показало, что большая часть его в момент аварии устремилась в кормовые отсеки, не

приняла мер герметизации переборок и не воспользовалась при этом приборами ИДА и противогАЗами с гопкалитовыми патронами. Часть личного состава пыталась воспользоваться противогАЗами без гопкалитовых патронов, что при наличии в отсеках окиси углерода не могло спасти их от быстрого отравления. От возникновения пожара до взрыва промежуток времени составлял не менее 4—5 минут, которых было достаточно для герметизации отсеков и включения в прибор ИДА. После взрыва, распространившегося по всем отсекам подводной лодки, также не исключалось наличие в кормовых отсеках живых людей, что подтверждается выходом из подводной лодки после взрыва 5 человек и командой командира 7-го отсека “отдраить люк”, которую слышали вышедшие после взрыва из отсека. Факт наличия живого личного состава внутри подводной лодки после взрыва подтверждается медицинской экспертизой, которая установила наступление смерти части личного состава от утопления.

В соответствии с выпиской из вахтенного журнала подводной лодки Б-57, аварийная партия, прибывшая первой к аварийной подводной лодке, вызванная по приказанию начальника штаба 211-й бригады подводных лодок, убыла с корабля с приборами ИДА и аварийными фонарями в 9.10. Приказание о выделении аварийной партии получено на подводной лодке Б-57 в 8.45. Одновременно с объявлением боевой тревоги к месту катастрофы были высланы плавсредства береговой базы эскадры, в том числе водолазный бот ВРД-382, который прибыл к причалу № 2 и находился в готовности к спуску водолазов, вызваны пожарная команда гарнизона, санитарные машины и аварийно-спасательный отряд ГБ. По докладу водолазов ВРД-382, первый спуск для подъема затонувшего человека из аварийно-спасательной партии, старшины 2-й статьи Ливеранта произведен в 9.30, т.е. сразу после затопления кормовой части подводной лодки Б-37. Средства для оказания помощи аварийным кораблям были вызваны своевременно, однако аварийные партии для спасения личного состава подводной лодки Б-37 были вызваны с опозданием. Организованное спасение началось в 9.15. Единого руководства по

спасению личного состава не было. Конкретных задач руководящему личному составу, находящемуся на причале, по организации и руководству спасения не ставилось.

Одновременно с этим экспертная комиссия отмечает нерешительные и неправильные действия командира подводной лодки Б-37 капитана 2-го ранга Бегебы, который вместо принятия решительных мер для выяснения обстановки от отдраивания концевых отсеков самостоятельно докладывал по телефону и фактически наблюдал за быстро нарастающим ходом событий. **ВЫВОДЫ:** При наличии организованной борьбы с аварией на подводной лодке Б-37 и при использовании личным составом кормовых отсеков индивидуальных средств защиты представилось бы больше возможности для сохранения жизни людей, находящихся в этих отсеках. При своевременных мерах и четком управлении спасением представлялась возможность извлечь большое количество пострадавших из подводной лодки до погружения носовой части. Председатель экспертной комиссии контр-адмирал Матвеев, члены комиссии: контр-адмирал Пасхин, капитаны 1-го ранга Козик, Дицкий».

Пока члены государственной комиссии занимались опросами свидетелей катастрофы, прибывший в Полярный начальник аварийно-спасательной службы ВМФ легендарный контр-адмирал Н.П. Чикер уже осмотрел затонувшую Б-37.

После первого же подводного осмотра стало ясно, что подъем затонувшей Б-37 будет сложным, несмотря на двенадцатиметровую глубину у пирса. Дело в том, что лодка легла килем на гранитную скалу, и завести стропы для крепления понтонов было очень сложно. Для этого предстояло прорубать тоннели в скальном грунте под днищем лодки. Тоннели пробивали гидромониторами, после чего через них протаскивали проводники и стропы. Одновременно начали откачку воды из затопленного 7-го отсека. Постепенно уровень воды в нем снизился до полутора метров.

Когда протянули стропы и подвели понтоны, лодка была оторвана от грунта. После подвсплытия Б-37 отбуксировали к

1-му плавпирсу, где, перестрапливая, были осуществлены окончательное продувание и всплытие лодки.

Из воспоминаний бывшего командира БЧ-5 Б-37 Г.А. Якубенко: «Через некоторое время прибыли водолазы из аварийно-спасательной службы поселка Роста, и с их помощью началась эвакуация погибших из затонувшей ПЛ. До подъема ПЛ (а подняли ее только на 10-е сутки) тела всех погибших, за исключением личного состава 1-го и 2-го отсеков, были извлечены, т.е. извлекли всех тех, кого нашли. После подъема ПЛ ее на понтонах отбуксировали в Западную Лицу (подалее от людских глаз) и там поставили в плавдок, где отрезали носовую часть вплоть до третьего отсека. Так как переборка между вторым и третьим отсеками была повреждена, в доке наварили новую переборку. Повреждений в прочном корпусе больше не было, от лодки осталось пять отсеков из семи. Первого и второго отсеков после взрыва как таковых не было. Во время доковых работ были обнаружены останки нескольких человек в районе второго отсека. Эти останки забирал катер и увозил их в Полярный, где они и были захоронены в братской могиле, в которой были похоронены погибшие члены экипажа. После того как устранили все течи, лодку вывели из дока, какое-то время она оставалась в Западной Лице. Когда убедились, что вода в прочный корпус не попадает, ее отбуксировали в Росту на корабельное кладбище».

Одновременно шли обследование и подготовка к подъему соседней С-350. Там обстановка была намного легче с Б-37, на «эске» повреждений все же было намного меньше, чем у ее соседки, да и затопленными были всего лишь два носовых отсека.

Из воспоминаний капитана 1-го ранга в отставке О.К. Абрамова: «Долго разбирались в причинах отрыва двух первых отсеков, пока не установили, что уже после сдачи С-350 на Сормовском ССЗ было принято решение о дополнительном креплении прочного корпуса в районе перехода с большего диаметра на меньший (между 2-м и 3-м отсеками). Укрепить переход планировалось кницами, но этого не сделали — насколько я знаю, ни на одной лодке пр. 633 это решение не было выполнено!

ГК ВМФ адмирал флота С.Г. Горшков приказал причину отрыва двух первых отсеков оформить протоколом, и приказание было выполнено! На мой вопрос, почему протокол составляется в одном экземпляре, он ответил: “Так надо!” Утвердили протокол ГК ВМФ и, кажется, зам. министра судостроения. Внизу куча подписей... последняя — моя. До сих пор вижу погибших друзей и этот протокол, уместившийся на одном листе бумаги — еще и место свободное осталось.

После этой трагедии мы, офицеры экипажа, детально изучили свои действия во время аварии и в результате пришли к выводу, что сравнительно малые потери произошли благодаря высокому уровню подготовки всего личного состава подводной лодки и цепи случайностей. Надо сказать (это наше твердое убеждение), что если бы дополнительное крепление отсеков (32-мя кницами) было произведено еще до взрыва, личный состав 2-го отсека остался бы жив (а там из 11 погибших было 8 человек!).

Высокая выучка экипажа С-350 появилась благодаря тому, что после приема подводных лодок в 1959 г. он совершил большое количество сложнейших походов (испытания проекта на полную автономность, проверку на мореходность, участие в учении “Метеор”, стрельбу 6-торпедным залпом с глубины 100 м — впервые в СССР!). Экипаж имел огромный опыт действий в самых невероятных условиях. Должен сказать, что уровень подготовки экипажа Б-37 был не ниже, но ни мы, ни они с ситуациями, похожими на случившееся 11 января 1962 г., не встречались».

Из акта обследования С-350: «1-й отсек. Концевая прочная штампованная сферическая переборка на 17 шпангоуте смята по правому борту, имеет трещины по сварным швам варки комингсов торпедных аппаратов в переборку, комингсы торпедных аппаратов деформированы и смещены в сторону левого борта. Обшивка прочного корпуса в районе 18—29 шпангоутов имеет разрыв размером 1200—3000 мм и вмятину площадью 10 кв. м... 2-й отсек. Сварной шов стыка в районе 48—49 шпангоута разорван по периметру по длине около 80 %. Сварной шов в районе 50—51 шпангоутов имеет трещину в верхней части длиной 3000 мм. Наружные шпангоуты

прочного корпуса деформированы. Легкий корпус, носовая часть с оборудованием и устройствами до 20-го шпангоута, включая цистерну главного балласта № 1, оторвана. Разрушены и повреждены цистерны главного балласта № 2, 3, 4, 5 и топливные цистерны № 2 и 3. Длина разрывов швов достигает от 1,5 метра до 5 метров... Носовые горизонтальные рули, шпилевое и якорное устройство сорваны и утоплены... Аккумуляторная батарея залита морской водой... Электродвигатель шпиля сорван с фундамента и сдавлен торпедными аппаратами. Электродвигатель ЭТ-80 сорван с фундамента... Передние трубы носовых торпедных аппаратов вместе с приводами сорваны до комингсов прочной переборки. На торпедных аппаратах № 1, 3 сорваны задние крышки. Торпедные аппараты № 1, 3, 5 имеют смещение в сторону левого борта...

Группа дефектации определила, что: "Прочный корпус 1-го и 2-го отсеков вместе со штампосварной сферической переборкой с 17 шпангоута до 51 шпангоута с прилегающим легким корпусом восстановлению не подлежит... <...> 2. Системы и устройства в 1-м и 2-м отсеках восстановлению не подлежат. 3. Электрооборудование вспомогательных механизмов 1, 2, 3, 4 отсеков, не имеющих механических повреждений, подлежит немедленному демонтажу, разборке и тщательному дефектованию... 4. Торпедное вооружение в 1-м отсеке восстановлению не подлежит. Приборы управления торпедной стрельбой 1-го, 3-го отсеков подлежат замене. 5. Аппаратура радиосвязи, гидроакустики, радиолокации и штурманского вооружения требует демонтажа и дефектования».

Трагические параллели

Сегодня трудно сказать, о чем думал командующий Северным флотом адмирал А.Т. Чабаненко, когда выслушал доклад об обстоятельствах трагедии в Полярном. Вспомнил ли он о как две капли воды схожей трагедии, происшедшей два десятка лет назад на Тихом океане? Мне думается, что вспомнил.

...В 1942 году Николаевск-на-Амуре был далеким тыловым городом. Устье Амура, куда уж дальше от фронта! Однако совсем ря-

дом на океанских просторах шла яростная борьба Японии и США, и еще далеко не ясен был исход этого военно-морского поединка. Периодически у наших территориальных вод появлялись японские корабли и самолеты. Объявлять войну СССР Япония не осмеливалась, но свою враждебность демонстрировала в каждом удобном случае.

Так как японская угроза нападения была весьма реальной, устье Амура стремились надежно защитить. Специально созданная Николаевская военно-морская база отвечала за оборону Амурского лимана, Сахалинского залива, северной части Татарского пролива, за город и его порт. К середине 1942 года система обороны устья великой реки включала: минные заграждения, 12 торпедных катеров, дивизион зенитных орудий, а также оборудованную стоянку для подводных лодок, куда посменно приходили на дежурство тихоокеанские «щуки». В Николаевске подводные лодки пополняли запасы топлива, продовольствия, воды, проводили текущий ремонт. 18 июля 1942 года у причала Николаевска стояли две подводные лодки, Щ-118 и Щ-138, которые готовились к выходу в море на отработку действий в составе группы. Щ-138 считалась самой современной на флоте. Только в январе 1942 года она вошла в состав флота, вступила в строй, предстоящий поход должен был быть для нее первым.

Тихоокеанцы старались осваивать новейшие тактические приемы воюющих флотов. Выйти в море на лодках должны были и представители вышестоящих штабов, чтобы оценить, насколько возможно организовать реальное взаимодействие двух субмарин в боевой обстановке. Выход в море был назначен на вторую половину дня.

...А ровно в семь часов утра неожиданно прогремел мощнейший взрыв. Потом оставшиеся в живых моряки и очевидцы расскажут, что было два, а не один взрыв и что второй был значительно мощнее.

Над акваторией порта поднялся высокий столб дыма, а в воздухе кружились какие-то обломки. В жилых домах, выходящих к береговой черте, вылетели все стекла.

Всего за несколько минут до взрыва экипажи обоих «щук» занимались повседневными рутинными делами. Личный состав лодки

Щ-138 после побудки был занят стиркой белья. Около семи часов утра бачковые накрыли столы, и команда приступила к завтраку в шестом и седьмом отсеках. За несколько секунд до взрыва в лодке внезапно потух свет. Сам взрыв внутри лодки прозвучал глухо, а вот чудовищная взрывная волна, через несколько секунд ворвавшаяся в отсеки, крушила и убивала всех на своем пути.

Как впоследствии оказалось, это был взрыв запасных стеллажных торпед во 2-м отсеке. В результате взрыва была полностью уничтожена носовая часть подводной лодки, механизмы и оборудование 1-го, 2-го, 3-го и частично 4-го отсеков. Части прочного и легкого корпуса были разорваны на крупные и мелкие куски и отброшены взрывом на расстояние в радиусе до километра. Вместе с ними разлетелись и баллоны ВВД. Лишь благодаря счастливой случайности никто не был ими ранен и убит. После взрыва Щ-138 затонула по рубку в течение каких-то 10 секунд.

По словам матроса Щ-138 Боровика Николая Петровича, который в момент взрыва находился в 7-м отсеке, часть экипажа лодки успела задраться в районе 6-го и 7-го отсеков. Несколько часов они неподвижно лежали на полу и ждали в полной тишине помощь и дождались подъема краном. В момент подъема пятеро матросов (весь экипаж 7-го отсека), среди которых был и Боровик Н.П., открыли люк, выпрыгнули из лодки и поплыли к берегу. Далее лодка сорвалась с крана и пошла на дно, оказавшись могилой для оставшихся внутри подводников. Этому крану поднять лодку было не под силу. Когда послали за новым, более мощным краном, обрадоваться завершению подъема в 6-м отсеке уже не мог никто. Большое количество погибших связано еще и с тем, что накануне поступил приказ всему экипажу прибыть и занять свои места, что было не типично для учебной лодки. В момент аварии на лодке находился практически весь экипаж. Выживших пятерых матросов обещали представить к наградам, но не наградили. «Везучий 7-й отсек» добровольцами ушел на Сталинградский фронт мстить за погибших товарищей. Они были уверены, что это — диверсия. Все матросы были приписаны Днепровской флотилии, находящейся в это время под Сталинградом. Боровик Н.П. в ее составе дошел до

Берлина. Судьба остальных матросов нам не известна. В 1993 году ушел из жизни бывший матрос Н.П. Боровик, возможно, последний из тех, кто пережил ту давнюю трагедию.

Личный состав Щ-118, стоявшей бортом к взорвавшейся лодке, также в это время пил утренний чай. Командир лодки и комиссар БЧ-5 находились на палубе. Взрывом их сбросило за борт, однако оба остались живы. Основной удар приняли на себя носовые и центральный отсеки лодки. Здесь в это время находились командир 8-го дивизиона подводных лодок капитан-лейтенант А.П. Шатов и флагманский штурман 3-й бригады подводных лодок капитан-лейтенант П.П. Малинин. С ними военком лодки политрук В.К. Данилов, штурман лодки лейтенант Н.Н. Фатеев, минер лейтенант М.П. Кандриков. Офицеры проводили инструктаж командиров отделений, старшин 2-й статьи С.М. Краснова, Н.В. Сероштана и М.Д. Сорокина. Все эти восемь человек погибли практически сразу. Прочный корпус Щ-118 в носовой части был мгновенно разрушен, в левом борту образовалась большая пробоина. До взрыва подводная лодка Щ-118 стояла с открытыми верхним рубочным люком и люком первого отсека, были открыты и переборочные двери между всеми отсеками. Завтракавшие в это время в четвертом и пятом отсеках подводники услышали взрыв, сопровождаемый мощным сотрясением корпуса. Спустя несколько секунд послышался шум поступающей в прочный корпус воды. Захватив всех контуженых и оглушенных, подводники стали переходить в кормовые отсеки. Была попытка задраить дверь, ведущую из 5-го в 4-й отсек, но в результате деформации замка сделать это не удалось. Через 15 секунд после взрыва лодка полностью затонула прямо у пирса. Впоследствии в материалах комиссии расследования было отмечено, что среди подводников Щ-118 не было никакой паники, все действовали уверенно, оказывая помощь друг другу. Только убедившись, что в 4-м и 5-м отсеках никого не осталось, а в носовые отсеки пробиться невозможно, подводники сосредоточились в 6-м и 7-м отсеках, задраили дверь из 6-го в 5-й отсек и верхний и нижний кормовые люки. Произвели переключку. В наличии оказались двадцать человек. Вскоре сверху послы-

шались стучи в корпус. Люди приободрились, понимая, что уже предпринимаются меры для их спасения. Вскоре к месту аварии Щ-118 подошел водолазный бот, и водолазы начали обследовать лодку. Подводники стуком сообщили о себе. Затем подошел плавающий кран, вначале он занимался подъемом Щ-138 и только потом приступил к подъему Щ-118. Долго не удавалось подцепить корму лодки. Шло время, и запасы кислорода в отсеках подходили к концу. Среди оказавшихся в западне моряков было много раненых и контуженых, они первыми начали терять сознание. Только через долгих пять часов плавкрану удалось поднять корму лодки над водой. Стуком в отсеки дали знать, что можно отдраиваться. Отдраили верхний кормовой люк, затем через несколько минут из него появился первый матрос. Как вспоминают очевидцы, несколько человек из выживших были совершенно седыми...

Всего на Щ-138 погибли 35 человек во главе с первым и последним ее командиром капитан-лейтенантом В.И. Гидульяновым. Остались в живых комиссар лодки, который был болен и лежал в госпитале, и командир БЧ-5, вызванный в техотдел ВМБ. Кроме них в живых остался и помощник командира Щ-138 лейтенант П.С. Егоров, который в это время обязан был находиться на борту лодки. Внятно объяснить причину своего отсутствия помощник командира так и не сумел. В первый же день он был взят под арест, а на следующий день в камере покончил жизнь самоубийством. До сих пор в деле П.С. Егорова окончательной ясности нет. Никаких признательных показаний он не давал. Можно ли его отсутствие на лодке считать доказательством его вины, тоже вопрос. Один из ветеранов флота рассказывал мне, что в свое время среди подводников-тихоокеанцев ходили слухи о какой-то предсмертной записке Егорова. Но никто этой записки никогда не видел в глаза и не знает, что было в ней написано, да и была ли эта записка вообще? Утверждение, что Егоров свел счеты с жизнью только потому, что был террористом и агентом японской разведки, до конца не доказано. Поставить точку в жизни лейтенанта мог и потому, что остался в живых, когда погибли все его товарищи, и на него пало подозрение во взрыве своей лодки.

На Щ-118 во время взрыва погибли восемь человек, бывших в момент взрыва в носовых отсеках. Все погибшие подводники с двух лодок были похоронены на городском кладбище Николаевска-на-Амуре. Лейтенант Егоров был похоронен на том же кладбище, что и остальные подводники, но без воинских почестей и отдельно ото всех, в самом дальнем углу кладбища.

Расследование трагедии началось в тот же день по свежим следам. В состав комиссии вошли опытные офицеры-подводники и инженеры, прибывшие из Комсомольска-на-Амуре, Советской Гавани и Владивостока. Одним из членов комиссии был и капитан 1-го ранга Чабаненко. Вначале члены комиссии выдвинули пять возможных версий причин взрыва. Однако по мере расследования и изучения обстоятельств взрыва четыре версии вскоре были отвергнуты: это неумелое обращение с боезапасом, влияние гремучего газа с аккумуляторных батарей, самопроизвольный взрыв одной из торпед и детонация от взрыва заряда, установленного снаружи корпуса лодки (для этого необходим был заряд не менее 12 килограммов). Изучив все обстоятельства и детали происшедшего, обследовав район эпицентра взрыва, комиссия пришла к выводу, что взрыв боезапаса во втором отсеке подводной лодки Щ-138 мог произойти только с помощью подрыва зарядом не менее 600 граммов, приложенного вплотную к одной из торпед или в оболочку запального стакана.

Окончательный вердикт комиссии был таков — катастрофа является результатом диверсионного акта. В документах расследования было отмечено, что если считать взрыв результатом диверсии, то необходимо признать, что время и место для диверсии были выбраны исключительно расчетливо и грамотно. Во-первых, до выхода в море обеих лодок оставались какие-то часы, так что такой удобный случай диверсантам вряд ли бы представился. Во-вторых, им было известно, что буквально за сутки на обе лодки был догружен запас торпед. В-третьих, в ночь на 18 июля недалеко от подлодок у того же причала, буквально в десятке метров, была пришвартована баржа «Славянка», на которую началась загрузка боеприпасов: мин, артиллерийских снарядов и пр. При взрыве на лодке швартовые тросы «Славянки» были перебиты осколками, корпус пробит в нескольких

местах, сама баржа взрывной волной была отброшена на несколько десятков метров к центру бухты, где затонула на мелководье. Но, к счастью, погруженные на нее снаряды и мины не сдетонировали. Вероятно, исполнители хорошо и точно знали время загрузки «Славянки» и надеялись, что не только взорвутся торпеды на соседней лодке, но и боеприпасы, погруженные на «Славянку». Трудно представить, сколько было бы жертв и разрушений, если бы это случилось. К счастью, ни одна торпеда на лодке Щ-118 не сдетонировала. Да и на злополучной Щ-138 взорвались только торпеды во втором отсеке, где произошла диверсия. Что касается торпед в носовых и кормовых торпедных аппаратах, то они остались невредимыми...

Через три дня после подъема Щ-138 во время шторма лодка вновь затонула. Повторно лодка поднята 29 сентября 1942 года и отправлена на слом. Потеря для Тихоокеанского флота новейшей из субмарин была весьма ощутима.

Что касается Щ-118, то ее довольно быстро подготовили для перехода в Советскую Гавань, а затем во Владивосток на капитальный ремонт. После ремонта лодка вошла в состав флота и успешно плавала до середины 50-х годов.

Ныне в Николаевске открыт памятный знак погибшим при исполнении служебных обязанностей морякам подводных лодок Щ-118 и Щ-138. На черной мраморной плите — имена погибших подводников.

Между трагедиями в Николаевске и в Полярном ровно двадцать лет, однако обстоятельства событий в июле 1942 года почти как две капли воды похожи на столь же трагические события в январе 1962 года, вплоть до деталей: взрыв торпед в носовом отсеке, разлетающиеся на километр осколки прочного корпуса и баллоны ВВД, повреждение и затопление стоящей рядом подводной лодки, даже отсутствие по служебной необходимости на борту взорвавшейся субмарины командира БЧ-5. Так же как и Б-37, Щ-138 должна была отправиться в свой первый дальний поход. Так же как и в Николаевске, после трагедии в Полярном одна из лодок (взорвавшаяся) больше не восстанавливалась, а вторая (находившаяся рядом и получившая повреждения) после ремонта

еще долго служила Отечеству. Да и адмирал А.Т. Чабаненко, как выясняется, участвовал в обеих комиссиях по расследованию обстоятельств катастроф. Впрочем, если в первом случае он присутствовал как сторонний эксперт, то во втором — как командующий флотом и нес полную ответственность за случившееся.

Впрочем, в последствиях двух катастроф есть и существенное различие. В 1962 году командира Б-37 никто даже не пытался упрекнуть в подрыве собственной лодки, да и вообще версия о диверсии в Полярном была отвергнута почти сразу, в то время как в 1942 году в Николаевске она была признана наиболее вероятной. Может, все зависело от ситуации в стране? Вспомним, что июль 1942 года — это время тягчайших испытаний! Только что рухнул фронт под Харьковом, где окруженными и уничтоженными оказались сразу несколько армий. Именно в июльские дни 1942 года трагически заканчивалась героическая оборона Севастополя, а в полярных водах немцы добивали конвой PQ-17, и испуганные потерями англичане надолго лишили нас военной помощи. Именно в эти дни немецкие танки уже рвались к Сталинграду... судьба государства, судьба народа висела тогда на волоске... Надо ли говорить, насколько нервы были у всех на пределе! Да и шпиономания в то время на Дальнем Востоке была повсеместной. Впрочем, может, все обстояло именно так, как указала в своих выводах комиссия, и теракт действительно имел место, как и правильно был определен его исполнитель. Мирное время — это одно, и совсем иное — время военное...

В феврале 1945 года на Черноморском флоте во время стоянки в Потти на подводной лодке ТС-2 (бывшая румынская S-2 «Marsuinul») взорвался торпедный боезапас. Лодка почти мгновенно затонула. Погибли 14 человек. Оргвыводов, однако, не последовало, так как причину взрыва установить не удалось. Через восемь дней лодку подняли, но в боевой состав уже не вводили, и в 1950 году она была исключена из состава флота.

Вспоминал ли адмирал Чабаненко в феврале 1962 года о событиях июля 1942-го и февраля 1945 года? Мне думается, что вспоминал...

Судьбы кораблей и людей

После обследования поднятой С-350 было принято решение осуществить полное восстановление подводной лодки. В отношении Б-37 поначалу никакого решения вынесено не было. Однако когда 25 января лодка была поставлена в док и обследована, то размеры и степень ее разрушения оказались столь огромными, что ни о каком восстановлении корабля уже не могло быть и речи.

Восстановительный ремонт С-350 продолжался почти два года на СРЗ в Мурманске. Относительно экипажа С-350 в материалах государственной комиссии значится: «После аварии морально-политическое состояние личного состава здоровое, личный состав стремится лично участвовать в работе по подъему и восстановлению подводной лодки».

После этого лодка в ноябре 1964 года вошла в боевой состав отдельной бригады подводных лодок в Росте. После чего была передана в состав Черноморского флота. В сентябре 1966 года С-350 перешла из Беломорска по внутренним водным путям на Черное море, где вошла в состав бригады подводных лодок в Севастополе. В августе 1977 года ее переименовали в СС-350, а еще через месяц включили в подкласс опытовых подводных лодок и зачислили в 475-й дивизион подводных лодок в Феодосии. В июле 1982 года СС-350 была исключена из состава ВМФ, 1 октября того же года был расформирован и ее экипаж. Сама же лодка была переоборудована в учебно-тренировочное судно и получила наименование УТС-350 и находилась в Южной бухте Севастополя. Весьма примечательно, что субмарина, пережившая страшную катастрофу, на исходе своей службы сама стала учебным судном, призванным обучить подводников спасаться с затонувших подводных лодок. После распада СССР и раздела Черноморского флота между Россией и Украиной УТС-350 была на буксире отведена в дальний угол Севастопольской бухты на базу «Главвторчермет» в Инкермане, где ее разделали на металл.

Относительно обеспечения квартирами жен и детей погибших подводников министр обороны дал указания командующим флотом и округом, на территории которых просили выделить им жилье вдовы погибших, о скорейшем решении данного вопроса.

Вот образец распоряжения, направленного министром обороны командующим округам, в расположении войск которых пожелали получить жилье вдовы погибших моряков: «Командующему войсками Прибалтийского военного округа. Обеспечьте жилплощадь в Риге до 20 февраля 1962 г. семью погибшего при исполнении служебных обязанностей на Северном флоте капитан-лейтенанта Базукина Н.П. — жену Базукину Майю Антоновну. Состав семьи — 2 человека. Адрес выделенной квартиры (комнаты), с указанием размера жилой площади, сообщите командующему Северным флотом. В копии начальнику Главного штаба ВМФ. Маршал Советского Союза А. Гречко».

К концу февраля 1962 года квартиры были выделены. Оговоримся, что тогдашние нормы жилплощади были таковы, что на вдову с ребенком выделялась однокомнатная квартиры, с двумя детьми — двухкомнатная и т.д. Разумеется, что поначалу вдовы были рады и этому. Но впоследствии, когда дети стали вырастать, семьям погибших подводников еще пришлось столкнуться с жилищными трудностями.

Из воспоминаний адмирала флота В.А. Касатонова, бывшего в ту пору командующим Черноморским флотом: «Был обычный февральский вечер, и мы с женой сидели у телевизора, когда раздался звонок по закрытому телефону. Звонил сам Хрущев. Поздоровавшись, Никита Сергеевич сразу начал с главного:

— Мы, Владимир Афанасьевич, строим сейчас на Севере большой атомный флот, с помощью которого будем скоро угрожать Америке, но на Северном флоте беспорядок. Буквально недавно прямо у причала взорвались две подводные лодки. Резонанс и в ЦК, и в Правительстве крайне тяжелый. После “Новороссийска” это самая тяжелая катастрофа. Кроме того, мне известно, что тамошний комфлота Чабаненко атомными лодками совершенно не занимается, считает их недоработанными, ведет перепалку с Горшковым. А вы подводник, на Черном море навели порядок, так что собирайтесь на Север, принимайте флот, осваивайте атомные лодки!

Опыт службы подсказывал, что если первое лицо государства звонит в воскресный день прямо домой, то вопрос не только срочный, но уже и решенный.

— Слушаюсь, Никита Сергеевич! — ответил я, но спросил: — А как предстоящие выборы? Я ведь баллотируюсь в Верховный Совет от Крыма.

— Народ вас знает и уважает! — выдохнули на другом конце трубки. — Выберут вас, не беспокойтесь!

Сразу же позвонил первому заместителю вице-адмиралу Чурсину.

— Серафим Евгеньевич, принимай флот!

— Надолго? — осведомился Чурсин.

— Насовсем!

Несколько секунд молчания. Ясно, что Чурсин в замешательстве. Затем тревожный вопрос: “что случилось?” В общих чертах пересказываю ему разговор с Хрущевым.

— Что ж, теперь ясно! — слышу в трубку уже радостный голос своего заместителя и однокашника. — Спасибо. А то уж думал, что на пенсию уйду вице-адмиралом!

— Представление на тебя оформим завтра. Спокойной ночи! — говорю я, вешая трубку.

Но какая тут спокойная ночь! Ясно, что и мне, и Чурсину теперь не уснуть до утра.

На следующий день, едва приехав в штаб флота, позвонил Горшкову. Оказалось, что информацию о решении Хрущева он получил всего несколько минут назад.

— Вылетай по готовности, но не тяни! — подтвердил он.

Спустя два дня, сдав дела, попрощавшись и сфотографировавшись с сослуживцами, мы с женой сели в самолет и вылетели на Северный флот. В полете погода, однако, ухудшилась. Над Украиной стоял мощнейший циклон. Нам было предложили сесть в Харькове, но мы решили вернуться в Севастополь. Следующим утром снова самолет и снова курс на Север.

В полете есть время подумать. Глядя на пронесившиеся за иллюминатором облака, я вспоминал... Разумеется, истинные причины снятия Чабаненко были вовсе не в его нелюбви к атомному флоту, хотя наши первые атомоходы командующий Северным флотом явно недооценивал, дело было совершенно в ином. И я, и Горшков, и Чабаненко были однокашниками по училищу имени Фрунзе, и отноше-

ния между нами были, в общем-то, неплохие. На “ты” и по-дружески общались между собой и Горшков с Чабаненко, когда первый командовал Черноморским флотом, а второй Северным. Но едва Горшкова назначили первым заместителем Кузнецова, отношения между ними изменились. Кто был тому виной — судить не берусь... С тех пор отношения Горшкова с командующим Северным флотом были весьма прохладными и строго официальными. Но всем нам было ясно, что Чабаненко рано или поздно будет убран подальше с глаз. Поводом же к снятию комфлота с должности стало трагическое происшествие в Полярном, когда во время проворачивания взорвалась боевая торпеда. Погибло много людей, а одна из поврежденных подводных лодок больше не подлежала восстановлению. Тогда-то и встал вопрос о немедленной замене Чабаненко...

Как бы то ни было, но мне предстояло, прибыв на Север, начинать свою деятельность с устранения последствий полярнинской трагедии. Невесело подумалось, что, наверное, такой уж у меня крест. В Севастополе я начал с “Новороссийска”, а на Северном флоте — со взрыва лодки. Но затем вспомнилось и другое, ведь Северный флот — это наши первые атомные лодки, новейшая и еще малознакомая подводнику старшего поколения техника. Север — это океанский размах, да и самостоятельности там все же побольше. Курортов в Заполярье нет, а следственно, и “проверяющих” гораздо меньше, чем на Черном море. В общем, все идет, как и должно идти у моряка, ну, а к трудностям мне не привыкать! Командир самолета сообщает, что заходим на посадку...»

О первых шагах адмирала Касатонова на Северном флоте и о его участии в судебном процессе над командиром Б-37 мы уже писали выше.

Как часто бывает во время трагедий, высшие силы порой безжалостны к одним и, напротив, непостижимым образом спасают других. Замполит капитан-лейтенант Виктор Золотайкин, переведшись с тральщика, прослужил на Б-37 всего три дня. Третий день стал для него последним. Золотайкина нашли без головы во втором отсеке, втиснутым в сплюснутый батарейный автомат. Зато ветеран лодки мичман Лега, наоборот, уцелел. Накануне в нему приехала невеста,

и именно в день катастрофы он отпросился у командира на регистрацию в городском ЗАГСе...

Как мы уже знаем, судьба уберегла и старшину 2-й статьи Чехова. К сожалению, в то время не существовало такого понятия, как психологическая реабилитация. Ужас пережитого, воспоминания, как он карабкался по трапу, по трупам уже погибших товарищей, так действовали на Чехова, что он впоследствии не нашел в себе сил оправиться от происшедшего. Вскоре после увольнения в запас бывший старшина полностью спился.

Во время расследования выявилась и трусость спасшегося матроса Параскана. Выскочив из горящей лодки, он спрятался в одной из казарм, где потом его не без труда разыскали. Разумеется, бегство Параскана ничего изменить в ситуации не могло, а потому Главкомандующий отверг желание некоторых ретивых начальников привлечь перепуганного матроса к суду.

— Жив остался, и ладно! Оставьте мальчишку в покое! — якобы сказал адмирал флота Горшков.

Еще одной невольной жертвой катастрофы стал и матрос электрик с береговой базы. Утром он возился в силовом щите и включил какой-то рубильник. Именно в этот момент раздался взрыв. Бедный мальчишка прибежал в штаб эскадры и уверял всех, что это именно он случайно рубильником взорвал лодку. От него отмахивались: не до тебя сейчас. И зря. Бедный матрос настолько переживал случившееся и свою несуществующую вину, что повредился сознанием и впоследствии был комиссован с умственным расстройством.

Что касается судьбы А.С. Бегебы, то он впоследствии преподавал в Бакинском ВВМУ, стал капитаном 1-го ранга. После развала СССР вернулся в Полярный, где жила его дочь. В последние годы жил в Петербурге, где и скончался в декабре 2002 года. Памятная доска с именами погибших подводников Б-37 и С-350 ныне установлена в Морском соборе Санкт-Петербурга.

ПОСЛЕСЛОВИЕ



Что ж, трагедия произошла, и ее виновники понесли заслуженное наказание. Но ведь кроме виновников трагедии, кроме тех, кто растерялся в первые минуты после взрыва, были еще и те, кто, невзирая на смертельную опасность, до конца исполнили свой воинский и человеческий долг. Почему же о них в итоговой бумаге государственной комиссии не было сказано ни слова? Почему эти герои, хотя бы те, кто погиб, даже не были представлены к наградам? Ответа на этот немаловажный для всех нас вопрос мы уже никогда не узнаем. Поразительно, но члены государственной комиссии совещаются, отзываться или не отзываться наградные листы на командование эскадры, допустившее гибель двух новейших подводных лодок, но ни у кого не возникает даже мысли хоть как-то отметить тех, кто рисковал собой, спасая товарищей!

При этом многие начальники себя никогда не обделяли. Посмотрите многие парадные портреты — маршал Жуков обзавидует! Да дело даже не в орденах и медалях! Дело в элементарном уважении к людям, которые, не думая ни о каких наградах, жертвовали собой.

Чем, как не подвигом, являются быстрые и грамотные действия командира С-350 капитана 2-го ранга Абрамова, который в тяжелейшей ситуации принял единственное правильное решение и так организовал выход экипажа из полузатопленной лодки, что практически спас всех, кто не погиб в момент самого взрыва!

Понял ли старший помощник Б-37 капитан-лейтенант Симонян, когда не смог связаться с центральным постом по телефону, что произошло что-то страшное? Думаю, что понял! Но, даже

зная, что впереди его ждет почти верная смерть, старший помощник все равно бросился туда, где в этот момент в страшных муках гибли его офицеры и матросы! Бросился, чтобы разделить с ними их общую судьбу...

Мы уже говорили о подвиге старшины 1-й статьи Паничкина, который, прибывав с КПП к гибнущему родному кораблю, по личной инициативе, теряя сознание, трижды спускался в задымленный 7-й отсек своей лодки и лишь каким-то чудом остался жив. А не подвигом ли были действия геройски погибших на своих боевых постах матроса Буздалина и старшины 2-й статьи Ливеранта, которые до самого последнего момента поднимали вверх из дымного отсека погибших матросов, отчаянно надеясь, что кто-то из них, быть может, еще жив. Спасти себя при внезапном погружении лодки на дно у них уже не хватило ни времени, ни сил...

Почему бы даже сейчас, спустя пятьдесят лет, не вспомнить погибших на Б-37 и С-350 ребят и не воздать им должное? Пусть эта документальная повесть позволит нам еще раз вспомнить о них. Спасибо вам, ребята, и да пусть будет вам пухом стылая кольская земля...

Мы дети войны и глубин.
Мы были нигде и везде...
Мы нынче лежим в черноте
Раздавленных морем отсеков...
А там, на поверхности, жизнь!
А там, на поверхности, свет!
Примите последний привет
Героев минувшего века!

СЛОВАРЬ ВОЕННО-МОРСКИХ ТЕРМИНОВ И СОКРАЩЕНИЙ

- АСО** — аварийно-спасательный отдел.
БЗО — боевое зарядное отделение.
БПЛ — бригада подводных лодок.
БЧ — боевая часть.
БЧ-5 — электромеханическая боевая часть.
ВД — воздух высокого давления.
ВСОН — вспомогательное судно особого назначения.
ВМБ — военно-морская база.
ГБ — главная база.
ДБШ — длинный бикфордов шнур.
ИП — изолирующий противогаз.
КПП — контрольно-пропускной пункт.
КУ — Корабельный устав.
ЛК — линейный корабль.
МО — морской охотник.
МСЧМ — морские силы Черного моря.
МТ — магнитный трал.
МТЧ — минно-торпедная боевая часть.
Наркомвоенмор — народный комиссар военных и морских дел.
НШ — начальник штаба.
ОД — оперативный дежурный.
ОВР — охрана водного района.
ОДПЛ — отдельный дивизион подводных лодок.
ОКР — отдел контрразведки.
ПКЗ — плавказарма.
ПУТС — прибор управления торпедной стрельбой.
РДП — устройство для работы двигателя под водой.
РККФ — Рабоче-Крестьянский Красный Флот.
РТ — рыболовный траулер.
РТС — радиотехническая служба.
СКР — сторожевой корабль.
СНвС — система наблюдения и сигнализации.
ССЗ — судостроительный завод.
ТА — торпедный аппарат.
ТКА — торпедный катер.
ТЩ — тральщик.
ЦП — центральный пост.
ПАС — правила артиллерийской стрельбы.
ПЛ — подводная лодка.
ПУАБ — правила управления аккумуляторными батареями.
ПУБАЛГТ — Политическое управление Балтийского флота.
Ф-5 — флагманский специалист электромеханической службы.
ЭОН — экспедиция особого назначения.
ЭПРОН — экспедиция подводных работ особого назначения.

СОДЕРЖАНИЕ

БЕЙ СВОИХ, ЧТОБЫ ЧУЖИЕ БОЯЛИСЬ.....	3
«Красноармеец» против «Рабочего»	3
Смерть от тарана	23
«Марат» против «Большевика».....	38
Трагедия в Кольском заливе	54
ТРАГЕДИЯ Щ-139	62
Подводная лодка Щ-139 и ее экипаж	63
26 апреля 1945 года	78
Что выявило расследование	81
Осмотр подводной лодки и выводы экспертов	87
Акт одиночки или вражеский заговор.....	94
Кто он, этот террорист Ефимов?.....	97
НАГРАЖДЕНИЮ НЕ ПОДЛЕЖАТ.....	107
В поисках идеальной лодки.....	108
Эти непредсказуемые «зажигалки»	112
Трагедия М-259.....	121
М-256 и ее экипаж.....	133
Трагедия	139
Подъем затонувшей подлодки.....	156
Так что же случилось?	161
Судьба «зажигалок»	175
Годы и память	180
О подвиге забыть!.....	184
СМЕРТЬ У ПИРСА.....	194
Подводные лодки и их экипажи.....	195
Тот черный день.....	203
Как виделась катастрофа с других кораблей и с берега	212
Показания командира Б-37	218

Спасательные работы на Б-37	223
Спасательные работы на С-350.....	228
Начало расследования.....	239
Выжившие в аду	247
Дела медицинские	255
Расследование катастрофы	261
Итоги работы государственной комиссии.....	270
Дела судебные.....	285
Обследование лодок и их подъем	311
Трагические параллели.....	318
Судьбы кораблей и людей.....	326
ПОСЛЕСЛОВИЕ.....	331
СЛОВАРЬ ВОЕННО-МОРСКИХ ТЕРМИНОВ	
И СОКРАЩЕНИЙ.....	333

Научно-популярное издание

Военные тайны XX века

Шигин Владимир Виленович

ОТСЕКИ В ОГНЕ

Выпускающий редактор *К.К. Семенов*

Корректор *Е.Ю. Таскон*

Верстка *И.В. Левченко*

Художественное оформление *Д.В. Грушин*

ООО «Издательство «Вече»

Юридический адрес:

129110, г. Москва, ул. Гиляровского, дом 47, строение 5.

Почтовый адрес:

129337, г. Москва, а/я 63.

Адрес фактического местонахождения:

127566, г. Москва, Алтуфьевское шоссе, дом 48, корпус 1.

E-mail: veche@veche.ru

<http://www.veche.ru>

Подписано в печать 18.09.2013. Формат 84×108 ¹/₃₂.

Гарнитура «Times New Roman». Печать офсетная. Бумага газетная.

Печ. л. 10,5. Тираж 2500 экз. Заказ № 1869.

Отпечатано в ОАО «Рыбинский Дом печати»

152901, г. Рыбинск, ул. Чкалова, 8.

e-mail: printing@r-d-p.ru www.printing.r-d-p.ru

ОТ СЕКИ В ОГНЕ

Новая книга известного российского писателя-мариниста Владимира Шигина посвящена забытым ныне катастрофам советского подводного флота. Используя уникальные архивные документы, автор впервые рассказывает о катастрофах наших субмарин, причиной которых были и тараны своих же надводных кораблей, и недоработки в конструкции, и даже диверсии. Особое место уделено трагедии 1961 года в Полярном, когда прямо у причала взорвались сразу две подводные лодки.

XX военные
тайны
века

ISBN 978-5-4444-1463-7



9 785444 414637

