

Морская летопись



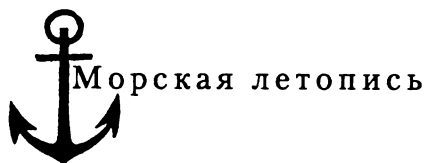
«СПАСИТЕ НАШИ ДУШИ»
НЕИЗВЕСТНЫЕ СТРАНИЦЫ
ИСТОРИИ СОВЕТСКОГО ВМФ

«СПАСИТЕ НАШИ ДУШИ»

**НЕИЗВЕСТНЫЕ СТРАНИЦЫ
ИСТОРИИ СОВЕТСКОГО ВМФ**



Владимир Шигин



Владимир Шигин

«СПАСИТЕ НАШИ ДУШИ!»»

**Неизвестные страницы
истории
советского ВМФ**

Москва
«Вече»
2010

УДК 355/359
ББК 68.54
Ш55



Шигин, В. В.

Ш55 «Спасите наши души!» Неизвестные страницы истории советского ВМФ / Владимир Шигин. — М.: Вече, 2010. — 400 с. — (Морская летопись).

ISBN 978-5-9533-4359-6

Немало драм и трагедий, постигших отечественный советский Военно-морской флот, несправедливо забыто. Среди них — гибель минного заградителя «Ворошиловск» в 1950 году при выгрузке мин у острова Русский, подводной лодки М-200, столкнувшейся в 1956 году с эскадренным миноносцем «Статный», загадочное исчезновение подводной лодки С-117 и всего экипажа во время учений в 1956 году, драматический поход 69-й бригады подводных лодок Северного флота на Кубу в 1962 году, таинственная гибель атомной подводной лодки К-8 во время учений «Океан-70» около Азорских островов в 1970 году...

Об этом и многом другом рассказывается в книге писателя и журналиста капитана 1-го ранга Владимира Шигина.

УДК 355/359
ББК 68.54

ISBN 978-5-9533-4359-6

© Шигин В.В., 2010
© ООО «Издательский дом «Вече», 2010

НЕ ПРЕДАННЫЕ ЗАБВЕНИЮ

Мне снился брандер, тонущий кормою,
А на корме тяжелый сверток тел...

Н. Тихонов

Среди немалого количества трагедий, постигших за всю историю отечественный Военно-морской флот, одной из самых малоизученных и неизвестных является трагическая судьба минного заградителя «Ворошиловск», чья гибель стала своеобразным прологом к последовавшей ровно шесть лет спустя трагедии линейного корабля «Новороссийск».

Длительное время замалчивались обстоятельства, связанные с «Новороссийском», однако сегодня о них пишут и говорят достаточно много. О минном же заградителе «Ворошиловск» и о страшной трагедии 30 октября 1950 года недалеко от Владивостока у острова Русский знают единицы...

«Котик», ставший «Ворошиловском»

Все началось с того, что в Германии в 1907 году, во времена кайзера Вильгельма, по заказу российского Доброфлота был спущен на воду грузо-пассажирский пароход «Котик». Вплоть до Первой мировой войны пароход этот, переименованный к тому времени в «Ставрополь», совершал регулярные рейсы на Дальний Восток, доставляя туда грузы и переселенцев. После революции команда разбежалась, а пароход поставили на прикол. Во Владивостоке пережил «Ставрополь» Гражданскую войну и интервенцию. Разграбленный пароход с поломанной машиной не привлек внимания ни японцев, ни белогвардейцев. Власть в городе все время менялась, а «Ставрополь» по-прежнему ржавел у причала. О заброшенном пароходе



вспомнили лишь после вступления во Владивосток Красной армии. Новой власти были необходимы морские суда, а интервенты, уходя, увели с собой все, что держалось на плаву. Вот тогда-то и вспомнили о «Ставрополе». Пароход был сразу же поставлен в ремонт, и вскоре, вооруженный несколькими пушками, он уже как вспомогательный крейсер вошел в состав морских сил Дальнего Востока. Так будущий минзаг пережил свое первое перевоплощение из грузового парохода в крейсер.

Сразу же по выходе с завода начались боевые будни. Уже в апреле — июле 1923 года «Ставрополь» принимает самое активное участие в уничтожении в Аянском уезде последнего белогвардейского отряда генерала Пепеляева. Затем «Ставрополь» спустил военный флаг и, как в былые времена, занялся перевозкой грузов. Прошло еще восемь лет, и новый поворот судьбы — «Ставрополь» становится гидрографическим судном. 24 декабря 1931 года пароход был зачислен в состав отряда судов управления по безопасности кораблевождения. 3 мая 1932 года на «Ставрополе» торжественно подняли военно-морской флаг. Так началась вторая военная служба судна. Как гидрограф «Ставрополь» трудился в течение двух лет, однако вскоре начальство сочло, что судно со столь вместительными трюмами использовать для замеров глубины и постановки буев нецелесообразно, и «Ставрополь» был переименован в минный заградитель. Затем с июля по декабрь 1934 года он числился минным блокшивом, то есть судном, выполняющим функции плавучего минного склада, а с 11 января 1935 года вошел в состав только что сформированного Тихоокеанского флота.

Конец тридцатых годов — время в истории нашего государства особое. Страна жила в каждодневном ожидании начала большой войны на Востоке, где уже вовсю раскручивался маховик японской агрессии. Хасан и Халхин-Гол — лишь ее пролог. Тихоокеанский флот тех лет был весьма невелик, и тягаться с японскими авианосными армадами ему было явно не по силам. Вся надежда возлагалась на подводные лодки и мины. Именно поэтому «Ставрополь» снова поставили в завод, где его переоборудовали, насколько это было возможно, в минный заградитель. Новому минзагу присвоили и новое, в духе времени, наименование — «Ворошиловск», в честь тогдашнего наркома обороны.



Водоизмещение минного заградителя было 2300 тонн, парадный ход не превышал 10 узлов. Вооружение составляли четыре 76-миллиметровых орудия и две спаренные четырехствольные установки пулемета «максим» (позднее они будут заменены на более современные «Эрликоны»). Просторные грузовые трюмы минзага вмещали теперь без малого 389 мин. Экипаж «Ворошиловска» насчитывал 155 человек.

Зачисленный в состав ОВР Главной базы Тихоокеанского флота, корабль начал свою службу. Годы Великой Отечественной прошли для минзага в постановке учебных минных заграждений и томительном ожидании начала боевых действий. Часть команды, покинув корабельную палубу, ушла в морскую пехоту. Именно они, моряки-тихоокеанцы, устилали своими бушлатами заснеженные подмосковные поля, сражались в руинах Сталинграда, штурмовали Будапешт и Берлин. Из сошедших с «Ворошиловска» обратно не возвратился уже никто...

Незадолго до начала войны с Японией с «Ворошиловском» произошла серьезная неприятность, лишь по воле случая не обернувшаяся трагедией.

Дело в том, что в те дни у дальневосточного побережья командование Тихоокеанского флота уже вовсю ставило оборонительные минные заграждения. Причина столь массированных постановок вполне объяснима: вот-вот должна была начаться война, а боевые возможности малочисленного ТОФа были не так уж велики. Вместе с другими минными заградителями участвовал в этих постановках и «Ворошиловск».

Однако жизнь есть жизнь, и в прибрежных водах продолжали ходить торговые суда. Чтобы не раскрывать тайн, командующий флотом распорядился объявить закрытыми для судоходства целый ряд районов с уже выставленными минами. По оставленным фарватерам приказано было ходить, только подав предварительную заявку и взяв на борт лоцмана. Но запретный плод сладок, и японцы тут же решили проверить плотность советских минных заграждений. Едва же посланный для этой цели лесовоз зашел на минное поле, он тут же подрывался. Судно, правда, спасли, но охоту соваться куда не надо, отбили навсегда. Попадали иногда на мины и свои. Так было,



например, со знаменитым ледоколом «Красин». Не миновала сия чаша и «Ворошиловск».

Завершив одну из своих минных постановок, минзаг направился во Владимирско-Ольгинскую военно-морскую базу. Именно в этих водах размещалась созданная адмиралом Юмашевым минно-артиллерийская позиция Тихоокеанского флота, опираясь на которую, флот готовился дать бой возможному агрессору.

Незадолго до выхода в море «Ворошиловска» командир дивизиона минных заградителей капитан 2-го ранга А.Я. Ципник (сам в недавнем прошлом командир этого корабля) высказал сомнения командиру базы контр-адмиралу Байкову в правильности решения на маршрут перехода — ведь следовать «Ворошиловску» предстояло, буквально пробираясь среди уже выставленных минных полей.

— Ничего страшного! — отмахнулся Байков. — Я решения менять не буду!

Приказ есть приказ, и корабль вышел в море... Внезапный взрыв буквально подбросил минный заградитель, когда он входил в пролив Стрелок. В образовавшуюся пробоину хлынула вода. Командир «Ворошиловска» капитан-лейтенант Петр Алешин объявил аварийную тревогу. Радист уже стучал ключом радиogramму в адрес командования: «Подорвались на mine. Широта... Долгота... Нуждаюсь в помощи».

В тот раз, однако, кораблю повезло. Мина, на которую напоролся минзаг, была с небольшим количеством взрывчатого вещества и образца 1908 года. Пробоину прибежавшие матросы самоотверженно закрыли своими телами, а затем завели пластырь. К счастью, жертв не было. Лишь несколько человек получили небольшие ушибы и ссадины.

Едва минзаг ошвартовался у Арсенальной пристани Владивостока, как на него уже прибыли представители НКВД. Еще бы! Время военное, а здесь по непонятной причине поврежден боевой корабль! Ни дать, ни взять злой умысел! Однако командир «Ворошиловска» сразу же представил чекистам утвержденный комдивом план перехода. Точка подрыва была как раз на линии маршрута. Изучив план, офицеры НКВД положили его к себе в портфель и молча покинули корабль. Для них было уже ясно, кто



главный виновник, — тот, кто утвердил план. А из Москвы уже вылетела комиссия Наркомата ВМФ.

Вспоминает один из старейших моряков отечественного флота капитан 1-го ранга в отставке Аркадий Яковлевич Ципник: «В местном клубе собрали всех офицеров базы. На сцене в президиуме москвичи. Я навтытяжку стою перед сценой. Какой-то адмирал кричит на меня сверху: «Вы понимаете, что именно вы проиграли войну! Ведь сейчас ее генеральная репетиция! Может, вы это сделали преднамеренно, чтобы ослабить нашу морскую мощь?» Что мне говорить? Я отвечаю: «Есть! Виноват!» Сверху кричат: «Знаете, что вам за это будет?» «Знаю, — говорю, — трибунал!» А у самого холодный пот. Зал замер. Все словно окаменели. Такие обвинения, это почти что приговор. «А знаете, что трибунал вам даст!» — кричат сверху. Я молчу. «Расстрел! Расстрел!» — кричит кто-то из москвичей. И тут поднимается со своего места Байков, он тоже сидел на сцене, сходит вниз, подходит ко мне и громко говорит: «Ципник ни в чем не виноват. Он был с самого начала против этого маршрута, но я настоял на выполнении своего устного приказа». Затем Байков при всех крепко меня обнял, расцеловал, говоря: «Спасибо тебе, Аркаша, за порядочность твою, за честь командирскую, за то, что хотел взять мою вину на себя!»

После этого москвичи сразу сникли. Всем велели расходиться. Уехал и уже ждавший меня у входа конвой. Вернулся я домой, напился и всю ночь проплакал. Утром ко мне зашел сосед, председатель трибунала, говорит:

— Чего плачешь, чудака, тебя же оправдали!

Несколько дней мне потом нигде прохода не было. Офицеры наши, как увидят, бегут обниматься, радуются за меня: «Молодец, Аркаша, что уцелел!» Вот так «Ворошиловск» прошелся и по моей судьбе...»

Сам минный заградитель после подрыва на mine поставили в док Владивостокского судоремонтного завода. Спустя несколько недель он уже снова вышел в море.

Ципнику повезло. Другим везло меньше. Так, младшего командира срочной службы минного заградителя «Ворошиловск» А.П. Химинуса приговорили к 7 годам лишения свободы «...за троцкистские разговоры об отрицании авангардной роли партии».



Другой сверхсрочник, В.Н. Звездкин, был осужден на 3 года «...за контрреволюционную агитацию», краснофлотец срочной службы Рассохин на 5 лет «...за агитацию, направленную на подрыв мощи РККА».

С началом войны с Японией минзаг в базе уже не застывался. Дел у него хватало! Днем и ночью «Ворошиловск» ставил оборонительные минные заграждения, прикрывая подходы к дальневосточному побережью. Ведь совсем рядом базировался огромный японский флот, изрядно потрепанный, но еще вполне боеспособный. Но остатки вражеской армады легли под американскими бомбами на дно бухты Куре, а ударная Маньчжурская армия капитулировала под напором советских танков. Теперь минный заградитель ликвидировал собственные минные поля, освобождая простор для мирного судоходства.

Корабль и его экипаж

Опыт войны подсказал первую послевоенную кораблестроительную программу. В ней наряду с крейсерами, эсминцами и подводными лодками планировалось создание и скоростных современных минных заградителей. Старик «Ворошиловск», разменявший уже пятый десяток своей жизни, доживал последние дни. Ветерана ждал скорый вывод в резерв и медленная смерть под огненным жалом автогена. И снова, в который уже раз, в судьбу корабля вмешалась политика. Грянула корейская война! В дальневосточные воды вошел американский флот. Предсказать ход последующих событий тогда бы не взялся никто. Локальный конфликт мог в любой момент обернуться новой мировой бойней. СССР и Китай поддерживали Пхеньян, американцы со своими союзниками — Сеул. Летчики комкора Кожедуба десятками сбивали американские бомбардировщики, а корабли под звездно-полосатым флагом то и дело рвались на таинственных северокорейских минах, которыми местные рыбаки прямо с джонок усеивали все прибрежные воды. В последнее верится с трудом — ведь минное дело, как никакое другое, требует высочайшего профессионализма и специальных кораблей для выпол-



нения столь важной и масштабной задачи. Ни того ни другого у северокорейских моряков в то время не было. Поэтому вполне можно предположить, что для выполнения столь рискованного предприятия и был задействован «Ворошиловск». Такая версия, кстати, имеется и в немногих воспоминаниях о трагической судьбе корабля, гибель которого многие напрямую связывают с корейскими событиями.

Оговорюсь сразу: никаких документальных подтверждений участия минного заградителя в боевых постановках мин у побережья Северной Кореи автору в ходе работы над повестью найти не удалось. Поэтому, ведя далее рассказ о событиях вокруг «Ворошиловска», я буду придерживаться официальной точки зрения — той, что нашла свое отражение в бумагах, актах и отчетах по трагедии 30 октября 1950 года у острова Русский. Однако, разумеется, корейская война все же сказалась на судьбе «Ворошиловска», пусть даже и косвенно...

Итак, что же представлял собой минный заградитель «Ворошиловск» и его экипаж в преддверии произошедшей трагедии?

В 1948 году корабль был направлен в Порт-Артур, где на местном судостроительном заводе прошел докование и средний ремонт. В следующем, 1949-м, он успешно отработал задачи боевой подготовки, выставив на состязательных минных постановках почти пятьсот мин (!) и получив высшую награду, даваемую кораблям в мирное время, — приз морского министра, став, таким образом, лучшим кораблем своего класса во всем Советском Военно-морском флоте.

Познакомимся поближе с главными участниками трагических событий 30 октября. Командиром «Ворошиловска» в это время являлся капитан 3-го ранга Василий Иванович Корженков. Из служебной характеристики В.И. Корженкова: «Окончил ВМУ в 1939 году. Член ВКП (б) с 1944 года. На ЗМ «Ворошиловск» непрерывно служит 10 лет, из них в должности командира корабля с 1947 года. Начал службу артиллеристом, затем помощником командира корабля. Командовал кораблем умело. Маневрами корабля управлял умело. Организацией и порядком на корабле занимался не систематически. Тактически подготовлен. Авторитетом у личного состава пользовался».



Заместитель командира корабля по политической части — капитан 3-го ранга Николай Иванович Дерипаско. Об этом человеке, пожертвовавшем своею жизнью ради спасения сотен и сотен других, особый рассказ еще впереди.

Помощник командира корабля — старший лейтенант Алексей Сергеевич Савинов. Окончил ВМУ в 1945 году. На корабле с 1948 года. Аттестован положительно.

Командир БЧ-3 — лейтенант Николай Яковлевич Кононец. Окончил ВМУ в 1948 году. Член ВЛКСМ. Из служебной характеристики: «Был командиром группы, с мая 1950 года назначен командиром БЧ-3 минного заградителя. Как командир БЧ-3 подготовлен удовлетворительно. Минную специальность любит. Недостаточно требователен. Исполнителен, дисциплинирован. Пользовался авторитетом среди личного состава корабля. Задачи боевой подготовки в 1950 году выполнил с хорошими и отличными показателями».

Что касается команды «Ворошиловска», то в подавляющем большинстве ее составляли старослужащие матросы, имевшие за плечами по пять-семь лет службы. Документы показывают, что к концу 1950 года на корабле было до 90 % старослужащих и всего лишь 10 % молодых матросов.

Небезынтересны документы, посвященные общим характеристикам экипажа «Ворошиловска», часть которых (положительная) была составлена до произошедшей трагедии, другая (отрицательная) — непосредственно после нее. Один из документов гласит: «...Состояние партийно-политической работы и работы партийной и комсомольской организаций корабля оценивается политическим отделом дивизии ОВР и политическим управлением флота как удовлетворительное и по их заключению выделяется в лучшую сторону среди кораблей ОВРа». В другой картина совершенно противоположная: «...В течение 1950 г. до катастрофы на корабле имели место два чрезвычайных происшествия: случай дезертирства и самовольная отлучка свыше двух часов. В январе 1950 г. на корабле был вскрыт случай извращения дисциплинарной практики (рукоприкладство). Приведенные факты свидетельствуют о том, что состояние воинской дисциплины на ЗМ «Ворошиловск» было явно неудовлетворительное».



Так каким все же был экипаж минзага? Лучшим или худшим? Думается, что ни тем и ни другим. Это были самые обычные люди, со всеми свойственными им недостатками. Что-то у них получалось лучше, что-то хуже. Пока они, не вылезая из морей, п том своим и мозолями зарабатывали приз главкома, им списывались все промахи. Закрывая глаза на все плохое, их считали самыми лучшими. Когда же произошло непоправимое, то их (тех, кто остался в живых) сразу стали считать наихудшими, разом вспомнив все бывшие огрехи. Увы, «Ворошиловск» здесь не исключение. Подобные случаи, к сожалению, не редки...

Впрочем, уровень профессионализма экипажа ни у кого сомнений не вызывал. Ведь корабль имел приз за 1949 год и не без оснований готовился повторить свой прошлогодний успех и в 1950 году. Кстати, за тот же 1950 год командование флотом оценило минную подготовку экипажа «Ворошиловска» в 4,5 балла!

Сам корабль в это время входил в состав 30-й дивизии охраны водного района Главной базы 5-го ВМФ наряду с минзагом «Аргунь» и сетевым заградителем «Сухона». В те годы решением Сталина Балтийский и Черноморский флоты были искусственно разделены каждый еще на два флота. На Тихом океане были образованы 5-й и 7-й флоты. 7-й — Северо-Тихоокеанский с главной базой в Советской Гавани, 5-й — Тихоокеанский с главной базой во Владивостоке.

5-й ВМФ от других отличался прежде всего тем, что тогда им командовал Н.Г. Кузнецов, незадолго перед этим снятый Сталиным с должности наркома ВМФ. Обладая огромным опытом и талантом выдающегося флотоводца, Кузнецов в самое короткое время добился больших успехов в повышении боеготовности 5-го ВМФ. Под стать командующему были и его первые помощники, прежде всего начальник штаба флота контр-адмирал В.А. Касатонов, единственный флотоводец в истории отечественного флота, командовавший поочередно практически всеми флотами: Балтийским, Черноморским и Северным. (На Тихоокеанском флоте, будучи длительное время начальником штаба, он также некоторое время фактически командовал флотом.) Начальником политуправления являлся легендарный комиссар Великой Отечественной Я.Г. Почупайло, также оставивший яркий след в истории нашего флота. Естественно, что созвездие столь талантливых руководителей, возглавлявших 5-й ВМФ,



сразу же заметно выделило его в лучшую сторону из числа других. И то, что «Ворошиловск» был отмечен именно этими начальниками, пожалуй, говорит о многом.

И еще немного статистики. В роковом для корабля 1950 году на минный заградитель обрушился буквально шквал всевозможных проверок. Чем это было вызвано, до конца не ясно. Может, участием корабля в состязательных минных постановках, а может, тем, что минзаг выполнял какие-то особые секретные задания? Штаб ОВР проверял «Ворошиловск» пять раз, командир дивизии — трижды, минно-торпедное управление флота, штаб и политуправление флота — каждое по три раза. Кроме этого корабль был комплексно проверен (а точнее, вывернут наизнанку) Главной инспекцией ВМФ во главе с бывшим командующим Черноморским флотом вице-адмиралом Владимирским. Инспекция также подтвердила высокий уровень экипажа «Ворошиловска» по всем показателям.

Казалось, ничего не предвещало беды

Итак, 14 октября 1950 года по представлению командира 30-й дивизии ОВРа командующий 5-м ВМФ своим приказом допустил минный заградитель «Ворошиловск» к состязательным минным постановкам как лучший корабль 30-й дивизии.

Восемнадцатого октября штаб флота издал специальную директиву штабу дивизии ОВРа на проведение состязательной минной постановки минзагу, с указанием тактической задачи, количества выставляемых мин и их образцов. В соответствии с этим в течение двух суток — с 23 по 25 октября на «Ворошиловск» было принято 230 боевых мин и минных защитников.

Почему кораблю было приказано ставить на состязаниях боевые мины АМД-1000, непонятно, ведь на состязаниях 1949 года минзаг ставил лишь учебные мины. Скорее всего, это было вызвано именно событиями корейской войны — флот готовился к возможным боевым действиям. Так события в Корее, пусть и косвенно, все же оказали влияние на судьбу «Ворошиловска»...

Едва на борт минного заградителя была погружена последняя мина, тут же последовал приказ следовать на постановку. В тот же



день, выйдя в море, «Ворошиловск» выставил минное заграждение в Амурском заливе. На борту корабля в это время находились четыре представителя штаба флота во главе с заместителем начальника штаба 5-го ВМФ по боевой подготовке капитаном 1-го ранга Збрицким (в будущем командующим эскадрой Черноморского флота).

Сразу же после завершения постановки была осуществлена выборка выставленных мин. Помимо «Ворошиловска» в ней участвовали подошедшие сетевой заградитель «Сухона» и посыльное судно «Терек». Закончив выборку раньше «Ворошиловска», они сразу взяли курс в базу. Сам минный заградитель, также завершив выборку оставшихся мин, направился в бухту Новик для сдачи мин на склад. В это время в его трюмах насчитывалось 107 якорных и донных мин, а также 20 минных защитников.

В 8 часов 15 минут 30 октября 1950 года «Ворошиловск» прибыл в бухту Новик и ошвартовался правым бортом у причала мыса Шигина недалеко от минного склада. «Сухона» и «Терек», сгрузив к этому времени свои мины на берег, уже ушли во Владивосток. Поэтому ко времени подхода минного заградителя пирс и складские пути были уже полностью загромождены их минами.

В 8 часов 30 минут по сигналу «большой сбор» экипаж «Ворошиловска» был выстроен на пирсе. Помощник командира старший лейтенант Савинов и командир минной боевой части лейтенант Кононец развели людей на работы по выгрузке мин. При этом одна часть была назначена на раскатку мин на берегу от корабля до склада, другая же должна была выгружать их непосредственно из погребов. Командир корабля наблюдал за разводом на работы со спардека, не вмешиваясь в распоряжения своего помощника.

Из всей команды на построении отсутствовали 39 человек: 11 — с разрешения командира готовились к увольнению в запас, а остальные по различным причинам были отпущены в город. Позднее будет подсчитано, что из 36 специалистов-минеров в выгрузке мин участвовали всего 19 человек, остальные были распределены на другие работы.

Выгрузка мин началась из носового погреба стационарными паровыми лебедками. Здесь следует остановиться на особенности конструкции «Ворошиловска». Будучи кораблем не специальной постройки, а обычным грузовым пароходом, он был весьма отно-



сительно приспособлен к погрузке и выгрузке мин. Причем уставшие лебедки, имевшие ограниченный вылет, могли выгружать мины лишь в два приема. Вначале из трюма на верхнюю палубу, а затем с палубы уже непосредственно на пирс.

Итак, выгрузка мин началась. Погода в тот день была спокойная. Ветер 2—3 балла, море — 1 балл, видимость до 5 миль, небольшая облачность, временами дымка, температура воздуха +10°.

В 10 часов утра в самый разгар работ с разрешения дежурного офицера минзага лейтенанта Павленко к левому борту «Ворошиловска» пришвартовались баржа ВСН-239 и буксир РБ-88 продовольственного отдела тыла Владивостокской ВМБ. Не прекращая выгрузку мин, лейтенант Павленко привлек несколько матросов на прием продовольствия с баржи.

Спустя еще два часа был объявлен перерыв на обед. Во время обеда руководивший выгрузкой мин лейтенант Кононец получил через рассыльного матроса приказание командира закончить выгрузку мин к 18.00. Спустя некоторое время спустившийся в кают-компанию старший лейтенант Савинов повторил это приказание.

Причина указания командиром конкретного срока окончания работ очевидна — необходимо было дать людям отдых после столь напряженного выхода в море: офицерам съехать на берег к семьям, матросам посмотреть новый кинофильм, за которым заблаговременно был послан на кинобазу корабельный киномеханик.

Сам командир корабля капитан 3-го ранга Корженков до обеда занимался у себя в каюте составлением отчетной документации по итогам выхода в море и минной постановки, а затем там же отдыхал. Вспомним, что позади у него было несколько бессонных суток на ходовом мостике, да еще присутствие на борту флотской комиссии. Однако, самоустранившись от столь ответственного и далеко не безопасного мероприятия, которым он должен был лично руководить, Корженков нарушил все существующие инструкции и правила. Почему так поступил командир? Наверное, кроме усталости сказалось и то, что подобные операции на «Ворошиловске» проводили уже десятки, если не сотни раз. Команда опытная, каждый знал свое дело, и командир за ход работ особо не волновался. Все должно было идти, по его разумению, как всегда.



Старшим на выгрузке некоторое время был помощник командира Савинов, но и он, убедившись, что все идет, как всегда, хорошо, отправился после обеда к себе в каюту. Теперь, после его ухода, старшим на выгрузке остался командир минной боевой части лейтенант Кононец, но и он находился на берегу в районе откатки мин к складу. Таким образом, когда после обеда продолжили выгрузку мин, на палубе «Ворошиловска» не было ни одного офицера.

Однако работа шла быстро. Матросы свое дело знали и действовали умело. Причем более споро работали те, кто был на борту минзага, и откатывавшие мины попросту не успевали таскать их к складу, пути к которому были к тому же загромождены минами с «Сухоны» и «Терека».

К 14 часам 55 минутам с «Ворошиловска» были отгружены 82 якорные и 13 более мощных донных мин АМД-1000. Причем последние лежали у самого края пирса в непосредственной близости от минного заградителя. На верхней палубе корабля в это время находились три акустические донные мины, некоторое количество их было еще в коридорах. Разгрузка подходила к концу. В кормовом погребе оставались последние три акустические и две якорные мины.

В это время руководивший работой на верхней палубе старший матрос минер Василий Чанчиков, без ведома командира БЧ-3, решил, для ускорения работ перед выгрузкой донных мин на пирс, отсоединять их тележки. Мины поэтому на металлической палубе укладывали бок о бок прямо у люка кормового погреба. К 14 часам 55 минутам у люка были уложены сразу три донные мины. Для четвертой места почти не оставалось. Ее можно было лишь буквально втиснуть в щель между другими, что уже далеко не безопасно. Однако желание поскорее закончить выгрузку и уверенность в своем опыте затмили чувство опасности. К тому же рядом не оказалось офицеров, которые бы могли вмешаться в развитие событий.

Наконец из люка минного погреба показалась очередная донная мина. Бывшие на палубе матросы сразу же обратили внимание, что, провиснув на стропах, она сильно наклонилась головной (зарядной) частью вперед. Но и это никого не остановило. Тысячи раз проделывали участвовавшие в разгрузке эту, казалось бы, до совершенства отработанную операцию и не сомневались, что все будет благополучно



и на сей раз. При попытке стоявшего на лебедке матроса втиснуть ее между двумя соседними минами она своей тяжестью развернула одну из лежавших мин, а затем с силой ударила головной частью о металлическую палубу.

Катастрофа, подвиги и их герои

Именно с этого мгновения и начался отсчет трагедии. Далее события развивались с ужасающей быстротой. Увидевший удар мины о палубу старший поста приемки мин старший матрос Алексей Быков, решив, что мина уже легла на палубу всем корпусом, крикнул стоявшему на лебедке матросу Василию Шатилову, чтобы тот травил лебедочный трос. Шатилов исполнил команду. Через мгновение не удерживаемая более тросом кормовая часть мины резко пошла вниз и, с силой ударившись об острый угол ушка бугеля своей соседки, который глубоко вошел в ее корпус, с грохотом упала на палубу.

К мине бросился стоявший рядом старший матрос Николай Вымятин, хотевший было отдать строп, но взрывом был отброшен в сторону.

Из объяснительной старшего матроса Николая Вымятина: «...Я подошел и стал отдавать стропы, когда я только нагнулся и правую руку протянул к стропам, в это время раздался глухой взрыв и, одновременно, пламя обожгло мне все лицо, особенно левую сторону, правую руку и ногу... На четвереньках отполз к радиорубке и затем перепрыгнул через борт корабля, где был отправлен на машине в госпиталь».

Объяснительная матроса Александра Ступина: «...Как только мина ударила о мины и палубу, получился взрыв... Меня сразу обожгло и оглушило, отбросило под пулемет на юте, но я быстро вскочил и побежал на спардек...Только вышел на палубу, меня снова ударило волной нового взрыва и я далеко улетел. Спустился в кубрик и сразу же за мной послышался стон, это полз раненый Зинков Вася, а за ним Рыбкин...»

Вспоминает старший матрос Алексей Быков: «...Не успели стравить стропы до места, около погребов произошел взрыв, нас



охватило большое пламя огня, одежда на всех нас загорелась и, что-либо, делать было невозможно. Горя, я, Горев и Глушков, стали выскакивать на пирс...»

Первый взрыв застал нескольких матросов в кормовом минном погребе, из которого только что подняли злополучную мину. Все они оказались в ловушке, и, будь первый взрыв чуть посильнее, никому бы из них не быть живыми.

Из воспоминаний матроса Владимира Баташева: «...Находился на 1-м стеллаже. Следил снизу, чтобы мина не зацепилась и не билась о стенки во время ее подъема. Данная мина шла хорошо. После этого я услышал глухой взрыв, отлетел к буйкам. Посмотрел наверх и увидел пламя. Я быстро вылез и увидел оглушительный огонь...»

Старшина 1-й статьи Вилисов: «...Личный состав, который был в погребе, быстро вышел на верхнюю палубу. Я увидел на палубе горевшую мину. С командой начали ее тушить. Она стала рваться небольшими взрывами — заряд мины разбросало по палубе. Я начал с командой откатывать мины по левому борту... Произошел взрыв, и меня бросило на трап. Затем еще взорвалось и на меня упал раненый старшина 1-й статьи Сидоркин...»

Первый взрыв был не очень сильным, и лежавшие рядом мины не сдетонировали, но он сопровождался разбрасыванием горящих кусков взрывчатки. Горящий гексогель падал на надстройки, палубу, буквально засыпал лежавшие на палубе и пирсе мины. Всюду разом вспыхнули языки пламени. В это время наверх выскочили командир корабля и помощник. Корженков объявил пожарную тревогу, приказал пустить орошение в минные погреба, а всей команде откатывать мины от очага взрыва. Старший лейтенант Савинов тем временем вызвал пожарный взвод и возглавил тушение горящей мины огнетушителями и водой.

Из объяснительной записки лейтенанта Вольдемара Шпунтова: «...Услышал глухой взрыв. Выскочив из каюты дежурного, увидел большой клуб дыма, пламя белого цвета и обожженных матросов... Старший лейтенант Павленко (командир БЧ-4) отдавал приказание в машину пустить пожарный насос. Потом мы выскочили на пирс, когда огонь перекинулся на следующие мины на берегу и на корабле... По инициативе зам. к-ра капитана 3 ранга Дерипаско мы начали откатывать мины, стоящие на пути от корабля на склад...»



Существует и объяснительная записка самого командира. И хотя она лаконична и больше напоминает отписку, так как тяжело раненный Корженков продиктовал ее через несколько дней в госпитале, позволю себе привести некоторые выдержки из нее: «...Около 15 часов мне в каюту крикнули «пожар на юте», кто доложил — не помню. Выскочил на спардек. Дал приказание помощнику и командиру БЧ-1 руководить раскаткой мин на палубе. Кому отдал приказание — не помню... На корабле кроме меня находился из офицеров дежурный по кораблю старший лейтенант Павленко. Больше никаких приказаний не давал, так как после этого последовал взрыв, я потерял сознание. Больше ничего сказать не могу».

Объяснительную самого командира, подобранного из воды с переломанным позвоночником и без сознания, дополняет старшина 2-й статьи Георгий Осипов, бывший некоторое время рядом с ним: «...Услышав взрыв, выскочил на палубу. Увидел дым на юте и плавающего человека с окровавленной головой за бортом.... Командир со спардека приказал строить пожарный взвод (скорее всего, это был помощник). Дали дудку по кораблю «Пожарному взводу построиться на шкафуте». Все хватили мини-максы (огнетушители. — В.Ш.) и бежали к месту пожара. После чего по приказанию командира откатывали мины на левый шкафут... Слышал приказание командира затопить корабль, но не успели. Очнулся я в воде с левого борта на какой-то цепи. Во время разгрузки помощник командира и дежурный по кораблю все время находились на юте. Командир корабля очень часто выходил к месту выгрузки». Осипов пытается, насколько может, спасти своего командира. Так матросы поступают, когда речь идет только об очень авторитетном и уважаемом ими человеке. Именно таким был для команды «Ворошиловска» капитан 3-го ранга Корженков.

Однако справиться с пожаром никак не удавалось. Вспышки огня под действием воды и пены стали лишь увеличиваться. Пламя быстро распространилось на кормовую часть «Ворошиловска», а затем и на пирс, где рядами, тесно прижатые друг к другу, стояли мины. Взрыв и пожар были столь скоротечны, что часть команды растерялась, груды начиненных взрывчаткой мин буквально гипнотизировали людей.



Из акта комиссии по расследованию обстоятельств происшедшего: «...Матросы и старшины, находившиеся в непосредственной близости от очага пожара, растерялись и не знали, что делать. Вместо того чтобы изолировать горящую мину и, используя все имеющиеся средства, локализовать пожар, продолжали попытки тушить мину мини-максами и водой, чем усиливали и ускоряли взрыв. Отдаваемые распоряжения исполнялись только отдельными лицами, управление личным составом корабля было потеряно, и на корабле для его спасения осталось несколько человек, остальные разбежались...» Оставим на совести председателя комиссии вице-адмирала Абанькина обвинения в трусости и паникерстве — это явная ложь. Люди выпрыгивали за борт по приказу командира и бежали оттаскивать стоявшие у борта мины. О причинах столь «объективного» расследования столичного адмирала мы расскажем ниже. Сейчас о другом. Вне сомнений, в первые минуты растерянность была, но не потому, что кто-то стремился спасти свою жизнь. Всем было ясно, что если рванут все мины сразу, то спасения уже не будет никому. Люди просто не знали, куда им бросаться прежде всего: сбрасывать ли мины с корабельной палубы или бежать оттаскивать те смертоносные шары, что лежали у борта. Казалось, еще немного — и взлетят на воздух горящие мины, затем сдетонируют лежащие на пирсе, а затем уже рванет под небеса весь огромный склад, где ждали своего часа десятки тысяч тонн смертоносной взрывчатки. Теперь на волоске была судьба уже не только острова Русский, но и всего Владивостока со всеми его жителями. До катастрофы, сравнимой по мощи разве что с Хиросимой, оставались считанные минуты. И никто в огромном приморском городе еще не знал, что стрелки часов, быть может, уже отсчитывают последние мгновения их жизни...

Но нашелся человек, кто решился ценою собственной жизни остановить уже пришедший в действие механизм смерти... Им стал заместитель командира «Ворошиловска» по политической части капитан 3-го ранга Николай Иванович Дерипаско.

Из служебной характеристики капитана 3-го ранга Дерипаско: «...На корабле с весны 1950 года. Имеет опыт работы на кораблях. Пользовался авторитетом у личного состава. Проявлял повседневную заботу о личном составе и хорошо планировал политическое обеспечение по выполнению задач боевой подготовки. Умел моби-



лизовать личный состав на выполнение поставленных задач». Что можно узнать о человеке из столь немногословной характеристики? Увы, немного! Гораздо больше виден офицер, когда листаешь его личное дело.

Из личного дела Н.И. Дерипаско:

1939 г. Курсант военно-политического училища имени Энгельса: «...Показал себя дисциплинированным, выдержанным курсантом. Упорно работает над собой и добивается хороших результатов...»

1940 г. Политрук. Зам. командира по политчасти зенитной батареи 3-го полка КБФ: «...Энергичен, сила воли достаточная, решительный и смелый. Сообразителен и находчив, способен хладнокровно и правильно ориентироваться в сложной обстановке и правильно оценивать ее. Для пользы службы всегда готов пренебречь своими личными выгодами...»

1941 г. Старший политрук. Военком батареи зенитного арtdивизиона сектора р. Нева ЛенВМБ КБФ: «...Во время боевых стрельб показывает пример и вдохновляет бойцов и командиров на работу под огнем противника... Подлежит выдвижению по службе...»

1943 г. Капитан. Зам. командира по политической части отдельного зенитного арtdивизиона 9-го зенитного арtpолка ПВО КБФ: «...В Отечественной войне за аттестуемый период показал себя храбрым и решительным, немного горяч... Замечание начальника политуправления КБФ — Дерипаско слабо работает над повышением своих политических знаний. Продвижение по службе пока не целесообразно, присвоения очередного звания не заслуживает».

Вот так, воевать храбро, выходит, можно, а звание получить нельзя! Чем же так не угодил партийному чиновнику боевой замполит? Может, не убоясь начальственного гнева, говорил правду в глаза, а может, в перерывах между боями небрежно законспектировал труды классиков марксизма?

1944 г. Капитан. Зам. командира по п/ч отдельного зенитного арtdивизиона: «...Во время боевых действий дивизиона под Ленинградом показал себя смелым и решительным. Бывая на батареях, помогал командирам батарей в отражении самолетов противника, там, где появлялась растерянность в орудийных расчетах, Дерипаско быстро мобилизовывал личный состав. Пользуется большим авторитетом у личного состава...»



1945 г. Капитан. Зам. командира по п/ч отдельного зенитного артадивизиона: «...Инициативен, смелый и решительный офицер... Пользуется непоколебимым авторитетом среди личного состава...»

1947 г. Капитан 3-го ранга. Заместитель командира охраны рейдов бухты Золотой Рог по п/ч ОВР Главной базы 5-го ВМФ: «...Положительная сторона — хорошие организаторские качества, смелый, решительный, не боится трудностей, быстро ориентируется в сложной обстановке...»

Видимо, не случайно именно капитан 3-го ранга Дерипаско фактически возглавил борьбу за спасение корабля, да и всего Владивостока, от гибели. Из акта комиссии по расследованию обстоятельств гибели минзага «Ворошиловск»: «...Заместитель командира по политической части капитан 3 ранга Дерипаско во время пожара находился вблизи командира корабля и лично руководил действиями оставшихся на корабле людей». В этих трех строках всё: личная смелость и решительность, умение сохранять самообладание в самой критической обстановке и непререкаемый авторитет. Увидев рядом своего замполита, поддавшиеся было минутной растерянности люди быстро пришли в себя и вступили в борьбу с огнем.

Из объяснительной записки командира минной боевой части корабля лейтенанта Кононца: «...Я услышал глухой взрыв, повернувшись к кораблю, я увидел в воздухе над погребом белую шапку пламени, которое перекидывалось за борт корабля и на пирс. На борту корабля и на пирсе вспыхнуло. Мы с зам. командира бросились бежать к кораблю, крича: «лейте воду...» Матрос Сидельцов: «...Вслед за взрывом раздалась команда зам. по политчасти «немедленно откатить все мины от борта...» Матрос Нанилин: «...На пирсе горела вторая половина мины, которая разорвалась... Я направил струю мини-макса, последовал взрыв, меня откинуло. Я подскочил, последовал взрыв, и нас откинуло повторно, тут я услышал команду зам. к-ра Дерипаско «оттаскивать и откатывать мины...»

Вспоминает вдова Н.И. Дерипаско Лидия Кузьминична: «Владивосток, куда в 1945 году прибыл муж для участия в войне с Японией, стал очередной и трагической вехой в его военной биографии. До этого была финская война, оборона Таллина и Ленинграда в Великую Отечественную, за что он удостоился орденов и медалей, которые до сих пор храню.



Я же с нашими мальчишками приехала на жительство во Владивосток буквально за два месяца до трагедии — 25 августа 1950 года и даже еще на Русском не была, впервые попала туда уже на похороны...

Николай на «Ворошиловске» служил недавно, всего каких-то три месяца, и тут на тебе такая беда...

В тот страшный день и час я находилась на привокзальной площади, собиралась сесть в трамвай, как вдруг послышался какой-то непонятный гулкий протяжный грохот со стороны Русского острова. Из окон прилегающих к вокзалу зданий посыпались стекла (потом я проезжала в трамвае мимо ГУМа, и даже там полопались витрины). Конечно, ни я, ни люди рядом со мной ничего не поняли, а лишь вздрогнув и замерев на минуту, прислушиваясь, заспешили дальше по своим делам.

Однако уже назавтра по городу поползли самые невероятные слухи, вплоть до того, что якобы американцы на Русский бомбу сбросили. Но потом все больше шли разговоры о вредительстве. Кстати, тогда и моего погибшего мужа была попытка обвинить во вредительстве: мол, замполит был на корабле, а недоглядел... И целый год мне вообще не выплачивали никакой пенсии, а на руках двое ребятишек, сама сильно болела, не работала. Трудное время было, но люди добрые помогли.

Нам, вдовам погибших, потом рассказывали, что во время погрузо-разгрузочных работ загорелась одна из мин, от этого взорвался пороховой погреб «Ворошиловска», а затем от детонации рвануло еще несколько мин... Говорили, что Николай погиб, когда бросился в каюту за партбилетом, если бы он этого не делал, то, возможно, и жив бы остался...

По воспоминаниям очевидцев, первый взрыв и начало пожара застали замполита на берегу, где он наблюдал за транспортировкой мин на склад. Увидев столб пламени над кораблем, фронтовик-балтиец действовал, как всегда, решительно. Он сразу же приказал матросам разорвать цепь мин, откатывая их друг от друга как можно дальше, а сам бросился на минзаг. Взбежав на палубу, встал около горящей мины и до последней минуты, ободряя людей, вместе с командиром руководил тушением пожара. Видя спокойствие и хладнокровие замполита, пришли в себя и матросы.



Понимали ли Корженков и Дерипаско, что, находясь рядом с горящей миной, они обречены? Безусловно! Именно поэтому за несколько минут до последнего взрыва командир отдал приказание о затоплении своего корабля. Пусть погибнет «Ворошиловск», зато не сдетонируют сотни мин, находящихся на берегу! К сожалению, затопить минзак так и не успели, зато успели другое — оттащить все бывшие неподалеку от него мины на безопасное расстояние. Сам же командир покидать палубы гибнущего минзак не собирался. Рядом с ним плечом к плечу остался и замполит...

Каждая выигранная у взрыва минута оборачивалась сотнями спасенных жизней. Несмотря на то что вот-вот должна была последовать неминуемая развязка, борьба с пожаром и откатка мин продолжались безостановочно. Из воспоминаний матроса Собинова: «...На палубе было море огня. Мы сразу наверх выбежали. Вокруг огонь. Мы с Федоткиным за шланг воды, стали поливать, ничего не получается, мы на спардек обратно за шланг, вода хорошо шла. Федоткин держал пипку и поливал ют, ну ничего не получается. Увидели, что за бортом плавает сброшенный взрывом трюмный, сразу кинули ему два спасательных круга. Слышно было еще два взрыва на юте, пожар все сильнее. Я спрыгнул на шкафут, на спардеке был командир, была команда немедленно откатывать мины на пирсе и тушить пожар и вторичная команда командира затопить корабль, на корабле личного состава было мало, все оттаскивали мины на пирсе. Я спрыгнул с фальшборта на пирс и побежал к минам откатывать, и тут произошел большой взрыв, я упал и снова побежал, осколки летели через нас и около нас...»

Из объяснительной записки матроса Александра Зуева: «...Кто-то крикнул: «Мины откатывай», я тоже бросился откатывать, откатывали до последней возможности, которые еще были не охвачены пламенем, кто-то закричал: «Дальше от горящих мин, сейчас взорвутся!» Я не успел отбежать 50 метров, как раздался оглушительный взрыв, я упал возле понтона, осколки посыпались кругом, когда осколки перестали летать, я оглянулся, вижу, несут тяжело раненного старшину 1-й статьи Горбунова. Мне сказали: скидывай шинель, и на шинели его потащили, отнесли его в машину. Тут обратно несильный взрыв. Все побежали за территорию минных складов, где еще были нерастасканные мины. Я побежал



обратно к кораблю. Перед глазами погружается корабль на дно, слышны стоны матросов, сердце сжималось. Подбегаю, трое матросов поднимали убитого командира БЧ-1. Я тоже схватил и стал помогать, донесли до понтона, положили. Я побежал обратно. Получил приказание тушить доски около пирса, которые горели. Еще после сильного взрыва бегал тушить горевшую траву, пламя которой приближалось к складам...» Матрос Иван Баранцев: «...Дали команду выскакивать из погреба... Дальше по команде пом. командира взял огнетушитель и начал поливать огонь. В это время слышал ряд слабых взрывов в районе пожара. После того как огнетушитель разрядился, зам. к-ра корабля подал команду откатывать мины, которые стояли по минным путям от дороги до самого корабля... Когда откатали все мины, осталась одна опрокинутая набок и начали ее поднимать, раздался взрыв большой силы, которым отбросило нас в сторону...»

А вот как описывает случившееся техник электроминной лаборатории старший лейтенант П.И. Быков, оказавшийся неподалеку от «Ворошиловска». «...Увидел, что на корме «Ворошиловска» очаг огня примерно диаметром в 2—3 метра и небольшой силы взрывы, глухие, наподобие взрывов снарядов. Пламя огня было желто-белого цвета, вырывавшегося откуда-то с силой, и слышно было шипение. Также было видно, что пламя заливали водой из брандспойта и ведрами... Мы побежали на пирс к месту пожара. Все это время были слышны взрывы небольшой силы примерно через каждые 2—3 минуты. Я побежал к минам АГСБ и КБ, которые стояли на минном пути вплотную к кораблю.

Эти мины уже откатывали матросы к складу... При откатке третья мина от конца к «Ворошиловску» сошла с минного пути и упала метрах в 25—30 от корабля. В тот момент, когда я с матросами ставил эту мину на минный путь... произошел взрыв большой силы, которым нас отбросило в сторону. Когда я поднялся, то увидел, что огонь охватил всю кормовую часть и загорелись дрова и доски на пирсе и горел сам пирс, а корабль сделал большой крен на правый борт. Отбежав за дежурную будку метров на 30, я заметил, что горит трава возле проволочного ограждения складов. Я быстро собрал матросов, и все побежали тушить траву. В тот момент, когда мы откатывали мины к пирсу, подошла пожарная машина...»



В это время по вызову дежурного минного склада на пирс примчалась машина пожарной команды острова Русский. Пожарники действовали быстро и умело. В течение четырех минут они сумели протянуть шланги и дать воду на горевшие мины. К сожалению, было уже слишком поздно и изменить ход событий пожарники были, увы, бессильны.

В это время и прогремел тот второй взрыв, от которого разлетались стекла по всему Владивостоку, взрыв, который унес жизнь капитана 3-го ранга Дерипаско и многих матросов «Ворошиловска». Сила взрыва была огромна. Минный заградитель буквально исчез в клубах пламени и дыма. Когда же ветер отнес дым в сторону, стало видно, что корабль весь горит и с сильным креном на правый борт быстро погружается кормой в воду. Палуба «Ворошиловска» была завалена мертвыми телами. Рядом полыхали остатки разнесенного взрывом пирса. Сноп пламени пришелся как раз на стоявшую неподалеку от борта пожарную машину. Из пожарной команды острова Русский не уцелел ни один человек. Все они буквально исчезли в адском огне. И лишь обгоревшая и перевернутая пожарная полуторка напоминала о том, что еще несколько мгновений назад эти ребята были живы и существовали на этой земле...

Спустя каких-то двадцать минут горящий «Ворошиловск» повалился на правый борт и затонул. На поверхности бухты плавали теперь лишь какие-то доски, да вскипала пузырями воздуха вода. В отдалении отчаянно барахтались несколько человек, отброшенные туда силой взрыва. Минного заградителя «Ворошиловск» больше не существовало...

К мысу Шигина под вой сирены мчались торпедные катера, присланные для оказания помощи, но было уже поздно.

Сразу же было организовано спасение оказавшихся в воде людей. Раненые и контуженные, они не могли долго плавать. Поэтому матросы, скинув робы, бросались к ним с берега и вытаскивали своих захлебывающихся товарищей. Так были спасены старшина 2-й статьи Михаил Епифанов, матросы Соловьев и Седых. Найден был в воде и командир корабля Корженков. Думая, что командир мертв, матросы положили его рядом с погибшим штурманом лейтенантом Юрием Зелениным, однако прибывшие врачи обнаружили, что командир «Ворошиловска» дышит, хотя и находится в крайне



тяжелом состоянии. Корженков остался жив по какой-то невероятно счастливой случайности, так как находился всего в каком-то метре от эпицентра взрыва. Спаса командира минзага взрывная волна, отшвырнувшая его на добрую сотню метров от корабля.

Также по невероятному стечению обстоятельств остался жив матрос-машинист Василий Неншин. Силой взрыва его вышвырнуло из машинного отделения.. через дымовую трубу! Из объяснительной записки матроса Неншина: «...Была подана команда зам. командира корабля откатывать мины, я побежал в машину, пустил пожарный насос и стал пускать балластный насос, даю воду — орошение во 2-й минный погреб и артпогреб... В 15.15 была пожарная тревога, а за ней боевая. В машине находился я, Тараненко и Каширин. Произошел первый взрыв в машине. Все магистрали лопнули — пошел пар, выйти наверх возможности не было. Мы оказались отрезанными. Снова взрыв — взорвались артпогреба. Меня выкинуло в трубу, сильно ударился о палубу. Когда пришел в себя, корабль тонул. Из последних сил дополз до борта и упал в воду. В воде ухватился за какую-то доску и продержался, пока меня не подобрала».

Котельный машинист Каширин и еще один матрос выбраться наверх так и не смогли. Тела их были обнаружены в машинном отделении только после подъема «Ворошиловска».

Когда в городской газете «Владивосток» была напечатана первая статья о гибели минного заградителя «Ворошиловск» журналиста Евгения Шолоха, начали отзываться оставшиеся в живых очевидцы тех далеких событий. Откликнулся и бывший врач минного заградителя Александр Павлович Феценко. Вот что он вспоминает: «Где-то часов в 10 утра меня вызвал к себе командир корабля капитан 3-го ранга Виктор Корженков и приказал передать вахту (А.П. Феценко в тот день стоял дежурным по кораблю. — В.Ш.) командиру БЧ-4 старшему лейтенанту Владимиру Павленко, а затем срочно отправляться в штаб ОВРа.

Для чего? Учитывая, что в экипаже было около 20 матросов и старшин, у которых вышел установленный срок службы, а выходы на постановку мин, судя по всему, обещали затянуться, да и неизвестно, чем все могло кончиться (рядом-то полыхала корейская война), он и отправил меня решить в штабе вопрос, чтобы как можно скорее парней уволили в запас. С этим я и убыл с корабля. Почему коман-



дир послал именно меня — я не могу точно сказать, но он тогда, помнится, заметил, что, мол, ты городской, хорошо Владивосток знаешь, вот и поезжай. В штабе ОВРа, который базировался на старом списанном судне «Алдан», необходимого мне флагманского минера я так и не дождался. Время было уже примерно 15 часов, когда я решил сходить к своим домой (они жили в Голубиной пади), пообедать. Поднявшись на Ленинскую, услышал за спиной со стороны Русского, что что-то здорово гроыхнуло, отдавшись гулким эхом во Владивостоке (в ряде жилых домов на Чуркине, Эгершельде, в центре города тогда взрывной волной повышибало стекла). Я повернул обратно, и тут мне встретился знакомый из штаба и сказал: Саша, твой корабль взорвался...

36-й причал, когда я прибежал туда, был уже оцеплен, на Русский никого не пускали. С трудом упробил взять меня на катер, на котором убывал к месту происшества начальник штаба флота (контр-адмирал В.А. Касатонов — В.Ш.).

Картина у минного арсенала на Шигина предстала нашему взору страшная: какие-то обгорелые, разбросанные по берегу обломки, валяющиеся в стороне помятые пожарные машины, копоть, не рассеявшийся до конца запах гари. Корабля видно не было. Он затонул. Я сразу же бросился в госпиталь, где ужаснулся еще больше: стоны раненых, изувеченные трупы ребят, с которыми еще несколько часов назад общался... Некоторых вообще невозможно было опознать.

Из командного состава минзага погибли помощник командира корабля старший лейтенант Савинов, замполит капитан 3-го ранга Дерипаско, штурман старший лейтенант Зеленин и подменивший меня на вахте командир БЧ-4 старший лейтенант Павленко. Матросов и старшин погибло около 20 человек, если не больше. Точно сейчас не помню. В том числе были жертвы среди тех моряков, которые должны были увольняться в запас. К примеру, один из них, старшина 1-й статьи Горбунов, хороший такой хлопец, находился метрах в 150 от корабля на берегу, но поднятая взрывом в воздух тележка из-под мины долетела до него и попала в голову...

Командир остался жив, его выбросило взрывной волной за борт в воду. Правда, был сильно контужен. Его поместили в госпиталь, и когда я туда пришел, он все волновался за сейф, открытый остался



или закрытый, и посылал меня проверить. Командир еще не знал, что корабль затонул, а я ему этого не стал говорить.

Сразу скажу: отчего случилось возгорание мины (а их в трюме было штук 10—15), и тогда не совсем ясно было. Получилось так, что, когда матрос, стоящий на лебедке, извлек ее из трюма на уровень фальшборта, она уже горела... От удара, самовоспламенения или еще от чего — не знаю...

...Московская комиссия, работавшая у нас по факту гибели корабля и личного состава, в конце концов пришла к выводу, что взрыв произошел по вине экипажа, якобы из-за низкой дисциплины и плохой организации авральных работ, мол, разгильдяи известные...

Между тем хочу заметить, что все эти упрёки не соответствовали действительности: минзаг был на хорошем счету. Об этом говорили и приказы о поощрении личного состава. И главное тому подтверждение: незадолго до трагедии «Ворошиловск» как лучший среди кораблей своего класса в ВМФ СССР был удостоен приза министра обороны (согласно всем документам, это был приз министра ВМФ. — В.Ш.).

Главными виновниками в трагедии признали оставшихся в живых командира корабля капитана 3-го ранга Корженкова и командира БЧ-3 (минно-торпедная боевая часть) старшего лейтенанта Кононца (согласно документам, Н.Я. Кононец имел звание лейтенанта. — В.Ш.). Оба по приговору военного трибунала получили по 8 лет, правда, командир «Ворошиловска» осужден был условно. И еще, кажется, понес какое-то наказание флагманский минер.

Таскали, и довольно серьезно, особисты и меня: очень их интересовало, почему это я перед взрывом оставил дежурство по кораблю и оказался в городе? И, наверное, мне бы не поздоровилось, время-то было лихое, органам везде мерещились «враги народа» и диверсии, но, слава богу, когда пришел в себя командир после контузии, он за меня вступился, объяснив особистам что к чему, после чего от меня отстали.

...На похоронах, которые состоялись на кладбище Подножья, присутствовал командующий Тихоокеанским флотом адмирал Кузнецов. Произносились соответствующие печальной церемонии речи, звучали слова клятвы в верности памяти погибших офицеров и моряков, которые были погребены в одну братскую могилу (по-



гибших пожарных, которые были гражданскими людьми, хоронили отдельно). По мере того как умирали в госпитале раненые, отыскивались остальные тела погибших... могилу расширяли, дозахоранивая остальных...»

Из воспоминаний ветерана Тихоокеанского флота капитана 1-го ранга в отставке Григория Ассановича Енгальчева: «С командиром боевой части связи «Ворошиловска» Володей Павленко я был дружен еще по училищу. Все пять лет учебы мы сидели рядом на занятиях, спали на соседних койках, вместе ходили и в увольнение. Володя был очень красивым парнем. Рост под метр девяносто, спортсмен. Служить по выпуску он почему-то хотел именно на минных заградителях. Поэтому был счастлив, когда получил назначение на «Ворошиловск». Помню, что Володя очень гордился, что самым первым сдал на допуск к самостоятельному несению вахты вахтенным офицером. Был он еще не женат, но встречался с девушкой, и к зиме 1950 года они планировали пожениться. Перед тем трагическим выходом в море «Ворошиловска» мы встретились с Володей в городе. Не знаю причины, но вид у Володи был очень грустный, словно его что-то сильно угнетало. Мне это показалось странным, ведь Павленко был очень веселым парнем и заводилой во всех наших делах. Я спросил: «Что с тобой?» Он пожал плечами и ответил: «Сам не пойму, словно что-то давит...» На том и расстались. Больше Володю Павленко я в живых не видел...

О гибели «Ворошиловска» говорили у нас вполголоса, да и то между своими. Что на нем произошло, никто толком не знал даже в нашей дивизии. Все делалось втихую. Не помню ни митингов, ни торжественных похорон. Только через много лет я узнал, что трагедия на минзаге произошла из-за пожара и что лишь благодаря мужеству экипажа не взорвались огромные минные арсеналы. Уже в 1981 году, приехав во Владивосток, я отправился на остров Русский, искал могилу ребят с «Ворошиловска», но так ее и не нашел. Вспомнил тогда и свою последнюю встречу с Володей. Может, он тогда уже предчувствовал скорую смерть, кто знает?..»



Расследование обстоятельств трагедии

К проблеме памятника и увековечивания памяти погибших мы еще вернемся. Теперь же пора обратиться к тому, как проходило расследование обстоятельств трагедии «Ворошиловска», какие закулисные игры вели московские чиновники в адмиральских погонах вокруг дела о гибели корабля и какова была, наконец, окончательная официальная оценка причин взрыва мины на минном заградителе?

Во время работы над книгой автор обратился за помощью к первому заместителю главнокомандующего ВМФ РФ адмиралу Игорю Владимировичу Касатонову. Напомню, что его отец Владимир Афанасьевич был в 1950 году начальником штаба 5-го ВМФ. Меня интересовало одно — не остались ли в семейном архиве хоть какие-нибудь воспоминания В.А. Касатонova об описываемых мною событиях. К счастью, такие воспоминания, оказалось, существуют. И вот передо мной рукописные записки одного из выдающихся флотоводцев нашего времени адмирала флота В.А. Касатонova: «...Как-то днем, прибыв домой на обед, я вместе со своими домочадцами услышал отдаленный глухой взрыв. Зная, что по плану ничего такого не должно быть, я позвонил оперативному выяснить обстановку. Оперативный доложил, что обстановка уточняется. Не дожидаясь доклада, я убыл в штаб флота на КП, где уже выяснили, что произошел взрыв в районе стоянки минного заградителя «Ворошиловск». На корабле возник пожар, и вода поступает в корпус. Немедленно мной были даны все необходимые распоряжения на действия всех служб флота, в том числе и на развертывание госпиталя. К этому времени прибыл и командующий флотом. Пожар удалось вскоре потушить, но сам корабль не спасли. С Кузнецовым мы поехали посмотреть на причал. Картина была очень тяжелая...

Командующий спокойно поговорил с матросами, которым оказывали медицинскую помощь... после чего сказал мне:

— Назначаю вас председателем комиссии по разбору данного происшествия!

...А из Москвы к нам уже летела комиссия морского министерства, которую возглавил заместитель министра адмирал Абанькин. Комиссия оперативно приступила к работе. Людей погибло много,



налицо халатность, с другой стороны, допускалась и большая вероятность вражеской диверсии, а уж это потеря бдительности, что каралось жесточайше!

Тяжелые тучи сгустились над командованием флота. Подогревали ситуацию и недруги Кузнецова, которые требовали судить командующего, начальника штаба и многих других. В этой обстановке Николай Герасимович остался предельно спокоен. Первое, чего он добился, это ясности, что по линии КГБ ничего нет. Такая ясность сразу сняла многие вопросы. Далее он телеграммой доложил прямо Сталину о случившемся, и через Поскребышева (секретарь И.В. Сталина. — В.Ш.) уточнил реакцию. Поскребышев сказал, что реакции не было. Сталин молча расписался, что означало: информация принята, и вышеуказанную телеграмму велено подшить в дело. То есть все должно обойтись комиссией и мерами морского министра Юмашева.

Наша же флотская комиссия успела окончить работу незадолго до прибытия Абанькина.

Я немедленно доложил Николаю Герасимовичу результаты работы. Итогами он был удовлетворен и сказал мне следующее:

— Материалы нашего расследования никому не показывайте, положите в сейф, а если будут спрашивать, скажите — в сейфе у командующего. Я же сегодня убуду в Большой Камень. Буду там работать. А Абанькину передайте, что, когда он закончит, я его приму.

И командующий улетел.

На следующий день я уже встречал Абанькина. Мрачно посмотрев на меня, он первым делом спросил:

— А где командующий?

Я ответил, что он улетел по пунктам базирования.

— А где ваши документы расследования?

Я ответил, как было договорено с Кузнецовым. Все это вызвало, конечно, бурную реакцию и негодование.

Московская комиссия приступила к расследованию самостоятельно. Как только она окончила работу, я позвонил командующему, и он назвал время прибытия к нему Абанькина. Зная о прибытии Кузнецова, раньше назначенного времени Абанькин к нему не пришел. Наконец наступил назначенный час. Еле сдерживая не-



годование, Абанькин зашел к комфлоту... а через три минуты молча вышел. На следующий день его комиссия улетела.

В этой очень тяжелой истории Кузнецов прежде всего думал о людях, предпринимал все меры, чтобы не было напраслины, чтобы не пострадали невиновные.

Мы, разумеется, все тоже были с ним наказаны и получили по строгому выговору от морского министра, был снят начальник минно-торпедного управления, условно осужден командир, у которого во время взрыва был перебит позвоночник, наказали и других должностных лиц.

Беседуя с начальником политуправления контр-адмиралом Яковом Григорьевичем Почупайло, Абанькин спросил:

— А вы были на корабле до взрыва?

— Нет, не был, — ответил Яков Григорьевич.

Тогда Абанькин повысил голос и стал что-то по этому поводу выговаривать ему... Почупайло в ответ резко оборвал его, сказав:

— Я не обязан бывать на каждом корабле, но это не значит, что мы бездельники. Допущена халатность, это мы признаем, а назначить виновников не позволим.

Заканчивая об этом, скажу, что как только Николай Герасимович стал министром, со всех нас были сняты взыскания, все были восстановлены в должностях. С командира корабля сняли судимость и дали возможность дослужить до пенсионного возраста, а наказанными остались только непосредственные виновники. Абанькин тоже получил новое назначение...»

Итак, какие же версии причин катастрофы «Ворошиловска» были выдвинуты комиссиями, занимавшимися расследованием этого дела? Но прежде снова послушаем участников тех событий, членов экипажа минзага. Командир минной боевой части лейтенант Николай Кононец: «...Увидев на пирсе приготовленные мины АМД-1000, я спросил у начальника ОТК склада л-та Капитонова, не взрываются ли эти мины самопроизвольно, что с ними случилось в 1949 году. Он мне ответил, что эти мины получены только с завода и ничего опасного не представляют...»

Матрос Анатолий Скудин: «26 октября при выборке мин я записывал номера буйков и мин, выбранных на корабль. При выборке очередной мины АМД (по счету какой — не помню) было



обнаружено, что котелок ее (где находится релейное устройство) наполнен водой, т.к. из горловины котелка сочилась вода. Поэтому котелок был отсоединен, чтобы снять и просушить релейное устройство. Здесь я увидел, что из-под заглушек, которые закрывают взрывное вещество, сочится зелено-желтая жидкость (соединение взрыввещества с водой). Здесь находились ст. м-с Петров, ст. 2-й ст. Баташев, ком-р БЧ-3 лейтенант Кононец. Я тут же высказал мнение, что когда мина просохнет, выступят пикраты и она будет опасной, то же повторил Петров. Об этом тут же стоявшие ком-р БЧ-3 и кап. 2 ранга Мембрай (представитель штаба флота — В.Ш.) были извещены. Тогда капитан 2 ранга Мембрай сказал, что это пустяки и опасности никакой не представляют. На этом разговор и кончился, и капитан 2 ранга Мембрай сошел с нашего корабля на катер. При дальнейшей выборке была обнаружена еще мина АМД с затопленным котелком».

Старший матрос Николай Вымятин: «...Мое мнение по вызову взрыва такое: плохой недоброкачественный заряд мины, и потом попала она в воду, и проникла вода в мину, и когда она высохла, то получились выделения — пикраты, а пикраты, настолько они чувствительны, что от небольшого толчка мина взрывается, даже от протирки сухой ветошью».

Теперь о причинах взрыва из актов комиссий по расследованию обстоятельств гибели минного заградителя «Ворошиловск». Комиссия 5-го ВМФ: «...Можно считать установленным, что пожар и последовавший затем взрыв произошли от воспламенения ВВ (взрывчатого вещества — В.Ш.) в мине АМД-1000 в момент удара и трения мины, когда ее укладывали на палубу при выгрузке из трюма. Основными причинами пожара и взрыва мин являются:

1. Нарушение личным составом корабля правил выгрузки боезапаса...

2. Техническая несовершенство минно-подъемных средств ЗМ «Ворошиловск», требующих особой осторожности при погрузках и выгрузках...

3. Допуск новой мины АМД на вооружение всех классов кораблей без отработки ее для корабельных условий: нет никакого предохранения корпуса от могущих быть ударов на корабле... нет приспособлений для крепления мин... мины не центрированы...



4. Некачественное снаряжение мин АМД-1000 на заводе, установленное анализом и испытанием ВВ мин АМД, оставшегося после взрыва, произведенными контрольно-химической лабораторией арсенала флота... Анализ показывает неравномерность распределения компонентов по массе заряда, в некоторых местах гексоген имеется в количествах выше установленного, что резко повышает чувствительность отдельных участков заряда к удару».

Вывод флотской комиссии во главе с контр-адмиралом В.А. Касатоновым предельно ясен: причина взрыва — несовершенство мины АМД и непригодность «Ворошиловска» для постановки этих мин. Пункт № 1 (о нарушении личного состава) написан скорее по традиции и носит явно вспомогательный характер. Из этого можно сделать вывод, что руководство 5-м ВМФ (Н.Г. Кузнецов, В.А. Касатонов, Я.Г. Почупайло) прекрасно понимало фактическую невиновность команды. Будучи же людьми глубоко порядочными и справедливыми, они и вступили в отчаянную схватку с московской командой, приехавшей не столько разбираться в существе дела, сколько назначить виновных, чтобы, отчитавшись потом о проделанной работе, стереть их в порошок. Читать акт комиссии вице-адмирала Абанькина неприятно и утомительно. Там нет ничего конкретного и дельного, на любой странице лишь словоблудие, перебирание грязного белья и пустые никчемные фразы. Вот для примера несколько выдержек из этого обширного опуса: «...Партийно-политическая работа на ЗМ «Ворошиловск» по обеспечению плана Б и ПП имела крупные недостатки, парт. и комсомольская организации проводили свою работу формально... подразделение не стало подлинным центром всей парт.-полит. работы... Наличие зазнайства у офицерского состава достигнутыми успехами... неподготовленность личного состава корабля... отсутствие должного контроля за состоянием минной подготовки ЗМ...» и т.п.

А потом был закрытый суд военного трибунала. «Без участия сторон обвинения и защиты» — как значится в документах. Командиру «Ворошиловска» капитану 3-го ранга Корженкову и командиру минно-боевой части корабля лейтенанту Кононцу первоначально дали по восемь лет лагерей каждому. И три года флагманскому минеру капитану 3-го ранга Кутепову. В итоге же



Корженков и Кутепов были осуждены условно и «без поражения в правах». И лишь командир БЧ-3 минзага лейтенант Кононец попал в лагерь.

Что же стало с самим «Ворошиловском»? Буквально через несколько дней было произведено обследование затонувшего минзага. Водолазы установили, что «Ворошиловск» лежит на глубине девять метров с большим креном на правый борт. Палуба в районе кормового минного погреба по правому борту буквально вывернута взрывом внутрь. Размер зияющей дыры более 25 квадратных метров. Размер пробойны самого борта определить сразу оказалось затруднительно, так как корабль лежал на правом борту, и часть его уже была сильно занесена илом. Обнаружили, что переборка артпогреба имела большую пробойну внутрь минного погреба, что позволило сделать вывод о детонации части артбоезапаса. Полностью оказалась разрушенной каюта командира. Сильно обгорели мостик и спардек. Все дно вокруг затонувшего минзага было усеяно неразорвавшимися снарядами и гильзами. Кроме этого, в кормовом минном погребе водолазы обнаружили еще и несколько неразорвавшихся мин, которые были вскоре уничтожены тут же на дне.

Спустя некоторое время «Ворошиловск» подняли. Ввиду больших повреждений, а также из-за старости самого корабля восстанавливать его было признано нецелесообразным, и останки минзага были пущены под автоген.

Из воспоминаний бывшего курсанта Тихоокеанского ВВМУ: «Вспоминаю историю, рассказанную нам, молодым курсантам, преподавателем минного дела капитаном 2 ранга Чужиковым. Вскоре после окончания войны на Тихоокеанском флоте взорвался вместе с несколькими десятками морских мин (вес заряда каждой 300—500 килограммов) минный заградитель «Ворошиловск», стоявший на швартовых у причала. Шла плановая выгрузка мин на склад. Началось все с пожара, возникшего от удара сорвавшейся с крана мины о комингс палубного люка. Вообще-то, тротил или ТГА (тротил-гексаген-алюминий), которыми снаряжались мины, при ударе не воспламеняются и не взрываются, но при долгом хранении взрывчатое вещество, взаимодействуя со стальной оболочкой боеприпаса, образует чувствительные к удару соли, которые почему-то называли «пикраты». Когда мина упала, в месте ее удара



о комингс возник локальный взрыв, разорвавший оболочку мины, и начался пожар. Горел тротил, которым была снаряжена мина. Горел, но не взрывался. Люди боялись подойти к горевшей мине и не знали, что нужно предпринять. Когда пламя охватило почти всю мину, она взорвалась. Сдетонировали остальные боеприпасы, и от корабля, причала, близлежащих судов, складов и людей ничего не осталось.

Собравшаяся комиссия приняла решение многократно в натуре смоделировать процессы возгорания морских боеприпасов и проверить результаты различных способов их тушения. Был выделен боезапас. За два месяца испытаний минная испытательная партия подошла, погасила и взорвала только двадцать единиц крупных боеприпасов: донных мин, боевых зарядных отделений торпед, авиабомб. Результат работы оформили в рекомендации к правилам тушения таких пожаров. Они оказались простыми. Загоревшийся боеприпас можно тушить любым из имеемых средств пожаротушения, пока пламя не охватило более половины поверхности припаса. Как только огнем будет охвачено более половины поверхности заряда, через 10—15 минут следует ожидать взрыва и никакие средства тушения пожара уже не спасут, а их дальнейшее использование только может ускорить момент наступления взрыва. Руководивший испытаниями Чужиков с результатами испытаний и рекомендациями прибыл в главный штаб ВМФ, где доложил о них высокому начальству. Его выслушали, но никто из высоких начальников не пожелал утвердить «Правила тушения горящего боезапаса». Их нет и по сей день...»

Восстановление справедливости

Прошли годы... Трагедия минного заградителя «Ворошиловск» давно стала достоянием истории, и пора уже восстановить память о павших 30 октября 1950 года на своем боевом посту.

Матросы и офицеры «Ворошиловска» сделали все, что было в их силах. Они вступили в борьбу со смертью и не отступили. Жертвы их были не напрасны, а цена свершенного подвига — тысячи жизней и спасенный Владивосток.



Даже невозможно себе представить, чем руководствовались не в меру ретивые начальники, давшие через несколько лет команду сровнять с землей их братскую могилу, вздумавшие вычеркнуть из памяти подвиг ребят с «Ворошиловска». Мертвые безответны, они не могут уже постоять за свою честь и доброе имя. Восстановить и сохранить это — удел нас, живущих ныне.

Из воспоминаний вдовы капитана 3-го ранга Дерипаско Лидии Кузьминичны: «...Жертв было много. Насколько помню, сразу было 23 гроба, а потом еще дозахоранивали умерших от ран и тела тех, кого обнаруживали позже в воде.

На траурном митинге командующий Тихоокеанским флотом Н.Г. Кузнецов говорил, что память погибших моряков и офицеров с «Ворошиловска» будет достойно увековечена. Но вскоре его назначили военно-морским министром, он уехал и все затихло. Более того, через некоторое время снесли и тот памятник, что был, а холм братской могилы срыли, разровняв землю, будто там ничего и не было...

Вот тогда я со своими сынишками Олегом и Игорем соорудила, как могла, на месте братской могилы пирамидку со звездочкой, спасибо, один рабочий с близлежащего кирпичного завода кирпичом пособил.

Лет 7 назад я обращалась к командованию Тихоокеанского флота, чтобы помогли поправить, привести в порядок этот памятник, а если изыщутся средства, то просила поставить новый. Пообещали, как водится у нас, но так за все эти годы не нашлось ни средств, ни, что очевиднее, желания. Немилосердно так равнодушно относиться к памяти своих погибших товарищей, соотечественников».

Из письма первого заместителя Главнокомандующего ВМФ РФ адмирала И.В. Касатонova командирам в/ч... капитану 1-го ранга Ермакову А.И. и капитану 1-го ранга Гиляздинову В.Ф., г. Владивосток (копия совету ветеранов ТОФ): «Поручаю вам и вашей воинской части восстановить памятник офицерам, старшинам, матросам с минного заградителя «Ворошиловск». Погибшие и оставшиеся в живых доблестно выполняли свой долг и в период «холодной войны» участвовали в выполнении боевых задач по обеспечению обороноспособности Родины... Предварительно посоветовавшись с оставшимися членами экипажа и ветеранами флота, мы пришли к



выводу, что памятник должен иметь несколько другой вид, который был бы более символичен и долговечен, не подвергался влиянию метеорологических явлений и находился на том же месте.

Целесообразно эскизы памятника согласовать с родственниками и живыми членами экипажа.

...Предлагаю создать комиссию в составе командиров воинских частей гарнизона о. Русский, ветеранов флота, которая определила бы необходимый вклад каждой воинской части в строительство памятника.

Полагаю, что к 30 октября 1994 года, к 44-й годовщине трагедии памятник будет открыт. Надеюсь на Вашу офицерскую ответственность и честь, и святую обязанность каждого помнить о павших. С уважением адмирал И. КАСАТОНОВ 01.07.1994 г.».

Ныне этот памятник открыт. Справедливость, пусть поздно, но все же восторжествовала!

Наверное, еще много можно было написать о судьбах оставшихся в живых членов экипажа «Ворошиловска», о том, как мыкали свой горький век вдовы погибших и как несладко жилось оставшимся сиротам...

Иногда мне кажется, что корабли не погибают, они просто навсегда покидают родной причал, уходя в море вечности... Вспомним же еще раз тех, кто пал, до конца исполнив свой воинский долг, вспомним их поименно и низко поклонимся за то, что они были...

Капитан 3-го ранга **ДЕРИПАСКО Николай Иванович**

Старший лейтенант **САВИНОВ Алексей Сергеевич**

Старший лейтенант **ПАВЛЕНКО Владимир Ильич**

Лейтенант **ЗЕЛЕНИН Юрий Борисович**

Старшина 1-й статьи **ГОРБУНОВ Николай Романович**

Матрос **ЦИБУЛИН Алексей Михайлович**

Матрос **ГОЛИКОВ Валерий Иванович**

Матрос **ГОРЕВ Николай Иванович**

Матрос **ЧАНЧИКОВ Василий Павлович**

Матрос **ЛОБОВ Степан Павлович**

Матрос **КАШИРИН Михаил Иванович**

Матрос **САВИН Георгий Александрович**

Старший матрос **ВАХРУШЕВ Иван Иванович**

Сержант **КАЙСТРЯ Иван Евтифеевич**



Старший матрос **УСЕНКОВ Дмитрий Егорович**

Матрос **КРАВЦОВ Михаил Семенович**

Матрос **ОСИПОВ Егор Никандрович**

Матрос **ТРИШКИН Виктор Иванович**

Матрос **ВЛАСОВ Дмитрий Иванович**

Матрос **БОРОДИН Петр Андреевич**

ВЕНОК НА ВОЛНЕ

Не рыдайте, увидев цветы над водой.
Эта подан сигнал безутешной бедой.
Здесь не чья-то вина, просто жизни
цена
На Земле опустилась до самого дна...

Олег Ассауляк

Время неумолимо, и многие события, казавшиеся когда-то самыми значимыми и важными, сегодня забыты. И все же мы вновь обращаемся к дням минувшим, чтобы там найти ответы на вопросы дня сегодняшнего, вспомнить о людях, которых давно уже нет с нами.

История трагедии подводной лодки М-200 ныне уже мало кому известна. Ее заслонили иные, куда более поздние катастрофы, с куда большим количеством жертв, ставшие волею случая достоянием общественности и попавшие на страницы газет.

В процессе работы над этой небольшой документальной повестью автору неоднократно приходилось слышать: «Зачем вы занимаетесь этой некрасивой историей? Ведь в ней не было ничего героического, зато вдоволь было безответственности и разгильдяйства!» Думаю, что столь однозначная оценка событий, связанных с гибелью подводной лодки М-200, не совсем правомочна. Да, разумеется, была безответственность тех, кто по долгу был обязан предотвратить трагедию, но были мужество и самоотверженность тех, кто, до последних минут выполняя служебный долг, принял мученическую смерть в затопленных отсеках. А погибшие имеют право на память!



Ее называли «Местью»

Заканчивался 1956 год. Страна стояла на пороге больших свершений. Был запущен в космос первый искусственный спутник Земли, осваивалась целина, повсюду шло создание военного союза Варшавского договора, создавались ракетные войска стратегического назначения — принципиально новый вид вооруженных сил. Серьезные изменения происходили и в руководящем составе Министерства обороны. Во главе Военно-морского флота вместо оклеветанного и отправленного на пенсию после гибели линкора «Новороссийск» Н.Г. Кузнецова встал адмирал С.Г. Горшков, чья эпоха руководства ВМФ продлится долгих тридцать лет. В сверхсекретных КБ на судостроительных заводах уже создавались первые подводные атомоходы. Военно-морской флот готовился стать ядерным, ракетным и океанским.

Поздней осенью 1956 года подводные лодки, базировавшиеся на Палдиски, готовились к переходу в Балтийск и Лиепаю. Дело в том, что находящийся в устье Финского залива Палдиски очень рано замерзал в отличие от незамерзающих более западных военно-морских портов. Поэтому, базируясь на Балтийск и Лиепаю, корабли могли на протяжении всей зимы заниматься полнокровной боевой подготовкой.

Итак, 12 ноября командующий подводными силами Балтийского флота контр-адмирал Кучеренко сообщил телеграммой командующему Восточно-Балтийской флотилией вице-адмиралу Черокову о необходимости скорейшего перевода шести подводных лодок из состава только что сформированной 157-й отдельной бригады подводных лодок в Лиепаю на зимовку. Вечером того же дня начальник штаба 157-й бригады капитан 2-го ранга Штыков доложил по телефону командующему подводными силами, что через три дня к межбазовому переходу будут готовы три подводные лодки, четвертая же, М-200, вынуждена будет задержаться в Палдиски до прибытия на нее нового командира. М-200 по предложению врио командующего подводными силами Восточно-Балтийской флотилии капитана 1-го ранга Кабо также решено было отправить зимовать в Лиепаю.



Что же представляла собой подводная лодка М-200? Это была головная лодка типа «М» XV серии, так называемая «малютка». История ее создания и боевой деятельности необычна и интересна. Заложена она была 31 марта 1940 года на Горьковском судостроительном заводе, а уже 4 февраля 1941 года спущена на воду. Однако достроить «малютку» долго не могли. Началась война, и два года подводная лодка простояла у достроечного пирса. Но наконец средства на достройку М-200 нашлись. То были пожертвования тружеников Горьковской области и воинов-североморцев на борьбу с немецко-фашистскими захватчиками. 20 марта 1943 года на М-200 подняли военно-морской флаг. По просьбе вдов погибших подводников и жителей Горького лодке присвоили и имя, символизирующее ее предназначение. Отныне она стала именоваться «Месть». Одним из инициаторов сбора денег на достройку лодки была Л.М. Лободенко, вдова полкового комиссара В.М. Лободенко, который одно время был военкомом бригады подводных лодок Северного флота. Она обратилась с письмом в ЦК ВКП(б): «Мой муж погиб в первый год войны на Северном флоте, брат пал в боях за Украину, отец убит в Кронштадте... Внося свой небольшой вклад, мы обращаемся ко всем женам моряков Советского Союза с призывом организовать сбор средств на постройку подводной лодки «Месть». Пусть героические моряки Красного Флота топят проклятых фашистов...» Новая «малютка» вошла в состав Каспийской флотилии и перешла в Баку. Но «каспийский этап» в жизни М-200 продолжался недолго. Постановлением ГКО от 22 апреля 1943 года было решено перевести 6 подводных лодок с Каспия в Заполярье. В их число попала и М-200. 23 апреля лодка в составе первого эшелона направилась своим ходом из Астрахани в Горький, куда благополучно прибыла 1 мая. На этом этапе переходом руководил инженер-капитан 1-го ранга Н.В.Алексеев. В Горьком М-200 вместе с однотипной М-201 поставили в плавдок. 15 мая лодки начали движение в Молотовск, куда благополучно прибыли 28 мая. На этом этапе переходом командовал генерал-майор интендантской службы А.И.Лебедев. 28 мая 1943 года М-200 вошла в состав Северного флота. 2 июня командиром лодки назначен капитан-лейтенант Шматов Павел Семенович. 12 сентября 1943 года командиром М-200 назначен капитан 3-го ранга Тураев Василий Андрианович. 19 октября «Месть» при-



была в Полярное и уже в декабре 1943 года совершила свой первый боевой поход, который не принес результатов. Под командованием Тураева «Месть» выходила на позицию еще два раза, но и эти походы не записали на счет лодки ни одного вражеского транспорта. 12 марта 1944 года командиром М-200 назначен старший лейтенант (впоследствии капитан-лейтенант) Глазков Владимир Львович. Под его командованием «Месть» совершила два безрезультатных боевых похода. В некоторых источниках указывается, что 22 июня 1944 года «Месть» провела удачную атаку по конвою противника, но в этот день М-200 уже находилась на базе. 11 июля 1944 года «Месть» вновь вышла на позицию в район Перс-Фярда, где 15 июля двумя торпедами атаковала конвой противника. Данных, подтверждающих победу лодки со стороны противника, нет, хотя во многих советских послевоенных источниках указывается, что в этот день М-200 отправила на дно два вражеских транспорта. По возвращении из похода лодку начали готовить к переходу на Балтику. Через два месяца «Месть» погрузили на транспортер и отправили в Ленинград.

Из воспоминаний служившего в годы войны на М-200 старшины 1-й статьи в отставке Виктора Илларионовича Санникова: «Второй боевой поход был тяжелым. Вышли из базы. Пришли в свой квадрат. Вскоре обнаружили фашистский конвой. Командир вышел в атаку со стороны берега. Судно было мористее нас. Едва выстрелили и услышали взрыв, как нас стали атаковать противолодочные корабли. Лодка буквально тряслась от разрывов глубинных бомб. Вначале разрывы были далеко от нас, но затем становились все ближе и ближе. Но тут налетела наша авиация и отогнала немцев. Только тогда мы вздохнули свободно. В Полярном на причале нас встречали комбриг Колышкин и оркестр. За этот поход меня наградили орденом Красной Звезды. Затем нам объявили, что в море мы больше ходить не будем и подводку переводят на Балтику. Мы стали разоружаться. На подводной лодке срезали ограждение рубки. Потом два месяца ждали специальную платформу. Когда, наконец, она пришла, погрузили на нее корпус подводной лодки. Сзади прицепили теплушку для экипажа, и мы поехали служить на Балтику. Прибыли в Ленинград. Лодку перегрузили на стапель. Снова приварили легкий корпус рубки. Стали готовить корабль к спуску



на воду. Но повоевать на Балтийском море уже не довелось. Пока вводились в строй, война закончилась. Экипаж на М-200 у нас был очень дружный, молодежный. Многие уже до «двухсотки» успели вдоволь повоевать, кто в морской пехоте, кто на кораблях. Я, например, два с половиной года отвоевал на черноморских «щуках», так что народ у нас был опытный».

Водоизмещение подводной лодки М-200 составляло: надводное — 283 тонны, подводное — 350 тонн. Главные размеры были следующими: длина — 49,5 метра, ширина — 4,4 метра, высота корпуса — 3,5 метра. В надводном положении мощность механизмов, то есть дизелей, составляла 1200 лошадиных сил, скорость хода 15,5 узла, а дальность плавания 3000 миль. В подводном положении: мощность двух электродвигателей — 460 лошадиных сил, скорость 7,9 узла, дальность 85 миль. В носовой части корпуса подводная лодка имела четыре 533-миллиметровых торпедных аппарата. Штатный экипаж «малютки» насчитывал 28 человек.

Преддверие беды

В начале ноября 1956 года в 157-й отдельной бригаде подводных лодок произошел досадный случай, имевший, как оказалось впоследствии, самое трагическое продолжение. Дело было на первый взгляд самое пустяковое: командир подводной лодки М-200 капитан-лейтенант Борис Родионов, немного выпив, заснул в ночном поезде Таллин — Палдиски. Казалось бы, что тут такого? Но нет! Спящего офицера заметил бдительный патруль, разбудил и доставил в комендатуру. Комендант уловил у капитан-лейтенанта запах алкоголя. Доложили командиру бригады, и тот немедленно дал делу ход. В то время на флоте набирала силу очередная антиалкогольная кампания, и командир «двухсотки» попался как нельзя кстати. Тем более что у комбрига отношение к Родионову было особое. Виной тому была излишняя самостоятельность и дерзкая принципиальность молодого командира. На следующий день капитан-лейтенант Родионов был уже отстранен от должности. Тогда же в штаб флотилии ушла бумага с требованием назначить на М-200 нового командира.



Так двадцатишестилетний командир «двухсотки» оказался не у дел. Скоро, очень скоро ему, создавшему за год своего командования на М-200 прекрасный коллектив единомышленников, придется испытать до дна чашу душевных мук. Ведь что может быть горше для командира, чем весть о гибели его корабля со всем экипажем, когда к огромному горю добавляется еще и щемящее чувство собственного бессилия что-либо изменить!

Пройдет время, и Борис Родионов будет восстановлен в должности и вновь встанет на командирский мостик. Его подводная лодка будет объявлена лучшей на флоте, а имя самого командира не будет сходить с первых полос флотских газет. Но это будет другая лодка и другой экипаж... Ныне капитан 1-го ранга в отставке профессор Борис Иванович Родионов продолжает трудиться в Главном штабе Военно-морского флота. За его плечами не только многие годы службы в подплаве, но и многие научные труды, книги, статьи. Всей своей жизнью и службой доказал бывший командир М-200 трагическую ошибочность давнего решения комбрига. Ведь окажись тогда, 21 ноября, на ходовом мостике лодки Родионов, все могло быть по-иному. Увы, история не признает сослагательного наклонения!

Вечером 18 октября в Палдиски прибыл только что назначенный командиром М-200 капитан 3-го ранга Шуманин. Новый командир «малютки» получил назначение на нее буквально несколькими днями раньше после окончания специальных офицерских классов в Ленинграде. До классов Шуманин служил на «щуках» и «эсках». Учиться же уезжал с должности старпома подлодки типа «С» 613-го проекта.

Из личного дела капитана 3-го ранга Шуманина Александра Спиридоновича: «1927 года рождения, русский, член КПСС с 1953 года. Окончил Каспийское ВВМУ в 1949 году, ВСКОС, штурманское отделение в 1952 году, ВОЛСОК в 1956 году. Назначен командиром ПЛ М-200 10 октября 1956 года приказом главкома ВМФ № 03878. Допущен к самостоятельному управлению ПЛ проекта 613 приказом командующего 4 ВМФ № 0444 от 8.09.55 года. Состав семьи: жена и дочь 1950 г. р.»

Новый командир прибыл к месту службы с семьей, которую надо было устроить, и времени для вхождения в курс дела на лодке



у него уже не оставалось. Начальство торопило с переходом в Лиепая, а лодка еще не прошла плановое размагничивание.

Утром 21 ноября М-200 вышла из Палдиски в Таллин по приказанию командира 157-й отдельной бригады подводных лодок капитана 2-го ранга Щекина на контрольно-измерительную станцию для замера магнитного поля. Ввиду того, что только что прибывший командир «малютки» еще не имел навыков управления ею, старшим на М-200 вышел в море начальник штаба бригады капитан 2-го ранга Штыков.

Из личного дела капитана 2-го ранга Штыкова Юрия Павловича: «1922 года рождения, русский, член КПСС, в ВМФ с 30.07.40 года. Состав семьи: жена, два сына 1945 и 1953 г. р.»

Из воспоминаний бывшего командира М-200 капитана 1-го ранга в отставке Б.И. Родионова: «Юрий Петрович Штыков был очень опытным и грамотным подводником. По своему опыту знаю, что прежде чем доверить новому командиру корабль, он его долго изучал и готовил, но, удостоверившись в твердых знаниях и хорошей морской практике, доверял всецело. В свое время Штыков приехал в Кронштадт, где моя М-200 заканчивала средний ремонт. Во время ходовых испытаний он дотошно проверил меня и помощника Славу Колпакова, но зато, когда мы совершали переход в Палдиски, Штыков на мостике почти уже не показывался. Мне кажется, что кредит доверия к экипажу М-200 сохранился у него и после смены командира лодки. Иначе я просто не могу объяснить себе ситуацию 21 ноября... Но, по правде говоря, и обстановка-то была самая простая: штиль, полная видимость и один идущий навстречу корабль!»

Вспоминает бывший флагманский связист 157-й отдельной бригады подводных лодок капитан 1-го ранга в отставке Григорий Ассанович Енгальчев: «Как раз перед теми трагическими событиями бригада осталась без комбрига. Он ушел в Балтийск во главе двух подводных лодок. Старшим остался начальник штаба бригады капитан 2-го ранга Штыков. Начштаба мы уважали. Это был опытный, боевой подводник. Высок, строен и очень обаятелен. Исполнять же должность начальника штаба временно было приказано мне. Как раз в это время прибыл к нам назначенный командиром на М-200 капитан 3-го ранга Шуманин. Пришел в штаб, представился.



Штыков ему говорит: «Хорошо! Сдайте все свои документы, аттестаты и начинайте знакомиться с лодкой!» Следующий день Шуманин познакомился с экипажем. Вечером Штыков вызвал его к себе, сказал: «Завтра я вместе с вами схожу на КИМС». На следующий день после построения бригады и подъема военно-морских флагов Штыков подозвал меня к себе и дал указание, чем заниматься в его отсутствие. На мой вопрос, когда его ожидать обратно, ответил: «Будем к девятнадцати». Убрали сходню, и лодка отошла от причальной стенки».

К 19 часам вечера того же дня, закончив измерение магнитного поля, подводная лодка взяла курс на Палдиски через Суурупский проход. Дул небольшой северный ветер. На море был штиль. Несмотря на небольшую облачность, видимость оставалась хорошей. М-200 шла по судоходному фарватеру. Скорость хода была 11,6 узла. В 19.30 произвели смену вахт. Вместо опытного и грамотного капитан-лейтенанта Колпакова вахтенным офицером заступил лейтенант Макаров, не имевший допуска к самостоятельному несению вахты.

Было 19 часов 45 минут, когда впереди на дистанции в 40 кабельтовых сигнальщик подводной лодки обнаружил топовый и отличительный красный (левый) ходовые огни встречного корабля. То был эсминец «Статный», следовавший к Суурупскому проходу навстречу со скоростью 22 узла. Корабли быстро сближались. Оценив обстановку, капитан 2-го ранга Штыков обратился к командиру лодки, который только что поднялся на ходовой мостик, чтобы подменить начальника штаба бригады на ужин:

— Усиьте внимание при расхождении со встречным кораблем. Судя по контурам и скорости хода, это, скорее всего, эсминец, учтите особенности района.

— Ясно, — ответил Шуманин. — Не в первый раз в море. Все сделаю как надо. Не волнуйтесь!

Постояв еще несколько минут рядом с командиром, капитан 2-го ранга Штыков спустился вниз. В акте расследования обстоятельств и причин столкновения эскадренного миноносца «Статный» с подводной лодкой М-200 относительно решения капитана 2-го ранга Штыкова уйти на ужин есть такая запись: «Не проверив, как командир намерен расходиться с эсминцем, капитан 2-го ранга



Штыков спустился внутрь подводной лодки, оставив на мостике неподготовленного к самостоятельному плаванию командира корабля и вахтенного офицера лейтенанта Макарова».

Оставшись старшим наверху, капитан 3-го ранга Шуманин за расхождение с приближающимся эсминцем особенно не волновался. Наверное, именно в эти минуты у него и созрело не объяснимое здравым смыслом решение разойтись со «Статным» правыми бортами, хотя по логике вещей и всем существующим ППСС он должен был, отвернув вправо, уступить дорогу идущему навстречу кораблю и разойтись с ним левыми бортами. Почему так решил командир М-200, сказать сложно. Вероятно, забылись за месяцы учебы на классах основы маневрирования, морская практика, а может, сказалась психологическая нагрузка его первого командирского дня. Как бы там ни было, но роковой выбор в маневре М-200 был капитаном 3-го ранга Шуманиным уже сделан...

Таран

Было 19 часов 48 минут, когда эсминец «Статный», подойдя к бую № 1 на входе в Суурупский проход, несколько изменил свой курс, подвернув вправо, желая разойтись с подводной лодкой левыми бортами, как и положено по всем правилам. Почти одновременно командир М-200 отдает свою команду на расхождение правыми бортами и подворачивает влево. Оба корабля вновь оказываются на сходящихся курсах. Эсминец и подводная лодка продолжают сближаться.

Избежать столкновения, однако, было еще можно. Для этого капитан 3-го ранга Шуманин должен был немедленно сделать одно из двух: резко отвернуть вправо и уступить дорогу эсминцу или же, застопорив ход, пропустить «Статного» перед собой. Однако ни того ни другого командиром М-200 сделано не было. И только тогда, когда до эскадренного миноносца оставалось уже менее четырех кабельтовых, а Шуманин, к своему ужасу, оказался в свете яркого красного левого бортового огня стремительно надвигающегося корабля, он решил действовать. Но и здесь, полностью потеряв



ориентировку, вместо того чтобы дать полный назад, он внезапно скомандовал:

— Лево на борт!

Рулевой, тотчас же отрепетовав команду, переложил руль влево, и М-200 буквально подставила свой борт под кованый форштевень эсминца. О чем думали в эти мгновения те, кто, ничего не подозревая о неотвратимости мчащейся к ним смерти, находились в отсеках? Кто теперь может об этом сказать...

Из акта расследования обстоятельств и причин столкновения эсминца «Статный» с подводной лодкой М-200, утвержденного главкомом ВМФ адмиралом С.Г. Горшковым:

«В 19.36 эсминец «Статный», находясь на подходе к бую № 1 Суурупского прохода, обнаружил в расстоянии около 70 кабельтовых слева на курсовом угле 10—15° топовый огонь встречного судна. Это была подводная лодка М-200, следовавшая Суурупским проходом, курсом 270°, скоростью 11,6 узла к бую № 1.

Командиры эсминца и подводной лодки о вероятности их встречи на переходе морем не знали, так как согласно оповещению, данному штабом Восточно-Балтийской флотилии, подводная лодка и эсминец должны были возвратиться к местам постоянного базирования к 17.00 21 ноября. В связи с задержкой ПЛ на КИМС подводная лодка вышла из Таллина в Палдиски в 19.00, а эсминец закончил обеспечение турбоэлектрохода «В. Молотов» в 17.45 и начал движение в Таллин.

Од флотилии дополнительного оповещения о переходах эсминца и подводной лодки не дал.

В 19.48, подойдя к бую № 1, командир эсминца лег на курс 90°, который проходил севернее оси фарватера, после чего топовый огонь встречного корабля стал наблюдаться с эсминца прямо по курсу, а в 19.49 с мостика были обнаружены и отличительные огни в расстоянии около 20 кабельтовых.

Командир эсминца принял решение расходиться со встречным кораблем, согласно правилу 18 ППСС: левыми бортами и одновременно перейти на правую сторону фарватера, в соответствии с правилом 25 ППСС, и уменьшить при этом ход.

Свое решение командир выполнил незэнергично и изменил курс вправо всего на 2°, ход уменьшил только до 18 узлов. Находясь



на курсе 92° , командир эсминца убедился в том, что этот курс не обеспечит безопасность расхождения со встречным кораблем, а поэтому продолжал постепенно изменять курс вправо.

В 19.51 в расстоянии около 8,5 кабельтова от подводной лодки, находясь на курсе 96° , командир «Статного» уменьшил ход до 14 узлов и продолжал медленно катиться вправо. Свой поворот при изменении курса не показал ни звуковыми, ни световыми сигналами, чем нарушил правила 12 и 28 ППСС.

В 19.52 на курсе 105° , в расстоянии около 4 кабельтовых с эсминца был обнаружен внезапный поворот подводной лодки, с которой при этом было дано два коротких звуковых сигнала. Командир эсминца дал самый полный ход назад, однако руля для уменьшения угла встречи не положил и в 19.53 ударил форштевнем в правый борт подводной лодки в районе 5—6-го отсеков.

Подводная лодка, получив пробойну в корме, приняла большое количество воды в кормовые отсеки и с большим дифферентом на корму, близком к 80° , через 6—10 минут затонула в Ш— $59^\circ 29' 95''$ Д— $24^\circ 23' 34''$ на глубине 53 метра. Однако ввиду того, что лодка легла на дно, задрав нос, глубина над носовым отсеком была всего 34 метра.

После столкновения на эсминце была немедленно сыграна боевая тревога, сброшены на воду спасательные средства и спущена шлюпка.

Из 34 человек команды подводной лодки с поверхности воды было подобрано 6 человек, находившихся во время столкновения на мостике.

Подобраны были командир подводной лодки капитан 3-го ранга Шуманин А.С., вахтенный офицер командир БЧ-2—3 лейтенант Макаров В.А., старшина команды рулевых-сигнальщиков старшина 2-й статьи Попов А.В., командир отделения радиотелеграфистов старший матрос Рева В.Г., командир отделения машинистов трюмных старшина 2-й статьи Тункин С.Т. и стажер-мичман Голанд А.И.

При столкновении «Статный» получил повреждения форштевня — отогнута на правый борт наделка форштевня, ниже ватерлинии 7-го шпангоута имеются вмятины корпуса и пробоины размером $300\text{ мм} \times 150\text{ мм}$ и $1000\text{ мм} \times 500\text{ мм}$.



А вот как выглядят обстоятельства столкновения в объяснительных записках главных его участников — командиров столкнувшихся кораблей..

Объяснительная командира «Статного»: «Председателю комиссии контр-адмиралу тов. Иванову. Рапорт. Доношу, что 21 ноября 1956 года после сопровождения теплохода «В. Молотов» ЭМ «Статный» возвращался в Таллин... У буя № 1 лег на курс 90° и дал ход 18 узлов. Еще до поворота на этот курс мне доложили, что о малой подводной цели по П-... (в объяснительной неясная запись. — В.Ш.) и в Д-30 каб. Повернув на курс 90°, визуально прямо по курсу обнаружил низкорасположенный над водой большой яркий белый огонь. Отличительные огни сначала не были видны на очень ярком белом фоне, и в первое время я не смог установить, что это за корабль и как он идет относительно ЭМ «Статный». В целях избежания неожиданных положений и риска я начал командовать на руль «изменить курс вправо и уменьшить ход до 14 узлов». Вскоре разглядел огни какого-то небольшого низкосидящего судна, которое в это время находилось несколько слева от курса ЭМ. Решил склоняться вправо и вскоре увидел только левый (красный) отличительный огонь судна. На Д — 5—6 каб. опознал во встречном судне ПЛ. Отметил про себя, что хорошо сделал, что стал еще до этого подворачивать вправо. Продолжал подворачивать вправо и последнюю команду подал: «Курс 105°». В расстоянии 2 каб., когда ПЛ находилась на носовом угле 10—15° левого борта, было очевидно нормальное расхождение кораблей даже в том случае, если бы ПЛ никуда не поворачивала. Был замечен резкий поворот ПЛ влево под нос ЭМ, после этого последовало два коротких сигнала. Увидев поворот ПЛ влево, дал «самый полный ход назад», но погасить инерцию переднего хода не смог. В 19.53 произошло столкновение кораблей. Удар пришелся по кормовой части ПЛ. В то время нос и рубка ПЛ находились уже с правого борта, при этом ПЛ имела курсовой угол 50—60° правого борта. После удара ПЛ прошла по правому борту ЭМ, имея большой крен на правый борт и дифферент на корму. В районе кормы ЭМ ПЛ находилась почти в вертикальном положении на расстоянии 120—140 метров. Сразу после удара была сыграна боевая тревога, сброшены за борт аварийные плотики и спасательные круги. Через несколько минут после столкновения



корабль встал на якорь и были спущены сначала шлюпка, а затем и командирский катер. В это время находящуюся в вертикальном положении ПЛ освещали сигнальными прожекторами. Шестерка подобрала 6 человек, плавающих в воде и державшихся за спасательные круги. Перед тем как погрузиться, ПЛ всплыла и, раскачиваясь с борта на борт, находилась в горизонтальном (нормальном) положении. В это время лейтенант Вильшанский рассмотрел и доложил мне номер ПЛ — «630». Примерно в 20 ч. 6 мин. ПЛ погрузилась под воду. Спасенные люди были доставлены в лазарет и пункт медицинской помощи. После объявления сигнала «боевая тревога» все помещения корабля были осмотрены и о результатах доложили мне на ГКП. Учитывая большой удар и еще не выясненные окончательно последствия столкновения, приказал поставить подпоры на люк форпика, тентовый и брезентовый, и подкрепить носовую переборку в кубрике № 1, что и было сделано. В результате столкновения корабль получил повреждения, показанные в «схеме повреждений». О столкновении я сразу доложил ОД ДИРК (дивизии крейсеров. — В.Ш.). О нахождении ПЛ в этом районе и в это время мне не было известно. Согласно оповещению эта ПЛ должна была быть в Паддиски в 17.00.

Командир ЭМ «Статный» капитан 3 ранга Савчук 24.11.1956 г.».

Командира эсминца дополняет штурман капитан-лейтенант В.А. Дуэль: «...В 19 часов 51 минуту последовала команда уменьшить ход до 14 узлов, и курс корабля был изменен на 96°. Для выяснения причины изменения курса я поднялся на ходовой мостик. Выйдя наверх, я увидел слева, примерно на курсовом углу 15°, яркий белый огонь, расположенный очень низко над водой. Не видя ходовых огней, я предположил, что это подводная лодка, так как расположение ходовых огней на подводных лодках таково, что их можно рассмотреть лишь вблизи. В 19 часов 52 минуты я увидел ясный правый огонь, зеленый, и услышал два гудка. Лодка по непонятным мне причинам пошла на пересечку курса. Поняв, что столкновение неизбежно, я крикнул о необходимости изменения хода на самый полный назад. И посмотрел на телеграф. Командир корабля уже переводил ручки телеграфа на самый полный ход назад. Через минуту корабль, не успев погасить инерции, ударил пересекающую его



курс подводную лодку в районе гакабортного огня, ближе к корме». (Примерно аналогичная картина изложена и в рапорте вахтенного офицера эсминца лейтенанта А. Зими́на.)

Теперь узнаем, как оправдывает свои действия командир М-200 капитан 3-го ранга Шумани́н. Перед нами его объяснительный рапорт на имя заместителя главнокомандующего ВМФ по подводным силам контр-адмирала Иванова:

«Доношу, что 21 ноября 1956 г. около 19 часов 58 минут произошло столкновение ПЛ М-200 с ЭМ «Статный» при следующих обстоятельствах: ПЛ М-200 следовала с Таллинского рейда с КИМС (контрольно-измерительная станция. — В.Ш.) в Палдиски на участке пути до банки Якопсалу, идя ИК-270°. Я вышел на мостик после ужина, чтобы сменить стоящего на мостике капитана 2-го ранга Штыкова, начальника штаба 157 ОБПЛ, и увидел справа 15° топовый и левый отличительный огни идущего судна в дистанции порядка 40—45 каб. Через полминуты впереди идущее судно показало свой правый отличительный и стало справа 7°. После чего левый отличительный перестал быть видимым. НШ спустился вниз. На дистанции 20—25 каб. и на курсовом 15—20° я принял решение для наибольшей безопасности прохода отвернуть влево на 5°. С началом поворота вахтенный офицер лейтенант Макаров — командир БЧ-2—3 дал 2 коротких гудка тифоном. С приходом на КК-264°, я обнаружил, что впереди идущее судно показало свой левый отличительный, таким образом эсминец повернул на ПЛ и его левый отличительный стал скрываться и скрылся, т.к. пеленг пошел быстро на корму. Затем через полминуты в совершенной близости от ПЛ ЭМ показал опять левый отличительный, и тут же из темноты вышел нос ЭМ, и через 2—3 секунды он ударил носом в кормовую часть в районе 5—6-го отсеков. От начала его поворота до столкновения прошло не больше 0,5—1 минуты. И за это время никаких решительных действий принять было невозможно. После удара ЭМ ПЛ сразу же погрузилась на корму, и я оказался выброшенным в воду. Минут через пять вертикально стоящая ПЛ стала продувать кормовую часть и всплыла на ровный киль по ватерлинию. Затем лодка стала медленно погружаться. Меня минут через 20 подобрали на шлюпку с эсминца и по приказанию вице-адмирала Черокова отправили в госпиталь, хотя я себя чувствовал удовлетворительно...»



Из объяснительной записки вахтенного офицера М-200 лейтенанта Макарова: «...20 ноября с. г. вечером были предупреждены командиром ПЛ кап. 3 р. Шуманиным, а затем и помощником к-ра ПЛ старшим л-том Колпаковым, что утром 21 ноября ПЛ идет на КИМС в г. Таллин. 21 ноября около 10.00 по прибытии на борт начальника штаба 157 ОБПЛ капитана 2 ранга Штыкова лодка отошла от пирса для следования в Таллин. На КИМСе после нескольких галсов мы получили семафор: «Магнитное поле не в норме, следуйте на СБР». После прохождения СБР мы вновь вернулись на КИМС. В какое время мы пошли с полигона КИМС в Палдиски, я точно не скажу, т.к. был в отсеке. Примерно в 19 ч 35 мин я вышел на мостик, чтобы покурить и сменить вахтенного офицера Колпакова на ужин. Командир ПЛ должен был сменить начальника штаба кап. 2 ранга Штыкова. Сменились мы в 19 ч 47 мин, курс ПЛ был 270°. Лодка шла полным ходом. Впереди нас на курсовом 5—10° были видны огни военного корабля: топовый и бортовой отличительные, причем правый отличительный был виден ясно, левый чуть просвечивал. Дистанция до корабля была примерно 30—35 каб. Мы изменили курс влево на 5°, чтобы разойтись со встречным кораблем правыми бортами на безопасном расстоянии. Когда ПЛ покатила влево, стало очевидно, что встречный корабль поворачивает вправо, т.к. мы увидели только левый отличительный огонь встречного корабля, который в это время был от нас примерно в 10—15 каб. При повороте влево мною было дано 2 коротких гудка. По приказанию командира ПЛ было положено «руль лево на борт», а через 2—3 минуты с курсового угла примерно 40—45° правого борта встречный корабль врезался носом в корму ПЛ в районе 5-го отсека. Буквально через 5—6 секунд лодка встала вертикально носом вверх и всех находящихся на мостике смыло за борт. На мостике в это время находились: командир ПЛ кап. 3 ранга Шуманин, я, заступивший рулевой ст. м-с Слабушевский, сменившийся рулевой ст. 2-й ст. Попов, сигнальщик матрос Ус, свободные от вахты и курившие ст. 2-й ст. Тункин и ст. м-с Рева.

Эсминец, застопорив ход, сбросил круги и спасательные плотки. Один из спасательных кругов поймал ст. 2-й ст. Попов и поплыл ко мне, когда я уже начал тонуть, здесь же мы подобрали мичмана-стажера Голанда. Так, трое продержались до подхода шлюпки при-



мерно в 3—5 метрах от ПЛ, которая по-прежнему держалась на воде в вертикальном положении. Над водой был виден нос ПЛ до 16—17-го шпангоута. При подходе шлюпки к нам лодка неожиданно стала спрямляться и, встав на ровный киль, погрузилась. Мы были подобраны шлюпкой, доставлены на ЭМ, а затем в госпиталь. К самостоятельному несению ходовой вахты я не допущен».

Как стало ясно немногим позднее, в момент столкновения на ходовом мостике находилось восемь человек. Шесть из них были подобраны живыми. Двое сигнальщиков — старший матрос Анатолий Слабушевский и матрос Андрей Ус погибли при столкновении. Форштевень «Статного» не оставил им шанса на спасение.

Вспоминает бывший командир М-200 капитан 1-го ранга в отставке Борис Иванович Родионов: «Как рассказали мне оставшиеся в живых ребята, Толя Слабушевский находился в носовой выгородке мостика под козырьком, в ней он и остался, когда лодку таранили. Андрей Ус стоял, как положено было вахтенному сигнальщику, на ограждении тумбы перископа в штормовой, по ноябрю, одежде, в которой он при всем желании просто не мог удержаться на воде, даже если бы остался невредимым после удара.

...Разве можно забыть двухметрового гиганта Андрея Уса, отличного пловца и очень добродушного человека. Стоявший на руле Толя Слабушевский, щуплый, подвижный и очень сообразительный парень. Вне всяких сомнений, что он куда быстрее командира сообразил, что, перекладывая руль влево, подставляет лодку под таран, но не мог не исполнить приказа».

Спасательная операция

Итак, трагедия свершилась и подводная лодка погибла, но на дне Финского залива в затонувшей М-200 осталось еще двадцать шесть человек. Что с ними? Живы ли они еще? Ответы на эти вопросы не мог дать пока никто. Так завершился первый акт Суурупской трагедии. Но, к сожалению, главные жертвы были еще впереди...

Спустя семь минут после столкновения оперативный дежурный Восточно-Балтийской флотилии принял доклад о случившемся.



Спустя минуту по Таллинской военно-морской базе был дан сигнал боевой тревоги, объявлена готовность спасательному отряду. Командиру «Статного» было приказано оказывать помощь подводной лодке до прибытия спасателей.

Из воспоминаний бывшего флагманского связиста бригады капитана 1-го ранга в отставке Григория Ассановича Енгальчева: «Едва поступил сигнал «Авария подводной лодки», я немедленно объявил тревогу по бригаде. Мысли, конечно, были разные, но надеялся все же на благополучный исход. Мало ли что, может, все еще и обойдется! Посоветовался с заместителем начальника политотдела капитаном 3-го ранга Сидоренко. Немедленно к месту аварии выслали подводную лодку М-214 капитан-лейтенанта В.В. Дудина, на ней пошли Сидоренко и врио флагманского механика капитан-лейтенант Ильясов. Я остался на КП бригады. Вскоре позвонил командующий флотом адмирал Головкин. Разговор у меня с ним состоялся такой:

Головкин: Кто у телефона?

Я: Флагманский связист бригады!

Головкин: Где комбриг?

Я: У вас в Балтийске!

Головкин: Где начштаба?

Я: На аварийной лодке!

Головкин: Кто старший в бригаде?

Я: Я, товарищ командующий!

Головкин: Действуйте без суеты. Я вылетаю к вам.

К двадцати одному мы, находящиеся на КП, наконец узнали, что М-200 столкнулась со «Статным» и, разрезанная им, затонула. В живых осталось шесть-семь человек, что с остальными — неизвестно. С ушедшей к месту аварии М-214 вскоре доложили, что готовят воздух высокого давления на аварийную лодку. Передали, что с М-200 выбросили буй и есть живые в первом отсеке».

Как всегда бывает в жизни, в самый нужный момент на месте не оказывается самых нужных людей. Так случилось и тогда. На дивизионе аварийно-спасательных судов самым старшим начальником оказался замполит капитан 2-го ранга Неймарк. Командир дивизиона на спасателе «Арбан» отрабатывал задачи в Нарвском заливе, а начальник штаба выводил из судоремонтного завода спасатель подводных лодок «Чугуш».



У «Статного» тем временем непрерывно запрашивали данные о последствиях столкновения. Увы, сообщения капитана 3-го ранга Савчука были безрадостными. В 20 часов 26 минут «Статный» доложил: «Подводная лодка скрылась под воду с левого борта эсминца. Широта — 59°30', долгота — 24°20'».

Первым из множества спешивших к затонувшей подводной лодке судов примчался находившийся неподалеку в дозоре большой охотник БО-185.

Вспоминает начальник радиотехнической службы «Статного» капитан-лейтенант Зонин: «В 20 часов 12 минут была открыта гидроакустическая вахта, и вскоре мы установили звукоподводную связь, как думали поначалу, с подводной лодкой. Но вскоре разобрались, что связь установили с подошедшим большим охотником. Позднее узнали, что на М-200 вообще не было гидроакустической станции, и поэтому подводники никак не могли работать в режиме звукоподводной связи».

С большого охотника первыми увидели всплывший над затонувшей подводной лодкой аварийно-сигнальный буй. Его быстро подняли на борт.

Вот как развивались события дальше. В 21.05 21 ноября находившийся в дозоре БО-185 подошел в район аварии и поднял на борт аварийно-сигнальный буй, выпущенный с затонувшей ПЛ М-200.

В 21.12 была установлена связь с личным составом первого отсека. Сообщил, что кормовые отсеки затоплены, в ЦП находится начальник штаба бригады капитан 2-го ранга Штыков; глубиномер показывает 35 метров, глубина увеличивается.

Врио флагманского механика 157 ОБПЛ инженер-капитан-лейтенант Ильясов, прибывший в район аварии в 23.27 на ПЛ М-214, связался с личным составом первого отсека по телефону аварийно-сигнального буя.

Старший лейтенант Колпаков, находившийся в первом отсеке, сообщил ему, что в момент столкновения он находился вместе с капитаном 2-го ранга Штыковым во втором отсеке. При ударе эсминца о корпус подводной лодки Колпаков упал и потерял сознание. Придя в сознание, увидел, что подводная лодка имеет дифферент на корму в 80—90°, электролит выливается и скапли-



вается у переборки ЦП, выделяются пары серной кислоты, может быть, и хлора, появилась резь в глазах, стало трудно дышать.

Капитан 2-го ранга Штыков ранее перешел в центральный пост, а Колпаков вместе с гидроакустиком Кузнецовым перешли в первый отсек и герметизировали его. В первом отсеке стало теперь 6 человек: помощник командира лодки старший лейтенант Колпаков, штурманский электрик старший матрос Ефременков, командир отделения гидроакустиков старший матрос Кузнецов, командир отделения торпедистов старший матрос Самарин, торпедист матрос Скурыдин и стажер-мичман Васильев.

Через некоторое время дифферент лодки уменьшился до 10°, глубиномер показывал 35 метров. В первый момент после аварии первый отсек имел телефонную связь с ЦП, но потом она прекратилась.

Общее руководство спасательными работами осуществлял командующий флотилией вице-адмирал Чероков. Непосредственное руководство работами до прихода специалистов АСС осуществлял по приказанию командующего флотилией помощник флагманского механика 19-й дивизии ОВР инженер-капитан-лейтенант Осипов, который не имел никогда никакого отношения к спасательным работам, но время было дорого и выбирать не приходилось.

Только в 4 утра 22 ноября непосредственное руководство работами взял на себя командир 405-го отдельного дивизиона спасательных судов капитан 1-го ранга Кривко, прибывший в район аварии на спасателе «Арбан», а с 13 часов 22 ноября — начальник АСС Балтийского флота инженер-полковник Михайлов, прибывший из Калининграда.

Планом работ, составленным командующим флотилией вице-адмиралом Чероковым, предусматривалось завести буксир за носовую часть подводной лодки для буксировки ее на 10-метровую глубину с целью вывода подводников из отсека на поверхность воды в более простых условиях. Эта работа была поручена водолазному морскому боту ВМ-11, с которого в 23 часа 57 минут спустили под воду первого водолаза.

К 3 часам утра 22 ноября состояние подводников ухудшилось в связи с увеличением давления, а в воздухе отсека — процентного содержания углекислоты. К этому времени студеная вода, поступав-



шая через предохранительный клапан дифференной цистерны, заполнила отсек выше настила.

Инженер-капитан-лейтенант Ильясов, поддерживавший с подводниками связь по телефону буя, порекомендовал им перезарядить установку РУКТ-4 новыми патронами. Подводники сообщили, что все они надели гидрокомбинезоны, проверили индивидуально-спасательные аппараты, опустили и раскрепили тубус шахты спасательного люка и были готовы к выходу на поверхность.

В 6 часов утра в связи с ухудшением состояния подводников было принято решение подавать в лодку свежий воздух, хотя водолазы к этому времени еще не закончили работы по заводке буксирного троса за носовую часть подводной лодки.

В 7 часов из первого отсека сообщили, что надолго патронов регенерации не хватит. В первом отсеке имелось всего 11 патронов «В-36», мощность каждого составляла 36 человеко-часов при температуре 10—25° и влажности воздуха 60—80 %. В нормальных условиях мощности 11 патронов для 6 человек должно было хватить на 66 часов.

Учитывая, что мощность регенерационных патронов значительно понижается с увеличением влажности воздуха и понижением температуры, можно предполагать, что мощность патронов была снижена наполовину и составляла примерно 30 часов.

Свет в первом отсеке от аккумуляторной батареи аварийного освещения погас примерно через час после столкновения. К 7.00 22 ноября в действии остался только ручной фонарик «Пигмей».

На открывание крышки над выгородкой и приворачивание к штуцеру шланга подачи воздуха водолазы затратили пять часов, хотя на учениях с подводными лодками на подобные работы отводится не более двух.

Шланг подачи воздуха был повернут к штуцеру в 11.30, и с этого момента началась подача свежего воздуха в отсек. Шланг отсоса воздуха присоединить не удалось, вентиляцию отсека, поэтому осуществляли по одному и тому же шлангу попеременной подачей и отсосом воздуха. Такой обмен воздуха был неполноценным, и в отсек систематически подавался также и кислород.



Из первого отсека вскоре сообщили, что вентиляция немного улучшила состав воздуха, стало легче дышать. Подводники по-прежнему находились в гидрокombineзонах.

В 12.00 по решению командующего флотилией начали проводиться подготовительные работы к подъему подводной лодки 250-тонным краном и 75-тонным килектором. Одновременно с этим проводились подготовительные работы к выводу подводников из отсека с помощью водолазов, размещенных на беседке, изготовленной из двух пеньковых концев и деревянных перекладин, закрепленных на тросах соответственно выдержкам времени для декомпрессии при подъеме.

Командующий КБФ адмирал Головкин, прибывший в район аварии в 14.00 22 ноября, принял решение о выводе подводников из отсека в индивидуально-спасательных аппаратах, так как к этому моменту погода улучшилась, а судоподъемные работы на глубине 53 метра требовали много времени. Все работы по подъему лодки были свернуты, кроме подготовительных работ к выводу подводников из отсека.

С подходом спасателя подводных лодок «Пулково» решено было с 18.00 22 ноября приступить к выводу личного состава с использованием спуско-подъемного устройства судна. Однако при установке ССПЛ «Пулково» над затонувшей подводной лодкой в районе аварии налетевшим шквалом сдрейфовало корабли и суда, в 18.45 телефонный кабель аварийно-сигнального буя был оборван, связь с подводниками прекратилась. Теперь оставшиеся еще в живых подводники были предоставлены сами себе.

Спасательные работы с дрейфом судов задержались, однако по воздушному шлангу в первый отсек все время пытались подавать и стравливать воздух.

Около 1.00 23 ноября было наконец установлено, что при стравливании воздуха давление в отсеке ниже 5,5 атмосферы не опускалось.

Из рапорта временно исполнявшего в тот день обязанности флагманского механика 157-й отдельной бригады подлодок капитан-лейтенанта Ильясова:

«К месту аварии прибыл на ПЛ М-214 в 23 часа с минутами. Через полчаса на штабном катере вместе с инженер-капитан-



лейтенантом Кремером М.С. и капитаном 2-го ранга Губановым были доставлены на ЭМ-34 к командующему флотилией вице-адмиралу Черокову, после короткого совещания с выбором варианта спасения ПЛ отправились на штабном катере в составе вице-адмирала Черокова, капитана 1-го ранга Сливина, капитана 2-го ранга Губанова, инженер-капитан-лейтенанта Кремера и меня на место потопления ПЛ.

Прибыли в 0 часов с минутами на ВМ-11. Обстановка была следующей: с ВМ-11 был спущен водолаз на ПЛ, глубина места 53—56 метров. Недалеко от ВМ-11 находилась шлюпка с аварийным бумом ПЛ. Водолазу была поставлена задача на носовой надстройке найти и открыть лючок над подъемным рымом ПЛ. Связь с ПЛ по телефону аварийного бую поддерживалась командиром БЧ-2—3 БТЩ-812.

Я решил сразу же по прибытии связаться с ПЛ и выяснить обстановку. Для этого я спустился в шлюпку и связался по телефону со старшим лейтенантом Колпаковым. Я попросил его рассказать мне об обстановке на ПЛ. Он мне сообщил, что за 5—10 минут до аварии он сдал вахту и спустился во второй отсек на ужин, туда же прибыл и начальник штаба капитан 2-го ранга Штыков. Вестовой гидроакустик налил им суп, и в этот момент произошел страшный удар по подводной лодке. Старший лейтенант Колпаков от удара упал на палубу и на короткое время потерял сознание, капитан 2-го ранга Штыков сумел перейти в ЦП, где и оставался до последнего. Старший лейтенант Колпаков, придя в себя, понял, что с ПЛ произошла авария. В отсеке находился еще гидроакустик.

Подводная лодка имела дифферент 80—90° на корму. Из аккумуляторных баков вытекал электролит и собирался у кормовой переборки. Выделение хлора чувствовалось по сладковатому вкусу на языке и рези в глазах. Старший лейтенант Колпаков и гидроакустик решили перейти в первый отсек. После некоторых усилий они перешли в 1-й отсек и произвели герметизацию. Дифферент на корму стал уменьшаться и остановился на 10—11°. Глубина по глубиномеру первого отсека была 35 метров».

Что же происходило тем временем в штабах? Что делалось там для организации спасения людей с затонувшей подводной лодки?



Итак, 21 ноября 1956 года в 19.59 оперативный дежурный Восточно-Балтийской флотилии капитан 2-го ранга Загрина получил доклад от оперативного дежурного 32-й дивизии крейсеров: «В Суурупском проливе в районе буя № 1 эсминец «Статный» столкнулся с подводной лодкой М-200. Лодка гибнет». Немедленно доложил командующему ВБФ вице-адмиралу Черокову о столкновении и одновременно дал приказание оперативному дежурному 405-го отдельного дивизиона спасателей о приведении спасательного отряда в готовность № 1. Командующий ВБФ приказал объявить боевую тревогу по флотилии.

20.00. Циркулярно по телефону объявлена боевая тревога оперативным дежурным: 19-й дивизии ОВР, 405-го дивизиона спасателей, береговой обороне, 13-й бригаде ПВО, 9-го истребительного авиационного корпуса, дежурному по связи.

В период 20.01—20.04 дежурным по связи была объявлена боевая тревога дежурным: 32 ДиКР, тыла, ВиС, медико-санитарной службы, СУ, ИУ, химслужбы, 157 БПА, 340 ДСПА, МПВО, 8 МРО, 4 СК, комендантам гарнизонов Таллин и Палдиски.

Кроме того, об объявлении тревоги передано дежурному БИП, распорядительному штаба флотилии, дежурному политотдела.

20.02. Оперативные дежурные 19-й дивизии ОВР и 405-го дивизиона спасателей информированы о столкновении эсминца и подлодки в районе буя № 1.

20.05. Доложено о столкновении врио начальника штаба ВБФ капитану 1-го ранга Жукову. Дан семафор на эсминец «Статный»: «Оказывать помощь лодке до прибытия спасательного отряда».

20.06. Доложено оперативному дежурному Балтийского флота о столкновении.

20.09. На командный пункт прибыл врио начальника штаба флотилии.

20.10. На командный пункт прибыл командующий ВБФ вице-адмирал Чероков.

Командующий флотилией вице-адмирал Чероков дал приказание возвратить спасатель «Арбан», находящийся в Нарвском заливе.

20.11. Послана телеграмма: «Спасателю «Арбан» возвратиться в Таллин».



20.15. Передано приказание командующего Восточно-Балтийской флотилии оперативным дежурным 405-го дивизиона спасателей, 19-й дивизии ОВР ускорить приготовления спасательного отряда к выходу в район аварии.

20. 20. При приказании командующего флотилией послан семафор командиру эсминца «Статный»: «Донести состояние лодки и оказывать помощь до прибытия спасательного отряда».

20. 25. Базовый тральщик БТЩ-131 вышел в район аварии.

20. 26. Получено донесение от командира эсминца «Статный»: «ПЛ скрылась под водой с левого борта».

20. 30. По приказанию врио начальника штаба флотилии дано оповещение: «Авария ПЛ в точке Ш-59°30', Д-24°16'».

20. 36. К месту аварии вышел буксир РБ-16.

20.50. Командующий и член военного совета флотилии были из штаба для следования на тральщике ТЩ-251 в район аварии.

20. 50. Получено донесение от командира 32-й дивизии крейсеров: «Лодка погрузилась, эсминец поднял на борт 6 человек личного состава, среди них командир лодки. Эсминец имеет связь с лодкой по УЗПН».

20. 55. Капитан 1-го ранга Кутай, находящийся в штабе, передал, что он будет действовать от имени начальника штаба Балтийского флота.

21. 00. Дано оповещение: «21.00 21.11 до особого распоряжения Суурупский пролив между меридианами 24°15'—24°30' закрыт для плавания всех судов».

21. 12. Перехвачено донесение от большого охотника БО-185 о том, что он поднял буй и имеет телефонную связь с подводной лодкой.

21. 13. Дано приказание оперативному дежурному охраны водного района: «Прекратить движение судов в районе аварии».

21. 14. Командующий Восточно-Балтийской флотилией приказал выслать одну подводную лодку из состава 157-й отдельной бригады подлодок в район аварии в его распоряжение. Приказание передано оперативному дежурному 157 БПЛ.

21. 15. Базовый тральщик БТЩ-109 и ВМ-11 вышли в район аварии.



21.23. Рейдовый тральщик РТЩ-251 с командующим и членом военного совета флотилии на борту вышел из гавани в район аварии.

21.30. Дано приказание дежурному медико-санитарной службы: «Иметь в готовности к немедленному выезду две санитарные машины».

21.40. Оперативный дежурный 157 БПА доложил: «Подводная лодка М-214 вышла из Палдиски в район аварии».

21.41. Дежурный боевого информационного поста доложил: «В район аварии прибыли в 21.28 тральщик «К. Зедин» и в 21.35 тральщик ТЩ-131».

21.45. Через капитана 1-го ранга Кутая было получено приказание командующего КБФ: «Крейсеру «Жданов» выйти в район аварии и быть базой. Выводить понтоны и готовить шланги. Передано приказание командиру 32-й дивизии крейсеров и оперативному дежурному 405-го отдельного дивизиона спасателей. Одновременно дано приказание выслать два буксира к причалу № 45 для буксировки понтонов.

21.58. В район аварии вышел пожарный катер ПЖК-13.

22.02. Передано приказание капитана 1-го ранга Кутая оперативному дежурному 405-го дивизиона спасателей: «Спасателю «Чугуш» немедленно выходить к месту аварии».

22.04. Дежурный 405-го дивизиона доложил, что «Чугуш» начали выводить буксирами из Адмиралтейского ковша.

22.15. Дежурный 405-го дивизиона доложил: «Готовы два 200-тонных понтона и два по 40 тонн».

22.20. Крейсер «Жданов» вышел к месту аварии.

22.22. Дежурный боевого информационного поста доложил: «Из Лиепай вышли в 21.38 спасатель «Пулково» и в 21.50 спасатель «Сигнал».

22.30. Рейдовый тральщик РТЩ-251 под флагом командующего флотилией прибыл к борту эсминца «Статный» и перешел на эсминец.

22.51. Капитан 1-го ранга Кутай приказал передать приказание оперативному дежурному 405-го дивизиона спасателей: «Готовить стропы для подъема ПА».



23.15. Подводная лодка С-348 вышла из Беккеровской гавани в район аварии.

23.27. Дежурный боевого информационного поста доложил: «Подводная лодка М-214 и крейсер «Жданов» прибыли в район аварии».

23.32. От командующего Восточно-Балтийской флотилии передано приказание начальнику штаба флотилии: «Приготовить все имеемые краны, закрепить за ними буксиры и по готовности высылать к месту аварии». Приказание передано врио начальника штаба флотилии.

24.00. Буксиры МБ-91 и МБ-125 с понтонами вышли.

00.11 22.11. Получено оповещение от Ленинградского военно-морского района о выходе с 02.00 22.11 в район аварии спасательного судна «Коммуна».

00.20. Дежурный БИГТ доложил: «С рейда к месту аварии вышел буксир МБ-169».

00.40. Получена информация из района аварии о том, что спущен водолаз, который производит обследование.

01.10. Врио начальника штаба Восточно-Балтийской флотилии приказал: «Выслать портовый буксир «Тютерс» в район аварии».

1.15. Капитан 1-го ранга Кутай приказал: «Выслать гидрографическое судно для обвехования места гибели подводной лодки». Оба приказания переданы.

1.21. Дежурный вспомогательного флота доложил, что 70-тонный кран выведен из гавани и следует в район аварии на буксире у тральщика БТЦ-705.

1.28. В район аварии вышли суда ВМ-36 и «Тютерс».

1.30. В район аварии вышел килектор КИЛ-5.

1.57. Получено разрешение командующего Балтийским флотом завести буксирный конец и буксировать подводную лодку на мелкое место. Кроме того, командующий флотом приказал: «Подавать на подводную лодку воздух, продувать кормовые отсеки, завести буйки, быть готовыми оказать помощь личному составу лодки». Приказание передано.

2.15. Передано приказание главкома командующему Восточно-Балтийской флотилии: «Принять все меры к быстрейшей подаче воздуха в лодку».



2.42. 250-тонный кран вышел в район аварии.

2.50. Врио начальника штаба флотилии приказал приготовить спасательное судно «Трефолев» к выходу. Приказание передано дежурному 405-го дивизиона спасателей.

2.58. Гидрографическое судно «Буй» вышел в район аварии.

3.00. По донесению дежурного БИП в видимости поста НИС-50 показался спасатель «Арбан». На спасательное судно дан семафор, чтобы он следовал в район аварии.

3.15. Спасатель «Гутон», буксир МБ-170 и 30-тонный кран вышли в район аварии.

3.40. Командующий Восточно-Балтийской флотилии приказал: «В район аварии выслать судно ВРД-195». Доложено врио начальника штаба и передано дежурному 405-го дивизиона.

4.00. ВРД-195 вышел в район аварии.

4.15. В район аварии вышло судно ВРД-303.

5.55. Командующий флотилией приказал выслать в район аварии спасательное судно «Трефолев». Передано дежурному 405-го дивизиона.

6.00. Оперативный дежурный 405-го дивизиона доложил, что спасатель «Трефолев» в 5.40 вышел в район аварии.

6.10. Буксир «Зырянин» со спасательным имуществом вышел к месту аварии.

6.28. От командующего Восточно-Балтийской флотилии получена информация, что обстановка без изменения.

8.00. Оперативный дежурный Балтийского флота сообщил, что командующий флотом на самолете Ли-2 вылетел в Таллин.

8.30. По приказанию врио начальника штаба Восточно-Балтийской флотилии передан семафор через дежурного БИП на спасатель «Пидан»: «Следовать в Суурупский пролив к бую № 1 в район аварии».

9.55. Спасательное судно «Пидан» прибыло в район аварии.

11.30. Командующий Балтийским флотом прибыл в Таллин.

11.35. От начальника штаба 32-й дивизии крейсеров получена информация, что в аварийную подводную лодку подан воздух.

Итак, казалось, что спасательные работы продвигаются вперед и имеются неплохие шансы спасти людей из затонувшей подводной лодки.



Трагедия первого отсека

Оставшиеся в живых моряки М-200 сгруппировались в первом отсеке. Кроме старшего лейтенанта Колпакова там находились еще 5 человек.

Из рапорта капитан-лейтенанта Ильясова: «Старший лейтенант Колпаков решил связаться с ЦП. После продолжительного вызова, примерно около полутора часов, удалось связаться с ЦП со старшиной 2-й статьи Монаховым, у которого ст. л-т Колпаков спросил о нахождении капитана 2-го ранга Штыкова. Монахов сообщил, что Штыков находится в ЦП, состояние его неважное после ранения. Ст. 2-й ст. Монахов просил у Колпакова разрешения открыть переборку 39-го шпангоута во второй отсек. Связь с ЦП продолжалась всего 5 минут, после чего вызвать ЦП не удалось. Переборку 39-го шпангоута во второй отсек, сообщил Колпаков, открыть не могли, так как во втором отсеке был хлор.

После того как я связался с Колпаковым и узнал обо всем, я попросил его еще раз попытаться связаться с ЦП. Все последующие попытки не дали никакого результата. Я спросил у Колпакова о настроении л/с. Настроение л/с было нормальное. Надежды на спасение не теряли.

Водолаз, спущенный с ВМ-11, нашел ПЛ по телефонному кабелю. Но лючка над подъемным рымом найти не смог. Было принято решение завести трос за носовую часть ПЛ сзади носовых горизонтальных рулей для того, чтобы получить возможность буксировки ПЛ. Но и эта попытка не удалась, т.к. водолаз один не смог завести троса.

К трем часам ночи состояние подводников в отсеке ухудшилось из-за увеличения в воздухе углекислоты при давлении в 3 раза выше нормы. Я посоветовал перезарядить установку РУКТ-4 новыми патронами, а старые развесить по возможности в отсеке. В отсек прибывала вода через предохранительный клапан дифференциальной цистерны и была выше настила. Ст. л-нт Колпаков сообщил мне, что они могут выйти из ПЛ, у них имеются 6 аппаратов ИСАМ, которые они проверили, а сами оделись в комбинезоны «Эпрон», опустили и растянули тубус. Я об этом доложил командующему флотилией вице-адмиралу Черокову. Командующий спросил у меня: сколько



они могут продержаться, я ему доложил: около двух часов. Решение на выход л/с из ПЛ принято не было.

В три часа ночи к месту аварии прибыло спасательное судно «Чугуш». На «Чугуше» приготовили водолаза, но спустить под воду его не смогли из-за отсутствия воздуха. Водолаз с «Чугуша» был переведен на ВМ-11 и только в 4 часа 30 минут был спущен под воду. К этому времени первого водолаза нужно было поднимать. Я непрерывно находился на связи с аварийной ПЛ (аварийный буй был поднят на ВМ-11) и старался поддержать л/с, сообщал о событиях, происходящих на поверхности. Состояние л/с ухудшалось, у них в резерве оставался один патрон «В-36». Времени было уже около 7 часов утра. Решение о заведении троса за ПЛ для буксировки временно оставлено и принято другое — подведение воздушного шланга для подачи воздуха. Водолазы в течение двух с половиной—трех часов искали лючок на палубе, под которым находились клапаны подачи и отсоса воздуха. В этом водолазам помогал л/с ПЛ ударами изнутри по клапанам подачи и отсоса воздуха. В 9 часов утра лючок был открыт. К этому времени состояние л/с в 1-м отсеке значительно ухудшилось. Я предложил Колпакову использовать резервный патрон «В-36», что и было сделано. В 10 часов утра был дан воздух. Л/с в первом отсеке этому очень обрадовался. Я слышал радостные возгласы по телефону. Вода в отсеке к этому времени поднялась до уровня нижних коек. Воздух в отсек давали с ПЛ 613-го проекта, которая была ошвартована к СС «Чугуш». Для нормального обмена воздуха нужно было присоединить еще трубопровод отсоса воздуха, но к этому времени два водолаза, находившиеся под водой, запутались и не могли самостоятельно выйти. Распутаться им помогал третий водолаз. С подачей свежего воздуха в отсеке начало расти давление и стрелка глубиномера соответственно снизилась с 36 до 31 метра, временно подача воздуха была прекращена.

В 12 или 13 часов я был вызван на совещание к вице-адмиралу Фролову, где решался вопрос о спасении л/с и ПЛ. Было решено поднимать ПЛ, но если и не удастся, то вывести из первого отсека л/с и первой задачей присоединить шланг отсоса воздуха из первого отсека. Под воду были спущены два водолаза, но они присоединить шланги не смогли. Тогда обмен воздуха стали производить через шланг подачи, что не обеспечивало нормального обмена, так как



внутри ПЛ свежий воздух поступал под давлением 5—7 кг/см², а из ПЛ выходил под давлением 2 кг/см² и времени для отсоса воздуха требовалось больше, чем для подачи, а поэтому процентное содержание СО₂ в отсеке все возрастало. Было принято решение: в первый отсек давать кислород. Шланг с ПЛ присоединили на «Чугуш» к баллонам с кислородом. Времени было около трех-четырёх часов. Погода стала ухудшаться. Примерно в 16 часов 30 минут у СС «Чугуш» был пробит левый борт, поэтому было принято решение вывести его в безопасное место.

Придя с совещания, я стал готовить л/с к выходу из отсека. Я передал ст. л-ту Колпакову: освободить выходной люк от всех задраек; приготовить аппараты ИСАМ и ждать от меня команду на затопление отсека. Для нормального обеспечения выхода были выделены два водолаза, которых отправили на стоящую на якоре ПЛ М-214 для ознакомления с верхней палубой и возможного открытия люка.

Все приготовления л/с к выходу из ПЛ были окончены к 17 часам. Водолазы с ПЛ возвратились в 18 часов и были готовы к спуску в 18.30, но под воду спущены не были.

Было решено переменить местоположение всех стоящих кораблей. С ВМ-11 были отданы швартовы и его стало разворачивать по ветру, телефонный кабель натянулся и оборвался в 8.45. Связь с л/с ПЛ прекратилась...» И, как оказалось, навсегда.

После некоторого улучшения погоды спасатель «Пулково» вновь вернулся в район затонувшей лодки.

Под воду спешно ушли водолазы, которым была поставлена задача: как можно быстрее обнаружить подводную лодку, установить связь с подводниками перестукиванием и закрепить в районе входного люка первого отсека ходовой конец для обеспечения вывода подводников на поверхность воды. Предполагалось также поднять оборванный телефонный кабель и при достаточной его длине восстановить с подводниками связь по телефону.

Спущенные под воду водолазы искали М-200 на этот раз более трех часов.

Один из присутствовавших в это время на спасательных судах врачей-физиологов с грустью сказал:



— Боюсь, что когда мы их найдем, и они будут даже еще живыми, жильцами по моральному и физическому состоянию считать их будет уже трудно!

Наконец подводная лодка была обнаружена одним из водолазов в 3 часа 47 минут 23 ноября. Подводники на стук водолаза по прочному корпусу подводной лодки в районе первого отсека не отвечали. При осмотре входного люка первого отсека водолаз обнаружил, что верхняя крышка люка открыта, а в самом люке находится мертвый подводник, одетый в гидрокombineзон, включенный в индивидуально-спасательный аппарат и имеющий рядом с собой аварийно-спасательный буюк. Только тогда стало ясно, что надеяться на спасение кого-либо уже поздно. М-200 стала братской могилой своему экипажу. Скорее всего, события в первом отсеке развивались следующим образом. С потерей связи подводники, не связанные больше приказами свыше, решили осуществить самостоятельный выход из подводной лодки на поверхность. Люди были уже изнурены до крайности и физически и морально — ведь в соседних отсеках уже погибли их товарищи. На помощь извне надежды у них тоже уже не было. Первый подводник открыл крышку люка, но, физически обессиленный, не смог выбраться из люка, оставшись в его шахте.

Страшно даже представить, в каких мучениях погибли эти люди. Как боролись они, чтобы хоть на мгновение продлить свою жизнь, понимая при этом, что спасения уже нет, не расскажет никто.

После доклада водолазов работы по спасению подводников, находившихся в отсеке подводной лодки, были прекращены, ибо спасти было уже некого. Начата была подготовительная работа к подъему самой подводной лодки на поверхность воды с помощью знаменитого и старейшего спасательно-судоподъемного судна подводных лодок «Коммуна», прибывшего в ночь с 22 на 23 ноября из Кронштадта.

Но вернемся назад... И снова рапорт врио флагманского механика 157-й отдельной бригады подводных лодок капитан-лейтенанта Ильясова:

«...Примерно за 30—40 минут до этого с СС «Чугуш» были перенесены 10 баллонов с кислородом на рядом стоящий траль-



щик и с него подавался кислород в первый отсек. Когда стали перемещаться корабли, воздушный шланг был передан на ВМ-11 и присоединен к воздушной колонке. Подача воздуха в первый отсек продолжалась.

В 19 часов с минутами меня вызвал к себе полковник Михайлов, который спросил меня: «Дается ли воздух в отсек?» Я ответил, что воздух дается и есть возможность вывести людей из отсека, сравнив там давление. От полковника Михайлова получил указание давать воздух в отсек 3 кг/см^2 . Вернувшись к воздушной станции, я спросил у дающего воздух водолаза, какое давление по манометру в отсеке. Давление было 4 кг/см^2 . Я приказал подачу воздуха прекратить и начать стравливать из отсека. Но скоро стравливание воздуха прекратилось по причине перекрытия клапана внутри ПЛ. Позже воздух периодически давали, но он с колонки стравливался медленно. В 20 часов с минутами воздушный шланг был передан на СС «Пулково».

О дальнейшем я знаю только со слов, что воздух давался в первый отсек до 5 часов утра. Водолаз с «Пулкова» был спущен под воду и достиг ПЛ только в 3 часа 47 минут. Водолаз двигался по воздушному шлангу, длина которого была уже 500 метров, так как другого способа не было из-за того, что местонахождение ПЛ не было обозначено. Выходной люк первого отсека был открыт, и на трапе у люка находился застывший матрос в аппарате ИСА. Водолаз попытался его снять, но этого сделать не смог. Тогда он закрепил его стропом, который при натяжении оборвался. Водолаз попытался связаться с л/с первого отсека, но на его вызов ответа не было».

Что же произошло?

Теперь попробуем восстановить ход трагических событий в отсеках затонувшей подводной лодки.

В момент столкновения сменившаяся вахта завершала свой ужин, и внезапный удар застал людей врасплох. Однако ни паники, ни растерянности он не вызвал! Как впоследствии рассказали уцелевшие, находившиеся на ходовом мостике подводники, вместе с ними наверху был еще и старшина команды мотористов главстаршина сверхсрочной службы Анатолий Комаров,



поднявшийся покурить после вахты. Видя, что столкновение неизбежно, он, не думая о собственном спасении, принял единственно верное в создавшейся ситуации решение. Комаров успел прыгнуть в центральный пост. Все это произошло в какое-то мгновение, когда поднимаемая форштевнем эсминца подводная лодка уже вставала на попа. Главстаршина сделал все, что мог, и даже больше, однако полностью герметизировать центральный пост не успел. Дело в том, что особенностью «малюток» XV серии было то, что ЦП был герметичным лишь при задраенном верхнем рубочном люке, а это прерогатива командира, который в это время с ужасом всматривался в форштевень эсминца. Кроме того, в момент задраивания нижнего люка лодка уже повалилась на корму, на его комингс попал рукав висевшего рядом ватника. И все же Анатолий Комаров успел главное — прикрыл попадание в прочный корпус потока воды и дал возможность находящимся там бороться за спасение не только своих жизней, но и лодки.

Вспоминает бывший командир М-200 капитан 1-го ранга в отставке Б.И. Родионов: «Главстаршина Комаров был у нас на лодке «ветераном», ведь ему было уже 29 лет, для всех остальных почти старик. Перейти на М-200 уговорил его я, очень уж понравился мне он своей деловитостью и добросовестностью. Родом Анатолий был из Курска, настоящая открытая русская душа. Когда пришел в экипаж, как гора с плеч свалилась, ибо за пятый, самый сложный отсек я был теперь спокоен».

Как стало известно позднее, в момент столкновения практически мгновенно погибли все находившиеся в пятом и шестом отсеках, среди них оказавшиеся при смене вахты в пятом отсеке командир электромеханической боевой части инженер-лейтенант Александр Липский и командир моторной группы инженер-лейтенант Аркадий Карпунин. Оба выпускники инженерного училища имени Дзержинского. Оба коренные ленинградцы, сыновья погибших фронтовиков, пережившие в детстве все ужасы блокады. У Александра Липского остался трехмесячный сын. Вместе с офицерами приняли смерть старшина 2-й статьи Александр Проимин, матросы Виталий Жебрев, Михаил Поливин и Виктор Гордеев.

Из воспоминаний бывшего командира М-200 капитана 1-го ранга в отставке Б.И. Родионова: «Александр Липский принял дела



механика на нашей лодке летом. Лодка стояла в ремонте, и там он многому научился. Был прекрасно воспитан, настоящий интеллигент, очень доброжелателен и ответствен за свое дело. Аркаша Карпунин пришел к нам незадолго до аварии. Помню, что всегда на его лице была улыбка да еще было огромное желание плавать...

Саша Промин погиб сразу при столкновении. И сегодня я вижу его живого. Он безумно любил свой родной Ленинград и жену, с которой расписался буквально перед последним выходом в море. Этот светловолосый паренек всегда вызывался на самые трудные задания. И даже однажды, обморозив ноги, он сбежал из госпиталя и вернулся в экипаж».

Тел этих погибших подводников так и не нашли, что дало повод при расследовании обстоятельств трагедии одному очень ретивому чекисту заявить — дескать, они могли, надев легководолазные костюмы, уплыть в Финляндию, чтобы выдавать там военные тайны... Много позже, когда наконец подняли со дна и отрубленную «Статным» кормовую часть подводной лодки, очевидцы рассказывали, будто видели в остатках ящика в оторвавшемся 6-м отсеке человеческие кости...

После столкновения подводной лодки с эсминцем внутри оставались в живых еще двадцать человек. Страшно представить, что испытали эти люди, когда подводная лодка внезапно с отрубленными кабельными трассами и трубопроводами, в кромешной тьме встала в вертикальное положение и вместе с ними к кормовым переборкам полетело все: от бачков с посудой до сорванных с креплений механизмов, когда из аккумуляторных батарей струился ядовитый электролит, а отсеки наполнились удушающими парами серной кислоты. Но и тогда моряки не потеряли самообладания. Начальник штаба бригады капитан 2-го ранга Штыков, несмотря на сильнейшую травму, полученную при столкновении, сумел открыть дверь и, карабкаясь по ставшей теперь вертикальной переборке, перебраться из второго жилого отсека в центральный и возглавить там борьбу за живучесть корабля.

Оставшиеся в живых подводники сконцентрировались в трех отсеках: в первом, третьем и четвертом. Два первых из них на подводных лодках XV проекта являлись отсеками-убежищами. В первом отсеке оказалось шесть человек во главе с помощником



командира, в третьем (ЦП) восемь и, наконец, в четвертом еще шесть.

Первыми приняли смерть те подводники, кто оказался волею случая в ближайшем к месту удара четвертом отсеке. Старшим по званию там был специалист СПС старшина 2-й статьи Чупин, а наиболее опытными, кто мог бы возглавить борьбу за живучесть отсека — моторист старший матрос Осипов и электрик старший матрос Багров. Однако, судя по всему, находившиеся в четвертом отсеке, кроме подачи воздуха для противодействия потоку воды и соляра, просто не успели ничего предпринять, столь стремительно развивались события — ведь дверь из четвертого отсека в пятый в момент удара открылась, и в четвертый отсек хлынул огромный поток воды. После подъема подлодки в четвертом нашли разбросанные по всему отсеку неиспользованные патроны регенерации «В-36». Ими просто не успели воспользоваться. На настиле аккумуляторной ямы лежал толстый, до полуметра, слой нанесенного ила. В четвертом отсеке погибли старшина 2-й статьи Владимир Чупин, старшие матросы Михаил Осипов и Владлен Багров, матросы Иван Евдокимов, Алексей Норов и Василий Очерятный. Вскрытие показало, что все они утонули, захлебнувшись водой и соляром... А поток воды уже рвался в следующий, третий (центральный) отсек М-200.

Третий отсек весь был в острых манипуляторах, стеклах приборов и клапанах.

Из акта технического обследования состояния подводной лодки М-200 после ее подъема: «Третий отсек и боевая рубка полностью затоплены водой, в отсеке много топлива и масла. Верхний рубочный люк открыт и находится на крючке, нижний рубочный люк задраен, между комингсом и крышкой зажата часть ватника, вследствие чего вода имела возможность поступать в центральный пост. Дверь на 51-й шпангоут задраена, но кремальерой не обжата, вода поступала из четвертого отсека. При обжатии кремальеры во время осмотра поступление воды прекратилось. Клинкет вытяжной вентиляции и клапан аварийного осушения отсека открыты. В боевой рубке крышка шахты перископа не закрыта. На штатных местах обнаружено 8 неиспользованных патронов регенерации «В-36».

Если жизнь подводников, оказавшихся в четвертом отсеке, исчислялась несколькими секундами, то жизнь бывших в тре-



тьем — минутами... Но и за это недолгое время там сделали все, что было в их силах. Прежде всего, успели самое главное — спрямили и поставили на ровный киль вставшую на попа подводную лодку, дав «пузырь» в корму. Сделал это старшина команды машинистов трюмных старшина 2-й статьи Владимир Монахов. Дольше других (около двух часов) сохранял он сознание и силы, до последних мгновений своей такой короткой жизни сражался за своих товарищей, за свой корабль.

Из воспоминаний бывшего командира М-200 капитана 1-го ранга в отставке Б.И. Родионова: «Володя Монахов остался в моей памяти немногословным и надежным парнем. Ведь то, что сумел сделать он, мог совершить далеко не каждый! Более двух часов сражался он за корабль в полузатопленном отсеке, среди умирающих товарищей и погиб, не получив разрешения перейти в носовой отсек. А ведь шанс спастись у него был! В центральном давлении к тому времени было выше, чем во втором отсеке, и дверь он вполне мог открыть, а там и до первого недалеко. Но не послушался приказа, не бросил товарищей, остался рядом с ними...»

Из заключения о причинах смерти членов экипажа подводной лодки М-200: «Смерть военнослужащих Комарова, Данковского, Окунева, Черноусова, Низковских, Прохоренко и Монахова, находившихся в третьем отсеке, наступила от асфиксии в результате отравления углекислым газом с последующим утоплением в воде».

Вспоминает бывший командир М-200 Б.И. Родионов: «Старшина 2-й статьи Владимир Данковский попал к нам в экипаж, можно сказать, случайно. Он служил на другой лодке, которая больше стояла у стенки, чем плавала. Володя же непременно хотел в море! К нам он буквально напросился, и я никогда не жалел, что взял к себе этого прекрасного ленинградского парня. Будучи по специальности торпедистом, Володя настолько прекрасно разбирался в электронике, что был для корабля настоящей палочкой-выручалочкой».

И успевший задраить нижний рубочный люк главстаршина Комаров, и сумевший поставить подводную лодку на ровный киль старшина 2-й статьи Монахов, и умирающий капитан 2-го ранга Штыков, возглавивший борьбу за спасение корабля, все они сделали всё от них зависящее, чтобы спасти хотя бы тех, кто оставался в первом отсеке. Теперь слово было за спасателями!



Как неофициально говорили впоследствии врачи, производившие вскрытие подводников, капитан 2-го ранга Штыков в воде не захлебнулся, у него просто остановилось сердце...

Ведь условия для оставшихся в первом были почти идеальные — небольшая, всего 35 метров глубина, близкое расстояние до базы, где располагался специальный аварийно-спасательный дивизион, и относительно спокойная погода в первое время после аварии — все это давало немалые шансы на спасение еще остававшихся в живых подводников.

Так что же произошло в первом отсеке в то время, когда наверху свирепствовал шторм? Итак, поняв, что подача воздуха прекратилась и отсутствует телефонная связь, давление велико, дышать становится все труднее, подводники решили выходить наверх. Уже отработанный на тренировках план был таков: первый подводник открывает люк и выбрасывает на поверхность трос с буйком, держась за который, с остановками всплывает. Остальные, включившись в аппараты ИСАМ (индивидуальный спасательный аппарат морской), таким же образом всплывают вслед за ним. Самая сложная задача была, конечно, у первого, ведь ему предстояло открыть люк, а сделать это обессиленному человеку не так-то просто, к тому же сказывалось долгое присутствие в холодной воде, тело заоченело.

Первым решено было идти мичману-стажеру, выпускнику Второго училища подводного плавания Виктору Васильеву. Прекрасный спортсмен, физически очень сильный, к тому же основательно подготовленный на училищных тренажерах для действий в подобных ситуациях, он как никто другой подходил для выполнения данного задания. Вооружившись буйком и тросом, Виктор поднырнул под тубус и втиснулся в шахту люка. Напрягая все свои силы, невероятными усилиями он сумел все же открыть крышку люка и стал выбираться наружу, но силы оставили его, он запутался в тросе и почти сразу же умер — отказало сердце...

Пусть читатель только попытается представить, каким может быть состояние людей, которые почти трое суток находились на дне моря в отсеке подводной лодки: острая нехватка воздуха, густые пары серной кислоты, высокое давление, холод (ведь был на исходе ноябрь!), полная темнота, отсутствие пищи и воды, через переборку — погибшие друзья и, наконец, отсутствие после всех



обещаний помощи извне! Каким могло быть физическое и моральное состояние даже у такого подготовленного подводника, как Васильев! Он погиб, истратив свои последние силы, выложившись до самого конца.

Тем временем пять оставшихся в живых ждали, когда Васильев покинет шахту люка и они получат возможность выходить на поверхность. Они стояли по пояс в воде, которая заполнила отсек, оставив над подолоком лишь небольшую воздушную подушку. Силы остающихся в отсеке людей были тоже на исходе. Но произошло непоправимое — умершего мичмана буквально заклинило в узком лазе к люку.

Попытался спасти положение матрос Владимир Скуридин. Из последних сил он тянул внутрь мертвого Васильева. Позднее врачи установят, что у мичмана была при этом даже сломана нога, но все было бесполезно. Тело Владимира Скуридина найдут тут же у шахты. Окоченевшими руками он будет сжимать ноги Васильева. Дальше всех от шахты нашли старшего лейтенанта Колпакова. Своих подчиненных он пропустил вперед...

Какими они были в жизни, ребята с М-200, о чем мечтали, к чему стремились?

Помощник командира старший лейтенант Владислав Колпаков... Наверное, лучше других рассказал об этом удивительном и незаурядном человеке его однокашник по военно-морскому училищу известный писатель-маринист Виктор Конецкий в автобиографической повести «Соленый лед»: «Это избитая истина: как только вспомнишь юность, становится грустно. Вероятно, потому, что сразу вспоминаешь друзей своей юности. И в первую очередь уже погибших.

Здесь, возле памятника Крузенштерну, я последний раз в жизни видел Славу.

Тот же влажный ленинградский ветер. Промозгло, серо. Тот же подтаивающий серый снег на граните. И купола собора, лишленные крестов, и потому кургузые, незаконченные, тупые.

И так же точно, как теперь, я выпил подогретого пива в маленьком ларечке недалеко от моста Лейтенанта Шмидта, закурил, засунул руки в карманы шинели и пошел по набережной к Горному институту, вдоль зимующих кораблей, вдоль якорных



цепей, повисших на чугунных пушках. И ветер с залива влажной ватой лепил мне глаза и рот. И я думал о прописке, жилплощади и мечтал когда-нибудь написать рассказ о чем-нибудь очень далеком от паспортисток и жактов.

И у памятника Ване Крузенштерну встретил Славу.

Он шагал по ветру навстречу мне, подняв воротник шинели и тем самым лишний раз наплевав на все правила ношения военноморской формы. На Славкиной шее красовался шерстяной шарф голубого цвета, а флотский офицер имеет право носить только черный или совершенно белый шарф. Из-за отворота шинели торчали «Алые паруса» Грина. А фуражка, оснащенная совершенно неформенным «нахимовским» козырьком, выпиленным из эбонита, сидела на самых ушах Славки.

Надо сказать, что даже за мою короткую еще жизнь творения Александра Грина несколько раз делались чуть ли не запретными. А Славка всегда хранил верность романтике и знал «Алые паруса» наизусть.

Славка прибыл к нам в военно-морское училище из танковых войск. Он попал в танковые войска из-за какой-то темной истории.

В шестнадцать лет Славка связался со шпаной. Это, наверное, были смелые ребята. И тем они пленили его. Кто из нас, шестнадцатилетних, не мечтал проверить свое мужество на чем угодно, если судьба помешала нам принять участие в боях?

Мы были молоды, и многое путалось в наших головах. И в Славкиной тоже. Когда-то он мечтал стать кинорежиссером, прочитал уйму американских сценариев и рассказывал нам их. И ночами слушал джаз. Он владел приемником, как виртуоз скрипач смычком. Из самого дешевенького приемника он умел извлекать голоса и музыку всего мира. Учился он паршиво. Но великолепно умел спать на лекциях. Великолепно умел ходить в самовольные отлучки. И ему дико везло при этом. Наверное, потому, что у Славки совершенно отсутствовал страх перед начальством и взысканиями. Я не знаю другого человека из военных, которому было бы так наплевать на карьеру, как Славке.

Он учил меня прыжкам в воду. И мы однажды сиганули с центрального пролета моста Строителей и тем вывели из равновесия большой отряд водной и сухопутной милиции.



Славка повторил прыжок уже с Кировского моста. Он ухаживал за какой-то девицей, а она пренебрегала им. Тогда он вызвал ее на последнее роковое свидание и явился одетый легко — в бобочке и тапочках. И они зашагали через мост. На центральном пролете Слава мрачно спросил:

— Ты будешь моей?

— Нет, — сказала она.

— Прощай! — сказал Слава и сиганул через перила с высоты шестнадцати метров в Неву.

При всем при том Слава имел внешность совершенно невзрачную, был добродушен, и толстогуб, и сонлив. Но не уныл. Я никогда не видел его в плохом, удрученном состоянии. Он радостно любил жизнь и все то красивое, что встречал в ней. Его не беспокоили тройки на экзаменах по навигации и наряды вне очереди. Он выглядел философом натуральной школы и чистокровным язычником. Естественно, такие склонности, и интересы, и поведение не могли нравиться начальству. Больше того, его выгнали бы из училища давным-давно, не умей он быть великолепным Швейком. Его невзрачная, толстогубая физиономия совершенно не монтировалась с джазовыми ритмами, и самовольными отлучками, и любовью к выпивке.

И вот мы встретились с ним на набережной Лейтенанта Шмидта в середине пятидесятых годов.

Мы не виделись несколько лет. Я служил на Севере, а он на Балтике. Я плавал на аварийно-спасательных кораблях и должен был уметь спасать подводные лодки. А он плавал на подводных лодках.

— Здорово! — сказал я.

— Здорово! — сказал он.

И мы пошли выпить. В те времена на углу Восьмой линии и набережной находилась маленькая забегаловка в подвале.

Я уговаривал его бросить подводные лодки. Нельзя существовать в условиях частых и резких изменений давления воздуха, если у тебя болят уши.

— Потерплю, — сказал Славка. — Я уже привык к лодкам. Я люблю их.

Через несколько месяцев он погиб вместе со своим экипажем.



Оставшись без командира, он принял на себя командование затонувшей подводной лодкой. И двое суток провел на грунте, борясь за спасение корабля. Когда сверху приказали покинуть лодку, он ответил, что они боятся выходить наверх — у них неформенные козырьки на фуражках, а наверху много начальства. И это были последние слова Славы, потому что он-то знал, что уже никто не может выйти из лодки. Но вокруг него в отсеке были люди, и старший помощник командира считал необходимым острить, чтобы поддержать в них волю. Шторм оборвал аварийный буй, через который осуществлялась связь, и больше Слава ничего не смог сказать.

Когда лодку подняли, старшего помощника нашли на самой нижней ступеньке трапа к выходному люку. Его подчиненные были впереди него. Он выполнил свой долг морского офицера до самого конца. Если бы им удалось покинуть лодку, он вышел бы последним. Они погибли от отравления. Кислородная маска с лица Славы была сорвана, он умер с открытым лицом, закусив рукав своего ватника».

Из акта комиссии по обследованию технического состояния поднятой подводной лодки М-200: «Первый отсек заполнен водой ориентировочно на $\frac{4}{5}$ его объема. Переборки повреждений не имеют, являются водонепроницаемыми. Верхняя крышка входного люка первого отсека открыта, тубус опущен и закреплен. Разобщи-тельный клапан группы ВВД № 1 закрыт, воздух в баллонах ВВД не оказался. Электроприводы носовых горизонтальных рулей, шпиль и электровентилляторов торпед сухие. Задние крышки торпедных аппаратов № 2 и № 3 приоткрыты, забортный клапан заполнения цистерны кольцевого зазора открыт, в результате чего в отсек поступала вода. Обнаружено три патрона регенерации типа «В-36» («Восход»), которые были полностью использованы. В отсеке находилось 6 человек, одетых в легководолазные костюмы, состояние отсека свидетельствует, что личный состав готовился к выходу из отсека через люк».

Из заключения о причинах смерти личного состава подводной лодки М-200: «Смерть военнослужащих Колпакова, Васильева, Кузнецова, Ефременкова, Скуридина и Самарина, находившихся в 1-м отсеке, наступила от асфиксии (удушения), по-видимому, в результате кислородного голодания и отравления углекислым газом



во время пребывания в изолирующих аппаратах ИСАМ-48. У части лиц, сорвавших маски в период удушья, непосредственной причиной смерти было утопление в воде... При вскрытии трупов всех перечисленных лиц признаков убийств, самоубийств и смерти от травматических повреждений не обнаружено».

Вспоминает бывший командир М-200 Б.И. Родионов: «Особенно теплые слова хочу сказать о старшем матросе Алексее Самарине. Уроженец Подмоскovie, сын погибшего фронтовика, это был удивительно обаятельный парень. Любым инструментом он владел настолько виртуозно, что это вызывало всеобщее восхищение окружающих. Алеша погиб в первом отсеке. Я уверен, что и там он остался верен себе: сражался за лодку, за товарищей».

Из воспоминаний бывшего флагманского связиста 157-й отдельной бригады подводных лодок капитана 1-го ранга в отставке Григория Ассановича Енгальчева: «В Таллин из Москвы прилетел главнокомандующий ВМФ адмирал Горшков. Сразу же перейдя на торпедный катер, он поспешил к месту аварии. Там уже находился прибывший накануне из Балтийска командующий Балтийским флотом адмирал Головкин. Головкин передал по телефонной связи подводникам из первого отсека М-200: «Даю вам честное слово адмирала, что вы будете спасены». Я не знаю, о чем беседовали между собой Головкин и Горшков после прибытия последнего. Головкин почти сразу убыл в Балтийск. Говорили, что два адмирала друг друга не переносили из-за того, что Головкин тоже стремился занять кресло главкома после Кузнецова. С этого момента руководство спасательными работами возглавил сам главком. Горшков также поговорил по телефону с ребятами из первого отсека. При этом разговоре присутствовали заместитель начальника политотдела бригады капитан 3-го ранга Савченко и врио флагманского механика бригады капитан-лейтенант Ильясов. По их словам, этот разговор происходил так: «Помощник командира лодки Колпаков говорит: «Товарищу главнокомандующий, мы готовы выходить. Дайте нам только немного воздуха, чтобы было легче открыть люк». Главком отвечает: «Вас понял! Мы сейчас посоветуемся и будем готовить вам выход. Но сами никаких мер самостоятельно не принимайте!»

Вся подготовка длилась без малого тридцать шесть часов, а затем начался шторм, оборвало воздухопровод и телефонную связь.



Все находившиеся в первом отсеке погибли. Когда стало ясно, что в живых на М-200 больше никого нет, Горшков тут же обратно улетел в Москву. Я считаю, что в гибели шести подводников виновен именно он. Спасти ребят было можно, это я говорю точно. Надо было сказать: «Если считаете возможным, выходите! Все офицеры бригады в разговорах между собой считали виновным именно главкома и осуждали его».

А вот мнение известного исследователя аварий и катастроф отечественного флота Б.А. Каржавина: «Мы были потрясены гибелью экипажа подводной лодки М-200. Лодка затонула... Оконечность ее была приподнята, и экипаж мог покинуть ПЛ, что он и требовал. Кроме того, со спасательного судна предложили завести с эсминца буксир на М-200, на большой скорости хода эсминца дать ей возможность всплыть, снять команду и отбуксировать ПЛ на мелкое место.

Однако прибывший в район аварии Главнокомандующий ВМФ СССР Горшков отверг все предложения, приказал установить с затонувшей лодкой телефонную связь, подать с поверхности через шланги воздух внутрь лодки, сделав для этого отверстие в корпусе, и готовиться к судоподъему по новому, только что разработанному методу.

В районе аварии было сосредоточено множество кораблей и спасательных судов, сам главнокомандующий непрерывно разговаривал по телефону со старшим помощником командира и старшим на борту ПЛ, успокаивая их и команду обещаниями скорейшего спасения. Но начавшийся шторм сорвал воздушные шланги, нарушил связь и задержал на несколько дней спасательные работы. Экипаж лодки трагически погиб.

Гибель подводной лодки М-200 и 28 членов ее экипажа во время «спасательных» работ была настолько скрыта, что ее наименование не указано в списке экипажей погибших подводных лодок и под фотографией памятника погибшим балтийцам-подводникам в г. Палдиски».

Справедливости ради следует отметить, что факт прибытия к месту гибели М-200 главнокомандующего ВМФ в материалах расследования обстоятельств трагедии не отмечен. Не помнят приезда адмирала Горшкова и другие участники тех событий. Они же при-



писывают распоряжения главкома командующему Балтийским флотом адмиралу Головкин...

Расследование, суд, погребение...

Спустя шесть дней после гибели М-200, подошедшее из Кронштадта спасательное судно «Коммуна» завело стропы и подняло затонувшую подводную лодку к себе на палубу. Через несколько часов «Коммуна» уже ошвартовалась в Таллинской гавани.

Ночью началась операция по извлечению тел погибших подводников из отсеков подводной лодки. Как водится, больших начальников при этом не было. На стапель-палубе «Коммуны» присутствовал лишь экипаж спасателя, командование дивизиона спасательных судов и врачи. Доставать подводников предстояло водолазам. Для помощи им и погрузки тел на носилки были выделены матросы подводной лодки той же бригады М-239. Каждому из водолазов, кому предстояло спускаться в лодку, налили для поддержки духа по стакану разведенного спирта. Затем они надели легководолазные маски. При свете прожекторов отдраили люки. Вначале люк в центральный пост, а затем и в первый отсек. Наконец водолазы скрылись в чреве мертвой субмарины...

Вспоминает бывший командир подводной лодки М-200 капитан 1-го ранга Б.И. Родионов: «По приказу комбрига я выехал из Палдиски в Таллин. Я просил это сделать 25 ноября, когда еще были шансы спасти часть экипажа, но тщетно, ведь я лучше всех знал свой экипаж и теперь должен был опознать погибших ребят. Стоял я на палубе «Коммуны» недалеко от лодки. Водолазы по одному выносили погибших и укладывали рядом со мной на носилки. Кого можно было узнать, я называл. Тех ребят, кто погибли в масках, узнать было нетрудно. Они были словно живые, только, казалось, спят. У тех же, кто перед смертью маски срывал, лица были страшно и непропорционально раздуты, и опознать их было очень трудно. Смотреть на них было и страшно, и больно. Штурмана Мишу Низковских я опознал только по его рубашке. Когда всех достали и погрузили на машины, поехали в морг. Я пробыл там на всей процедуре вскрытия. Помню, что одновременно врачи работали на трех-четырёх столах,



ярко светили лампы. Врачи ловко вскрывали грудные клетки, выворачивали наружу ребра... Зрелище не для слабонервных. События той страшной ночи даже теперь, по прошествии стольких лет, я вспоминаю как сплошной кошмар».

А через пару дней состоялись похороны погибших. Траурный митинг проходил в гарнизонном матросском клубе, переоборудованном из бывшей церкви. Прощаться с экипажем М-200 пришел весь городок. Старшим из начальников присутствовал командующий Восточно-Балтийской флотилией вице-адмирал Чероков и член военного света контр-адмирал Сливин. Гремел оркестр. Было море цветов. Прибыли на похороны и родственники погибших, те, кто смог успеть приехать. Место для могилы было выбрано на высоком холме, неподалеку от пирса, откуда открывался вид на море, которому они служили, море, которое забрало их молодые жизни... В братской могиле не похоронили лишь тех, которых не нашли. И капитана 2-го ранга Штыкова, тело которого жена увезла в Ленинград.

Вспоминает бывший флагманский связист бригады капитан 1-го ранга в отставке Г.А. Енгалычев: «Похороны были очень тяжелыми. Плакали, не стесняясь своих слез. На траурном митинге один из отцов погибших матросов, инвалид-фронтовик, плакал, говоря: «Ведь каких-то тридцать метров их от солнышка отделяло! Был бы я там, так неужто не подал бы своему сыну чалку или веревку какую! Неужели и этого у вас не нашлось!» Сестра одного из погибших старшин опоздала на похороны. Ее привезли на машине, когда уже начали закапывать гробы. Вытащили гроб с телом ее брата обратно. Она кричит: «Коля! Коля! Братик!» И бросается к гробу. Наконец открыли. Она тут же упала на брата и потеряла сознание...»

Из воспоминаний бывшего командира М-200 капитана 1-го ранга Б.И. Родионова: «Сразу после похорон я отправился на Украину оповещать родственников погибших и не найденных матросов. Поездка была очень тягостной. Перед поездкой офицеры и сверхсрочники гарнизона собрали деньги для семей погибших. Я их тоже должен был передать матерям. Член военного совета флотилии капитан 1-го ранга Сливин (уж не знаю, какими моральными принципами руководствовался!) велел мне брать с родственников расписки в получении денег. Но требовать расписок с рыдающих матерей я не стал. Сопровождавший меня военком попытался было



завести разговор об этом, но мать одного из погибших матросов разрыдалась: «Я отдавала сына служить Родине, а не продавала за деньги!»

Через некоторое время на братской могиле экипажа М-200 установили скромный стальной памятник, увитый тяжелой корабельной цепью, а рядом два якоря, как символ последнего прибежища моряков.

Тем временем в Палдиски уже начала работать комиссия по расследованию обстоятельств происшедшей трагедии. Выводы комиссии были следующими:

«1. Столкновение кораблей произошло в результате грубого нарушения «Правил предупреждения столкновения судов» командиром ПЛ М-200 капитаном 3-го ранга Шуманиным и запоздалых, незнергичных мер по предотвращению катастрофы командиром ЭМ «Статный» капитаном 3-го ранга Савчуком.

2. Причинами, способствовавшими катастрофе, явились: неудовлетворительная организация в подготовке ПЛ М-200 к выходу в море, низкая организация системы оповещения и нарушение режима плавания в Финском заливе».

А затем был суд военного трибунала. Обвиняемых было трое: командир подводной лодки, командир эсминца и командир 157 ОБПЛ. Судебные заседания проходили в зале Таллинского дома офицеров.

На суде рассматривались лишь обстоятельства столкновения кораблей. Расследованием бездарно организованной спасательной операции не занимался никто...

Вспоминает участвовавший в суде в качестве свидетеля бывший командир М-200 капитан 1-го ранга в отставке Б.И. Родионов: «Командир «Статного» капитан 3-го ранга Савчук вел себя на суде достойно, к тому же нам, морякам, было совершенно ясно, что по большому счету он не виноват. Больше того, его энергичные действия спасли шестерых подводников. Главное обвинение в его адрес, что он уклонялся от подводной лодки «не очень энергично», было, скорее всего, просто дежурным. Зато самое неприятное впечатление у всех оставил Шуманин. Чрезвычайно самонадеянный, смотревший на всех как бы свысока (это в его-то положении!), он не вызывал никаких чувств, кроме антипатии. Но хуже всего в его



поведении было то, что он так и не признал себя виновным в гибели 28 молодых моряков. Виноваты были вокруг него все, но не он. В ходе суда Шуманин все время изворачивался, отказывался признавать самые очевидные факты, тряс какими-то своими положительными характеристиками. Ни о какой офицерской чести здесь не было и речи».

Вспоминает бывший флагманский связист бригады капитан 1-го ранга в отставке Г.А. Енгальчев: «На суде я участвовал как свидетель. Виновными признали троих: Шуманина, Савчука и покойного Штыкова. Шуманин, как на суд пришел, сразу же заявил: «Я к случившемуся не причастен, потому как был на борту в качестве пассажира. Лодку практически не принимал, а к управлению ею допущен не был!» Стал из карманов доставать разные бумаги: командировочное предписание, справку о прописке в другом городе и т.п. Все время твердил одно и то же: «Я дела и обязанности командира не принимал и поэтому отвечать ни за что не могу!»

Основные обвинения были сформулированы следующим образом.

К погибшему Штыкову: «Подводная лодка М-200 вышла в море с неподготовленным к управлению и не вступившим в командование командиром корабля. Командир корабля плохо знал район плавания и правила предупреждения судов в море. На подводной лодке, кроме В.А. Колпакова, не было офицеров, допущенных к несению ходовой вахты. Сам Штыков покинул ходовой мостик при прохождении узкости, оставив на мостике недопущенного командира».

К капитану 3-го ранга Шуманину: «Оставшись на мостике ПЛ и обнаружив в расстоянии около 40 кабельтовых левый отличительный и топовый огни встречного корабля, Шуманин не отвернул вправо, как это требуется правилом 19 ППСС, и в дальнейшем разобраться в быстроменяющейся обстановке не смог. Принял неправильное решение расходиться со встречным кораблем правыми бортами, которое не изменил до момента столкновения. При обнаружении-обоих отличительных огней эсминца и далее только левого отличительного огня вместо поворота вправо произвел последовательно два поворота влево — первый на 5° для расхождения с эсминцем правыми бортами, второй «лево



на борт» для уклонения от таранного удара, чем грубо нарушил правила 18 и 19 ППСС.

Видя опасность столкновения, командир подводной лодки не пытался предотвратить его уменьшением хода».

К командиру эсминца капитану 3-го ранга Савчуку: «Корабль следовал слева от оси фарватера Сурупского прохода, чем грубо нарушил правило 25 ППСС. В результате этого командир подводной лодки не смог своевременно оценить обстановку и принять правильное решение на расхождение кораблей. При обнаружении подводной лодки принял неэнергичные меры и действовал нерешительно при расхождении с нею, не изменив резко курс вправо, и выполнял этот маневр медленно, изменял курс вправо по 2—3° и не показывал при этом сигналами сторону своего поворота.

При сближении с подводной лодкой М-200 командир эсминца маневрировал большими ходами. Так, только за 4 минуты до столкновения уменьшил ход с 22 до 18 узлов и за 2 минуты — до 14 узлов. Это привело к тому, что командир эсминца не смог предотвратить столкновение с подводной лодкой дачей самого полного хода назад».

Приговор суда был таким: три года в лагерях общего режима Шуманину и столько же Савчуку. Приговор командиру эсминца вызвал сильное возмущение офицерского состава 12-й дивизии крейсеров, в которую входил «Статный». Командир эсминца считался там одним из самых грамотных и опытных моряков, к тому же Савчука все очень уважали как офицера и человека. Неофициально эту позицию разделяли и многие флотские начальники.

На дивизии крейсеров образовался стихийный комитет в защиту Савчука. Явление само по себе для того времени достаточно необычное. Офицеры дивизии полностью взяли на себя содержание его семьи, писали бесконечное множество бумаг в самые высокие инстанции. Где-то года через полтора бывший командир «Статного» был освобожден досрочно. Кстати, и в зоне он вел себя достойно, как и подобает морскому офицеру. Впоследствии Савчук был восстановлен в воинском звании и долгие годы служил на Балтийском флоте, пользуясь уважением подчиненных и сослуживцев, дослужившись до капитана 1-го ранга и став начальником вспомогательного флота.



Бывший командир М-200 Шуманин, отбыв из-за амнистии свой срок не полностью, вернулся обратно в Палдиски. Вспоминает капитан 1-го ранга в отставке Б.И. Родионов: «Всем было совершенно ясно, что в гибели экипажа лодки виноват именно Шуманин, и, когда он, как ни в чем не бывало, вернулся обратно в городок, это вызвало у всех нас, офицеров бригады, большое возмущение. Если бы в этом человеке была хоть капля чести и совести, он никогда не посмел приехать на место, где лежат в земле погубленные им люди. Конечно, здесь сыграл свою роль пресловутый квартирный вопрос (квартирой, кстати, его обеспечили сразу же по прибытии в часть), но ведь должна быть еще и какая-то порядочность! У меня сложилось впечатление, что он вообще считал себя незаслуженно обиженным и не испытывал никаких угрызений совести. Устроился Шуманин работать инженером на местный завод металлоизделий. Из нас, моряков, никто с ним никогда не общался. Так и жил он долгие годы, окруженный стеной молчания».

Возвращенная из небытия М-351

Не прошло и девяти месяцев, как трагедия «Мести» едва не повторилась, словно в зеркальном отражении, но на этот раз уже на Черноморском флоте. Там потерпела аварию подводная лодка М-351. Лодка затонула недалеко от Балаклавы с большим дифферентом на корму, у подводников кончился воздух, начавшийся шторм оборвал кабель телефонной связи — как схожи были эти обстоятельства с трагедией М-200! Но на этот раз трагедии не произошло и прежде всего потому, что спасатели были профессионально подготовленными, спасательными работами руководили опытейшие подводники и командующий подводными силами флота капитан 1-го ранга Н.И. Смирнов, и командующий Черноморским флотом адмирал В.А. Касатонов, взявшие всю ответственность за исход спасательной операции на себя, не потеряв ни одного человека, и блестяще справившиеся с этой сложнейшей задачей. Вот как описывает события, связанные с аварией М-351, И.В. Касатонов в книге «Флот выходит в океан»:



«22 августа 1957 года М-351 вышла в район боевой подготовки и получила по радио «добро» на погружение. Всплыть по плану она должна была в 17.00 и, как полагается, сразу же донести об этом. Прошло положенное время. Донесения не было. Доложили командующему флотом. Касатонов немедленно объявил по флоту боевую тревогу и направил в полигон корабли аварийно-спасательной службы, тральщики, подводную лодку (на ней пошел командующий подводными силами флота капитан 1-го ранга Н.И. Смирнов) и охотник за подводными лодками.

Командующий флотом приказал Смирнову найти лодку и установить с ней связь. Конечно, пошел доклад в Москву в Главный штаб Военно-морского флота. Прошло только три дня, как Касатонов провожал Жукова, вылетевшего из Крыма в столицу. И вот происшествие. Видимо, оперативная служба Генштаба доложила маршалу о чрезвычайном происшествии. Он позвонил Касатову: «Что там у вас за ЧП?! Людей не спасете — будем судить!»

Как потом выяснилось, события на лодке развивались следующим образом. Командир «малютки» капитан 3-го ранга Р. Белозеров, следуя в полигон, приказал остановить дизели, перейти на движение под электромоторами и, когда получил доклад о закрытии захлопки — специального клапана, перекрывающего доступ воздуха к дизелям, дал команду погружение. Но захлопка полностью не закрылась, при погружении лодки вода хлынула в дизельный отсек — в шестой. Лодка «провалилась», как говорят подводники, и через считанные минуты врезалась кормой в песчаное дно под углом в 60°. Через поврежденную переборку вода просочилась в седьмой отсек — кормовой. От замыкания в электроштите возник пожар. Чтобы ликвидировать пожар, обесточили седьмой отсек. Через два часа удалось приостановить поступление воды в шестой отсек, заполненный на две трети. Люди из шестого и седьмого отсеков перешли в пятый. Командир и механик в центральном посту подвели итог: кормовые отсеки приняли 40 тонн воды, при дифференте на корму в 60° откачать ее невозможно, глубина погружения близка к предельной, воздуха с учетом наличия средств регенерации хватит на 70 часов. Непонятно, вышел ли на поверхность аварийно-сигнальный буй — найдут ли без него лодку? Приняли решение попытаться уменьшить дифферент на корму, а затем откачать воду



за борт. Все, включая офицеров, встали в цепочку, по которой пошли из кормы в нос ведра и банки с водой. Для дыхания не хватало кислорода, люди падали в обморок, но перенесли вручную 12 тонн воды на высоту 35—40 метров! А еще перенесли в нос грузы, но лодка не шевельнулась — грунт прочно держал корму!

Н.И. Смирнов с подводной лодки, на которой он пришел на место аварии, установил связь по ЗПС (звуковая подводная связь) с командиром «малютки» — стало известно о положении подводников. Вскоре отыскиали и аварийно-сигнальный буй — он всплыл на поверхность. Через него поддерживали связь с лодкой по телефону. Общее руководство спасательными работами осуществлял командующий флотом, непосредственное — капитан 1-го ранга Чикер. Решили завести за нос лодки буксирный трос, закрепить его на тральщиках и вырвать корму лодки из цепкого грунта. Но предварительно подать на лодку с поверхности воздух высокого давления для продувки цистерн главного балласта. Тогда после освобождения кормы лодка сможет всплыть сама. Водолазы капитан 2-го ранга П. Никольский, мичманы Ю. Карагаев, А. Иевлев, Ф. Кремляков, Н. Литвинов, Д. Карпаев, Б. Маснев, старшины П. Шляпенко, Ю. Баранов и В. Стопкин завели на лодку шланги подачи и отсоса воздуха. В специальных контейнерах через торпедные аппараты передавали теплое белье, вино, шоколад, консервы.

Между тем погода ухудшилась, начался шторм. Оборвался кабель аварийного буйа — прекратилась телефонная связь, лопнул заведенный на лодку буксирный капроновый трос — пришлось водолазу капитану 2-го ранга Никольскому вновь заводить, уже стальной. Обстановка осложнилась. Несколько водолазов получили кессонную болезнь. Касатонов вызывал на место аварии крейсера — своими корпусами они гасили штормовую волну. В ночь с 25 на 26 августа буксиры начали выбирать слабинку троса. Постепенно он натянулся, дифферент лодки начал уменьшаться. По восстановленной телефонной связи с «малютки» доложили, что почти полностью осушили 6-й и 7-й отсеки, начинают продувать цистерны главного балласта. В 2.30 26 августа лодка всплыла и была отбуксирована в базу...

Между прочим, в самый тяжелый момент, когда начался шторм и оборвался буксир и, по сути дела, подъем лодки срывался, на месте аварии появился прилетевший из Москвы начальник Главного штаба



адмирал В.А. Фокин и сразу же стал командовать. Кстати, без достаточного знания дела, ибо подводником он не был. Касатонов резко сказал ему: «Если вы берете на себя ответственность за спасение лодки, то командуйте!» Очень недовольный В.А. Фокин уехал в Севастополь, а затем вернулся в Москву. Потом прилетел в Севастополь С.Г. Горшков, но остался в штабе флота, командующего не дергал... О подъеме лодки Касатонов доложил Жукову сам, чем, правда, вызвал неудовольствие Горшкова. Жуков с явным удовлетворением сказал: «Есть» и повесил трубку. Со спасенным экипажем Касатонов вместе поужинал за одним столом, выпили даже по несколько рюмок коньяку. Все, кроме командира, сразу почувствовали себя лучше. Ну а командир потом еще долго приходил в себя — велика была командирская ответственность!»

Подводникам-черноморцам повезло куда больше, чем их балтийским товарищам экипаж М-315 спасли полностью. А двадцать восемь погибших моряков с М-200 стали вечным неммым укором тем, кто своей преступной халатностью погубил не только боевой корабль, но и людей, которых еще можно и должно было спасти. Увы, если виновные в столкновении понесли наказание, то виновные в гибели шести подводников в первом отсеке М-200 так никогда не были даже названы...

Памятник на чужой земле

Прошли годы. Давно уже ушли из Палдиски наши подводные лодки, а созданная там база и учебный центр подготовки подводников отошли к Эстонии. Теперь в гавань, где когда-то швартовалась М-200, заходят суда под чужими флагами. Но, как и в прежние времена, все еще стоит над морем скромный памятник погибшим подводникам.

Рассказывает капитан 1-го ранга в запасе А.В. Руденко: «Перед самым уходом наших последних подводных лодок из Палдиски могилу экипажа М-200 привели в порядок. Однако едва лодки ушли, местные фашисты сразу же начали глумиться над памятью павших. С могилы были вырваны бронзовые доски с именами погибших офицеров и матросов, само надгробие расстреляли из автоматов.



Мы, военные пенсионеры, оставшиеся жить в Палдиски и Таллине, были возмущены таким вандализмом. Но что можно сделать, когда эстонские власти поощряют подобные действия? Решили бороться сами. Немного привели в порядок могилу. Затем за свои деньги заказали памятную доску с именами погибших подводников М-200. Доску отвезли в Таллин и установили в соборе Александра Невского, где отслужили молебен. Пусть хоть такая память останется... Очень больно, когда в грязь втоптывается самое святое, что у нас еще есть...»

Ветеранов бригады подплава давно уже не пускают в Палдиски, чтобы поклониться праху погибших товарищей. Советские подводники у нынешних эстонских властей не в чести. Но я верю: они, все же соберутся вместе и опустят в балтийскую волну свой скорбный венок, как символ памяти о погибших друзьях. И море примет его, как когда-то приняло тела погибших подводников с М-200.

При выполнении воинского долга героически погибли вместе с подводной лодкой М-200:

Капитан 2-го ранга **ШТЫКОВ Юрий Павлович**

Старший лейтенант **КОЛПАКОВ Владислав Александрович**

Инженер-лейтенант **ЛИПСКИЙ Александр Александрович**

Инженер-лейтенант **КАРПУНИН Аркадий Леонидович**

Лейтенант **НИЗКОВСКИХ Михаил Григорьевич**

Мичман **ВАСИЛЬЕВ Виктор Дмитриевич**

Главный старшина **КОМАРОВ Анатолий Платонович**

Старшина 2-й статьи **ДАНСКОВСКИЙ Владимир Ильич**

Старшина 2-й статьи **МОНАХОВ Владимир Федорович**

Старшина 2-й статьи **ПРОЙМИН Александр Стефанович**

Старшина 2-й статьи **ЧУПИН Владимир Илларионович**

Старший матрос **БАГРОВ Владлен Васильевич**

Старший матрос **ОКУНЕВ Борис Иванович**

Старший матрос **ОСИПОВ Михаил Алексеевич**

Старший матрос **СЛАБУШЕВСКИЙ Анатолий Михайлович**

Старший матрос **САМАРИН Алексей Николаевич**

Старший матрос **ЕФРЕМЕНКОВ Анатолий Александрович**



Матрос **ЕВДОКИМОВ Иван Николаевич**
Матрос **КУЗНЕЦОВ Вячеслав Иванович**
Матрос **НОРОВ Алексей Иванович**
Матрос **ОЧЕРТЯТНЫЙ Василий Иванович**
Матрос **ПРОХОРЕНКО Анатолий Иванович**
Матрос **СКУРИДИН Владимир Иванович**
Матрос **ЧЕРНОУСОВ Виктор Петрович**
Матрос **УС Андрей Михайлович**
Матрос **ЖЕБРЕВ Виталий Петрович**
Матрос **ПОЛИВИН Михаил Григорьевич**
Матрос **ГОРДЕЕВ Виктор Ильич**

ТАЙНА ИСЧЕЗНУВШЕЙ «ЩУКИ»

Субмарина легла на дно,
И застыла в недвижимой позе.
Сколько лет с той поры прошло,
И никто о тебе не спросит...

Из старой матросской песни

Море неохотно расстаётся со своими сокровенными тайнами. Иногда на это уходят долгие годы, однако чаще всего тайны так и остаются тайнами. Кто может сказать, сколько загадок и трагедий сокрыто под толщей океанов? Сколько человеческих жизней отдано во имя завоевания морей? Сколько кораблекрушений было и сколько их еще будет?

Сегодня почти никто уже и не помнит давнюю загадочную и трагическую историю советской подводной лодки С-117. Время стерло из памяти многое. И все же, думается, настала пора рассказать правду о том далеком от нас событии.

Самая знаменитая лодка Страны Советов

Начало тридцатых годов. На дальневосточных рубежах Советского Союза в то время было тревожно. У берегов то и дело появлялся огромный японский флот. Из-за Амура грозили белокитайцы. В те дни руководство страны приняло решение о создании нового флота — Тихоокеанского. А так как строить крупные надводные



корабли отечественная промышленность пока еще не могла, основу будущего флота должны были составить на первых порах подводные силы. Строить подводные лодки начали в Ленинграде, затем секциями на платформах переправляли во Владивосток, где и производилась окончательная сборка.

Одной из первых доставленных на Дальний Восток подводных лодок была лодка под заводским номером 226, получившая после вступления в строй наименование «Макрель». Вскоре, впрочем, имена собственные в названиях подводных лодок отменили, и «Макрель» стала именоваться более прозаично — Щ-117.

Щ-117 являлась головной подводной лодкой типа «Щука», новой серии, означенной в проектной документации, как «5 бис». Всего лодок этой серии было построено ровно тринадцать — чертова дюжина!

Щ-117 была заложена в Ленинграде 10 октября 1932 года. На воду «Щуку» спустили во Владивостоке 15 апреля 1934 года, а 28 января следующего года на ней подняли военно-морской флаг. С этого момента подводная лодка считалась принятой в состав ВМФ.

Водоизмещение Щ-117 составляло в надводном положении 600, а в подводном 722 тонны. Длина лодки — 58 метров, ширина — 6, осадка 4 метра. Под дизелями «Щука» могла развивать ход до 12 узлов, под электромоторами (под водой) — 8 узлов. В носовой части лодки располагались четыре торпедных аппарата, в корме — еще два. Кроме этого, «Щука» имела одно 45-миллиметровое орудие и три пулемета. Экипаж состоял из 40 человек.

Первым командиром Щ-117 стал капитан-лейтенант Николай Египко. Советские подводники осваивали тихоокеанский театр. Это освоение шло далеко не прости и не без потерь. В ноябре 1935 года подводный флот Тихого океана понес свою первую потерю во время сильнейшего шторма подводная лодка Щ-103 («Карп») выброшена штормом на берег между бухтой Безымянная и мысом Бойля. В марте 1936 Щ-103 была снята с камней и прибуксирована во Владивосток, однако из-за больших повреждений уже не восстанавливалась и позднее была разобрана на запчасти.

Именно в это время начинается эпоха первых подледных плаваний. Среди тех подводных лодок, которые ушли под лед, была и Щ-117. Из воспоминаний Н.П. Египко: «В нашем соединении, как



и на всем флоте, действия каждого моряка были подчинены одной, самой главной задаче — поддержанию высокой боеготовности. Однако зимой возникали трудности, заливы и бухты замерзали. Боевая подготовка оказывалась под угрозой. Выход нашел командир нашего соединения Георгий Никитович Холостяков (в будущем Герой Советского Союза и вице-адмирал. — В.Ш.). Плавбаза становилась на якорь у кромки ледяного припая, и подводные лодки ошвартовывались у нее. В результате мы могли плавать, не боясь ледового плена. Холостяков даже лозунг выдвинул: «Держать кормы подводных лодок на чистой воде». Конечно, плавание в зимнее время имеет немало сложностей, но накапливаемый с каждым годом опыт помогал преодолевать трудности...

11 января 1936 года «Макрель-9», так тогда называлась Щ-117, по пробитому во льду фарватеру вышла из бухты... Стояли трескучие морозы, доходившие до 23 градусов. Ветер достигал 9—10 баллов. Волна была соответствующей.

Перед выходом на позицию Георгий Холостяков вызвал подводную лодку для проверки в одну из бухт, где стояла плавбаза «Саратов» (на ней располагался штаб соединения). Подходы к бухте оказались закрыты льдом толщиной 10—15 сантиметров.

Перед нами встала дилемма: ломать лед форштевнем или перехитрить природу и преодолеть преграду под водой. Выбрали второй путь, так как первый грозил повреждением корпуса и срывом предстоящей задачи.

Штурман Котухов сделал предварительную прокладку, рассчитал курсы и время, которое мы должны были лежать на каждом из них. Расчеты оказались точными. Лодка всплыла недалеко от плавбазы, пробив лед силой плавучести. Конечно, не все обошлось благополучно: стойки антенн были поломаны, а сами антенны повреждены. Но радисты их быстро отремонтировали.

На следующий день проверка закончилась, и нас допустили к выполнению задания. Георгий Николаевич Холостяков пожелал нам счастливого плавания. И снова пришлось выбирать: пробиваться через лед или... И мы опять ушли под лед. Протяженность ледовой перемычки, как и в первом случае, составила пять миль...»



А вскоре об этой лодке заговорила вся страна. Имена командира Щ-117 и членов ее экипажа не сходили со страниц газет. Подводная лодка была объявлена стахановской, а передовой опыт «энской подлодки тихоокеанского флота» стал активно внедряться на всех флотах. Чем же заслужила Щ-117 такое внимание, чем прославился ее командир и экипаж?

Дело в том, что в 1936 года «Щука» вышла в море, имея весьма необычный приказ — продержаться вдали от берега до полного истощения всех припасов, до полного предела сил экипажа. Вопрос этот был для того времени далеко не праздным: ведь «щукам» в случае войны предстояло действовать на океанских коммуникациях противника, а проектная автономность, двадцать суток, была для этого явно недостаточной. Поэтому задачу Щ-117 поставил лично нарком Ворошилов. Экипаж Николая Египко справился с поставленной перед ним задачей блестяще, вдвое перекрыв все расчетные нормативы.

Из воспоминаний вице-адмирала Г.Н. Холостякова: «В тот день на лодке, подсчитав, сколько остается пресной воды (мыла, растворяющегося в соленой, у нас еще не было), устроили в самом теплом отсеке баню. Заходили туда по двое, получая горячую воду по строгой норме. «Усталость как рукой сняло!» — рассказывал потом комиссар Пастухов.

Когда обусловленный срок плавания истек, от Египко и Пастухова поступила радиограмма с просьбой продлить поход еще на пять суток. Но об этом я не стал и докладывать командующему. В штабе бригады не сомневались, что резервы увеличения автономности «щук» не исчерпаны, однако гнаться за рекордами было незачем. Все, чего удалось достигнуть, требовало обстоятельного критического анализа...»

Из воспоминаний адмирала флота Владимира Афанасьевича Касатонова, командовавшего в то время однотипной тихоокеанской «Щукой»:

«Настоящим новатором стал командир Щ-117 Николай Египко. Шел уже 1935 год, когда Георгий Никитович Холостяков, ставший к тому времени командиром 5-й морской бригады, выступил с заявлением о необходимости испытания подводных лодок на продление предельной автономности. Инициативу немедленно поддержали,



и в январе 1936 года Щ-117 по пробитому во льду фарватеру покинула родную бухту. Николай Петрович, как командир, почти не покидал ходового мостика. Штормило непрерывно. Ветер достигал десяти баллов. Было морозно. Автономка продолжалась без малого сорок суток, что ранее для лодок нашего проекта было просто немыслимым!

Зимние шторма не щадили подводную лодку. Не щадили и людей. В один из дней при всплытии волной сорвало металлический лист надстройки, повредило лаз кормовой цистерны. Неисправность немалая, а тут еще шторм! Надо было что-то решать, и Египко кликнул добровольцев. Идти в ледяные волны порывались почти все. Отобрали самых опытных. Пошли боцман П. Шаронов и рулевой А. Пекарский. Насквозь промокшие и замерзшие, они не покинули палубы, пока не устранили неисправность, и лишь под утро вернулись в центральный пост. Буквально через несколько дней новая неприятность — самоотдача якоря. И снова добровольцы, на этот раз В. Манышкин, Ф. Петров и Н. Смирнов, исправили положение. Очень выручила в этом плавании и хорошо отработанная ранее взаимозаменяемость экипажа. Каждый был готов заменить одного из своих товарищей. И когда внезапно заболел командир БЧ-2—3 Дмитрий Горбиков, вахтенным командиром вместо него немедленно заступил военком С. Пастухов.

И вот позади сорок суток зимнего автономного плавания. Встречали торжественно. Гремел оркестр, произносились речи. А они стояли в строю бородатые, пропахшие насквозь суриком и соляркой, но счастливые своей победой над океанской стихией. Теперь сомнений не было ни у кого: «Щуки» могут находиться в море сорок суток и более!

В апреле постановлением ЦИК СССР весь личный состав Щ-117 за отличное выполнение поставленной задачи был награжден орденами. До сих пор в моем домашнем архиве хранится пожелтевший экземпляр тихоокеанской газеты «Боевая вахта» тех дней, где первая полоса полностью посвящена нашему экипажу. Сверху красными буквами заголовок: «Опыт стахановцев корабля — всему флоту!»

А 1 мая 1936 года Николай Египко выступил и по Всесоюзному радио. Его речь опубликовали газеты, матросы записывали ее в свои



записные книжки. Слова командира были близки и дороги каждому из нас. И даже теперь, когда я перечитываю их, сердце начинает биться учащенно: «Товарищи, старые доблестные моряки — крейсеров «Изумруд», «Аврора», «Дмитрий Донской» и броненосца «Адмирал Ушаков» — участники Цусимского боя! Можете не сомневаться, Цусима больше не повторится! Правительство направило на Тихоокеанский флот самых верных, испытанных сынов рабочего класса и трудового крестьянства. Совсем недавно подводная лодка Серафима Чурсина установила замечательный рекорд длительности и автономности плавания. Затем моя лодка перекрыла рекорд Чурсина. Правительство отметило героическую работу экипажа высокой наградой — боевым орденом; а сейчас мой рекорд перекрыт подводной лодкой, которой командует Александр Бук.

Цусима не повторится! Если враг сунется на священную землю Страны Советов с моря, мы будем бить его ничуть не хуже, чем в воздухе и на земле».

Почему я так подробно остановился на походе Щ-117? Только потому, что все мы, подводники-тихоокеанцы, тогда сверяли свои успехи и достижения именно по лодке Египко».

Из воспоминаний бывшего командира Щ-117 Н.П. Египко: «В то время никто из нас не думал, что поход станет, как теперь его именуют, историческим. Каждый из нас считал, что делает обычное, рядовое дело, которого требует воинский долг. Тем более никто не мечтал попасть в число «пионеров подледных глубин», как сейчас называют подводников, совершивших «нырки» под лед. Если говорить честно, мы даже не старались тогда афишировать наши «нырки» под ледяные поля — ведь они ни одной инструкцией, ни одним наставлением не предписывались, и кое-кто из старших командиров не поощрял подобную «инициативу».

11 января 1936 года Щ-117 по пробитому во льду фарватеру вышла в море и приступила к несению боевой службы. Обычно мы выходили в море и выполняли задание не более 10—15 суток. Сейчас мы настроились на стахановское превышение заданных норм, т.е. нам необходимо было превзойти автономность и доказать, что для данных кораблей это допустимо, а также возможно и для экипажа. Комиссаром корабля был назначен опытный работник политотдела бригады Семен Иванович Пастухов. Штурманскую



боевую часть возглавлял самый молодой двадцатипятилетний Михаил Котухов, попавший на флот по рекомендации Крупской. Специалистом по электромеханической службе был Г.Е. Горский, минно-артиллерийскую возглавил Д.Г. Горбиков, а старпомом служил В.А. Воробьев. Отличным кулинаром, очень помогавшим и воодушевлявшим нас всех в походе, был кок Н.Е. Романовский. Весь личный состав корабля настроился решать поставленную перед экипажем задачу. Зима стояла суровая, температура достигала минус 25 градусов, море штормило, в надводном положении происходило интенсивное обрастание льдом наружных конструкций корабля. Все это и штормы мешали нам нести дозор. Приходилось бороться с обледенением и принимать меры обеспечения остойчивости из-за большого обледенения рубки и надстройки льдом. Используя имеющийся опыт несения дозорной службы в море, мы сдвинули распорядок дня на 12 часов. Отдыхали днем под водой и вели наблюдения в перископ, а ночью несли дозорную службу в надводном положении, заряжали аккумуляторную батарею, пополняли запасы воздуха и боролись с ледовым обрастанием. Подъем был в 19.00, в полночь обед, а утром ужин. Настроение у всех было бодрое, и царил творческий подъем. Экипаж Ш-117 кроме нас с военкомом состоял из 36 человек. Все хорошо были подготовлены по специальности, любили корабль и обладали мужеством и ценным качеством взаимовыручки. Был случай, когда разбушевавшаяся стихия ночью оторвала лист надстройки и повредила лаз кормовой цистерны. Погружение лодки стало невозможным. Температура воздуха минус 25 градусов, бушует шторм. Волны перекатываются через весь корабль и болтают его по своей прихоти. Мостик, рубочный люк, антенна, пушка превратились в ледяную глыбу. Для устранения неисправностей требуется открыть горловину лаза в цистерну. Два смельчака боцман П.Н. Шаронов и рулевой А.И. Печкарский взялись за выполнение этой трудной задачи. Всю ночь под ледяными волнами вели они кропотливую работу, и только утром в обледеневшей одежде они ликвидировали аварию и возвратились внутрь корабля. Их, как следует, обтерли спиртом и согрели, как могли после долгого пребывания в ледяной воде. Лодка вновь смогла войти в океанскую глубину и продолжать свой автономный поход. Был случай, когда произошло повреждение якорного стопора. Это могло привести



к отдаче якоря. Проявляя мужество и сноровку, матросы П.Р. Петров, Н.П. Смирнов и В.И. Маньшкин под ледяными волнами в 18-градусный мороз добрались по надстройке до якоря и надежно закрепили его стопора. Волной их едва не смыло за борт, но моряки не растерялись и, ухватившись за леер, поднялись на палубу.

Условия испытания и закалки личного состава на выносливость были максимально приближены к боевым. Приходилось решать и задачи по увеличению длительности пребывания подводной лодки под водой. Ведь чем больше корабль мог находиться под водой, тем выше была его скрытность действия. Мы сделали пробное исследование по длительности пребывания лодки под водой, если вдруг регенерация выйдет из строя. По моим подсчетам мы провели под водой около суток, а точнее 23 часа с небольшим, и при этом «голодный» воздушный паек не помешал уверенно нести службу. Это в какой-то степени убедило в возможности несколько больше находиться под водой, чем указывала документация, в случае, когда это потребуется. Был еще один несколько более решительный эксперимент. Я пошел на определенный риск, но до некоторой степени он был оправдан. Предельная глубина погружения корабля была 90 метров. Наша лодка в то время находилась в районе, где глубина была 500 метров. И я решил на этой глубине произвести погружение на максимально допустимую глубину в 90 метров. Я не мог этого делать без разрешения начальства и соответствующей проверки комиссией самого корабля. Но этот эксперимент был необходим, чтобы иметь уверенность и в случае необходимости (при ремонте или обеспечении скрытности при боевых операциях) ложиться брюхом на грунт на глубине 90 метров. По кораблю была объявлена боевая тревога, все было предусмотрено — с точки зрения экстренного продувания цистерн главного балласта и вспомогательных цистерн другого назначения. Погружение происходило медленно, на ходу в 3 узла, не более. На подходе к 90 метрам раздался резкий интенсивный хлопок, как взрыв. Инстинктивно даю команду: «Полный ход на всплытие», а лодка продолжает проваливаться на глубину. Командую: «Самый полный вперед!» и «Продуть средние цистерны!». Произошла медленная эволюция к снижению темпов погружения. Нос как бы тонул. По глубиномеру он находился на глубине 100 метров. Корма же на 85 метрах, а мы в центральном посту:



как раз на 90 метрах. Как потом выяснилось, причиной взрыва был отрыв части надстройки от интенсивно обжатого прочного корпуса. Командующий флотом за этот эксперимент с погружением объявил мне и выговор, и благодарность за то, что мы проявили смелость и разумный риск. Срок пребывания в море нашего корабля был уже 20 суток, и нам было приказано прибыть в определенное место, в 60 милях от базы.

Г.Н. Холостяков вылетел к нам на гидросамолете. Мы готовились к встрече и постарались быть бодрыми и подтянутыми, приготовили чудесный обед и для беседы собрались в дизельном отсеке. Все уверяли Г.Н. Холостякова о необходимости дальнейшего плавания и превышения заданной «Щукам» автономности. Я лично убеждал командира дивизиона о возможности корабля и экипажа продолжать плавание и нести дальнейшую службу. Нам дали «добро», было получено также разрешение командующего флотом М.В. Викторова. Перед продолжением плавания у нас побывала еще и комиссия штаба флота под руководством флагманского инженера-механика. Все обошлось хорошо, и мы продолжали наш «стахановский» поход. Через 30 суток плавания подводной лодки мы получили радиограмму: «Отважным подводникам-стахановцам — Ура! Викторов».

Мы побывали вдали от наших берегов, на многие сотни миль удалились в Японском и Охотском морях от берега. За весь поход мы прошли 3022,3 мили (из них 315,6 мили под водой) и пробыли под водой 340 часов 35 минут.

Автономность была превышена в два раза и составила 40 суток, хотели продлить срок пребывания в море еще на 5 суток, но нам было приказано возвратиться в базу. Уходили мы в море 11 января, на сопках лежал снег, а по возвращению, 20 февраля 1936 года берег бухты Золотой Рог уже покрывался зеленой скатертью травы, ярко светило весеннее солнце, все жители Владивостока ходили в летних платьях. Экипаж Щ-117 полностью выполнил возложенные на него задачи, справился со всеми трудностями, возникающими при плавании. Высокая организованность и сплоченность, дисциплина и взаимовыручка позволили личному составу Щ-117 успешно завершить поход корабля в суровых зимних условиях и доказать, что в серийной «щуке» есть еще много возможностей. За нашим экипажем совершили длительные автономные плавания, превышающие



наши 40 суток, подводные лодки Щ-122, под командованием Александра Бука и Щ-123 (командир И.М. Зайдулин) и другие «щуки». Все это, начиная с нашей Щ-117, подтвердило необходимость внести в техническую документацию по «щукам» многие улучшения, способствующие повышению их боеспособности. Конструкторы официально установили для всех «щук» автономность — 40 суток.

Свой первый орден я получил 23 декабря 1935 года. Это был орден Ленина. Вместе со мной его получила большая группа офицеров и краснофлотцев. Среди них был командующий флотом флагман 1-го ранга М.И. Викторов, командиры дивизионов П.Н. Васюнин, А.Т. Заостровцев, Г.Н. Холостяков, командиры подводных лодок И.И. Байков, Н.И. Виноградов, М.И. Гаджиев, С.Е. Чурсин и многие другие. Флот на Тихом океане окреп и приобретал высокую боеготовность и организованность. Постановлением ЦИК Союза ССР от 3 апреля 1936 года я, как командир Щ-117, и военком были награждены орденом «Красной звезды», а остальные члены экипажа — орденом «Знак Почета».

Наша Щ-117 стала первым в истории флота Советского Союза кораблем с полностью орденоносным экипажем. Вот их фамилии, расположенные так, как было в Постановлении ЦИК Союза СССР: Лавриненко М.П., Бебеев А.Н., Константинов Г.Р., Манышкин В.И., Кружалов С.С., Шаранов П.Н., Коршунов М.С., Горбинов Д.Г., Столяров И.И., Ракитин И.П., Смирнов Н.П., Тимофеев В.Е., Воробьев В.А., Горский Г.Е., Котухов М.П., Армантосов А.А., Кондрашев В.Д., Панкретов А.В., Карпов А.И., Дозморов М.А., Сивков Н.Т., Романовский Н.Е., Тропин Н.В., Кононов В.Д.

Вот те товарищи, друзья и сослуживцы, с которыми мы совместно решали поставленные перед нами задачи и создавали подводный флот на Тихом океане.

Сейчас в моей гостиной висит портрет нашей подводной лодки Щ-117. Интересна ее судьба. По новой классификации кораблей ВМФ в 50-х годах она получила наименование С-117. Военно-морской флаг на Щ-117 был поднят 28 января 1935 г., она входила в состав дивизиона, которым командовал Г.Н. Холостяков, а С-117 в 50-х годах входила в состав вновь образованного 7-го ВМФ, имевшего своей главной базой Совгавань. Небезынтересно, что командующим этим флотом стал вице-адмирал Г.Н. Холостяков, судьба которого



включала в себя много неожиданностей. Страшное время борьбы с «врагами народа», а на самом деле с талантливыми и инициативными людьми, привела в 1938 г. к аресту Г.Н. Холостякова. После освобождения в 1940 году при помощи Наркома Кузнецова Н.Г., он стал командующим 7-м ВМФ.

В 1952 г. из-за гибели С-117 со всем личным составом, Г.Н. Холостякова вызвали в Москву, и Берия не посадил его, т.к. И.В. Сталин велел не трогать командование и руководство флотом. Георгий Николаевич Холостяков погиб от рук подонков, польстившихся на его боевые награды в 70-е годы. Трагична смерть Г.Н. Холостякова, трагична и гибель С-117 в 1952 году с 52 человеками, причины которой до сих пор точно не установлены. Существует какая-то странная связь между гибелью подводных лодок типа «Щука» (однотипных с С-117) в Великой Отечественной войне. Гибель наших лодок происходила при встречах с неприятельскими подводными лодками. Может быть, и гибель С-117 могла произойти от столкновения в подводном положении с американской подводной лодкой в Тихом океане. Ведь шла Корейская война, и американские подводные лодки находились в том районе.

Много героического и трагического связано с судьбой Щ-117. За успешное выполнение интернационального долга мне в 1939 г. присвоили звание Герой Советского Союза. Номер Золотой звезды был 117. Совпадение номеров «Щуки» и Золотой звезды считаю в какой-то мере символичным. Может, оно выручило меня от лагеря... Аресту за новаторство подверглись командиры подводных лодок Щ-122 и Щ-123 А. Бук и И.М. Зайдулин, и многие другие подводники. Судили за инициативу и новаторство. Не тронули тех, кто был в море, меня, т.к. был в это время в Испании. Жизнь шла своим чередом, и я в апреле 1936 г. сдал командование Щ-117 М.И. Гаджиеву в связи с поступлением в Военно-морскую академию имени К.Е. Ворошилова. Перед отъездом устроил прощальный банкет. На нем был Г.Н. Холостяков, который в напутствие мне говорил: «Все у тебя впереди, и на тебя я правильно полагался».

Один из ветеранов флота многим позднее рассказывал автору этой книги, что в то время, пока Египко устанавливал рекорд автономности, по Тихоокеанскому флоту прошла волна арестов, и командира Щ-117 от репрессирования спасло только длитель-



ное пребывание в море. Так ли это было на самом деле, судить не берусь, хотя и подобный сценарий возможного развития событий исключать нельзя. Впрочем, когда Ш-117 вернулась из автономки и имена ее экипажа стали известны всей стране, это вне всяких сомнений явилось весьма существенной защитой офицерам и матросам от нападок со стороны органов НКВД. Вскоре после завершения похода на Ш-117 произошла смена командира. Николай Павлович Египко, сдав дела, отправился добровольцем в Испанию, сражаться с диктатурой Франко. Воевал там бывший командир «Шуки» на подводных лодках, вписав немало героических страниц в историю испанской гражданской войны. За подвиги в Испании Египко награжден Золотой Звездой Героя, став первым в стране Героем Советского Союза среди подводников. При этом не указывалось, за что конкретно бывший командир Ш-117 удостоен столь высокого звания.

Совсем недавно автору стали известны новые данные биографии первого командира Ш-117, и, хотя они не имеют прямого отношения к судьбе самой лодки, обстоятельства их настолько необычны, что способны вызвать настоящую сенсацию.

Несколько лет назад увидела свет книга Серго Берия «Мой отец Лаврентий Берия», в которой сын бывшего наркома НКВД подробно описывал многие малоизвестные обстоятельства жизни своего отца. Был в книге и невероятный факт, который вызвал настоящую бурю среди отечественных историков флота. Дело в том, что в 1939 году Серго Берия вместе с отцом был в Кронштадте. По его словам, в тот момент там находилась... подводная лодка германских ВМС, командир которой о чем-то конфиденциально докладывал наркому НКВД. Прибытие лодки и ее нахождение в Кронштадте, как, впрочем, и последующая судьба, были покрыты плотной завесой секретности. До настоящего времени никто из историков советского ВМФ не может сказать ничего вразумительного по этому поводу. Конечно, легче всего было бы просто-напросто обвинить сына Берии в обмане. Однако не будем торопиться. Не так давно автор этой книги встретился с Андреем Андреевичем Чабаненко, сыном известного отечественного флотоводца. Чабаненко и Египко были однокашниками по Училищу имени Фрунзе и оставались друзьями в течение всей жизни. Уже в преклонных годах и будучи



на пенсии, Египко и рассказал своему другу адмиралу Чабаненко поистине детективную историю своей службы на испанском флоте. Ныне обоих однокашников уже нет в живых, а поэтому я передаю рассказ со слов сына адмирала Чабаненко Андрея Андреевича. В Испании Египко служил советником командира одной из подводных лодок республиканских ВМС. Когда Франко начал одерживать верх, правительство республиканцев приняло решение вывезти золотой запас страны в СССР и с помощью его продолжить в дальнейшем борьбу с режимом мятежного генерала. Для исполнения столь важной и секретной миссии была определена одна из подводных лодок, а ее командиром назначен Египко. Его кандидатура на столь ответственный пост была весьма оправдана, ибо, как советский офицер, получивший конкретный приказ из Москвы, он готов был исполнить его, чего бы это ни стоило, в отличие от испанских офицеров, которые, узнав о вывозе золота, могли заколебаться, а то и вовсе поднять мятеж. Целью похода избран Кронштадт, так как прорываться с золотом через черноморские проливы дело рискованное, идти же в Ваенгу или Мурманск не позволяла автономность испанской субмарины. Незадолго до падения республиканского режима подводная лодка Египко в обстановке полной секретности покинула один из испанских портов, увозя в трюмах ящики с золотыми слитками. Во время похода на лодке присутствовали и представители испанского республиканского правительства, сопровождавшие столь ценный груз. Как оказалось, сомнения испанских руководителей относительно лояльности экипажа полностью оправдались. Во время похода матросы-анархисты подняли мятеж, стремясь завладеть золотом. Обстановка сложилась критическая. Положение спас Египко, самолично застреливший из пистолета четырех мятежников и усмиривший таким образом остальных. Именно за доставку золотого запаса Испании в СССР, как считает А.А. Чабаненко, и было присвоено звание Героя Советского Союза Николаю Египко. Что ж, столь важное задание вполне сопоставимо с наградой! Скорее всего, именно испанскую подводную лодку и встречал в 1939 году Лаврентий Берия. Это более чем вероятно, ибо кому, как не нарком НКВД, встречать золото и обеспечить его безопасную перевозку в Москву. Сам же Египко в форме испанского морского офицера и был, скорее всего, принят подростком Серго



Берия за немца. К тому же, вероятно, такова была и распространенная легенда в связи с приходом испанской подлодки. Что стало с лодкой, неизвестно. Вполне возможно, в целях сохранения тайны ее затопили, так как, будучи технически устаревшей, как и большинство испанских подводных лодок, она не представляла боевой ценности. Что касается золотого запаса, то его весьма интенсивно использовала колония испанских политэмигрантов, часть золота была передана ими в годы Великой Отечественной войны в фонд борьбы с фашизмом.

Однако нам пора возвращаться к Щ-117. Командирскую должность на «Щуке» после Египко принял человек, чей вклад в историю отечественного флота оказался не менее значим, чем у первого командира лодки. Вторым командиром Щ-117 стал еще один однокашник Египко по училищу, Магомет Гаджиев. В честь его назван далекий заполярный гарнизон, имя его долгие годы носил боевой корабль. В 1942 году командир дивизиона крейсерских подводных лодок Северного флота Герой Советского Союза Магомет Гаджиев погибнет в неравном бою с противником, а подводная лодка, на мостик которой он впервые поднялся командиром, переживет его ровно на десять лет... До сих пор никто не знает подробностей гибели второго командира Щ-117, до сих пор тайной окутана и судьба самой Щ-117.

Отметим, что Щ-117 сыграла незавидную роль в судьбе в будущем известного флотоводца, а тогда командира бригады подводных лодок Г. Холостякова. В обвинительном акте против комсостава ТОФ от 17 июня 1938 года значилось: «...Подводная лодка Щ-117 той же (5-й морской бригады. — В.Ш.), пришедшая с боевого дозора, оказалась в исключительно безобразном состоянии. Торпедные аппараты с боевыми торпедами оказались заполненными водой. Часть боевых торпед покрылась слоем ржавчины и имела погнутые винты...» По итогам этого акта была репрессирована значительная часть командного состава Тихоокеанского флота.

Спустя некоторое время «Щука» из Владивостока отправилась в Советскую гавань, где вошла в состав вновь сформированной бригады подводных лодок Тихоокеанского флота. В годы Великой Отечественной лодкой командовал капитан-лейтенант П. Синецкий. «Щука», как и остальные подводные лодки Тихоокеанского флота, активно готовилась к возможным боевым действиям, усиленно



отрабатывала задачи боевой подготовки в полигонах, несла боевое дежурство в выделенных районах, но принять участие в боях самой прославленной субмарины предвоенного времени так и не пришлось. Однако части экипажа «сто семнадцатой» все же довелось повоевать, матросы прославленной «Щуки» отважно сражались в бригадах морской пехоты под Москвой и Сталинградом.

Щ-117 не принимала участие и в войне с Японией. Боевые действия были столь скоротечны, что «Щука» просто не успела выйти на позиции. До нее не дошла очередь.

Кончилась война, начались будни мирных дней. Лодка все так же базировалась в Совгавани, отрабатывала задачи боевой подготовки в полигонах, участвовала в различных учениях. В 1950 году Щ-117 прошла капитальный ремонт, в ходе которого были заменены оба дизеля, а в следующем году — еще и гарантийно-текущий ремонт. К этому времени подводную лодку еще раз переименовали.

В соответствии с новой классификацией кораблей в Советском ВМФ она получила новое тактическое наименование — С-117. Тогда же 3-ю бригаду подводных лодок, куда входила «Щука», переименовали в 90-ю, которую в свою очередь включили в состав только что образованного 7-го ВМФ, имевшего Совгавань своей главной базой. Небезынтересен и тот факт, что командующим 7-м флотом был назначен вице-адмирал Г. Холостяков, бывший в свое время первым командиром дивизиона подводных лодок, в котором начала свою жизнь только что спущенная со стапелей «сто семнадцатая».

Субмарина и ее экипаж

К началу пятидесятых годов С-117 была уже далеко не новым кораблем, однако возложенные на нее задачи она выполняла успешно. Только за 1952 год лодка имела 72 ходовых дня, совершив за это время более двухсот погружений. В ноябре 1952 года лодка прошла докование во Владивостоке, а затем совершила переход в родную базу, выполнив попутно целый ряд боевых упражнений. До последнего, рокового, выхода в море оставалось уже совсем немного.

Из документа расследований: «ЗПЛА С-117 укомплектована подготовленным личным составом полностью. Подводной лодкой С-117 в 1952 году были отработаны задачи № 1 и № 2 КПЛА-48. Зада-



ча № 3 КПД-48 отработана в полном объеме, но не принята. В целом ПЛ С-117 подготовлена к выполнению задач одиночным кораблем. Командир ПЛ С-117 и все офицеры корабля в 1952 году принимали участие в тактической игре № 1 по разведке и тактической игре № 2 по групповым действиям. Капитан 2-го ранга Красников в 1951 году был посредником на ПЛ М-120, которая выполняла задачи разведки в районе порта Холмск в ходе тактического учения 90 БПЛ. По техническому состоянию всех механизмов ПЛ к моменту выхода в море 14.12.52 г. замечаний не имели. Аккумуляторная батарея при зарядках газовой выделением имела в пределах нормы. Состояние прочного корпуса удовлетворительное. Все электромеханизмы ПЛ перед выходом находились в удовлетворительном состоянии. Личный состав БЧ-5 ПЛ С-117 был подготовлен к обеспечению надводного и подводного хода корабля в простых и сложных условиях. Это давало возможность и право командиру 90 БПЛ включить ПЛ С-117 в настоящее учение как подготовленную».

Командиром подводной лодки в это время уже два года был капитан 2-го ранга В.А. Красников, опытный, прошедший войну офицер.

Из характеристики капитана 2-го ранга Красникова: «Командир ПЛ капитан 2-го ранга Красников В.А. назначен на должность 19.01.61 г. приказом ВМФ № 0200. Стаж службы в подводном плавании 11 лет. В должности помощника командира подводной лодки был около 7 лет. В связи с ремонтом ПЛ в 1951 г. задач БП с выходом корабля в море не выполнял. Однако выходил в море на других подводных лодках типа «С» в качестве дублера командира корабля и назначался посредником на ПЛ С-120, выполнявшей задачу разведки порта Холмск в 1951 г., на тактическом учении флота.

В мае — июне 1952 г. сдал зачеты на допуск к самостоятельному управлению ПЛ типа «С» командиру 90-й БПЛ и флагманским специалистам флота. Дважды был проверен Командующим флотом и 6.08.52 г. приказом Командующего 7 ВМФ № 0365 был допущен к самостоятельному управлению подводной лодкой типа «С».

Тактически подготовлен. Управляет кораблем хорошо. Корабль, море и военно-морскую службу любит. Является кандидатом на должность командира большой подводной лодки».



Из воспоминаний бывшего флагманского механика 90-й бригады подводных лодок Даниила Фланцбаума: «Командир лодки капитан 2-го ранга Красников — опытный подводник, участник боевых действий на подводных лодках Черноморского флота в качестве штурмана или минера. Награжден боевыми орденами. В должности командира лодки недавно, но к самостоятельному управлению допущен».

А вот отрывки из характеристик остальных членов экипажа С-117 из материалов следствия по делу о С-117: «Заместитель командира ПЛ по политической части капитан 3-го ранга Лавриков А.М. назначен на ПЛ 12.12.51 г. Имеет стаж службы на подводных лодках 3 года. Имеет положительную партийно-политическую характеристику.»

«Старший помощник командира ПЛ капитан-лейтенант Коржевалов В.С. к порученным служебным обязанностям относится добросовестно. Опытный офицер-подводник, на подводных лодках служит семь лет. В 1952 г. окончил ВСКОС по классу командиров подводных лодок и намечался к перемещению на должность командира подводной лодки типа «М».

«Командир БЧ-5 старший инженер-лейтенант Кардаполов Г.М. в должности с декабря 1951 г. Управление техническими средствами освоил удовлетворительно. Практические навыки по эксплуатации требуют дальнейшего упрочения и расширения. Руководящие документы, инструкции и наставления по специальности знает хорошо. Имеет практические навыки по борьбе за живучесть в подводном и надводном положении».

Из воспоминаний бывшего флагманского механика 90-й бригады подводных лодок капитана 1-го ранга в отставке Даниила Исааковича Фланцбаума: «Командир электромеханической части лодки старший лейтенант Кардаполов назначен после окончания Военно-морского инженерного училища. К вновь назначенным командирам лодок и командирам электромеханических частей лодок до момента их допуска к самостоятельному управлению назначаются обеспечивающие офицеры, обычно из числа начальников. Кардаполов оказался спокойным, уравновешенным, дисциплинированным и исполнительным. Поэтому мне было приятно поручение его обеспечивать, «выводить» в море. С начала навигации в Императорской гавани, Советской гавани С-117 отрабатывала вступительную задачу № 1 по курсу боевой подготовки. Эта задача отрабатывалась у причала. В ней моряки изучают устройство и управление своим заведением. Я часто заходил на лодку, присутствовал при выполнении зарядки



аккумуляторной батареи. Мне редко приходилось делать какие-либо замечания Кардаполову, так как он сам чётко выполнял действующие инструкции.

С-117 успешно сдала вступительную задачу, которую у нее принимали флагманские специалисты штаба соединения. Кардаполов уверенно сдал зачет по устройству подводной лодки, правилам по уходу за аккумуляторной батареей и другие наставления. После этого лодка начала выходить в море для отработки вопросов управления в надводном и подводном положении, процессов погружения, всплытия, дифферентовки. На всех выходах С-117 в море я был на ее борту. Мы интенсивно выполняли все необходимые упражнения. Кардаполов уверенно проводил дифферентовку лодки, управлял процессами погружения и всплытия. Как и при обучении других инженер-механиков, для придания им уверенности в возможностях лодки мы завершали обучение упражнением, заключающемся в определении максимальной отрицательной плавучести, которую лодка может удерживать на разных ходах и с разными дифферентами на корму за счет гидропланной силы корпуса. Такое упражнение провели и на С-117. Так прошло короткое совгаванское лето. В начале осени Кардаполов был допущен к самостоятельному управлению подводной лодкой, но я еще несколько раз выходил на С-117 в полигон для проведения учебных торпедных стрельб».

Мы специально столь детально остановились на личности старшего лейтенанта Кардаполова, потому что от опыта и умения командира электромеханической боевой части на подводной лодке зависит очень и очень многое... Однако продолжим чтение документа с характеристиками офицеров С-117.

«...Командир БЧ-1 старший лейтенант Котов Н.С. в подводном плавании с 1948 г., на должность назначен после окончания СКОС приказом ВММ № 03577 от 23.09.52 г.»

«Командир БЧ-3 лейтенант Еременко А.М. специальность освоил недостаточно. По его вине в 1952 г. была выведена из строя торпеда ВТ-46».

«Фельдшер подводной лодки лейтенант медслужбы Коломиец А.Д. назначен на должность приказом командующего 7 ВМФ № 498 от 17.10.52 г. Имеет положительную характеристику.



Кроме того, на ПЛ в море выходили командир ПЛ С-23 капитан 3-го ранга Нечитайло В.Ф. в качестве посредника; секретарь парткомиссии политического отдела 90 БПЛ капитан 2-го ранга Вознюк С. Г., старший инженер-лейтенант Гутман Я.М., старший инженер по водоподготовке химлаборатории химического отдела флота, старший офицер 3-го отдела разведывательного управления 7 ВМФ старший лейтенант Янчев В.П.

Бывший командир БЧ-1 ПЛ С-117 лейтенант Винокуров ранее недисциплинированный, но в последнее время значительно улучшил свое отношение к службе и грубых проступков не допускал.

Всего на подводной лодке выходило в море 52 человека. Личный состав лодки был подготовлен по специальности к обслуживанию механизмов при плавании корабля в различных условиях обстановки».

Что бросается в глаза при знакомстве с характеристиками офицеров С-117? Прежде всего их молодость и весьма малое время нахождения в исполняемых должностях. Разумеется, что период становления проходят все без исключения корабельные офицеры, однако в свете последующих событий, связанных с С-117, этот факт, вполне возможно, мог также иметь место.

Вспоминает бывший начальник штаба 90-й бригады подводных лодок вице-адмирал в отставке Юрий Сергеевич Бодаревский: «Положа руку на сердце, я и сегодня могу сказать, что С-117 была подготовлена к выполнению задач в море вполне нормально. Придя из Владивостока, она успешно сдала задачу по подводному маневрированию. Командира «сто семнадцатой» Васю Красникова я знал давно и хорошо. Всю войну провоевали вместе на черноморских «малютках». Был я даже и на его свадьбе. Уже после того как мы в 1942 году оставили Севастополь и наши лодки базировались в Хоби, он там женился на дочери нашего комдива Колтипина. В жизни Василий был человек порядочный, а как подводник — грамотный. Вообще у нас тогда в 90-й бригаде было очень много офицеров-подводников с Черного моря, и все мы знали, кто чего стоит, еще по войне. Так вот, Красникова уважали, и не только за его боевое прошлое, но и за то, как он командовал своим кораблем уже на 90-й бригаде».

Из воспоминаний капитана 1-го ранга в отставке Анатолия Васильевича Тисленкова: «Со старпомом «сто семнадцатой» Володей Карцемаловым мы были однокашниками по училищу. Вместе приш-



ли в подплав, вместе плавали на соседних «щуках». Человек он был очень порядочный, требовательный ко всему, что касалось службы, и очень знающий. До назначения на С-117 четыре года прослужил помощником на «малютке». Дружить с ним было легко. Володя был очень общительный и веселый. Родом он из Владивостока, там же незадолго до гибели и женился на девушке, с которой дружил много лет. На память о нем у меня осталась сегодня лишь подаренная им фотография. На ней он еще лейтенант. Таким молодым Володя для меня и остался».

14 декабря 1952 года на 90-й бригаде подводных лодок началось плановое учение, озаглавленное в документах литерами ТУ-6. Тема учений в боевом распоряжении была обозначена так: «Нанесение ударов группой подводных лодок и при наведении разведывательной авиацией». Согласно плану в учении должны были принять участие шесть подводных лодок бригады: М-253, М-277, М-278, С-119, С-120 и С-117. Подводные лодки делились на две группы. При этом одна из лодок должна была выйти в море несколько раньше, чем остальные, для ведения разведки и наведения на корабли условного противника — двух следующих за ней «волчих стай». Выполнять разведку предстояло С-117.

Последний поход

14 декабря в 11.00 по местному времени С-117 отошла от причала Советской Гавани. Матросы с соседней лодки отдали швартовые концы уходящей «Щуки».

Спустя пять часов вслед С-117 в море вышли три «малютки» — первая тактическая группа, а за час до полуночи — и две оставшиеся «Щуки», составлявшие вторую группу. Обе группы взяли курс в свои маневренные районы в Татарском проливе, чтобы там ожидать подхода кораблей противника, отряд которых обозначал корабль-цель ЦЛ-27, выходящий из Холмска. С-117 должна была передать на подводные лодки данные с ЦЛ-27 и занять позицию недалеко от Холмска, чтобы иметь возможность контролировать все выходящие из порта суда.

Командовал учениями на береговом КП капитан 1-го ранга В.М. Прокофьев — командир бригады. На аэродромах разогревали



моторы самолеты 8-го разведывательного авиационного полка Тихоокеанского флота. Они должны были помочь С-117 в обнаружении условного противника.

А что происходило в это время на борту «сто семнадцатой»? В 18.50 14 декабря на КП бригады приняли радиогамму с подводной лодки. Командир С-117 доносил, что на «Щуке» вышел из строя правый дизель и лодка продолжает движение в назначенный район под вторым.

20.25. Еще одна неприятная новость. Оперативный дежурный штаба флота дал оповещение на корабли и суда об обнаружении в районе Холмска плавающей якорной мины. Дрейфующую мину заметили с берегового поста наблюдения.

20.30. Командующему флотом доложили об обнаружении плавающей мины и о местонахождении кораблей 90-й бригады в море. А о получении 90-й бригадой подводных лодок телеграммы от ПЛ С-117 в штаб флота доложено не было. Почему? Никаких внятных объяснений этому факту не имеется.

21.55. Начальник оперативного управления штаба флота в связи с невозможностью выхода кораблей из Корсакова и Совгавани из-за опасной ледовой обстановки принял решение: для поиска плавающей мины в районе Холмска с рассветом 15 декабря использовать ЦЛ-27, находящийся в этом районе.

0.25 15 декабря. Оперативный дежурный передал на корабли и суда уточненные данные координат мины.

1.06. От командира С-117 была получена квитанция на переданную радиогамму.

3.15. Командир «сто семнадцатой» донес в штаб бригады о введении в строй правого дизеля и продолжении выполнения задачи.

Согласно плану учений корабль-цель должен был покинуть Холмск около 17.00. Именно в это время на КП бригады и ждали донесения капитана 2-го ранга Красникова об обнаружении выходящего корабля. Но донесения не последовало. С-117 упорно молчала. Особого беспокойства на КП, впрочем, это вначале не вызвало. Ведь возможно, что лодка просто не заметила выходящий корабль, или что-то случилось с аппаратурой связи, или оборвало антенну. К тому же штаб бригады был полностью поглощен все нараставшей динамикой учений.

В 19 часов комбриг капитан 1-го ранга Прокофьев запросил С-117, требуя усилить бдительность, а также донести свое место.



Подводная лодка по-прежнему не отвечала. Тогда-то у командования бригады и появилась тревога за молчавшую С-117.

Наступило утро 16 декабря. В течение всей ночи штаб бригады неоднократно продолжал запрашивать С-117, упорно требуя донести свое место и состояние корабля. Но эфир молчал.

Ранним утром капитан 1-го ранга Прокофьев позвонил начальнику штаба 7-го флота контр-адмиралу Родионову и доложил:

— С середины прошлых суток отсутствует связь с С-117.

Родионов ответил:

— Начинайте непрерывно передавать радиogramмы о немедленном возвращении лодки на базу.

В 19 часов 16 декабря подводной лодке С-117 передан очередной приказ включить ходовые огни и немедленно возвратиться на базу.

Подводная лодка С-117 на радиogramму не ответила. В час ночи 17 декабря дан сигнал «конец учения», кораблям возвратиться в базу. А ЦЛ-27 — следовать в район Холмска на поиск ПЛ С-117.

В 8.34 15 декабря вахтенный сигнальщик ЦЛ-27 по пеленгу 286 на расстоянии 15—20 кабельтовых наблюдал силуэт, предположительно подводной лодки. В 8.37 силуэт скрылся.

В 19 часов 15 декабря командир 90-й бригады дал на подводную лодку С-117 телеграмму следующего содержания: «Донесите результаты разведки, плавающая мина уничтожена». Эта телеграмма через узел связи была передана 13 раз. Командир 90-й бригады об этом доложил начальнику штаба флота. В 19.35 15 декабря начальник штаба флота приказал командиру 90-й бригады спросить С-117 о ее месте и действиях.

В 23 часа 15 декабря командир 90-й бригады дал телеграмму на подводную лодку С-117, чтобы она донесла свое место и действия.

В 01 час 40 минут 16 декабря оперативный дежурный штаба флота по приказанию командующего и начальника штаба флота отправил на С-117 телеграмму следующего содержания: «Почему долго не даете о себе знать. Беспokoимся. Доложите место и действия». Распоряжение передавалось на С-117 несколько раз через узел связи флота. В течение дня радисты узла связи до боли в ушах прослушивали эфир, но он молчал. С-117 на связь не выходила. Когда истекло еще несколько сеансов связи, стало понятно: с подводной лодкой случилась беда.



Поиск

Стрелки на настенных корабельных часах, висящих в кабинете командующего флотом, показывали 0 часов 40 минут 17 декабря, когда вице-адмирал Холостяков дал указание командиру 90-й бригады о прекращении учения и начале поиска С-117 силами находящихся в это время в море подводных лодок.

Из воспоминаний бывшего флагманского механика 90-й бригады подводных лодок Даниила Фланцбаума: «Глубокой осенью 1952 года начались общефлотские учения, в которых принимали участие все бое-способные подводные лодки соединения. Учения проходили в южной части Татарского пролива в условиях начинающихся осенне-зимних штормов, дождя и мокрого снега.

С-117 изображала условного противника, поэтому на ее борту разместили группу посредников, среди них был и командир С-23 В.Ф. Нечитайло, на этой лодке я ранее служил командиром электромеханической части. Я выходил в море на С-119, командиром был мой сослуживец еще по Лиенае Г.В. Степанов. Находились в море около недели, днем — в подводном положении, ночами всплывали для зарядки. Море — 5—6 баллов, видимость плохая из-за дождя и снега. С лодкой С-117, как с объектом противника, связи не поддерживали, поэтому для нас стало неожиданным указание штаба связаться с С-117, однако попытки вызова С-117 не удались. Мы чувствовали какое-то нарушение хода учений, не понимая причины. В конце концов, получили приказ срочно возвратиться в базу, где узнали, что уже несколько суток с С-117 нет связи и все обеспокоены ее судьбой. Меня на берегу встречали с удивлением, так как привыкли, что я обычно выходил в море на С-117, а в городке нашего соединения, где семьи все знали и очень тревожились, мою жену старались обходить стороной».

4.00 17 декабря. Начальник штаба флота через оперативного дежурного и штаб флота передал приказание: «Приготовить для поиска подводной лодки С-117 следующие силы и средства: от ВВС — самолет ПУ-6а; от 172-й бригады эсминцев — эсминец «Верткий»; от аварийно-спасательной службы флота — спасательное судно «Золотой»; от 29-й дивизии ОВР — два тральщика; от тыла флота — транспорт «Вишера» и морской буксир МБ-21 для проводки кораблей через лед.»



7.00. По приказанию начальника штаба флота для передачи телеграмм на С-117 десять раз запускался мощный передатчик. Однако подводная лодка по-прежнему молчала.

Приказание о выходе спасателя «Золотой» на оказание помощи подводной лодке было получено непосредственно врио начальника АСС 7-го ВМФ капитаном 1-го ранга Федяевым от начальника штаба 7-го ВМФ контр-адмирала Родионова в 19 часов 17 декабря 1952 года. «Золотой» вышел по назначению через 53 минуты после получения приказа.

Общий сигнал об аварии согласно «Инструкции по оказанию помощи» по главной базе не давался.

Из воспоминаний вице-адмирала в отставке В. Круглякова: «Я принимал на эскадренном миноносце «Верткий» дела и должность командира башен главного калибра. Не успел еще принять дела, как в одну из ночей на эсминце была сыграна «боевая тревога», на корабль прибыл начальник штаба 7-го флота контр-адмирал Родионов и после экстренного приготовления к бою и походу корабль вышел в море.

Мы узнали, что находившаяся на испытаниях после завершения ремонта подводная лодка типа «С» не вышла на связь и не возвратилась в установленное время в базу. Вместе с другими силами флота (аварийно-спасательные суда, авиация, разведывательные корабли, силы и средства берегового наблюдения и радиоразведки) корабль начал поиск подводной лодки в назначенном квадрате. Стоял ноябрь, погода не способствовала поисковым действиям — постоянно штормило, один за другим шли снежные разряды, ухудшая и без того плохую видимость.

На ходовом мостике, почти не спускаясь вниз, находились командир корабля капитан 2-го ранга Г. Ярышкин и начальник штаба флота контр-адмирал Родионов. Каждые 4 часа сменялись вахтенные офицеры. Вахту несли наиболее опытные: командир артиллерийской боевой части старший лейтенант Вениамин Малиновский, командир минно-торпедной боевой части старший лейтенант Юрий Лилеин и я. Хотя я служил на «Вертком», как говорится, без году неделю, командир корабля, познакомившись с моей подготовкой и участием в дальних походах, без проверки допустил меня к ходовой вахте. Весь экипаж «Верткого» понимал тяжесть случившегося. Все



мы вполголоса, оценивая обстановку, все же не теряли надежду на благополучный исход. Особенно тяжело переживал случившееся контр-адмирал Родионов, в прошлом подводник. Ночи сменялись днями, постепенно таяла надежда на успех нашего поиска, все тяжелее становилось на душе от мыслей о происходящей на наших глазах трагедии. Заканчивалось топливо, корабль получил сообщение о том, что Гавань замерзала.

И все же контр-адмирал Родионов не принимал решение на возвращение корабля. «Мы — ее последняя надежда», — услышала его фразу, сказанную капитану 2-го ранга Г. Ярышкину, когда тот докладывал адмиралу о том, что топливо подходит к концу. Понимая, что при расследовании этого чрезвычайного происшествия будут тщательно изучаться все документы корабля, особенно вахтенные журналы, контр-адмирал лично контролировал записи в вахтенном журнале каждые 4 часа, после заполнения вахтенного журнала сменявшимся вахтенным офицером.

И здесь произошло непредвиденное. На многих кораблях, базирующихся на Советской Гавани, Сахалине и Камчатке в те годы матросы заводили для забавы медвежат. Брали их на корабль совсем крошечными, кормили, баловали до возраста, когда медвежата начинали матереть и держать их становилось опасным. Была такая маленькая медведица и на «Вертком», звали ее Машкой. Она пользовалась всеобщей любовью экипажа и обладала полной свободой, посещая любые помещения корабля, лакомясь тем, что попадалось в ее лапы из съедобного. Как-то сменившись с вахты и зачитав черновые записи адмиралу Родионову, я спустился в каюту командира (которую временно занимал контр-адмирал) и увидел неожиданную картину: посредине каюты на адмиральской шинели мирно похрапывала Машка, а на столе лежал частично изорванный и залитый чернилами чистовой вахтенный журнал. Дело было ночью. Поднявшись на ходовой мостик, я доложил обо всем командиру. Реакция командира была мгновенной. Он вызвал вестовых, приказал им изгнать из каюты Машку, отпарить и отгладить адмиральскую шинель, поднять Малиновского, Лилейна и в каюте старпома (которую сейчас занимал он) полностью переписать в новый вахтенный журнал все записи, что мы и сделали за несколько часов. Машку в наказание заперли в одну из свободных кладовых до возвращения



в базу. Так мы и не узнали, познакомил ли командир адмирала Родионова с этой историей или не стал его расстраивать.

Несколько дней и ночей поисков результатов не дали. Заканчивалось топливо, команда давно перешла на сухари, все меньше и меньше оставалось надежды на благополучный исход поисковой операции, так как действия других участников поиска были также безуспешными. Корабль получил приказание возвращаться в базу. С помощью ледокольных буксиров «Верткий» с трудом пробился в бухту Постовая, и стал на свое место. Служивцы и друзья с соседних кораблей расспрашивали нас о поисковой операции. Что мы могли им ответить?

Потеря одного человека — горе для семьи, родных и близких. От болезней, происшествий на автомобильных дорогах при авариях гибнут тысячи людей. Но особенно горько и больно переживают миллионы людей гибель экипажей подводных лодок и кораблей в море. Мне пришлось пройти все океаны мира и десятки морей и проливов, решая различные малые и большие задачи. Судьбе и воле обстоятельств было угодно сделать меня участником многих морских трагедий, руководителем многих спасательных операций на море. Могу на склоне лет уверенно сказать, что драма на море, связанная с гибелью людей, оставляла у свидетелей и, тем более, участников, незаживающие рубцы на сердце. И если в молодости эти раны компенсируются силой и энергией молодого, не изношенного организма, то в зрелом возрасте и старости они становятся незаживающими, каким бы здоровьем и силой воли ни обладал человек. Вот для меня первым таким потрясением была гибель в Татарском проливе осенью 1952 года подводной лодки С-117. Подводные лодки 90-й бригады подводных лодок и эскадренные миноносцы 17-й бригады эскадренных миноносцев стояли рядом в бухте Постовой, и совершенно естественно, что трагедия подводников так же больно переживалась и экипажами эскадренных миноносцев».

А поисковая операция продолжалась. По докладу из Корсакова врио начальника АСС инженер-капитана 1-го ранга Федяева от 23 декабря 1952 года в 436-м дивизионе АСС создана специальная судоподъемная группа с необходимыми техсредствами и имуществом, находящаяся в немедленной готовности к выходу на подъем аварийной подводной лодки.



Имеющаяся в 436-м дивизионе поисковая аппаратура М-5 была демонтирована с ремонтируемого большого охотника БО-355 и 21 декабря установлена на тральщике ТЩ-588 29-й дивизии ОВР. Из-за сложной ледовой обстановки выход ТЩ-588 на поиск С-117 не состоялся. Аппаратуру вновь демонтировали и 24 декабря направили самолетом в Корсаков для монтажа на тральщике Южно-Сахалинской военно-морской базы.

В дополнение к проводимым мероприятиям в целях усиления работ по поиску 18 декабря был запрошен начальник АСС 5-го ВМФ о возможности высылки имеющегося там поискового корабля, с установкой на нем поисковой аппаратуры М-5. Однако использовать поисковый корабль АСС 5-го ВМФ не удавалось, так как, по сообщению начальника АСС 5-го ВМФ, поисковый корабль имеет штормовое ограничение, аппаратура М-5 не работает.

24 декабря у начальника АСС ВМС инженера вице-адмирала Фролова запрошен дополнительный комплекс аппаратуры М-5 и специалист для отправки в Корсаков с целью усиления поисковых работ.

Руководство спасательными работами в районе поиска возглавил врио начальника АСС флота инженер-капитан 1-го ранга Федяев. При нем группа специалистов 1-го АСС флота: главный инженер, водолазный специалист, корабельный инженер и врач-физиолог.

Как же осуществлялся поиск пропавшей подводной лодки? С прибытием первой партии тральщиков ТЩ-524, ТЩ-58 началось обследование металлическими и придонными тралами района, где 15 декабря ЦЛ-27 наблюдал силуэт подводной лодки.

Осмотр западного побережья острова Сахалин от Холмска на север до Томари и на юг проводили армейские части и пограничники.

Кроме этого, до 20 декабря вели поиск эсминцев «Верткий», спасатель «Золотой», подводные лодки С-119 и С-120.

21 декабря к ним присоединились три тральщика 29-й дивизии ОВР, два тральщика 113-й бригады ОВР.

К 22 декабря в район Холмска прибыл спасатель «Тетюхе», а 23 декабря — еще два тральщика 6-го ВМФ.



С воздуха в поиске С-117 участвовали два самолета ПУ-6а, один из Совгавани, один из Корсакова. Указания по поиску были даны и местным рыбакам.

Из воспоминаний бывшего флагмеха 90-й бригады Даниила Фланцбаума: «Командование флотом начало поиск С-117 надводными кораблями, направленными в район ее позиции. Никаких следов ее пребывания или катастрофы (масляные пятна, обломки) не было обнаружено. Были запрошены находящиеся в районе моря транспорты и рыболовные суда. Никто не сообщил о каких-либо контактах с лодкой. В то же время версия о возможном столкновении в условиях плохой видимости была весьма вероятной. С-117, всплывая по ночам для зарядки, очевидно, не включала ходовых огней для приближения условий к боевым. Учитывая, как рыболовные суда передвигаются в поисках рыбных косяков, вероятность вторжения какого-либо из них в район, закрытый на время учений для плавания, была вполне реальной. А масляные пятна, если произошло столкновение, за несколько суток при сильном ветре могло далеко разнести.

В поисковых работах использовались все средства, которыми в то время располагал флот. Однако прибора для обнаружения больших магнитных масс на грунте не было, мы даже пытались срочно его сконструировать на базе судоремонтной мастерской».

Учитывая возможность случайного тарана С-117 каким-либо гражданским судном, 18 декабря были даны указания командиру Южно-Сахалинской военно-морской базы, а 19 декабря передана просьба командованию 5-го ВМФ осмотреть все суда, прибывающие в порты из района Холмска и находившиеся в районе Холмска с 14 по 17 декабря.

Теперь начиная с 19 декабря все суда, прибывающие из района Холмска в Корсаков, Владивосток и Находку, тщательно осматривались водолазами, команды опрашивались, а результаты осмотров и опросов сообщались в штаб 7-го ВМФ.

В течение 19—24 декабря пограничники осмотрели все западное побережье острова Сахалин от мыса Крильон до мыса Яблочный, а солдаты Дальневосточного округа — от мыса Кузнецова до города Чехова. Никаких предметов ПА С-117 не обнаружено.



Из воспоминаний капитана 1-го ранга в отставке А.В. Тисленкова: «Когда все случилось, вспомнили, что и командир лодки Красников и командир бригады Прокофьев не хотели, чтобы С-117 участвовала в учениях. Они просили для нее оргпериод для восстановления боеготовности. Но начальник штаба флота контр-адмирал Родионов и слушать их не захотел. То, что С-117 пошла в море, вина только его. Однако ни в какие материалы расследований это не попало, ведь Родионов отдавал приказания устно... Все мы были потрясены известием о трагедии со «сто семнадцатой». В том, что с лодкой случилась именно трагедия, сомнений не оставалось. И в это время начальник политотдела капитан 1-го ранга Бабушкин ни с того ни с сего заявил во всеуслышание, что, по его мнению, наша лодка ушла в Америку, что весь экипаж С-117 оказался негодьями и изменниками. Почему он так сделал, я не понимаю. Может, хотел перестраховаться на всякий случай? Боялся возможных обвинений в свой адрес в потере бдительности? Но ведь всему же есть предел! Мы были очень возмущены его непорядочностью».

Вспоминает супруга бывшего начальника штаба 90-й бригады Зинаида Бодаревская: «Командира лодки Васю Красикова и его супругу я хорошо помню и сейчас. Я была дома с детьми, когда вбегает соседка и кричит: «Наша лодка в море погибла!» Мы вместе сразу и разрыдались. Сколько наших знакомых ребят вот так же не возвращались с моря в войну, и вот теперь снова... Несколько дней все были как невменяемые, всюду крики, плач. В душе еще надеялись, что, может быть, произойдет чудо, и они вернутся. Молились. Но все напрасно. Дни шли за днями, и с ними надежда таяла...»

Расследование

Тем временем в Москву военно-морским министром Н.Г. Кузнецовым были вызваны для разбирательства по обстоятельствам гибели С-117 командующий 7-м флотом вице-адмирал Холостяков, командир 90-й бригады капитан 1-го ранга Прокофьев, начальник управления кадров флота капитан 1-го ранга Дьячков и



начальник управления разведки флота капитан 1-го ранга Мельников. Председателем комиссии по расследованию дела «Щуки» назначен адмирал Андреев, который немедленно вылетел на Дальний Восток из Москвы.

А через несколько дней на зеленое сукно стола кремлевского кабинета Сталина лег документ следующего содержания:

«Товарищу Сталину И.В. Докладываем об обстоятельствах гибели подводной лодки С-117 Седьмого военно-морского флота. В период 14—16 декабря 1952 г. 90-я бригада подводных лодок, базирующаяся на Советскую Гавань, проводила тактическое задание по атаке группой подводных лодок во взаимодействии с разведывательной авиацией условно изображаемого конвоя.

Учение проводилось в районе Татарского пролива к югу от Советской Гавани. Руководил учением командир 90-й бригады подводных лодок капитан 1-го ранга Прокофьев. План учения был рассмотрен и утвержден Командующим флотом т. Холостяковым.

Подводная лодка С-117 вышла из Советской Гавани в 11 часов 35 минут 14 декабря по местному времени с расчетом быть на позиции в районе Холмска к 8 часам 15 декабря.

Вопреки установленному в военно-морских силах порядку донесений кораблями при нахождении в море своего места не реже двух раз в сутки, руководителем учения капитаном 1-го ранга Прокофьевым, с одобрения Командующего флотом вице-адмирала Холостякова Г.И. в начальника штаба флота контр-адмирала Родионова А.И. было запрещено подводным лодкам доносить о своих местах как при переходе на позицию, так и в ходе учения. Командирам подводных лодок было дано указание доносить только об обнаружении и об атаке конвоя.

В результате этого руководитель учения и штаб флота не могли знать точного места подводных лодок при их переходе, а также не знали времени занятия подводными лодками своих позиций.

Подводная лодка С-117 также не доносила о своем месте при переходе из Советской Гавани в район порта Холмск.

Командир подводной лодки С-117 сделал два донесения в адрес командира бригады лодок: первое донесение в 18 часов 10 минут 14 декабря о поломке и выходе из строя правого дизеля и второе донесение в 3 часа 15 минут 15 декабря о том, что дизель введен



в строй. При этом в обоих донесениях о месте подводной лодки указано не было.

Подводная лодка С-117 должна была донести об обнаружении корабля цели ЦЛ-27, который в 15 часов 15 декабря вышел из порта Холмска, но этого и других каких-либо донесений от подводной лодки не поступило.

Это обстоятельство позволяет считать, что подводная лодка С-117 погибла в период от 3 часов 15 минут до 15 часов 15 декабря, при этом наиболее вероятное время гибели подводной лодки между 3 часами 15 минутами и 8 часами 15 декабря, когда лодка при подходе к району разведки в темное время суток должна была погрузиться, с тем чтобы с рассветом быть в подводном положении.

В 3 часа 15 минут 15 декабря подводная лодка С-117 находилась, как указано на прилагаемой схеме, в 43 милях на северо-запад от Холмска с глубинами моря в этом районе до 1000 метров. К 8 часам лодка должна была войти в район своей позиции, нарезанной в виде прямоугольника со сторонами 19 и 16 миль с центром почти на параллели Холмска, в 10 милях от него.

В этом районе подводная лодка должна была находиться до обнаружения цели ЦЛ-2. Глубина моря в районе от 100 до 500 метров и в узкой полосе прибрежной части меньше 100 метров.

Этот район был тщательно осмотрен, при этом на поверхности не было обнаружено ни сигнальных буюв, выпущенных подводной лодкой, которые могли оказаться на поверхности моря при глубинах до 100 метров, ни других предметов, принадлежащих подводной лодке С-117. Сигналов о бедствии подводная лодка не имела. Это дает основание полагать, что подводная лодка погибла на больших глубинах.

Ввиду того, что достоверных данных о причинах гибели подводной лодки нет, об обстоятельствах гибели подводной лодки можно только предполагать.

Учитывая все ранее имевшие место случаи гибели подводных лодок, наиболее вероятно, что гибель подводной лодки С-117 могла произойти при следующих обстоятельствах:

- неправильное управление подводной лодкой при погружении и при маневрировании под водой;
- неисправность материальной части лодки;
- столкновение с надводным кораблем.



Вместе с этим был тщательно изучен личный состав подводной лодки С-117 и рассмотрены возможности преднамеренного ухода подводной лодки в Японию или насильственного увода ее американцами. Личный состав имел высокое политико-моральное состояние и являлся политически надежным, поэтому уход лодки в Японию не считаем вероятным. Сопоставляя все данные разведки о действиях американцев в Японском море за последнее время и учитывая решимость личного состава, считаем увод подводной лодки американцами невозможным.

Все наиболее вероятные обстоятельства гибели подводной лодки были рассмотрены комиссией, выезжавшей на 7-й Военно-морской флот, и установлено:

1. По оценке командования флота и бригады подводных лодок, личный состав подводной лодки С-117 подготовлен был удовлетворительно. Командир подводной лодки — капитан 2-го ранга Красников В.М. имел боевой опыт, полученный в Великой Отечественной войне. Командовал лодкой второй год, допущен к самостоятельному управлению лодкой, оценивается командованием как один из лучших командиров на бригаде.

Офицерский состав лодки также оценивается как подготовленный. Несмотря на значительное количество на подводной лодке матросов по первому году службы, значительная часть которых находится на лодке около года, подводной лодкой в течение 1952 года в процессе боевой подготовки были сданы две задачи, № 1 и 2, курса боевой подготовки подводных лодок, а также задачи по торпедным стрельбам, что давало право допустить подводную лодку С-117 к плановому учению.

Однако подводная лодка С-117 до учения находилась два месяца в ремонте в г. Владивостоке и возвратилась в Советскую Гавань 7 декабря, т.е. за 7 дней до начала учения.

Командование бригады и штаб флота не проверили уровень боевой подготовки лодки с выходом в море, а, основываясь на старой оценке подготовленности подводной лодки С-117, допустили участие ее в учении, чего без проверки делать не следовало.

Свои действия командование флотом и командир бригады подводных лодок объясняют тем, что подводная лодка С-117 имела наибольшее, чем другие средние лодки, количество ходовых



суток (более 70), успешно совершила перед учением трехсуточный переход из Владивостока в Советскую Гавань и в течение года выполнила до 200 погружений.

Учитывая двухмесячное пребывание подводной лодки в ремонте и замену за это время некоторой части личного состава, имеется вероятность гибели подводной лодки от неправильного маневрирования над водой.

2. Техническое состояние подводной лодки было удовлетворительное, так как лодка в течение 1946—1950 гг. прошла капитальный ремонт и в 1952 году текущий ремонт — докованием. Техническое состояние аккумуляторной батареи на лодке также удовлетворительное.

Однако после нахождения лодки в ремонте материальную часть следовало тщательно проверить с выходом в море и посредством погружения.

Учитывая это, гибель подводной лодки по причине неисправности материальной части также является вероятной.

3. Подрыв подводной лодки на плавающей мине, как одно из вероятных обстоятельств гибели лодки, рассматривался в связи с тем, что 14 декабря в районе позиции подводной лодки в районе Холмска рыбаками была обнаружена плавающая мина.

Командующий флотом товарищ Холостяков и начальник штаба флота товарищ Родионов по получении оповещения об обнаруженной плавающей мине не закрыли район обнаружения мины для плавающих кораблей и судов, не дали приказание командиру бригады подводных лодок запретить подводной лодке С-117 следовать в район. Командир бригады товарищ Прокофьев не дал указания лодке не заходить в район и ограничился дачей указаний командиру подводной лодки С-117 принять меры предосторожности при плавании в районе своей позиции в связи с обнаружением плавающей мины, что является неправильным. При тщательном рассмотрении возможности подрыва подводной лодки установлено, что подрыв исключен, так как береговыми постами наблюдения и кораблем-целью, стоявшими на внешнем рейде, всплеск и звук от подрыва мины не наблюдался, предметов, принадлежавших подводной лодке, которые обязательно должны всплыть при подрыве лодки на



мине, обнаружено не было. Сама мина также не была обнаружена; очевидно, за мину был принят плавающий предмет.

4. С целью определения возможности столкновения подводной лодки с надводными кораблями были проверены четыре транспорта, которые во время учения проходили в районе его проведения. Было обращено внимание на теплоход «Горнозаводск» Министерства морского флота, который следовал из порта Ванино в Корсаков и в период от 3 часов до 8 часов 15 декабря проходил в районе перехода подводной лодки С-117 на позицию. По записям в судовом журнале, теплоход, находясь в 25 милях на северо-запад от Холмска, в течение 1 часа 25 минут (с 5 часов 30 минут до 6 часов 55 минут 15 декабря) имел по непонятным причинам остановку. По показаниям отдельных членов экипажа, теплоход стопорил машины, но не останавливался, что позволяет предполагать, что такие действия теплохода связаны с каким-то происшествием, которое членами экипажа, стоявшими в то время на вахте, скрывается.

При водолазном обследовании подводной части корпуса теплохода «Горнозаводск» обнаружены вмятины в днище теплохода, в средней его части, длиной до 6 метров, а также вмятины и отдельные разрывы боковых килей, явившиеся следствием удара о металлический предмет.

Это обстоятельство дает основание полагать о возможном столкновении теплохода «Горнозаводск» с подводной лодкой С-117, что и могло привести к гибели подводной лодки.

Условия погоды в период вероятного столкновения — ветер западный 4 балла, море 3—4 балла, видимость переменная, доходящая во время снежных зарядов до 2—3 кабельтовых, температура воздуха -9° , температура воды $+2...+3$, что вызывало парение моря, — в значительной степени понижали возможность наблюдения за морем как на теплоходе, так и на подводной лодке.

Окончательное заключение, было ли столкновение теплохода «Горнозаводск» с подводной лодкой С-117, можно будет дать после осмотра подводной части теплохода в доке, постройка которого в док будет произведена около 12 января 1953 года.

На подводной лодке С-117 погибли 52 человека личного состава, в том числе 12 офицеров. Поиск подводной лодки продолжается».



Было ли столкновение?

Тем временем в поле зрения руководства попал небольшой каботажный транспорт «Горнозаводск», занимавшийся перевозкой заключенных по лагерям Дальнего Востока. В момент исчезновения С-117 «Горнозаводск» совершал рейс из порта Ванино в Корсаков и находился недалеко от «Щуки». Разработкой версии «Горнозаводска» занялось командование 5-го ВМФ, в зону ответственности которого входил порт Корсаков, куда пришло судно. Руководство проверкой «Горнозаводска» взяли на себя лично командующий 5-м флотом вице-адмирал Ю.А. Пантелеев и прибывший на Тихий океан для разбора происшедшего заместитель начальника морского Генерального штаба адмирал Андреев. Первым делом были тщательно изучены вахтенный журнал и прокладка на карте. Вывод флагманского штурмана 5-го ВМФ капитана 1-го ранга Яросевича таков:

«Из анализа всех данных плавания ПЛ С-117 и теплохода «Горнозаводск» можно сделать предположение, что курсы кораблей могли пересечься в окружности радиусом 3—5 миль, при этом одинаково вероятно, что ПЛ могла пересечь курс теплохода и за кормой и по носу.

Утверждать, как это делает флагманский штурман 7-го ВМФ, исходя из анализа прокладок, что в 5 часов 30 минут 15 декабря 1952 г. было столкновение ТР (транспорта. — В.Ш.) с ПЛ, нет никаких оснований и доказательств».

Небезынтересен в этом контексте и доклад военно-морскому министру вице-адмиралу Н.Г. Кузнецову заместителя начальника морского Генерального штаба адмирала Андреева:

«Во время расследования случая гибели ПЛ С-117 после получения 25 декабря донесения командира Южно-Сахалинской ВМБ контр-адмирала Проценко о том, что при водолазном обследовании теплохода «Горнозаводск» обнаружен ряд повреждений подводной части корпуса корабля, мною было дано указание командиру базы тщательно проверить наличие спасательных средств на корабле и установить, имел ли место факт спуска спасательной шлюпки.



В этот же день о характере повреждений т/х «Горнозаводск» по ВЧ мною было доложено начальнику МГШ и от него получено разрешение на вылет в Корсаков.

26 декабря совместно с вице-адмиралом Фадеевым, инженер-капитаном 1-го ранга Волокитиным (Техническое управление ВМС), прокурором 7-го ВМФ и начальником контрразведки 7-го ВМФ прибыл в Корсаков, где вначале был заслушан командир ЮСВМБ (Южно-Сахалинской военно-морской базы. — В.Ш.), водолазы, производившие обследование корабля, а затем опрошен капитан т/х «Горнозаводск» Иващенко А.П.

Помимо ранее доложенных вам размеров повреждений, факта списывания, по прибытию в Корсаков, ряда лиц команды, несших службу на теплоходе с 0 до 8 часов 15 декабря, командир ЮСВМБ контр-адмирал Проценко доложил, что на корабле отсутствует один спасательный круг и имеются явные признаки спуска спасательной шлюпки правого борта; кроме того, установлен факт, когда на переходе 14 декабря стоящий на вахте помощник капитана самостоятельно изменил ход с «полного» на «средний», капитан реагировал на это и немедленно из каюты поднялся на мостик.

Детальное знакомство и изучение подлинных судовых документов (машинный и судовой журнал) позволили сделать следующие выводы:

а) режим работы обоих двигателей как до 5 часов 30 минут, так и после 6 часов 55 минут не вызывали необходимости остановки обоих машин и чистки кингстонов, так как все время температура выходящей воды была 36/40 градусов, а давление 07/07 атмосферы, т.е. машины работали совершенно нормально;

б) на левой странице машинного журнала не указан факт застопоривания машин и причина этого, хотя 12 декабря при действительном засорении кингстонов и необходимости их очистки об этом на левой странице (как этого требуют правила) подробно указано время остановки машин, причина этого и время, потраченное на очистку кингстонов;

в) в судовом журнале 15 декабря совершенно нет записей о том, что с 5 часов 30 минут по 6 часов 55 минут корабль имел машины на «стоп» и производилась очистка кингстонов ото льда;



г) т/х «Горнозаводск», выйдя в район мыса Красный партизан из льда, далее следовал не менее 12 часов по чистой воде, имевшей температуру — $+2...+3^{\circ}\text{C}$, поэтому если бы и были кингстоны забиты льдом, то они за этот промежуток времени и при данной температуре воды должны были бы сами очиститься. Записи в машинном журнале подтверждают совершенно нормальную работу дизелей при температуре выходящей воды 36/40 градусов и давлении 07/07 атмосфер.

Все опрошенные водолазы подтвердили, что повреждения подводной части теплохода, судя по их характеру, могли быть только результатом удара корабля о металлический предмет.

Все это, вместе взятое, говорило о том, что на корабле ночью 15 декабря между 5 часами 30 минутами и 6 часами 55 минутами имело место тщательно скрываемое личным составом происшествие.

Поэтому, прежде чем приступить к следствию, нами было решено заслушать капитана т/х «Горнозаводск» Иващенко А.П. (плавает с 1929 г., на данном корабле с 1950 г.), который дал следующие объяснения:

1. По вопросу имевшихся с 1950 г. на корабле аварий и повреждений не упомянул ни один район, указанный в акте водолазного обследования.

2. На вопрос, имел ли корабль в декабре посадку на мель или столкновение, ответил отрицательно.

3. Знает ли он, как капитан теплохода, о факте остановки обеих машин и их причинах, ответил: «Узнал только 22 декабря, когда пришли военные обследовать корабль, и, как ему доложил старший помощник и механик, машину останавливали из-за чистки кингстонов».

4. Чем он, как капитан теплохода, может объяснить противоречия между техническими показателями, записанными в машинном журнале, и обоснованием остановки машин, ответил: «Детально не разбирался, но у меня механики путаники».

5. Чем объясняется нарушение правил ведения как машинного, так и судового журнала, ответил: «Халатностью и упущением механика и старпома».

6. Почему недостает одного спасательного круга, ответил: «Боцман оставил или выбросил в бухте Ванино».

7. Зачем спускали шлюпку? Ответил: «При стоянке в Холмске для сообщения с берегом».



8. Почему не вышли на мостик, когда корабль в 5 часов 30 минут застопорил ход? Ответил: «Крепко спал».

В продолжение всей многочасовой беседы гражданин Иващенко все противоречия в журналах и действиях объяснял, как и все члены экипажа, упущениями по службе, забывчивостью и т.п. Было приказано выяснить в б. Ванино, действительно ли оставлен т/х «Горнозаводск» спасательный круг. Круга в бухте Ванино не оказалось. Когда об этом сказали боцману, то он на следующий день нашел ломаный круг на корабле. Через органы ВОСО (военных сообщений. — В.Ш.) порта Холмск выяснили, что т/х «Горнозаводск» стоял не на рейде, а у стенки, ошвартовавшись правым бортом, и ему не было надобности спускать для сообщения с берегом шлюпку правого борта. По докладу прокурора, впоследствии корабельный состав выдвинул новую версию: «шлюпку спускали для проверки шлюпбалки». 27 декабря командир базы контр-адмирал Проценко информировал меня, что в своих вторичных показаниях капитан теплохода Иващенко не исключает возможности столкновения, о котором ему старший помощник не доложил, дает этому старшему помощнику самую нелестную аттестацию, а стоявший на вахте с 4 до 8 часов рулевой показал, что на корабле машины останавливали, но на такое время, что корабль не потерял способности слушаться руля.

Доложенные вам факты позволяют сделать вывод о возможности столкновения т/х «Горнозаводск» с ПЛ С-117».

Над экипажем «Горнозаводска» нависла угроза обвинения не только в утоплении своей подводной лодки, но и в сокрытии совершенного преступления. Можно представить состояние капитана и старпома этого маленького суденышка. Из состава теплохода они вполне могли теперь превратиться в его пассажиров.

Однако после поверхностного разбирательства представителя Москвы делом «Горнозаводска» вплотную занялся командующий 5-м ВМФ вице-адмирал Ю.А. Пантелеев. По его приказу судно было немедленно поставлено в док порта Находка. Пантелеев не совсем доверял поверхностному водолазному осмотру днища судна и решил сам проверить все досконально. По его указанию



на судно отправили лучших технических экспертов флота. Через несколько дней на стол командующему легло заключение технической экспертизы. Вот выдержки из него:

«Обследование было произведено путем осмотра подводной части корпуса т/х «Горнозаводск» в плавдоке № 1064 завода № 4 ММФ (Министерства морского флота. — В.Ш.) в городе Находка 19 января 1953 года, рассмотрения и анализа материалов акта докового осмотра подводной части корпуса т/х «Горнозаводск» в доке завода № 3 ММФ в городе Николаевске-на-Амуре 16 августа 1951 года, акта водолазного осмотра подводной части корпуса т/х «Горнозаводск» водолазными специалистами АСС 7-го ВМФ 25 декабря 1952 года и судовых проектных чертежей.

В итоге произведенного обследования определены повреждения подводной части корпуса т/х «Горнозаводск», их характер и размеры, вероятные причины и давность возникновения, а также проверена достоверность повреждений, установленных актом водолазного осмотра от 25 декабря 1952 года.

Актом водолазного осмотра подводной части корпуса т/х «Горнозаводск» от 25 декабря 1952 года устанавливаются следующие повреждения:

1. Отсутствие окраски отдельных участков, наличие вмятин и потертости до металлического блеска бортового киля правого и левого бортов.

2. Наличие потертости листов обшивки килевого пояса в районе 23—70 шпангоутов до металлического блеска.

3. Наличие зачищенных до металлического блеска заклепочных головок под левым бортовым килем в районе 70—73 шпангоутов.

Исходя из характера этих повреждений, актом водолазного осмотра фиксируется предположение, что они возникли в результате трения металла о металл, то есть соприкосновения корпуса т/х «Горнозаводск» с другим металлическим предметом. Указанный акт водолазного осмотра составлен на основании докладных семи водолазных специалистов, производивших обследование подводной части корпуса т/х «Горнозаводск».



Докладные водолазных специалистов отмечают, что в период обследования подводной части корпуса т/х «Горнозаводск» носовая часть днища между бортовым килем была забита плавающим льдом, что делало невозможным полное обследование подводной части корпуса, а плохие условия видимости затрудняли производство качественного осмотра доступных частей т/х «Горнозаводск».

К январю 1953 года повреждения, зафиксированные актом водолазного осмотра от 25 декабря 1952 года, подтверждены только в части наличия вмятин и разрывов бортовых килей. Отсутствие окраски имеет место по всей поверхности подводной части корпуса, поэтому фиксирование отсутствия ее только в отдельных участках неправильно. Наличие отдельных участков корпуса, очищенных до блеска металла, при доковом осмотре не подтверждено, весь корпус имеет значительное обожжение.

Металлический блеск, обнаруженный водолазами, мог иметь место в результате плавания судна во льду.

Исходя из рассмотрения акта и докладных, следует заключить, что водолазный осмотр корпуса т/х «Горнозаводск» был произведен поверхностно, а вывод о том, что металлический блеск появился в результате трения корпуса с другим металлическим предметом, не обоснован.

Выводы. В результате докового осмотра подводной части корпуса т/х «Горнозаводск» 19 января 1953 года, рассмотрения и анализа акта докового осмотра от 16 августа 1951 года и акта водолазного осмотра от 25 декабря 1952 года комиссия технических экспертов не обнаружила повреждений подводной части корпуса т/х «Горнозаводск», которые имели бы причиной своего образования столкновение с корпусом ПЛ С-117.

Наряду с этим комиссия считает необходимым отметить, что могло иметь место такое соприкосновение т/х «Горнозаводск» с ПЛ С-117, находившейся в подводном положении, которое не привело к образованию видимых повреждений подводной части корпуса т/х «Горнозаводск». При таком случае соприкосновения прочный корпус ПЛ С-117 также не мог получить повреждений, которые нарушили бы его водонепроницаемость и явились причиной потопления подводной лодки».



Как опытный моряк, вице-адмирал Пантелеев прекрасно понимал, что если бы «Горнозаводск» столкнулся с С-117, причем так, что это столкновение привело к гибели подводной лодки, то повреждения самого транспорта должны тоже быть достаточно впечатляющими. Ведь водоизмещение маленького «Горнозаводска» даже меньше, чем у «Щуки», — всего каких-то четыреста тонн. В своей докладной записке на имя военно-морского министра Пантелеев написал: «...считаю, что предъявлять транспорту «Горнозаводск» какие-либо обвинения в его столкновении с ПЛ С-117 нет никаких оснований и доказательств».

Москва — Совгавань — Москва

Вспоминает бывший начальник штаба 90-й бригады вице-адмирал в отставке Ю.С. Бодаревский: «Когда случилось несчастье с С-117, в Москву потребовали на расправу все наше начальство. Поехали Холостяков, Родионов и Прокофьев. Никто тогда не знал, вернутся ли они обратно... Тем более что тут же все вспомнили, что еще в тридцать восьмом Холостякова уже однажды арестовывали как «врага народа».

Я остался командовать бригадой. К нам из Москвы тоже приехала следственная комиссия. Почти каждую ночь ко мне домой подъезжал «воронок» и меня под вооруженным конвоем солдат везли на очередной допрос. Почему это делалось именно ночью, и почему надо было посылать за мной солдат с винтовками, мне и сегодня непонятно.

Допрашивал меня следователь из Москвы, полковник. В нашем подводничком деле он разбирался неважно, зато настроен был очень агрессивно и видел во мне уже явного преступника. Ему все приходилось объяснять. Он слушает, слушает, а потом вдруг начинает кричать: «Вы мне своими морскими штучками голову не морочьте! Выкладывайте, пока не поздно, начистоту, как все было!» Объясняю снова... И так каждую ночь. Разумеется, это морально было очень тяжело. Из Москвы от уехавших тоже никаких вестей. Успокаивал себя тем, что если посадят, то сидеть буду не далеко от семьи. У нас тогда вокруг Совгавани



было сразу несколько лагерей. Думал, попрошу, чтобы хоть эту просьбу уважили. А тут ночью звонок из Москвы. Начштаба флота говорит: «Возвращаемся назад». Сразу куда-то запропал мой следователь, и можно стало хоть нормально служить. Когда Прокофьев вернулся, то рассказывал мне, что Сталин будто бы сказал: «Никого судить мы не будем. Виновных накажут властью морского министра. Главное же, чтобы были сделаны выводы, и подводные лодки больше в мирное время не погибали». После этого Холостякову и Родионову объявили какие-то взыскания, а Прокофьева сняли с комбрига и назначили начальником штаба в нашей же бригаде, меня перевели начальником отдела подводного плавания в штаб 7-го ВМФ».

Перед отъездом в Москву Прокофьев сказал жене: «Как все выяснится, я позвоню. Если скажу, что все хорошо, значит, не посадили». В Москве Холостякова, Родионова и Прокофьева заслушивало все руководство страны, возглавляемое Маленковым. Рядом с ним молча сидел Берия. Однако, к облегчению моряков, спустя некоторое время его вызвали по какому-то неотложному делу к Сталину, больше на заседание он не вернулся. Заслушивание длилось почти восемь часов. Прокофьеву запомнилась деталь: Маленков был небрит и выглядел чрезвычайно усталым.

Больше всех, как бывает в таких случаях, обвиняли самого младшего, т.е. комбрига. Обвинения в его адрес сводились к тому, что Прокофьев не обучил как следует командира С-117 и сам не пошел в море именно на этой подводной лодке. Вскоре после возвращения из Москвы капитана 1-го ранга В.М. Прокофьева свалил инфаркт.

Из воспоминаний бывшего флагманского механика 90-й бригады подводных лодок Даниила Фланцбаума: «Когда пришли к выводу, что поиски С-117 безрезультатны, об этом доложили в Москву, и через некоторое время в Советскую Гавань прибыла Государственная комиссия для расследования катастрофы, не помню уже, под чьим председательством, Помню, что в составе ее был очень уважаемый флотскими инженерами главный инженер-механик ВМФ Дробышев.

Комиссия разделилась на две части: одна ее часть работала в штабе флота (в 7—8 километрах от нашей бухты Постовой), которым в то время командовал Холостяков, другая часть работала в



нашем соединении, в бухте Постовой. Проверяли все так жестко, что иногда беседы с членами комиссии напоминали допросы. Исключение составлял главный инженер-механик ВМФ Дробышев, сохранявший интеллигентность в этих тяжелых обстоятельствах. Меня вызывали на беседу в штаб флота по поводу технического состояния С-117 и подготовленности электромеханической части ее экипажа. За неимением других средств, за мною прислали мотоцикл с коляской. Помнится, после двадцатиминутной поездки в открытой коляске при 25-градусном морозе мне пришлось долго оттирать заиндеветшее лицо. Беседа, однако, была доброжелательной, каких-либо конкретных претензий нам не предъявили.

Примером бездушия и грубости был вызов на беседу вдовы командира лодки Лидии Красниковой. Один из членов Госкомиссии, высокопоставленный политработник, задал ей вопрос: «Скажите, а не мог ли ваш муж увести лодку в США или Японию?» Бедная женщина, едва державшаяся на ногах от горя, ничего не ответила и со слезами выбежала в коридор штаба.

К счастью, Госкомиссия не сумела найти существенных нарушений в работе нашего соединения, никого не арестовали и не отдали под суд, как это зачастую практиковалось в те времена. Для порядка, нашего командира соединения В.М. Прокофьева снизили до должности начальника штаба нашей же бригады, а начальника штаба Ю. Бодаревского и начальника политотдела А.Н. Пикулина сняли с должностей и назначили куда-то без значительного понижения. В.М. Прокофьев, впрочем, вскоре был восстановлен в должности командира соединения, а в дальнейшем служил в Главном штабе ВМФ.

Затем был приказ военно-морского министра и закрытое постановление Совета Министров СССР по факту гибели подводной лодки. Ветераны рассказывают, что здесь Николаю Герасимовичу Кузнецову пришлось нелегко. Ведь по всем существовавшим тогда законам экипаж найденной подводной лодки надлежало считать не погибшим, а пропавшим без вести со всеми вытекающими отсюда последствиями. Прежде всего это касалось пенсий семьям членов экипажа. Ведь погибшим пенсии полагались, а пропавшим — нет.



Однако справедливость все же восторжествовала и пенсии были начислены, наряду с достаточно крупными единовременными пособиями.

Сейчас модно упрекать сталинское время в жестокости и невнимании к рядовым людям. Наверное, тогда, как, впрочем, и сейчас, бывало всякое. Но, листая документы, относящиеся к гибели С-117, делаешь совершенно иной вывод — именно в том случае к людям отнеслись со всем возможным вниманием. По указанию предсовмина Маленкова семьям погибших офицеров были выделены квартиры в европейской части страны. Города вдовы выбирали по своему усмотрению. Некоторые пункты пенсионного расчета и сегодня не могут не вызвать удивления: «...Сестре матроса Королева Королевой Валентине Степановне выделить пенсию в размере 300 рублей в месяц до момента получения ею высшего образования». Разумеется, пенсия не слишком высокая, но разве можно сейчас даже представить, что кого-то в руководстве нашей страны сегодня волнует вопрос, получит ли высшее образование сестра погибшего матроса или солдата?

Конечно, никакие пенсии и льготы не в состоянии возместить боль утраты, и все же, наверное, не одна мать и вдова поминали добрым словом тех, кто не позволил им стоять на паперти с протянутой рукой.

Был и приказ военно-морского министра о наказании виновных в гибели подводной лодки. Вот некоторые выдержки из него:

«...За безответственное отношение к учению подводных лодок, самоустранение от руководства этим учением и невыполнение требований Правительства по личному обучению командиров соединений и кораблей в море командующему 7-м Военно-морским флотом вице-адмиралу Холостякову Г.Н. объявляю выговор и предупреждаю, что если в ближайшее время не будет исправлено положение на флоте, а он сам не будет до деталей вникать в существо дела, то к нему будут приняты более строгие меры.

За беспечное руководство боевой подготовкой, отсутствие личного контроля и проверки состояния подготовленности подводных лодок и за поверхностное отношение к руководству учением бригады командира 90-й бригады подводных лодок капитана 1-го ранга Прокофьева В.М. снять с занимаемой должности и назначить с понижением.



За плохое руководство партийно-политической работой в бригаде, примиренческое отношение к недостаткам в боевой подготовке и организации службы начальника политотдела 90-й бригады подводных лодок капитана 2-го ранга Пикулина А.И. снять с занимаемой должности и назначить с понижением.

За низкое состояние управления подводными лодками при нахождении в море, отсутствие контроля за подготовкой, организацией и проведением учения начальнику штаба 7-го Военно-морского флота контр-адмиралу Родионову А.И. объявляю выговор...»

А поиски исчезнувшей «Щуки» продолжались еще целый год. И тогда, в ноябре 1953 года, Н.Г. Кузнецов, ставший к тому времени адмиралом флота, но превратившийся в результате реорганизации ВМФ из военно-морского министра в Главнокомандующего ВМФ, подписал донесение министру обороны СССР М.А. Буганину:

«...Военно-Морские Силы в течение 1953 года производили поиск подводной лодки С-117, погибшей в декабре 1952 г. в южной части Татарского пролива во время тактического учения.

Вероятный район гибели подводной лодки обследован гидроакустикой, металлоискателями, а также протрален придонными тралами. Авиация Тихоокеанского флота в тот же период систематически осматривала южную часть Татарского пролива. Западное побережье острова Сахалин было осмотрено частями Дальневосточного военного округа и погранвойсками.

Никаких признаков местонахождения погибшей подводной лодки С-117 при поиске не обнаружено. Следует полагать, что подводная лодка затонула на больших глубинах.

Поэтому дальнейшие действия по поиску подводной лодки С-117 прекращены».

Вспоминает бывший флагманский механик бригады подводных лодок Даниил Фланцбаум: «Гибель С-117 оставила неизгладимый след в сознании подводников. Портрет инженер-механика Кардаполова мы повесили в нашем кабинете флагманского инженер-механика. Кардаполову недолго пришлось прослужить в нашем соединении, но он успел оставить по себе хорошую память.

Работа проверяющей нас госкомиссии также не прошла без следа. Мы внимательнее стали относиться к, казалось бы, формальным, бюрократическим сторонам нашей работы, больше думать об



ответственности. Приказом командира соединения было введено правило: каждый командир лодки перед выходом в море должен был оставить у оперативного дежурного по бригаде расписку о том, что все механизмы на лодке исправны и весь экипаж допущен к самостоятельному управлению своим заведением. Не знаю, долго ли оставался в силе этот приказ, но пока я служил в соединении, им неизменно руководствовались. Семьям погибших моряков направили казенные извещения об их гибели без упоминания о месте и причине и положенную в те времена очень скромную сумму, все совершенно несравнимое с тем вниманием, которое было предоставлено сейчас семьям погибших с АПЛ «Курск». Люди в те времена котиrowались как досадное, но не очень значительное дополнение к катастрофе лодки. О каком-либо памятнике не было и речи, катастрофу старались как бы «замолчать», вроде ее и не было, считалось, что советские корабли не могут гибнуть без войны.

Со времени катастрофы подводной лодки С-117 прошло уже 53 года. Прямых свидетелей своей гибели подводные лодки обычно не оставляют, а среди косвенных свидетелей, кроме меня, трудно сказать, остался ли еще кто-нибудь...»

Как это часто бывает, беда не приходит одна. Не успело еще закончиться расследование, как 7-й ВМФ потрясли новые катастрофы. Не прошло и месяца с момента исчезновения С-117, как, заходя на посадку, буквально в 20 метрах от форштевней стоявших в бухте Постовой эсминцев один за другим разбились два реактивных истребителя, не дотянувших до бетонки 200 метров. В феврале 1953 года там же разбился бомбардировщик. Снова погибли люди...

Гибель С-117 имела печальные последствия для всех еще находившихся в строю довоенных «щук». Вскоре все они были выведены из боевого состава. Одни пошли на слом, другие заканчивали свой век в качестве УТС или зарядных станций. Из-за гибели С-117 была отменена и передача китайской стороне двух «щук», которые была заменены на лодки более современного проекта.



Жертва необъявленной войны

Последний раз массированное обследование Татарского пролива в районе Холмска проводилось совсем недавно. 7 декабря 1995 года исчез воздушный лайнер Ту-153. Одна из первоначальных версий была такова: самолет мог упасть в воды пролива. На поиски вышли специально оборудованные суда и корабли. И кто знает, может быть, где-то совсем рядом от затонувшей «Шуки» вновь проходили спасатели; может, какие-то сотни метров отделяли их от проржавевшего и обросшего водорослями корпуса некогда знаменитой С-117. Увы, океан не открыл своей тайны.

Ходили тогда на Дальнем Востоке и иные разговоры: о том, что С-117 могла уничтожить зашедшая в Татарский пролив с разведывательными целями американская подводная лодка. И хотя в официальных документах эта версия не фигурировала, оснований для таких разговоров было достаточно.

Напомним, что в то время в самом разгаре была корейская война и американцы не очень-то церемонились с соблюдением международно-правовых норм. Вот лишь несколько малоизвестных фактов той эпохи.

В ночь на 26 июня 1950 года южнокорейские боевые корабли обстреляли судно 5-го ВМФ «Пластун». Имелись многочисленные повреждения.

8 октября того же года два американских реактивных истребителя типа «Шутинг стар» (Ф-80) с авианосца «Мидуэй», подойдя на бреющем полете со стороны моря, нанесли ракетно-бомбовый удар по аэродрому 5-го ВМФ Сухая Речка, находящемуся в ста километрах от советско-корейской границы. В результате атаки один из находившихся на аэродроме самолетов был уничтожен полностью, шесть сильно повреждены. Поднятое через три минуты в воздух звено истребителей ВВС 5-го ВМФ американские самолеты не дождало.

27 июля 1953 года над морем на траверзе реки Янцзы американский истребитель сбил транспортный самолет ТОФ Ил-12, совершавший рейс из Порт-Артура в Уссурийск. Экипаж и все пассажиры погибли.

28 декабря 1959 года южнокорейские боевые корабли обстреляли гидрографическое судно ТОФ «Унго». При этом один человек убит, пять ранено.



И кто сегодня может утверждать, что сценарий той далекой трагедии не мог разворачиваться следующим образом: в Татарский пролив с разведывательными целями вошла американская подводная лодка и, обнаружив советскую «щуку», торпедировала ее. Впрочем, могло быть и иначе: С-117 в подводном положении просто столкнулась с американской субмариной. Ведь именно так погибла в 1968 году в Тихом океане К-129, тоже долгие годы считавшаяся пропавшей без вести. Вспомним, что все однотипные С-117 («щуки») погибли в годы Великой Отечественной войны именно от атак вражеских подводных лодок, и, как знать, не разделила ли «сто семнадцатая» их общую печальную судьбу. Но все это — лишь одни догадки...

Ныне в Советской Гавани после сорока с лишним лет забвения наконец-то установлен памятник членам экипажа погибшей «щуки». Каменные волны расступаются перед стремительно уходящим под воду корпусом прославленной субмарины. Расступаются, чтобы навсегда принять ее в свои холодные объятия.

Возвращенная из небытия

Увы, трагическая судьба С-80 не была чем-то из ряда выходящих в мировом подводном флоте. В январе 1968 года юго-восточнее Тулона в глубинах Средиземного моря навсегда пропала французская подводная лодка «Минерва». Почти в то же время неподалеку от Кипра исчезла в пучине израильская лодка «Дакар», а спустя всего два года все там же, у Тулона, судьбу «Минервы» в точности повторила ее боевая подруга «Эвридика». Изучение материалов гибели этих иностранных подводных лодок вызывают оторопь, ибо даже версии их исчезновения почти в точности совпадали с версиями гибели С-117! Но что же случилось с этими субмаринами на самом деле? Как сражались со стихией в последние минуты жизни их обреченные экипажи, какую мученическую смерть им пришлось принять? Кто и когда сможет ответить на эти вопросы?

История С-117 была бы не полной без истории другой подводной лодки — С-80. Судьбы двух отечественных субмарин сплелись самым невероятным образом. В месяц и год исчезновения



первой из них, С-117, вторая, С-80, была принята в состав военно-морского флота. Как знать, может, даже приказы об исключении первой из корабельного состава ВМФ и включении второй в него имели соседствующие номера. К глубокому сожалению, североморская С-80 повторила весь трагический путь своей тихоокеанской предшественницы, за одним лишь исключением: спустя годы после гибели североморская подводная лодка была все же найдена и тогда стали понятны не только истинная причина ее гибели, но и весь ужас гибели ее экипажа. А потому, заканчивая свой рассказ о С-117, мы обратимся теперь к делам комиссии по расследованию обстоятельств дела гибели С-80.

Итак, из далекой Советской Гавани перенесемся в не менее далекий и заснеженный Полярный — столицу северного подводного дизельного флота нашей державы. Именно там базировалась та, о которой пойдет наш рассказ...

Конец пятидесятых годов характеризовался стремительным перевооружением советского флота. На стапелях уже стояли первые атомоходы, а в состав соединений одна за другой входили дизельные ракетные лодки, способные поражать своими баллистическими и крылатыми ракетами цели, значительно удаленные от берега. Отныне подводные лодки становились носителями уже не только тактического, но и стратегического оружия. Начиналась новая эпоха развития мирового подводного флота. Именно к лодкам этого первоначального «ракетного периода» относилась и С-80.

Что же представляла собой С-80? Это была средняя дизельная подводная лодка. Построенная на горьковском кораблестроительном заводе «Красное Сормово» по проекту 613, она была вооружена вначале лишь торпедным оружием. Однако в 1957—1960-х годах ее вместе с С-46 переоборудовали под комплекс крылатых ракет П-5 по проекту 644. Ракетный комплекс, разработанный конструкторским бюро В.Н. Челомея, мог стрелять из надводного положения по береговым целям с дистанции 300 километров. Комплекс устанавливался на подводные лодки в обстановке такой секретности, что специалисты флота были допущены к документации комплекса и к самой материальной части только после включения обеих подводных лодок в состав 8-й дивизии подводных лодок Северного флота.



Данное обстоятельство, естественно, не способствовало быстрому освоению новой техники.

Как бы там ни было, но в декабре 1960 года обе лодки с ракетным комплексом уже вступили в первую линию. Как свидетельствуют документы С-80, по своему техническому состоянию и по уровню подготовки экипажа она была вполне готова для выполнения задач в море.

Из воспоминаний Героя Советского Союза адмирала флота Г.М. Егорова, бывшего в то время командиром дивизии, куда входила С-80: «Подводные лодки с крылатыми ракетами — новые, сложные по устройству и управлению корабли. Поэтому нам часто приходилось выходить в море, изучать личный состав, особенно командиров кораблей. Тогда-то я и обратил внимание на одного из командиров. В море он допускал оплошности, часто нервничал, что совершенно недопустимо для подводника. Я не раз обращался и к командующему подводными силами контр-адмиралу Г.Т. Кудряшову, и к командующему флотом адмиралу А.Т. Чабаненко с просьбой направить этого командира на тщательную медицинскую проверку, но этого сделано не было. Вскоре я снова вышел в море на той же подводной лодке для проверки корабля и всех его систем на глубоководное погружение с уходом на рабочую глубину до 170 метров. Испытание показало, что прочный корпус корабля, все забортные отверстия, механизмы в основном удовлетворяли предъявляемым требованиям. Но снова возникли серьезные претензии к командиру корабля. Поэтому, возвратившись с моря, я приказал начальнику штаба дивизии капитану 1-го ранга Н.М. Баранову не отправлять лодку в море, а заняться совершенствованием подготовки командира и личного состава непосредственно в базе. Вскоре я убыл в очередное плавание со всем соединением. Там, в море, по перехваченным радиограммам узнал, что подводная лодка С-80 по приказанию штаба подводных сил отправлена в море на отработку задач боевой подготовки. Не раздумывая, решил, что допущена серьезная ошибка. Поэтому, не вступая в полемику, а ссылаясь на тяжелый прогноз погоды, немедленно дал радиограмму в штаб подводных сил: «В связи с приближающимся ураганом, прошу ПЛ С-80 срочно возвратить в базу».



Итак, 25 января ракетная подводная лодка С-80 Северного флота покинула базу и прибыла в полигон боевой подготовки в 50 милях севернее бухты Тириберка для отработки задач К-2. На выходе в море ей предстояло определить возможность плавания в подводном положении под одним электромотором на малых оборотах, при благоприятной погоде опробовать зарядку аккумуляторов под РДП и обучить вновь прибывших на лодку молодых матросов. На борту в тот момент находилось 68 человек: 15 офицеров, 16 старшин и 37 матросов, из них прикомандированными на выход в море с других экипажей были 2 офицера и 7 матросов.

27 января в 0 часов 47 минут С-80 донесла о своем нахождении в районе и передала сведения о состоянии погоды. Согласно плану, подводная лодка должна была до 18 часов 00 минут из-за резкого ухудшения погоды покинуть полигон, о чем ей надлежало донести в штаб подводных сил Северного флота.

Из воспоминаний Героя Советского Союза адмирала флота Г.М. Егорова: «Приближение шторма чувствовалось по многим признакам. Резко падало давление барометра. Крепчал ветер, меняя направление с южного на северный. Это сулило сильный шторм. Я приказал часть лодок с рейда отправить в море, погрузиться на глубину в назначенных районах. К трем часам ночи шторм вроде ослабел. Но вскоре налетел шквалистый северный ветер со снежными зарядами и как разъяренный зверь накинулся на корабли. Находясь на мостике плавбазы «Иртыш», которую на якорях носило с борта на борт усилившимся до ураганной силы ветром (25—30 метров в секунду при сплошных снежных зарядах), я следил по локациям за состоянием кораблей на рейде. От командиров лодок периодически поступали доклады о положении дел. Пришла радиogramма от подводной лодки С-80. Поскольку она была адресована штабу подводных сил, мы не смогли ее расшифровать. Полагал, что моя просьба выполнена и командир С-80 подтвердил приказание штаба о возвращении, лодка направляется в базу. К тому же порядок работы связи запрещал мне с моря давать лишние запросы. Заканчивалась штормовая полярная ночь. Начало светать. Теперь, казалось, можно успокоиться. Но вдруг получаю тревожный доклад: «Узел связи флота постоянно вызывает подводную лодку С-80. Ответа от нее нет». Мое беспокойство за корабль и экипаж вновь возросло.



Сураганом шутки плохи. Каких только не возникло тогда предположений о причинах молчания корабля. Поначалу думал, что отказала связь. Мысли крутились и вокруг возможности погружения лодки. Командир С-80, не получив распоряжения штаба подводных сил о возвращении в базу, мог пойти на это, чтобы укрыться под водой от шторма. В тяжком ожидании прошел день, ветер почти успокоился, а подводная лодка все молчала. По приказу командующего флотом рейдовый сбор нашего соединения был прекращен. Лодки возвратились в базу. Прямо с причала меня вызвали в штаб флота».

Обеспокоенный надвигающимся штормом, штаб подводных сил передал командиру лодки приказ возвращаться в базу, однако квитанции не получил. Эфир, несмотря на все последующие многочисленные запросы, был пуст. Никому не хотелось верить в худшее. По флоту была немедленно объявлена боевая тревога. Сравнивая ситуацию с исчезновением С-80, нельзя не поразиться ее почти полной схожести с исчезновением С-117. Не менее схоже развивались события и далее.

28 января командующий Северным флотом отдал приказ на начало поисковой операции. В море немедленно вышли эскадренные миноносцы «Гремящий» и «Оживленный», подводные лодки С-46 и Б-36, четыре малых противолодочных корабля, вылетели два самолета Бе-6. Что касается подводной лодки С-46, то она, как и пропавшая без вести С-80, относилась к проекту 644. Перед самым выходом в море командир бригады, который должен был быть старшим на борту, и командир лодки выходить на ней в море наотрез отказались. Оба были немедленно заменены, а затем и сняты со своих должностей. Почему отказались идти в море два достаточно опытных подводника — ведь они прекрасно понимали, что этого отказа им не простят? Скорее всего, дело было в неверии в лодки 644-го проекта, которое после исчезновения С-80 и вызвало такую реакцию. Здесь возникает вопрос: почему командование Северным флотом решило отправить в море именно С-46, когда в готовности к выходу имелось и немало иных лодок? Возможно, такой выбор обусловлен желанием посмотреть на поведение лодки 644-го проекта в море в различных режимах плавания, чтобы попытаться смоделировать ситуацию на С-80; возможно, этот выбор был продиктован стремлением преодолеть у экипажа С-46 естественный



психологический барьер, появившейся после гибели «систершипа» их субмарины, а возможно, направили в море то, что оказалось ближе под рукой...

Несмотря на все усилия, в районе поиска никаких следов аварии или катастрофы не обнаружили. Поисковые силы, однако, непрерывно наращивались, и к середине дня уже насчитывали пять эсминцев, шесть подводных лодок, восемь малых противолодочных кораблей, три тральщика, восемь самолетов Бе-6, семь вертолетов Ми-7 и восемь спасательных судов.

При этом все участвующие в поиске силы были разделены на семь отрядов. 1-й отряд составили эскадренные миноносцы: «Сведущий», «Скромный», «Настойчивый», 2-й отряд — «Гремящий» и «Оживленный», 3-й — подводные лодки, 4-й и 5-й — ПУГи малых противолодочных кораблей, 6-й — тральщики, а 7-й — спасательные суда. В отдельные отряды объединили самолеты и вертолеты. Отряд обеспечения составили танкеры и торпедные катера. Район поиска непрерывно расширялся. Одновременно проводился опрос экипажей всех проходивших мимо района предполагаемой гибели С-80 судов.

В местах базирования в немедленной готовности к выходу находились спасательное судно «Алдан» с колоколом, способным погружаться на глубину 280 метров, спасательные суда «Памир» и СС-1, спасательный буксир. Поисковые силы возглавил командир эскадры надводных кораблей Северного флота контр-адмирал Аистов, поднявший свой флаг на эсминце «Гремящий». Вместе с ним находился и командир 8-й дивизии подводных лодок контр-адмирал Егоров, который затем перебрался на траулер «Тунец», где и оставался до окончания поисковых работ.

Одновременно на Северном флоте была подготовлена команда лучших водолазов-глубоководников из опытных офицеров и мичманов. Подобные команды сформировали на Балтийском и Черноморском флотах. Водолазы ждали лишь сигнала к началу работ. Для их доставки выделялись самолеты морской транспортной авиации. В Ленинграде в готовности к вылету находилась группа специалистов во главе с начальником аварийно-спасательной службы ВМФ инженером контр-адмиралом Чикером. Из Севастополя в Североморск был доставлен проходивший испытания на Черном



море поисковый комплекс «Мизень-2». Из Ленинграда самолетом Ли-2 переправлено пять опытных комплектов телеаппаратуры АПТ-1 («Креветка»).

В 11 часов 10 минут 28 января главнокомандующий ВМФ адмирал Горшков доложил о происшествии секретарю ЦК КПСС Устинову, а в 12 часов 30 минут сделан письменный доклад дежурному генералу Генерального штаба. Тогда же было уточнено, что ракет на борту С-80 не имеется, а экипаж насчитывал 69 человек. Цифра 69 значится в документе, тогда как на самом деле на лодке находилось 68 подводников. И здесь невероятная схожесть с ситуацией на С-117, где по всем документам числятся 52 человека, тогда как пофамильный список содержит почему-то всего пятьдесят одну фамилию.

В 16 часов 40 минут с одного из эскадренных миноносцев доложили: «Есть контакт с большим металлическим предметом на глубине. Широта 69 градусов 48,5 минуты, долгота 36 градусов 20 минут».

В 16 часов 55 минут о контакте доложено главнокомандующему ВМФ. Тот отдает приказ: «Все туда!» Спустя тридцать минут контр-адмирал Городницкий доложил об ошибочности контакта.

30 января с подмосковного аэродрома ВМФ Астафьево в Североморск прибыл Маршал Советского Союза Рокоссовский, бывший в тот период главным инспектором — заместителем министра обороны СССР, главнокомандующий ВМФ Горшков, адмиралы Виноградов и Пантелеев и большая группа адмиралов и офицеров центральных учреждений Министерства обороны и ВМФ. Непосредственное расследование происшествия главнокомандующий ВМФ возложил на своего заместителя вице-адмирала Иванова.

Прибыв в Североморск, маршал Рокоссовский заслушал командующего флотом о состоянии С-80 и уровне подготовки ее экипажа на момент выхода в море, об обстоятельствах пропажи подводной лодки и мерах, принимаемых для ее поиска. Непосредственно в дело организации поисковых работ маршал не вмешивался, а все время поиска оставался в штабе Северного флота.

Из воспоминаний Героя Советского Союза адмирала флота Г.М. Егорова: «На совещании, где присутствовали Рокоссовский, Горшков, Чабаненко и другие, я докладывал о состоянии корабля,



экипажа и об особенностях управления лодкой с подвешенными на палубу контейнерами после модернизации. Высказал и свое мнение о возможных причинах катастрофы. Что же касается командира корабля, то я дал ему ту оценку, которую неоднократно излагал командующему флотом. В заключение предложил свои соображения по поиску подводной лодки. По моему мнению, в нем должны были принять участие и боевые корабли Северного флота, и суда тралового, рыболовецкого флота, которые имели на вооружении поисковые станции косяков рыбы, способные обнаружить лодку с помощью тралов даже на грунте. Для этого рекомендовал обязательно использовать траулер «Тунец» — специальное поисковое судно полярного научно-исследовательского института главка «Севрыба», имевшее на вооружении современное гидроакустическое оборудование, позволяющее различать не только стаи рыб, но и неровности грунта. Это судно имело опускаемую глубоководную камеру, где мог находиться оператор. По приказанию Маршала Советского Союза К.К. Рокоссовского штаб флота разработал порядок поисковых работ. Однако время стремительно уменьшало вероятность спасения людей. А тут еще разыгрался новый сильнейший шторм. Главк «Севрыба» выделил суда для поиска. Корабли вышли в море и немедленно приступили к работе».

Один день сменял другой, а результата все не было. Наконец, 3 февраля в 13 часов 15 минут тралом производившего поиск тральщика Т-742 был подсечен буй подводной лодки, при этом на тральщике якобы даже слышали ответные стуки. Место обнаружения буя: широта — 69 градусов 54 минуты, долгота — 35 градусов 32 минуты.

В 13 часов 20 минут в район обнаружения буя на полном ходу устремились почти все поисковые силы.

Одновременно прочитана была и надпись на буге. Она значила: 215 ССБ-1ПР-25 и на обводе следующие цифры: 633—252—014—11700. Спустя полчаса контр-адмирал Фоминых доложил, что найденный буй принадлежит подводной лодке 644-го проекта. Последние сомнения отпали: искать надо в районе обнаружения буя. Немедленно начинается интенсивный поиск всем, чем только возможно: металлоискателями, тралами, магнитоискателями...



Однако в журнале командующего поисковыми силами вскоре появляется новая весьма удручающая запись: «Новых признаков местонахождения ПЛ С-80 не обнаружено». Район поиска снова постепенно расширяется.

За несколько суток поиска корабли и суда спасательных отрядов имели 19 различных зацепов. И всякий раз в место очередного зацепа устремлялись почти все силы, и сердца моряков замирали в томительном ожидании: а вдруг... Но, увы, всякий раз спасателей ждало очередное разочарование. Обследование не давало никаких результатов, и контакты оказывались ложными.

8 февраля по данным ГРУ пришло сообщение о том, что двумя сутками ранее английский траулер «Вульверхамптон Уондерен», принадлежащий компании «Лойд Лист энд Шиппинг», возвращаясь из промыслового рейса из района Белого моря, потерял у побережья Норвегии свой гребной винт. Сразу же возникла версия, о том, что причиной гибели С-80 вполне могло стать столкновение с английским траулером. Однако при дальнейшей разработке от этой версии отказались, так как выяснилось, что англичане потеряли винт, выскочив на каменную отмель. Истинность этого факта по свежим следам выяснила разведка Северного флота.

А обстановка вокруг поиска пропавшей подводной лодки продолжала оставаться чрезвычайно напряженной. В тот же день, 8 февраля, в 16.00 поступило радио от рыболовного траулера «Тунец». Самописец его эхолота внезапно обрисовал длинный и узкий предмет длиной около девяносто метров и высотой около двадцати, лежащий на морском дне. Когда операторы нанесли точку контакта «Тунца» с неизвестным предметом, то карандаши чуть не выпали из рук. Точка контакта находилась лишь в восьми кабельтовых от точки недавнего обнаружения спасательного буй с С-80!

Немедленно последовала команда: «Все к «Тунцу»! Штурманы кораблей и судов лихорадочно прокладывали новый курс и определяли время расчетного прибытия в указанную точку. А тем временем дало себя знать и Баренцево море. Ветер резко усилился, пошла крупная зыбь. Корабли отчаянно валяло, особенно тяжело приходилось мелкосидящим тральщикам, которых бросало на высоких волнах как щепки. Но ни один из командиров не попросился в базу. Все они были полны надежды найти пропавшую лодку и, может



быть, спасти еще остававшихся в живых подводников, а потому все остальное для них в этот момент было несущественно.

С вышедшего в море, несмотря на непогоду, спасательного судна «Алдан» пытались спустить батисферу, но из этого ничего не получилось. Помешал начавшийся шторм. Вскоре ветер достигал уже десяти баллов, а волнение моря — семи. Командующий флотом отдал приказ всем задействованным в поиске кораблям и судам укрыться от шторма за островом Кильдин. В море остался лишь эскадренный миноносец «Сведущий» под флагом командующего и спасательное судно «Алдан». Когда погода немного улучшилась, поиск немедленно продолжили.

Интенсивная поисковая операция производилась вплоть до 16 февраля, но оказалась безрезультатной. Расчетное время возможного существования людей на борту затонувшей лодки истекло. Поисковые работы начали было уже понемногу свертывать, когда 2 марта спасательное судно СС-21 зацепилось якорем за неизвестный тяжелый предмет, лежащий на дне. Предмет этот оставил на лапе якоря след сурика, которым окрашивали корпуса подводных лодок. Снова последовала серия выходов в море и тщательное обследование «подозрительного» района, но и здесь все оказалось напрасным. Пропавшей субмарины не нашли. Как показали расчеты, к этому времени даже при самом благоприятном развитии ситуации для оказавшихся в подводном плену моряков С-80, из них никто уже не мог остаться в живых. В связи с этим было решено больше не изматывать понапрасну экипажи кораблей и судов, а вернуть их в свои базы. Однако поисковые мероприятия продолжались еще вплоть до августа 1961 года кораблями различных соединений по специально разработанному плану штаба Северного флота.

Год за годом корабли в какой уже раз обследовали район предполагаемой гибели С-80. Один раз был даже обнаружен лежащий на глубине двухсот сорока метров неизвестный танкер. С новой силой работы возобновились в 1965 году. При этом использовалась вся новейшая аппаратура: гидрографические эхолоты, магнитные металлоискатели, специальные гидрологические станции поиска затонувших подводных лодок и телевизионные подводные установки. Так, по плану в 1967 году корабли производили поиск в южной части района, а в следующем, 1968-м, перешли в северную.



Настойчивость и последовательность североморцев оказались в конце концов вознаграждены.

23 июля спасательное судно СС-47 в северо-восточной части полигона, где пропала С-80, в точке с координатами: широта 70 градусов 01 минута 23 секунды северная, долгота 35 градусов 35 минут 22 секунды восточная на глубине 196 метров с помощью гидролокационной станции поиска затонувших подводных лодок МГА-6 обнаружило затонувшую подводную лодку.

Первое же визуальное обследование, произведенное с 12 по 20 августа наблюдательными камерами НК-300 и НК-600, показало, что затонувшая подводная лодка и есть пропавшая в 1961 году С-80. Осматривать затонувшую лодку спускался на наблюдательной камере лично первый заместитель командующего Северным флотом вице-адмирал А.И. Петелин. В свете прожектора субмарина являла собой фантастическое и жуткое зрелище.

20 августа специалисты по результатам наружного обследования и исходя из внешнего вида подводной лодки сформулировали общую версию гибели С-80. Лодка лежала на грунте без дифферента с креном в 35 градусов на правый борт. Носовая часть слегка задрана вверх. Корпус субмарины был сильно опутан рыбацкими сетями и поплавками. Оба аварийных буй были отданы. РДП, антенны и ВАН подняты в верхнее крайнее положение. Обрастание ракушками и водорослями незначительное. Предварительный вывод сводился к следующему: ракетносец шел на перископной глубине в режиме РДП, то есть при работающих дизелях, а затем по какой-то причине резко устремился вниз. Возможно, что командир внезапно увидел неизвестное судно, шедшее на опасное сближение, и скомандовал «срочное погружение». Поплавковый клапан при этом обледенел и не сработал — вода хлынула в отсеки. Экипаж пытался «продуться» и всплыть, но тщетно. Лодка легла на грунт. Некоторое время люди были еще живы, об этом говорили оба выпущенных аварийных буй.

Позднее Государственная комиссия определит причины, почему так долго продолжался поиск пропавшей подводной лодки:

- несовершенство поисковой аппаратуры;
- организация основного поиска в южном районе полигона, там, где был обнаружен аварийный буй.



Получив доклад об обнаружении С-80, Главнокомандующий ВМФ отдал приказ поднять подводную лодку не позднее лета 1969 года. В связи с этим была сформирована специальная экспедиция ЭОН-10. Командиром назначен опытный спасатель капитан 1-го ранга С.В. Минченко. Сама же операция по подъему С-80 получила кодовое название «Глубина».

Уже в апреле 1969 года на Черном море были проведены учения по подъему подводной лодки с грунта, в ходе которых выяснилось, что для успешного подъема с большой глубины необходима надежная амортизация подъемных устройств. Такие устройства были в срочном порядке разработаны и изготовлены из особо прочных капроновых тросов.

Первоначально для подъема предполагалось использовать специальное захватывающее устройство, которое срочно начали изготавливать на горьковском заводе «Красное Сормово». Однако затем в силу ряда причин этот проект был пересмотрен и принято решение поднимать С-80 с помощью специальных металлических полотенец.

3 мая 1969 года к месту трагедии направились три корабля экспедиции. Операция «Глубина» началась. Первым делом корабли, прибыв в расчетную точку, над местом гибели лодки выставили ограждение из шести рейдовых бочек. Затем в центр этого ограждения вошло новейшее спасательное судно «Карпаты» водоизмещением в 10 тысяч тонн. Оно имело два 750-тонных подъемника, работающих как раздельно, так и в паре, а кроме того, по одному подъемнику в 100 и 60 тонн и два по 10. Именно «Карпатам» отводилась главная роль в начинающихся работах.

Непосредственно же работы по подъему подводной лодки начались 9 июня 1969 года. Вначале подводную лодку очистили от сетей. Затем под ее нос и корму подвели специальные, соединенные с гинями металлические полотенца. Операцию затрудняла постоянная зыбь, неустойчивая погода и малая прозрачность воды, вызванная цветением планктона. Проводимым работам постоянно мешало и разведывательное норвежское судно «Мариетта», которое, в своем стремлении выяснить, что же делают русские, маневрировало слишком близко. Норвежцев несколько раз предупредили, однако действия это не возымело. Пришлось разведывательное



судно достаточно бесцеремонно вытеснять из района. Помимо назойливой «Мариетты» то и дело появлялись неведь откуда взявшиеся английские траулеры. В воздухе непрерывно патрулировали самолеты «Нептун». Вероятный противник по «холодной войне» никак не мог уяснить суть проводимых работ, а потому нервничал. Но, несмотря ни на что, операция по подъему подводной лодки продолжалась круглосуточно.

После того как под корпус С-80 завели полотенца и стропы, их закрепили, несколько дней пережидали внезапный шторм. Едва он стих, начали подъем. Мощные подъемники «Карпат» медленно оторвали С-80 от грунта, и она как бы повисла на тросах.

К 10 июля лодку удалось поднять на 110 метров. Затем «Карпаты» дали самый малый ход вперед, и вся флотилия спасателей осторожно двинулась к берегу. Впереди шли два тральщика, прощупывая гидроакустическими станциями и эхотралами дно. Еще два тральщика прикрывали «Карпаты» слева и справа. Самим же «Карпатам» помогали двигаться на буксире спасатель СС-44 и морской буксир СБ-155. Еще несколько небольших судов подстраховывали их на случай обрыва троса. Скорость всей флотилии не превышала двух с половиной узлов. На больших ходах гини начинали опасно вибрировать и могли не выдержать нагрузки. Движение было скрытным. Очень кстати оказался внезапный сильный туман, позволивший нашим спасателям незаметно для натовского разведсуда уйти из полигона. Когда же туман рассеялся и «Мариетта» вернулась в район спасательных работ, то там уже никого не было. Раздосадованные натовцы принялись палить из крупнокалиберного пулемета по оставшемуся на месте боковому заграждению.

К слову сказать, нашим морякам удалось до самого конца работ сохранить в тайне цель операции «Глубина». В тот год американцы и норвежцы так и не узнали, чем так долго и настойчиво занимались советские спасательные суда севернее полуострова Рыбачий. Дотошные специалисты «Джейна» в течение восьми лет так и не заметили «исчезновения» из списков нашего флота подводного дизельного ракетносца с бортовым номером 552...

11 июля С-80 отбуксировали в бухту Завалишина Тириберской губы. Там на глубине 51 метра гини были перестроены и С-80 стали поднимать на поверхность. За подъемом наблюдали



из-под воды со специальных камер. 24 июля С-80 была поднята на поверхность и предъявлена комиссии для установления причин гибели. При подъеме лодки на поверхность было хорошо заметно травление соляра из РДП, а затем пузырьков воздуха — соляром.

Как отмечено в заключении комиссии: «Подъем подводной лодки с глубины в двести метров был осуществлен впервые в мировой практике судоподъема. Впервые все глубоководные работы были произведены безводолазно, исключительно с помощью специальных рабочих камер с манипуляторами и наблюдательной камеры, подводных телевизоров. Вся операция осуществлена за 34 дня в сложных погодных условиях».

Как погибают субмарины

Внешний осмотр С-80 показал, что у подводной лодки видимых повреждений нет. Все ее люки были задраенными, ракетные контейнеры повреждений не имели, однако корпус сильно изъеден ржавчиной. Днище лодки оказалось сильно вмятым, что было, по-видимому, связано с ее ударом о грунт при падении. Перед вскрытием люков взяты пробы воздушной среды в первом, третьем и седьмом отсеках. Анализ показал, что кислорода в отсеках практически нет. В первом отсеке он составлял всего 0,9 процента, в третьем — 3,1 процента, и в седьмом, соответственно, 5,1 процента. Для специалистов это говорило о том, что люди, находясь там, дышали и жили еще некоторое время после катастрофы. Зато во всех трех отсеках было много водорода, выделившегося, скорее всего, при затоплении аккумуляторных батарей из-за электролиза, а также окиси углерода — из-за разложения человеческих тел.

После первичного внешнего обследования подводную лодку провентилировали и продули азотом. 29 июля, когда в отсеках была наконец создана безопасная среда, вскрыли верхнюю крышку люка седьмого отсека (нижняя была открыта) и верхний рубочный люк.

Первоначально в отсеки С-80 спускались в аппаратах ИСП-60, затем, когда содержание окиси углерода значительно снизилось, а



уровень кислорода повысился, работы продолжались в фильтрующих противогазах, а затем и без них.

Первыми в подводную лодку были направлены инженер-механики лодок аналогичного проекта, привлеченные для работы в комиссии. Они выяснили, что все отсеки были заполнены водой, однако почти в каждом имелась воздушная подушка в 60—75 сантиметров. Кормовая и носовая переборки третьего отсека оказались сильно разрушенными и разорванными на уровне настила аккумуляторных батарей. Разрывы металла в сторону носа. Верхняя часть кормовой переборки третьего отсека с закрытой входной круглой дверью загнута к подволоку третьего отсека. Носовая переборка загнута в сторону второго отсека. Межотсечная дверь при этом сорвана с кремальерного запора. Большинство механизмов во втором, третьем и четвертом отсеках сорвано со своих мест. Штурманская рубка и рубка РТС (у кормовой переборки третьего отсека) смяты, все сорвано. Радиорубка у кормовой переборки второго отсека полностью смята. В остальных отсеках повреждений нет. Вертикальный руль зафиксирован в положении 18 градусов на правый борт. Носовой и кормовой горизонтальные рули в положении 12 и 28 градусов на всплытие. Воздух всех групп, кроме командирских, полностью стравлен.

При обследовании отсеков обнаружены следующие документы: навигационный журнал, дифферентовочный журнал, журнал хронометров и часов, журнал организации службы, записная книжка штурмана, вахтенный радиожурнал и журнал гидроакустиков. Черновой вахтенный журнал центрального поста найти не удалось. Судя по времени, зафиксированном на часах, второй отсек был затоплен в 1 час 32 минуты, третий в 1 час 29 минут и четвертый отсек в 1 час 28 минут. Все данные показывали на то, что С-80 в момент, предшествующий катастрофе, шла в подводном положении под РДП при боевой готовности № 2. В третьем отсеке находилась первая боевая смена.

Анализ найденных документов помог восстановить последовательность событий до катастрофы.

25 января 1961 года в 3 часа 10 минут С-80 закончила зарядку аккумуляторных батарей в базе.



В 5 часов 30 минут снялась со швартовых.

В 13 часов 15 минут погрузилась в полигоне.

26 января с 5 часов 30 минут до 22 часов 32 минут находилась в надводном положении. Состояние в тот момент было следующее: море 5 баллов, ветер 7 баллов, периодические снежные заряды, температура воздуха минус 5 градусов.

В 22 часа 32 минуты С-80 погрузилась на перископную глубину.

В 23 часа 22 минуты лодка встала под РДП, работая правым дизелем. Постановкой под РДП командовал командир корабля капитан 3-го ранга Ситарчик. После постановки была объявлена боевая готовность № 2 и заступила первая боевая смена. Управление лодкой в этой смене осуществлял командир лодки и командир БЧ-3. Радиожурнал, фиксирующий все переговоры с берегом, почему-то не отметил последней: «Командиру С-80. Следовать в базу. НШ ПС СФ». Почему эта радиограмма оказалась не записанной, так и осталось невыясненным, хотя и в 22 часа 06 минут и в 23 часа 30 минут, в момент передачи радиограммы, на лодке все еще обстояло нормально. Кроме этого в том же радиожурнале имеются записи радиограмм, переданных значительно позднее и не имеющих никакого отношения к С-80. Как знать, прими радист «эски» приказ о возвращении, и может не случилось бы никакой трагедии. Увы, сейчас об этом можно только рассуждать...

Последняя запись в навигационном журнале выглядит так: «От губы Печенга до островов Гавриловские. 27 января. 00.50 ОЛ=86,1 ОЭ-196 м Н погр.—4 м. Опознали место по пересечению 200-метровой изобаты. Ш=70 00 5С Д=35 31 5В С=270—1,5 мили. Место приняли в расчет для дальнейшего счисления, выключили эхолот».

Документы свидетельствуют, что до своего погружения С-80 семнадцать часов находилась в надводном положении при волнении моря в 5—6 баллов. За это время личный состав, скорее всего, устал, да и укачался тоже, а потому и не принимал пищу. При вскрытии тел погибших подводников все желудки, по крайней мере, оказались пусты. А потому, погрузившись, командир первым делом дал команду готовить пищу. Это подтверждает и тот факт,



что в седьмом отсеке на камбузе плита и духовка так и остались включенными. Затем командир по какой-то причине отлучился, а за него в боевой рубке остался старший помощник. В это время подводная лодка шла под РДП.

Режим плавания под РДП, как известно, весьма сложен, особенно при сильном волнении моря. В этом случае лодка, имеющая тенденцию к всплытию, плохо держит заданную глубину. Поэтому для удержания ее на глубине применяется балласт. Для С-80 он составлял пять тонн воды. В расследовании дела по С-80 о ситуации, связанной с плаванием под РДП, говорится так: «При «выскакивании» подводной лодки на поверхность, ее приходится «загонять» под воду перекладкой рулей на погружение, при этом подводная лодка «проваливается» и для ее удержания необходимо увеличивать ход, откачивать вспомогательный балласт или частично продувать среднюю группу цистерн главного балласта».

Акт расследования обстоятельств гибели С-80 говорит о том, что вполне вероятным могло быть в данной ситуации именно «проваливание» лодки. По времени это, скорее всего, случилось 27 января в 1 час 26 минут.

Далее события развивались, видимо, следующим образом: в центральном посту попытались удержать лодку от «провала» перекладкой рулей. В это время из-за отсутствия обогрева поплавкового клапана воздушной шахты РДП (как показало обследование лодки, в третьем отсеке клапан подачи теплой воды на клапан оказался перекрытым) поплавковый клапан сильно обмерз и не мог при накрывании водой податься и перекрыть воздухоприемное отверстие. В результате этого через шахту РДП, имеющую диаметр 450 миллиметров, в пятый отсек хлынула вода со скоростью 1—1,2 тонны в секунду.

Спустя 3—5 секунд вахтенный моторист в пятом отсеке заметил поступление воды и остановил дизель, закрыл манипулятором двубойную газовую захлопку и приемные водяные клапаны. Второй моторист одновременно закрыл отливные кингстоны. Но вода прибывала в отсек слишком стремительно. Видя, что ничего не помогает, оба они бросились вручную закрывать внутренний клапан подачи воздуха к правому дизелю, не успев задрать газовую захлопку РДП ДУ-200 и не успев поставить ручку шагового телеграфа на «стоп». За



эти 10—15 секунд в отсек влилось уже 12—15 тонн воды. Закрывать внутренние клапаны подачи воздуха к дизелям при поступлении через них воды очень тяжело. На это у мотористов ушло около минуты, но они так и не успели закрыть их полностью. Шток клапана под напором воды был свернут набок.

Получив в считанные секунды большую отрицательную плавучесть, С-80 стала погружаться с дифферентом на корму.

В первые мгновения «провала» боцман, не имея доклада о поступлении воды, удерживал лодку только горизонтальными рулями. Вахтенный штурман лейтенант Ковтун, находившийся в штурманской рубке третьего отсека, успел записать, что правый дизель остановлен. Командир моторной группы, услышав, что дизель остановлен, бросился в четвертый отсек, чтобы выяснить, почему это случилось. Обнаружив в четвертом, что в пятый поступает вода и попасть туда он не может, командир группы успел сообщить об аварии в центральный пост. Там немедленно сыграли аварийную тревогу. А лодка уже резко заваливалась на корму. Ситуация складывалась критическая, но еще не безысходная. И в этот самый напряженный момент вахтенный трюмный по какой-то причине перепутывает манипуляторы воздушных захлопок РДП и, вместо того чтобы поставить их в положение «закрыто», открывает... А потому в воздушную шахту, как и прежде, нескончаемым потоком неслись тонны воды.

Пытаясь хоть что-то предпринять, в центральном посту дали воздух аварийного продувания в средние и концевые группы цистерн главного балласта (на это ясно указало травление воздуха из ЦГБ при подъеме С-80). Однако эта полумера уже ничего изменить не могла...

Аварийная тревога была дана по кораблю всего за несколько секунд до получения большого дифферента на корму, а потому экипаж был очень ограничен во времени для принятия каких-либо кардинальных мер. Но что же все-таки удалось сделать морякам?

В первом отсеке личный состав начал герметизировать торпедные аппараты от отсека; успели загерметизировать лишь два — третий и четвертый; закрыли клинкеты вдувной и вытяжной вентиляции на кормовой переборке. Часть личного состава смогла



добратся до второго отсека для следования на свои боевые посты и закрыть за собой дверь.

Во втором отсеке закрыли переборочные клинкеты вдувной и вытяжной вентиляции на кормовой переборке, начали герметизацию аккумуляторной ямы, дали воздух в отсек. Все это делалось уже при большом дифференте, а потому ни командир лодки, ни командир электромеханической боевой части, оказавшиеся здесь, так и не успели перебежать в третий отсек.

В третьем отсеке личный состав не сумел и не успел удержать подводную лодку. Старший помощник и командир БЧ-3 лишь дали команду на левый электромотор: «Самый полный вперед!» — опустили перископ, опустили и закрыли на клин нижний рубочный люк.

В четвертом отсеке подводники закрыли клинкеты вдувной и вытяжной вентиляции на носовой и кормовой переборках. Но из пятого отсека напором воды сорвало с защелки плоскую дверь, и вода хлынула в отсек, сметая все на своем пути. Погибающие моряки уже не успели открыть клапан подачи воздуха высокого давления в отсек.

В пятом отсеке, куда непосредственно изначально хлынул поток воды из вентиляционной шахты, все было кончено через одну-две минуты.

В шестом отсеке задраили переборочные клинкеты на носовой переборке, затем по указанию с центрального поста дали левым мотором самый полный вперед, а после того, как произошла катастрофа и погас свет, все перешли в седьмой отсек, предварительно забрав с собой все ИДА-51.

В последнем, седьмом отсеке личный состав вместе с перешедшими из шестого делал все возможное в борьбе за живучесть и предпринимал отчаянные попытки к своему спасению, которые так и не увенчались успехом.

Как указано в материалах расследования, действия личного состава подводной лодки в подавляющем большинстве были своевременными и правильными, но предотвратить развитие аварии они уже не могли.

Ну а что же происходило тем временем с самой подводной лодкой?



Стремительно захлестнув в считанные мгновения пятый отсек, поток воды сорвал дверь в следующий, шестой, и устремился туда. Одновременно страшным давлением воды разорвало и переборку четвертого, а затем и третьего отсеков. Давление воды усугублялось наличием большого воздушного пузыря, сжатого большим напором воды. К этому времени подводная лодка находилась уже на значительной глубине и с большим дифферентом на корму. Затем последовал удар о грунт, и лодка замерла на глубине 196 метров. Дифферент сразу же уменьшился до 14—16 градусов. В это время поток воды, разрушив переборку третьего отсека, ворвался во второй. Израсходовав большую часть энергии на разрушение нескольких переборок, воздух и вода были остановлены носовой сферической переборкой второго отсека, которую к этому времени успели подкрепить давлением воздуха из первого отсека. Гибельное движение воды в нос лодки было остановлено, но все же она начала понемногу фильтроваться в первый отсек, постепенно заполняя его.

Оставшийся к этому времени в живых личный состав первого и седьмого отсеков делал все, что было в его силах. Прежде всего, были отданы оба аварийных сигнальных буя для обозначения места гибели лодки, продуты концевые группы цистерн главного балласта, но относительно небольшие запасы воздуха высокого давления в командирских группах из-за затопления сразу четырех отсеков не дали никаких положительных результатов — подводники были уже обречены...

В акте расследования, подписанном Героем Советского Союза вице-адмиралом Г. Щедриным и инженером контр-адмиралом Н. Чикером, сказано: «Подводная лодка погибла вследствие последовательного затопления пятого, четвертого, третьего и второго отсеков через воздушный трубопровод РДП при ее «провале» на глубину.

Причины поступления воды:

1. Несрабатывание поплавкового клапана.
2. Незакрытие воздушной захлопки РДП.
3. Неполное закрытие личным составом пятого отсека внутреннего клапана воздухопровода РДП к правому дизелю из-за прогиба штока клапана и перекоса тарелки от воздействия потока воды.



Факторы, способствовавшие гибели:

- плавание без обогрева клапана РДП;
- запоздание с объявлением аварийной тревоги и продуванием ЦГБ личным составом центрального поста;
- ошибка в действии вахтенного трюмного центрального поста, не закрывшего манипулятор;
- отсутствие расписания для подводных лодок 644-го проекта при ходе под РДП;
- недооценка командиром возможности возникновения аварийной ситуации при плавании под РДП при волнении моря в пять баллов;
- недостаточно жесткая конструкция внутреннего клапана воздухопровода РДП».

А вот мнение ветерана подводного флота инженер-капитана 2-го ранга в отставке Владислава Витольдовича Мацкевича, ныне научного сотрудника Николаевского университета кораблестроения: «На С-80 командиром моторной группы служил мой однокашник по Высшему военно-морскому инженерному училищу подводного плавания (позже СВВМИУ, а в народе «Голландия»), староста класса Володя Проплетин. Он до поступления в училище прошел матросскую школу, поэтому мы, салаги первого набора училища, с удовольствием подчинялись старосте, да и учился он отменно. На флоте ему немного не повезло — он попал на модернизируемый корабль, поэтому надолго застрял по меркам Северного флота в командах моторной группы, тогда как те, кто попал на действующий флот, давно сдали на самостоятельное управление электромеханической боевой частью, а некоторые даже успели стать механиками.

В свой последний поход Володя уходил из моей квартиры в поселке Ягельный (теперь Гаджиево), забыв в прихожей свои корабельные рукавицы...

Перед аварией лодка совершала переход из полигона боевой подготовки в базу в условиях надвигающегося урагана. В условиях сильного шторма лодки 613 проекта, а С-80 была далеко не улучшенной модификацией этого проекта, сильно заливает водой. Были случаи, когда вахтенных офицеров, прикованных монтажными поясами к поручню ограждения рубки, уносило набегающей волной, а в центральный пост столбом поступала вода.



Видимо, по этой причине лодка шла под РДП. Это устройство — «работа дизеля под водой», позволяющее лодке двигаться под водой на глубине 7,5 метра, получая воздух для работы дизеля через специальную выдвижную воздушную шахту с запорным клапаном наверху, автоматически закрывающемся при набеге волны. В сильный шторм удержать лодку на оптимальной глубине проблематично, иногда она проваливается, клапан закрывается и в отсеках создается вакуум, неприятно хлопая по барабанным перепонкам. Если не удастся вернуть лодку на заданную глубину, экипаж вынужден сниматься с РДП. Этот маневр занимает 25—30 секунд. В первую очередь герметизируются воздушный и газовый тракты дизеля, и его останавливают. Лодка переходит на движение под главными гребными электродвигателями.

Все забортные отверстия имеют дублирующие запирающие устройства, в том числе и тракты дизелей. Наружные захлопки воздушного и газового трактов имеют гидравлический привод из дизельного отсека, а нижние — ручной привод. Одна воздушная захлопка РДП закрывается гидравликой из центрального поста. Об открытии — закрытии каждой наружной захлопки сигнализирует одна из двух соответствующих лампочек зеленого или белого цветов на щите в центральном посту.

После подъема лодки комиссия установила, что во время последнего маневра «срочное погружение из-за некачественной сборки в период модернизации корабля вывернуло уплотнительное резиновое кольцо на тарелке воздушной захлопки РДП (её диаметр 450—500 мм). При этом через образовавшийся зазор в воздуховод РДП стала с нарастающим напором по мере провала лодки поступать забортная вода, а из него через нижний гриб подачи воздуха к дизелю в пятый отсек лодки». Грибом называют вторую дублирующую захлопку, тарелка которой конструктивно напоминает гриб — предмет тихой охоты грибника в лесу.

В центральном посту, видимо, в течение пары десятков секунд, отведенных им стихией, не смогли оценить обстановку, так как сигнализация им говорила, что все тракты герметичны, поэтому запоздали с аварийной продувкой цистерн главного балласта. Журнал «Морской сборник» №11—92 опубликовал данные расчета для такой аварии. Допустимая задержка с началом продувания цистерн



главного балласта составляет всего 20 секунд. Судя по расположению тел погибших подводников по отсекам, до момента аварии вахта неслась по «готовности №2 подводная», а это значит, что в дизельном отсеке должны находиться два человека — старшина команды мотористов или командир отделения мотористов в носу отсека и старший моторист в корме отсека. Эти два подводника выполнили все, что им положено делать по соответствующему расписанию книжки «Боевой номер», кроме одного — они не смогли одолеть силу глубины моря.

Нижний гриб подачи воздуха к правому дизелю имеет ручной привод из дизельного отсека. Чтобы его закрыть, нужно маховик диаметром около 500 миллиметров вращать по часовой стрелке несколько десятков оборотов (если память мне не изменяет, около 55-ти оборотов). Находившийся на пульте дизеля старшина закрыл газовую захлопку РДП, остановил дизель, отключил носовую шинопневматическую муфту линии вала и стал закрывать нижний гриб. Все нарастающее давление воды на тарелку гриба, а её диаметр около 450 миллиметров, не позволяло это сделать. Тогда оба моториста применили рычаг закрытия клапанов вентиляции ЦГБ. Это стальная труба диаметром около 50-ти миллиметров. Мотористы согнули эту трубу, но гриб закрыть так и не смогли.

Они погибли первыми у этой захлопни, потом рядом с ними комиссия нашла этот рычаг. Подводники в 3-м и 4-м отсеках пережили их не намного. Гидравлическое давление при заполнении замкнутого объема нарастает мгновенно. Лавина воды, круша переборки 4-го, а затем 3-го отсеков, заворачивая в железо тела подводников, затопила три отсека. Лодка почти вертикально кормой вниз рухнула на грунт.

Глубиномеры замерли на 214 метрах.

Утверждение ныне вице-адмирала Е. Чернова — бывшего старшего помощника С-80 о том, что на лодку был приписан моторист с другой лодки, где нижний гриб закрывался в противоположную сторону, не состоятельно. Из подводных лодок 613 проекта, а С-80 была модификацией этого проекта, не было ни одной, где хотя бы один клапан, гриб, кингстон закрывались против часовой стрелки, ни на одной из 215 единиц Николаевской или Сормовской постройки. Эргономика даже в те годы не позволяла сделать иначе.



Видимо, старпом никогда не крутил маховик гриба, да и по штату делать ему это не положено.

Предположение консультанта старшего мичмана В. Казанова о намерзании льда на поплавковый клапан РДП, что послужило причиной трагедии, маловероятно. За несколько лет до прихода С-80 на флот на двух лодках 25 БПАСФ С-345 Сормовской постройки и С-387 Николаевской для испытаний, помимо многих других механизмов, были вместо серийных поплавковых клапанов РДП установлены экспериментальные штоковые клапаны с подогревом водой, отходящей от дизеля, посадочного седла клапана и приемной трубчатой решетки, что исключало их обмерзание.

Лодку С-345 я встречал в Лиепайской ВМБ в середине 70-х годов, она входила в состав известного центра в г. Палдиски. На «С-80» стоял клапан именно такой конструкции. Со слов капитана 1-го ранга Минченко (крупного специалиста по судоподъему), руководившего подъемом лодки с помощью спасательного судна «Карпаты» постройки Николаевского завода, автор очерка пишет, что С-80 перед трагедией уклонялась от какого-то судна, о чем, мол, свидетельствует положение вертикального руля «лево на борт», отсюда пошла гулять версия о «супостатах». Акт обследования поднятой С-80, да и конструкция вертикального руля позволяют утверждать другое. Перо руля на лодках 613, 644 и многих других проектов несколько выступает за обводы кормовой оконечности легкого корпуса лодки, поэтому при ударе лодки о грунт кормой перо руля должно неизбежно переложиться на один из бортов, преодолевая сопротивление гидропривода или ломая его, как в случае с С-80. В акте указано, что С-80 первоначально лежала на грунте с дифферентом 14 на корму. Об этом свидетельствуют все механические дифференциометры, у которых стрелки приржавели в этом положении. Затем по мере затопления носовых отсеков за счет фильтрации воды через сальники переборки дифферент отошел, лодка легла на ровный киль.

Оставшиеся в живых подводники понимали трагизм своего положения — глубина была для лодки запредельной, выпущенные аварийные буи до поверхности не дошли, так как длина трос-кабелей всего 125 метров при глубине моря 214 метров. Паники не было, об этом свидетельствует накрытый в кают-компании стол...



В своих мемуарах «Фарватерами флотской службы» Герой Советского Союза адмирал флота Г.М. Егоров также высказал свое мнение относительно возможной причины этой катастрофы: «...Командир лодки допустил нарушение инструкции, запрещающей плавание под РДП при сильном волнении моря и обледенении. Решение командира С-80 тренировать экипаж при плавании под РДП в условиях тяжелого шторма в полярную ночь не вызывалось никакой необходимостью. По существу, это стало роковым для него и всего экипажа. Мои сомнения относительно возможностей этого командира, к несчастью, подтвердились».

Увы, море не прощает даже небольших ошибок...

Как погибают подводники

Одновременно с установлением причин гибели подводной лодки происходило опознание тел погибших, которое было начато 29 июля и завершено только 3 октября. Всего из отсеков подводной лодки извлекли 68 тел. Из них из рубки — 2, из первого отсека — 10, из второго — 19, из третьего — 10, из четвертого — 11, из пятого — 2, из шестого — никого, из седьмого — 14. По документам было опознано 18 человек, сослуживцами 5 человек, опознано предположительно 4 человека. Среди опознанных 12 офицеров — это и понятно, так как сослуживцы матросов срочной службы давно уволились в запас и опознавать их было, по существу, некому. От асфиксии или утопления погибли 56 человек, от механических травм — 11 и от электротравмы — 1. Отравления окисью углерода не было ни у кого.

В боевой рубке найдены старший помощник командира лодки капитан 3-го ранга Осипов и командир БЧ-3 капитан-лейтенант Черничко. Оба лежали на приподнятой крышке нижнего рубочного люка. Старший помощник был опознан по документам, а командир БЧ-3 — сослуживцами по часам на руке.

В первом отсеке на четырех подводниках были маски ИДА-51, а еще на двоих маски от противогазов. Торпеды в отсеке находились на своих штатных местах, но весь воздух из них был стравлен...



Во втором отсеке обнаружены командир лодки капитан 3-го ранга Ситарчик, врио командира БЧ-5 капитан-лейтенант Жук, командир рулевой группы лейтенант Киряков, командир БЧ-1 старший лейтенант Евдокимов, начальник РТС лейтенант Князев, второй командир капитан 3-го ранга Николаев, второй командир электронavigационной группы старший лейтенант Порутчиков, начальник медслужбы лейтенант Зубков. Старшина команды радиотелеграфистов мичман Боровой найден со следами поражения током кистей обеих рук. Капитан 3-го ранга Николаев был опознан по золотым часам «Победа», высокому росту и светло-русые волосы. Старший лейтенант Порутчиков — по металлической печати, ластик и ключам в кармане, старший лейтенант Евдокимов — по клетчатой рубашке и часам «Маяк», врач лодки лейтенант медицинской службы Зубков — по таблеткам в карманах.

В четвертом отсеке опознан командир моторной группы старший лейтенант Пролетин. Один труп извлечен из аккумуляторной ямы со следами электротравмы. На многих трупах, обнаруженных в третьем и четвертом отсеках, видны следы грубого механического воздействия: обширные травмы тела и головы. Несколько тел были найдены даже с оторванными руками и ногами, что, скорее всего, явилось результатом воздействия врывающегося в отсек потока воды.

В заключении судебно-медицинской комиссии сказано о том, что точную причину смерти подводников, находившихся в средних отсеках, из-за гнилостных изменений тканей и органов установить трудно. «Есть признаки асфиксии (пятна Рассказова — Лукомского под плеврой и мелкоотечные кровоизлияния под конъюнктивами век у наиболее сохранившихся трупов). Обширные травмирования поврежденных тел, в большинстве своем сопровождавшиеся разрушением головы, обнаруженные на одиннадцати исследованных трупах, могли возникнуть в результате грубого механического воздействия».

В ходе расследования всех волновал вопрос: сколько жили моряки, оставшиеся в первом и седьмом отсеках? Проведенные расчеты показали, что в первом отсеке при полном покое люди могли оставаться в живых двадцать с половиной часов, в седьмом — около шести часов. Но, учитывая большое психическое перенапряжение, когда дыхание учащается, в первом отсеке находившиеся там десять человек могли жить немногим более десяти часов, а в седьмом находившиеся там четырнадцать моряков — около трех часов. Если



отсеки были частично затоплены еще при жизни людей (а они находились там без гидрокомбинезонов), то переохлаждение также могло сократить их жизни почти на час.

Как стало известно при обследовании подводной лодки, в первом отсеке четверо подводников включились в ИДА-51 на дыхание чистым кислородом. Это могло помочь им продержаться еще час-полтора, после чего наступило неизбежное кислородное отравление. Один из находившихся в первом отсеке старшин, не выдержав мучений, покончил жизнь самоубийством. Его так и нашли лежавшим в койке и затянувшим себе шею ременной петлей. В седьмом отсеке никто ИДА не использовал. Почему ни в первом, ни в седьмом отсеках не использовали находившуюся там регенерацию, осталось неизвестным.

Для розыска и извлечения тел погибших были созданы группы из врачей подводных лодок, водолазов и матросов срочной службы. Из-за исключительно тяжелых физических и психологических нагрузок каждая смена работала не более сорока минут, причем врачи и водолазы успевали спуститься за это время в лодку по 2—3 раза. Рядом с поднятой подводной лодкой встал десантный корабль, на который трупы переносили через опущенную аппарель. Офицеры-судмедэксперты производили обследование тел. Затем тела погибших помещали в специальные брезентовые мешки с бирками и лямками и переносили на самоходную баржу, где укладывали в трюме со льдом, для подготовки к захоронению. Все это было настолько тяжело для участников данной процедуры, что даже сейчас, по прошествии многих лет, все они вспоминают о тех страшных днях с содержанием.

Члены экипажа подводной лодки были захоронены со всеми воинскими почестями под залпы ружейного салюта в Оленьей губе. Ныне на их могиле стоит скромный памятник. Долгое время уходящие в море подводники обязательно приходили к этому памятнику, чтобы почтить память павших на боевом посту.

Саму подводную лодку специалисты признали не подлежащей ремонту и негодной ни к какому использованию. Из-за того что находящиеся в торпедных аппаратах торпеды, пробыв долго под водой, были чрезвычайно опасны, было решено подводную лодку уничтожить. Это взрыва, всплывшее чаек, стало своеобразным прощальным салютом погибшим. Искореженные останки несчастливой субмарины позднее разделили на металл. «Дело» С-80 было засекречено и отправлено на хранение в архив.



Впоследствии опыт подъема С-80 использовали при подъеме затонувшей в октябре 1981 года тихоокеанской подводной лодки С-178, а еще через три года — при подъеме с грунта у берегов Камчатки атомной подводной лодки К-429.

Трагическая судьба подводной лодки С-80 благодаря настойчивости спасателей стала известной командованию флота, родным и близким погибших спустя восемь лет после ее исчезновения. Судьба подводной лодки С-117 не известна никому и поныне. Как знать, может быть, минут годы и мы все же узнаем, что же на самом деле случилось ноябрьской ночью 1952 года в Татарском проливе, а может, океан так никогда и не отдаст людям затонувшую лодку и она навсегда останется одной из его тайн.

ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ С-117, ПОГИБШИЕ 15 ДЕКАБРЯ 1952 ГОДА

Капитан 2-го ранга *Красников В.А.*
Капитан 2-го ранга *Вознюк С.Г.*
Капитан 3-го ранга *Нечитайло В.Ф.*
Капитан 3-го ранга *Лавриков А.М.*
Капитан-лейтенант *Карцемалов В.С.*
Старший лейтенант *Котов Н.С.*
Старший лейтенант *Янчев В.П.*
Старший инженер-лейтенант *Гутман Я.М.*
Старший инженер-лейтенант *Кардаполов А.М.*
Старший лейтенант медицинской службы *Коломиец А.Д.*
Лейтенант *Еременко А.И.*
Лейтенант *Винокуров И.Г.*
Старшина 1-й статьи сверхсрочной службы *Савенок Ф.М.*
Старшина 2-й статьи *Першаков А.П.*
Старшина 2-й статьи *Бочков В.Н.*
Старшина 2-й статьи *Михайлычев С.В.*
Старшина 2-й статьи *Богуш В.А.*
Старшина 2-й статьи *Литовченко П.К.*
Старший матрос *Григоров М.И.*
Старший матрос *Неволив И.Н.*
Старший матрос *Ставер Н.К.*
Старший матрос *Савченко Д.Н.*



Старший матрос *Иванов Г.М.*
Старший матрос *Крохалев С.Н.*
Старший матрос *Зюбин А.Н.*
Старший матрос *Торгашин Н.Ф.*
Матрос *Терехов Ю.Д.*
Матрос *Елагин М. .*
Матрос *Огнетов А.П.*
Матрос *Вельков А.И.*
Матрос *Вандышев Н.И.*
Матрос *Мухин В.А.*
Матрос *Мурабьев Е.А.*
Матрос *Кривцов И.И.*
Матрос *Татюник А.А.*
Матрос *Шихалев А.А.*
Матрос *Зоткин Т.И.*
Матрос *Ганжа Г.А.*
Матрос *Кузнецов В.А.*
Матрос *Рудковский И.Ф.*
Матрос *Королев В.Л.*
Матрос *Кальной И.П.*
Матрос *Зимнов И.П.*
Матрос *Кириллов В.С.*
Матрос *Варивода С.М.*
Матрос *Кацун Г.Я.*
Матрос *Сенин Г.А.*
Матрос *Кроваленко М.М.*
Матрос *Веселов Н.А.*
Матрос *Маркин Н.Д.*

ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ С-80, ПОГИБ-
ШИЕ 27 ЯНВАРЯ 1961 ГОДА

Капитан 3-го ранга *Ситарчик А.А.*
Капитан 3-го ранга *Николаев В.А.*
Капитан 3-го ранга *Осипов В.Е.*
Капитан-лейтенант *Песков А.В.*
Капитан-лейтенант *Гринчук А.М.*
Капитан-лейтенант *Черничко В.П.*



Инженер капитан-лейтенант **Жук Г.И.**
Старший лейтенант **Евдокимов А.Г.**
Старший лейтенант **Бонадыков Н.П.**
Старший лейтенант **Порутчиков Г.П.**
Старший инженер-лейтенант **Пролетин В.П.**
Лейтенант **Кирьяков И.В.**
Лейтенант **Ковтун Э.М.**
Инженер-лейтенант **Князев В.И.**
Лейтенант медицинской службы **Зубков В.И.**
Мичман **Боровой Г.М.**
Главный старшина **Тарасов В.Г.**
Главный старшина **Пургин А.Н.**
Старшина 1-й статьи **Серый В.Я.**
Старшина 1-й статьи **Герасименко В.Э.**
Старшина 1-й статьи **Алексеев Б.А.**
Старшина 1-й статьи **Шахин В.С.**
Старшина 2-й статьи **Ледник П.Ф.**
Старшина 2-й статьи **Зюзин Ф.Ф.**
Старшина 2-й статьи **Кочнев Ю.Н.**
Старшина 2-й статьи **Агibalов Ю.В.**
Старшина 2-й статьи **Хрипко Д.М.**
Старшина 2-й статьи **Григорчук В.А.**
Старшина 2-й статьи **Шеляко Ю.И.**
Старшина 2-й статьи **Гресев И.Г.**
Старшина 2-й статьи **Погорельый Н.Г.**
Старший матрос **Вояков В.А.**
Старший матрос **Бардин К.Ф.**
Старший матрос **Кожин А.А.**
Старший матрос **Воробьев В.Н.**
Старший матрос **Леонов В.С.**
Старший матрос **Казарян В.Г.**
Старший матрос **Савин Г.Н.**
Старший матрос **Крейдо В.Н.**
Старший матрос **Чапас Р.А.**
Матрос **Кошелев В.С.**
Матрос **Нидзельский Г.Н.**
Матрос **Никитин В.И.**



Матрос *Балборин В.Н.*
Матрос *Мязин М.Н.*
Матрос *Ульянов В.П.*
Матрос *Опарин А.Р.*
Матрос *Цыбин В.В.*
Матрос *Гулин В.Г.*
Матрос *Глазунов А.П.*
Матрос *Самохвалов А.Н.*
Матрос *Якунин Н.Д.*
Матрос *Мальков А.Н.*
Матрос *Исаков В.Г.*
Матрос *Чальцов А.Д.*
Матрос *Пилипенко В.П.*
Матрос *Чагило В.Н.*
Матрос *Шалагинов Ю.А.*
Матрос *Панферов В.В.*
Матрос *Туман В.Г.*
Матрос *Крюков А.А.*
Матрос *Родин Г.И.*
Матрос *Мертиков В.Н.*
Матрос *Машанов П.М.*
Матрос *Смолин Б.И.*
Матрос *Силаев Ю.А.*
Матрос *Кропачев А.А.*
Матрос *Дорокупая И.А.*

НАД БЕЗДНОЙ

За нашей подлодкой невидимый след.
Не будет ни криков, ни шума.
Возможно, вернемся, а может быть,
нет...
Но лучше об этом не думать!

Борис Орлов

Время неумолимо, и многие события, казавшиеся когда-то самыми значимыми и важными, сегодня забыты. И все же мы вновь обращаемся к дням минувшим, чтобы там найти ответы на вопросы дня сегодняшнего, вспомнить о людях, которых давно уже нет с нами.

...В те осенние дни 1962 года мир был на пороге катастрофы... От ядерного безумия человечество удержал тогда лишь один шаг. Среди тех, кто помог остановить надвигающийся апокалипсис, были и экипажи четырех подводных лодок Северного флота — герои этой книги.

В преддверии кризиса

Летом 1962 года Северный флот готовился к встрече Никиты Сергеевича Хрущева. Глава Советского государства засобирался на продуваемые ветрами берега Ледовитого океана не случайно. Именно здесь в фиордах древнего Мурмана обретал мощь морской ядерный щит державы, щит, которому предстояло отныне надежно охранять государство от всех превратностей большой политики.



Уже перед самым отъездом на Ленинградский вокзал Хрущев позвонил министру иностранных дел Громыко.

— Андрей Андреевич, что предлагаете делать по кубинскому вопросу?

— Думаю, что пора опубликовать заявление о нашей готовности оказать помощь Кубе, — ответил Громыко.

— Правильно, — одобрил предложение главы МИДа Хрущев. — Обязательно дайте отдельным параграфом, что руководство СССР не останется безразличным и к акту агрессии на Кубу!

В Мурманске на перроне поезд встречало руководство флота. Командующего Северным флотом адмирала Касатонова Хрущев принял прямо в своем вагоне. Попытку адмирала сделать официальное сообщение о силах флота и его базировании Хрущев пресек:

— Полный доклад, Владимир Афанасьевич, сделаете министру обороны. Мне же лучше расскажите, как осваиваете атомные подводные лодки. Присаживайтесь рядом.

Слушая Касатонова, он попутно задавал вопросы, а получив на них ответы, удовлетворенно кивал головой. Рассказав о первых успехах атомного флота, командующий остановился и на трудностях.

— Что ж, — резюмировал услышанное Хрущев, — главное, что атомные лодки уже начали плавать. Теперь нам только надо построить их достаточное количество!

Принесли чай... Обстановка стала совсем непринужденной, а Хрущев все расспрашивал и расспрашивал командующего о флоте, о людях, о кораблях.

На следующий день глава государства отправился осматривать новейшие боевые корабли, стоявшие у причалов Североморска. Однако особенно интересовали Хрущева все же атомоходы. Когда же на выходе в море ему продемонстрировали стрельбу баллистической ракетой из подводного положения, восторгу Никиты Сергеевича не было предела.

— Мы теперь с Америкой на «ты»! Знай наших! — говорил он радостно стоявшим рядом адмиралам Горшкову и Касатонову.

Узнав же от командующего флотом, что на базу только что прибыла, покориw Северный полюс, атомная подводная лодка «Ленинский комсомол», он решил лично вручить награды экипажу. 21 июля в гарнизоне Гремиха Хрущев пристегнул к парадным тужуркам



руководителей похода Золотые Звезды Героев. На обратном пути в Североморск глава государства, оставив свою многочисленную свиту, уединился с адмиралом Касатоновым на баке крейсера. Командующий, показывая на бухты Кольского залива, рассказывал о перспективах строительства флота.

— Хорошо! Хорошо! — кивал головой Хрущев. — И мы тоже не сидим сложа руки. Прежде всего ожидаем в этом году хороший урожай. Хорошо летаем и в космос! Крепнет лагерь социализма. Порядок и в Латинской Америке. Куба окончательно порвала с капитализмом.

Взгляд главы государства скользил по чахло-зеленым прибрежным сопкам. Думая о чем-то своем, он внезапно повернулся к Касатонову.

— А как обстоят у вас, Владимир Афанасьевич, дела с кормами?

Внезапный вопрос командующего врасплох, впрочем, не застал.

— Сейчас организуем опытный военный совхоз, сено на зиму уже заготовили, а вообще, конечно, заготавливать корма здесь, на Севере, тяжело! — ответил он.

Хрущев помрачнел.

— Пытайтесь все же искать резервы. Чем больше станете заготавливать здесь, тем легче нам будет снабжать вас с Большой земли!

Едва ступив на землю, глава государства засобирился в Москву. Дела не ждали, а новости из Кремля поступали тревожные...

«Холодная война» была в самом разгаре. Мир был хрупок, и люди с боязнью вслушивались в сводки последних известий. В Берлине возводили знаменитую стену, деля город на Западный и Восточный. Вокруг СССР как грибы после дождя появлялись американские базы. С берегов Потомака кричали во всеуслышание: «Лучше быть мертвым, чем красным!» А президент Джон Кеннеди, позволивший где-то по неосторожности обронить, что не желает быть не только красным, но и мертвым, обвинялся едва ли не в измене национальным интересам. Но главные события тех дней разворачивались вокруг небольшого острова, затерянного среди Карибского моря. Приход к власти на Кубе Фиделя Кастро вызвал в США настоящую



оторопь. Еще бы! Кастро во всеуслышание объявил, что намерен отныне не только дружить с Москвой, но и строить у себя на острове социализм! Можно ли было стерпеть столь дерзкое инакомыслие в какой-то сотне миль от своих берегов!

Уже с ноября 1961 года Пентагон разработал антикастровский проект «Мангуста», согласно которому предполагалось свергнуть кубинских коммунистов с помощью диверсантов. Одновременно Кубу изгнали из Организации американских государств. В ход было пущено все: пропаганда и запугивание, экономические санкции и подготовка десантной операции.

Не сидели сложа руки и на Кубе. Еще с 1960 года на остров из Советского Союза стали доставлять знаменитые «тридцатьчетверки» и самоходки, орудия и минометы, автоматы и боеприпасы. Затем настала очередь МиГов и Илов. Партизанское воинство Кастро на глазах обретало черты современной мобильной армии. В Пентагоне занервничали... и допустили промашку. Да какую! В апреле 1961 года на пляжи Плайя-Хирон была выброшена бригада вооруженных до зубов эмигрантов. Захватив плацдарм, десантники должны были удержать его в течение восьмидесяти часов. За это время спешно образованное «новое кубинское правительство» должно было попросить военной помощи у США, а затем в дело должны были вступить американские морские пехотинцы. Сорвалось! Мятежников сбросили в океан за семьдесят два часа...

Отныне Пентагон мог рассчитывать лишь на собственные силы. Теперь к вторжению начали готовиться основательно, по всем правилам военной науки. В апреле 1962-го провели учение «Лантфибекс» с высадкой морской пехоты на Пуэрто-Рико, в мае маневры «Квик-Кик» с 80 кораблями и 70 тысячами солдат. И снова американцы проглядели главное — чем больше они давили на Кубу, тем больше Кастро искал дружбы с Москвой, а та отвечала ему полной взаимностью.

Первым известил Кремль о возможном сближении наш тогдашний посол в Гаване Кудрявцев. Сразу же на остров был отправлен личный «разведчик» Хрущева — его дочь Хрущева-Аджубей. Она имела несколько доверительных бесед с женой Рауля Кастро, знаменитой Вильмой Эспин. Рассказ дочери еще больше убедил главу Советского государства в необходимости решительных мер для



защиты Кубы. Активно включились в кубинскую проблему КГБ и ГРУ. Когда же в апреле 1962-го в Крым к отдыхавшему Хрущеву срочно прилетел министр обороны Малиновский и сообщил, что американцы начали размещать свои ракеты в Турции, Никита Сергеевич был взбешен.

— Они дорого заплатят за эту наглость, — без обиняков заявил он маршалу. — У нас есть чем им достойно ответить!

В тот же день в Москву из Гаваны был в срочном порядке вызван вхожий в высшие круги кубинского руководства советник посольства Алексеев.

Первоначально единства во взглядах не было. И если министр обороны Малиновский был полностью за размещение ракет на Кубе, то Громыко относился к этой идее достаточно скептически, боясь международных осложнений. И все же окончательное решение о «кубинских» ракетах было принято. Случилось это 20 мая 1962 года. Именно эту дату и принято историками считать отправной точкой советско-американского столкновения на Карибах. Тогда же в Гавану вылетела и специальная делегация во главе с Рашидовым.

А Генеральный штаб уже приступил к разработке плана переброски на далекий остров оружия и техники, создания группы советских войск на Кубе (сокращенно ГСВК). Сама операция получила кодовое название «Анадырь». С названием недолго думали. Начальник Генштаба Захаров, вспомнив сталинский план 1950-х годов по созданию на Чукотке миллионной армии для нападения на Аляску в случае конфликта с Америкой, называвшийся «Анадырь», не мудрствуя лукаво, перенес название с чукотских карт на кубинские.

Тем временем на гаванском аэродроме уже приземлился правительственный Ту-104. Советскую делегацию встречали радушно. На первой же встрече с Кастро Рашидов без обиняков рассказал кубинскому лидеру о привезенных предложениях. Фидель, помолчав, ответил:

— Сказанное вами чрезвычайно интересно. Разумеется, такая мера сразу укоротит американцам руки. Кроме этого, думаю, что ваши ракеты помогут сбросить ярмо Вашингтона и другим латиноамериканским странам. Однако для окончательного ответа я должен посоветоваться со своими товарищами.



На следующий день советскую делегацию принимало уже все руководство Кубы: братья Кастро, Че Гевара, Освальдо Дортикос и Рамиро Вальдес. После недолгой беседы кубинцы согласились на размещение ракет. Чтобы не терять времени, в Москву для согласования конкретных действий вылетел Рауль Кастро. В обстановке строжайшей секретности он встретился с Хрущевым, Малиновским и главкомом Ракетных войск Бирюзовым. Разногласий во взглядах не было. Перед самым отлетом состоялась еще одна встреча, но уже в более расширенном составе. На ней помимо Хрущева, Малиновского, Захарова, Епишева и Бирюзова присутствовали главком ВВС Руденко и главком ВМФ Горшков. Когда решили принципиальные вопросы, перешли к частным.

— Мы считаем главной трудностью маскировку столь крупной операции, как переброска войск и техники через океан, — заявил Рауль Кастро.

— Это не проблема, — возразил Хрущев.

— Кроме того, — продолжал кубинец, — мы думаем, что необходимо опубликовать текст нашего соглашения для придания предстоящим мероприятиям законного характера. Из текста, кроме того, должно следовать, что окончательное решение о размещении ракет принято вами. Ведь у СССР огромный опыт и авторитет в международных делах!

— Все верно, — согласился Хрущев, — хотя ваши опасения совершенно напрасны. В случае раскрытия операции мы попросту вышлем в океан весь Балтийский флот!

Горшков, для которого последняя фраза была полнейшим откровением, лишь удивленно поднял брови. Так Военно-морской флот впервые был упомянут в связи с предстоящей операцией. И хотя главкому ВМФ была очевидна нелепица хрущевской фразы, ему, опытному моряку и тонкому политику, стало понятным, что в затеваемом противостоянии флоту отведена далеко не последняя роль.



Операция «Анадырь»

Разработка операции «Анадырь» в Генеральном штабе шла между тем полным ходом, и к середине мая план в общих чертах был уже готов. Согласно ему, к переброске на Кубу предполагались ракетная дивизия, две дивизии ПВО, четыре мотострелковых полка, части ВВС, соединение кораблей (какое, намечалось определить несколько позднее) и части береговой обороны, всего более шестидесяти тысяч человек.

18 мая в Генеральном штабе состоялось большое заседание по теме «Анадырь». От Военно-морского флота на него был приглашен начальник ГШ ВМФ адмирал Зозуля, но из-за болезни вместо него там присутствовал адмирал Сергеев.

В общих чертах структура ГСВК была такова: во главе всех войск стоял главком генерал армии Иса Плиев и начальник штаба генерал-лейтенант Акиндидов. Непосредственно на главкома замыкались и восемь заместителей по видам вооруженных сил. Заместителем главкома по ВМФ был назначен вице-адмирал Абашвили, прошедший войну на балтийских эсминцах и участвовавший в наиболее крупном морском бою в Ирбенах.

Ракетные войска ГСВК состояли из дивизии в сорок пусковых установок новейших по тому времени ядерных ракет Р-12 и Р-14. Войска ПВО: из 24 ракетных дивизионов, двух артиллерийских батарей и сорока истребителей МиГ-21. В состав ВВС входили: два полка крылатых фронтовых ракет, полк самолетов-ракетоносцев и вертолетный полк. Сухопутные войска состояли из четырех отдельных мотострелковых полков и тыла, включавшего и госпиталь на шестьсот коек.

Достаточно внушительно выглядела и предлагаемая к размещению на Кубе военно-морская группировка. На острове планировалось создать эскадру надводных кораблей в составе двух артиллерийских крейсеров 68-го проекта, двух ракетных эсминцев и двух эскадренных миноносцев. Кроме того, намечалось создание и эскадры подводных лодок, состоящей из дивизии ракетных дизельных подводных лодок (18-я дивизия подводных лодок) — семь единиц, и бригады торпедных подводных лодок (211-я бригада) — четыре подлодки. Кроме того, в состав эскадры должны были войти и



две плавбазы. Помимо присутствия крупных надводных кораблей и подводных лодок планировалось сформировать и отдельную бригаду ракетных катеров типа «Комар» из двенадцати единиц.

Кроме того, в состав группировки ВМФ должны были также войти и береговые части: ракетный полк береговых установок «Сопка», полк торпедоносцев-бомбардировщиков Ил-28 (33 самолета) и отряд судов обеспечения (два танкера, два сухогруза и одна плавмастерская).

Впервые после знаменитых средиземноморских кампаний XVIII—XIX веков создавалось столь мощное военно-морское объединение, которому предстояло выполнять боевую задачу вдали от метрополии, базируясь на иностранные порты.

Разумеется, на первом этапе наибольшую проблему приобретал вопрос переброски столь огромного количества войск и техники через океан. Воздушные перевозки отпали сразу — ведь первый прямой полет в Гавану был осуществлен только в июле 1962 года. Поэтому все взоры обратились к морскому транспорту. Но и здесь возникали трудности — ведь судам предстояло пройти около одиннадцати тысяч миль. К тому же было совершенно неизвестно, что могут предпринять американцы против растянувшихся по всему океану караванов. Не исключались провокации и их европейских союзников. Наиболее опасными участками кубинского маршрута представлялись датские и средиземноморские проливы, где преградить путь советским транспортам было проще простого.

Возникла и еще одна проблема — Советский ВМФ не имел в своем составе войсковых транспортов, чтобы быстро перевезти армейские части. Поэтому предстояло в кратчайший срок приспособить к переброске войск и боевой техники без малого восемьдесят пять гражданских судов. Их предстояло собрать, укомплектовать опытными экипажами и дооборудовать всем необходимым. Задача не из простых. Кроме этого, на суда ставилось и зенитное вооружение. Портами отправки определили следующие военно-морские базы: Балтийск, Лиепае, Николаев, Севастополь и Североморск. Гражданские порты для этой цели не подходили — они не обеспечивали скрытности.

13 июня 1962 года в Главный штаб ВМФ прибыла директива Генерального штаба № 79604 с указанием начать разработку мор-



ской части темы «Анадырь». Одновременно генерал армии Захаров распорядился выплатить всем участникам предстоящего похода на Кубу денежное содержание на три месяца вперед. Тем, кому предстояло идти на Кубу на борту гражданских судов, выдавалась гражданская одежда — отныне они становились агрономами и строителями, геологами и механизаторами. Для маскировки порта назначения было дано указание грузить валенки и полушубки, варежки и шапки-ушанки, причем все в количествах немислимых. Глядя на эти горы зимней одежды, бдительные шпионы должны были делать вывод, что русские собираются оккупировать то ли Гренландию, то ли Антарктиду.

Секретность была жесточайшая во всем. Легендировался каждый шаг. Распоряжения по теме «Анадырь» передавались только устно и шифром.

Для перевозки техники были заказаны специальные контейнеры, изготовление которых курировал лично предсовмина Косыгин. Контейнеры эти изнутри обивали железом, на случай, если американцам удастся проверять их содержимое рентгеновскими или инфракрасными лучами. К июлю все приготовления были закончены. Теперь ждали лишь сигнала к началу операции.

7 июля 1962 года в Кремле прошло секретное совещание, окончательно определявшее сроки «Кубинского похода». Круг лиц был крайне ограничен. От ВМФ присутствовал главком Горшков. Выслушав доклады ответственных о готовности, Хрущев тут же распорядился:

— Операцию начинаем немедленно!

В ночь с 7 на 8 июля от причалов отошли первые груженые войсками и техникой транспорты. «Анадырь» обрел жизнь! А спустя четыре дня в Гавану самолетом прибыла первая рекогносцировочная группа советских офицеров во главе с «товарищем Павловым». Так отныне во всех радиограммах и переговорах должен был именоваться генерал армии Плиев. В состав группы вошли и офицеры ГШ ВМФ, которым предстояло определить места базирования кораблей и начать подготовку к их приему.

Плиев со штабом убыли из Москвы в Гавану тремя транспортными самолетами Ту-114. Старшие офицеры переоделись в гражданскую одежду и были замаскированы под инженеров,



специалистов по сельскому хозяйству или техников по ирригации и осушению, следующих на Кубу в рамках обширной программы гуманитарной помощи.

В середине июля снялся со швартовых и вышел из Мурманска в порт Кабаньяс сухогруз «Мария Ульянова», намереваясь прибыть туда 26 июля. Он был первым судном из общего числа 385 транспортных грузовых судов, которым предстояло покинуть порты, разбросанные по всему Советскому Союзу, и направиться с военными грузами на Кубу. Операция «Анадырь» началась.

Как и предполагали в Генштабе, первые группы транспортов прошли незамеченными. Американцы просто не придали им значения. К началу сентября Военно-морской флот имел уже на Кубе полные запасы боеприпасов: снарядов, авиа- и глубинных бомб. Начали прибывать и ракетные катера, доставляемые сухогрузами.

Первый тревожный сигнал прозвучал 18 сентября, когда в Средиземном море у берегов Туниса американский фрегат запросил один из наших транспортов о характере груза. Ему ответили лаконично: «Сельскохозяйственные машины». Удовлетворившись ответом, американец отвернул в сторону. Вот как описывает свой переход через Атлантику полковник в отставке А. Коваленко, командовавший в то время полком ядерных ракет средней дальности: «Мы вышли из советского порта с приказом следовать к Гибралтару и там вскрыть ящик с соответствующими указаниями. В случае падения в воду или получения помощи судна под иностранным флагом мы должны были говорить, что работаем в «Автоэкспорте» и перевозим автомашины в Гавану.

В то же время был получен приказ воспрепятствовать и отразить любое пиратское нападение или попытку абордажа, для чего у нас имелась батарея 37-миллиметровых пушек и 12 крупнокалиберных пулеметов, спрятанных в ящиках для автомобилей, а также личное оружие. С момента выхода начались соответствующие тренировки для успешного выполнения поставленной задачи. По достижении Гибралтара ознакомились с указаниями, в которых уточнялось, что надо взять курс на Азорские острова и там вскрыть пакет с определенным наименованием.

Когда прибыли в указанный пункт и открыли конверт, смогли прочесть: направляться в порт Мариель (Куба).



После Азорских островов против нас постоянно велась воздушная разведка, и отмечалось частое появление перископов, хотя нельзя было определить, американских или советских подводных лодок. С тем чтобы личный состав полка максимально был похож на членов экипажа, было приказано находиться на верхней палубе по 25—30 человек, которые сменялись через определенные промежутки времени, так как всего в полку было 1200 человек. Весь личный состав следовал во внутренних помещениях и, вследствие высокой температуры, там требовалось использовать шланги для освежения людей водой».

Из воспоминаний бывшего работника контрразведки ВМФ контр-адмирала А. Тихонова, принимавшего непосредственное участие в переброске войск на Кубу: «Название операции «Анадырь» наводило на мысль о Севере. Для подтверждения этой легенды на некоторых судах команде выдавались лыжи, печки, полушубки. Никто не знал, куда идут суда. Капитанам и начальникам эшелонов выдавалось три пакета — № 1, 2, 3. На первом пакете была надпись «Вскрыть после оставления территориальных вод СССР», на двух других никаких надписей не было. В пакете № 1 говорилось, что пакет № 2 вскрыть после прохода Босфора и Дарданелл. В пакете № 2 предписывалось вскрыть пакет № 3 после прохода Гибралтара. В пакете № 3 содержался приказ: «Следовать на Кубу». Оружие поступало под видом народнохозяйственных грузов, так как на Кубе в это время велись поиски нефти, железа, никеля, фосфатов нашими специалистами.

В тех случаях, когда невозможно было скрыть вооружение из-за размеров и конфигурации, скажем, ракеты Р-12, самолеты, вертолеты, по договоренности с кубинской стороной, наши военнослужащие переодевались в кубинскую военную форму. А в газетах сообщалось, что в данном районе проходят учения».

К первому сентября Советский ВМФ уже переправил в Маризель полный дополнительный комплект запасных частей, боеприпасов и ракет. После этого суда начали доставку малых ракетных патрульных катеров, предназначенных для обороны побережья. Катера должны были послужить защитой от амфибийных сил и должны были быть срочно доставлены на место, чтобы сорвать американское вторжение, а поэтому их следовало доставить в первую очередь.



В начале сентября пришло время грузиться на суда для убытия на Кубу и для трех полков баллистических ракет средней дальности. Баллистические ракеты было решено грузить в Севастополе. В закрытом Севастополе легче обеспечивалось сохранение тайны. По прибытии в Севастополь три полка ракетных войск встали лагерем и спокойно загрузились на грузовые суда с большими крышками на трюмах. Первая партия ракет средней дальности была погружена на борт сухогруза «Полтава» в отдаленной от города Казачьей бухте.

Несколько тысяч солдат и офицеров ракетчиков разместились там же в трюмах. Там им предстояло провести более трех недель, страдая от качки и жары. Только ночью, небольшими группами, разрешалось подниматься наверх. Американские разведывательные самолеты совершали облеты судов, но, так и не смогли определить характер груза. Та фаза операции, на которой производились переброски, была колоссальной по объему и на первых порах не привлекала ненужного внимания.

С течением времени, однако, американцы, заподозрив неладное, увеличили количество полетов самолетов-разведчиков и стали с большим вниманием следить за нашими торговыми судами, следующими в Карибское море. В начале сентября советские суда «Индигоирка» и «Александровск» покинули порт Североморск и, совершив 18-дневный переход, прибыли в порт Мариэль с грузом ядерных боеголовок, складированных прямо на верхней палубе. «Индигоирка» доставила восемьдесят боеголовок для крылатых ракет, стоявших на вооружении ракетных катеров, шесть ядерных боеголовок для морских бомбардировщиков Ил-28, и дюжину ядерных боеголовок для ракет «Луна», имевших малый радиус действия и предназначенных для защиты Кубы. «Александровск» был загружен двадцатью четырьмя боеголовками для ракет Р-14, имевших дальность полета более трех тысяч километров. Боеголовки оставались в трюмах корабля, стоявшего в порту Ла Исабелла, в ожидании прибытия самих ракет. Переход этих двух судов прошел нормально и, хотя они и были обнаружены и сфотографированы американскими разведывательными самолетами, не вызвал особой тревоги. В 1962 году еще не было возможности обнаруживать ядерное оружие с помощью детекторов гамма- и нейтронного излучения. Указания капитанам «Индигоирки» и «Александровска» по поводу их самообо-



роны гласили: «Относительно самообороны судов «Индигирка» и «Александровск» во время плавания по доставке специального груза от пиратских кораблей и самолетов, то они вооружены двумя 37-мм зенитными автоматическими пушками с боекомплектom 1200 снарядов на каждую пушку. Открывать огонь только в случае попытки захвата или потопления вашего судна, с одновременным докладом о такой попытке в Москву».

К середине сентября ядерные боеголовки для ракет средней дальности Р-12 «Сопка» (дальность полета две тысячи километров) и средних бомбардировщиков Ил-28 уже были на Кубе. Средний бомбардировщик Ил-28 имел боевой радиус около тысячи километров и был дооборудован на Кубе в носитель ядерного оружия, способный взять шесть атомных бомб мощностью 8—12 килотонн каждая. Транспорт выгрузили первые шесть средних бомбардировщиков из транспортной упаковки на базу кубинских ВВС в Сан Хулиан. «Ил-28» были самолетами морской авиации и могли брать на борт кроме всего прочего еще глубинные бомбы, в том числе и атомные.

Ядерные боеголовки для этих ракет хранились в Санта Круз дель Норте. К началу третьей недели сентября на Кубу было отправлено 129 судов, из которых 94 уже прибыли в свои порты назначения, а 35 все еще находились на переходе. Погрузка в советских портах оставшихся грузов должна была завершиться до 20 октября, а прибытие последних судов на Кубу было намечено до 5 ноября, т.е. до выборов в конгресс США.

Первый серьезный тревожный звонок прозвучал 18 сентября, когда фрегат ВМС США, находившийся в Средиземном море у берегов Туниса, запросил советское торговое судно о характере его груза.

— Сельскохозяйственные машины! — ответил капитан.

Однако его палубный груз состоял из трех крупных упаковок неправильной формы, в которых находились разобранные части фюзеляжей трех средних бомбардировщиков Ил-28. Американцы заподозрили неладное и доложили по команде, что палубный груз напоминает замаскированные самолеты. Советским торговым судам было приказано, в случае запроса о характере груза, говорить,



что это изделия автомобильного экспорта или сельскохозяйственные машины, следующие в Гавану. Первоначально капитаны судов, выходя в море, не знали своего конечного пункта прибытия, им предписывалось общее направление движения на Азорские острова, и там, в определенной точке, им надлежало вскрыть запечатанные конверты, в которых содержались указания о дальнейшем маршруте вплоть до пунктов прибытия на Кубе. Таким образом, не достигнув Азорских островов в центре Атлантики, не было возможности ненароком узнать свой конечный пункт. На судах, которые перевозили на Кубу личный состав четырех мотострелковых полков, запрещалось одновременно выпускать на верхнюю палубу более 25—30 человек, остальные должны были оставаться внизу, в условиях крайне повышенной температуры и влажности, которые становились непереносимыми в Саргассовом и Карибском морях. После первой ходки туда и обратно и находясь под загрузкой для последующего выхода в море, большинство капитанов уже прекрасно знали, что они будут совершать рейсы только в кубинские порты.

Тем временем военные суда и самолеты-разведчики США начали проявлять интерес к проводимым масштабным морским перевозкам и предпринимать более энергичные усилия по идентификации груза советских судов. В тех случаях, когда размеры и конфигурация груза — такого как самолеты, вертолеты, грузовые автомобили и БТРы — вынуждали перевозить эту технику на палубе, то оборудование накрывалось, а самолеты разбирались, упаковывались в контейнеры и также накрывались. Однако полностью скрыть все грузы было невозможно, и вскоре разведывательные корабли и самолеты США определили, что началась масштабная переброска военных грузов морским путем. Военнослужащие на борту судов были в гражданской одежде. На Кубе разрешалось носить кубинскую военную форму, однако большинство из них оставались в штатском. Связь между Министерством обороны и судами, привлеченными к морским перевозкам, обеспечивалась через курьеров, радио и телефон для передачи сообщений не применялись.

19 сентября ГК ВМФ адмирал флота С.Г. Горшков доложил в Министерстве обороны о натовских учениях «Фоллекс-62», район проведения которых охватывал всю Европу, Средиземное море и Северную Атлантику. Горшков сделал вывод, что учения являются



частью текущих маневров, в ходе которых силы НАТО отрабатывают переход к полномасштабной ядерной войне.

Штаб ВМФ с опаской наблюдал за усилением активности ВМС США в Атлантике. Помимо этого учения началось одновременно и крупномасштабное совместное амфибийно-десантное учение флота и морской пехоты США. Учение носило наименование «Операция «Ортсак», т.е. Кастро, если прочесть справа налево. Десантирование отрабатывалось на острове Вьекес вблизи Пуэрто-Рико. Но было совершенно очевидно, что это явная отработка вторжения на Кубу.

19 сентября 1962 года, в связи с усилением разведывательной активности со стороны Соединенных Штатов и втайне опасаясь, что секрет грузов будет раскрыт, премьер Хрущев обязал советский Генеральный штаб послать всем советским торговым судам телеграмму со следующими инструкциями: «Советские суда являются частью Советского Союза и любое открытое нападение на них со стороны иностранных кораблей или самолетов представляет собой акт агрессии против СССР. В случае обстрела иностранными самолетами или кораблями, капитан имеет право открыть огонь. Капитан судна, подвергшегося нападению, обязан принять все необходимые меры по поддержанию порядка. При докладе об атаке со стороны противника сообщение об атаке подлежит кодированию».

Маршал Малиновский настоял на том, чтобы «Операция «Кама» продолжалась по плану, без привлеченная крейсеров и эсминцев, и что нам достаточно иметь в районе Кубы, в качестве сдерживающего фактора, несколько подводных лодок с ядерными торпедами на борту.

Чрезвычайные меры скрытности способствовали успеху этапа переброски операции «Анадырь», но когда суда разгрузились, а личный состав и техника перебазировались на пусковые позиции, прятать их стало все труднее и труднее. Из-за частых полетов американских самолетов-разведчиков советские военнослужащие на Кубе передвигались к своим казармам только в ночное время и были прозваны кубинцами «ночные ползуны».

В связи с усилением американской разведки торговых судов, участвующих в «Операции «Анадырь», всем судам советского Морфлота 27 сентября была передана следующая телеграмма:



«В том случае, когда невозможно защититься от вооруженной атаки вашего судна со стороны иностранных военнослужащих, силой проникающих на него, старший перевозимого судном воинского подразделения должен уничтожить все имеющиеся на борту документы, содержащие военные или государственные секреты. При угрозе захвата наших судов иностранными судами капитан и старший перевозимого воинского подразделения противодействуют атаке и проникновению на судно и, в случае необходимости, топят его, используя все средства для спасения экипажа — в соответствии с указаниями Морфлота».

Однако время шло, и все нарастающий поток транспортов на Кубу не мог ускользнуть от внимания Пентагона. Американцы энергично принялись выяснять характер перевозимого груза. Начались облеты судов самолетами. Чтобы лучше разглядеть, что же находится на палубах советских транспортов, американцы летали на столь малой высоте, что едва не задевали верхушки мачт.

Лихачество не осталось безнаказанным. В конце сентября США понесли свою первую потерю в надвигающемся кризисе. Облетая теплоход «Ленинский комсомол», не справился с управлением и врезался в волны американский патрульный самолет. Тем временем благополучно завершили свой переход из Североморска на Кубу транспорты «Индибирка» и «Александровск», за передвижением которых следили особо, в трюмах «Индибирки» и «Александровска», перевозились ядерные боеголовки.

А Кеннеди продолжал стягивать кольцо своих сил вокруг острова. Вооруженные силы США получили приказ об открытии ответного огня по кубинским кораблям и самолетам на поражение в случае, «если они будут обстреливать транспортные средства США в нейтральных водах и воздушном пространстве».

На кубинской военно-воздушной базе Сан-Хулиан в это время уже в спешном порядке выгрузили из контейнеров и собрали шесть первых машин Ил-28 морской авиации. Помимо обычных бомб и торпед каждый Ил мог брать к себе на борт и атомную бомбу мощностью в двенадцать килотонн. Таких бомб в боезапасе полка было шесть. А ведь каждый удачно нанесенный ядерный удар означал неминуемый конец любого, даже самого мощного, американского авианосного соединения. Остатки растерзанных атомными взры-



вами эскадр должны были добивать ракетные катера, также уже доставленные на остров. Два их дивизиона базировались на порт Мариель, а один на Банес. Успешно был перевезен на Кубу и полк ракет «Сопка». Ракетные дивизионы быстро заняли позиции на острове Пинос, в Санта-Крус-дель-Норте, Сьенфуэгосе и Банесе, надежно прикрыв все десантоопасные направления. К «Сопкам» тоже доставили ядерный боезапас, не оставив тем самым американским морским пехотинцам ни одного шанса на успех.

Активизация американской авиации, начавшей облет почти каждого идущего к Кубе судна, вызвала озабоченность руководства Министерства обороны СССР и правительства. 25 сентября на заседании Совета Оборона было решено во избежание обострения ситуации в Атлантике отменить поход на остров формирующейся эскадры надводных кораблей и отряда вспомогательных судов из состава Северного, Балтийского и Черноморского флотов.

Нам сегодня неизвестно, что думали по этому поводу тогдашние руководители ВМФ. Однако можно предположить, что решение о расформировании эскадры не вызвало у них особого энтузиазма. Ведь военно-морская группировка сразу же лишалась своей основы, а впереди было возможное противостояние всему американскому флоту. Но Хрущев с Малиновским все же подтвердили Горшкову, что, несмотря на отмену похода надводных кораблей, перебазирование на Кубу подводных лодок остается в силе.

— Вам, Сергей Георгиевич, — обратился к главкому ВМФ Малиновский, — необходимо провести операцию скрытно и стремительно. Лодки с ядерным боезапасом — это прекрасный фактор устрашения, который должен отбить у американцев всякую охоту подойти к острову.

— Подготовка к походу уже началась. Все идет по плану. Подводники свою задачу выполняют, — ответил Горшков.

Бригада специального назначения

Буквально через несколько дней после принятия решения о проведении операции «Анадырь» на Северном флоте приступили к формированию нового соединения — бригады подводных лодок,



которым предстояло базироваться на Кубу. Создаваемая бригада получила тактический номер «69» и в ее состав были отобраны четыре новейшие торпедные дизельные подводные лодки 641-го проекта из состава 4-й эскадры подводных лодок Северного флота, базирующиеся на Полярный: Б-4, Б-36, Б-59 и Б-130. Все четыре лодки 1959—1960 годов постройки, укомплектованы подготовленными экипажами и опытными командирами. И офицеры, и матросы уже неоднократно участвовали в дальних походах и несении боевых служб. К примеру, командир Б-36 капитан 2-го ранга Дубивко более девяти лет командовал лодками различных проектов, водил свои корабли и в дальние походы. Сама Б-36 вошла в строй только в 1960 году. Успела совершить переход на Север вокруг Скандинавии, принять участие в учениях в Баренцевом, Норвежском и Гренландском морях. Операция по переброске подводных лодок на далекий карибский остров получила наименование «Кама». Все, относящееся к «Каме», секретилось строжайше, но, как это чаще всего бывает, чем больше напускали вокруг тумана, тем больше рождалось всевозможных слухов.

По существу, подготовка к походу началась гораздо раньше, еще в начале 1962 года. К апрелю все четыре подводные лодки прошли предпоходовый ремонт и докование на ремонтном заводе поселка Роста. Тогда же был сформирован и штаб бригады, который возглавил капитан 2-го ранга В. Архипов. Командиры лодок, не теряя времени даром, изучали известные им тактические приемы противолодочных сил ВМС США.

До сентября подводные лодки стояли в Полярном, а затем по приказу командующего флотом перешли в бухту Сайда, где и начали окончательную погрузку боезапаса, топлива и продовольствия. Причина перебазирования в отдаленную бухту была проста — по Полярному поползли слухи, что лодки направляют в опасный поход куда-то к берегам Америки. Заволновались жены. Пришлось решить вопрос разом: лодки ушли, и разговоры сами собой прекратились.

О конечном пункте похода не знал никто. Флагманскому штурману бригады капитану 3-го ранга Любичеву было велено получать карты... всего Мирового океана. Заваливая свои рубки бесчисленными горами зеекарт, штурманы мрачно шутили:



— Мы теперь как «Наутилус» Немо, можем плавать везде и всюду.

В самом Полярном под началом начальника береговой базы бригады полковника Сергеева грузили запчасти и бригадную документацию на арендованные у Министерства морского флота транспорты. На тех же транспортах должен был совершить переход на Кубу и сам личный состав береговой базы.

Подготовку лодок к походу курировали лично командующий флотом адмирал Касатонов и член военного совета контр-адмирал Сизов. Особое внимание уделялось исправности механизмов, укомплектованности лодок офицерами и личным составом, соответствию нормам запасов продовольствия и ЗИПа. Командующий лично занимался с командирами кораблей и вопросами тактической подготовки. Но и сам Касатонов многого не знал. Москва в лице главкома Горшкова, оставив на командование Северным флотом все технические проблемы, вопросы планирования и организации похода взяла на себя. Попытки Касатонova принять участие в составлении походных документов были немедленно отвергнуты. Аргументировалось все просто: «В интересах сохранения секретности». В результате ни командующий флотом, ни его штаб не знали даже, какая конкретная боевая задача ставится уходящим подводным лодкам. В чем тут было дело, неясно и до сегодняшнего дня. В личных ли амбициях главкома, пытавшегося таким образом не допустить к руководству «историческим» походом своего однокашника по училищу, в особых ли указаниях на этот счет со стороны Министерства обороны?

А буквально перед выходом в море в 69-й бригаде произошло ЧП, да какое. Выходить в поход отказался не кто иной, как сам командир бригады контр-адмирал Евсеев. Сославшись на больные ноги, комбриг срочно лег в госпиталь. Единственное, что успел сделать Евсеев за время своего командования сформированной бригадой, так это провести с командирами лодок контрольное занятие по правилам плавания в Кольском заливе. Узнав о поступке Евсеева, Горшков пришел в ярость. Встал вопрос о привлечении струсившего контр-адмирала к суду военного трибунала. Забегая вперед, скажем, что до суда дело не дошло, так как выметать сор из избы не хотелось никому, да, видимо, в конце концов просто сжа-



лились над бывшим комбригом. Евсеев был попросту комиссован и отправлен в отставку.

А ситуация складывалась чрезвычайная. Главнокомандующий связался по телефону с адмиралом Касатоновым:

— Владимир Афанасьевич, необходимо срочно подыскать замену Евсееву, время не ждет. Нужен опытный и авторитетный руководитель.

— Такая кандидатура у меня есть, — ответил все уже давно решивший Касатонов. — Предлагаю назначить командира 211-й бригады капитана 1-го ранга Агафонова. Опытнейший подводник.

— Справится ли? — в голосе Горшкова чувствовалось сомнение.

Главком еще не принял решения и ждал от командующего Северным флотом последнего слова.

— Безусловно, — лаконично ответил Касатонов. — За Агафонова я ручаюсь, как за самого себя.

— Хорошо, — согласился главком. — Утверждайте.

На следующий день на срочно созванном военном совете Северного флота кандидатуру капитана 1-го ранга Агафонова утвердили. А тем же вечером Москва сообщила о соответствующем приказе министра обороны. На сборы вновь назначенному комбригу дали всего два часа. В ночь на 1 октября он катером прибыл в бухту Сайда, где завершали свою подготовку к походу все четыре подводные лодки. Когда Агафонов ступил на причал, субмарины загружали уже последние торпеды. Весь район стоянки лодок был оцеплен патрулями. На каждую из уходящих в море субмарин помимо обычного боезапаса грузили и по одной особой торпедой с ядерной боеголовкой.

Кто может лучше сказать о своем начальнике, как не его бывший подчиненный? Вот как характеризует комбрига Агафонова бывший в ту пору командиром подводной лодки Б-130 Н. Шумков: «Об этом подводнике можно говорить очень долго и только хорошо. Исключительно грамотный, по-отечески требовательный и заботливый. Сколько знал я Виталия Наумовича, никогда, ни при каких обстоятельствах он не повышал голоса на подчиненных, а ведь обстановка в море складывалась разная. Мы, командиры лодок, его уважали искренне. Сейчас с высоты прожитых лет могу сказать,



что, видимо, не случайно в трудную минуту выбор командования пал именно на этого человека. Вряд ли кто-нибудь иной справился бы с возложенной на него задачей более успешно».

Как показали последующие события, выбор адмирала Касатонова оказался на редкость удачным и, может быть, вообще единственно верным в той неприятной ситуации.

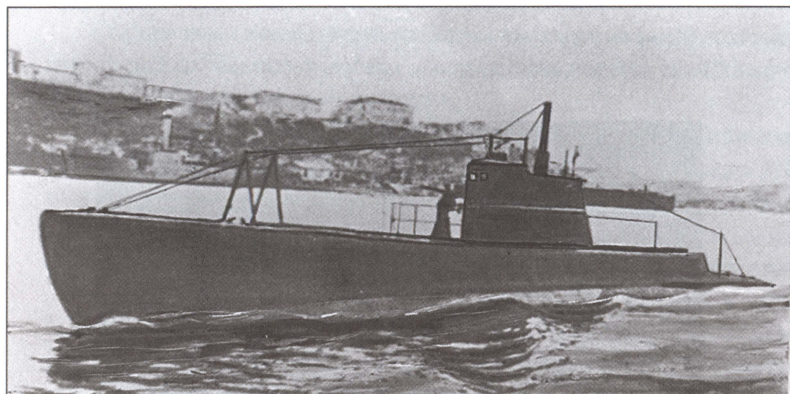
Нового комбрига личному составу бригады здесь же на причале представил командующий эскадрой контр-адмирал Рыбалко. Не успели офицеры и матросы разойтись по кораблям, как снова был сыгран большой сбор. На этот раз подошел катер с первым заместителем главнокомандующего ВМФ СССР адмиралом Фокиным и начальником штаба Северного флота контр-адмиралом Россохо. Адмирал Фокин по распоряжению главкома лично курировал уходящие лодки. Кроме этого, была и еще одна причина приезда адмирала в бухту Сайда. По каналам органов безопасности до Москвы дошли слухи, что личный состав подводных лодок якобы опасается своих собственных торпед с ядерными боеголовками. Моряки будто бы боятся, что при их выстреле может погибнуть и сама стрелявшая субмарина. Поэтому Фокину было приказано одновременно со всеми его другими делами успокоить экипажи подлодок. Как оказалось на самом деле, дошедший до Москвы слух был ложным и офицеры четырех субмарин с недоумением слушали разъяснения московских инспекторов о безопасности ядерных торпед.

Вспоминает бывший командир 69-й бригады подводных лодок, а ныне контр-адмирал в отставке В. Агафонов: «Хотя и не было времени на формальный прием дел и вступление в командование бригадой, мое положение облегчалось тем, что все подводные лодки были переданы в состав 69-й бригады из состава 211-й, которой я ранее командовал. Там они еще до передачи прошли весь курс боевой подготовки и были введены в состав боевого ядра флота. Все командиры подводных лодок были мне хорошо знакомы, известен был и уровень их подготовки. Команды лодок были укомплектованы личным составом в основном за счет моей же бывшей 211-й бригады. Таким образом и состоялось мое назначение и вступление в новую должность».

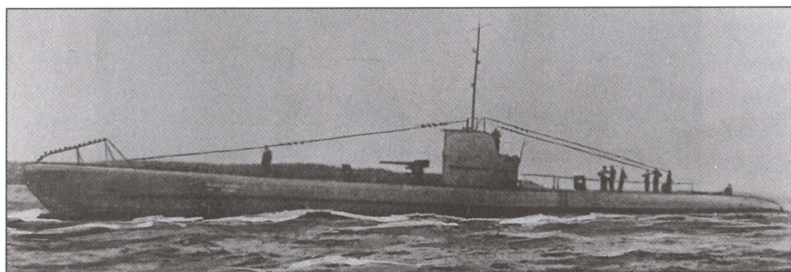
Осмотрев подводные лодки, адмирал Фокин собрал экипажи на плавбазе «Дмитрий Галкин». Речь его была недлинной:



Адмирал Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецов



*М-200 в годы войны.
Полярный. 1944 г.*



*М-200 в море.
Фото 1955 г.*



*Командир М-200 капитан-лейтенант Б. Родионов.
Кронштадт. 1956 г.*



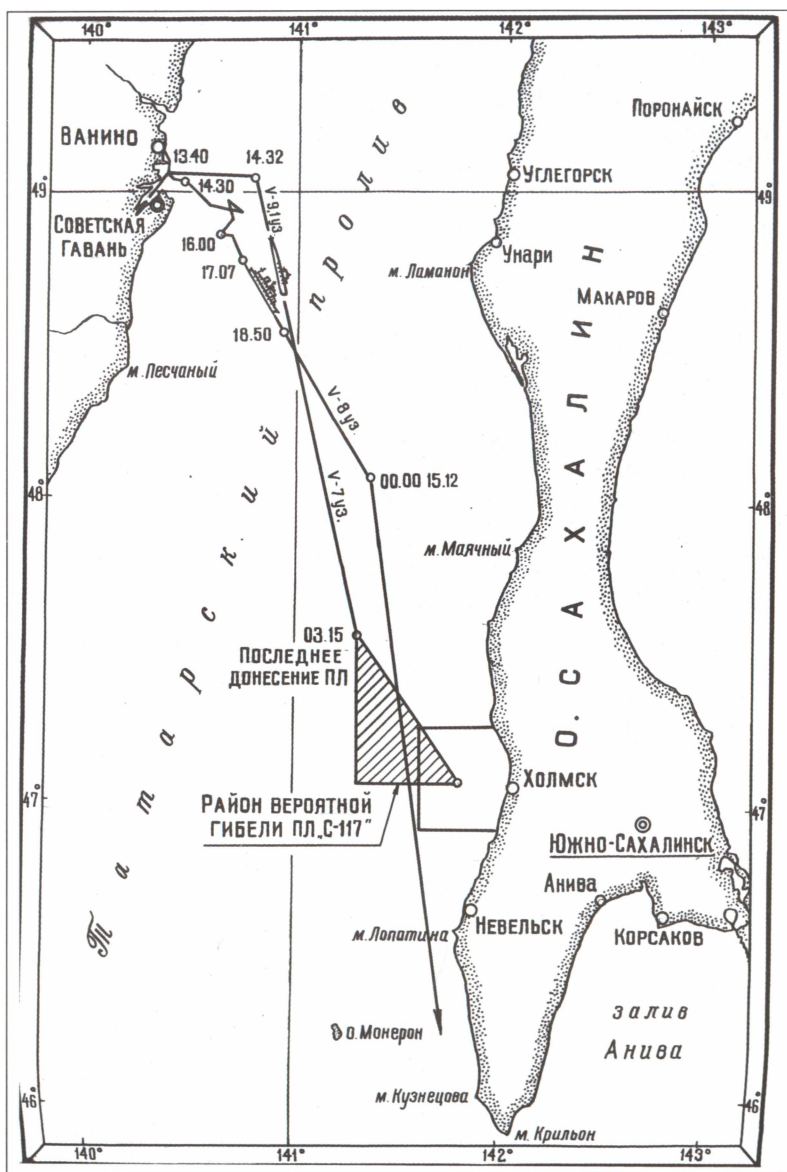
Памятник морякам М-200 в Палдиски (Эстония)



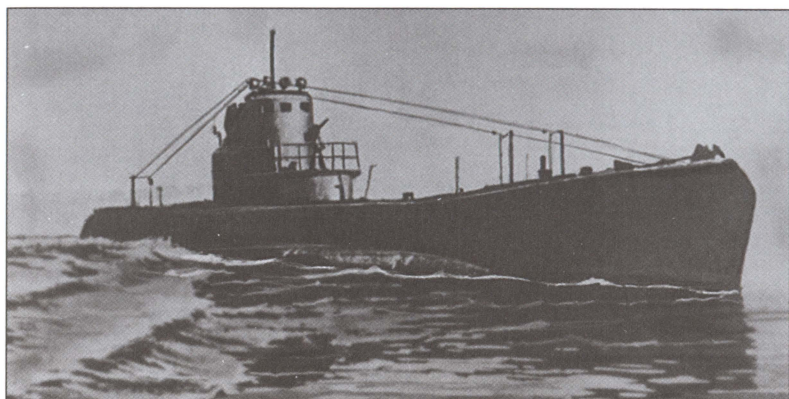
*Старший помощник
командира
С-117 В. Корцемалов*

*Начальник штаба бригады
подводных лодок
капитан 2-го ранга
Ю. Бодаревский*

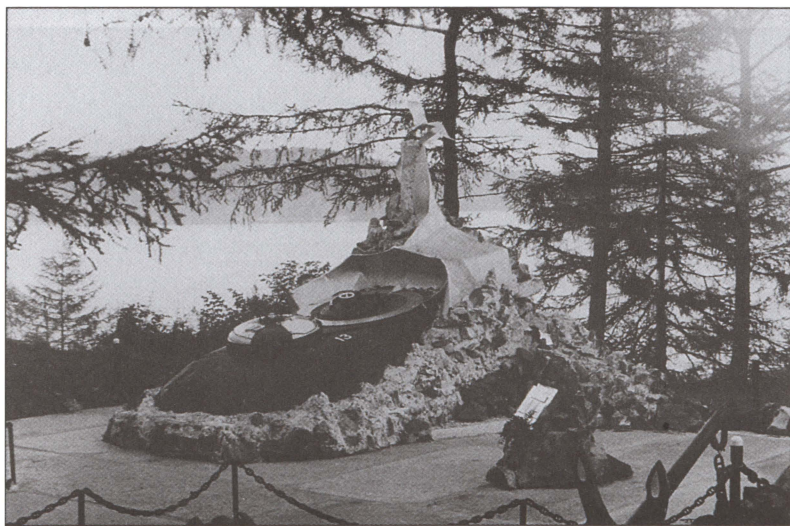




Район гибели подводной лодки С-117



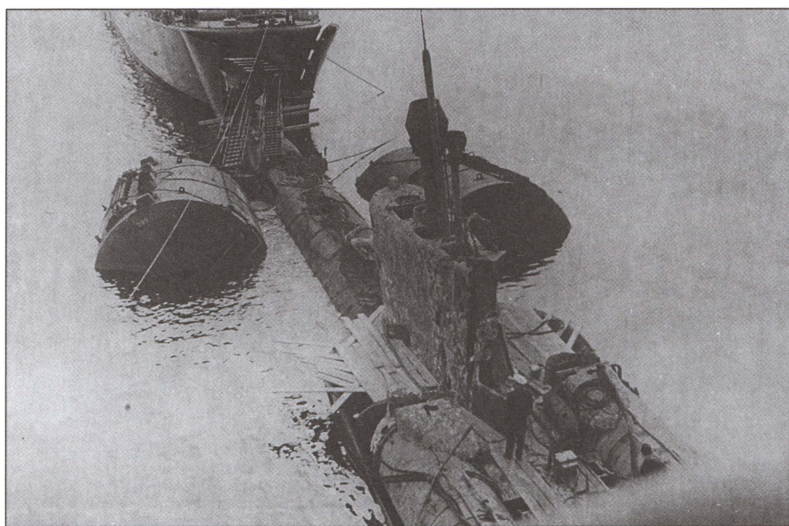
С-117 в море



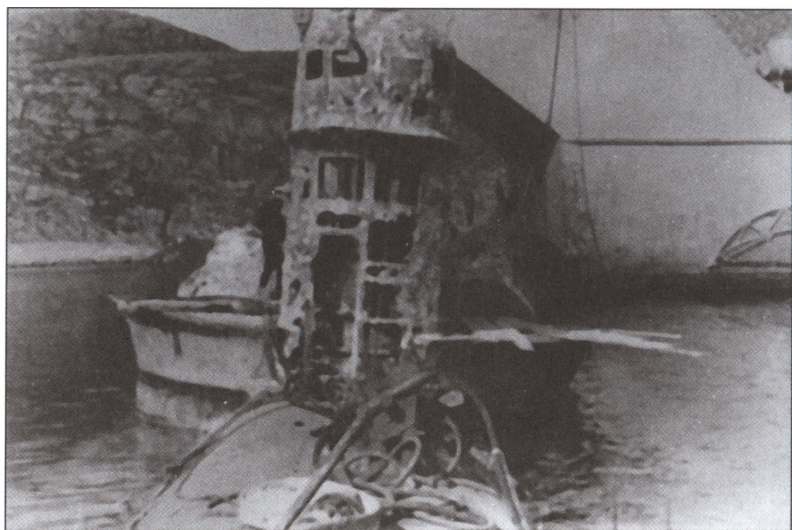
*Памятник подводникам С-117.
Советская Гавань*



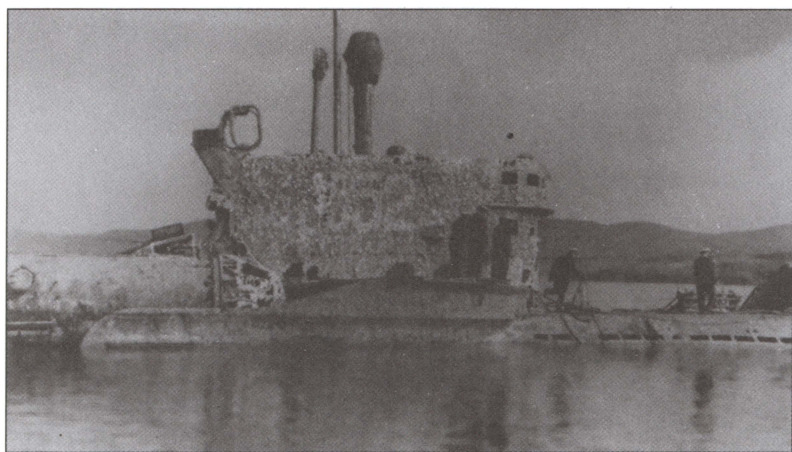
*В бухте Тириберка.
В центре — С-80. Слева — спасательное судно «Карпаты».
Справа — два десантных корабля*



*Поднятая на поверхность С-80.
На заднем плане средний десантный корабль*



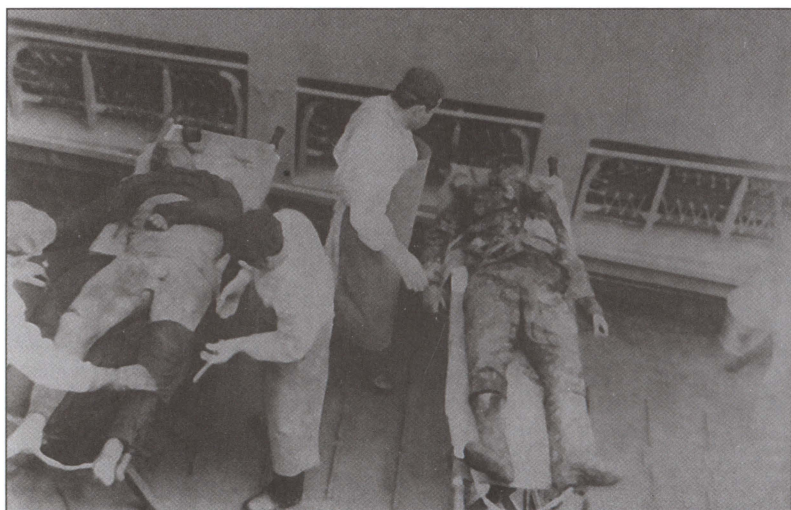
С-80 в бухте Тириберка



*Члены правительственной комиссии осматривают поднятую
С-80*



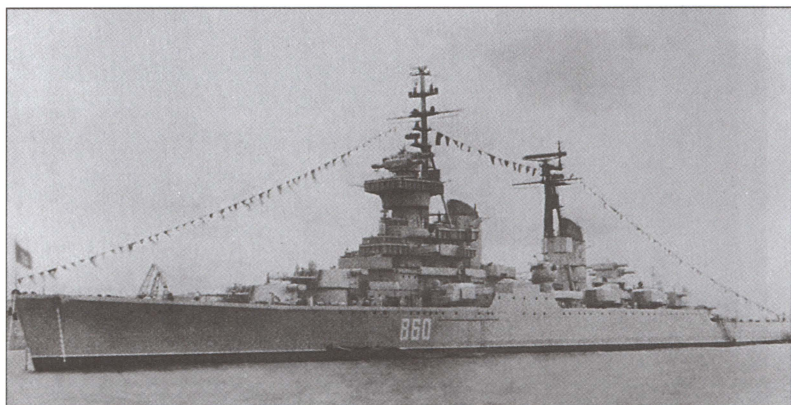
Носовой (торпедный) отсек С-80 после осушения



Врачи осматривают погибших подводников с С-80



Подводная лодка 62-й бригады выходит из Полярного в поход



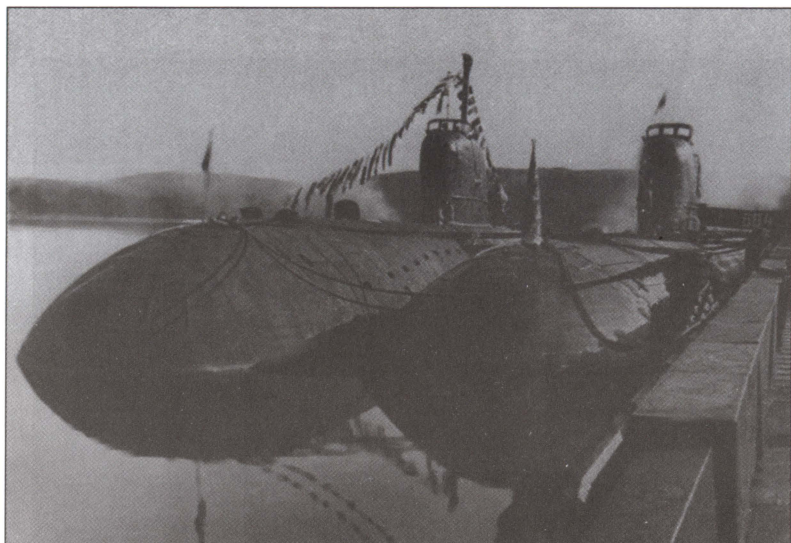
Легкий крейсер Черноморского флота «Михаил Кутузов»



Подводная лодка у борта плавбазы. Куба. 1962 г.



Легендарный «Фокстрот»



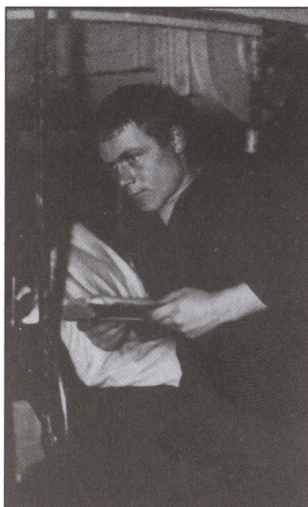
*К-8 стоит первым корпусом у причала Гремихской ВМБ.
Лето 1969 г.*



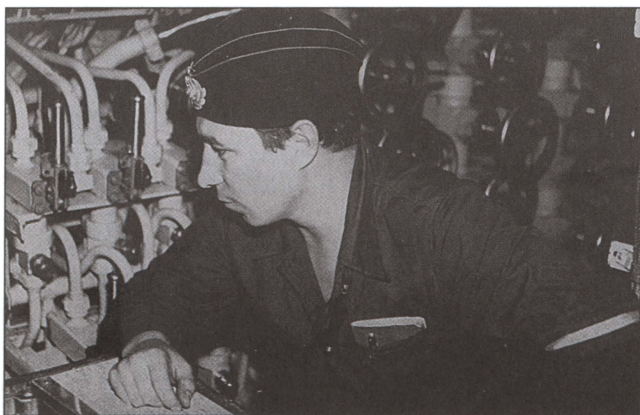
*Один из последних семейных вечеров офицеров К-8.
В центре — командир подлодки капитан 2-го ранга В. Бессонов*



*Мичман С. Посохин
несколько часов в одиночку
сражался с пожаром
в 3-м отсеке*



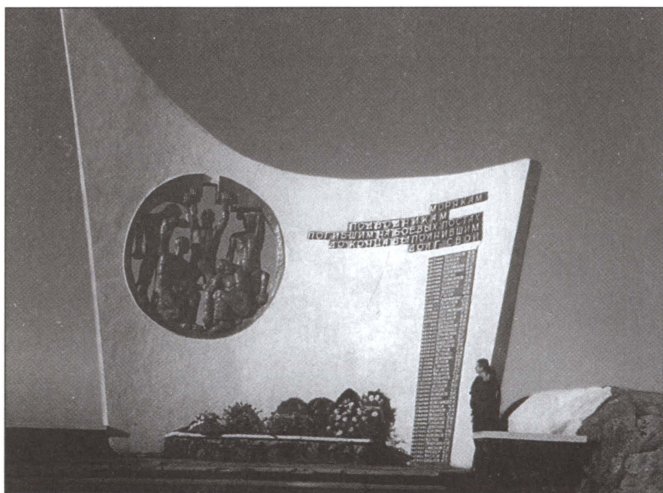
*Старшина 1-й статьи
Л. Чекмарев.
Отказавшись покинуть АПЛ,
он останется до последней
минуты жизни рядом
с командиром*



*Командир дивизиона капитан 3-го ранга В. Хаславский. Именно он
со своими товарищами ценой жизни заглушили ядерный реактор*



*Оставшиеся в живых члены экипажа К-8.
Слева направо: капитан 1-го ранга в отставке П. Петров,
капитан 2-го ранга в отставке Г. Симаков,
вице-адмирал в отставке О. Фалеев*



Памятник погибшим подводникам К-8 в Гремихе



— Товарищи! Вашей бригаде предстоит выполнить специальное задание советского правительства: совершить переход через океан к новому пункту базирования в одной из дружественных нам стран. Задача важна и ответственна. Особое внимание обращаю на сохранение секретности и высокой бдительности. Желаю счастливого плавания и успешного выполнения задачи!

После роспуска строя Фокин вручил комбригу большой пакет, опечатанный печатью Главного штаба ВМФ с грифом «Совершенно секретно».

— В этом пакете еще четыре пакета с постановкой конкретных задач на переход командирам лодок, — сообщил адмирал Агафонову. — Пакеты раздадите командирам перед самым выходом, а вскрыют они их только по выходе из Кольского залива. Никому из экипажей никаких данных о маршруте до этого времени не сообщать. Будущий пункт базирования и страну, куда направляетесь, сообщите людям только с выходом в океан.

Затем, понизив голос, Фокин добавил:

— Виталий Наумович, в мире сейчас очень беспокойно. И хотя все мы надеемся, что ваш поход пройдет успешно и спокойно, я все же обращаю ваше особое внимание на скрытность. Это сейчас для вас самое важное. Вы должны незамеченными ночью прийти в конечную точку своего маршрута и встретить рассвет на виду удивленного мира с поднятыми советскими флагами.

Вспоминают командиры подводных лодок.

Бывший командир Б-36 капитан 1-го ранга в отставке Дубинко: «Даже на причале при этих проводах не было ни слова сказано о пункте назначения, целях похода и сложности предстоящей обстановки, хотя, разумеется, сам состав провожающих очень нас насторожил».

Бывший командир Б-130 капитан 1-го ранга в отставке Н. Шумков: «Подошел час выхода в море. Нас, четырех командиров, пригласили в кают-компанию плавбазы. Прибыл первый заместитель главнокомандующего и начальник штаба флота. И только тогда, слушая их, за час до выхода в море, я понял, что нас отправляют не на визит с Фиделем Кастро, а на очень серьезное дело... Из инструктажа в память врезались две детали. Первая — обеспечить скрытность перехода, что мы, безусловно, понимали и сами. Вторая — «если



будут бить по левой щеке, не подставляя правую». Что скрывалось за подобным иносказанием, оставалось только догадываться...»

Тогда же Агафонов расписал по подводным лодкам и штаб бригады. Сам он поднял свой флаг на лодке капитана 2-го ранга Кетова Б-4. Вместе с ним пошел на Б-4 и флагманский связист капитан 3-го ранга Куликов. На Б-59 отправились в поход начальник штаба бригады капитан 1-го ранга Архипов и флагманский врач майор Дедков. На Б-36 — заместитель командира бригады по электромеханической части капитан 2-го ранга Любимов. И наконец, на Б-130 — заместитель командира бригады по политической части капитан 2-го ранга Смирнов, флагманский штурман капитан 3-го ранга Любичев и флагманский специалист по радиотехническим системам капитан 3-го ранга Сенин. Флагманский минер бригады капитан 3-го ранга Кузовников и флагманский химик капитан-лейтенант Капустин должны были сопровождать имущество бригады на одном из идущих на Кубу зафрахтованных сухогрузов. Забегая вперед, можно сказать, что, благополучно достигнув кубинского порта Мариель, они долго ждали там прибытия своих товарищей...

Перед выходом в море по указанию политуправления Северного флота коммунистам было приказано сдать свои партбилеты в политотдел. Это сразу же насторожило людей — ведь так поступали лишь в исключительных случаях. Женам офицеров и мичманов выдали денежные аттестаты. Одновременно специальная комиссия начала срочно уничтожать секретную часть 69-й бригады. Бумаги жгли буквально перед самым отходом в одной из кают плавбазы «Дмитрий Галкин». В результате спешки, как оказалось впоследствии, потерялось сразу девятнадцать грифованных документов, которые с огромным трудом разыскали лишь после завершения всей «карибской эпопеи».

Но вот наконец отдан последний швартов, и четыре субмарины, крадучись, под покровом ночи, начали свой путь в неведомое.

А вот как описывает приготовление к походу бывший командир подводной лодки Б-4 капитан 1-го ранга в отставке Р. Кетов. Оговоримся сразу, со многими фактами, приведенными Кетовым, категорически не согласны многие другие участники похода, в том числе и бывший командир бригады Агафонов. Не все соответствует здесь и информации, имеющейся у автора этой книги.



«Операция по перебазированию на Кубу эскадры подводных лодок готовилась около года (?). Несмотря на строгий режим секретности, о походе на Кубу знали не только мы, командиры, но и наши семьи, поскольку и они тоже должны были перебраться на Кубу (?). Но за 3—4 месяца до начала операции главное командование уведомило, что дивизия ракетных подлодок на Кубу не пойдет — миссию предстоит выполнить лишь нашей бригаде с плавбазой. За месяц приказ снова изменили: отправлялась не бригада, а всего четыре лодки (?). И тут принялись играть в сверхсекретность. Нас выкинули из Полярного в дальнюю бухту. На берегу — тройное оцепление. О целях и задачах похода — ни слова. Смех! Приказали сдать всю теплую одежду, кроме канадок для верхней вахты, и выдали тропическую форму. Благо, боцман у меня был парень запасливый. Спросил разрешения припрятать кое-что из теплого. Потом, когда возвращались, нас это здорово выручило.

В конце концов, получили приказ погрузить спецоружие, то есть торпеды с ядерными зарядами. По одной торпедой — на каждую подводную лодку. К ним приставили по офицеру. Они даже спали с торпедами в обнимку.

Провожать нас прибыл заместитель главкома адмирал Фокин. Выдал каждому командиру по листку папиросной бумаги. «Это вам боевой приказ», — говорит (?). Ни до похода на Кубу, ни после не доводилось мне получать таких приказов. В нем несколько слов о скрытом переходе на Кубу. И никаких конкретных указаний. Мы в недоумении. Фокин спрашивает: «Давайте, товарищи, говорите, что вам неясно?» Все мнутя. Тут начальник штаба Вася Архипов: «Нам неясно, зачем мы взяли атомное оружие?»

— Установка такая. Вы должны с ним освоиться, — ответил кто-то из начальства.

— Хорошо. Но когда и как его применять?

Молчание. Потом Фокин выдал, что не имеет полномочий сообщать об этом. Начальник штаба флота Россохо крепко выругался и произнес:

— Ну так вот, ребята, записывайте в журналы: «Применять спецоружие в следующих случаях: первое, когда вас будут бомбить, и вы получите дырку в корпусе; второе, когда вы всплывете,



и вас обстреляют, и опять же будет дырка; и третье — по приказу из Москвы».

Перед самым выходом в море мы провели короткое совещание. Всем было ясно: 10-узловым ходом, да еще скрытно, к сроку не доберемся. Поэтому договорились о следующем. После выхода ныряем, на 50 миль движемся на север под водой, затем всплываем и, дабы выиграть время, полным ходом в пятнадцать с половиной узлов чешем до первого натовского противолодочного рубежа...»

Как всегда бывает на флоте, доукомплектовывали личным составом подводные лодки в самый последний момент. Кроме самого комбрига, вступившего в командование соединением всего лишь за два дня до выхода в море, тогда же был срочно смненен и командир Б-59. Вместо капитана 2-го ранга Енина на эту должность назначили капитана 2-го ранга Савицкого. Не обошли лихорадочные перетасовки личного состава и другие лодки. Так, на Б-36 был смненен командир электромеханической боевой части, а на Б-130 заменили замполита и старшего помощника. Вспоминает бывший командир Б-4 капитан 1-го ранга в отставке Шумков: «За период подготовки к походу произошли частичные изменения в личном составе экипажа. По состоянию здоровья был заменен замкомандира по политчасти капитан 3-го ранга Юрий Сидоренко, очень грамотный офицер-подводник, уважаемый всем экипажем. Был заменен и старший помощник капитан-лейтенант Слава Кулешов. В этом чувствую вину за собой. Дело в том, что когда после постройки и испытаний мы уходили из Ленинградской бригады на Север, тамошний комбриг назначил ко мне в экипаж матроса-электрика, имевшего две судимости. Назначил по принципу: возьми, Боже, что мне негоже! Неприятности этот представитель уголовного мира нам доставлял ежедневно, не только разлагая матросов, но и постоянно провоцируя офицеров. Естественно, что, когда началась подготовка к походу на Кубу, было решено списать его с лодки. Однако в доковый ремонт он с нами пошел. Там он своим хамским поведением и спровоцировал Кулешова. Спортсмену-старпому пришлось кулаком привести зарвавшегося уголовника в чувство. Дело раздули. Старпома немедленно сняли с должности, несмотря на то, что даже сам факт пребывания уголовника на корабле оставил тяжелый отпечаток на всем экипаже».



Битва вождей

Еще в сентябре 1962 года американская разведка выявила на Кубе семь позиций зенитных ракет, присутствие тяжелых танков и МиГ-21. Разведсводка же, положенная на стол президента США 1 октября, содержала уже сведения о семнадцати позициях зенитных ракет. Тогда же в Вашингтон просочились и первые сведения от кубинских эмигрантов о возможности установки на Кубе советских баллистических ракет. Кеннеди незамедлительно оповестил Латинскую Америку:

— В ближайшее время в Карибском бассейне произойдут самые серьезные события, если только правительство Кастро не образумится!

Может показаться удивительным, но президент США не торопился публично заявлять о наличии советских войск на Кубе. Опытный и хитрый политик, он выжидал подходящего момента для этой ошеломляющей новости. Дело в том, что в Америке разворачивалась предвыборная кампания, и президент хотел использовать имеющуюся информацию в нужный ему момент. Однако карты Кеннеди внезапно спутал республиканский сенатор К. Китинг. Взобравшись на трибуну, республиканец во всеуслышание заявил:

— Джентльмены! У меня есть неоспоримые доказательства, что Советы перевозят на Кубу свои войска и даже ракетные установки! Хотелось бы узнать, что думает по этому поводу наш президент?

На что взбешенный Кеннеди ответил немногословно:

— Мы не располагаем данными о нахождении на Кубе русских военных баз.

— Это не делает чести нашему правительству, — тотчас парировал дотошный сенатор. — Мои же сведения получены не только от эмигрантов, но и от разведывательных служб. Странно, что об этом неизвестно президенту.

Теперь Джону Кеннеди скрывать было уже особенно нечего, и он решил действовать. Прежде всего с его подачи сенаторы Диркенс и Халлек заявили в прессе о необходимости предоставления президенту права использовать вооруженные силы США по своему усмотрению. Пресса заволновалась. Одновременно Кеннеди об-



ратился в конгресс с запросом о необходимости мобилизации ста пятидесяти тысяч резервистов.

— Для чего? — наивно удивились конгрессмены.

— Для безопасности Западного Берлина, — невозмутимо ответил президент.

Не удовлетворяясь этим, Кеннеди связался с руководителями Англии, Греции, ФРГ, Италии и Норвегии, прося их предоставлять свои суда для морских перевозок на Кубу. Те, разумеется, ответили полным согласием. Затем президент США встретился с прессой.

— Я думаю, будет справедливо, если я скажу, что США и весь мир переживают сейчас один из самых критических периодов! — объявил он обступившим его репортерам.

Обвинив Москву и Гавану в провокационных действиях, Кеннеди завершил свое выступление стихами:

Бой быков. Горлопаны толпою
Собрались на огромной арене.
Но один лишь из них все знает,
Он один лишь с быком сразится.

Под «всезнающим» американский президент, конечно же, подразумевал себя.

Тем временем Пентагон усилил наблюдение за идущими к Кубе судами. Без внимания ВМС не был теперь ни один из транспортов. 19 сентября американский крейсер настиг у Гаити «Ангарлес» и под стволами своих башенных орудий сопровождал его в течение суток. Через день безмолвной атаке эсминца (941) подвергся теплоход «Ангарск». Затем уже сразу три эсминца настигли и конвоировали у Кубы судно «Физик Вавилов», а за рыболовецкой базой «Советская Латвия» в течение нескольких дней гонялся даже ударный авианосец «Франклин Рузвельт». До стрельбы дело не доходило, но и психические атаки тоже стоили советским морякам немало нервов.

19 сентября адмирал флота Горшков прибыл на доклад к министру обороны и сообщил ему информацию разведуправления ВМФ об экстренной подготовке вооруженных сил НАТО к крупномасштабным морским маневрам под кодовым названием «Фолекс-62».

Столь особое внимание к маневрам вызывалось тем, что американцы объявили районом их проведения сразу все европейские



театры военных действий, Атлантику и Средиземное море. Как выяснила военно-морская разведка, целью «Фолекса» была практическая отработка действий НАТО в условиях обмена массированными ядерными ударами между ними и блоком Варшавского договора. По существу, речь шла о частичном переводе войск НАТО с мирного положения на военное.

Доклад главкома ВМФ был воспринят Малиновским со всей серьезностью. Старый маршал, выслушав Горшкова, долго листал доклад, затем задумчиво, как бы сам себе, произнес:

— Ну что ж! Нам остается лишь достойно ответить!

Ответные меры были приняты незамедлительно. Уже в первой декаде октября в Польше и ГДР прошли мощные учения сил стран Варшавского договора под руководством министра обороны Польши генерала М. Спыхальского. Курировал учения главком ОВД маршал Гречко. Аналогичные учения прошли чуть позже и в Чехословакии. А 7 октября «Красная звезда» опубликовала передовицу, рассказывающую о высокой боевой готовности Советских Ракетных войск, «Стратегические наचेку». Ну а буквально на следующий день, чтобы окончательно вывести из спокойствия «заокеанских друзей», ТАСС во всеуслышание объявил об успешном запуске в космос ракетоносителя нового проекта.

Тем временем Кеннеди доложили результат последней аэрофото-разведки Кубы. Результат ее был ошеломляющ! По всему острову уже полным ходом достраивались базы советских баллистических ракет. Выслушав сообщение, американский президент буквально схватился за голову.

— Хрущев не мог подложить мне такую свинью!

На что министр обороны Макнамара резонно заметил:

— Раньше, может, и не мог, а теперь еще как смо!

Справившись с минутной слабостью, Кеннеди тут же объявил о создании специальной группы — исполнительного комитета по кубинскому вопросу, куда вошли первые лица Америки. Уже через пару дней исполком доложил президенту, что одной из самых действенных мер против действий Москвы следует считать вторжение на остров.

16 октября к Хрущеву попросился на прием американский посол. Выслушав сетования американцев на действия СССР, Никита Сергеевич хладнокровно заметил:



— Наше военное присутствие на Кубе носит чисто оборонительный характер!

Спустя полчаса посол уже передавал содержание разговора лично президенту. Выслушав доклад, Кеннеди молча повесил трубку, он торопился, военные должны были сейчас представить ему план «Мангуста» — план вторжения на Кубу. Среди обсуждаемых на этом совещании вопросов были: требования для организации воздушной атаки на ракетные установки, ядерные склады и ракетные катера, начало морской блокады острова.

На следующий день, 17 октября, в США начался перевод вооруженных сил в повышенную боевую готовность. При этом в узком кругу своих единомышленников Кеннеди вынужден был признать, что после размещения ядерных ракет на Кубе ядерная мощь СССР сразу же возросла на пятьдесят процентов.

Небезынтересно, что разработанная Пентагоном операция вторжения на остров предусматривала и серьезные потери для американской стороны. Всего американцы планировали потерять в ходе борьбы за Кубу 18 484 человека. Из них 8710 человек должны были бы составить потери ВМС, то есть, говоря языком доходчивым, в Пентагоне понимали, что советский флот даст у кубинских берегов генеральный бой. Вспомним здесь, что общие потери при страшном поражении России в Цусимском сражении не превышали пяти тысяч человек!

Однако единого мнения в руководстве США о вторжении на Кубу все же еще не было. Группа влиятельных политиков во главе с самим министром обороны Макнамарой и братом президента Робертом Кеннеди высказывалась лишь за жесткую блокаду острова. Президент колебался. Наконец 24 октября он объявил о начале морской блокады острова. А двумя днями ранее с американских аэродромов поднялись в воздух эскадрильи стратегических бомбардировщиков В-52 для посменного круглосуточного дежурства в воздухе. В готовность были приведены все баллистические ракеты «Титан» и «Атлас». В Северную Атлантику одна за другой вышли атомные подводные ракетноносцы с «Поларисами» на борту. На Гуантанамо высадилась дополнительная бригада морской пехоты. В готовность привели даже новую, еще не прошедшую испытания систему противолодочной обороны США СОСУС. Посланцы



ВМС в срочном порядке вылетели в столицы латиноамериканских государств для привлечения их флотов к кубинской блокаде. Аргентина, Колумбия, Доминиканская Республика, Гватемала и Гондурас немедленно согласились предоставить США свои военно-морские флоты.

Поздним вечером 24 октября госсекретарь США Д. Раск пригласил к себе посла СССР А. Добрынина и передал личное письмо Кеннеди к Хрущеву, а также текст предстоящего обращения американского президента к народу. На вопрос Добрынина, что это все означает, Раск ответил так:

— Я имею инструкцию не отвечать на вопросы и не комментировать предоставленные вам документы.

— Но ведь, по существу, год назад вы уклонились от обсуждения вопросов, которые теперь сами и поднимаете! — резонно заметил Добрынин, намекая на отказ США в свое время обсуждать проблему размещения американских ракет в Турции.

Не найдя ответа, Раск лишь неопределенно пожал плечами. А спустя час Кеннеди уже выступал по американскому телевидению и радио. Президент призвал народ к предстоящей борьбе за Кубу и к готовности к жертвам.

В эти минуты кубинские вооруженные силы заканчивали переход к полной боеготовности, а пятьдесят четыре отобилизованные дивизии занимали свои боевые позиции. В ответ на воинственную речь Кеннеди Кастро не без гордости объявил:

— Мы будем безжалостно подавлять контрреволюцию и расстреливать любого, кто выступает против правительства. Нам не страшна любая локальная война. Мы ее наверняка выиграем!

На следующий день на речь Кеннеди отозвалась и Москва. Советское правительство заявило резкий протест против организуемой морской блокады вокруг Кубы, назвав эту акцию «беспрецедентным агрессивным действием». В тот же день Хрущев и Кеннеди обменялись письмами, где взаимно обвинили друг друга в агрессии.

Тем временем двадцать пять судов, транспортировавших второй эшелон войск, продолжали свое движение к Кубе. Разведка ВМС США доложила, что два передовых судна этого отряда сопровождает подводная лодка. Информация вызвала у руководства Америки самую негативную реакцию. Еще бы! Ведь впервые со



времен Второй мировой войны подводная лодка недружественного государства направлялась прямоком в американские прибрежные воды!

Вечером 25 октября на официальном приеме в госдепартаменте США военный атташе СССР генерал Дубовик на вопрос, понимают ли в Москве, что направление к берегам Кубы столь большого количества судов с техникой может иметь самые тяжелые последствия, ответил однозначно:

— Судам дан приказ продолжать движение через рубеж блокады независимо от последствий.

Естественно, что, видя столь очевидную решимость Кремля, Пентагон тоже не бездействовал. Руководство организацией кубинской блокады было возложено на командование Атлантическим (2-м оперативным) флотом. Непосредственно для выполнения задач блокады было выделено 136-е оперативное соединение кораблей — несколько десятков крейсеров, эсминцев и фрегатов. Позицию южнее Кубы заняло 135-е оперативное соединение — гордость ВМС США, состоящее из новейших кораблей во главе с атомным ударным авианосцем «Энтерпрайз». В непосредственный резерв был определен ударный авианосец «Индепенденс».

Как определяют позднее историки, в составе этих соединений насчитывалось без малого сорок шесть крупных боевых кораблей, включая восемь авианосцев, двести сорок самолетов, более тридцати тысяч офицеров и матросов. Главная задача всей этой армады заключалась в оказании противодействия идущим к Кубе транспортам.

Отдельно от основной группировки военно-морских сил развертывались не менее мощные противолодочные силы. В южной части Карибского моря начинало патрулирование только что сформированное 137-е оперативное соединение, образованное из кораблей латиноамериканских государств: двух аргентинских эсминцев и двух венесуэльских фрегатов. На поддержку им полным ходом спешили еще два фрегата доминиканских ВМС.

На аэродромах Флориды было сосредоточено 750 самолетов с обыкновенными и напалмовыми бомбами, ждавшие приказа по нанесению удара по городам и военным объектам Кубы. Рядом с ними у взлетных дорожек, более 600 транспортных самолетов с



семнадцатитысячным десантом на борту. К зоне предполагаемого конфликта непрерывно стягивались американские войска.

Едва руководители двух противоборствующих супердержав обменялись письмами, как американское посольство в Москве передало еще одно послание американского президента, где объявлялось окончательное время установления карантина вокруг Кубы — 14.00 24 октября 1962 года. Ответ Хрущева был незамедлительным и жестким:

— США бросили нам вызов. По какому праву? Ведь наши связи с Кубой касаются лишь двух наших стран. Это не карантин — это ультиматум и прямая угроза нам. Согласиться с подобными требованиями — значит потакать произволу. Мы говорим «нет» всем попыткам нас запугать!

Тем временем до Кеннеди довели свежую разведсводку по Кубе, составленную на основании аэрофотосъемки. В ней указывалось, что русские начали усиленно маскировать свои ракетные позиции по всему острову. Количество ядерных ракет на Кубе американская разведка оценивала в три десятка единиц. Количество самолетов Ил-28 — в двадцать машин. И снова неожиданность. Американцы узнают, к своему ужасу, что на Кубе давно развернута кадровая советская мотострелковая дивизия с танками и артиллерией!

И снова пошли политические игры. Ознакомившись со всеми разведданными, Кеннеди решает попытаться еще оттянуть время столкновения с советскими судами и отодвигает линию блокады еще на несколько сот миль ближе к острову, но так, чтобы базирующиеся на Кубе МиГи не могли ее достигнуть и попытаться прикрыть с воздуха свои транспорты.

По указанию президента Макнамара срочно отправляется на ЦКП ВМС США, где доводит до флотского руководства особенности блокадной операции, которая серьезно отличается от классической блокады, которую намеревались осуществлять американские адмиралы. Там министр обороны распорядился направить дополнительную авианосную группу во главе с авианосцем «Эссекс» против приближающихся к острову советских подводных лодок. По данным разведки ВМС США, Москва на-



правила к Кубе шесть своих лодок. Не было лишь ясно, являются ли эти субмарины дизельными или атомными.

Макнамара еще не успел покинуть ЦКП ВМС, как туда поступило сообщение, что идущие к Кубе советские транспорты внезапно изменили курс и снизили ход. Мнения относительно причин происшедшего сразу же разошлись. И если Макнамара склонялся к выводу, что Москва, так же как и Вашингтон, начала тянуть время, надеясь на политическое решение вопроса, то американские адмиралы рассуждали более определенно:

— Советы высадили в море шесть субмарин, и транспорты просто поджидают их подхода, чтобы затем прорываться к Кубе под их прикрытием.

А советские суда неумолимо приближались и приближались к красной черте блокады на оперативных картах американских штабов. Что делать, когда они пересекут эту роковую черту, не знал никто. Страшно было представить, что с этого момента могла начать отсчет третья мировая война! Вот до блокадного предела остается всего сорок миль, двадцать, десять... И наконец неотвратимый миг наступил. В восемь часов утра по московскому времени линию карантина, не снижая хода, пересек советский танкер «Бухарест», за ним судно ГДР. Немедленно над нарушителями заповедной зоны появились самолеты патрульной авиации, затем примчался американский фрегат. Расчехленные орудия и боевые расчеты подле них говорили о его готовности к самым решительным действиям. Но остановить суда американец все же не решился, ограничившись лишь запросом о характере перевозимого груза и визуальным наблюдением.

Теперь ответный ход был уже за Москвой. В середине дня совершенно внезапно для американцев двенадцать из двадцати пяти советских транспортов вдруг повернули обратно. Первой реакцией в Вашингтоне было: мы одерживаем верх! Однако радость была недолгой. Кто из американских руководителей мог сказать, какой груз находился в трюмах судов возвращающихся в Европу, и что оставалось в трюмах тех, что продолжали свой путь к Кубе?

А комитет начальников штабов уже начал сбор в портах восточного побережья США транспортов для десантной операции на Кубу. Кроме имеющихся у ВМС десантных кораблей было более сотни коммерческих судов и десяток быстроходных танкеров.



Одновременно продолжалось и давление на советскую сторону. 25 октября на официальном завтраке в Вашингтоне военно-воздушного атташе СССР с начальником отдела внешних сношений ВВС США Далламом последний, поднимая бокал с французским крепленным вином, заявил:

— Мы не допустим вашего проникновения в Западное полушарие и пойдем ради этого на все, без каких-либо компромиссов. Если ваши суда не подчинятся досмотру, они немедленно будут уничтожены. Ваше здоровье!

Молча выпив вино, военно-воздушный атташе поспешил в свое посольство.

Вечером того же дня на заседании ООН американский представитель Стивенсон тряс с трибуны фотографиями аэрофотосъемки, требуя от советского представителя публичного признания факта размещения на Кубе ядерных ракет. Зорин, отключив динамик, сосредоточенно перебирал свои бумаги...

На переходе

Итак, в ночь на 1 октября четыре подводные лодки Северного флота покинули губу Сайда. То и дело налетали снежные заряды. На ходовых рубках матросы спешно набивали трафаретами новые бортовые номера. За островом Кильдин погрузились. Командиры вскрыли пакеты с боевыми распоряжениями. В них предписывалось:

1. Переход подводных лодок совершить скрытно, следуя днем под РДП и в подводном положении, ночью в надводном и подводном положении, соблюдая требования НПС-58 по соблюдению скрытности.

2. Оружие на переходе морем иметь в готовности к боевому использованию. Обычное оружие использовать по указанию ГК ВМФ или при вооруженном нападении на ПЛ, торпеды с атомной боеголовкой только по специальному указанию министра обороны СССР или ГК ВМФ.

3. Связь с берегом поддерживать согласно распоряжению по связи на переход.



Далее указывались маршруты переходов и контрольные точки нахождения на маршруте.

Ознакомившись с содержимым секретных пакетов, командиры подлодок были весьма озадачены. Еще бы. В угоду руководству государства Главный штаб ВМФ определил среднюю скорость лодок на переходе через океан в девять узлов, что было дизельным субмаринам выполнить достаточно затруднительно. По существу, у командиров лодок не оставалось никакого запаса по времени, а ведь впереди предстояли неизбежные встречи с противолодочными силами вероятного противника, уклонения от самолетов, да мало ли что еще могло случиться в море. И вот теперь подводникам необходимо было мчаться вперед полным ходом, заботясь лишь о том, чтобы не «вывалиться» из графика. А ведь, казалось, какая малость: сделай график перехода менее напряженным, и свобода маневра дала бы куда больше шансов на сохранение скрытности. Увы, в высоких штабах это почему-то никого особенно не заботило. Но и это еще не все. Всем четырем подводным лодкам был назначен так называемый «собираТЕЛЬный» сеанс связи, в ходе которого дублировались все радиogramмы в их адрес за истекшие сутки, время же проведения этого ничемного сеанса определили на ноль-ноль по московскому времени. В Москве, разумеется, в это время суток уже темно, зато в Западной Атлантике еще только самая середина дня, вовсю светит солнце. В таких условиях всплывать на поверхность просто безумие!

За Кильдином в управление подводными лодками вступил главнокомандующий ВМФ СССР адмирал флота С. Горшков с Центрального командного пункта ВМФ. Большую часть времени лодки шли под РДП и электромоторами, меняя в зависимости от обстановки глубину погружения. На сеансы связи подвсплывали. А лаг монотонно отсчитывал все новые и новые мили, оставляемые за кормой.

Что же ждало впереди подводников? Через какие испытания им было суждено пройти? Об этом из них не знал никто. Зато об этом были прекрасно осведомлены операторы Главного штаба ВМФ. Ведь четырем лодкам предстояло вступить в неравную борьбу, по существу, со всем американским флотом. Позднее военно-морские специалисты, проанализировав обстановку, единогласно скажут, что



решение руководства страны направить столь ничтожные морские силы было, безусловно, вызвано лишь желанием продемонстрировать свою решительность. Разумеется, подводные лодки 641-го проекта были вполне современны и представляли в океане достаточно грозную силу, однако на успех их действий в зоне абсолютного превосходства ВМС США серьезно рассчитывать не приходилось. Ведь кроме огромного количества традиционных противолодочных сил советским подводникам предстояло столкнуться с дотоле им неведомой стационарной системой гидроакустического наблюдения СОСУС.

Первые десятки миль прошли, что называется, на пределе нервов. Коридор прохода был мал, везде по сторонам полигоны, занятые другими подводными лодками, множество рыболовецких судов. К тому же каждые полчаса над прибрежными водами пролетал норвежский самолет-разведчик, высматривая, кто, куда и зачем идет. Сказывалась на экипажах и усталость предпоходовой суматохи и нервотрепки. Уставшие и измотанные погрузками подводники с трудом несли вахту. Все старались в свободное время отоспаться за долгие сутки береговой беготни. Притиралась, входя в походный режим, техника. Но скоро все стало на свои места и начались обычные морские будни.

Баренцево море встретило подводников штормом, достигавшем временами 7—8 баллов. Но большая волна имела для советских лодок и положительную сторону, уменьшая вероятность их обнаружения.

Действуя по единому плану, все четыре подводные лодки шли тем не менее самостоятельно. Связи между ними не было никакой. И снова вопросы. Для чего, спрашивается, было посылать не имеющие связи лодки единой группой на расстоянии 20—30 миль друг от друга, что сразу же в несколько раз уменьшало их скрытность? Ведь можно было поступить куда более разумно, пристроив каждую из четырех субмарин в кильватер идущему к Кубе сухогрузу, что всегда позволило бы лодкам спрятаться от противолодочных сил под днищем судов. Практика не новая и прекрасно себя оправдавшая.

Первые неприятности для подводников начались в Норвежском море. На Б-130 от непрерывных ударов волн сорвало почти все леерные стойки, и они теперь бились о борт, создавая помехи



собственной гидроакустической станции. На Б-36 волнами сорвало крышку в кормовом отсеке. Сразу же стало опасно погружаться на глубину более семидесяти метров. Надеялись, как только улучшится погода, устранить полученное повреждение, но ничего из этого не вышло. Погода не улучшалась, а когда наконец сжалилась, всплывать было уже нельзя из-за беспрерывно круживших в небесах самолетов. На Б-59 полетела наружная захлопка дизеля. С дизелями маялись все без исключения. Чрезмерная нагрузка на них из-за завышенного графика движения привела к тому, что два дизеля целыми сутками работали на полный ход. На третьем же в это время шел непрерывный ремонт арматуры, которая то и дело ломалась от большой вибрации на волне. Люди держались, металл не выдерживал...

Вспоминает бывший командир электромеханической боевой части Б-130 капитан 1-го ранга в запасе Виктор Ильич Паршин: «Особенно сильный шторм настиг нас в Норвежском море. При работающих на полную мощность трех дизелях мы практически оставались на месте. Из-за сильной бортовой и килевой качки то и дело оголялись работающие гребные винты, что вызывало резкие броски оборотов дизелей, а также сильную вибрацию валопроводов и всего корпуса подводной лодки. Лодку постоянно заливало водой через верхний рубочный люк и шахту подачи воздуха к главным двигателям. От сильной вибрации то и дело лопались трубопроводы, выходили из строя вспомогательные механизмы, внося определенную напряженность и нервозность в действия экипажа... Подключение аккумуляторных батарей в буферном режиме для уменьшения оборотов дизелей означало практическую подзарядку батарей, что в свою очередь приводило к увеличению температуры и газовыделению. Для снижения этих явлений постоянно работали компрессоры для перемешивания электролита, вентиляторы. Таким образом, сложные походные условия привели к необходимости постоянной работы практически всех механизмов лодки в экстремальных условиях, что, разумеется, быстро изнашивало технику и изнуряло людей».

С выходом в Северную Атлантику все чаще стали появляться самолеты НАТО. Низко барражируя над волнами, они целенаправленно искали подводные лодки. Однако пока все их усилия были



безуспешны. Устойчивая работа лодочных поисковых станций «Накат» позволяла на большом удалении обнаруживать очередного воздушного корсара, и командиры лодок легко уклонялись от нежелательных встреч. Никем и ничем не прикрытым подводным лодкам предстояло последовательно прорывать один за другим четыре мощных противолодочных рубежа. Уже на первом из них, Фареро-Исландском, на всех лодках стали отчетливо прослушиваться гидролокаторы противолодочных кораблей. Увеличилось и количество самолетов. Было очевидно, что натовцам уже что-то известно одвигающихся лодках. В это время вступило в силу устное распоряжение комбрига Агафонова о том, что при форсировании противолодочных рубежей необходимо иметь запас времени и держать постоянно двенадцать узлов. Благодаря этому подводные лодки успевали переваливать «хребты» ПЛО, а американцы постоянно не успевали разворачивать свои силы. Это может показаться невероятным, но, имея почти все данные о идущих на прорыв лодках Агафонова, вероятный противник был бессилен что-либо против них предпринять. Вот когда сказались уровень подготовки наших экипажей и высочайшее мастерство командиров.

Правомерен вопрос: как долго подводные лодки двигались скрытно?

Из воспоминаний капитана 1-го ранга в отставке Р. Кетова: «Натовский рубеж предварительного противолодочного наблюдения находится на линии мыс Нордкап — остров Медвежий. Там наши моряки обнаружили в небе норвежские гидросамолеты «Альбатрос». Первый рубеж форсировали без приключений. Со вторым — на линии Гренландия — Исландия — Британские острова — оказалось сложнее.

Американцы сосредоточили значительное число противолодочных самолетов. Действовали они, правда, по шаблону. Летит такой самолет, а его командир докладывает на берег: «Точка номер пять. Все о'кей... Точка номер шесть, цель не обнаружена...» и т.д. Мы эти доклады перехватывали и, как только самолет уходил на порядочное расстояние, всплывали и жали полным ходом. Вокруг Исландии — район активного рыбопромысла. Это нам помогло. Где скопление рыбаков, мы — туда. Короче, проскочили.



А через два часа, как мы рубеж перевалили, американцы стали развешивать завесы подводных лодок. Но было уже поздно.

В районе Ньюфаундлендской банки разыгрался жестокий шторм. Скорость перехода упала. Кроме того, мы испытывали и моральные муки. Постоянно принимали сигналы SOS. Но помочь гибнущим судам не имели права. А через сутки подошли к главному противолодочному рубежу: Ньюфаундленд — Азорские острова. Рубеж был закрыт. Там действовала сеть подводных гидрофонов системы «Цезарь», которая прослушивала океанские глубины. Точного целеуказания «Цезарь» выдать не мог, но зафиксировал появление каких-то «нештатных» шумов...

Саргассово море встретило полным штилем и ярким солнцем. Появился и еще один враг — повышенная прозрачность. Теперь тень скользящей под водой субмарины можно было видеть с пролетающего самолета даже на глубине восьмидесяти метров. С каждым часом становилось жарче. Температура воздуха доходила наверху до тридцати градусов, а воды даже на глубине 200 метров — до плюс двадцати семи.

Когда и где американцы и их союзники впервые узнали об атлантическом походе отряда советских субмарин? Вот что думают по этому поводу непосредственные участники того похода.

Бывший командир бригады контр-адмирал в отставке Агафонов: «Выявил ли вероятный противник дату и время нашего фактического выхода? На этот вопрос мне ответить трудно. Такой информации ни до, ни после выхода мы не имели. Учитывая длительный период подготовки к данному мероприятию, не исключено, что вероятный противник пристально следил за деятельностью наших подводных лодок. Наверно, разведки ГШ ВМФ и СФ такие сведения должны были бы в то время иметь... Хотя все, что относилось к походу, официально держалось в тайне, но судя по тому, что разговоров вокруг этих событий было немало, особенно в Полярном, поэтому нельзя исключать возможности утечки некоторых данных, относящихся к дате и времени выхода подводных лодок».

Бывший командир Б-130 капитан 1-го ранга в отставке Шумков: «Где, когда и кто обнаружил нас, вопрос очень проблематичный. Точно на него ответят только архивные документы Пентагона. Я предполагаю, что меня обнаружили в районе Азорских остро-



вов, но сегодняшний анализ всей обстановки и ознакомление с документами и информатикой США дают основание предполагать, что за нами велось наблюдение еще до подхода к Азорским островам».

Бывший начальник штаба бригады вице-адмирал в отставке Архипов: «При проходе противолодочных рубежей мыс Нордкап — остров Медвежий и Фареро-Исландского наблюдалась несколько увеличенная деятельность самолетов ПЛО по сравнению с обычной. По мере приближения к Багамским островам деятельность авиации еще более активизировалась».

Бывший командир Б-36 капитан 1-го ранга в отставке Дубивко: «В общем, формально уходили скрытно, но на самом деле многие знали о факте нашего ухода. Поэтому не исключено, что вероятному противнику было известно о дате нашего выхода».

Бывший командир флагманской Б-4 капитан 1-го ранга в отставке Кетов: «Через три дня после выхода мы выяснили, что как ни готовились серьезно и скрытно, но вероятный противник о нас знал. Причем знал не только дату выхода, но и маршрут перехода и все контрольные точки по данному маршруту. Причем знал он это с точностью до одного часа. Это мы выяснили у летчиков ПЛО Исландии на Фареро-Исландском рубеже».

Бывший флагманский специалист РТС контр-адмирал в отставке Сенин: «Анализ похода показал, что противолодочные силы вероятного противника постоянно знали местонахождение всех наших лодок и постоянно контролировали эти места авиацией и кораблями ПЛО».

23 октября командиры лодок получили радиограмму от Главного штаба ВМФ, где говорилось о возможных провокациях США против Кубы и наших Вооруженных сил. Главком приказывал занять позиции на расстоянии трехсот миль восточнее Багамских островов.

На подходе к Азорским островам резко возросла интенсивность полетов противолодочной авиации. Но всякий раз, обнаружив работу самолетных станций, лодки немедленно погружались. Люди в стальных сигарах, пронзая толщу вод, продолжали мчаться на зюйд-вест в полном неведении, что же происходит в большом мире и в полной уверенности в правоте своего дела.



Вспоминает бывший комбриг 69-й бригады Агафонов: «Дело в том, что командиры подводных лодок не получали достаточной информации об общей военно-политической обстановке, особенно в районе Карибского моря, где тогда мы находились. Не было информации и о каждой ПЛ, о том, что они подвергались преследованию американскими противолодочными силами... Мне, как командиру бригады, кроме Б-4, на борту которой я находился, не были известны местонахождение, состояние и действия остальных подводных лодок бригады. Насколько помню, за все время похода от ГК ВМФ на ПЛ Б-4 поступило несколько радиogramм о порядке встречи наших лодок при подходе к пункту базирования, а затем приказание на смещение подводных лодок (радиogramмы отдельно для каждой лодки, никто не знал, куда смещаются другие) и, наконец, приказание на всплытие и возвращение в Полярный».

Во время недолгих всплытий на подзарядку аккумуляторных батарей подводникам все же удавалось перехватывать передачи некоторых радиостанций. Из обрывков передач они узнали, что американцы энергично стягивают к Кубе весь свой флот и уже начали останавливать торговые суда, а также, тренируясь, бомбят соседние с Кубой острова. Почти на каждом сеансе связи командиры подлодок запрашивали Москву: «Объясните, что делать дальше?» Но Москва упорно молчала. В ответ шли лишь длинные указания об усилении политработы с экипажами и предупреждения о достойном поведении, по прибытии на Кубу. Об обстановке вокруг Острова свободы не было получено ни единого слова.

Чем ниже по меридиану спускались советские субмарины, тем капризнее вела себя техника, нетерпимей становилась духота в тесных отсеках. В свинцовых банках закипал электролит. То и дело начала выходить из строя от жары и влажности не имеющая влагостойкого покрытия радиолокационная аппаратура. Особенно страшны были поломки поисковой станции «Накат», без которой лодка сразу же становилась слепой и глухой против бесчисленных эскадрилий противолодочных самолетов. Когда же при всплытии станции начинали лихорадочно ремонтировать, они предательски начинали светить в пол-океана, и стекали электрические заряды с влажных деталей и паек. Но голь на выдумки всегда хитра, и радиометристам путем немислимых комбинаций с исправными



деталями как-то удавалось поддерживать в строю несколько каналов, на которых работала локация надоедливых «Орионов».

Но вот, наконец, на двадцатые сутки плавания Саргассово море — рубеж, на котором сосредоточились практически все боеготовые авианосцы ПЛО США. Обстановка сразу же резко ухудшилась. Теперь обычную зарядку батарей приходилось делать в пять-шесть заходов, то и дело погружаясь и уклоняясь от кораблей и самолетов, снующих повсюду. Едва какая-нибудь из субмарин всплывала на перископную глубину, немедленно слышалась усиленная работа американских локаторов. Погрузишься — и сразу со всех сторон писк гидроакустики да взрывы сигнальных патронов «Джули». Измученные непрерывной какофонией, акустики то и дело кричат в центральный пост:

— Слышу шум пяти кораблей! Интенсивность быстро увеличивается!

— Слышу шум восьми кораблей! Интенсивность шумов возрастает!

А в отсеках уже нечем было дышать... Температура доходила до +40 градусов, в дизельных же отсеках были все 60. Начались обмороки. С каждым днем их становилось все больше. Вахту теперь несли лишь по часу, да и то в одних трусах и с полотенцем на шее. Пытались обливаться забортной водой, но и это мало помогало. Однако, несмотря на тепловые удары, на упадок сил и почти полную изможденность, матросы и офицеры, едва переведя дух, поднимались с коек и, держась от слабости за переборки, возвращались на свои боевые посты, чтобы через час-другой вновь упасть у своих пышущих жаром механизмов. А наверху разворачивалась небывалая дотоле охота, в которой нашим подводникам уцелеть, казалось, было уже невозможно.

Необходимо отметить, что, по признанию самих американцев, их поисково-ударная группа поначалу и знать не знала, сколько советских подводных лодок могут сопровождать свои торговые суда, и не имела общей картины тактической противолодочной обстановки. В те дни обеспечение американских кораблей, находящихся в море, разведывательной информацией по тактической обстановке практически отсутствовало.

Тем временем подводные лодки капитана 1-го ранга Агафонова уже находились внутри американского военно-морского кордона. Все четыре лодки 69-й бригады были внутри и вокруг, так называе-



мой «Линии «Грецкий орех» (основного противолодочного рубежа ВМС США), а подводная лодка Б-130 капитана 2-го ранга Шумкова вообще находилась не более чем в пятидесяти милях от поисково-ударной группы «Эссекса».

Мир на чаше весов

Тем временем в больших кабинетах продолжал всюю раскручиваться маховик войны. Утром 22 октября американские патрульные самолеты обнаружили советскую подводную лодку типа «Зулу» — так по натовской классификации именовали подлодки 611-го проекта. Находившаяся в надводном положении подлодка пополняла запасы топлива с танкера «Терек» в 450 милях севернее Азорских островов, возвращаясь после выполнения задач в Атлантическом океане в Баренцево море. Через сутки еще одна советская подводная лодка типа «Фокстрот» (641-й проект) в сопровождении спасательного буксира «Памир» была обнаружена в районе между Гренландией и Исландией. 26 октября в ста восьмидесяти милях к северо-востоку от Багамских островов эсминцы США остановили зафрахтованный Советским Союзом ливанский грузовой пароход «Мариула». На борт была высажена досмотровая группа. По окончании досмотра, при котором американцы не смогли найти ничего с их точки зрения предосудительного, «Мариула» была отпущена. Этим шагом США подчеркнули, что отныне будут пропускать к Кубе только транспорты без оружия.

В тот же день, пригласив в Белый дом советского посла Добрынина, Кеннеди сказал ему вполне откровенно:

— Я думаю, что если ваше руководство не изменит своей позиции, то через два-три дня мы будем вынуждены принять самые решительные ответные меры.

На что Добрынин мрачно ответил:

— Я передам вашу позицию советскому руководству.

По мнению Фиделя Кастро, удар американской авиации по острову следовало ожидать в ночь с 26 на 27 октября или же на рассвете 27-го. Кастро объявил, что отдал приказ сбивать все аме-



риканские самолеты над Кубой. Генерал Плиев начал спешное рассредоточение войск и техники, маскировку объектов. Из воспоминаний военно-морского контрразведчика контр-адмирала в отставке А. Тихонова: «...Генерал армии Плиев И.А. срочно провел расширенное заседание военного совета, на котором приказал все воинские части и соединения привести в повышенную боевую готовность. Завершая военный совет, генерал сказал: «Если противником не будет применено ядерное оружие, будем воевать обычным оружием. Нам отступать некуда, мы далеко от Родины, боезапасов хватит на пять-шесть недель. Разобьют группу войск — будем воевать в составе дивизии, разобьют дивизию — будем воевать в составе полка, разобьют полк — уйдем в горы...»

В этот день, несмотря на блокаду, в Гавану успешно проскочили транспортные суда «Юрий Гагарин» и «Комилес». Вот как описывает этот эпизод в своих мемуарах «13 дней» Роберт Кеннеди: «Между транспортом «Ю. Гагарин» и «Комилес» шла советская подводная лодка... Мы хотели пустить на их задержание крейсер, но в связи с увеличивающейся опасностью послали авианосец с вертолетами противолодочной обороны». Чуть позднее так же успешно прорвал блокаду и транспорт «Бухарест». Над его мачтами кружили бомбардировщики США с подвешенными ядерными бомбами. Все висело на волоске. Случись какая-либо неисправность на одном из американских самолетов, и атомная катастрофа была бы неизбежной.

В этот день американские газеты сообщили своим читателям, что в случае применения Советами ядерных ракет в США будет уничтожено более восьмидесяти миллионов человек. Мгновенно началась страшная паника. Толпы насмерть перепуганных людей бросились кто на север страны, кто за Кордильеры, кто вообще поспешил покинуть территорию страны. Америка замерла в ожидании национальной катастрофы...

В полдень 26 октября в одном из вашингтонских скверов состоялась встреча резидента КГБ в США А. Фомина с известным американским корреспондентом Джоном Скали, которому Фомин передал последние предложения руководства СССР президенту США:

1. Советский Союз готов вывести ракеты с Кубы.
2. На Кубу больше не будет поставляться наступательное оружие.



3. США должны взять на себя обязательства убрать ракеты из Турции и отказаться от кубинской агрессии.

После лихорадочного совещания с госсекретарем США Раском Скали передал ответ Фомину:

— Руководство США готово самым внимательным образом обсудить ваши предложения, но время не ждет.

Фомин немедленно обратился к послу Добрынину:

— Необходимо срочно проинформировать об американской позиции Москву.

— Мне такая задача не ставилась, — невозмутимо ответил свехосторожный Добрынин.

Телеграмма в Москву ушла за подписью одного Фомина..

Одновременно с проводимым КГБ неофициальным зондажем американских намерений в посольство США в Москве было передано письмо Хрущева Кеннеди: «Я Вас заверяю, что на тех кораблях, которые идут на Кубу, нет вообще никакого оружия. То оружие, которое нужно было для обороны Кубы, уже находится там... Поэтому если нет намерения затягивать этот узел и тем самым обрекать мир на катастрофу термоядерной войны, то давайте не только ослаблять силы, натягивающие концы веревки, давайте принимать меры для развязывания этого узла. Мы на это согласны».

Наступило утро 27 октября, утро, которое могло стать началом третьей мировой войны. Уже в 3.00 по местному времени Фидель Кастро прибыл в советское посольство и передал конфиденциальное послание бразильского президента Гулерта, в котором последний сообщал, что, по имеющейся у него информации, США приняли окончательное решение уничтожить советские ракеты на острове, если те не будут убраны с острова в течение сорока восьми часов. Первая половина дня прошла в томительном ожидании. Кто сделает первый шаг к войне или к миру?

Наконец по радио прозвучал ответ советского правительства на послание генерального секретаря ООН У Тана, призывавшего обе конфликтующие стороны к мирному решению проблемы. В советском послании было сказано, что СССР никому не угрожает и никоим образом не планирует нападать на США. Из Вашингтона немедленно дали понять, что чрезвычайно удовлетворены позицией Москвы. Казалось, что оба враждующих государства наконец-то



сделали первый реальный шаг навстречу друг другу. Появилась надежда на преодоление кризиса. Как вдруг события приобрели самый драматический характер. По решению генерал-лейтенанта был сбит американский разведывательный самолет У-2. Летчик майор Р. Андерсон погиб. О решении на сбитие не знал даже генерал армии Плиев. То утро для дивизиона ракетчиков началось с сильнейшего тропического ливня...

Вспоминает бывший начальник штаба дивизиона подполковник запаса Н. Антонец: «Ливень несколько снизил наш боевой тонус. Сами мы попрятались в кабины, но боялись за кабельное хозяйство, за связь. Никто не помнил случая, чтобы на технику обрушивалось столько воды... Причем дискомфорт был не только от этого. Накануне мы получили секретную шифрограмму: быть готовыми к ведению боевых действий — ожидается американское вторжение. Нам разрешалось выходить в эфир и включать станции. Все чувствовали: надвигалась война. В районе десяти часов по линии радиотехнических войск мы получили данные, что с американской базы Гуантанамо в нашем направлении движется американский самолет — цель № 33. Тут же наша станция обнаружила его. На сигнал «свой—чужой» цель не отвечала. Высота — 22 км...

В кабине — полнейшая тишина. Застыли в ожидании вместе со мной командир дивизиона Иван Герченев, командир радиотехнической батареи Василий Горчаков... Цель взята на ручное, затем на автоматическое сопровождение, и вот она — в зоне пуска. Тишину прервал голос майора Герченева: «Что будем делать? Стрелять?» Посмотрел на меня. Я держал связь с КП части, поэтому тут же запросил: когда будет команда на уничтожение? Затем повторил вопрос. А связь отличная, несмотря на дождь, радиостанции — просто класс. Мне ответили: ждите, команда вот-вот поступит. И тут же: уничтожить цель № 33, тремя, очередью. Это значит — три ракеты должны уйти одна за другой через шесть секунд. У нас получилось иначе. Мы начали стрелять одиночными... Спустя некоторое время стартовала вторая ракета. На экране радара видно, как сближаются две точки — ракета и цель. И вот они слились в одну. Доклад: «Вторая подрыв, цель уничтожена, азимут 322 градуса, дальность 12 км».



Анализ показал, что самолет был сбит первой же ракетой в 10 часов 22 минуты. На место падения самолета выехал наш замполит майор Гречаник. Район падения уже патрулировался кубинскими военными. Остатки У-2 — передняя часть с кабиной летчика и пилотом — упали в районе Банеса, а хвостовая у побережья, в залив...

...Через день-два получили известие: есть телеграмма министра обороны, мол, самолет сбит преждевременно, но на нас это никак не отразилось. Решение на уничтожение принималось не нами.

Оно было принято на КП группы советских войск на Кубе... Генералу армии Плиеву доложили об уничтожении самолета как о свершившемся факте. Он вспыхнул: мол, не дозвонились. Гречко парировал тем, что самолет уходил. Видимо, контраргументов против этого у командующего не нашлось, и он только отдал приказ ускорить сбор данных и подготовить шифровку министру обороны».

Маршал Малиновский ограничился в ответ лаконичной телеграммой: «Вы поторопились». Надо отдать должное проявленному в этой ситуации советским руководством хладнокровию.

Министр обороны США Макнамара был потрясен известием об уничтожении самолета. Было шестнадцать часов по вашингтонскому времени, когда о случившемся доложили Кеннеди. Почти одновременно пришло известие, что американский У-2 нарушил советскую границу в районе Кольского полуострова, стремясь уточнить дислокацию советских боевых кораблей. С советских аэродромов поднялись истребители, с американских тоже...

— Это война, — оценил обстановку Макнамара.

Сразу раздались возгласы из ближайшего президентского окружения:

— Надо немедленно начать бомбежку русских пусковых установок! Дальше медлить нельзя!

Однако Кеннеди, проявив завидную выдержку, остудил горячие головы:

— Давайте еще раз обсудим ситуацию не торопясь. Ведь цена ошибки высока непомерно.

На совещании, длившемся без малого два часа и протекавшего весьма эмоционально, президент не без труда, но все же убедил своих наиболее решительно настроенных помощников не спешить с началом войны.



— Меня беспокоит не первый шаг в эскалации, а то, что обе стороны сделают и четвертый, и пятый, а шестой делать уже будет некому, — говорил он, убеждая своих «ястребов».

По окончании совещания министр юстиции Роберт Кеннеди немедленно помчался в советское посольство.

— В результате инцидента с У-2 обстановка вновь осложнилась до крайности, — заявил он Добрынину. — На президента осуществляется очень сильный нажим, чтобы он на огонь начал отвечать огнем.

— Но ведь это вы летаете над Кубой и тем самым провоцируете нас на открытие огня, — логично заметил советский посол.

— Мы не можем не летать. Ведь это единственное средство контроля за позициями ваших баллистических ракет! — почти в истерике воскликнул брат президента.

— Ну и что, — пожал плечами Добрынин. — Мы держим ракеты на Кубе, как и вы в Турции, но ведь мы не летаем над турецкой территорией.

После секундного замешательства Роберт Кеннеди все же нашелся с ответом:

— Мы не видим особых трудностей с выводом своих ракет из Турции, однако они размещены там по решению НАТО и убрать их оттуда можно будет не ранее как через четыре-пять месяцев!

Добрынин недовольно поморщился.

— Но мы готовы начать переговоры на основе ваших предложений, — поспешил заверить посла Кеннеди-младший. — Давайте еще раз попробуем договориться.

— Ответ будет дан вам завтра, — закончил недолгий разговор советский посол.

Едва срочная телеграмма с докладом Добрынина о только что произошедшей встрече пришла в Москву, она тут же была обсуждена на заседании Президиума ЦК КПСС.

— Товарищи! Момент чрезвычайно острый, и нужен быстрый ответ, — начал без обиняков Хрущев.

Обсуждение послания было недолгим, а решение собравшихся — единодушным. В послании подтверждалась готовность советской стороны выполнить все взятые ею обязательства по разрешению Карибского кризиса. Вместе с тем указывалось, что



СССР, как и прежде, готов оказать Кубе помощь в отражении возможной агрессии. Общий тон послания был весьма сдержан и миролюбив.

Тогда же советские руководители приняли беспрецедентное в мировой практике решение. В связи с нехваткой времени ответ Москвы был передан открытым текстом прямо по радио.

Ответ Кеннеди не заставил себя ждать. Вашингтон без всяких раздумий тотчас объявил о своей полной готовности сообща искать выход из создавшейся непростой ситуации и самым внимательным образом обсудить все советские предложения.

США по-прежнему стремились выдернуть советскую «ядерную занозу», СССР не менее их хотел сохранить Кубу и одновременно, пользуясь случаем, обезопасить себя со стороны Турции. Впереди предстояли долгие, трудные переговоры, но кошмар ядерного смерча уже переставал быть реальностью. 29 октября начался демонтаж советских ядерных ракет на Острове свободы, что тотчас отметила американская аэрозразведка. Для ведения переговоров в Нью-Йорк вылетал заместитель министра иностранных дел СССР В. Кузнецов. Заявил о своем желании участвовать в столь важных переговорах как нейтральный посредник и генеральный секретарь ООН У Тан. Впереди были долгие и трудные переговоры.

На прорыв идет Б-130

Первой наткнулась на цепь противолодочных сил США Б-130. Случилось это 23 октября южнее Бермудских островов. В ту пору о печально знаменитом треугольнике еще не было столь широко известно, как сегодня, но советским подводникам в тех проклятых Богом водах пришлось нелегко. Может, и вправду попавший в Бермуды обречен если не на таинственное исчезновение, то уж во всяком случае на нелегкие испытания.

Наши подводники еще не знали, что едва их субмарины достигли зоны действия тогда еще совершенно новой американской системы СОСУС, каждый их шаг, каждое изменение курса становятся тотчас известны американцам. Под толщей воды по океанскому дну на многие сотни миль были раскинuty паучы



сети чутких электромагнитных кабелей, и едва подводная лодка пересекала хотя бы один из них, на береговые станции немедленно шел соответствующий сигнал. Еще один кабель — еще сигнал. После этого в район нахождения нарушителя спокойствия выслались самолеты и корабли. Фактически по теории это была даже не охота за загнанными под воду подлодками, а избиение загнанного в угол противника — так по крайней мере казалось поначалу американцам. На деле, однако, все оказалось иначе, и советские моряки в очередной раз показали всему миру, что им лучше всего удаются задачи невыполнимые!

В этом районе патрулировала поисково-ударная группа «Браво» в составе эсминцев 24-й эскадры («Блэдли», «Кепплер», «Чарльз С. Сперри») и авианосца «Эссекс». Линия дозора, как это обычно у американцев, носила вычурное наименование «Грецкий орех».

Первое время за Б-130 гонялось лишь несколько самолетов ПЛО «Нептун». Успеха, впрочем, они не имели. Советская лодка удачно от них уклонялась, продолжая свой путь к Кубе. Но СОСУС есть СОСУС, и американцы, несмотря на все ухищрения командира подлодки, буквально висели на хвосте. Вскоре в район нахождения Б-130 стали подтягиваться и противолодочные корабли во главе с главным «загонщиком» — авианосцем «Эссекс». Самолеты и вертолеты ПЛО буквально засыпали море сотнями сигнальных буйев. И все же Б-130 по-прежнему оставляла противника ни с чем. Однако с каждым часом уклоняться становилось все трудней. Разряженная аккумуляторная батарея не давала подводной лодке развить ход более пяти узлов, и как бы виртуозно она ни маневрировала, через два-три часа преследователи вновь оказывались рядом.

Вспоминает бывший командир Б-130 капитан 1-го ранга в отставке Шумков: «Было очень тяжело. К тому же морально мы были очень напряжены. Буквально за сутки до нашей схватки с «Эссексом» внезапно затих эфир. Мы почувствовали, что «дело пахнет керосином». От ГК ВМФ получили радиogramму: «Усилить бдительность. Оружие иметь в готовности к использованию». Перешли на непрерывный сеанс радиосвязи. И вот тогда на нас обрушились американцы...»

Но прежде чем это произошло, на Б-130 случилась беда. Терпение людей бывает беспредельным, металл же имеет свой предел! Наступил такой предел и для вконец изношенных дизелей Б-130.



В одну из вахт к Шумкову в центральный пост буквально ворвался командир электромеханической боевой части капитан-лейтенант Виктор Паршин:

— Все три дизеля не в строю! Идти можем теперь только на электромоторах!

Шумков побледнел, прекрасно сознавая, что значит прорываться сквозь весь американский флот с поломанными дизелями.

— Виктор Ильич, есть ли у нас надежда ввести в строй хоть один? — помолчав, спросил он командира БЧ-5.

— Трудно, — вздохнул Паршин. — На двух треснули главные распределители шестерен, на третьем же самая заурядная усталость металла. Тропики и большие нагрузки сделали свое дело, но будем стараться сделать все возможное!

История с одновременным выходом из строя дизелей на Б-130 вообще может служить сюжетом для отдельного, почти детективного повествования. Вспоминает бывший командир БЧ-5 Б-130 Виктор Ильич Паршин, капитан 1-го ранга в запасе: «К почти одновременной поломке зубьев шестерен приводов передних фронтов левого и среднего дизелей привела длительная работа дизелей при штормах с оголенными винтами. (Вот когда аукнулся скоростной график движения лодок на маршруте перехода! — В.Ш.) Для устранения этих неисправностей необходимо было иметь новые шестерни, которые в состав бортового ЗИПа, естественно, не входили; кроме того, как оказалось позже, этих шестерен не было даже на складах Северного флота. Новые шестерни лодка получила с завода лишь через полгода после возвращения в базу. К слову, все шестерни, поставляемые на лодки, оказались с браком. Когда их проверили светоскопией, то обнаружили массу микротрещин на зубьях. Так что можно сказать, что свою негативную лепту в исход нашего похода внес и Коломенский тепловозостроительный завод, гнавший этот брак массовым порядком».

Нам не дано уже узнать, стало ли известно рабочим коломенского завода, что их халатность едва не стоила жизни десяткам моряков-подводников, чьи судьбы оказались на совести неизвестного халтурщика. Воистину: не было гвоздя — подкова отпала.

В ночь на 25 октября во время нахождения подводной лодки в надводном положении на зарядке аккумуляторных батарей



вахтенный акустик доложил Шумкову, что прослушивает приближающиеся шумы винтов сразу с четырех направлений. Время от времени шумы внезапно прекращались, а затем возобновлялись вновь. Работа гидролокаторов, однако, не прослушивалась.

— Кажется, нас окружают, — пришел к невеселому выводу командир лодки. — Стараются не вспутнуть, наводясь лишь приборами ночного видения и шумопелентаторами.

Внезапный крик снизу из центрального заставил находящихся на мостике невольно вздрогнуть:

— Корабли дали полный ход! Идут на нас!

— Срочное погружение! Все вниз! — скомандовал Шумков.

Спустя какие-то минуты Б-130 уже камнем проваливалась в глубину. Стрелка глубиномера дрожала на отметке 20 метров, когда над головами подводников раздался яростный рев винтов. И начались взрывы. Один... Второй... Третий. Это американцы забрасывали лодку глубинными гранатами, веля ей всплыть на поверхность. Одна из сброшенных гранат попала прямо в корпус. При ее взрыве люди невольно сжались. Казалось, что начали рваться уже глубинные бомбы. Но ведь бомбы — это уже война!

Беда, как говорится, одна не приходит. По закону подлости именно в момент погружения на Б-130 внезапно заклинило носовые горизонтальные рули. Ситуация сразу же стала критической. Всплывать нельзя, ведь никто не мог сказать: началась война или нет. На глубине, под бомбежкой и с заклиненными рулями тоже много не навоюешь. Неведомо каким чудом, но командиру все же удалось удержать лодку на необходимой глубине. Не успел Шумков стереть обильный пот с лица, как последовал доклад из шестого отсека:

— В отсек поступает вода!

— Шестой! Шестой! — рвал трубку «Каштана» командир. — Доложите обстановку!

Шестой молчал... Зато с надрывом ревели над головой винты американских эсминцев, да рвались у борта глубинные гранаты. Наверное, именно в такие минуты и седеют боевые командиры. Взгляд Шумкова упал на глубиномер. Стрелка показывала без малого 160 метров. Бывшие в центральном посту подводники видели, как нервно ходят скулы на обросшем щетиной, изможденном лице командира. Все смотрели на него. Именно командир должен был



решить, что делать дальше. Оставаться на глубине? Но тревожно молчит шестой: кто знает, что сейчас происходит там? Всплывать тоже нельзя — ведь это значит подставить лодку под кованые форштевни эсминцев. И варут долгожданное:

— Центральный! Докладывает шестой! Течь ликвидирована!

По центральному посту пронесся общий вздох облегчения: «Обошлось!» Шумков взглянул на корабельные часы. С начала доклада о поступлении воды прошло всего лишь две минуты, но какими долгими и страшными показались они ему!

А в борт субмарины уже вовсю били импульсы американских гидролокаторов. Б-130 плотно держали в кольце сразу четыре эскадренных миноносца. Маневрируя по глубине и курсу, Шумков все же не прекращал отчаянных попыток вырваться из неприятельских «когтей». Но все его усилия были напрасны. Американцы надежно держали загнанную лодку в поле своего зрения. Периодически эсминцы внезапно начинали смещаться по кругу, меняясь местами по часовой стрелке. Один из них, державшийся по корме, работал в активном режиме, то есть посылал импульсы. Остальные лишь внимательно прослушивали советскую подводную лодку, следя за изменением режима ее движения. Периодически с эсминцев спускали буксируемые акустические станции.

Многим позднее участник событий американский военноморской историк Питер Хухтхаузен в своей книге «Октябрьская ярость» напишет, что командир преследовавшего Б-130 эсминца «Блэнди» Эд Келли очень боялся ответного удара. На мостике он говорил Хухтхаузену:

— Если этот ублюдок запустит хоть одну штуку, мы заставим его выскочить из воды!

Из воспоминаний флагманского специалиста радиотехнической службы бригады контр-адмирала в отставке В. Сенина: «Гидроакустическую вахту на шумопеленгаторной станции МГ-10 и гидроакустической станции МГ-13 по полчаса мы несли впятером (три штатных гидроакустика, начальник РТС ПЛ капитан-лейтенант Чепрасов и я, флагманский РТС бригады). Чтобы у нас не было теплового удара, нам на получасовую вахту выдавали поллитра воды, по температуре и вкусу похожую на мочу. Несмотря на это, гидроакустическая вахта неслась непрерывно, положение преследующих нас эсминцев не-



прерывно фиксировалось в вахтенный гидроакустический журнал, хотя он и был обильно залит нашим потом...»

Из книги Питера Хухтхаузена «Октябрьская ярость»: «Я стоял на мостике «Блэнди» и держал микрофон так, как обращаются с заряженным оружием. Обстановка вызывает к немедленным действиям, подбадривал я себя, и мне, конечно, следует вмешаться.

Новый голос прогреготал в радиосети. — Говорит сам «Топ Хэнд». С кем я разговариваю? Прием. — Голос был низким и властным. Я открыл было рот для ответа, но тут неожиданно рядом со мной оказался командер Келли, только что ворвавшийся в рубку. Он посмотрел на меня и, почувствовав, очевидно, мою нерешительность, по-особенному улыбнулся.

— Я займусь этим, — мягко произнес он и, к моему облегчению, взял микрофон и продолжил разговор: Говорит сам «Экскалмейшн». Продолжайте, «Топ Хэнд».

Я едва дышал. На моих глазах происходящее в рубке превращалось в почти хаос. Старший офицер штаба что-то обсуждал с коммодором; на высоких тонах вел разговор Келли, давая Главному Атлантического флота свою оценку обстановки. И вдруг я услышал вызов в моих головных телефонах: — «Мостик, докладывает гидролокатор. У нас гидролокационный контакт, пеленг три четыре пять. Как поняли, мостик?» — Для меня все остановилось, но в крови пульсировало возбуждение. Мы постарались, выполняя то, что мы могли сделать лучше любого другого эсминца на флоте, и прихватили этого парня! Неожиданно я осознал, что от меня ждут ответа.

— Понял вас, гидролокатор, — и я завопил во всю силу легких: — Гидролокационный контакт, пеленг три четыре пять, классифицируется предположительно как подводная лодка! — Все глаза на мостике повернулись в мою сторону, после чего у меня возникло такое ощущение, что я голый стою в одиночестве на мостике.

Командер вдруг опять оказался рядом со мной, он сгреб рукой мое плечо и уставился на приковывающий внимание указатель выбора противоположного оружия. Мне стало полетче.

— Скажите гидролокатору, что мне нужна оценка, немедленно! — гаркнул Келли.

Весь мир неожиданно сфокусировался на авианосце «Эссекс» и нашей поисково-ударной группе. Согласно боевому приказу, мы



должны были дать подлодке сигнал всплыть и идентифицировать себя.

Атмосфера на мостике стала еще напряженнее. Коммодор Моррисон разговаривал в однополосной радиосети высшего командования со штабом Атлантического флота, имевшим позывной «Топ Хэнд». Я слышал, как Моррисон нервно выговаривал с мостика:

— «Топ Хэнд», «Топ Хэнд», я «Абигейл Зулу» «... «Экскалэмейшн» поддерживает гидролокационный контакт с предположительно, советской подводной лодкой, предположительно, класса «Фокстрот».

Наш доклад уже был направлен ранее «Аделфи», т.е. командующему ударной группой, но в связи с важностью и в силу других причин, командный центр Атлантического флота напрямик связался с «Блэнди», и теперь коммодор Моррисон разговаривал напрямую, не кодируя переговоры, с корреспондентом, чей голос, полагали мы, принадлежал самому адмиралу Денисону, Главному Атлантического флота. Пройдя до этого не один инструктаж по безопасности связи, я был поражен тем, что в сети высшего командования используется открытый радиообмен, и любой, у кого имеется настроенный на эту частоту радиоприемник, может прослушивать переговоры.

— Вахтенный офицер, — произнес Келли необыкновенно приглушенным голосом, — пусть сюда поднимется Гэри Ладжер и сменит вас. Бассет, вы установили контакт с лодкой и поработали с ней, теперь ступайте вниз, выпейте чашку кофе и быстро сделайте «пи-пи», а потом возвращайтесь. Жду вас через десять минут. — Он говорил абсолютно серьезно, полностью контролируя ситуацию.

Я никогда не забуду звон колокола и шум боевых расчетов, занимающих посты... На тренировках мы отработали это наизусть. Когда шум бегущих ног разорвал тишину ранней утренней вахты, я все еще стоял на мостике с головными телефонами. Мои обязанности заключались в обеспечении непрерывной связи между гидролокатором и мостиком, центром боевой информации и главной батареейной площадкой, на которой находился офицер по оружию, могущий управлять оттуда огнем всех видов оружия — как противолодочного («Хеджеhog», торпеды, глубинные бомбы), так и артиллерийского (главный калибр — пятидюймовые орудия, и вспомогательный калибр — трехдюймовые).



Минеры зарядили пусковые установки противолодочных реактивных снарядов «Хеджехог» боевыми частями с взведенным взрывателем; боевые торпеды заменили учебные торпеды «Марк 32» на торпедных аппаратах в средней части эсминца. Мы все на постах надели снаряжение по боевому расписанию. Посмотрев вниз с открытого мостика, я увидел пусковые установки «Хеджехог» на торпедной палубе ниже мостика и смог разглядеть реактивные снаряды защитного цвета с желтой надписью «боевая взрывчатка» и тупоносые, с насечкой, поблескивающие в смазке взрыватели. Именно тогда большинство из нас впервые краем глаза увидели настоящий снаряд «Хеджехог», а не нарисованный на учебном плакате тренажера противолодочной войны в Ньюпорте.

В этот момент Шумков решился на отчаянный шаг. Неожиданно для американцев Б-130 описала полную циркуляцию и взяла курс прямо к побережью США. Не ожидавшие такой прыти от, казалось бы, загнанной субмарины, эсминцы сразу же отстали и потеряли лодку из поля зрения.

— Эх! Сейчас бы нам полный ход! — махнул в бессилии рукой Шумков. — А куда сейчас с разряженной батареей. Ползем что краб по дну!

Вспомним, что перед выходом в море командир с механиком ставили вопрос о замене своей старой аккумуляторной батареи, прекрасно понимая, что на ней много не наплаваешь. От них тогда лишь отмахнулись. И вот теперь «былое недосмотрение» выходило подводникам боком. Вспоминает командир БЧ-5 капитан 1-го ранга в запасе В. Паршин: «При всплытиях и попытках подзарядки аккумуляторной батареи в ночное время из-за высокой температуры забортной воды и воздуха температура электролита батареи очень быстро достигала предельных норм, при которых зарядку необходимо прерывать или проводить меньшим током более длительное время, которого нам и так не хватало из-за большой насыщенности американских ПЛО. Емкость заряженной батареи же очень быстро снижалась из-за ее большого срока службы, а это в свою очередь сильно ограничивало возможности нашего маневрирования и скрытности».

Из книги Питера Хухтхаузена «Октябрьская ярость»: «Утро, среда 31 октября 1962 года. 480 миль юго-восточнее Бермудских



островов. Продолав часть пути в компании с «Блэнди», капитан 2-го ранга Шумков почувствовал себя уверенно, зная, что кто бы ни был командиром эсминца, он во всех ситуациях действовал корректно, был внимателен в соблюдении мер безопасности и настырен в преследовании. Теперь лодка находилась на поверхности и, из-за поломок, обладала ограниченными возможностями только одного дизеля, дававшего пониженный уровень мощности на выходе; лодка шла на скорости всего полтора узла, что было явно недостаточно для того, чтобы оторваться от американских сил.

«Блэнди» имел возможность быстро получить авиационную поддержку. Несколько раз, при увеличении волны, эсминец увеличивал дистанцию до двух тысяч метров, оставаясь слева и сзади от кормы «Б-130». Шумков был уверен, что это делалось для того, чтобы эсминец мог держать их в зоне хорошей радиовидимости своего радиолокатора при плохой визуальной видимости при шквалистом ветре. Американцы теперь наверняка были в курсе того, что на лодке имеется какая-то механическая проблема, но Шумков был уверен, что всей серьезности их положения они не понимали. Шумков постарался не передавать никаких сообщений, которые могли бы быть использованы для выяснения подробностей поломки дизелей. Связист Шумкова уже сорок два раза передавал на коротких волнах кодированный доклад об обстановке, и только потом получил подтверждение в приеме телеграммы из Москвы.

Сначала это было всего лишь квитанция в приеме телеграммы без каких-либо указаний. Потом, через сорок восемь часов, в течение которых лодка шла курум на северо-восток со скоростью полтора узла, «Б-130» получила приказание осуществить рандеву со спасательным буксиром СС-20 «Памир». Они позже узнали, что ГШ ВМФ продолжал включать приказания для «Б-130» во все боевые телеграммы для остальных лодок бригады, тем самым держа лодки в неведении относительно истинного местоположения и действительного состояния лодки Шумкова. Дубивко, командир «Б-36» и приятель Шумкова, на самом деле считал тогда, что «Б-130» действует совсем рядом с назначенным его лодке районом патрулирования. Это могло кончиться совсем плохо для Дубивко, потому что, когда лодка Дубивко имела пассивный гидролокационный контакт, то они сочли этот контакт лодкой Шумкова. Гораздо позднее Шумков



узнал, что еще немного — и это бы дорого обошлось Дубивко, когда его лодку под РДП первый раз обнаружил ЭМ ВМС США «Чарльз П. Сесил».

Шумков никогда не понимал до конца, по каким причинам (помимо, наверное, соображений безопасности), Москва держит в неведении остальные лодки. Естественно, в бригаде знали, где они находились, и единственным объяснением включения их в приказы бригады было стремление заставить американцев поверить, что в районе действует больше подводных лодок, чем их было на самом деле. В течение суток, последовавших за всплытием «Б-130», «Блэнди» был ее единственным спутником, не считая эпизодических прилетов базовых патрульных самолетов дальнего действия. Этими самолетами были, как правило, «Р2V» с базы авиации ВМС в Джексонвилле, штат Флорида.

Утром следующего дня состав компании, сопровождающей советскую подводную лодку, увеличился.

— Командир, шумопеленгаторы дают контакт на пеленге один восемь ноль, — пропел оператор гидролокатора.

Шумков в это время находился на штурманском мостике; он разрешил экипажу отправлять наверх, в рубку, одновременно трех человек, чтобы они глотнули свежего воздуха и, если повезет и налетит шквалистый ветер с дождем, постояли под теплыми струйками.

— Понял. Доложите данные по доплеровской станции.

Через несколько секунд последовал ответ: — Доплеровская станция включена. Контакт имеет два винта и приближается на скорости двадцать узлов.

Шумков терпеливо ждал; наконец через несколько минут пришел доклад и от вахты радиоперехвата.

— Командир, контакт вызывает «Блэнди» в тактической противолодочной радиосети. Контакт идентифицируется как эсминец «Кепплер», он также входит в состав 24-й эскадры эсминцев ВМС США.

Давая всего лишь каких-то три узла, Б-130 медленно, но упорно уходила от преследователей. Тем временем взбешенные упорством советской субмарины американцы приступили к классической схеме поиска. Действовали, как на полигоне! Встав строем фронта, эсминцы начали как гребенкой тщательно прочесывать милю за милей. С «Эссекса» была поднята вся авиация, которая также бросилась



искать ускользнувшую лодку. Масштабная облава продолжалась более четырех часов. Наконец акустик подводной лодки доложил командиру:

— Слышу работу гидролокатора!

— Выследили, поганцы! — поморщился Шумков. — Будем маневрировать!

Мечась в глубине, Б-130 упрямо пыталась оторваться от преследования, словно раненая рыба — от стаи настигающих ее хищников. Но к этому времени более полутора узлов лодка дать уже не могла. Скоро субмарина снова была взята в плотное кольцо. Теперь заряда батареи на Б-130 хватало только на то, чтобы как-то поддерживать глубину и курс. В целях экономии электроэнергии Шумков приказал отключить все вспомогательные приборы и механизмы, свет и даже камбуз. Последние трое суток люди на лодке существовали почти в сплошной темноте, питаясь лишь баночным компотом. В спертый духоте отсеков, в жаре, загазованности, повышенном давлении и большой влажности находиться было практически уже невозможно. Экипаж держался исключительно на энтузиазме и мужестве.

И вот, наконец, доклад командира электромеханической боевой части, которого Шумков давно уже ждал с дрожью в сердце и, честно говоря, боялся.

— Аккумуляторные батареи разряжены полностью. Надо всплывать.

Разумеется, в такой ситуации всплывать просто необходимо, иначе лодка навсегда может остаться в черном безмолвии глубины. Но что будет с лодкой и людьми дальше? Американцы пока не бомбят, и есть надежда, что войны пока нет. Но все равно, кто знает, что у них на уме и какие указания они получают от своего начальства, когда увидят всплывшую беспомощную лодку? И наконец, что будет с подлодкой дальше, даже если американцы не предпримут попыток к ее уничтожению? Ведь дизели не в строю, зарядить без них батареи не представляется возможным. Ветром лодку начнет неумолимо сносить к побережью США. А на борту нет даже парусов!

Было около девятнадцати часов по московскому времени 26 октября, когда над водами Западной Атлантики в пузырях пены показалась рубка Б-130. Едва всплыв, лодка была тотчас же окружена американскими эсминцами. Впереди и чуть справа в полутора милях



держался флагман поисковой группы эскадренный миноносец «Кеплер». В кильватер — ему еще один эсминец. Третий держался от лодки справа по корме, и, наконец, четвертый эсминец с опущенной буксируемой гидроакустической станцией нагло подошел буквально к борту подводной лодки.

— Специалиста СПС ко мне! — скомандовал Шумков, едва поднявшись наверх, и оценил обстановку. — Записывай! Вынужден всплыть. Широта... Долгота... Окружен четырьмя эминцами США. Имею неисправные дизели и полностью разряженную аккумуляторную батарею. Пытаюсь отремонтировать один из дизелей. Жду указаний.

Радио в Москву с борта лодки непрерывно передавали в течение шести часов. Все это время беспомощная субмарина качалась на волнах в окружении стаи эсминцев. Радиограмму передавали семнадцать раз. Наконец пришел ответ. Главный штаб ВМФ давал указания по организации борьбы за живучесть, передал, что к Б-130 уже спешит посланное ей на выручку спасательное судно СС-20.

А тут и механик доложил, что мотористы ввели в строй средний дизель. Сразу стало легче. Немедленно полностью продули балласт. Дали трехузловый ход и начали заряжать аккумуляторные батареи. На американцев старались не обращать внимание — пропадите вы пропадом! Теперь курс лодки был на норд-ост, домой!

В районе Азорских островов Б-130, следовавшая с неизменным эскортом американских эсминцев, встретила спасателя СС-20. Погода была штормовая. Начали заводку буксира. Первая попытка не удалась. Толстый стальной конец лопнул под напором ветра как нитка. Не удалась и вторая попытка завести капроновый трос, который также лопнул, просвистев над головами носовой швартовой команды подводной лодки. После долгих мучений буксир все же завели, сделав его комбинированным из остатков стального и капронового тросов. Так, на буксире спасательного судна, зарываясь по самую рубку в штормовую волну, Б-130 двинулась домой в Кольский залив.



Одиссея Б-36

Б-36 столкнулась с американскими кораблями сразу же после прохода Бермудских островов. Однако перед этим лодку ждало еще одно испытание. У старшины команды гидроакустиков Панкова внезапно начался приступ сильных болей в животе. Врач лодки капитан медицинской службы Буйневич, осмотрев старшину, поспешил в центральный пост к командиру.

— Ну что? — поднял на врача запавшие от хронического недосыпания глаза капитан 2-го ранга Дубивко.

— Острый аппендицит! Надо срочно резать!

— Надо, значит, надо, — кивнул командир. — Готовь каюткомпанию под операционную!

Операция была проведена успешно, но, стремясь обеспечить при ее проведении минимальную качку, Дубивко распорядился сбросить ход до трех узлов, и теперь Б-36 сильно отстала от графика движения.

— Делать нечего. Всплываем в надводное положение! — распорядился командир, натягивая канатку. — Сейчас мало не покажется.

А наверху творилось нечто страшное. Океан кипел штормом. Огромные тридцатиметровые волны в каком-то неистовстве то подбрасывали подлодку, точно щепку, куда-то под небеса, то вдруг, наоборот, швыряли вниз в сумасшедшую круговороть взбесившегося океана. Крен субмарины достигал временами пятидесяти градусов. Все летало от борта к борту: люди и посуда, битые плафоны и банки регенерации. Неизвестно, молился ли кто из подводников, чтобы не сорвало с фундаментов дизели, но то, что каждый с замиранием сердца ждал, встанет ли лодка из очередного крена, это точно. Техника, к счастью, выдержала и этот страшный экзамен. Войдя в график движения, Дубивко немедленно увел свой корабль в глубину, и только здесь подводники смогли хоть немного перевести дух после пережитого.

И вот теперь акустик обнаружил прямо по курсу подводной лодки сразу три американских эсминца. Корабли, работая на всю мощь своими акустическими станциями, шли строем фронта, явно ища наши лодки. Взвесив все «за» и «против», многоопытный



Дубивко тут же рассчитал маневр уклонения. Оглушенные работой собственных станций, американцы так и пронесли мимо затаившейся подлодки. Первая встреча дала и первый опыт. Когда шумы эсминцев исчезли, командир вызвал старпома и замполита, поделился с ними своими первыми впечатлениями:

— Посмотрите, что происходит. Работу УЗПС мы услышали здесь гораздо раньше, чем шум винтов, а ведь обычно происходит как раз наоборот. Думаю, что это лишнее подтверждение того, что в здешних водах гидроакустика имеет колоссальную дальность. Это одновременно осложняет, но и облегчает нашу задачу. Судя по действиям, американцы еще толком не знают о нашем присутствии и ищут наобум. Поэтому сейчас наши козыри: бдительность и осторожность! Попрошу вас это учесть в работе.

А вскоре и новое подтверждение необычной гидрологии. В центральном раздался взволнованный голос акустика:

— Товарищ командир! Слышу работу ГАС! Дистанция...

Названная акустиком дистанция была настолько огромной, что намного превышала максимальные пределы, заложенные в ТТД лодочной станции.

— Неплохо! — отреагировал Дубивко. — Уклоняемся!

Так, крадучись, Б-36 пробиралась все дальше и дальше, успешно минуя бесчисленные поисковые группы американцев. Трудно поверить, но советские подводники в блестящей импровизации настолько грамотно использовали местные природные условия, что обманули американцев, которые осваивали здешние воды в течение многих десятилетий.

В назначенное время подводная лодка прибыла в исходную точку форсирования пролива Кайкос, известного коварностью своих рифов. О занятии позиции, всплыв ночью, доложили в Москву. Где-то в черноте южной ночи дышали ароматом цитрусовых рош Багамы. Главный штаб ВМФ дал радиogramму: «Форсировать пролив Кайкос под РДП». Погрузившись, оставив над волнами лишь длинный хобот всасывающего воздух «шнорхеля», Б-36 начала осторожно входить в оскаленный скалами зев пролива. Когда же она вновь подвсплыла на следующий сеанс связи, получили новую радиogramму: «Отойти от пролива и занять позицию радиусом 60 миль у входа в Кайкос в Ш... Д...» В кабинетах большой политики сейчас решали большие



вопросы; стиснутым теснотой отсеков подводникам оставалось лишь гадать, что же происходит сейчас наверху и как решится их судьба.

Подобные указания о занятии определенных позиций получили и остальные лодки. Может показаться невероятным, но Главный штаб ВМФ, уже будучи осведомленным о том, что Б-130 Шумкова, с вышедшими из строя дизелями и окруженная со всех сторон американскими эсминцами, отходит на ост, без всяких эмоций нарезал ей боевую позицию у пролива Кайкос, сообщив об этом командирам трех остальных подлодок. Почему произошла эта нелепица, остается только догадываться... Однако эта халатность операторов ГШ вскоре едва не привела к самым трагическим последствиям...

Получив полагавшуюся ему информацию, командир Б-36 тотчас нанес позиции всех четырех лодок бригады в соответствии с переданными координатами на карту обстановки. При этом мифическая позиция Б-130 оказалась всего лишь в ста милях южнее позиции Б-36. Разумеется, что капитан 2-го ранга Дубинко, не зная, что же на самом деле случилось с лодкой Шумкова, пребывал в твердой уверенности, что с южных румбов его надежно прикрывает боевой товарищ.

Связь с Москвой все время была неустойчивой. Передача каждой радиограммы превращалась в сплошное мучение. При этом, регламентируя разную мелочевку, Главный штаб упорно молчал о главном — о военно-политическом положении вокруг Кубы. Правда, кое-какую информацию все же удавалось иногда выуживать из эфира радиоразведкой. Новости же были самые тревожные: на Кубе находятся наши ракеты с ядерными боеголовками, американцы готовят мощный десант на остров, на Флориде вовсю строят баракки для предполагаемых советских пленных, главком ВМФ СССР установил четырехчасовую готовность для всего флота, американцы сосредоточили вокруг Кубы все свои противолодочные силы.

К этому времени сильно ухудшились и условия обитания на лодке. Температура в отсеках достигала уже шестидесяти градусов. У аккумуляторных батарей были все шестьдесят пять. Вахтенные у механизмов через 15—20 минут теряли сознание, поэтому их меняли через каждую четверть часа. Из-за высокой температуры и влажности, когда тело не успевает выделять пот, на теле у людей



обильно появлялись наполненные жидкостью пузыри, лопавшиеся даже при легком прикосновении, превращая тела в сплошные кровоточащие раны. Началось быстрое обезвоживание организма. Многие потеряли больше половины своего веса и теперь больше походили на живые скелеты, чем на тех здоровяков, какими уходили в поход. Корабельный врач капитан Буйневич пытался облегчить страдания людей, но много ли он мог сделать? Держались лишь на энтузиазме да на компотах, которые пили вместо завтрака, обеда и ужина. Однако несмотря на весь драматизм положения, ропота и истерик не было. Стиснув зубы, экипаж Б-36 делал свое дело, понимая, что, может быть, завтра от их опыта, выдержки и мужества будет зависеть судьба мира. Единственной просьбой, с которой иногда подводники обращались к своему командиру, была просьба хоть немного посидеть в концевых отсеках, где температура была на несколько градусов ниже, чем в центральных.

Сильно затрудняло скрытность нахождения на позиции и распоряжение ГШ ВМФ о незыблемых четырехчасовых сеансах связи. Столь частое всплытие на перископную глубину для связи при высокой прозрачности моря и то и дело появлявшихся самолетах ПЛО делало каждый такой сеанс настоящей пыткой для командира. Едва Б-36 успевала принять очередную ничего не значащую радиogramму, как на нее из облаков вываливался очередной «Нептун» или «Орион», забрасывая воду гидробуями и взрывными пакетами. Затем лодка долго и трудно отрывалась от назойливого соглашения, но лишь для того, чтобы через какие-то четыре часа вновь явить себя супостату. Так проходил день, а ночью Дубивко в пять-шесть заходов, то всплывая, то погружаясь, заряжал аккумуляторные батареи, чтобы на следующий день начать все сначала.

А вскоре американцы опять надолго потеряли Б-36. Капитан 2-го ранга Дубивко блестяще использовал особенности гидроакустики экваториальных вод, уклоняясь от надводных кораблей, применяя исключительно режим шумопеленгования. Американцы завоновались. Зная, что советская подводная лодка находится где-то в данном районе и уйти ей отсюда пока нельзя, они тоже изменили свою тактику. Расчет сделали на ночное время, когда дизельная подводная лодка должна была обязательно всплывать на зарядку батарей. Силы и средства у ВМС США для этого имелись.



По всему району предполагаемого нахождения Б-36 разошлись эсминцы радиолокационного дозора. Потушив ходовые огни и застопорив ход, они, как охотники в засаде, поджидали свою добычу. Первая ночь результата не дала, вторая — тоже: Дубивко был осторожен. Но бесконечно находиться под водой Б-36 не могла. Ловушка рано или поздно, но должна была сработать, и она сработала!

В одну из ночей, когда всплывшая на поверхность океана Б-36 «била зарядку», раздался крик вахтенного гидроакустика мичмана Панкова:

— Слышу резкий шум винтов эсминца! Есть импульсы излучающей станции! Дистанция минимальная!

А ведь Дубивко с вахтенным офицером только что несколько раз внимательно осматривали горизонт. Видимо, эскадренный миноносец, затаившись в темноте, обнаружил лодку своей шумопеленгаторной станцией и, подпустив поближе, затем ринулся в атаку.

— Срочное погружение! — скомандовал Дубивко. Будто брошенный в воду камень, «тридцать шестая» стала проваливаться в глубину.

— Шум эсминца раздваивается! — доложил Панков. — Один быстро смещается в корму. Второй, набирая ход, идет на нас!

Командир вытер ладонью градом катившийся со лба пот. Ясно, американец бросился на таран. Но не успел — мастерство командира советской субмарины и слаженность экипажа сделали свое дело. Когда над головой подводников раздался оглушающий грохот винтов, стрелка глубиномера показывала уже сорок метров. Моряки переглядывались, повеселев, — обошлось!

Непроницаем был лишь Дубивко. Его мучила мысль: почему раздвоился шум? Мелькнула внезапная догадка: ведь эсминец подстерегал лодку с южных румбов, оттуда, где должна была, согласно распоряжению Москвы, находиться Б-130. «Скорее всего, — не без оснований предположил командир Б-36, — американец поймал «сто тридцатую», а затем, внезапно обнаружив еще и Б-36, растерялся, затем же бросился на нас». Этим, вероятно, воспользовалась «сто тридцатая» и пошла на отрыв. Но ведь на ней вконец изношенная аккумуляторная батарея, и кто знает, сколько сможет она еще продержаться, не всплывая под водой?

И Александр Дубивко решил на то, что подсказывало ему чувство товарищества и взаимовыручки. Так поступали российские



моряки старших поколений, так поступил и он, боевой командир-подводник послевоенной эпохи. Дубивко решил прикрыть отход «сто тридцатой» собой. Если бы только он мог знать, что лодка Шумкова уже давно идет на буксире домой, что южная позиция пуста и что приносимая им жертва во имя спасения боевых товарищей абсолютно напрасна. Увы, командир Б-36 об этом ничего не знал...

Лишь по возвращении домой ему станет известно, что «сто тридцатой» рядом не было, а истинной причиной раздвоения шума была торпеда. Жизнь всего экипажа Б-36 висела тогда на волоске. Подводников спасло лишь то, что подводная лодка в этот момент стремительно погружалась и торпеда попросту не успела навестись. Поняв, что торпедная атака не удалась, командир американского эсминца бросился таранить Б-36... О своем предположении командир немедленно доложил прибывшей в Полярный московской комиссии, но инспектора от Дубивко попросту отмахнулись, их больше волновали вопросы иные — искали виновных.

Но все это будет еще впереди, а пока капитан 2-го ранга Дубивко, дразня американский эсминец, уводил его все дальше за собой на север, спасая несуществующую Б-130. Более двух часов вел за собой преследователя Дубивко. А затем на помощь эсминцу подоспели еще два корабля, и, окружив «тридцать шестую», они взяли ее в плотное кольцо. С этого момента положение нашей подводной лодки сильно осложнилось. Один час сменял другой, но американцы не отставали. Периодически они давали команды на всплытие бросанием гранат и взрывпакетов. Отчаянные попытки Б-36 оторваться ни к чему не привели, прежде всего из-за невозможности погружаться на глубины более семидесяти метров (мешало повреждение верхней крышки ВИПСа). Неравная схватка длилась около двух суток. Когда аккумуляторные батареи полностью разрядились, командир вызвал к себе в центральный пост ближайших помощников: старпома, замполита и механика.

— Дальше оставаться под водой невозможно. Нас пока не бомбят, а значит, войны между СССР и США нет. Предлагаю всплывать. Исправим повреждения, зарядим батареи и попробуем оторваться. Есть иные предложения? — Дубивко обвел офицеров долгим взглядом.



Других предложений ни у кого не было. Офицеры единодушно поддержали своего командира.

— Значит, решено, — подытожил командир. — Всплываем!

Всплыли. Выскочивший на ходовой мостик сигнальщик поднял на флагштоке красноезвездный советский военно-морской флаг. Американцы были совсем рядом. Флагманский эсминец «Чарльз Б. Сесил» шел почти вплотную, борт в борт. Немедленно сделали донесение в Москву о своем всплытии и складывающейся вокруг лодки ситуации. Ответа не получили. Передали радиogramму еще раз. Снова без ответа. Только после сорок восьмой (!) передачи пришла ответная квитанция. Было абсолютно ясно, что американцы попросту забывают работу нашей радиостанции помехами.

С «Сесила» с издевкой передали ратьером на русском языке: «Нужна ли помощь?»

— Вежливые! — хмыкнули разом стоящие на ходовом мостике «тридцать шестой».

С подводной лодки ответили на эсминец: «Благодарю. В помощи не нуждаюсь. Не мешайте моим действиям».

Вняв требованию подводников, «Чарльз Б. Сесил» отошел в сторону метров на сто пятьдесят, но орудия его по-прежнему были наведены на советскую подводную лодку. Непрерывно работала на эсминце и гидроакустика, цепко держа Б-36 в своих невидимых щупальцах. Более чем на полтора метра «Сесил» так и не отходил. Американцы прекрасно понимали, что эта дистанция является мертвой зоной для советских торпед. Ведь в любой момент могла последовать команда на уничтожение советской лодки.

Впоследствии американцы признают, что подъем в надводное положение Б-36 им дался нелегко. Шутка ли, целая флотилия кораблей в почти идеальных условиях затратила на эту операцию целых 36 часов! И все же командовавший этой поисковой группой командор был награжден медалью за «хорошую координацию противолодочных сил».

Вдали на горизонте четко вырисовывался огромный профиль авианосца. Сменяя друг друга, над лодкой постоянно висели вертолеты. Спустя час после всплытия Б-36 группа радиоперехвата



зафиксировала текст личного указания президента Кеннеди командиру «Сеси́ла»: «Всплывшую русскую подводную лодку держать всеми силами и средствами».

— Ого, какие мы теперь знаменитые! — оживились подводники. — Сам президент США за нас волнуется!

— Думаю, что придется нам скоро его огорчить, — сказал стоявшим рядом на мостике вахтенному офицеру и сигнальщику Дубивко. — Сделаем Кеннеди «козу»! Вот только зарядим аккумуляторы.

Однако быстро зарядить батареи не удалось. Виной тому была их высокая, до 65° температура. Поэтому первые несколько часов после всплытия подводники усиленно вентилировали отсеки, снижали температуру аккумуляторных батарей. Сама зарядка тоже шла с периодическим прерыванием на очередное вентилирование. Одновременно починили и закрыли доставившую столько неприятностей крышку ВИПСа. Спустя тридцать шесть часов после всплытия на поверхность океана Б-36 была полностью готова к отрыву. Вариантов и предложений о том, как его осуществить, предлагалось немало. Дубивко внимательно выслушал все, затем приказал:

— Разворачиваемся и берем курс на Кубу!

Американцы сразу заволновались. Эсминцы резко прибавили ход, но потом немного успокоились. Скорее всего, получили сообщение, что Б-36 уже готовилась впечатляющая встреча с главными противолодочными силами ВМС США. Однако у Дубивко были несколько иные планы.

Командир вызвал к себе начальника РТС капитан-лейтенанта Жукова и старшину команды гидроакустиков мичмана Панкова.

— Вам, ребята, задача особая, — обратился командир. — Забить станцию американца.

Жуков с Панковым быстро настроили передатчик гидроакустической станции «Свя́гя» на частоту работы ГАС «Сеси́ла». Сам Дубивко неотлучно находился на верхнем мостике и, когда очередная группа вертолетов улетела от лодки на дозаправку, а другая еще не подлетела, дал команду:

— Срочное погружение!

Спустя несколько секунд на глазах оторопевших американцев «тридцать шестая» скрылась в бурунах пены. Едва погрузившись,



Дубивко тут же резко изменил курс и поднырнул под эсминец, затем на полном ходу ушел на двухсотметровую глубину. В это время Жуков с Панковым, включив на полную мощность передатчики, на некоторое время забили частоту американских станций. Затем командир Б-36 заложил своей подлодке такой вираж, что ему, наверное, позавидовали бы и выдавшие виды летчики-истребители. Еще раз круто изменив на 180° курс, «тридцать шестая» окончательно вырвалась на свободу. Где-то далеко металась американские эсминцы, так и не оправдавшие ожиданий своего президента. Уже в сумерках, подвсплыв, Б-36 дала радиограмму в Москву. На этот раз, к счастью, квитанцию получили сразу.

Никаких новых указаний относительно своих действий подводная лодка от Главного штаба ВМФ так и не получила. Это значило, что Б-36 надлежало снова вернуться на определенную ей ранее позицию. Однако теперь, набравшись опыта в «общении» с американскими противолодочниками, Дубивко заряжал аккумуляторные батареи ночью в позиционном положении без хода и огня или же под РДП, крутясь на маленьком пятачке.

День 7 ноября встречали примерно в трехстах милях от Багамских островов. Едва замполит собрал свободных от вахты на торжественное собрание в честь годовщины Октябрьской революции, последовал доклад командира электромеханической боевой части:

— Вышли из строя оба бортовых дизеля.

Вспоминая об этом по прошествии многих лет, капитан 1-го ранга в отставке Дубивко скажет: «Здесь сказалась как усталость механизмов, так и усталость личного состава. Что вы хотите, люди неделями несли вахту в полубморочном состоянии!»

С оставшимся в строю средним дизелем аккумуляторные батареи можно было заряжать теперь только в позиционном положении. Так и держались на боевой позиции дальше: ночью без хода в позиционном положении заряжали батареи. Днем же в подводном положении производили поиск и слежение за американскими кораблями.

А спустя трое суток новый неприятный сюрприз. В нарезанную для Б-36 позицию пришел вертолетоносец «Тетис Бей». Похозяйски расположившись в самом ее центре, он обстоятельно приступил к поиску подлодки своими вертолетами. Одной подводной



лодке тягаться с сотней вертолетов трудно, а оставаться в радиусе их действия и опасно. В этих условиях Дубивко принял единственно верное решение — уступить позицию «Тетису». Спустившись на сотню миль южнее и не будучи при этом обнаруженным, Б-36 находилась по-прежнему в немедленной готовности к началу боевых действий. Не теряя из вида вертолетоносец, «тридцать шестая» как тень следовала в отдалении за ним. Может показаться удивительным, но подводная лодка так и осталась невидимой для американцев. Кстати, этот вполне разумный маневр Дубивко с отходом от вертолетоносца также будет впоследствии поставлен ему в вину.

Так, не обнаруженной и готовой к немедленной атаке, и провела оставшееся время на позиции Б-36 до получения сигнала о следовании в родную базу.

Б-59: Держаться до конца!

Б-59 вошла в район действия американских противолодочных сил 25 октября. Обстановка сразу же резко осложнилась. Теперь при каждом подвсплытии подводной лодки даже на перископную глубину обнаруживался сигнал работающих локаторов. То и дело прослушивались импульсы гидролокаторов да сотрясали прочный корпус разрывы глубинных гранат. В рубке гидроакустиков стояла сплошная какофония — одновременно прослушивались шумы восьми — десяти кораблей ВМС США.

Первые двое суток Б-59, успешно уклоняясь от нежелательных встреч, продолжала настойчиво продвигаться по своему маршруту. Когда же 27 октября в сумерках командир лодки капитан 2-го ранга Савицкий решил подвсплыть в позиционное положение для неотложного ремонта поврежденной штормом наружной захлопки дизеля, из облаков на подлодку буквально с ревом свалился четырехмоторный «Нептун». Б-59 сразу же ушла на глубину, но к месту ее нахождения уже спешили наведенные патрульным самолетом корабли. Вскоре началась погоня. Все попытки Савицкого оторваться от преследования ни к чему не привели. К тому же подводников вновь подвела низкая плотность аккумуляторных батарей. Американцы следовали за Б-59 неот-



ступно. И тогда, посоветовавшись, Савицкий и начальник штаба бригады капитан 1-го ранга Архипов приняли решение о всплытии, чтобы, зарядив батареи, снова попытаться оторваться от назойливого эскорта.

Вспоминает вице-адмирал в отставке Архипов: «Всему личному составу была объяснена обстановка, сложившаяся вокруг подводной лодки, разъяснено, что не исключаются провокационные или боевые действия сил ПЛО США против нас, что радиосвязь подводной лодки с береговым КП отсутствует и личный состав должен быть готов ко всему, в том числе и к использованию торпедного оружия против кораблей США. Было видно, как сильно изнурены люди».

Вообще неприятности преследовали Б-59 почти весь поход. Несмотря на то что экипаж делал все возможное, техника, абсолютно не приспособленная к тропическим условиям, то и дело выходила из строя: засаливались водяные холодильники дизелей, рвались резиновые уплотнения дизельных захлопок, то и дело ломались дизели и электрокомпрессоры.

Дышать в отсеках было невыносимо тяжело. Помимо нестерпимой духоты и влажности, процентное содержание углекислого газа доходило до 1,2, то есть достигло предельного, когда людям уже почти нечем дышать. Все чаще и чаще стали терять сознание матросы и офицеры. Из-за ограниченного запаса пресной воды ее выдавали членам экипажа всего лишь по одному стакану в день.

Вице-адмирал в отставке Архипов: «...Никто не предъявлял каких-либо жалоб или недовольства. Трудно было не восхищаться спокойствием людей, пониманием ими всей сложной и опасной ситуации, готовностью идти на самопожертвование ради выполнения задачи. Не могу вспомнить ни одного факта, который бы омрачил чувство преклонения перед каждым матросом, старшиной, офицером за их высокий дух, патриотизм и мужество».

Ранним утром 28 октября, полностью разрядив свои аккумуляторные батареи, Б-59 всплыла. На свежем ветру забилось поднятое бело-голубое полотнище со звездой, серпом и молотом. Взору выскочивших на ходовой мостик предстал буквально частокол мачт. Примерно в миле от «пятьдесят девятой» заслоняла полнеба громада авианосца «Рэндолф» в охранении десятка крейсеров, эсминцев и фрегатов. В небе стоял сплошной гул: кружили несчитанные самолеты.



По всему окоему океана мерцали огнями сотни и сотни радиогидробуев, щедро разбросанных американцами.

Не теряя времени, Савицкий дал команду начать зарядку. А буквально спустя пару минут над подводной лодкой с кормы в нос на высоте каких-то двадцати метров пронесся противолодочный самолет. В момент нахождения его над мостиком на самолете включили сразу три прожектора, которые ослепили находящихся там. Одновременно с самолета открыли огонь из автоматической пушки. Фонтаны разорвавшихся снарядов встали прямо по курсу Б-59. Сразу же за первым самолетом на боевой курс лег второй, также пройдя над подводной лодкой. Третий — штурмовик «Треккер» — пролетел с правого борта на левый, также включив все прожектора и выпустив свою очередь снарядов.

Двенадцать раз с ревом проносились над головами советских подводников американские самолеты, и каждый из них разряжал поочередно свои пушки рядом с лодкой. Чего добивались они столь рискованными действиями? Скорее всего, просто пытались вызвать психологический шок у экипажа подлодки, остановить Б-59. Ни то ни другое им не удалось. «Пятьдесят девятая» продолжала зарядку батарей, так и не свернув со своего курса. Можно только представить, каких нервов стоили команде подводной лодки эти страшные минуты.

Наконец последний из воздушных пиратов ушел в сторону авианосца. Начальник штаба с командиром переглянулись: неужели все закончилось? Но действиями самолетов дело не ограничилось. К правому борту субмарины уже мчался эсминец «Бэрри». Слева подходил второй. Еще два эскадренных миноносца пристроились у лодки за кормой. На «Бэрри» подняли флажный сигнал: «Остановить движение». Затем принялись кричать в мегафон на плохом русском: «Чей корабль?», «Имя корабля?», «Остановите ваш ход!»

Несмотря на происходившее, на ходовом мостике «пятьдесят девятой» царил спокойная деловая обстановка. На все запросы американцев Савицкий отвечал неизменное:

— Корабль принадлежит Советскому Союзу! Прекратите провокационные действия!

В течение ночи и следующего дня американские корабли то пересекали курс подводной лодки прямо перед ее форштевнем, то



сбрасывали глубинные бомбы столь близко, что лодку буквально подбрасывало в воздух от их разрывов. На подлодку были наведены стволы расчехленных орудий. То и дело, подлетая к Б-59, вертолеты демонстративно опускали рядом с бортом буксируемые гидроакустические станции, совершали облеты, зависая над самым мостиком, вели кино- и фотосъемку. Не отставали от них и самолеты, также периодически летавшие над лодкой и стрелявшие из своих пушек.

Вечером 28 октября авианосец «Рэндолф» внезапно дал полный ход и вскоре скрылся за горизонтом, сопровождаемый частью своей свиты. Остальные корабли еще теснее окружили Б-59. К этому времени подводная лодка наконец закончила заряжать аккумуляторные батареи; были отремонтированы и вышедшие из строя механизмы. На ходовом мостике совещались, как лучше оторваться от настырных эсминцев.

К этому времени вокруг «пятьдесят девятой» обстановка складывалась таким образом: впереди лодки на дистанции двух кабельтовых находился эскадренный миноносец, еще два эсминца по левому борту и один за кормой. В воздухе находилось два самолета. Наибольшую опасность для подводников представлял находившийся по корме эскадренный миноносец «Бэрри».

Решение командира лодки и начальника штаба бригады было простым и смелым.

Вскоре на глазах американцев из рубки на верхнюю палубу подлодки выбрались два матроса с бочонком из-под продуктов, доверху наполненным газетами и служебными бумагами. Раскачав бочонок, матросы демонстративно сбросили его в воду. С мостика лодки напряженно следили за реакцией американцев: клюнут или нет? Внезапно «Бэрри» стал описывать циркуляцию, явно беря курс к качавшемуся на волнах бочонку.

— Кажется, клюнули! — обрадовался Архипов.

— Дистанция увеличилась до пяти кабельтовых! — доложил вахтенный офицер.

— Пора! — разом выдохнули Архипов с Савицким. — Всем вниз! Срочное погружение!

Если бы кто-то засекал в этот момент время погружения подводной лодки, он был бы, безусловно, поражен. Б-59 превысила все



мыслимые нормативы! Еще бы, ведь вопрос жизни и смерти для подводников решался как раз в эти несколько мгновений. Успеют погрузиться — значит, ушли. Не успеют — и опомнившийся эсминец таранным ударом отправит подводную лодку на дно.

Но успели! Когда на «Бэрри» поняли, что их попросту обманули, и бросились обратно к субмарине, той уже на поверхности не было. Б-59 канула в пучину, готовая к долгой борьбе со своими преследователями.

На глубине двести пятьдесят метров по предложению начальника штаба бригады командир приказал выстрелить имитационные патроны. Затем, резко изменив курс и дав полный ход, «пятьдесят девятая» быстро оторвалась от преследования.

В течение последующих суток акустики подлодки еще постоянно прослушивали шумы мечущихся во всех направлениях противолодочных кораблей. Затем шумы стали удаляться, пока совсем не затихли. Б-59 продолжила выполнение своей задачи. Теперь, постоянно уклоняясь от американцев и маневрируя на своей позиции, субмарина была готова по первому приказу вступить в бой. Вскоре приказ последовал, но иной — возвращаться к родным берегам.

Непобежденная Б-4

Американцы всегда любили давать советским кораблям свои названия. Возможно, так им было удобней, возможно, это была просто мания величия. Подводные лодки 641-го проекта прозвали «Фокстротом». Последней из квартета советских «Фокстротов», прорывавшихся к Кубе, была Б-4 под командой капитана 2-го ранга Рюрика Кетова. На ее борту находился и командир бригады капитан 1-го ранга Агафонов. Из всех четырех подлодок «четверка» оказалась самой счастливой и везучей — американцы ее так и не смогли поднять на поверхность и не обнаружили в течение всего похода. В этом, безусловно, была заслуга всего экипажа и в первую очередь командира и комбрига, опытнейшего и грамотного подводника. Но и Б-4 пришлось нелегко.



В одну из дождливых ночей, когда подводная лодка «была зарядку», вахтенный радиометрист обнаружил быстро нарастающий сигнал самолетной станции. Подлодка быстро погрузилась, начав маневр на отрыв от самолета. А с воздуха ее уже бомбили. Глубинные гранаты «Джули» рвались рядом с бортом. От близких разрывов разлетались вдребезги электролампочки, сыпалась с переборок изоляционная пробка. Затем, потеряв подводную лодку, самолет ПЛО принялся сбрасывать гидроакустические буи. Б-4 надо было срочно уходить из этого района. Маневрируя курсами и скоростью, подлодка стремилась уйти как можно дальше от места своего обнаружения. Вскоре, уйдя на глубину под слой температурного скачка, она оторвалась от преследования. Спустя несколько часов вахтенный акустик услышал отдаленную работу корабельных радиолокационных станций. Это американцы подтягивали в район новые силы.

Вспоминает командир бригады капитан 1-го ранга в отставке В.Н. Агафонов: «...Периодически сигналы то приближались (усиливались), то удалялись (ослабевали) — противолодочные корабли вели поиск подводной лодки. Мы уклонились от поиска, маневрируя изменением курса, скоростью, используя малозумный режим движения, меняя глубину, уходя под слой температурного скачка — одним словом, по всем правилам, как это было предписано наставлением по боевой деятельности дизельных подводных лодок (НБДПЛ). И так мы маневрировали несколько суток. Наконец-то от поиска противолодочных кораблей удалось уклониться. Сигналы поисковых корабельных ГАС прекратились. Шумов кораблей слышно не было. Очевидно, что им нас обнаружить так и не удалось. Не повторялись больше и бомбежки противолодочных самолетов с использованием системы «Джули». Хорошо, что к моменту срочного погружения подводная лодка имела почти полностью заряженную аккумуляторную батарею, и мы имели достаточные запасы электроэнергии, чтобы длительно маневрировать на отрыв от противолодочных сил».

Несколько по-иному рассказывает об этом случае бывший командир Б-4. Его воспоминания, опубликованные в июне 1995 года в газете «Комсомольская правда», вызвали удивление у плававших с ним на лодке офицеров.

«Мою лодку тоже обнаруживали, преследовали и бомбили. Но отрывался, везло. Как-то действительно чуть не подняли. Кому-то из



мудрых штабистов пришла в голову идея назначить собирательный сеанс связи, в ходе которого дублировались все радиogramмы в наш адрес за минувшие сутки на ноль-ноль московского времени. А в западном полушарии это как раз около четырех часов дня. При той насыщенности противолодочными средствами, которыми обладали американцы, обнаружить нас было нетрудно. Так вот, мне докладывают: «Товарищ командир, прямо по курсу опасный сигнал». Работает гидроакустический буй. Значит, где-то над нами самолет. Даю команду уйти на глубину. А начальник связи вспоминает, что пора всплывать для приема «собирательной» радиogramмы. Я сказал, что всплывать не будем. Тогда он пошел с докладом к комбригу Агафонову. Попрепирались. Агафонов стоит на своем. Я сложил с себя командование. Ушел в каюту, подключил телефон к центральному посту. Агафонов приказал прослушать горизонт. Чисто. Лодка начинает всплывать. Я не выдержал — перешел в центральный пост, поднял зенитный перископ, увидел самолет. А Агафонов из своего командирского ничего не видит. Наконец увидел, дал приказ уклоняться. Часа два пытались — безуспешно. Маневрируем, а американцы тут же кладут серию бомб «Джули». Вызывает Агафонов: «Принимай команду на себя!» До спасительной ночи протянули. Всплыли, зарядились — и назад, к Кубе».

Кстати, командир бригады отозвался в своих воспоминаниях о командире Б-4 очень хорошо: «...Командир подводной лодки Б-4 Кетов действовал грамотно и энергично. Личный состав четко выполнял свои обязанности на боевых постах. Все механизмы работали исправно».

И еще одно воспоминание капитана 1-го ранга Н. Агафопова об обстановке на Б-4 и ее командовании: «Мне очень понравилась работа личного состава Б-4, на борту которой я принимал участие в походе. На подводной лодке царил высокая организация, порядок и дисциплина. Это был дружный экипаж, он имел хорошую выучку, здоровые взаимоотношения, высокий боевой настрой. Приятно было с такой командой вместе участвовать в таком ответственном походе... Я был полностью уверен в каждом человеке из экипажа... Хочется особенно вспомнить и отметить работу командира ПЛ Б-4 капитана 2-го ранга Кетова. Он был отличный командир, имел хорошую тактическую подготовку, высокую морскую выучку. Уве-



ренно управлял подводной лодкой в любой обстановке. Пользовался высоким авторитетом и уважением всего личного состава. Команда его любила... Прислушивался к моим мнениям и советам... В течение всего похода мы с командиром постоянно, вместе или поочередно, в зависимости от обстановки, находились на ГКП подводной лодки (в центральном посту или на ходовом мостике)...»

В ходе похода случались поломки и на Б-4. Так, во время нахождения на боевой позиции была обнаружена течь сальника в боевой рубке. Устранил течь, что было достаточно сложным делом, старшина команды трюмных мичман Костенюк. По окончании похода мичман был представлен к награждению орденом Красной Звезды, но так им и не награжден.

А вот как описывает один из участников похода на Б-4 условия существования на лодке: «Из-за высокой температуры и испарений дизельного топлива, масла люди падали в обморок... Кроме того, температура воздуха в отсеках еще больше повышалась от работающих патронов регенерации. Редко кому представлялась возможность сделать глоток свежего воздуха. Возможностей всплыть для зарядки аккумуляторной батареи становилось все меньше и возможности провентилировать отсеки тоже не было. На мостик лодки, когда позволяла обстановка, удавалось пустить 1—2 человека из тех, кто особенно плохо себя чувствовал всего на несколько минут. Поэтому некоторые матросы за все время плавания так и не имели возможности получить глоток свежего воздуха. Люди обливались потом. «Тропическая одежда» — синие трусы и майка коробились от оседавшей при испарении соли, линяли от пота, и люди окрашивались в синий цвет («синели»). Спаситься от жары и духоты было нелегко. Единственным местом, где более или менее было прохладно, стал трюм электромоторного отсека... О нормальных условиях для сна и отдыха говорить не приходилось... Возможности по расходованию пресной воды были крайне ограничены. Она расходовалась экономно — только для приготовления пищи: по стакану чая утром и вечером и стакану компота в обед и ужин. Дистилляторы имели очень низкую производительность, и качество получаемой воды было плохое... В гигиенических целях использовали медицинский спирт, водным раствором которого пропитывались марлевые тампоны и ими обтирали тело. Один раз, когда уже подводная



лодка начала возвращение на базу, удалось для команды устроить «баню» — механики взяли в поход несколько резиновых мешков, заполненных пресной водой. Иногда очень немногим удавалось освежить лицо под струями тропических ливней и даже набрать немного дождя в посуду. Вот и вся гигиена в походе».

После того как Главный штаб ВМФ отменил прорыв бригады подлодок на Кубу в связи с изменившейся политической ситуацией, Б-4, как и другие лодки, заняла указанную ей боевую позицию, на которой оставалась ровно месяц. А затем была команда поворачивать домой.

Из воспоминаний бывшего командира бригады капитана 1-го ранга в отставке Н. Агафонова: «Особенно в тяжелом положении оказалась Б-130. На помощь ей были направлены корабли Северного флота. Всплыв в окружении кораблей ВМС США, подлодка подверглась их наглым выходкам: над лодкой свистели пулеметные очереди, на нее были развернуты артиллерийские орудия, торпедные аппараты... а с палуб кораблей неслась грязная брань, усиленная громкоговорящей аппаратурой, гремела музыка оркестров, личный состав кораблей принимал самые неприличные позы...»

Живыми не ждали

Путь обратно был тоже не легким. В океане бушевали зимние шторма, и измученные экипажи несли ходовые вахты на пределе сил. Из воспоминаний бывшего командира Б-36 капитана 1-го ранга в отставке Дубивко: «Возвращение было также сложным и осуществлялось скрытно. Полученные навыки в борьбе с американскими силами ПЛО позволили успешно преодолеть все противолодочные рубежи еще раз, несмотря на то, что теперь все они были значительно усилены. К сожалению, в Норвежском море у нас закончилось дизельное топливо, и оставшийся путь мы шли на масле с водой. В районе Лофотенских островов к нам, правда, подошел заправщик, однако из-за штормовой погоды шланги на лодку завести так и не удалось. А на подходе к Кольскому заливу закончилось и масло. В базу мы входили уже на электромоторах...»



Одна за другой подводные лодки прибывали в Полярный, швартуясь к родным причалам. Корпуса субмарин в пятнах ржи, вмятинах ясно говорили, что им довелось перенести. Шатаясь от усталости, сошли на причалы экипажи, сошли гордо, с высоко поднятыми головами. Их совесть была чиста — они выполнили свой нелегкий долг перед Родиной. Наверное, все же подводники ожидали, что сделанное ими будет оценено по достоинству. Но, увы, этого не произошло. Вместо слов благодарности они слышали иное...

Вспоминает командир флагманской Б-4 капитан 1-го ранга в отставке Р. Кетов: «Вернулись лодки под самый Новый год. Никто их не встречал. Сами высадились на пирс и ошвартовались. Дальше началась история в духе Швейка и Чонкина. «Нет — говорят, — вашей бригады, она расформирована». Экипажи три месяца почеловечески не жравши, не пивши, немытые. Моряки в панамах, тапочках и шортах. А на улице мороз 15 градусов. Просим: «Дайте хоть помыться на плавбазе, хоть обогреться!» Не пускают. Даже спецоружие выгрузить не можем.

Какой-то умник нашелся, ляпнул: мол, ваше место базирования на Кубе, вот и отваливайте туда. Пошутил, конечно. А мы в ответ на имя командующего отправили телеграмму: готовимся к возвращению на Кубу. Хулиганство, конечно, но сработало. Через два часа подходит катер «Альбатрос» с высокими чинами на борту. Дали «добро» переселиться на плавбазу...

Из воспоминаний бывшего командира Б-36 капитана 1-го ранга в отставке Дубивко: «На другой день после возвращения в базу был вызван на комиссию по разбору похода. Меня обвинили в нарушении скрытности при встрече с эсминцем РЛД, неуверенных действиях при этом и преднамеренном выходе из позиции, когда ее занял вертолетоносец «Тетис Бей». Все мои разумные доводы отменялись, комиссия искала только недостатки. Положительные результаты наших действий не видели или не хотели видеть, искали только ошибки. У меня создалось впечатление, что проверяющие были нацелены только на поиски негативных сторон похода. А мы? Мы были рады, что вернулись живыми и здоровыми. А что ситуация была критической, подтвердил член военного совета Северного флота контр-адмирал Сизов, сказавший на встрече с офицерским составом наших лодок: «Мы живыми вас не ждали!» Эту фразу мо-



жет подтвердить и капитан 1-го ранга в отставке Ю. Жуков, также бывший на этой встрече».

А вот впечатления о встрече в Полярном бывшего командира бригады капитана 1-го ранга в отставке Н. Агафонова: «Сразу же с прибытием подводных лодок в базу на 69-ю бригаду подводных лодок из Москвы нагрянула с проверкой комиссия, возглавляемая контр-адмиралом П.К. Ивановым, состоящая из офицеров оперативного управления, разведки, боевой подготовки и тыла ВМФ... Что называется, по свежим следам комиссия проверила результаты похода 69-й БПЛ, составила акт проверки и представила доклад ГК ВМФ. Дальше последовали доклады министру обороны и ЦК КПСС. Затем последовали поездки по флотам представителей боевой подготовки ВМФ с разбором действий 69-й БПЛ. Акцент был сделан на нарушение скрытности плавания и гораздо меньше на анализ обстановки при этом. Обвинения шли в основном в адрес командиров лодок, а вопросы управления подлодками упускались из виду. Не принималось в расчет и то обстоятельство, что подводные лодки постоянно были вынуждены форсировать движение в океане на большой скорости, всплывать в надводное положение, чтобы, идя под дизелями, вовремя пройти жестко определенные рубежи на маршруте. Не раз впоследствии мне приходилось слышать такое расхожее выражение в наш адрес: «Печальной памяти поход 69-й БПЛ». Таков был итог и оценка. Тем не менее, на мой взгляд, хотя этот поход не принес кому-то славы, однако открыл глаза на многие обстоятельства».

Расправу с подводниками прекратил лишь прибывший в Полярный командующий Северным флотом адмирал В.А. Касатонов. По его приказу лодки сразу же поставили на все виды довольствия, а экипажи были немедленно отправлены в отпуска. Распорядился Касатонов, несмотря на негативную деятельность московской комиссии, представить ему списки отличившихся подводников на награждение. Имел командующий и несколько нелегких разговоров по телефону с главкомом. И, несмотря на начальное негативное отношение Горшкова к участникам похода, Касатонов все же сумел убедить его в том, что подводники выполнили свой долг с честью и достойны не осуждения, а наград. И поэтому когда в Москву вернулась посланная для поиска негативов комиссия и на стол главкома



лег проект разгромного приказа, то Горшков подписывать его не стал, а поверх написал размашисто: «В тех условиях обстановки командирам ПЛ было виднее, как действовать, поэтому командиров не наказывать».

Впоследствии Касатонову удалось всеми правдами и неправдами добиться и того, чтобы некоторые подводники все же были удостоены правительственных наград. Так, были награждены орденом Красной Звезды командир Б-4 Р. Кетов, мичман старшина команды гидроакустиков Б-36 и некоторые другие.

Тем временем по приказу министра обороны в Москву были вызваны командиры лодок и начальник штаба 69-й бригады. Находившиеся в отпуске комбрига Агафонова из отпуска не вызывали.

Как происходила встреча вернувшихся из похода подводников с руководством Министерства обороны, видно из рассказов непосредственных участников встречи.

Бывший командир подводной лодки Б-36 капитан 1-го ранга в отставке А. Дубивко: «Через непродолжительное время все командиры лодок, участники похода, были вызваны в ГШ ВМФ для доклада о походе министру обороны. Маршал Малиновский был болен, и на коллегии Министерства обороны нас заслушивал маршал Гречко. Я выступал последним, после перерыва. Во время выступления других командиров я обратил внимание, что маршал Гречко никак не мог понять, почему подводным лодкам нужна была зарядка и для чего они всплывали. У меня создалось впечатление, что он думал об атомных лодках, которые в тот момент только осваивались на Северном флоте. Ко мне в перерыве подошел маршал Баграмян и посоветовал в своем докладе остановиться больше на вопросах связи. Так я и сделал. Доклад не вызвал никаких неудовольствий. Никаких разносов и упреков во время коллегии ни к кому не было. Только на второй день проговорился начальник Третьего отдела оперативного управления Генерального штаба контр-адмирал Игнатъев, что после наших докладов маршал Гречко сказал: «Лучше я бы утонул, чем всплыл».

Более эмоционально вспоминает о своем визите в Москву бывший командир подводной лодки Б-4 Р. Кетов: «...3 января меня, Архипова, Дубивко и Шумкова вызвали к Главкому ВМФ Горшкову. Сергей Георгиевич сообщил, что завтра мы будем на докладе у



Никиты Сергеевича. К нему, дескать, надо готовиться. И начали нам указывать, что говорить, а что нет. Потом Горшков устроил нам экзамен. Но встреча с Хрущевым не состоялась. Однако нас ежедневно вызывали в Главный штаб, где постоянно вносили уточнения в сценарий. В итоге получилась история, мало соответствовавшая действительности.

Во второй половине января нас вызвали на совещание в Министерство обороны. Его вел первый заместитель министра обороны маршал Гречко. С ним первый зам. главкома адмирал Фокин и капитан 1-го ранга Сергеев из Главного штаба. В зале полно народу. Большинство — сухопутные и авиационные генеральские чины. Тут же два дядечки в гражданском — из аппарата ЦК КПСС. Один из них с двумя Звездами Героя Советского Союза на пиджаке подошел к нам и приободрил: «Не волнуйтесь. Вся эта заваруха устроена для того, чтобы выбить больше денег для ВВС. Маршал Вершинин хочет добиться выделения дополнительных средств для обороны Заполярья с воздуха». Началось заседание.

— Никита Сергеевич поручил мне разобраться с этим грязным делом, — начал Гречко. — Безобразие, опозорили Россию!

Фокин при этих словах падает в обморок — сердечный приступ. Вынесли на носилках адмирала.

— Кто старший? — не унимался Гречко.

Сергеев словно прилип к стенке, молчит. Вася Архипов встает.

— Я старший, начальник штаба бригады.

— Иди сюда, докладывай.

Ну Вася начал читать по бумаге, которую заготовили в Главном штабе.

— Ты что там читаешь? — рычит Гречко.

— Ты чего, моряк, трясешься с этой бумажкой? Ты своими словами. Давай правду! — подначивает Вершинин.

— Значит, вы хотите правду?

И Вася стал докладывать все как было. Мы дополняли. Продемонстрировали приказ на папиросной бумаге. Гречко взял двумя пальцами листок и как захохочет. «У нас в войну боевых приказов на папиросной бумаге не отдавали!» Вопросы стали задавать. Один чуднее другого. Коля Шумков, например, рассказывает, что вынуж-



ден был всплыть для зарядки батарей. А ему: «Какая такая зарядка? Каких там батарей?»

— На каком расстоянии от вас были американские корабли?

— Метров пятьдесят.

— Что? И вы не забросали их гранатами?

Дошла очередь до меня.

— Почему по американским кораблям не стрелял? — кипятился Гречко.

— Приказа не было.

— Да вы что? Без приказа сами сообразить не могли?

Тут один из цэковских дядечек тихонько по стакану постучал. Маршал, как ни кричал, а услышал, сразу притих. Но долго не мог врубиться, почему мы вынуждены были всплывать. Еще раз пояснили, что ходили мы к Кубе на дизельных подводных лодках, а не на атомных. Дошло!

— Как не на атомных? — заревел маршал.

Сдернул с носа очки и хватил ими по столу. Только стекла мелкими брызгами полетели. Высшее военно-политическое руководство страны полагало, что в Карибское море были направлены атомные лодки. Позже мне стало известно, что на самом деле одну атомную лодку послали впереди нас, но у нее что-то сломалось, и она вынуждена была вернуться на базу.

Сразу после заседания командиров подлодок отправили на флот. Репрессий не было, но и по головке не гладили. Начальники внушали, что действовали мы неправильно. А на самом деле мы пришли из похода с громадным материалом и в целом задачу выполнили. На практике отработали приемы взаимодействия в отдаленном районе Мирового океана. Приобрели опыт преодоления противолодочных рубежей и уклонения от преследования. На своей шкуре испытали приемы и методы противолодочной борьбы американского флота».

Здесь необходимо отметить, что другие участники этой встречи, в частности вице-адмирал Архипов, не подтверждают рассказа Кетова. Однако никто не отрицает главного — начальство итогами похода довольно не было.

К глубокому сожалению, так у нас бывает нередко. Настоящие герои, которые были достойны самых высоких наград, имена



которых должна была бы знать вся страна, были незаслуженно забыты. А ведь экипажи четырех дизельных утлых лодок бросили вызов всему американскому ВМФ! Наверное, даже невозможно подсчитать, какой численный и качественный перевес имели в той неравной схватке американцы! Нет сомнений, что все лодки, если бы не последовал отменяющий приказ, достигли бы берегов Кубы. Нет сомнений, что по первой команде они без раздумий ринулись бы в отчаянные торпедные атаки, заранее зная, что вернуться обратно им уже будет не суждено. Много ли в истории отечественного флота найдется примеров, когда четыре небольших корабля держали в течение целого месяца самый огромный флот мира и вышли из этой схватки, по существу, победителями? Почему им не воздали должное? Почему они, те, на чьем примере надо было бы учить весь флот, вынуждены были оправдываться?

Ну а как оценила действия наших лодок американская сторона? Вот что пишет об этом историк американского ВМФ Норман Полмар: «...Советские командиры пытались уклоняться от обнаружения противолодочными силами на повышенных скоростях, активно маневрируя, в том числе на заднем ходу, используя стопорение хода и резко изменяя глубины погружения, а также входя в кильватерный след, оставляемый осуществлявшими их поиск кораблями. Кроме того, они маскировались, ставя акустические помехи и выпуская пузыри воздуха... Хотя противолодочные силы военно-морского флота США имели в своем распоряжении большое количество кораблей и самолетов, неограниченные возможности обеспечения, а также действовали в условиях отсутствия контратак со стороны противника, они находились под давлением необходимости скорейшего обнаружения и классификации подлодок, а также принуждения их к всплытию. Способствовавшая же им в решении данных задач система СОСУС, как выяснилось, на тот момент еще не обладала достаточным банком данных о звуковых характеристиках советских подлодок, а те, что имелись, значительно отличались от фактических. К примеру, потребовалось 36 интенсивных часов, чтобы заставить всплыть одну из подлодок типа «Фокстрот»... Успех противолодочных сил США в ходе данных действий, по мнению специалистов, был достигнут благодаря условиям, которые вряд ли существовали бы в ситуации реальной войны. Сюда следует отнести возмож-



ность использования ими большого числа самолетов базовой патрульной авиации типа «Нептун Р-2» и даже нескольких новых типа «Орион Р-3», многих надводных кораблей, включая три авианосные группы ПЛО, благоприятную гидрологию, но главное — отсутствие угрозы применения оружия объектами преследования... В целом же данный кризис послужил хорошим уроком для американцев и ценной тренировкой для противолодочных сил США...»

Многое изменилось после «кубинского похода» и в советском флоте. Начали разрабатываться новые тактические приемы борьбы подводных лодок с противолодочными силами, немедленно была усовершенствована организация связи, многочисленные улучшения с учетом действий в тропических широтах претерпело техническое оборудование подводных лодок, обращено было внимание и на улучшение их обитаемости. Ведь в самом разгаре была «холодная война» и впереди у советских подводников было еще немало походов в далекие океанские воды.

Спустя несколько месяцев Северный флот принимал прибывшего с визитом в Советский Союз Фиделя Кастро. Лидеру кубинской революции показали в Североморске новейшие подводные лодки, а также участвовавшую в походе на Кубу Б-36. Затем был небольшой банкет в честь гостя. На него командующий Северным флотом адмирал Касатонов пригласил всех четырех командиров подлодок, ходивших к Кубе, представив их Кастро. К сожалению, это была единственная награда, которой он мог тогда поощрить своих подчиненных...

И сейчас, по прошествии многих лет, вспомним поход 69-й бригады подводных лодок Северного флота, вспомним, чтобы по праву гордиться историей нашего флота и подвигами его моряков. Над памятью потомков время не властно!

РЕКВИЕМ К-8

...Под напором воды отворятся незримые
врата...

Пусть не будет в обиде на нас даже веч-
ный Христос,

Вы не в храме свечу нам поставьте, на
карте,

Где радист передал наш прощальный
тоскующий «SOS».

Из песни подводников

Прошло уже немало лет, но я прекрасно помню тот солнечный апрельский день. Как всегда, придя в школу, мы доставали тетради, готовясь к первому уроку. Затем долго, ничего не понимая, сидели одни в классе, а учителя все не было и не было. Наконец объявили, что занятий сегодня не будет, и мы помчались домой. А дома я застал рыдающую мать и только от нее узнал, что в море погибла подводная лодка, на которой едва не ушел в море отец. Тогда трагедия обошла стороной нашу семью, но не обошла другие. Не вернулись домой отцы моих одноклассников Аллы Ермакович и Игоря Петрова. Я помню, как стояли во дворе машины «скорой помощи», как страшно кричали женщины, и огромная тяжесть огромного горя обрушилась на всех нас. Тогда мне казалось, что вместе с нашим маленьким гарнизоном по павшим скорбит весь мир. Только повзрослев, я понял, что все было не так. И, наверное, именно тогда появилось непреодолимое желание узнать тайну гибели К-8, желание рассказать о подвиге ее экипажа, о тех, кто, исполнив свой воинский долг, навсегда остался в стальных глубинах Атлантики, воздать павшим долг памяти от поколения их сыновей.



Атомному флоту быть!

В канун нового, 1960 года министр обороны СССР Малиновский рапортовал по телефону тогдашнему главе государства Хрущеву:

— Никита Сергеевич, мы наконец-то имеем собственный атомный подводный флот!

— Спасибо, Родион Яковлевич. Это лучший новогодний подарок нашей стране, а уж американцам какой сюрприз — и представить себе нельзя! Пусть теперь затылки чешут!

Генсек смеялся в трубку. Маршал тоже. Оба понимали, что нынешний сюрприз серьезно огорчит обитателей Белого дома...

В последних числах уходящего 1959 года на судостроительном заводе в Северодвинске вступили в строй сразу три подводных атомохода с тактическими номерами К-14, К-5 и К-8. И хотя американцы к этому времени имели почти десяток атомных лодок, их монополии на подводный ядерный флот пришел конец.

Теперь же с учетом ранее построенной атомной экспериментальной подводной лодки К-3 (позднее ее назовут «Ленинский комсомол») на Северном флоте приступили к формированию отдельного дивизиона атомоходов.

Надо ли говорить, что ввод в строй первых атомных подводных лодок был тогда задачей государственной значимости! А потому и работы шли на них круглосуточно, не прекращаясь ни на минуту. Приказ правительства был выполнен точно в срок. На последней из головной тройки атомной подводной лодке К-8 военно-морской флаг был поднят 31 декабря уходящего года под крики «ура» и бой курантов.

Достроечная лихорадка, однако, как вскоре оказалось, имела не только парадную лицевую, но и обратную сторону, о которой в Политбюро уже старались не докладывать. Все первые атомоходы вступили в строй с массой недоделок, да еще каких!

В свой первый морской поход из Северодвинска на базу постоянной дислокации Западная Лица подводная лодка К-8 шла, как говорят подводники, «на одной ноге», то есть на одной энергетической установке. Так, лихой «ответ Чемберлену» уже в первые дни обошелся многими миллионами рублей, попросту вылетевшими в трубу, а впереди была еще одна плата за чье-то начальственное



легкомыслие, плата кровью... Но об этом в те, теперь уже далекие от нас дни мало кто думал. Экипажи же по праву гордились пусть еще далеко не совершенными, но своими мощными кораблями, еще бы, ведь именно им было доверено осваивать эту новейшую и необычную технику!

Сейчас, наверное, мало кто знает, но у истоков наших первых атомоходов стоял всесильный Лаврентий Берия. Именно ему поручил Сталин кураторство над разработкой совершенно секретной морской техники. Одновременно Берия занимался атомными бомбами и ядерными реакторами, баллистическими ракетами и реактивными самолетами. Много дел было у трудолюбивого министра, а потому с проектантами атомоходов он был лаконичен. Вызвав их к себе, Берия объявил:

— Надо сделать атомную лодку с атомной торпедой! И чтоб торпеда была такая огромная, что как в американский берег попадет, то от всей Америки одни воспоминания!

Конструкторы нервно переглянулись, но спорить с Лаврентием Павловичем никто не решился. А работники бериевского ведомства уже требовали представить чертежи, где бы мечта шефа обрела конкретные очертания. Тогда-то и родился в недрах военно-морских НИИ проект подводной лодки № 627. Ветераны атомного флота и сегодня, вспоминая те чертежи, качают седыми головами. Почти через половину подлодки тянулся один гигантский торпедный аппарат-контейнер диаметром в 180 сантиметров. Именно там должна была покоиться огромная бериевская торпеда, называемая еще иногда атомно-водородным снарядом! Обслуживать реакторный отсек, по задумке, должен был некий фантастический огромный робот, управляемый по проводам. Чертежи Берии представили, на стапелях заложили сами атомоходы, однако как делать торпеды, а тем более таинственного робота, не знал никто. Проблема, однако, к счастью, вскоре решилась сама собой. В один прекрасный день Лаврентия Павловича объявили американским шпионом и расстреляли, а на вооружение вскоре приняли первые наземные баллистические ракеты, затем решили ставить их и на подводные лодки. Вопрос о неведомом атомно-водородном снаряде с роботом сам собой отпал. Не испытывая более судьбу, конструкторы быстро нарисовали в чертежах вместо одного огромного торпедного



аппарата шесть обычных, а сам «усовершенствованный» проект № 627 получил дополнительный литер «А». 627А и стали первыми отечественными атомоходами. Именно им пришлось открыть новую, еще неведомую страницу отечественного Военно-морского флота. К подводным лодкам проекта 627А принадлежала и К-8 (открытое наименование — войсковая часть 10412) вместе со своими «систершипами» К-14 и К-5. Всего же лодок этого проекта было построено ровно тринадцать — чертова дюжина, одна из них была явно лишняя, одной суждено будет погибнуть, так распорядится судьба. Но это произойдет не сразу, провидение еще не определило свою жертву...

Несчастливая «восьмерка»

На долю первых тринадцати 627-х выпали первые подвиги и первые аварии, первые Герои Советского Союза атомного флота и первые жертвы еще никому не ведомых лучевых болезней. Дважды первыми на нашем флоте эти лодки всплыли на Северном полюсе, трижды совершили (тоже первыми!) переход с Северного флота на Тихоокеанский подо льдами Арктики, приняли участие в первом отечественном кругосветном подводном походе. Уже одного этого достаточно, чтобы вписать «шестьсот двадцать седьмые» в скрижали российской истории. Но одной из тринадцати суждено было стать первой в несколько ином списке, в скорбном списке наших погибших атомоходов. Замечено, что у каждого из кораблей, как и у каждого человека, своя судьба. Третий советский атомоход К-8 был кораблем с судьбой несчастливой...

Вспоминает бывший главнокомандующий ВМФ СССР адмирал флота Владимир Чернавин, сам длительное время командовавший одной из лодок 627А проекта: «Первые лодки были, конечно же, ненадежны по своему техническому состоянию. Были и конструкторские просчеты. Однако одной из самых ненадежных серийных лодок этой серии, конечно же, была «восьмерка». Буквально каждый ее выход в море заканчивался очередным ЧП. Сколько помню, она больше стояла, чем плавала, и все равно постоянно ломалась.



Я в те годы командовал однотипной с ней К-21, но и моему экипажу досталось от К-8. Однажды после очередной аварии ее ядерного реактора нам пришлось заниматься дезактивацией ее отсеков».

Первая поломка на «восьмерке» была не столь серьезна, сколько обидна: лодка едва добралась до своей базы, где ее ждали с таким нетерпением. Впереди же были новые нелегкие испытания. В орбиту своей трагической судьбы К-8 увлекала все новых и новых людей, ломая и безжалостно калеча их жизни.

Следующая, куда более серьезная, авария произошла в октябре 1960 года, когда во время одного из выходов в море произошла течь воды в парогенераторе.

Лодка немедленно была возвращена в Западную Лицу. По официальным документам, тогда переоблучилось шестнадцать человек. На самом же деле облучился практически весь экипаж.

Об этой аварии вспоминает бывший командир дивизиона К-8, ныне контр-адмирал в отставке А.Б. Никитин: «Дату аварии — 13 октября 1960 года — помню хорошо, так как это и день моего рождения.

Лодка готовилась к подледному плаванию, отрабатывая в полигонах боевой подготовки отдельные элементы управления, специфические для плавания в Арктике.

Как раз при вручении мне командиром праздничного торта в кают-компанию из центрального поста прозвучала команда, вызывавшая меня в турбинный отсек. Пробегая через центральный пост, узнал от вахтенного инженера-механика А.И. Татарина о большой потере запаса питательной воды. В турбинном отсеке я со старшиной 1-й статьи Т.Г. Шевченко, оценив обстановку, приступил к ликвидации аварии. Работа подходила к концу, когда, находясь глубоко в трюме среди работающих механизмов, мы поняли, что наверху что-то случилось — по беготне и многочисленным командам по боевой трансляции.

Послав Шевченко наверх для руководства личным составом отсека, я устранил неисправность и вышел наверх. В отсеке было пусто. В это время из пульта управления ГЭУ стали поступать команды, связанные с выводом обоих реакторов и турбин из



действия, что мне и пришлось выполнять. Объясняясь с пультом управления ГЭУ, я с ужасом обнаружил значительное изменение условий прохождения звука в отсеке и догадался, что это связано с выходом в турбинный отсек вместе с паром второго контура газа из компенсаторов объема первого контура (в то время использовался гелий). Очевидно, произошел разрыв парогенератора. Сразу же предложил Е.П. Бахареву (командир электромеханической боевой части. — В.Ш.) начать проливку реактора для предотвращения перегорания стержней урана, но это не дало положительных результатов, о чем мне через некоторое время сообщил Бахарев. Как потом выяснилось, в штатном трубопроводе оказалась заглушка, поставленная туда при строительстве корабля (видимо, для проверки систем на герметичность). Меня к этому времени вызвали в центральный пост. Концевые отсеки интенсивно вентилировали в связи с большой радиационной загрязненностью. Я предложил смонтировать нештатную систему проливки реактора, что потом и выполнил вместе с Шевченко и Фурсом — старшиной трюмных реакторного отсека. Система оказалась эффективной, температура реактора стала быстро падать. Для пролива использовали и пресную воду.

Подводная лодка между тем шла в базу. Почти у всех наблюдались первичные признаки лучевой болезни — рвота, головная боль. Корабельный врач выдал облученным лекарство.

В базе быстро отправили всех отдыхать, остался только личный состав первого дивизиона, которым я командовал, для приведения в исходное состояние систем ГЭУ и проведения периодического расхолаживания установки. Оценить в море загрязненность концевых отсеков не могли, так как приборы зашкаливали. В базе оценку сделали, но она была уже не первичной. Знаю только, что после приведения систем ГЭУ в исходное состояние, нас на контрольно-дозиметрическом пункте отмывали около трех часов. В результате такой «отмывки» у меня на спине почти не осталось кожи. На другой день прибывший из Москвы специалист по радиационной медицине отобрал по внешним признакам группу из 13 человек, в которую вошел и я. Нас отправили в Полярный, в госпиталь, где спешно открыли специальное отделение. Там, кроме меня, прошли лечение А.Н. Рубайло, Н.Д. Скворцов, В. Бондаренко, Тимошин, Т.Г. Шевченко, Фурс, М.Б. Джанзаков (остальных не



помню). Прошли, скорее, обследование, чем лечение. Никаких отметок в медицинских книжках, кроме регистрации, у нас не было. Однако меня, например, не допускали к работе с ионизирующими и радиоактивными источниками три года. Нам лишь сообщили, что мы получили по 180—200 бэр, но это не очень много, и обнадежили: все пройдет.

Объективно свои ощущения в тот момент могу охарактеризовать так: повышенная утомляемость, непроходящее чувство усталости, потливость (особенно ладоней и ног), плохой сон, повышенная нервозность, возбудимость, нетерпимость к окружающим. Неприятно удивило нас выпадение волос уже после госпиталя.

Экипаж лодки в целом сохранился, но из 13 человек, прошедших обследование, матросов и старшин срочной службы отправили в запас, офицеров и сверхсрочников спросили, где хотят служить, и по возможности перевели. В. Бондаренко ушел на дизельные лодки, а затем через пять лет вернулся командиром БЧ-5 на атомные, Н. Скворцов перешел в учебный центр, А. Рубайло вскоре тоже туда перевелся. Я длительное время был за штатом, так как не соглашался на береговую должность, а затем все-таки получил назначение в экипаж Т.Г. Шевченко длительное время служил в учебном центре, а затем вновь, уже мичманом, плавал на подводных лодках второго поколения. Он как-то сказал, что старшина 1-й статьи Фурс умер через два года после демобилизации, то есть в 1962 году. Явилась ли эта смерть результатом переобучения, не знаю, но думаю, что да, ведь ему в то время было 22 года».

Авария парогенератора на К-8 была первой столь тяжелой для всего советского атомного флота. Именно на опыте ее устранения были разработаны инструкции по эксплуатации ядерных корабельных установок. Авария 1960 года стала настоящей трагедией для экипажа атомохода, трагедией, которая сказалась на здоровье каждого из них. Но трагедия «восьмерки» позволила предотвратить и десятки подобных трагедий на многих атомных лодках. Наверно, именно так подставляет свою грудь пулям впереди идущий солдат, прикрывая собой бегущих сзади...

Следующий год — и еще две аварии, 1 июня и 8 октября, и снова с весьма тяжелыми последствиями. Об одной из них вспоминает бывший член экипажа К-8 тех лет капитан 1-го ранга за-



паса Паньков: «Случилось это, когда находились в море на учебных торпедных стрельбах. Внезапно начала подниматься активность в турбинном отсеке. Причиной тому была течь радиоактивной воды из парогенератора. Первый контур «светился», и командир принял решение закрыть его свинцовыми листами. Химик наскоро рассчитал примерное время нахождения в реакторном отсеке. Матросов, которые таскали листы, мы меняли строго через десять минут. Офицеры электромеханической боевой части находились там столько, сколько требовала обстановка. От часа до полутора. По молодости вроде ничего серьезного и не было. Зато сейчас с кем из сослуживцев ни встречу, всем та авария боком вышла. Так как мне тогда пришлось находиться в реакторном отсеке едва ли не больше всех, то и болезнь меня нашла быстрее других. Едва пришли в базу, меня послали на обследование. Определили лейкемию. Потом списали из плавсостава. Тогда у нас многие лишние рентген нахватались».

В 1965 году очередной выход в море едва не стал для К-8 последним. По плану командования «восьмерка» должна была обозначить начало флотских учений выстрелом боевой торпеды по одной из скал мыса Пикшуев. Но когда залп был произведен, случилось совершенно невероятное: пройдя некоторую часть дистанции, выпущенная торпеда 53-56 К внезапно развернулась на обратный курс и устремилась прямо на лодку. Как выяснили впоследствии, на торпедной базе забыли снять смазку в рулевой машинке. При перекладке рулей машинка заела, рули застопорились в положении «поворот влево» и торпеда начала описывать циркуляцию. Лодка в тот момент находилась на перископной глубине на 12 метрах. Торпеда шла на десяти. Вероятность столкновения была реальной. Как бы то ни было, в распоряжении командира атомохода капитана 2-го ранга Андросова оставались считанные секунды. Подводную лодку спасли опыт командира и мастерство экипажа. По другим сведениям, команду на срочное погружение дал старший на борту замкомандира дивизии капитан 1-го ранга Рыков. При срочном погружении подводники перекрыли все мыслимые нормативы. Начиненная смертью торпеда пронеслась буквально в метрах над лодкой. Матросы и офицеры, находившиеся в отсеках, хорошо слышали шум ее винтов. Мы еще вернемся в нашей книге к страшному и необычному происшествию в жизни этой подводной лодки. Уж очень



много необъяснимого и даже мистического связано с этой едва не ставшей роковой торпедой.

В 1969 году, уже перед самой боевой службой — еще одно аварийное происшествие. На этот раз К-8 при всплытии сильно ударилась об лед. К счастью, на этот раз все обошлось сравнительно благополучно.

Было бы неправильным утверждать, что подобные происшествия случались лишь с «восьмеркой». Хватало трагедий и на других атомных лодках. Вот только неполная хроника подобных случаев на советских атомоходах за несколько лет, предшествовавших гибели К-8.

Год 1967-й. Страшный пожар на «Ленинском комсомоле» (К-3), погибло 39 человек.

Год 1968-й. Массовое отравление парами ртути на атомном ракетоносце К-172, госпитализирован весь экипаж; авария реактора на К-27, от переоблучения скончалось четыре человека.

Год 1969-й. Пожар на К-33, погиб один матрос; взрыв в центральном посту на К-166, есть раненые.

Что ж, аварий на атомных флотах всех государств хватало во все времена, но именно К-8, словно увлекаемая «Летучим голландцем», неотвратимо шла к своему страшному будущему.

Последний ремонт К-8 длился около двух лет. Атомоход не только полностью отремонтировали, но и частично модернизировали. Специалисты пытались исправить те огрехи, что были допущены при постройке лодки, но, к сожалению, многие конструктивные недостатки исправить они были бессильны. Из воспоминаний ответственного сдатчика К-8 Александра Васильевича Куликова: «Пожалуй, это была первая АПЛ, которую «Звездочка» сдавала заказчику летом, накануне Дня Военно-Морского Флота. Подписание акта передачи корабля ВМФ происходило в море у Никольского буя на борту буксира «И. Плюсин». Хорошо запомнился разговор на рубке только что переданной флоту подлодки. Г. Просякин, находясь в приподнятом настроении, обратился ко мне и членам сдаточной команды: «Ребята, просите что надо. Постараюсь сделать для вас». Я ему тут же отвечаю: «Нам бы летний отпуск...» В ответ: «Хорошо, считайте, что договорились». А затем мы, сдаточная команда и экипаж К-8 (командир В. Бессонов), совершили переход к будущему



месту службы корабля в Гремиху, на север Кольского полуострова. А там праздник — День Военно-Морского Флота: торжественная встреча, духовой оркестр.

Командир дивизии подводных лодок прошел через все помещения подлодки, осмотрел их взглядом опытного подводника, поблагодарил нас за труд и высказал несколько замечаний, которые мы в тот же день и устранили. При выходе на берег обратили внимание на строгий радиационный контроль, которому подвергались все независимо от рангов и званий. И это оправдано: атом шутить не любит...»

По окончании ремонта во время глубоководного испытания произошел невероятный случай (опять сказала невезучьсть лодки). В прочном корпусе на месте отверстия одного из ранее удаленных кабелей обнаружили покрашенную деревянную пробку... В тот раз обошлось...

Подготовка к боевой службе

Еще во время ремонта К-8 ее принял капитан 2-го ранга Всеволод Борисович Бессонов, ранее служивший на ней же старшим помощником. За плечами у нового командира было училище подводного плавания, многие годы службы на атомоходах. В свое время за опытовую стрельбу атомной торпедой у Новой Земли он был награжден орденом Боевого Красного Знамени — награда по тем временам немалая!

Из служебной характеристики В. Бессонова: «...Исключительно партийный, грамотный, требовательный и принципиальный офицер...» А вот отзывы тех, кто служил с ним бок о бок.

Бывший главнокомандующий ВМФ СССР Герой Советского Союза адмирал флота В.Н. Чернавин: «С Бессоновым мне пришлось встречаться по совместной службе в дивизии атомоходов, где я был начальником штаба, а он — старпомом одного из кораблей. Мне он импонировал. Внешне был очень красив: высокий и голубоглазый. Отличался пунктуальностью. Когда он стоял дежурным по дивизии, всегда были четкость и ясность. Обладал хорошими знаниями нашего подводнического дела; как умелый организатор, пользовался авторитетом и в соединении, и на корабле».



Вспоминает бывший член экипажа К-8 капитан 2-го ранга в запасе Геннадий Алексеевич Симаков: «Всеволод Борисович был высокообразованным, волевым и физически очень сильным человеком, имел разряд по боксу. К тому же мы его уважали за душевность и незабываемость. Долго сердиться на подчиненных он не умел и никогда не припоминал былые огрехи...»

Из письма бывшего матроса К-8 Николая Семенова: «На всю жизнь остался в моей памяти командир лодки — капитан 2-го ранга Всеволод Борисович Бессонов. Настоящий «морской волк». Высокого роста, с темными усами, грубоватым голосом. Требовательный, но справедливый, чем и подкупал нас, матросов». Была у командира К-8 сокровенная мечта — вывести свой невезучий атомход в океанский поход, доказать, что его экипаж может выполнить боевую задачу!

Из воспоминаний бывшего старшины команды электриков штурманских, а ныне капитана 2-го ранга запаса Станислава Посохина: «Я и несколько человек прибыли в Западную Лицу. Сначала нас определили в резервный экипаж, который базировался на плавбазе. Я почему-то сразу попал в вестовые кают-компании личного состава, где пробыл несколько недель. Потом нас перевели в действующий экипаж К-8. Мы стали вместе со всеми ходить на подводную лодку. Я был в БЧ-5 в команде турбинистов в 6-м отсеке. У меня были хорошие старшины из старослужащих. Они нас и учили и оберегали, так как мы были их преемниками. За время нахождения на подводной лодке изучил масляную систему. А где-то через месяц экипаж К-8 сдал корабль резервному экипажу и убыл в отпуск. Остались первоходки и старослужащие для охраны и ремонта казарменных помещений, а также несения различных нарядов в дивизии. Помню, как прибыл из отпуска старший помощник капитана 2-го ранга Каширский В.А. для сдачи дел капитану 3-го ранга Бессонову В.Б. Через некоторое время мы уехали в Ленинград, чтобы начать учебу в школе старшин-техников, но уже по другой специальности электрика-штурманского.

После завершения учебы в 1967 году мы убыли на стажировку по местам службы. Но до этого в школе старшин-техников были представители соединений Северного флота для отбора специалистов, т.е. «покупатели». Вот меня и «купили» на К-8. Нас было не-



сколько человек различных специальностей и мы сначала прибыли в Грениху. Но, как оказалось, К-8 находилась в ремонте в Северодвинске. Нам выписали документы на проезд и в тот же день мы направились в г. Северодвинск. Сколько по времени мы пробыли в Северодвинске на острове Ягры, не помню, но замполита капитана 2-го ранга Шустова помню, а он меня запомнил еще матросом БЧ-5. Я помогал оформлять Ленинскую комнату. По окончании стажировки мы уехали в г. Ленинград на сдачу государственных экзаменов и на первый выпуск школы старшин-техников, который состоялся 10 октября 1967 года.

После выпуска и отпуска в ноябре 1967 года прибыл в Северодвинск на остров Ягры, где базировалась бригада ремонтирующихся АПЛ, для прохождения дальнейшей службы. Вот так и продолжилась моя тесная связь с подводной лодкой К-8. До июля 1968 года, т.е. до окончания ремонта, мы занимались изучением новой техники, которая была установлена на ПЛ. Я имею в виду новый навигационный комплекс «Сигма» и перископ ПЗНС. Все это мы изучали в школе техников и теперь тесно трудились с наладчиками, которые охотно делились с нами всеми тонкостями управления этой техникой. Весной мы успешно прошли швартовные испытания, но из-за неполадок в системе гидравлики перископа ПЗНС задержались с выходом на целый месяц. Экипаж жил на корабле, семьи и имущество уже было отправлено на место базирования. И только в июле 1968 года мы вернулись в свою базу Островная.

Вскоре после прихода в базу меня откомандировали на атомную подводную лодку К-11 для обеспечения сдачи курсовых задач. В течение двух месяцев мы отрабатывали курсовые задачи с выходом на торпедные стрельбы. После отработки всех курсовых задач в октябре 1968 года мы (т.е. четыре члена экипажа К-8 — один офицер, два старшины сверхсрочника электрик и электрик штурманский, один матрос спецтруппный) вместе с экипажем К-11 ушли на боевую службу. За время несения боевой службы нам пришлось заменять трос для подъема и опускания перископа, кабель, питающий перископ ПЗНС, а после форсирования Гибралтарского пролива выяснять причину отказа эхолота. Подводная лодка К-11, завершив несение боевой службы в Средиземном море, вернулась в базу незадолго до Нового года. Участников похода отпустили в от-



пуск и новый 1969 год я встречал дома в г. Астрахани, прилетев из Ленинграда за три часа до наступления Нового года. По прибытии из отпуска продолжил службу на К-8».

* * *

Вскоре после выхода из ремонта К-8 приняла участие в экспериментальных учениях под кодовым названием «Панель». На учениях исследовались варианты покрытий корпусов подводных лодок, какое лучше поглощает импульсы гидроакустических станций. Учениям придавалось большое значение. Прилетели ученые из Москвы и Ленинграда. Три атомохода 17-й дивизии, имевшие разные покрытия корпусов, под общим командованием контр-адмирала Н.Ф. Рензаева развернулись в районе острова Медвежий, вместе с ними надводные корабли. Корабли, включая гидроакустические станции, расположились большим треугольником, а лодки, меняясь местами, поочередно маневрировали около каждого из них на различных скоростях и глубинах. Показания гидроакустических станций тщательно записывались, чтобы потом в тиши лабораторий и кабинетов сделать вывод, как лучше защитить атомный флот страны от акустики вероятного противника. В этих учениях приняла участие и К-8, заслужив по их итогам благодарность флотского командования.

Однако для невезучей «восьмерки» и этот выход в море не обошелся без происшествий. Вспоминает капитан 2-го ранга в запасе Г.А. Симаков: «В сентябре 1969 года мы вышли в море для отработки экспериментальных исследований. При срочном погружении лодка внезапно стала валиться на корму. Буквально за считанные секунды дифферент достиг 43 градусов! А ведь аварийным считается уже 15 градусов! Нас всех буквально швырнуло на палубу. Все, что было можно, сорвалось и полетело к носовым переборкам. Казалось, что все, конец! Спасли нас лишь высочайший профессионализм и хладнокровие командира Бессонова. Ребята, бывшие вместе с ним в центральном посту, потом говорили, что командир очень переживал происшедшее и в эти мгновения, наверно, не один седой волос прибавился на его голове. Всплыли. Бессонов приказал проверить все механизмы. Проверили — все



в норме! Почему лодка внезапно повалилась на нос, — непонятно. Чтобы выяснить все до конца, Бессонов решает повторить маневр, и опять подводная лодка заваливается. Снова нас выручает быстрота действий командира. Но теперь причина столь непонятного поведения корабля, наконец, выясняется. Дело в том, что матрос, прикомандированный с другой лодки, вращал один из вентиляей так, как на своем корабле, а у нас необходимо было эту операцию производить в обратном направлении. Кажется, мелочь! Но от этой мелочи на волоске была жизнь полутора сотен человек!»

Капитан 1-го ранга в отставке В.И. Поляков (тогда командир БЧ-3) вспоминает: «Я стоял вахтенным офицером. Командир дал команду погружаться. Я заdraил кремальеру и по поручениям начал спускаться в центральный пост. Но вместо палубы слетел на переборку второго отсека. Дифферент был столь большой, что все, буквально, встало на попа. Командир дает команду осмотреться в отсеках. Доклады, что все в норме. Всплываем. Снова срочное погружение и снова я скатываюсь на переборку второго отсека. Все то же самое! Лодка уходит в воду с диким дифферентом на нос. Только в третий раз установили, что молодой матрос перепутал порядок открытия клапанов вентиляции».

Из воспоминаний капитана 2-го ранга запаса Станислава Посохина: В августе—сентябре 1969 года мы находились в Норвежском море, работали с «наукой» и одновременно несли боевую службу, ходили различными скоростями на разных глубинах и разными галсами. Погружений и всплытий за сутки было много в том числе и срочных погружений. В конце этого похода получился небольшой казус. 14 сентября 1969 года при очередном погружении вдруг нос ПЛ стал проваливаться, а корма почему-то оказалась почти на поверхности. Ход подводной лодки был самый малый, но в итоге дифферент на нос достиг 45 градусов. В этот момент я находился в гиропосту, отдыхал около счетно-решающего прибора 26 после вахты. Чувствую, что меня прижимает к гироазимуту, одновременно слышу аварийный сигнал. Не поднимаясь протягиваю руку, чтобы выключить тумблер. Выключаю, но сигнал продолжает реветь, поднимаюсь и вижу множество красных аварийных лампочек. Это при увеличении дифферента сработали электрические стопора приборов. Как потом оказалось, турбинисты в 6-м отсеке, когда дифферент



достиг 20 градусов, включили реверс на турбину. В центральном посту дали пузырь в нос, но по инерции лодка погружалась. Нос провалился на глубину 100 метров, а дифферент достиг 45 градусов на нос. Лодка замерла и медленно пошла на всплытие. После выравнивания подводной лодки оказалось, что у всех гироазимутов шары развернулись на 180 градусов, а у двух гирокомпасов гиросфера тоже развернулась на 180 градусов. Это был действительно «непредвиденный эксперимент». Через некоторое время все встало на свои места. После этого по экипажу ходила шутка, что мы сейчас нырнем последний раз и пойдем домой».

После возвращения в базу в гарнизоне снова заговорили о фатальном невезении «восьмерки», о том, что лодка словно обречена на бесконечные поломки и аварии. Слушать такие разговоры членам экипажа К-8 было неприятно, а командира капитана 2-го ранга Бессонова они буквально выводили из себя. Еще бы! Корабль только что вышел из ремонта, команда отработана и сплоченна, у самого командира за плечами тоже немалый опыт. Им ли не плавать! Им ли не идти на боевую службу! Ветераны 17-й дивизии и сегодня вспоминают, как рвался в море экипаж «восьмерки», как рвался в море ее командир. И вот наконец долгожданный приказ К-8 начать подготовку к выполнению задач боевой службы.

А перед самым выходом в море новая досадная неприятность: не создавалась герметичность в районе крепления газовой захлопки низкого давления. Однако устранили ее достаточно быстро.

Документы, касающиеся подготовки К-8 к ее первой и последней боевой службе, — как мало и как много могут они сказать!

Итак, на борту атомохода находилось 125 человек. Из них офицеров — 28, сверхсрочников — 31, матросов и старшин — 66. Семейными были пятьдесят один человек. Кроме штатной команды на борту лодки находилось десять человек, прикомандированных из штаба дивизии и с других экипажей. Кроме них в поход были взяты и двенадцать матросов-учеников, для них боевая служба должна была стать хорошей практикой. По настоянию особого отдела за «политическую незрелость» перед самым выходом в море был списан с лодки матрос Гусев, в прикроватной тумбочке которого нашли письмо домой, где незадачливый подводник писал, что скоро идет в дальний поход «гонять» американские подлодки.



Об уровне подготовленности экипажа К-8 тоже говорят цифры доклада. Два офицера были мастерами военного дела (это командиры первого и второго дивизионов Хаславский и Рубеко), первоклассных специалистов — 29 и специалистов 2-го класса — 47. 81 отличник боевой и политической подготовки. Как и на всех других кораблях Советского ВМФ, коллектив К-8 был многонационален: русские и украинцы, узбеки и башкиры, белорусы и латыши, молдаване и кумыки, татары и карачаевцы и даже немец матрос Фрешер. Все они объединялись одним великим словом — экипаж!

О внутреннем климате в экипаже К-8 написал автору бывший матрос атомохода Николай Семенов: «Попал я мотористом БЧ-5 под команду Филимонова Ивана Ивановича и командира отделения Николая Бурцева. Обрадовался — Николай был земляк, из г. Павловска. Высокого роста, сухощавый такой. Очень скромный, добрый, отзывчивый. Если б не его возраст, я назвал бы его своим вторым отцом. Он подбил мне старые ботинки, подшил брюки. Обучив меня, он вскоре должен был бы демобилизоваться... На корабле были и свои традиции — посвящение в подводники. При погружении лодки на 100 метров новичок должен был выпить стакан соленой воды, на 200 метров — еще стакан. Хоть напряженно, но интересно проходили дни боевой учебы. Каждый из нас, молодых матросов, прибывших на лодку, должен был знать досконально все системы и устройство лодки данного проекта, чтобы получить допуск к самостоятельному управлению боевым постом. От грамотности и умения применять свои знания зависела боеспособность лодки в целом».

Чем жил экипаж уходящей в море лодки, что говорили на прощание начальники? И снова документ. Перед выходом в море личному составу была прочитана лекция о военно-политической обстановке в Европе, проведено партийное собрание с повесткой дня: «Решения декабрьского (1969 года) Пленума ЦК КПСС и задачи коммунистов по подготовке к боевой службе». Социалистическое соревнование было организовано под девизом: «Отличным выполнением задач боевой службы ознаменуем 100-летие со дня рождения В.И. Ленина».

Небезынтересно и то, как планировался досуг уходящих в море подводников. На борту лодки имелось 37 художественных



кинофильмов, 10 магнитофонных пленок с концертными записями, корабельная библиотечка в 150 книг, полное собрание сочинений Ленина и сорок его биографий...

Страна готовилась к юбилею вождя. Предприятия и колхозы уже начали рапортовать руководству о достигнутых ими в преддверии годовщины успехах. Не остались в стороне и Вооруженные силы. Армия только что успешно провела крупномасштабные маневры «Днепр». А командование Военно-морским флотом готовилось к не менее грандиозным маневрам «Океан». И хотя поход К-8 напрямую с маневрами связан не был, все понимали, что в преддверии 100-летия В.И. Ленина надо особенно постараться. Этот столетний юбилей еще не раз аукнется «восьмерке» даже после ее гибели.

К слову сказать, выход в море на лодке готовили очень серьезно по всем направлениям. Формализма не было. Целыми днями на К-8 работали флагманские специалисты и представители заводов. Из документов видно, что лодка прошла полный цикл подготовки к боевой службе. Особое же внимание к «восьмерке», вероятно, объяснялось прежде всего тем, что ее экипаж еще ни разу не был в столь серьезном плавании и необходимо было его качественно подготовить к этой сложной задаче. Второй причиной была все та же недобрая слава лодки как очень и очень невезучей. Поэтому и командование атомохода, и штаб дивизии готовили ее с особой тщательностью, проверяя не только исправность механизмов, но и профессиональную подготовку личного состава.

* * *

Подводные лодки уходят в море скрытно, словно крадучись. Возвращаются же под марши оркестров и радость жен, если возвращаются...

Атомная торпедная лодка 17-й дивизии Северного флота К-8 покидала базу ненастной полярной ночью. Над затерянным среди бесконечной тундры гарнизоном стонал штормовой ветер, в лица стоящих на ходовом мостике атомохода били снежные заряды. Вдалеке, едва видимые, мерцали огоньками надежды и уюта окна квартир. По шатким сходням сбежали на плавпирс



проводящие: комдив 17-й контр-адмирал Н.Ф. Рензаев и зам. НЭМС 17-й дивизии капитан 2-го ранга В.М. Шигин. С ходового мостика им махали руками. Матросы с соседней лодки убрали сходню. Вот падает в ледяную кашу воды выбираемый баковыми последний швартов. Все, оборвана последняя связь с землей...

Из воспоминаний отца: «В дивизии было две «тяжелых» лодки: К-27 и «восьмерка». Поэтому «восьмерку» готовили на боевую службу как никакую другую. Мы с Валец Пашиным (командир БЧ-5 на К-8) были одноклассниками, дружили семьями. Они с Бессоновым буквально рвались в море. Мы их понимали, сколько можно торчать у стенки. Валя звал меня с собой. Но я отказался. Только что пришел с двухмесячной автономки на К-11, а до этого столько же отплавал на «двадцать первой». Но проводить ребят в море пошел. По дороге зашел домой к старпому К-8 Ткачеву. Они жили от нас в доме напротив. Жена его дала нам на дорогу семечек, мы их насыпали в карманы и пошли на причал. На лодке посмотрел, как ввелись ребята на пульт. Не помню уже о чем, поговорили с Хаславским.

Валя, шутя, все говорил: «Вилец, пошли с нами!» Я отнекивался, мол, ни вещей не взял, ни семья не знает. «Это не проблема, вон «газик» на стенке, успеешь!» Затем прибыл комдив. Принял доклад о готовности. Я пожал ребятам руки и сошел на стенку. Никаких плохих предчувствий у меня не было. Обычная автономка. Да и оснований для этого не было, все мероприятия по подготовке подводной лодки к плаванию были выполнены. Сколько их уже было. Кто мог тогда знать, что большинство из тех, кого я знал, уже больше никогда не увижу...»

Теперь о главном. Какая же задача ставилась уходящей в океанские глубины лодке? Обогнув Скандинавию и миновав Фареро-Исландский противолодочный рубеж НАТО, она должна была подойти к Гибралтару, форсировать его и проникнуть в Средиземное море. Там в неге и спокойствии покачивались «Мидуэй» и «Саратога» — плавучие аэродромы 6-го американского флота. Они-то и были главной целью атомохода. Не будем забывать, что «холодная война» была в самом разгаре. Но прибыть незамеченными в Средиземное море — это лишь полдела. Главное — это, оставаясь необнаруженными, следить из-под воды за каждым



движением авианосцев, а с получением сигнала о начале войны — немедленно их уничтожить. Так плавали до них, так еще долго будут плавать после них...

Океанская вахта

Итак, оставив в ночь с 16 по 17 февраля базу, подводная лодка вышла в расчетную точку, где погрузилась. С этой минуты управление ею перешло от Центрального командного пункта Северного флота к ЦКП ВМФ. Отныне судьбой атомохода единолично распоряжалась Москва.

Переход до Гибралтара прошел успешно. Техника работала как часы, экипаж был на подъеме. Однако на подходе к Гибралтару при погружении на 140 метров во втором отсеке обнаружилась течь через уплотнения съёмного листа. Подвсплыли в надводное положение, капитан 2-го ранга Пашин и мичман Петров его поджали, снова погрузились, но течь так и не прекратилась. Решено было устранить течь после форсирования Гибралтара. Вот наконец и сам пролив — узкая щель в заповедное Средиземноморье. Пробраться туда незамеченными — задача невероятной сложности. Ведь то, что Средиземное море лакомый кусок для советских подводников, ни для кого секретом не было, а потому сторожили американцы гибралтарскую калитку с особой тщательностью. Береговые радиолокационные установки, сильное противное течение, сторожевые корабли, самолеты, вертолеты и, что самое неприятное, — подводные гидроакустические станции, перегородившие весь пролив длинными щупальцами своих антенн. Казалось, что через такую преграду пробиться невозможно, но нет, наши прорывались, и как! Под носом всего 6-го флота!

Операция по прорыву опасна и рискованна. На подходе к проливу атомоход пристраивается под килем надводного корабля. Затем тот давал полный ход, ревели турбины, шум и грохот заглушали винты лодки. Акустические станции буквально глохли от такой какофонии. Подводники же должны были делать почти невозможное: ювелирно удерживать свое место под кораблем. Ведь чуть вверх — и пропорешь днище, вниз — и врежешься в грунт,



ну а если в сторону, то натовские акустики тут же услышат раздвоение шумов, и все усилия насмарку!

К-8 прорывалась в Средиземное море под большим ракетным кораблем «Неуловимый». Бессонов провел этот почти цирковой номер блестяще. Так для вероятного противника неуловимыми и остались. Виртуозно сработал штурман Шмаков, да и остальные не подвели.

Для «шестьсот двадцать седьмых» прорыв осложнялся еще и тем, что шумность их превышала все мыслимые пределы (и здесь в который уже раз сказала та, недоброй памяти, спешка). Недаром американцы, глумясь, называли их «ревушими коровами».

На все про все затратили восемь часов. Вымотались, конечно, страшно, но и довольны были — каково супостату нос утерли, знай наших! Москва на очередном сеансе радиосвязи эмоций по поводу успешного прорыва не высказала. Прошли, и ладно, самое главное еще впереди.

По окончании форсирования пролива ночью К-8 всплыла в надводное положение неподалеку от острова Албаран для замены всей резиновой прокладки съемного листа во втором отсеке. Бессонов по корабельной трансляции объяснил экипажу предстоящую задачу, призвал всех к вниманию и бдительности. На этот раз работу выполняли мичман Евгений Петров и старшина 1-й статьи Леонид Чекмарев. Работая быстро и умело, они за короткий срок устранили неисправность. Когда лодка погрузилась, течи уже не было. Много позднее найдутся критики, говорящие, что командиру лодки не следовало устранять в море возникшую неисправность. По их мнению, дав в Москву радиограмму о случившемся, Бессонов должен был возвращаться в базу, тогда бы, мол, не было бы и последующей трагедии. Что можно на это ответить? Что командир выполнял боевую задачу, которую был обязан выполнить. Что в море непредвиденные обстоятельства случаются часто и экипаж должен быть готов к их преодолению. И, наконец, никому из нас не дано заглянуть в завтрашний день, не было это дано и Бессонову.

В Средиземном море в управление лодкой вступил командир 5-й оперативной Средиземноморской эскадрой. Если смотреть на оперативную карту моря, то с первого взгляда и не сразу пой-



мешь, что там к чему. Все водное пространство разбито на квадраты, условными обозначениями нанесены свои и чужие силы...

Не всегда все выходило гладко. Так, однажды К-8 была окружена сразу тремя противолодочными кораблями вероятного противника. Началась настоящая охота. Бессонов совершал головокружительные маневры, менял скорость, курс и глубину, а американцы прочно сидели у него на хвосте. И все же их обманули. Резко уйдя на глубину в сто сорок метров, Бессонов неожиданно для преследователей изменил курс и, дав полный ход, оторвался от растерявшихся «янки».

И все же для К-8 не обошлось без происшествий и пребывания в Средиземном море. В один из дней внезапно начался пожар в шестом отсеке — замкнуло щит питания. Однако личный состав отсека действовал быстро и грамотно. Пожар был потушен в три минуты.

Боевое патрулирование — это не для слабых духом, боевое патрулирование — это сжатые в комок нервы, это изматывающая своим ожиданием монотонность и готовность в любой момент выйти в атаку, победить или быть потопленным, но в любом случае исполнить свой долг до конца.

Ровно месяц длилась подводная охота. Американцы на юг, и К-8 за ними. Они на север, а К-8 уже там!

Одновременно лодка приняла участие и в учениях Черноморского флота, которые тот проводил в акватории Средиземного моря. Севастополь оценил действия северян как «грамотные и умелые».

Экипаж К-8 не мог знать, что в это самое время недалеко от них у побережья Франции произошла трагедия — там погибла французская дизельная подводная лодка «Эридис». Именно «Эридису» по дьявольскому стечению обстоятельств суждено было предварить в печальном мартирологе подводных катастроф аварию советского атомохода. О том, какое почти мистическое отношение к К-8 имела гибель «Эридиса», мы поговорим ниже, пока же ограничимся лишь хроникой тех дней.

Ранним утром 4 марта 1970 года из военно-морской базы Тулон вышла в море дизельная подводная лодка ВМС Франции «Эридис».



На борту ее находилось восемьдесят человек. В море «Эридис» должна была отработать во взаимодействии с авиацией поиск и условную атаку подводной лодки вероятного противника. Выйдя из базы, командир лодки доложил о том, что начинается погружение и берет курс в полигон. На этом связь оборвалась. В 6.30 утра французские береговые сейсмические станции зарегистрировали сильный подводный взрыв. Немедленно был начат поиск пропавшей подводной лодки. ВМС Франции направили в море все, что только возможно: надводные корабли и подводные лодки, самолеты и вертолеты. Со всего Средиземноморья в предполагаемый район катастрофы стягивались спасательные силы. Прибыло судно спецназначения «Робер Жиро». Четыре тральщика прислали итальянцы. ВМС США, несмотря на собственные заботы по поиску погибшей атомной лодки «Скорпион», направили свое спасательное судно «Скайларк».

Столь резкое повышение активности натовского флота в Средиземном море, естественно, не осталось без внимания командования ВМФ СССР. Был ли извещен о гибели «Эридиса» Бессонов, мы, вероятно, уже никогда не узнаем, но то, что усиление противолодочных сил доставило командиру К-8 немало неприятных минут, это очевидно.

Тем временем спасатели наметили приблизительный район гибели подводной лодки площадью в четыре квадратных мили. Было установлено место, где самолет ПЛО наблюдал «Эридис» во время последнего сеанса связи. Невдалеке обнаружили и большое масляное пятно, но саму подводную лодку найти не удавалось. Спустя четверо суток с момента начала поиска ВМС Франции объявили «Эридис» погибшей.

Гибель «Эридиса» вызвала шок во Франции. Особенно потрясены ею были французские подводники. Еще бы! Буквально за несколько последних лет у тулонского побережья одна за другой погибли три французские подводные лодки со всеми своими экипажами: «У-2326», «Сибилла» и «Минерва». Сами лодки найти так и не удалось, а причина их внезапной гибели осталась неизвестной. И вот теперь новая трагедия!

Страницы западноевропейской прессы пестрели всевозможными догадками. В версиях недостатка не было! Спектр их был широк чрезвычайно: от возможных конструктивных недоработок



и неправильных действий экипажа до действий потусторонних сил и космических пришельцев. Общественность, родственники погибших подводников требовали любой ценой найти погибшую лодку и установить причину ее гибели. Правительство Франции пообещало все выяснить и обратилось к США с просьбой оказать помощь в поиске «Эридаса» с помощью самых современных средств подводного поиска. В Средиземное море вошел дополнительный отряд американских кораблей ПЛО, одновременно усилен был контроль и за Гибралтарским проливом.

...А время боевой службы К-8 уже подходило к концу. И теперь экипажу советского атомохода предстояло, не обнаружив себя, прорваться обратно в Атлантику, обманув и перехитрив весь средиземноморский флот НАТО. Задача сложности наивысшей!

15 марта ночью лодка всплыла. На горизонте угадывался Капри — благодатный остров и любимое место отдохновения великого пролетарского писателя. Из Москвы пришла радиogramма пополнить запасы регенерации и продуктов. Это было для экипажа несколько неожиданно, так как до конца похода всего должно было хватить, но задавать вопросы было некому.

Выбегая по очереди на мостик, офицеры и матросы с жадностью вдыхали средиземноморский воздух, наполненный неведомыми им ароматами апельсиновых садов и мандариновых рощ. После спертой духоты отсеков это было настоящим волшебством.

Невдалеке мигал ратьером большой ракетный корабль «Бойкий». Подошли к нему. Ошвартовались. Приняли на борт новые еще в асбесте, банки с регенерацией и ящики с продуктами. Работали быстро — нужно было успеть до рассвета.

Пользуясь предоставившейся возможностью, подводники передавали на «Бойкий» письма женам и матерям. Многие из этих писем достигнут своих адресатов уже после похоронок. Жена капитан-лейтенанта Симакова получит посланное мужем письмо через двадцать пять лет...

1 апреля Бессонов получил радиogramму о начале движения в базу. На лодке шутили:

— День уж больно несерьезный! Хочешь верь, а хочешь — нет!



Но все верили, давно уже скучая по дому и близким.

В обратном направлении Гибралтар форсировали, уже прикрывшись грудью старого знакомого «Бойкого». На этот раз Бессонов со Шмаковым действовали как настоящие мастера подводных прыжков и управились всего за шесть часов. Вырвались в Атлантику и сразу же взяли курс к дому.

Из воспоминаний капитана 2-го ранга запаса Станислава Посохина: Боевая служба началась в ночь с 15 на 16 февраля 1970 года после того, как за кормой остался Святоносский залив и маяк, подводная лодка, погрузившись на глубину 60 метров, легла на курс перехода к месту несения боевой службы. Завершив переход через Атлантику, форсировали в подводном положении Гибралтарский пролив. Во время очередного погружения перед выходом на сеанс связи пробило прокладку съемного листа во втором отсеке. Мы как раз зимой производили замену аккумуляторных батарей и, вероятно, из-за морозов обжатие листа было не плотным. А за время нахождения в водах Атлантики, да еще теплого течения Гольфстрим произошла «оттайка» прокладки. Благодаря трюмным специалистам за короткий промежуток времени было подготовлено две прокладки. Ночью, всплыв в крейсерское положение, приступили к работе. Погода благоприятствовала и в течение двух часов прокладка была заменена, а съемный лист установлен на место. Съемный лист поднимали и держали на руках высокие и крепкие моряки. Если мне не изменяет память, одним из них был старшина первой статьи сверхсрочной службы Федоров Е.Г. После этого мы стали поэтапно погружаться, проверяя герметичность листа, и так до глубины 140 метров. Течи не было, и корабль продолжил выполнение задачи по несению боевой службы.

В этом походе, не помню даты, состоялось партийное собрание в девятом отсеке, на котором меня приняли в члены КПСС. Секретарем партийной организации был капитан медицинской службы Соловей А.М. В середине марта мы пополнили запас продовольствия и регенерации с ракетного корабля «Бойкий». По окончании приема запасов К-8 продолжила несение боевой службы. Первого апреля 1970 года мы начали переход в родную базу. Форсировали Гибралтарский пролив, и после очередного сеанса связи нам изменили маршрут, т.к. нам предстояло участвовать в учении «Океан»



с кораблями Северного флота и мы двинулись в точку встречи с кораблями».

Из воспоминаний бывшего матроса К-8 Николая Семенова: «Поход был интересным. Нам рассказывали о тех местах, где мы проходили. Проводились диспуты, спортивные соревнования. При прохождении нулевого меридиана по Гринвичу я получил шутиливую грамоту от царя Нептуна. Питание было отличное... Во время похода некоторые из нас считали дни: кто откладывал тараньку, кто шоколадку. Мечтали о доме, отдыхе. А Алексей Чекмарев мечтал о том, как он будет участвовать в съезде ВЛКСМ. Он был избран делегатом...»

Но мечты о скором возвращении продолжались недолго. Видно, и вправду несерьезным оказался приказ, полученный 1 апреля! Новая вводная была лаконична: следовать в северо-восточную часть Атлантического океана, чтобы принять участие в разворачивавшихся в те дни маневрах «Океан».

Масштабы и размах этого небывалого в истории отечественного флота учения потрясают: одновременно в моря и океаны вышли все четыре флота: Северный, Балтийский, Черноморский и Тихоокеанский. От Арктики до Индийского океана, от Атлантики до просторов Тихого океана происходило действие, подобного которому еще не было. Флот Советского Союза, поделенный на «красный» и «синий», выйдя в Мировой океан, маневрировал, атаковал, запускал в стратосферу гигантские баллистические ракеты. Высоко в небе над кораблями с ревом проносились армады крылатых ракетносцев, в стылой бездне, повинаясь командам, скользили стаи атомоходов, каждый из которых залпом мог стереть в порошок пол-Европы. Мир замер, глядя на эту демонстрацию мощи и морского могущества, потрясенный... Отныне ни у кого не могло быть ни малейших сомнений: Страна Советов создала великий флот всех времен, флот, способный достойно противостоять всему остальному миру и испепелить любого, кто дерзнет сразиться с ним на океанских просторах. А потому сам факт организации и проведения этих глобальных маневров можно смело приравнять ко многим блестящим морским победам нашего флота. Апрель 1970 года стал подлинным триумфом советского флота, триумфом, о котором еще скажут свое словоистики и напишут свои книги писатели. У этой победы



были свои выдающиеся флотоводцы, были и герои этой невиданной битвы за океан, не все они вернулись домой...

Во время ночного сеанса связи 7 апреля командир К-8 капитан 2-го ранга Всеволод Бессонов подтвердил Москве получение радиogramмы и доложил о начале выполнения приказа.

В тот вечер свободные от вахты матросы, старшины и офицеры, собравшись в 9-м отсеке, смотрели свой последний фильм со зловещим и предостерегающим названием «Наш путь во мраке»... Ах, если б кто-нибудь мог хоть на немного заглядывать в свое будущее! Скольких ошибок могло бы избежать человечество, сколько жизней можно было бы сохранить! Увы, этого нам не суждено...

Во мраке глубины стальная сигара атомохода, изменив курс, начинала свой путь в небытие и бессмертие...

Пожар в отсеке

Минули сутки, и очередной вахтенный офицер, заступивший на вахту в ноль часов, записал в вахтенном журнале: «8 апреля 1970 года. Атлантический океан». Стрелки корабельных хронометров отмеряли уже последние часы до того мгновения, когда судьбы членов экипажа будут брошены волей рока на чашу весов жизни и смерти.

Чем запомнился оставшимся в живых офицерам и матросам тот трагический день? Тем, что после обеда в 9-м отсеке замполит провел партийное собрание, на повестке которого стоял один вопрос: «О задачах коммунистов на период маневров «Океан».

День 8 апреля мало чем отличался от однообразной череды множества таких же дней. Все было как всегда: вахта, отдых, вахта. В 20.00 заступила очередная смена: вахтенным офицером — помощник командира капитан 3-го ранга Олег Фалеев, вахтенным механиком — командир второго дивизиона капитан 3-го ранга Владимир Рубеко. Заступающих инструктировал старпом капитан 2-го ранга Виктор Ткачев.

— Особых указаний на вахту нет, — объявил он. — Все как обычно. Главное — сеанс связи.

Курс лодки был 314°, скорость 10 узлов, глубина погружения 120 метров, дифферент 0,9° на нос, крен 0°. Пронзая толщу Атлантики, атомоход мчался на норд-вест в район предстоящих учений.



На 23.00, согласно распоряжению, был назначен очередной сеанс связи с Москвой. За полчаса до назначенного времени Фалеев скомандовал:

— Боцман, всплывай на перископную глубину! Дифферент два градуса на корму!

Стоящий рядом Рубеко оповестил экипаж:

— Всплываем на десять! Осмотреться в отсеках!

Лодка чуть заметно качнулась, и стрелка глубиномера плавно пошла влево.

— Акустик, горизонт? — обернулся Фалеев к рубке гидроакустиков.

— Горизонт чист! — раздалось в ответ и тут же срывающийся голос. — Дым в рубке! Аварийная тревога!

Мгновенно обернувшийся Фалеев увидел, как выскакивает из рубки гидроакустиков старшина 1-й статьи Брайченко, несший там вахту, а следом за ним в открытую дверь валит густой дым, стелясь над самой палубой.

— Толя! Пожар! — крикнул он уже подбежавшим к нему матросам. — Разворачивайте ВПЛ! Живее!

Вахтенный механик дернул у тумблера аварийной тревоги. Короткий, короткий, короткий... Сигнал аварийной тревоги буквально вышвырнул из коек подвахту. Набрасывая на ходу одежду, люди стремглав разбежались по постам.

В центральный пост одновременно влетели командир электромеханической боевой части В.Н. Пашин и зам. командира дивизии В.А. Каширский. Каширский схватил микрофон «Каштана».

Глубиномер показывал еще около ста метров. Из рубки гидроакустиков дым уже валил вовсю. Буро-зеленое облако быстро заполняло тесный отсек. На пульте вахтенного механика отчаянно мигала лампочка седьмого отсека.

— Пожар в седьмом! Горит регенерация! — кричал из репродуктора капитан-лейтенант Кузнеценко.

— А черт, — ругнулся замкомдив. — Этого нам только не доставало!

Матросы торопливо раскатывали по палубе шланги ВПЛ. В центральный вбежал командир корабля. Бессонова сигнал тревоги за-



стал отдыхающим в своей каюте. Мгновенно оценил обстановку. Махнул рукой.

— Всплываем в надводное! Средний вперед! Продуть балласт!

Пашин тем временем уже командовал на пульт главной энергетической установки:

— Обе турбины 240 оборотов!

— Есть обе турбины 240 оборотов! — ответил пульт.

Еще несколько секунд, и из седьмого, заходясь кашлем, прокричали:

— Большая задымленность! Нечем дышать!

Пашин взглянул на командира.

— Пусть выходят! — распорядился тот.

— Включайтесь в ИПы и переходите в восьмой! — приказал командир БЧ-5.

Из смежных с аварийными отсеков докладывали о готовности по аварийной тревоге. На глубиномере было уже 16 метров.

— Поднять перископ! — распорядился Бессонов. Внезапно лодка стала стремительно заваливаться на нос, людей буквально сбilo с ног.

— Ермакович, куда загнал дифферент! — уже кричал ему Бессонов. — Рули на всплытие!

Но боцман был ни при чем. Просто резко упало давление в системе гидравлики, а насосы уже не работали.

— Седьмой! Седьмой! — кричал в «Каштан» командир БЧ-5.

Репродуктор молчал.

— Все, командир, — обратился к Бессонову Пашин. — Из седьмого вышли! Осталась лишь вахта на пульте!

Снова толчок. Это выскочила на поверхность лодка.

— Канадку и шапку! — крикнул Бессонов. Командир кошкой взлетел по трапу и отдраил верхний рубочный люк. В лицо ударил свежий морской воздух. Атомоход легко качался на пологой волне. Над головой холодно сияли звезды.

Следом за командиром на мостик в клубах дыма выскочил замкомдив. Схватив бинокль, он быстро оглядел горизонт.



— Чисто! Повезло хоть в этом! — откашлявшись, сказал Бессонову.

Они верили в свою победу над огнем и поэтому сейчас больше волновались — не обнаружит ли их вероятный противник, не нарушат ли они свою скрытность?

Внизу в центральном внезапно истошно взвыли ревуны — это сработала аварийная защита реактора, а значит, лодка обесточилась и лишилась хода. Использование ВПЛ в центральном посту успеха не принесло. Пенообразователь быстро иссяк, и пожар тушить теперь было нечем.

— Командир! — кричал снизу на мостик Пашин. — В отсеке находиться больше нельзя! Люди падают!

— Покинуть отсек немедленно! — распорядился Бессонов.

Один за другим подводники буквально вываливались на мостик. Изолирующие противогазы в суматохе пожара успели надеть не все, и, спасаясь от удушливого дыма, матросы и офицеры закрывали лица рукавами роб. Последним наверх выбрался помощник Фалеев.

— Кто-нибудь еще остался? — тревожно поинтересовался командир.

— Не знаю! — перевел дыхание помощник. — Сплошной дым!

Наскоро провели переключку. Выяснилось, что не хватает мичмана Станислава Посохина. Его звали, свешиваясь вниз в дымную пелену, но безрезультатно.

— Надо искать, и побыстрее! — подытожил Каширский.

— Кто пойдет? — обвел взглядом еще не отдышавшихся подводников Бессонов.

— Я! — махнул рукой Фалеев. — Дайте ИДА!

Включившись в дыхательный аппарат, помощник спустился в отсек. В крошечном дыму ощупью он обшарил каждый метр, каждый закоулок, но, так никого, не найдя, поднялся наверх.

Между тем пожар в центральном разгорался все больше. Дым клубами поднимался вверх. Наверное, если бы кто мог в эти минуты видеть лодку, он сравнил бы ее с вулканом, внезапно возникшим среди океана. Из жерла — боевой рубки — клубился дым, а внутри еще дремала чудовищная неразбуженная сила двух ядерных реакторов...



— Надо прекратить доступ воздуха в отсек! — подсказал командиру Пашин.

Бороться с пожаром герметизацией отсека — дело опасное, но иного выхода у командира К-8 не было.

Надышавшись выходящим из центрального поста угарным газом, едва не потерял сознание Бессонов. Командира под руки оттащили в сторону от люка, где он, отдышавшись, постепенно пришел в себя.

Задраили рубочный люк. Командир электромеханической боевой части с другой группой матросов спустился на верхнюю палубу и поспешил в нос лодки к первому отсеку. Люк в него отдраили быстро. Спустились. Пашин быстро пробежал во второй и, присев у телефона, принялся устанавливать связь с другими отсеками. Первыми доложились четвертый и девятый. Здесь все было в норме. Из шестого доклад был тревожен:

— Очень жарко! Через сальники линии валов из седьмого валит дым!

— Как переборка? — запросил командир БЧ-5.

— Раскалена, нельзя дотронуться! — ответили из шестого.

— Держитесь! — вздохнул Пашин. — И будьте на связи!

Восьмой отсек и пульт главной энергетической установки (ГЭУ), несмотря на все попытки до них дозваться, молчали...

Прибежал рассыльный от Бессонова.

— Командир приказал выводить людей из шестого в пятый!

— Ясно! — Пашин вытер рукавом струящийся по лицу пот. — Шестой, ответьте!

— Слушаю, шестой! — отозвалось в телефонной трубке.

— Как обстановка?

— Дым быстро прибывает. Дышать уже почти нечем, но держимся!

— Командир приказал переходить в пятый! Внимание на герметичность! По переходу доклад!

— Есть! — коротко выдохнул шестой. — Выполняем!



Не поминайте нас лихом!

Между тем в двух отрезанных от внешнего мира отсеках, седьмом и восьмом, происходили события трагические.

С первой же минуты пожара, задраенные по тревоге, они превратились в маленькие осажденные крепости, вынужденные самостоятельно бороться с самым страшным врагом подводников — огнем. И если большинство отсеков все же поддерживало между собой связь, то о том, что происходило в этих двух, не знал никто.

Вспыхнувший в седьмом отсеке пожар был ужасающ. Объятые пламенем, оглушительно рвались банки с регенерацией, выделяя кислород, от которого пожар разгорался еще больше. Отсек быстро наполнился удушливым дымом.

Из воспоминаний матроса Федора Гропицы: «...Был в седьмом, изучал схему преобразователя. Услышал чей-то крик: «Тревога!» Выскочил из трюма наверх. У «Каштана» стоял капитан-лейтенант Кузнеченко и докладывал в центральный о пожаре. Нам он приказал держать обороты обеих турбин и выполнять все команды. Потом Кузнеченко закричал: «Приготовить ИДА!» Я схватил свой аппарат, висевший над каютой левого борта. Из каюты выскочил капитан 3-го ранга Хаславский и побежал на пульт. Было очень много дыма, ничего не видно. Я стал соединять маску с батареей. Мимо пробежал в восьмой отсек капитан-лейтенант Симаков. У меня не хватало воздуха, я начал задыхаться, было очень плохо и я еле дополз до переборки восьмого отсека. Переборка была открыта. Меня схватил за руку мичман Бленщенок и перетащил в восьмой...»

Пожар в седьмом был настолько стремительным, что подводники едва успевали включиться в дыхательные аппараты. Выделяемая при горении окись углерода при концентрации в 0,08 % уже чрезвычайно опасна, при 1,4 % смерть молниеносна. В седьмом отсеке концентрация окиси углерода превышала предельно допустимую в тысячи раз.

Благодаря распорядительности командира отсека капитан-лейтенанта Кузнеченко из седьмого успели выскочить почти все, кроме молодого матроса Девяткина, который растерялся в дыму и не смог быстро включиться в аппарат. Именно он открыл скорбный и длинный список жертв той трагедии.



Но в седьмом на пульте ГЭУ остались еще четверо и не помышлявших об оставлении отсека — первая смена пульта главной энергетической установки: капитан 3-го ранга Хаславский, капитан-лейтенант Чудинов, старшие лейтенанты Чугунов и Шостаковский.

Работая над книгой, я часто обращался за помощью к ветерану К-8 капитану 2-го ранга в запасе Геннадию Алексеевичу Симакову. Именно он, тогда еще молодой капитан-лейтенант, находился на пульте ГЭУ, когда прозвучал сигнал аварийной тревоги. Именно он был последним, кто видел оставшихся на пульте...

Согласно боевому расписанию по сигналам аварийных и боевых тревог, вахту на пульте несет наиболее подготовленная первая смена. Спустя какие-то секунды все они были уже на посту. На бегу обменялись репликами о пожаре. Симаков же бросился в корму лодки к девятому отсеку, командиром которого он был, чтобы там принять командование на себя.

Через несколько минут седьмой отсек опустел, и только в наглухо задраенной выгородке ГЭУ остались четверо офицеров, отрезанные от всего живого языками бушующего пламени.

Людам, далеким от подводных лодок, очень сложно понять, какой страшный и трагический смысл кроется за словами «пожар в отсеке». Ведь каждый герметичный отсек — будто большая консервная банка, в которой весьма ограничен объем воздуха. Поэтому даже самое пустячное с точки зрения живущего на берегу человека возгорание на лодке протекает совершенно по-иному. Прежде всего, практически мгновенно появляется полная задымленность и людям становится нечем дышать, так как воздух выгорает в несколько секунд. А ведь оказавшимся в аварийном отсеке необходимо не только выжить, но и победить огонь. Для этого смежные с аварийным отсеки мгновенно задраиваются наглухо. Теперь из огня не уйти! Таков жестокий, но вынужденный закон подплава: застигнутые пожаром в отсеке не имеют права на убежище в других отсеках, они обязаны оставаться на посту, победив стихию или погибнув. Ведь иначе пламя распространится по всей лодке и смертей будет много больше.

Итак, задыхаясь от дыма и жара, в полной темноте подводники начинают борьбу с пожаром, одновременно пытаясь найти



дыхательные аппараты, но и это не просто сделать, даже прекрасно зная каждый сантиметр своего отсека — ведь каждый сантиметр буквально напичкан всевозможными механизмами, через которые и в обычной ситуации не так уж легко протиснуться. Подводники старшего поколения помнят и знаменитый ИДА-59 (индивидуальный дыхательный аппарат образца 1959 года). Громоздкие и необыкновенно тяжелые, ИДА-59 не имели своего специального штатного места, а потому их пристраивали там, где удавалось: над механизмами и за агрегатами, так что добраться до них было тоже не так-то просто. Но даже найдя на ощупь дыхательный аппарат, подводник еще не чувствует себя спасенным. Прежде всего ИДА необходимо надеть, перевести в рабочее состояние и самое главное — его необходимо еще «раздышать», на что уходило тоже какое-то время. И только после этого подводники, те, кто остались живы к этому времени, могут по-настоящему заняться тушением огня. А пламя уже обжигает их тела, плавит на лицах резиновые маски, заливая потом глаза...

Ветераны лодки рассказывают, что, когда атомоход стоял в ремонте, офицеры-механики решили сделать на пульт особые кресла. Сами разработали чертежи, сэкономили спирт и на него заказали кресла рабочим. Затем была целая операция по затаскиванию их на пульт. Кресла эти были предметом гордости управленцев К-8 и жгучей зависти офицеров других экипажей. Имеющие несколько фиксированных положений, с подголовниками и подлокотниками, радующие взгляд зеленой обивкой, они были как островок земной жизни среди спартанского аскетизма лодочного убранства. Именно в этих креслах встретили свой смертный час офицеры первой смены.

Встречаясь с оставшимися в живых членами экипажа «восьмерки», командирами электромеханических боевых частей лодок этого проекта, я неизменно спрашивал одно и то же: «Была ли хоть какая-то возможность спасения у офицеров, оставшихся на пульте?» Все они отрицательно качали головами. А бывший член экипажа К-8 капитан 2-го ранга в отставке Белов рассказал следующее: «Из выгородки пульта существовал аварийный лаз, по которому в случае необходимости подводники могли теоретически выбраться, но практически лаз этот, по головотяпству ли, некомпетентности ли, был сделан настолько узким, что в него не смог бы протиснуться и ре-



бенек, не говоря уже о взрослом человеке, да еще с дыхательным аппаратом. Думаю, что ребята это понимали не хуже меня».

Итак, все четверо офицеров прекрасно понимали, что их ждет впереди. Но боевого поста не оставил никто. То, что сделали эти уже обреченные на смерть люди, к глубокому сожалению, не было по достоинству оценено ни тогдашним руководством страны, ни нами, живущими сегодня. Это в высшей степени несправедливо, ибо имена всех четверых достойны того, чтобы быть вписанными в скрижали истории нашего Отечества золотыми буквами: капитан 3-го ранга Валентин Григорьевич Хаславский, капитан-лейтенант Александр Сергеевич Чудинов, старшие лейтенанты Геннадий Николаевич Чугунов и Георгий Вячеславович Шостаковский ценою своих жизней предотвратили тепловой ядерный взрыв в нескольких сотнях миль от европейского побережья. Надо ли говорить, что ждало бы испанцев, португальцев и французов, если бы он произошел? Страшно подумать, что ждало бы весь мир после атомной катастрофы у берегов Европы! Но, к счастью, всего этого не произошло.

Боевая смена пульта главной энергетической установки успела сделать главное — сбросить аварийную защиту, регулирующие стержни реактора, опустить компенсирующую решетку на концевики, тем самым надежно заглушив ядерные реакторы.

А через задраенную дверь к ним уже вовсю валил удушающий дым, горели переборки, к концу подходили запасы воздуха.

Из объяснительной записки капитана 2-го ранга В.Н. Пашина: «...С пульта поступил доклад: «Кончается кислород!»... Дальнейшие действия пульта управления ГЭУ неизвестны, так как последний доклад их в шестой отсек был о плохой обстановке. Им было дано разрешение выйти через шестой или восьмой отсек. Больше связи не было...»

Объяснительная записка капитана 1-го ранга В.А. Каширского: «..Во время всплытия получен доклад по телефону с пульта управления ГЭУ через отсек: «Аварийная защита сброшена!» Позднее с пульта был доклад, что кончается кислород. После этого докладов не поступало. Командир приказал личному составу пульта выходить в шестой отсек через лаз».



С шестым отсеком у пульта связь оставалась, видимо, до самых последних минут жизни офицеров, оставшихся среди бушующего пламени. Там и услышали последнее:

— Кислорода больше нет! Ребята, прощайте, не поминайте нас лихом! Все!

Кто из четверых попрощался с товарищами, сказать трудно, да так ли это и важно? Все четверо исполнили свой долг до конца, все четверо приняли мученическую смерть, все четверо и доньше лежат на дне Атлантики в стальном саркофаге затонувшего атомохода, ставшего им последним пристанищем: Хаславский, Чудинов, Чугунов, Шостаковский — безвестные герои нашего времени.

На ходовом мостике какое-то время надеялись на чудо: вдруг офицерам удалось прорваться в шестой отсек, вдруг кто-нибудь да уцелел! К половине четвертого утра личный состав шестого отсека вышел наверх. Они-то и рассказали о прощальных словах оставшихся на пульте.

Геннадий Александрович Симаков вспоминает: «Тревога застала меня на пульте ГЭУ. Поступил сигнал о пожаре в третьем отсеке. Нам тут же поступила команда увеличить обороты линии валов до 240. Глубина погружения была еще 100 метров. С сигналом тревоги на пульт прибежали Хаславский и Чудинов. Чудинов крикнул: «Пожар не в третьем, а в седьмом! Оглянись назад!» — «Не может быть! Объявлено, что пожар в центральному посту. Я эту команду передал в энергетические отсеки!» Хаславский сказал: «Оглянись!» В открытую дверь выгородки я увидел клубы дыма. Отсек быстро задымливался. Дым начал поступать и к нам на пульт. Я дал команду по «Каштану»: «Шестой и седьмой! Подать на пульт аппараты ИДА! Загерметизировать пульт со стороны седьмого!» Однако команда не прошла. Чудинов пытался было вскрыть лаз в шестой отсек над резервным питательным насосом, но это ему не удалось. Во-первых, не было инструмента для свинчивания гаек, да и сам лаз был настолько узок, что пролезть в него мог бы только пятилетний ребенок. Хаславский сказал: «Оставь! Что бы ни было, мы остаемся на пульте. Уходить некуда, да и нельзя — реактор на ходу». После этого Хаславский с Чудиновым сбегали в отсек и принесли свои ИДА из кают. Шостаковский и Чугунов тоже включились в аппараты. У меня ИДА не было, и я начал задыхаться. В этот момент поступила команда по-



кинуть седьмой отсек. Услышав команду покинуть отсек, я сказал Чудинову, что перед выходом нужно сбросить аварийную защиту реакторов и уходить. Чудинов ответил, что еще рано сбрасывать, так как еще большая глубина. Так как первая боевая смена уже приняла вахту на пульте, я по приказанию Хаславского оставил пульт, чтобы добраться до девятого отсека. Я был командиром девятого.

В седьмом уже к этому времени никого не было, все отсек оставили. Стоял сплошной дым, и я брел на ощупь, рот и нос закрывал как мог рукавом. В шестой пройти не смог, переборка была уже задраена. Пошел к восьмому. По дороге наткнулся на сидевшего на корточках матроса. Он растерялся и не успел покинуть отсек и теперь задыхался. Взял за руку и повел. В восьмой выйти, к счастью, успели. Там было много народу. Командовал Николай Ясько. Дыма было еще не очень много. Люди готовили ИДА, некоторые уже включались. Из восьмого перебежал в девятый и вступил в командование отсеком».

Трагедия восьмого отсека

Восьмой отсек жилой. Здесь расположен камбуз и лазарет. Сигнал тревоги застал там девятнадцать человек. Борьбу за живучесть в отсеке возглавили капитан-лейтенант Николай Ясько и лейтенант Шевцов. На оставшихся фотографиях Ясько весел и улыбчив. Таким остался Николай и в памяти своих товарищей. Все у него было как у всех: школа, инженерное училище, лодка, переезды и чемоданная офицерская жизнь, жена и две маленькие дочки. О чем мечтал Николай Ясько, я не знаю, зато знаю другое — свой долг офицера и командира он исполнил до конца, как исполнили его все бывшие рядом с ним матросы и старшины.

Уже через несколько минут после начала пожара в восьмой отсек стали перебегать подводники из аварийного седьмого отсека. Многие, наглотавшись дыма, падали на палубу в нескольких шагах от переборочного люка. Их втаскивали в отсек на руках. Впустив всех, капитан-лейтенант Ясько приказал задраить переборку с седьмым отсеком. Однако дым оттуда все равно интенсивно поступал.



В лазарете находился прооперированный несколько дней назад молодой главстаршина Юрий Ильченко. Оперировал его лодочный врач капитан Арсений Соловей, и хотя операция прошла без особых осложнений, Ильченко был еще очень слаб. Едва в отсек начал поступать угарный газ, Арсений Соловей бросился в лазарет, достал из шкафчика свой ИДА и стал надевать его на лежащего мичмана. Тот было запротестовал:

— Не надо, Арсений Мефодьевич, не надо! У меня есть свой аппарат на боевом посту, зачем я буду надевать ваш!

Соловей лишь отмахнулся.

— Серьезного ничего нет. В седьмом пожар, но его уже тушат. ИДА же надеть надо, чувствуешь, дым просачивается. За меня же не беспокойся, я врач и знаю, что делать!

Успокоив Ильченко, Соловей надел на него свой аппарат. В лазарете тем временем от поступающего дыма почти ничего не было видно. Лишь тускло мерцала в углу лампочка аварийного освещения. Дышать было уже нечем. Некоторое время Арсений Соловей еще пытался дышать через мокрый платок, но это почти не помогало. Тогда он присел на койку в ногах у своего подопечного. Через несколько минут Ильченко почувствовал, как доктор повалился на бок и ткнулся ему головой в ноги...

Капитан медицинской службы Арсений Соловей пожертвовал собой, спасая товарища — в этом он остался верен законам морского братства: жертвуя своей жизнью, он спас жизнь больного, так мог поступить только врач и человек с большой буквы!

С кем бы я ни говорил об Арсении Мефодьевиче, слова о нем были самые добрые. Ветераны «восьмерки» и не называли его иначе, как «наш доктор». Позднее в честь Арсения Соловья напишут поэму, назовут улицу в гарнизоне, где он когда-то жил. Ходатайствовали и о присвоении ему посмертного звания Героя Советского Союза, но не дали, Золотые звезды нужны были иным, здравствующим...

А в восьмом отсеке дым все прибывал. Скоро находиться в нем стало уже невозможно. Тем временем по качке стало ясно, что лодка всплыла. Те подводники, у кого были дыхательные аппараты, включились в них и бросились отдраивать люк на верхнюю палубу. Те, у кого ИДА не было — а такие составляли большинство — старались как можно меньше двигаться и меньше дышать отравленным



воздухом. Все с надеждой смотрели на товарищей, пытавшихся отдраить люк, за которым была жизнь. Однако люк упорно не поддавался. Наверху думали, что, может, от пожара деформировалась раскаленная сталь, может, в спешке кто-то из задыхавшихся подводников начал вращать рукоятку кремальеры в противоположную сторону. Вывести людей из восьмого не удавалось. Как оказалось впоследствии, кто-то из находящихся в восьмом отсеке подводников, задыхавшись, открыл клапан воздуха высокого давления, чтобы хоть немного подышать. Это была страшная ошибка. Высокое давление сразу осложнило открытие люка. Кроме того, вдыхаемый под давлением углекислый газ оказывал на людей отравляющее воздействие гораздо быстрее, чем при обычном давлении. Восьмой отсек быстро наполнялся угарным газом. Быстро израсходовав запасы кислорода в аппаратах, работавшие у люка один за другим падали в бесчувствии на палубу. Когда у люка не осталось никого, к нему пополз выбравшийся из лазарета главстаршина Ильченко. Из последних сил он пытался отдраить кремальеру, от нечеловеческих усилий сломалась даже ручка, но люк не поддавался. Задыхавшись от газа, Ильченко упал в трюм отсека. От сильного удара разошлись на животе послеоперационные швы...

Тем временем на верхней палубе тоже пытались отдраить неподдающийся люк. Вспоминает бывший главстаршина сверхсрочной службы Владимир Юшин: «...Когда я прибежал к люку восьмого отсека, там уже были капитан 3-го ранга Рубеко и лейтенант Петров. Они изо всех сил пытались открыть люк, но это не удавалось. По приказу Рубеко побежал в нос за кувалдой. Когда вернулся, обнаружил, что из-под люка идет горячий воздух. Кто-то из офицеров сказал, что это поступает в отсек воздух высокого давления. Несмотря на то что начали стравливать воздух, люк не поддавался. Сколько прошло времени, я не помню, но люк мы все же открыли».

Самостоятельно смогли выбраться из отсека лишь четверо. Первым перевалился через комингс люка мичман Ермакович. Срывая маску ИДА, прохрипел:

— Скорее! Там все вповалку!

За ним с трудом выбрались еще трое: главстаршина Колойда, матрос Теплов и главстаршина Ильченко. Когда Ильченко



выбрался на верхнюю палубу, швы на его животе разошлись и он рукой поддерживал вываливающиеся оттуда внутренности... Пятый — матрос Фатеев — не смог выбраться и упал обратно в отсек.

— Быстрее, ребята! — командовал спускающимся в дымящееся нутро отсека Рубеко. — Дорога каждая секунда!

Вниз прыгнули сразу восемь. В отсеке был дым и сплошная тьма. Отовсюду слышались стоны и хрипы. Начали вытаскивать отравленных наверх. Вынесли пятнадцать. Их положили прямо у люка. Прибежали матросы и офицеры из других отсеков — те, что вышли ранее. Вынесенных из восьмого буквально выворачивало наизнанку. Они уже ни на что не реагировали, а лишь хрипели и нутжно стонали. Что могли сделать прибежавшие на помощь? Умиравших укутывали одеялами, давали нашатырь, делали, как умели, рот в рот искусственное дыхание. Увы, все было уже бесполезно. Много позднее медицинские эксперты установят, что дышавшие более трех часов угарным газом люди в момент выноса находились уже в состоянии клинической смерти: падала сердечная деятельность, останавливалось дыхание, в центральной нервной системе шли необратимые процессы. Но даже тогда, когда подводники восьмого начали умирать один за другим, товарищи все равно боролись за их жизни. Более двух часов продолжались отчаянные попытки вырвать из лап смерти хотя бы одного. Но вот стих последний сдавленный стон. Умерших снесли в кормовую надстройку.

Чудом оставшийся в живых матрос Николай Теплов так писал в своей объяснительной записке о пережитом: «В момент тревоги нес вахту в седьмом. Когда начался пожар, из восьмого начали бросать нам ИДА. Было много дыма. Затем скомандовали: «Быстро в восьмой». Стали перебегать. Капитан-лейтенант Ясько кричал: «Всем включиться в ИДА!» Я добежал до переборки девятого отсека. В это время потух свет. По качке мы чувствовали, что лодка всплыла, и начали отдраивать верхний люк, но он не поддавался. Кто работал, быстро расходовали кислород и падали вниз. Били кувадой, не помогло. Начали задышаться. Кто-то открыл воздух высокого давления, но и это не помогло. Затем воздух перекрыли, а потом включили снова. Слышал, что кто-то наверху пытается открыть люк. Было очень жарко. Я добрался до камбуза и начал обливать себя водой, стало чуть легче. На ощупь нашел аккумуляторный фонарик. Осветил отсек.



Все лежали. Сверху услышал голос: «Потерпите! Стравим воздух и откроем!» Некоторые уже лежали не шевелясь, другие, задыхаясь, кричали. Из девятого тоже слышал голоса. Подполз и прокричал, что живых у нас уже мало. Потом хотел снова ползти к камбузу и воде, но в это время услышал крик: «Люк открыт! Выходите!» Первым выбрался кто — не помню, потом Колайда, потом Фатеев и я...»

Из воспоминаний капитана 2-го ранга запаса Станислава Посохина: «Капитан-лейтенант Лисин А.И., штурман лейтенант Петров П.Н. и рулевой-сигнальщик старшина 1-й статьи Чекмарев А.В., находясь на верхней палубе в районе восьмого отсека, пытались открыть сверху входной люк отсека. Но через клапан стравливания свистел воздух. В восьмом создано противодавление клапаном подачи воздуха в отсек. Привод люка не поддавался. В отсеке задыхались и погибали от окиси углерода и других газов наши товарищи. Они из последних сил стучали по приводу люка чем-то металлическим. Люк не открывался. Через открытый патрубок свистел воздух. К двум часам ночи люк восьмого был отдраен. Первым на надстройку с помощью товарищей вышел в изолирующем аппарате боцман Ермакович П.С., за ним поднялись еще двое — все в масках ИДА-59, третьим поднимался старшина 1-й статьи Ильченко Ю., но не удержался и рухнул вниз. Товарищи подняли наверх живого Ильченко Ю. Спустя несколько минут в входной люк стали передавать потерявших сознание, беспомощных подводников и укладывать их на матрацы. Сменяя друг друга, вышедшие на кормовую надстройку, делали пораженным искусственное дыхание, согревая их своими телами и укрывая их одеялами. Среди 16 человек на палубе лежал врач, капитан медицинской службы Арсений Мефодьевич Соловей. Но никто не знал, что вынесенные наверх подводники уже давно находились в состоянии клинической смерти. К трем часам ночи 9 апреля на кормовую надстройку вышли 19 подводников из 9 отсека. Их спас командир отсека капитан-лейтенант Геннадий Симаков. Четыре часа 19 подводников находились в задраенном 9 отсеке. Их существование обеспечивали регенеративные установки и только высокая воинская дисциплина и личный пример офицера спасли жизнь укрывшимся в 9 отсеке. Старший помощник командира капитан 2-го ранга Ткачев В.А. доложил, что из 120 человек погибли 30. В отсеках остались тела 14 офицеров, старшин и



матросов. 16 лежали на матрацах в кормовой надстройке, укрытые одеялами. Командир приказал уложить тела погибших в выгородки надстройки. К 7 часам утра на носовой надстройке дремали на матрацах 40 человек. В ограждении на мостике расположилось не более 15 офицеров и старшин, остальные 40 в первом и втором отсеках. В живых осталось 95 человек».

Командир девятого Геннадий Симаков

В недрах восьмого остались еще два погибших: мичман Леонид Мартынов и Леонид Деревянко. Найти их так и не смогли. Скорее всего, задышавшись, они спустились в трюм, чтобы облить себя водой, наверх же выбраться уже не успели.

Тем временем в сражение с угарным газом вступил кормовой девятый отсек. Из восьмого туда же просачивался смертоносный смог. В девятом под началом капитан-лейтенанта Г.А. Симакова было девятнадцать старшин и матросов. На всех лишь восемь исправных изолирующих аппаратов.

И снова вспоминает Геннадий Алексеевич Симаков: «...Едва я проскочил из восьмого в девятый, командир по «Каштану» приказал никого больше из отсека в отсек не пускать. Дверь немедленно задраили. Я посчитал людей в отсеке. Всего оказалось 19 человек. Аппаратов ИДА было лишь четыре да четыре ИП-46. Старшина отсека старший матрос Олейник (за рассудительность и грамотность мы все называли его по имени-отчеству — Иван Васильевич) сказал мне: «Товарищу капитан-лейтенант! Вы весь черный!» Я провел рукой по лицу, рука была черной от сажи. Спустился в душ девятого, ополоснул лицо, и меня начало рвать. Самочувствие было препоганое. Кое-как выбрался обратно. Так как чувствовал себя очень плохо, то поставил на связи Кириченко, а сам присел на диван. Мутило, вскоре начали стучать из восьмого, рвались к нам. Запросил мостик. Оттуда подтвердили: «Никого не пускать, потому что надо любой ценой сохранить кормовой отсек». Я спросил: «А как же люди?» Ответили, что их будут выводить через верхний люк восьмого. Я поставил матросов у двери носовой переборки, приказал держать ручку, вставить болт, никого не пускать, а дверь взять на барашки.



Слышал голос Коли Ясько. Он тоже что-то говорил своему личному составу, успокаивал людей.

Когда стали отдраивать люк восьмого, кто-то дал воздух в отсек, наверно, сдали нервы. Это была большая ошибка. Если бы ее не было, люди бы все спаслись. Ведь на стравливание воздуха ушло несколько часов и только тогда смогли открыть люк. За это время все дымом и надышались... Кто дал воздух, мы так и не узнали. Да и какая теперь уже разница! Мы слышали по характерному свисту, что воздух идет в отсек. Стучали им в переборку, кричали, чтобы этого ни в коем случае не делали, доложили командиру. Затем я написал записку и через переборочный стакан передал ее в восьмой. Там ее приняли и, наверно, прочитали, так как вскоре подачу воздуха прекратили. Затем снова дали. Я думаю, что этим воздухом пытались дышать.

В отсеке мы пробывали долго, думаю, часов восемь-девять. Постепенно прибывал дым. Люди начали задыхаться, начали терять сознание. Несколько раз перезаряжали РДУ. Затем услышали, что в восьмом отдраили люк. Доложил. Командир приказал готовиться к выходу, выходить через восьмой, оставить добровольцев для осмотра отсека. Собрал людей, объяснил задачу. Тем, кто чувствовал себя хуже, дал немного подышать в ИДА, чтобы восстановили силы. Отдраили дверь в восьмой. Из нее, как из преисподней, черные клубы дыма. Выходили организованно. Для осмотра отсека и закрепления со мной остались старшина 2-й статьи Филимонов, старшие матросы Олейник и Пронуза. Все трое включились в ИДА, так как должны были выходить со мной последними. Я и Олейник надели ИДА. Остальные без них. Прорывались на верхнюю палубу так: построились в ряд по одному, стоящий первым набирает в рот воздуха, прекращает дыхание и через открывающуюся дверь в восьмой, а там по трапу через люк наверх, а очередной быстро закрывает дверь и ждет своей очереди. Так выскочили все девятнадцать. Осмотрели отсек в последний раз, закрепили по штормовому штатное имущество и, заdraив за собой дверь, вышли на верхнюю палубу. Вышел наверх последним, гляжу, а по всей палубе ребята наши из восьмого лежат. Отовсюду хрипы такие, стоны, как рыдания. Увидел там и друга своего Колю Ясько. Было очень тяжело, ведь мы с Колей и учились вместе, и служили, дружили десять лет. Откачивали их как могли. Не думаю, что это делалось профессионально, ведь доктор погиб. И хотя все очень старались, спасти не смогли никого...»



И еще одно свидетельство о действиях в девятом. Из объяснительной записки матроса Федора Гропицы: «...Из восьмого успел перескочить в девятый. Там мне стало лучше. Я встал на диван, так было легче дышать. Света не было, достали аварийные фонарики. Через переборку стал сильно идти дым, загерметизировали дверь и дыма стало меньше. Начали перезаряжать РДУ. Держали связь с первым отсеком. Мы хотели узнать обстановку в восьмом. У переборки встал старший матрос Богланов. Он кричал и стучал, но ответа долго не было. Затем кто-то постучал в ответ. Передали записку через стакан, ответа не получили. По телефону нас запрашивали: «Что в восьмом?» Мы отвечали, что не знаем. Затем трубку взял капитан-лейтенант Симаков, он о чем-то говорил, а потом объявил нам, что приказано оставлять отсек. Симаков хорошо все организовал. Он сказал, что с ним останутся Филимонов, старшие матросы Олейник и Пронуза. По команде отдраили переборку. Первым вышел старшина 2-й статьи Федулов, затем я. Когда вышел на палубу, там лежали ребята, которые были в восьмом. Я прошел мимо и спустился в первый отсек. Здорово болела голова. Немного пришел в себя. Дали команду: тем, кто хорошо себя чувствует, идти оказывать помощь другим. Я вышел и оказывал помощь матросу Фролову и мичману Бленценкову. Очень долго делал искусственное дыхание, но ничего не получилось, и оба они умерли...»

Битва за лодку

Теперь в прочном корпусе люди оставались лишь в четвертом, пятом и первом отсеках. В первых двух обстановка тоже с каждым часом становилась все тревожней.

Теперь надежды командования лодки были во многом связаны именно с четвертым отсеком. На момент тревоги в четвертом отсеке было семеро: капитан-лейтенант Белик, старший лейтенант Аджиев, старшина 1-й статьи Гайдук, матросы Бурцев, Отраднов, Жемерев и Семенов. Как и положено по тревоге, они загерметизировали отсек. Приготовили дыхательные аппараты. Внезапно погасло освещение. Двигаясь на ощупь, подводники приготовили к пуску дизели. Начал поступать дым. Вначале его было совсем немного, но постепенно



становилось все больше. Командир отсека старший лейтенант Аджиев объявил:

— Сколько нам здесь находиться — неизвестно, поэтому ИДА надо экономить. Старайтесь сколько можете обходиться без них. Кому совсем неумоготу, включайтесь!

По телефону из первого приказали пустить дизель, затем другой. Дышать становилось все труднее. С разрешения Аджиева матросы парами по очереди спускались в трюм, где еще был воздух. Офицеры же оставались на своих постах бессменно.

Вскоре пришлось остановить дизели.

Из объяснительной записки капитана 2-го ранга В.Н. Пашина: «...Из четвертого поступил доклад, что быстро увеличилась загазованность. Были пущены дизель-генераторы. После их пуска была попытка принять нагрузку. Батарейный автомат № 1 был выбит. Старший лейтенант Аджиев чувствовал себя плохо. Дизель-генераторы вентилировали несколько часов. Но охлаждения дизель-генераторов не было, начался перегрев и ДГ пришлось остановить».

Можно лишь представить состояние командира корабля и командира электромеханической боевой части в этот момент! Ведь остановка дизелей означала утрату последней возможности оживить электроэнергией обесточенный атомоход. Но другого им не оставалось.

В 23.20 старший лейтенант Аджиев выкрикнул в темноту отсека:

— Стоп оба дизеля! Личному составу собраться у носовой переборки и включиться в ИДА!

Все включились, кроме Аджиева, которому необходимо было поддерживать связь.

Из письма бывшего матроса К-8 Николая Семенова: «...Вдруг сигнал пожарной тревоги: «Пожар в центральном посту». Погас свет. Следом прозвучал сигнал: «Пожар в энергетическом посту». Все заняли свои места, последовал доклад в центральный пост о готовности нашего отсека. Сначала у нас было такое впечатление, что это очередное пожарное учение, которые неоднократно проводились на лодке во время похода. Мы с Колей Бурцевым заняли свои места и ждали следующих указаний. В отсеке начала повышаться температура. Стало жарко. Появилась гарь — по всей видимости,



горела краска на переборке реакторного отсека... Дышать уже было тяжело. Вентиляция не работала, не было электроэнергии. Состояние было как в бреду. Вспоминался дом, цветущие вишни, дождь, девушка Валя, которая меня ждала.

Включаться в дыхательные аппараты команды не поступало. А сколько еще придется бороться за живучесть лодки — неизвестно... Спустя некоторое время поступила команда: «Подготовить и запустить левый дизель». Впотьмах, ошупью, в полубессознательном состоянии начали готовить двигатель к запуску. По памяти пришлось искать вентили на дизелях. Хорошо, что в памяти были еще свежи те зачеты, которые пришлось сдавать при допуске к самостоятельному управлению боевым постом, а Коля Бурцев — мой наставник — был опытным старослужащим мотористом... Левый дизель был запущен. Затем последовала команда: «Включить генератор». При попытке включения вырвался сноп искр и раздался хлопок: где-то в сети замыкание. Дальше последовала команда: «Запустить второй дизель». Запустили, включили щит управления. Повторилось то же самое — сноп искр и хлопок. Работая, дизели забирают воздух, мы провентилировали отсек, дышать стало немного легче. Запустив дизели, мы не только себя спасли, но и остальных находящихся в отсеке товарищей. Команда: «К вам идет спасательная группа. Включиться в дыхательные аппараты и выходить через центральный пост». Открылся люк со стороны третьего отсека, и в темноте, цепляясь за тонкий канат, мы вышли наверх. Проходя третий отсек, я увидел внизу зарево. На палубу мы поднялись в той одежде, в которой в данный момент находились на боевом посту: ситцевые брюки, майка, тапочки, пилотка. Наверху было свежо, наступала апрельская ночь. Из первого отсека принесли байковые одеяла, и мы, прижавшись друг к другу спиной, провели ночь. На завтрак мы получили печенье и по кружке воды, взять продукты в отсеках не было возможности. Хочу сказать, что паники не было. Мы знали, что нас найдут и спасут. Командир лодки Бессонов был вместе со всем экипажем наверху и полностью контролировал создавшуюся ситуацию...»

Старшина 1-й статьи Гайдук по приказанию Аджиева бросился к кормовой переборке и начал отдраивать ее. Сделано это было для того, чтобы облегчить выход тем, кто еще оставался в шестом от-



секе. Отдраивание двери отняло у Ивана Гайдука последние силы, и он упал на палубу. Подбежавший старший лейтенант Аджиев прокричал в пятый отсек:

— Дверь отдраена! Выходите!

Ответом ему была тишина. Пятый отсек был пуст. А несший там вахту старший матрос Юрий Печерских давно был мертв.

Затем отдраили дверь в третий отсек. Выходили спокойно, без спешки и суеты. Гайдука вынесли на руках. Белик, поднявшись на мостик, доложил командире. Бессонов хмуρο кивнул:

— Веди людей в первый!

Его сейчас больше всего волновал не поддающийся отчаянным усилиям люк восьмого отсека, за которым задыхались оказавшиеся в ловушке два десятка матросов и офицеров.

* * *

Итак, бывшие в четвертом вышли вполне успешно, не потеряв никого. Шестому отсеку повезло меньше. В бой за спасение корабля там вступили семеро: старший лейтенант Гусев, мичман Астанков, старший матрос Машута, матросы Колесников, Зараменских, Бессонов (однофамилец командира), Кузовков. Из седьмого, несмотря на герметизацию, сильно дымиле. Быстро выяснили, что пропускают переборочные сальники линии вала. Подтянуть же их возможности не было, так как работали обе линии вала — лодка все еще всплывала. Минуты через три сработала аварийная защита правого реактора — это вступила в бой четверка отважных на пульте ГЭУ. Затем сработала защита и на левом.

— Все, теперь обесточились! — вздохнул Гусев.

Несколько раз моргнув, потух свет. Один за другим остановились насосы. Теперь все семеро, задыхаясь от дыма, лежали на палубных паелах. Несмотря на надетые аппараты дышать с каждой минутой становилось все тяжелее. С мостика наконец поступила команда: «Выходить!» Выходили через пятый отсек. В темноте натолкнулись на что-то мягкое. Подсветили фонарем. На настиле третьего этажа лежал ничком спецтрюмный матрос Юрий Печерских, так и не оставивший своего боевого поста. Рядом с ним валялся использо-



ванный им ИДА-59. От жары и угарного газа выходящие из шестого падали и теперь ползли из последних сил. Каждый метр давался им неимоверно трудно, забирая уже не только силы, но и жизнь. Пытаясь хоть как-то спастись от дыма, люди ложились в воду, которая натекла из разгерметизированных трубопроводов. Никто из них не знал, что радиоактивность воды достигала уже полутора тысяч распадов в секунду.

Израсходовав кислородные патроны, задохнулись и умерли Кузовков и Колесников. Последним, как и положено командиру, шел старший лейтенант Мстислав Гусев. Он тоже не вышел наверх. Но остальные четверо упорно продолжали ползти вперед, порой теряя сознание и захлебываясь потом в душных резиновых масках. Наверх выбрались трое. В третьем отсеке их встретила аварийная партия и помогла подняться на палубу. Все были с тяжелым отравлением. Четвертого, старшего матроса Машуту, вытащили уже агонизирующим. Не выдержав мучений, он сорвал маску и попытался добежать. Через четверть часа его тело положили в кормовую надстройку рядом с погибшими из восьмого отсека.

Работая над книгой, автор познакомился с капитаном 1-го ранга в запасе Сергеем Петровичем Бодриковым, бывшим в то время старшим помощником гидрографического корабля «Харитон Лаптев». Бывший старший помощник рассказал почти невероятное: с «Лаптева» наблюдали всплывшую подводную лодку, но... не придали этому значения.

— До сих пор мне не дает покоя мысль, что мы были первыми, кто видел лодку в момент ее всплытия, — рассказал мне во время одной из наших встреч Сергей Петрович. — Днем 8 апреля по приказанию с КП Северного флота мы лежали в дрейфе и должны были прослушивать шумы моря. Район был очень близок к месту всплытия К-8. Вечером в 22.30 я поднялся на мостик, чтобы подменить на вечерний чай вахтенного офицера. Корабль шел курсом на Гибралтар под одной машиной, скорость была около четырех узлов, море почти штилевое. Вскоре радиометрист доложил о внезапном появлении цели в десяти милях по корме. Запросил сигнальщиков, доложили, что в указанном направлении целей не обнаружено. Цель на локаторе была мало-подвижная. После доклада командиру (мы посчитали, что это был



рыбак) получил приказание следовать по плану. Я не хочу, да и не имею права утверждать, что это была К-8, но и сейчас, когда вспоминаю об этом случае, мне становится не по себе. Ведь если это была К-8 и мы бы подошли к ней, все дальнейшие события могли бы сложиться совсем по-иному! Но тогда никому и в голову не могло прийти, что буквально рядом с нами терпит бедствие наш атомоход, и мы с каждым часом уходили от него все дальше и дальше...

Подвиг мичмана Посохина

Утром 9 апреля Бессонов с Каширским провели переключку личного состава. Из ста двадцати пяти членов экипажа за время пожара погибли тридцать. Шестнадцать из них лежали в надстройке, остальные же четырнадцать остались внизу в горящих и загоревших отсеках.

Теперь экипаж располагался лишь в двух носовых отсеках: первом и втором. Народу там скопилось много: сидели и лежали вповалку. Был штиль, и многие расположились прямо на верхней палубе. Атомоход слегка покачивался на пологой океанской волне. Будто огромный черный кит, тяжело раненный, но еще живой.

На ходовом мостике совещались, что делать дальше? Ведь положение корабля было самым угрожающим. С заглушенными реакторами, без электроэнергии, хода и связи, он был теперь совершенно бессилен против океанской стихии. Внутри же все еще продолжал бушевать огонь.

Перво-наперво собрали все оставшиеся ИДА и ИПы, затем назначили аварийные партии. Надо было снова идти в огонь центрального поста, чтобы любой ценой ввести в строй радиопередатчик и сообщить Москве о происшедшей трагедии. Незвестной оставалась и судьба мичмана Станислава Посохина, оставшегося в третьем отсеке. Времени после оставления отсека прошло уже достаточно, и на то, что Посохин остался жив, особых надежд не было: тем неожиданней был доклад вышедшего из четвертого отсека старшего лейтенанта Аджиева, что, перед тем как покинуть свой отсек, он слышал стук в носовую переборку.



Немедленно открыли верхний рубочный люк. Кричали:

— Посохин, выходи!

Спустя несколько минут среди дыма, как из преисподней, показался мичман Посохин. Сорвав маску, он с хрипом вдыхал воздух обожженным ртом.

— Ну, Станислав, — похлопал его по плечу командир, — теперь сто лет жить будешь!

Подвиг мичмана Посохина уникален. Подобных примеров в мировой практике единицы. Несколько часов один в горящем загазованном отсеке, сменив несколько дыхательных аппаратов, он не только сохранил свою жизнь, но и боролся с пожаром. Какими эпитетами охарактеризовать совершенное Посохиным? Наверное, прежде иных качеств он показал высочайший профессионализм, совершенное знание корабля и техники и умение не потеряться в столь безнадежной обстановке. Из объяснительной записки мичмана Посохина о пережитом: «...Вбежав в центральный пост, я увидел дым. Вместе с другими тушил пожар с помощью системы ВПЛ-52... Включился в ИДА. В гиропосту остались гореть две лампочки. Задымленность отсека была очень большая... Пришел мичман Нури-ахметов и сказал, что надо выходить наверх. Говорил он через маску, и я не понял, зачем и не пошел. Слышал, как продувались средняя и носовая группы ЦГБ, что лодка всплыла в надводное положение. Услышал, как пустили дизели... Задымленность не уменьшалась. Я посмотрел на часы — было 23.30. Еще через полчаса я почувствовал ожог шеи. Как мог, тушил пожар, дважды выходя из гиропоста в отсек, но было очень дымно и наверх я не поднимался. Проверил вентилятор, он не работал. В районе перископа горела лампочка. Я пошел в корму и стал перестукиваться с четвертым отсеком. Мне ответили. Я понял, что в третьем остался один. «Каштан» был залит пеной от ВПЛ и не работал. Из грибков вентиляции валил дым. Все приборы забрызганы коричневой маслянистой пылью. Двери рубок были открыты и хлопали. Рубка гидроакустиков была черной. Я пошел в нее и стал перестукиваться со вторым отсеком. Ответил капитан 2-го ранга Пашин. Он сказал, чтобы я отдраил нижний рубочный люк, но я не смог, так как кончился кислород. Снова спустился в гиропост. На ощупь нашел и включился в ИП, а потом в новый ИДА. Поднялся наверх. Рубочный люк оказался



отдавленным. Услышал голоса, кто-то спускался в отсек. Мы вместе поднялись наверх. Отдышавшись, я перешел в первый отсек и был на связи с девятым. Потом еще два раза спускался в центральный пост в составе аварийных партий».

Уже после издания первого варианта книги о подвиге К-8 из Астрахани мне пришло письмо от бывшего старшины команды электриков штурманских, а ныне капитана 2-го ранга запаса Станислава Александровича Посохина. В нем он более подробно описал обстоятельства своих действий во время аварии атомохода: «8 апреля в 20.00 заступила на вахту очередная смена, в которой был и я. В 22. 00 часа мы начали готовиться к очередному сеансу связи. Подводная лодка погрузилась на глубину 160 метров, одновременно записывая гидрологию моря. Начали всплывать и на глубине 140 метров, где-то в 22 час 30 мин., я услышал хлопок и затем стал появляться дым в задней части гиропоста. Потом по корабельной трансляции прозвучала команда «Аварийная тревога. Пожар в центральном посту». Я сразу достал свой ИДА-59, одел и включился в него. Отсек и гиропост начал заполняться дымом. В отсеке была включена система пожаротушения. Вскоре в гиропосту появился матрос Солонович. На нем был одет ИДА-59, но почему-то дышал он через простой противогаз. Он задыхался, я снял с него простой противогаз, включил оба баллона, одел маску ИДА-59, посадил на РДУ. Солонович стал приходить в себя, появилось ровное дыхание и затем он ушел из гиропоста и встретились мы с ним после всплытия наверху. По характерным признакам слышу, что лодка «зависла» на небольшой глубине с небольшим дифферендом на нос. Чувствую, что генераторы, питающие навигационный комплекс, переключились на резервное питание от аккумуляторных батарей, навигационный комплекс продолжал работать в штатном режиме. Потом зашумел воздух в цистернах главного балласта и затем мерное покачивание. Значит мы всплыли. Горело аварийное освещение. Команды по трансляции о покидании отсека не было, к тому же я был на вахте у работающего навигационного комплекса. Со временем температура в гиропосту поднялась, одежда на мне стала мокрой. Через несколько минут после всплытия услышал, что запустили дизеля. Я понял, значит будет электроэнергия, воздух, ход, а это уже не так и плохо. Проверяя состояние приборов, дотронулся до счетно-решающего



прибора 26, отдернул руку, прибор был горячий и понял, что отсутствует вентиляция. Вентилятор прибора находится в отсеке и имеет только один вид питания, т.е. резервного на было, это я понял потом, когда выходил в отсек проверить реостат включения, почему не работает вентиляция прибора.

Отсек и гиропост наполнились дымом, видимость сократилась до одного метра, горело аварийное освещение. Подводную лодку покачивало и было слышно какое-то постукивание наверху. Сколько прошло времени после начала аварии, не помню. Я решил подняться в центральный пост. Достал изолирующий прибор ИП-46, приготовил его к включению, взял фонарик (круглый на 3-х батарейках) и вышел в отсек. Проходя к трапу, чтобы подняться в центральный пост, никого не увидел, только слабый свет аварийного освещения светившего сквозь дым. Пламени не было. Поднявшись наверх в корме центрального отсека, по левому борту была рубка гидроакустиков, дверь которой была открыта. Заглянув туда и посветив фонариком, увидел только черноту. Затем нажал рукоятку кремальерного замка на переборке с четвертым отсеком. Вижу, что рукоятка поползла вниз, это со стороны 4-го отсека потуже зажали замок и держали его, чтобы я не смог открыть. Тогда я стал высвечивать табличку для перестукивания, но буквы в данной ситуации почти не были видны. Я сел на РДУ и понял, что из этого ничего не получится, и почему-то вся моя жизнь быстро промелькнула перед глазами. Посидев немного, я двинулся в носовую часть отсека. Палуба была мокрой от системы пожаротушения и лежали резиновые мешки из под ИДА-59. Перед походом мы получили новые аппараты. Рубки радиометристов, радистов и штурманской были открыты и от покачивания подводной лодки двери хлопали о переборки. Пройдя площадку перископа, посмотрел на пульт управления корабельной связи «Каштан», он был залит водой, лампочка питания не горела, а значит, он не работал. Вот тогда я убедился, что остался в отсеке один. Что дальше делать, не знал. Сел на комингс между третьим и вторым отсеком, постучал в переборку второго отсека, мне ответили. Спросили, сколько человек в отсеке, я стукнул один раз. Потом спросили, есть ли огонь, я тоже ответил. Со времени начала пожара прошло около двух часов, и я почувствовал, что мне не хватает воздуха. В ИДА-59 в спокойном состоянии можно находиться около



двух часов. Я резко кинулся в гиропост, туда добрался за какие-то считанные секунды, немного задержавшись в проеме двери гиропоста. Резко ударив по кнопке на регенеративном патроне, разбил капсулу, тем самым включив ИП-46. Одел его, но в него нужно было вдохнуть какой-то объем воздуха, которого мне самому не хватало, воздух отсека вдыхать было нельзя. ИП-46 сработал, горловина регенеративного патрона начала нагреваться, но на вдох не хватало воздуха. Тогда я начал доставать резервный ИДА-59, который был раскреплен между шпангоутами левого борта за распределителем лага «Скиф». Достав с трудом мешок с аппаратом, вынул его, но, так как маска не была присоединена к аппарату, она отлетела в сторону. Я снял с себя маску ИП-46 и поэтому все дальнейшие операции делал с закрытыми глазами, затаив дыхание. Лицо было мокрое и его обжигало от высокой температуры и газов. Начал откручивать маску от использованного ИДА, не хватало воздуха, тогда взял в рот штуцер от смесителя старого ИДА и, немного подышав, продолжил откручивать маску. Снял ее, стал прикручивать к новому аппарату. Быстро закончив все операции, открыл баллоны и, одев маску включился в аппарат. Сел на РДУ, отдышался и стал подниматься в центральный пост. Уже находясь около штурманской, рубки, заметил маячившую тень в проеме верхнего рубочного люка. Этой тенью оказался командир отделения рулевых сигнальщиков, он же делегат 16 съезда ВЛКСМ, старшина 1-й статьи Чекмарев А.В., и мы вместе с ним поднялись на ходовой мостик. Здесь находились командир ПЛ капитан 2-го ранга Бессонов В.Б. и старший помощник капитан 2-го ранга Ткачев В.А. Я снял аппарат и стал жадно вдыхать свежий морской воздух. Вокруг была кромешная тьма, а из горловины рубочного люка шел дым. После моего выхода за мной следом вышли еще несколько человек из четвертого отсека. В четвертом находились люди из шестого, пятого и четвертого отсеков.

Меня отправили в первый отсек. Одежда была пропитана потом, руки были коричневые, шея темно-красная. Как потом оказалось, я получил ожоги шеи и мошонки из-за большой температуры и газов».



* * *

..Вновь решено было послать аварийную партию в центральный пост. Добровольцев идти было много: старший помощник Ткачев, помощник командира Фалеев, старший лейтенант Шмаков, лейтенант Шабанов, матросы.. Отбирал командир. По его приказанию аварийную партию возглавил капитан 3-го ранга Фалеев, служивший до этого в должности командира боевой части связи. С ним Шмаков, Шабанов и главстаршина Старосек. Фалееву командир поставил задачу так:

— Олег, произведи осмотр отсека. Постарайся выявить и потушить очаг пожара, задрай переборочный люк из третьего в четвертый и поищи Гусева, может, еще жив! Если обнаружишь пламя, будем тушить забортной водой!

Отдраили верхний рубочный люк. Сразу тошнотворно пахло горелым. Надели ИДА, и вперед. Первым — Фалеев. Поручни трапа были раскалены настолько, что держаться за них руками было невозможно. Не выдержав, помощник спрыгнул, за ним попрыгали в дым центрального поста остальные. Осмотрелись. Было дымно и жарко, откуда-то светила оранжевым светом сигнальная лампа. «Каштан» не работал. Прошли в корму отсека, руками проверяя температуру предметов. Все было раскалено. У рубки гидроакустиков над самым подолоком стоял столб какого-то дьявольского сине-зеленого пламени. Оставив подчиненных тушить рубку, Фалеев пошел дальше в четвертый отсек искать Гусева. В четвертом дыма было немного меньше. Тускло горела сигнализация гидравлики. В тамбуре холодильной установки у умывальника Фалеев увидел лежащего ничком человека без изоляционного аппарата. Помощник перевернул его лицом верх. По бороде понял — Гусев. Пощупал пульс, послушал сердце. Мертв. Попытался тащить, не получилось. Тогда поспешил на помощь товарищам, тушившим пожар.

Наверное, многим покажется невероятным, но пожар в центральном посту тушили, выстроившись в цепь и подавая сверху лагуны с забортной водой. Другого выхода просто не было. Но пламя все же сбили и залили.

— Все, теперь надо герметизировать! — распорядился Фалеев. — Все наверх!

Наверху Бессонов, Каширский и Пашин выслушали помощника.



— Теперь надо и передатчиком заняться! — высказал общую мысль замкомандира дивизии.

Готовиться к спуску стал радист старший матрос Коваль. Старшим снова стал капитан 3-го ранга Фалеев. Помощник лишь сбегал в первый отсек, где накинул поверх хлопчатобумажной куртки РБ канадку. На страховке встал командир БЧ-4-Р старший лейтенант Лавриненко. Одновременно готовили еще одну партию. Мичман Петров и матрос Колмыков должны были осмотреть трюм, отключить находящиеся там приборы и пройти в пятый отсек. Вниз опустили лампу-переноску и страховочный конец. Первым спускался Фалеев с радистом. Но, едва прыгнув с трапа, помощник стал задыхаться — маска ИДА совершенно не держала. Поднялся наверх, заменил маску, снова спустился, и снова подвела маска. Пришлось вновь возвращаться, брать третью и опять вниз в дым и чад выгоревшего отсека. Вместе с Фалеевым пошел и Лавриненко. Оба долго копались в радиоаппаратуре. Наконец вышли. Лавриненко доложил:

— Передатчик настроить не удастся, сильно обгорел!

Наверх вынесли станцию УКВ, но толку от нее было немного. Дальность ее действия была не более десяти миль, а горизонт был чист.

Пять красных ракет

К полудню погода стала быстро ухудшаться. На ходовом мостике, где собралось большинство офицеров, царило молчание. Все понимали: надвигающийся шторм серьезно осложнит борьбу за спасение лодки.

— Бискай есть Бискай! — мрачно оглядывал пенные гребни волн Бессонов. — Будем надеяться, что серьезного шторма не будет!

Находившихся на верхней палубе матросов он отправил в носовые отсеки. Скользя по кренящейся палубе, подводники гуськом потянулись к люку первого отсека. Палуба быстро опустела, а лодку с каждой минутой раскачивало все сильнее и сильнее. Вскоре кормовую надстройку стала периодически захлестывать волна.



— Смотрите! — бывшие на мостике подводники разом обернулись на голос старпома Ткачева.

Над верхней палубой в районе седьмого отсека поднимался густой пар. Это могло означать лишь одно — седьмой продолжал гореть.

— Справа по траверзу судно! — внезапно закричал сигнальщик.

Бессонов инстинктивно глянул на часы. Было 14 часов 15 минут.

— Давайте ракеты! — приказал он.

— Какие?

— Пять красных!

С шипением в воздух взвилась первая ракета, за ней еще и еще. Бессонов, Каширский и замполит Амосов, не отрываясь, смотрели в бинокли.

— Кажется, заметил и повернул на нас! — обрадованно бросил стоящим на мостике Каширский.

Вскоре стало ясно, что идущее к лодке судно — сухогруз. Затем по маркировке трубы определили государственную принадлежность — Канада. Еще несколько минут, и восьмикратная оптика выхватила название судна — «Глоу де ор». Каширский с Бессоновым нервно переглянулись. Оба стояли теперь перед тяжелейшей дилеммой: отказаться от помощи иностранца, принадлежавшего к тому же к государству блока НАТО, и тем самым еще больше затруднить спасательные работы, или же протянуть руку за помощью, что однозначно навлекло бы гнев Москвы. Еще бы, советский атомоход на буксире судна вероятного противника! Не будем забывать, что шел семидесятый год и «холодная война» была в самом разгаре! Надо ли говорить, как отреагировали бы руководители Советского Союза, получив доклад о том, что только что начавшиеся грандиозные маневры «Океан» увенчались не только обнаружением (что само по себе уже ЧП), но и «захватом» нашего атомохода. Тем более что происшедшее могло серьезно омрачить празднование столетнего юбилея со дня рождения В.И. Ленина.

К молчавшим Каширскому и Бессонову подошел шедший на лодке замначальника Особого отдела дивизии капитан 3-го ранга Арго Виль. Кто-кто, а он прекрасно понимал, чем вызвано это за-



тянувшееся молчание замкомдива и командира. Спустя годы оставшиеся в живых члены экипажа К-8 с теплотой будут вспоминать своего особиста. За что? За мужество!

— Запрашивайте помощь! — сказал он. — Готов нести ответственность наравне с вами!

Каширский с Бессоновым понимающе переглянулись. Теперь их, взваливших на себя тяжкую ношу ответа за возможные последствия, стало трое. Замкомдив с командиром тоже высказались за принятие помощи. Итак, советские подводники, презрев во имя спасения людей все возможные политические сложности, были готовы принять помощь даже от натовского судна. Теперь слово было за канадцами: сделают ли шаг навстречу, и великое морское противостояние ознаменуется первым дружественным актом взаимовыручки. Канадское судно меж тем быстро приближалось. Еще несколько минут — и произойдет событие дотоле небывалое: канадские моряки придут на помощь советским атомоходчикам! Но произошло почти невероятное! Подойдя к дрейфующей подводной лодке кабельтов на пятнадцать, канадский сухогруз обошел ее по дуге и, несмотря на все призывы о помощи, внезапно развернувшись на обратный курс, дал полный ход. На палубе канадского сухогруза толпилась любопытствующая команда.

На мостике «восьмерки» сдержанно матерились.

— А может, оно и к лучшему! — вздохнул замполит Амосов, поправляя спадающие очки. — От такого спасателя хлопот больше, чем пользы.

Почему столь недостойно поступил канадский капитан, неизвестно. Может, вид терпящей аварию советской подводной лодки не вызвал у него ничего, кроме злорадного любопытства, удовлетворив которое, он поспешил убраться восвояси? Может, вид раненого атомного монстра напугал канадских мореходов? Как бы то ни было, но великую заповедь мореплавателей всех времен об оказании помощи терпящим бедствие они проигнорировали... Но, как говорится, Бог им судья!

Уходивший «канадец» еще не скрылся за горизонтом, а волны уже начали захлестывать лодку вовсю. Командир электромеханической боевой части Пашин долго смотрел в корму лодки, затем озабоченно подошел к командиру.



— Командир, кормовую надстройку заливает. Боюсь, что лодка набирает дифферент на корму!

Бессонов нервно оглянулся. С мостика было отчетливо видно, как пенные шапки волн захлестывают кормовой стабилизатор. Некоторое время командир молчал.

— Ничего страшного, — махнул он затем рукой Пашину. — Погода ухудшается, и это лишь кажущийся эффект!

Но командир электромеханической боевой части не успокоился.

— Мы валимся на корму, и надо немедленно продуть кормовую группу цистерн! — заявил он Бессонову.

После недолгого раздумья тот согласился:

— Продувай!

Через несколько минут освобожденный из тесных оков стальных баллонов сжатый воздух с шипением заполнил цистерны. Корма немного подвсплыла.

Темнело. Заканчивались первые сутки аварии. Москва все так же еще ничего не знала о постигшей К-8 беде, и подводники были по-прежнему предоставлены сами себе. Пронзительно свистел ветер. Сигнальщики, да и все находившиеся на мостике напряженно всматривались вдаль. Не мелькнут ли где вдалеке ходовые огни проходящего мимо судна? Однако все было напрасно. Океан был пустынен. А волны все сильнее и сильнее били в борт.

— Не дай бог заштормит надолго, — переговаривались на мостике. — Тогда уж нам не поздоровится!

* * *

К утру корма стала снова оседать в воду. После недолгого совещания ее снова решили поддуть сжатым воздухом. И замкомдив, и командир пошли на это неохотно — воздуха высокого давления в резерве осталось совсем немного, а пополнить его было нечем: компрессоры были давно обесточены, — но другого выхода, увы, не оставалось. Начавшийся рассвет был безрадостен: пожар, шторм, отсутствие связи и полная неизвестность впереди.

— Ходовые огни! Вижу ходовые огни! — закричал внезапно сигнальщик.

Люди на мостике встрепнулись:

— Где? Где?



— Справа пятнадцать! Да вон же хорошо видно! — уже рукой показывал старшина 1-й статьи Чекмарев.

Прикрывая глаза от ветра, офицеры стали вглядываться по указанному направлению. Точно! Справа отчетливо просматривался красный бортовой огонь и два белых на мачтах.

— Похоже, транспорт! — посмотрев в бинокль, высказал предположение капитан 2-го ранга Ткачев.

— Давайте ракеты! — распорядился командир.

Одна за другой в небо ушло еще пять красных ракет.

— Поворачивает на нас! — сразу крикнуло несколько голов.

Быстро светало. На мостике Каширский, Бессонов и Анисов, торопясь, шифровали радиограмму. Когда судно несколько приблизилось, с лодки на него передали сигнал «Иже Веди», что по международному своду означает «Хочу установить связь». Затем передали еще две буквы: «Люди» и «Мыслете» — «Прошу остановить машины, есть важное сообщение» и «Не имею хода». С судна просигналили, что все поняли.

Теперь было отчетливо видно, что подошедшее к атомоходу судно — сухогруз. На желтой дымовой трубе хорошо выделялась широкая красная полоса.

— Кажется, наши! — обрадовались на мостике К-8.

— Укажите вашу принадлежность! — крикнул в свернутый из галетной банки мегафон Каширский.

В ответ что-то махали руками, но слова относил в сторону ветер.

— Вы русские?

— Русские! Русские! — обрадовано закричали с судна. На лодке сразу оживились.

Сухогруз подвернул и на его корме отчетливо проступила надпись «Авиор» и порт приписки «Варна».

— Все одно свои, братушки! — переговаривались между собой подводники. — Теперь уж дело пойдет на лад.

Тем временем командование атомохода выяснило возможность передачи радиограммы. С «Авиора» разводили руками:

— Вашей частоты не имеем. Наш передатчик дискретный!



— Что будем делать? — обвел взглядом стоящих рядом с ним офицеров Каширский. — Остается одно — давать РДО через Варну!

Командир, замполит и особист утвердительно кивнули. Вновь вооружившись мегафоном, замкомдив продиктовал на болгарское судно шифрованную радиограмму — бессвязный набор цифр для передачи в Москву.

С «Авиора» кричали:

— Остаюсь около вас, пока не получу подтверждения из Варны!

— Дайте наше место и прогноз! — попросили с лодки.

— Широта 48°10' северная. Долгота 20°06' западная, — немедленно отозвались с судна. — А прогноз плохой. Западнее Азор идет циклон «Флора», и в нашем районе к вечеру ожидается баллов 6—7. В чем нуждается?

— В сигаретах! — сразу выкрикнуло несколько человек. На сухогрузе засуетились. Видно было, как там расстелили на палубе брезент и моряки ссыпали туда в кучу все имевшиеся у них сигареты. Затем среди сигаретных пачек уложили пару бутылок коньяка, всё завязали в пак и лихо перебросили на палубу лодки.

— Спасибо, ребята! — махали руками подводники. — Царский подарок!

Ответным скромным даром североморцев стала банка таранки, также совершившая удачный полет над волнами.

На верхней палубе «восьмерки» жадно курили. Сигареты распределял лично старший помощник. На сигаретных пачках значилось кратко «Шипка», словно некое послание пращуров, насмерть стоявших вместе сто лет назад на знаменитом перевале, нынешнему поколению россиян и болгар, бросившим вызов стихии в далекой Атлантике.

Из воспоминаний капитана 2-го ранга запаса Станислава Посохина: «Наступало утро 9 апреля. Море до 2 баллов, видимость полная, горизонт чист, корабль без хода и энергии. Во второй половине дня на горизонте показались очертания судна. Сигнальными ракетами оповестили об оказании помощи. С верхней палубы убрали весь личный состав. На всякий случай офицеров на мостике вооружили стрелковым оружием, которое имелось на борту. На мачте раз-



вивался Военно-морской флаг, символ нашей Родины. Подойдя ближе, это судно, описав вокруг нас циркуляцию, ушло дальше своим курсом. Им оказался канадский танкер.

10 апреля было принято совместное решение остановить навигационный комплекс, чтобы не расходовать электроэнергию аккумуляторных батарей. Я вместе с мичманом Петровым Е.А., старшиной команды трюмных, одели аппараты ИДА-59 и спустились в отсек для подачи воздуха среднего давления в гиropост. Но пришлось подняться, т.к. у Петрова Е.А. просачивался воздух под маску дыхательного аппарата. Дальше мы уже с командиром отделения главным старшиной Юшиным В. спустились вниз, дали воздух среднего давления в гиropост и я последовательно остановил три гиpоазимута, гиpовертикаль, гиpокомпасы и весь навигационный комплекс, чтобы в дальнейшем можно было вновь все запустить и обеспечить навигационными данными подводную лодку. После этого я зашел в штурманскую рубку, взял навигационную карту, бинокль и мы поднялись на ходовой мостик.

С кормы на горизонте показались очертания судна. По мере его приближения стала видна надстройка и труба, но никаких опознавательных знаков о его принадлежности не было. Труба не белая, а кремовая с красной полосой и без серпа и молота. Невольно возникал вопрос: а чье же это судно? Затем видим название «Авиор» и только, когда оно поравнялось с нами, мы через рупор (сделанный из консервной банки из-под сухарей) связались с мостиком. Как оказалось, это был болгарский сухогруз, а капитаном-наставником был наш соотечественник. Судно по инерции двигалось вперед, и тогда на корме мы увидели порт приписки «Варна».

Наша радиоаппаратура не работала, и, только благодаря этому сухогрузу, мы смогли через болгарский порт «Варна» передать сообщение об аварии в Москву во второй половине дня. «Авиор» получил штормовое предупреждение, и тогда по обоюдной договоренности часть людей (43 человека) были переправлены на вельботе на борт сухогруза. Так заканчивались вторые сутки жизни экипажа и подводной лодки в условиях аварии».



Чтобы не навалиться на подводную лодку, болгарский сухогруз, немного отойдя в сторону, лег в дрейф. Тем временем на К-8 приняли еще одну отчаянную попытку пробиться в четвертый отсек и пустить дизели. На этот раз вниз пошли старший лейтенант Полетаев, мичман Посохин, старшина 2-й статьи Филимонов и матрос Бурый. Старшим — капитан-лейтенант Лисин. Уходившие забрали последние снаряженные аппараты ИДА. Оставшиеся наверху, проводив товарищей, с надеждой смотрели в дымящийся зев центрального поста: что-то ждет ушедших ребят в безжизненных и горящих отсеках?

Но вот наконец в срезе комингса люка появилась голова первого из разведчиков. Сдернув маску, он жадно хватал ртом воздух. За ним поднялись остальные. Новости, сообщенные капитан-лейтенантом Анатолием Лисиным, были малоутешительны. В четвертом отсеке было очень жарко, а переборка в следующий, пятый, раскалена до невозможности. Вниз к дизелям пробиться не удалось. Единственно, что получилось, — обесточили навигационный комплекс «Сигма».

Тем временем из люка вновь повалил густой дым. Пожар, почти было уже задушенный, получив доступ воздуха, вновь начал оживать. Верхний рубочный люк пришлось немедленно задраить. На этот раз уже окончательно.

Вновь подошел «Авиор».

— Имеем указание из Варны находиться около вас сколько потребуется и оказывать помощь. Могу принять часть людей! — заявил капитан, потом, снизив немного голос, добавил: — Ваши начальники в Москве на первое сообщение сказали, что здесь у них лодки нет. Среагировали лишь на повторное заявление о лодке!

Есть версия, что Москва долго не хотела признаваться в наличии своей атомной лодки в океане, — ее поведал автору книги один из оставшихся в живых членов экипажа. Однако в ходе работы по обстоятельствам аварии К-8 над различного рода материалами, никакого подтверждения тому, что Москва отказала признать наличие своей лодки, выявлено не было. Скорее всего, Москва просто потребовала повторной передачи текста во избежание каких-либо ошибок.



Предоставим слово бывшему заместителю командира дивизии капитану 1-го ранга в отставке В.А. Каширскому: «Версия имеет право. Но в жизни было так. Варна передала радио в Москву, но не в Главный штаб ВМФ, а в Министерство морского флота! И именно оттуда последовал ответ, что в данном районе Северной Атлантики нет советских судов. Тогда, по моей просьбе, капитан «Авиора» вторично передал сообщение в Варну, прибавив, что советское судно находится здесь «без плана». На жаргоне моряков «судно без плана» — военный корабль. Только тогда и прошел доклад в ГШ ВМФ о нашей аварии».

Мой позывной — «УГШЗ»...

Главный штаб ВМФ — святая святых советского флота, расположен в самом центре Москвы, в старинном особняке с колоннами. Отсюда днем и ночью идут телеграммы и распоряжения на все флоты, здесь вершатся судьбы сотен тысяч моряков и принимаются наиболее важные решения. Круглые сутки несется оперативная служба, и на огромные карты всех океанов планеты непрерывно наносится малейшее изменение обстановки. Главный штаб не только сердце флота, но и его мозг.

В апреле 1970-го в Главном штабе царило особое оживление — ведь в самом разгаре были маневры «Океан» и здесь руководили, контролировали и координировали развертывание в морях и океанах всех четырех флотов. Первые дни все шло по намеченному плану, пока 10 апреля на центральном командном пункте ВМФ не раздался внезапный звонок телефона ЗАС. Часы показывали 12.40. Голос оперативного дежурного Черноморского флота был взволнован и сбивчив:

— Только что к нам позвонил командующий болгарским ВМФ Добрев, сообщил, что радистом их пароходства принята следующая радиограмма: «Молния. Теплоход «Авиор» В Ш — 48°10' северная, Д — 20°09' западная терпит бедствие советская подводная лодка».

— Больше никаких подробностей? — переспросил дежурный адмирал

— Нет!



Оперативный ВМФ тут же соединился с главкомом. Горшков выслушал доклад молча, так же молча положил телефонную трубку. Через несколько минут он был уже на ЦКП. Вместе с ним прибыл туда и начальник Главного штаба адмирал Сергеев. Перед главным командующим разложили карту Северной Атлантики.

— Точка с переданными координатами находится на маршруте перехода К-8! — доложил начальник оперативного управления вице-адмирал Комаров.

— Вижу! — хмуро кивнул Горшков и повернулся к начальнику Главного штаба. — Николай Сергеевич, передайте на К-8 мое приказание: немедленно доложить свое место и действия!

— Есть! — коротко ответил Сергеев.

Спустя несколько минут НГШ уже связался с начальником штаба Северного флота, передал содержание радиограммы, приказал:

— Передайте координаты лодки на дежурные Ту-95. Пусть пройдут над местом аварии, произведут поиск и установят связь. Сообщите все данные на морфлотовские и рыболовецкие суда, находящиеся поблизости.

Буквально через пару минут в кабинете главкома раздался новый звонок. На этот раз звонил командующий Черноморским флотом адмирал Сысоев:

— Товарищ главнокомандующий! Добрев сообщил новую РДО с «Авиора»: «Терпящий бедствие корабль передал свои позывные — «УГШЗ»!

— Ясно! — вздохнул Горшков. — Держите с Добревым постоянную связь!

Положив трубку, он в задумчивости окинул взглядом огромную карту Мирового океана, висевшую на всю стену кабинета. «УГШЗ» был позывным К-8. Теперь все сомнения отпали — аварию в Бискайском заливе потерпела именно «восьмерка».

Тем временем уже начал свою работу специально развернутый пост. По приказу Горшкова его возглавил лично начальник Главного штаба. Оттуда сразу же ушли первые распоряжения на корабли ВМФ, оказавшиеся в относительной близости от К-8: подводные лодки К-83, Б-109 и Б-413, океанограф «Харитон Лаптев», гидрографы «Лотлинь» и «Гирорулевой», большой ракетный корабль «Бойкий», буксир СБ-38 и килектор КИЛ-22. Однако даже приблизительные



расчеты показывали: чтобы прийти на помощь терпящей бедствие подводной лодке, им понадобится несколько суток. Быстрее других — за двое суток — мог подойти лишь находившийся ближе остальных «Харитон Лаптев».

Одновременно на Большой Козловский были вызваны специалисты Главного технического управления: инженеры-ядерщики, офицеры, имевшие опыт командования атомоходами. Разложив многометровые схемы и чертежи, они расположились прямо в приемной главкома за огромным дубовым столом. Здесь они будут находиться бессменно четверо суток, пытаясь по крохам поступающей к ним информации хоть как-то смоделировать ход событий на аварийной подводной лодке и выработать предложения по ее спасению.

Сам адмирал флота Горшков весь день 10 апреля продолжал работать в кабинете, дав приказ своему порученцу связывать его по всем вопросам, относящимся к К-8, немедленно.

В 14.00 командующий Северным флотом получил приказание срочно готовить к выходу в море плавбазу «Волга», на которой разместить экипаж однотипной с К-8 лодки. Выход осуществить через четыре часа.

Новое сообщение от оперативной службы Черноморского флота: «8.4.70 в 22.30 произошел пожар в 7-м, 3-м отсеках, погибло 30 человек. Радиопередатчики вышли из строя. Нахожусь без хода в надводном положении. Ш— .. Д— ...»

Еще через двадцать минут ушло сообщение на ЦКП Генерального штаба: «На ПЛ К-8 в 22.30 08.04.70 г. в Ш—48 Д—... в Атлантике произошел пожар, имеются жертвы. Обстановка уточняется. В район для оказания помощи направлены корабли и самолеты».

А «Авиор» через Варну и Севастополь уже докладывал, что продолжает находиться рядом с советской подводной лодкой и ведет наблюдение за ее состоянием. Командующий ВМФ Болгарии вице-адмирал Добрев приказал капитану судна передать на подводную лодку, что к ней вышли на помощь советские военные корабли. Самому же «Авиору» было велено оставаться в районе нахождения лодки и по требованию ее командира оказывать всю необходимую помощь.



* * *

..Посоветовавшись, Каширский и Бессонов решили пересадить на борт болгарского судна часть экипажа. Старший помощник составил список. В него в первую очередь вошли те, кто наиболее пострадал при выходе из отсеков, и молодые матросы.

Так как «Авиор» все же был иностранным судном, решено было отправить старшим кого-нибудь из офицеров. Командир предложил назначить лейтенанта Герасименко.

— Нет, — сказал Каширский. — Надо поопытней!

Быстро перебрали еще несколько кандидатур и остановились на помощнике Олеге Фалееве.

Из объяснительной записки капитана 3-го ранга Фалеева: «Командир посоветовался с Каширским, решили высадить часть людей. Старпом составил список. На лодке было 95 человек... Я напомнил, что с группой надо послать офицера, так как судно иностранное. Командир предложил лейтенанта Герасименко. Я возразил: «Молод и неопытен, лучше Шабанов, Лавриненко или Рубеко». Командир сказал: «Нет! Лучше капитан-лейтенанта Белика или Симакова». Затем обратился к Каширскому: «А может, пошлем помощника?» Каширский ответил: «Да, так будет лучше». Командир сказал мне: «Готовься, пойдешь ты». Инструктировал не разглашать состояние на лодке. Я отправился во второй отсек готовиться к высадке. За мной спустился командир и лично утвердил список личного состава. Из офицеров в него вошли еще капитан 3-го ранга Виль, старший лейтенант Аджиев, лейтенант Петров. Я старший. По приказанию замполита оставил у него свой партбилет, то же сделали другие. Оставили свое теплое белье для остающихся...»

..Верхнюю палубу атомохода уже заливало. В двух оставшихся носовых отсеках дышать становилось все труднее — не работала вентиляция. К тому же из третьего отсека понемногу начал просачиваться углекислый газ. Некоторое время пытались вентилировать первый, открыв люк, но набегавшая волна захлестывала его, обрушивая в отсек потоки бурлящей воды.

Собрав команду, зачитали список покидающих лодку. Офицеры и матросы выслушали сказанное молча, так же молча и разошлись. Всего в списке покидающих было сорок три человека.



И снова обратимся к запискам капитана 3-го ранга Фалеева: «...Около 16.00 подошел мотобот с «Авиора». В 16.30 я с первой группой в количестве 22 человек прибыл на теплоход. Представился капитану Смирнову Рэму Германовичу (Р.Г. Смирнов являлся капитаном Мурманского пароходства. На болгарском судне работал по договору между Министерствами торговых флотов СССР и Болгарии. — В.Ш.), поблагодарил за оказанную помощь от имени командира и всего личного состава. В 17.00 на «Авиор» прибыла вторая партия (капитан 3-го ранга Вилль и с ним 21 человек). Прием нам был оказан хороший. Мокрых переодели. Больным (старшине 1-й статьи Ильченко и мичману Астанкову) оказали медицинскую помощь. Вилль, прибыв, сказал, что командир просит дать шляпку для еще одной партии. Просил еще 20 спасательных жилетов, автономный фонарь и изоляционную ленту (надо было отсоединить кабели силовой сети, идущие от щитов дизель-генератора к щиту электродвигателя). Капитан ответил: «Погода резко ухудшилась. Море еще один балл, но ветер уже шесть-семь, а мотор шляпки неисправен, другая вообще негодна. Я боюсь посылать ее еще раз из-за возможного трагического исхода. Как погода улучшится, сразу пошлем». Просимое командиром болгары быстро подготовили, и капитан начал маневрировать для подхода к подводной лодке...»

Из письма бывшего матроса К-8 Николая Семенова: «...Погода портилась. Начало штормить. Командир подлодки Бессонов построил экипаж в носовой части и сказал: «Кто плохо себя чувствует и не может остаться на корабле — шаг вперед!» Никто не вышел. Тогда он сказал: «Я воспользуюсь своим правом командира. Кто знает 2—3 специальности, может заменить товарища — остаются на корабле. Я сейчас зачитаю список...» Моей фамилии я не услышал, так как был на корабле всего несколько месяцев. На болгарское судно я попал в одной из первых групп, перевозимых на шляпке. Ослабленные, мы поднимались по веревочной лестнице на болгарское судно... Нас обогрели, накормили. Их механик уступил свою каюту нам для отдыха... До сих пор вспоминаю болгарских братьев. Да, они были нам настоящими братьями! Когда на шляпке заглох мотор, они перевозили нас, работая веслами. А ведь был такой шторм!»



* * *

Тем временем дифферент на корму продолжал медленно увеличиваться. Атомоход все больше и больше заваливался на корму, высоко задирая нос. Темнело. Командир электромеханической боевой части Пашин вновь подошел к командиру.

— Всеволод Борисович! Судя по осадке, вода поступает в кормовые отсеки. Прекратить ее поступление мы бессильны. Лодка обречена. Надо спасать людей!

Бессонов резко обернулся. Его осунувшееся заросшее щетиной лицо было мертвенно бледным. Зло глянув на механика, он бросил:

— Ничего с лодкой не случится! Ты, главное, не паникуй!

— А я и не паникую! — в тон ответил ему Пашин. — Это факты!

Но командир уже повернулся к нему спиной.

Из воспоминаний заместителя командира корабля по политической части капитана 2-го ранга Владимира Анисова: «Командир БЧ-5 сказал мне, что, по его мнению, подводная лодка погружается. Он доложил командиру. Тот сказал: «Прекратите панику!» Мы вместе подошли к командиру снова. На этот раз командир сказал: «Еще ни одна подводная лодка в надводном положении не тонула, и я уверен, что мы продержимся. Лучше продуйте главный балласт!» Цистерны носовой и средней групп продали, но корму из-за волн было видно плохо. Со временем, однако, почувствовалось, что крен продолжает расти. Около 18.30 подошел командир БЧ-5, сказал: «Дифферент на корму растет!» Снова подошли к командиру, ответ: «Прекратите паниковать!»

В радиোগрамме Бессонов доложил: «Причины пожара не выяснены. Отсеки с 3-го по 9-й загерметизированы и обесточены. Реакторы заглушены... ИДА-59, ИП-46 использованы все... Л/с находится в 1-м и 2-м отсеках. Запас регенерации на 14 суток. В 17.30 43 человека передал на борт т/х «Авиор». Моральное состояние л/с хорошее...»

Внезапно раздавшийся высоко в небе протяжный гул заставил стоящих на мостике людей поднять головы. Из развodia туч на лодку вынырнул американский «Орион». Тяжелая туша самолета-



разведчика медленно описывала круги над неподвижным атомоходом, снижаясь все ниже и ниже. В проеме открытого люка видны были люди, снимающие лодку на фото- и киноплёнку.

— Вот и шакалы пожаловали! — бросил в сердцах кто-то из стоявших наверху офицеров.

Сделав несколько кругов, «Орион» взревел двигателями и, грузно набрав высоту, исчез в пасмурном небе.

— К дяде Сэму полетел, на доклад! — прокомментировали на мостике. — То-то радости будет!

Вспоминает командир электромеханической боевой части В.Н. Пашин: «С разрешения командира снова продул ЦГБ из 3-й группы ВВД. Давление в группе 60 кг/см². Предложил командиру дать радио о возможном разрушении активной зоны и поступлении забортной воды в отсеки. Командир отклонил это предложение...»

Несколько раз Бессонов подзывал к себе капитан-лейтенанта Симакова, единственного оставшегося в живых управленца.

— Что может быть с реактором? — спрашивал он его каждый раз.

Видно было, что командир нервничает.

— Инструкция по эксплуатации реактора утверждает, что при заглушении реактора ядерного взрыва быть не может, — отвечал Симаков.

— А что же может быть?

— Из-за недостаточного расхолаживания возможен тепловой взрыв, но думаю, что нам не грозит и это!

Уже в сумерках над атомоходом показался очередной «Орион». Следом за ним подоспел и английский разведчик «Шекатон». Оба самолета сделали вокруг лодки несколько низких кругов и, побросав радиобуи, улетели.

Борьба за лодку продолжается

Ночь с 10 на 11 апреля прошла достаточно спокойно, если не считать штормовой погоды. Личный состав большей частью ютился в двух оставшихся носовых отсеках, офицеры — на ходовом мостике, и если они позволяли себе хотя бы иногда спуститься вниз, чтобы



немного передохнуть, то командир с замкомдивом были наверху бессменно.

В два часа ночи что-то случилось на «Авиоре», и теплоход стал дрейфовать от К-8. Как оказалось впоследствии, там вышел из строя топливный насос.

В это время в Москве полным ходом шла организация спасательных работ. С главнокомандующим ВМФ вышел на связь министр Морского флота СССР, передал, что к месту аварии им направлены находящиеся на переходе с Кубы теплоходы «Саша Ковалев» и «Касимов», танкер «Люблино».

В 15.45 новая радиограмма с «Авиора»: «Ввиду усиления ветра беру на борт часть экипажа. Лежу в дрейфе до подхода боевого корабля. Прошу сообщить данные связи с подходящими кораблями. Мой позывной: Люди, Зет, Живете, Игрек».

В 16.50 главнокомандующий ВМФ передал командиру К-8 через «Авиор»: «Вашу телеграмму о пожаре получил сегодня в 14.00. К Вам направлен от Гибралтара БРК «Бойкий», а также три гидрографа и три ПЛ. Они смогут прибыть через 48 часов. Мы просим Вас в ожидании этих средств принять меры для сохранения живучести корабля и жизнедеятельности людей».

В 17.00, на час раньше установленного времени, вышла из Североморска плавбаза «Волга». Сменный экипаж с атомной подводной лодки К-5 доставили на нее сторожевым кораблем.

Пересаживали подводников прямо в море. Старшим на «Волгу» был назначен опытный подводник-атомщик, начальник штаба флотилии атомоходов контр-адмирал Михайловский. Уходящие ничего толком не знали, куда и зачем их посылают, однако все прекрасно понимали, что где-то в океане с их товарищами случилась беда, и они идут к ним, чтобы протянуть руку помощи...

В 19.00 на «Волгу» было отправлено распоряжение готовить помещения для приема экипажа К-8. К месту аварии взял курс и флагман Северного флота крейсер «Мурманск» с командующим флотом и членом военного совета на борту, находившийся в море по плану маневров «Океан». «Мурманск» шел на пределе воз-



можного — двадцать четыре узла. На ходу дозаправились с танкера «Волхов». Тогда же пересадили на танкер по приказу главкома и многочисленных журналистов, отправившихся на «Мурманске» в поход, чтобы освещать ход проходящих маневров.

В 19.25 главнокомандующий ВМФ адмирал флота Горшков передал командиру К-8 через «Авиор»: «Готовить лодку к буксировке. Самое главное спасательное средство — это обеспечить непотопляемость корабля. Следите за входными люками, концевые люки иметь постоянно задраенными. В случае необходимости вентилирования иметь постоянную вахту. Тела погибших передадите с подходом наших военных кораблей. Передайте личному составу, мы надеемся на ваш и их опыт и мужество. Горшков».

Кроме сменного экипажа на борту плавбазы находились пять опытных врачей, специалисты службы радиационной безопасности, электрик, сварщик, слесарь.

В 22.00 последовало донесение с борта Ту-95Р, вылетевшего на поиск аварийной подводной лодки: «Нахожусь в районе К-8. ПЛ на связь не выходит».

Зато через какие-то двадцать минут откликнулся «Авиор»: «Дрейфую с ПЛ, сняли 43 человека. Остальные на ПЛ. Для встречи подходящих кораблей и судов буду давать подходной радиопеленг по заявке. Прошу уточнить, на какой частоте и для кого выдавать радиопеленг».

Заканчивались вторые сутки с начала пожара на атомоходе, заканчивались первые часы с начала спасательной операции.

Смогут ли подводники продержаться до подхода помощи, выдержат ли? Как быстро бегут стрелки часов, как медленно движутся по карте крошечные обозначения кораблей! Двое суток! Как это много для тех, кто борется сейчас с пожаром и волнами! Как это мало для тех, кто спешит к ним на помощь!

Стрелки часов в Москве только начали отсчет новых суток, как на связь вышел теплоход «Саша Ковалев», оказавшийся ближе всех к месту аварии. Капитан «Ковалева» докладывал, что начал принимать радиопровод с «Авиора». Еще час спустя радиопровод стал принимать и сухогруз «Комсомолец Литвы», за ним теплоход «Касимов». Остальные корабли, подводные лодки и суда, периодически выходя на связь, уточняли координаты лодки. Радиограммой на «Ковалев»



было отдано распоряжение по прибытии к поврежденному атомоходу донести обстоятельства аварии и состояние подводной лодки.

В три часа утра «Ковалев» подошел на визуальную видимость к К-8. Москва снова потребовала от капитана: «С подходом к объекту уточнить обстановку и положение на объекте, что с главной силовой установкой, каково состояние по отсекам, сколько людей и где находятся, что нужно для восстановления связи...» В ответ «Ковалев» доложил: «Связь с ПЛ К-8 имели. Последняя ничего не сообщила. Дальнейшую связь прекратили до рассвета».

В 4.10 новая радиограмма на «Ковалев»: «Ваша главная задача — скорейшее выяснение обстановки. Буксировку будет осуществлять т/х «Касимов» или т/х «Комсомолец Литвы». Для обеспечения полетов самолетов и связи с ними открыть радиовахту... Их позывной «Пальто». Вас будут называть фактическим названием судна».

В 4.20 к К-8 подошел «Комсомолец Литвы».

В 7.30 над атомоходом прошла пара Ту-95. С самолетов передали, что снижались до 700 метров, но облачность не пробили. На связь никто не вышел, хотя засветок на РЛС наблюдали много.

Ранним утром 11 апреля к атомной подводной лодке подошел советский транспорт «Саша Ковалев». Находившийся на «Авиоре» капитан 3-го ранга Фалеев связался с ним по УКВ.

— Осветите свой борт и укажите государственную принадлежность!

На «Ковалеве» немедленно выполнили приказание. После этого Фалеев указал ему место недалеко от атомохода. Самому «Авиору» в тот момент было нелегко: как уже говорилось выше, на нем сломался топливный насос, и теплоход начал дрейфовать от подводной лодки.

Вскоре капитан «Ковалева» снова вышел на связь с Фалеевым и доложил, что в район нахождения атомной лодки подошло еще два советских сухогруза — «Комсомолец Литвы» и «Касимов».

— Вас понял! — приняв доклад, отозвался помощник К-8. — Прошу одно из пришедших судов подойти ко мне на голосовую связь, так как не имею хода!



К «Авиору» приблизился «Комсомолец Литвы».

— Имею на борту сорок три подводника! Необходимо их снять на советское судно! — прокричал в мегафон на сухогруз Фалеев.

— Понял! — отозвался капитан «Комсомольца Литвы» Анатолий Андреевич Беляков. — Я сейчас буду пытаться завести буксир на лодку, а вас снимет «Касимов». Он сейчас к вам подойдет!

Подходивший «Комсомолец Литвы» развернуло бортом к волне и сильно валяло. Бросили буксирный конец. Не долетев, он упал в воду. Не увенчались успехом и еще несколько попыток. Тогда капитан Беляков приказал спускать на воду вельбот. С вельбота наконец-то удалось добросить конец.

Бессонов с Каширским решили заводить буксир за выдвинутые горизонтальные носовые рули. Не получилось. Тогда завели буксир на буксирный гак. «Комсомолец Литвы» дал малый ход. Конец натянулся... и лопнул! В это время несколько волн подряд накрыли вельбот. На нем заглох мотор, и утлое суденышко быстро понесло куда-то в океан.

Оставив на время К-8, «Комсомолец Литвы» бросился вдогонку за уносимым вельботом. Догнав его и подняв на борт, он вновь подошел к атомоходу, чтобы продолжить попытки буксировки.

К середине дня к борту «Авиора» подошел теплоход «Касимов». Вспоминает помощник командира К-8 О.Н. Фалеев: «...Построил личный состав, проверил наличие. Перед строем поблагодарил капитана судна и его помполита и в их лице болгарский экипаж за оказанную помощь. По моей просьбе капитан судна и помполит дали мне список особо отличившихся болгарских товарищей...»

Вспомним и мы еще раз тех, кто, рискуя жизнью, пришел на помощь советским подводникам, делился с ними куском хлеба.

Вспомним, чтобы еще раз воздать им должное за мужество и братскую помощь! Вот их имена: старший помощник капитана Георгий Петров — это он командовал спасательной шлюпкой, а затем оказывал медицинскую помощь пострадавшим подводникам, первый помощник капитана Богдан Младенов, третий помощник капитана Любен Волкович, четвертый помощник Гавриил Спилов — это он первым заметил сигнал аварии с подводной лодки, второй механик Святослав Илиев, третий механик Владимир Архангелов, четвертый механик Димитр Антонов, боцман Никола Гюрчев, мо-



торист Янко Стоянов, матросы Николай Ангелов, Божидар Милчев, Георгий Янков и Стефан Николов..

В это же самое утро в Средиземном море в район поиска погибшей французской подводной лодки «Эридис» прибыло американское поисковое судно «Мизар». С него спустили необитаемый подводный аппарат. Поиск погибшей лодки осложнялся сильным подводным течением. Трудным был и рельеф дна, изрезанный глубокими скальными каньонами.

На «Мизаре» с волнением ждали сообщений. Вскоре аппарат начал передавать на поверхность одну телекартину за другой: ржавые канистры и бутылки, неведь как попавший на дно чей-то рваный ботинок и обрывки газет. Но «Эридиса» не было нигде..

Погибшую подводную лодку найдут лишь спустя семнадцать дней после начала поисковых работ «Мизара», когда магнитометр внезапно среагировал на разбросанные в разные стороны останки разрушенной лодки. Глубина в месте гибели «Эридиса» составляла 1100 метров. Однако, несмотря на обнаружение подводной лодки, причина гибели «Эридиса» так и осталась нераскрытой..

В 15 часов 10 минут 11 апреля «Комсомолец Литвы» донес через Балтийское пароходство, что электроэнергия на подводной лодке отсутствует и буксир приходится выбирать ручную.

В 19.00 главнокомандующему через Балтийское пароходство было сообщено, что «Комсомолец Литвы» взял подводную лодку на буксир. Однако, радовались в Главном штабе недолго: почти сразу же пришло новое сообщение — буксир оборван и повторно завести его никак не удается.

К этому времени вся кормовая надстройка от восьмого отсека и дальше уже постоянно была в воде. К Бессонову снова подошел Пашин:

— Всеволод Борисович! Давайте продумем кормовую группу ЦГБ!



— Продуем, когда возьмут на буксир!

Однако буксир все не заводился, и командир разрешил немного продуть корму. Шторм все усиливался. Теперь, разбиваясь о борт лодки, волны то и дело осыпали водопадом брызг находящихся на мостике. Попытки взять лодку на буксир предпринимались в течение всего дня, но все было безрезультатно — К-8 по-прежнему была предоставлена силе волн и ветра.

В 22 часа 10 минут внезапно послышались удары из задраенного первого отсека. Личный состав просился выйти наверх. Бессонов отказал.

Через несколько минут снова послышалась дробь — условленный сигнал аварийной тревоги. Находившиеся наверху отдраили люк. На палубу выбрался командир БЧ-5 Пашин в угоревшем состоянии. Его рвало и шатало. С ходового мостика спустился командир.

— Всеволод Борисович! В отсек все интенсивнее поступает угарный газ. Начинается массовое отравление. Многих рвет, некоторые уже теряют сознание!

Следом выбрался начальник химической службы:

— CO_2 превышает норму вдвое!

— Выводите людей! — распорядился Бессонов. — Теперь все будем ютиться наверху.

Начали выбираться, держась за натянутые леера, матросы и офицеры. Дело это было достаточно сложным, так как волна полностью то и дело захлестывала люк. Наконец первый отсек оставил последний человек. На мостике совещалось командование лодки. Решили снять еще часть личного состава, так как размещаться им теперь было просто негде.

Дали сигнал — пять красных ракет. Находившийся ближе всех «Касимов» вскоре подошел к лодке. Сложив руки рупором, Бессонов прокричал на транспорт:

— Можете ли взять на борт тридцать человек?

— Могу и приму! — отозвался капитан «Касимова». — Спускаю баркас!

Бессонов занялся составлением списка тех, кому необходимо было остаться на лодке для буксировки и восстановительных работ. Волна к этому времени уже, проходя от кормы лодки в нос, заливала всю надстройку вплоть до первого отсека.



Из объяснительной капитана 1-го ранга А.В. Каширского: «В это время дифферент лодки составлял примерно три градуса. Состояние лодки мне и командиру опасения не внушало. Считали, что сможем провести восстановительные работы в третьем и четвертом отсеках...»

Бессонов собрал экипаж. Заливаемые водой, продорогшие и смертельно усталые люди, поддерживая друг друга на качке, слушали своего командира.

— Кто желает уходить, того оставлять не буду! — обвел Бессонов взглядом обступивших его подводников.

Желание добровольно покинуть корабль не высказал никто. Тогда командир зачитал список остающихся, записанный им в книжке «Боевой номер», которую он взял у сигнальщика. Набралось порядка двадцати человек.

— Остальные покидают лодку! — объявил Бессонов.

Сразу же к нему обратились двое: старший помощник командира корабля капитан 2-го ранга Виктор Ткачев и старшина 1-й статьи Леонид Чекмарев.

— Товарищу командир, — взял Бессонова за рукав канадки Ткачев, — я решил остаться. Вместе плавали, вместе и умирать будем!

— Брось, Витя, мы еще повоюем! Уходи, у тебя жена, дети! — ответил командир.

— Все равно я обязан остаться, как ваш первый заместитель. Мало ли что может случиться!

— Хорошо, оставайся!

С Чекмаревым Бессонов решил долго не разговаривать.

— Чекмарев, в баркас!

— Товарищу командир, — не отступался, однако, тот, — пусть вместо меня уходит кто-нибудь из молодых матросов. У нас ведь и женатые есть, и с детьми.

— Ты на что это намекаешь? — нахмурил было брови Бессонов.

— Да ни на что, лучше все же остаться мне, я все же более опытный!

— Ну ладно, оставайся, — махнул рукой Бессонов.

Замполит Анисов тем временем уничтожал на всякий случай шифродокументы. У тех, кому предстояло покинуть корабль, отрывал маркировку с карманов курток.



Точки над «и»

Здесь мы подходим к моменту, который всегда вызывал и вызывает до сегодняшнего дня множество различных кривотолков: почему с последней группой с К-8 ушли представители командования лодки — заместитель командира дивизии капитан 1-го ранга Каширский, заместитель командира корабля по политической части Анисов и командир электромеханической боевой части капитан 2-го ранга Пашин?

Из объяснительной записки капитана 1-го ранга В. Каширского: «Мы с командиром считали, что главное донести главкому ВМФ о состоянии подводной лодки и принять меры по выяснению возможности находящихся в районе подводной лодки теплоходов в обеспечении изолирующими дыхательными приборами, средствами автономной связи и взаимодействия при заводке буксира на подводную лодку. Решили, что я схожу на «Касимов».

В процессе работы над книгой автор нашел среди документов, относящихся к К-8, и одну из радиограмм, адресованных главкомом ВМФ на аварийную лодку. В ней С.Г. Горшков прямо приказывает замкомдиву перебраться с атомохода на один из находившихся поблизости транспортов и быть постоянно на связи, возглавив одновременно и действия по спасению лодки. На самой же «восьмерке» положение у него было к тому же несколько двусмысленное.

При всей трагичности обстановки командир лодки Бессонов действовал грамотно и решительно, так что отстранять его от командования у замкомдива не было никаких оснований. Его же роль при этом сводилась лишь к советам командиру и руководству личным составом, когда Бессонов просто не мог быть в двух местах одновременно. Другое дело, что тогда было не до объяснений личному составу причин ухода, и у части офицеров и матросов сход с борта аварийного корабля старшего начальника вызвал полное непонимание и даже осуждение.

Из объяснительной записки заместителя командира корабля по политической части капитана 2-го ранга В.В. Анисова: «Я настаивал оставить на лодке 5—7 человек, остальных отправить на «Касимов», но командир приказал садиться в шлюпку, чтобы проводить работу среди личного состава, находящегося на «Касимове».



Вторая объяснительная В.В. Анисова: «...Командир зачитал список убывающего личного состава. К борту лодки подошел спасательный бот. Я обратился к командиру: «Прошу остаться с вами!» Он ответил: «Немедленно в бот! Мы здесь справимся, а на «Касимове» много народу». Я спустился в бот, там уже был Каширский». Претензий к поведению и действиям замполита ни у кого из оставшихся в живых членов экипажа не было. Наоборот, все, с кем довелось встретиться автору в процессе работы над книгой, отзываются о нем с неизменной теплотой. К тому же реальной помощи Анисов оказать оставшимся явно не мог. Немолодой уже человек (фронтовик) со слабым зрением, в очках, которые беспрестанно обдавало брызгами, он действовал временами почти на ощупь. К слову, замполит едва не погиб, когда перебирался с баркаса на борт теплохода. Не разглядев того, что корпуса «Касимова» и баркаса сходятся, он едва не был ими раздавлен.

Но почему ушел с борта лодки командир электромеханической боевой части, главный идеолог борьбы за живучесть? Ведь кому, как не ему, были известны все тонкости предполагаемых восстановительных работ! Из объяснительной записки капитана 2-го ранга В.И. Пашина: «Вышел из первого отсека с трюмным старшим матросом Новиковым. Задраили люк. Подошла шлюпка. Зачитали списки убывающих. Слышно плохо. Запросил, где находится механику. Командир сказал: «Механик в шлюпку!» Я предложил еще раз командиру снять всех людей. Шлюпка могла взять 52 человека, и я чувствовал, что подводная лодка тонет, так как видна была третья пара торпедных аппаратов, а корма находилась в воде. На судне ко мне подошел помощник командира. Я еще раз повторил свое мнение, что личный состав надо снимать».

Вспомним, что за последние сутки между Бессоновым и Пашиным возникли серьезные разногласия в вопросе о целесообразности борьбы за спасение лодки. И если командир твердо верил в необходимость продолжения этой борьбы, то командир БЧ-5, наоборот, высказывал мнение о том, что лодку спасти уже практически невозможно и следует как можно быстрее снять с нее всех людей. Не удивительно, что при столь серьезных разногласиях, да еще в столь критической обстановке, Бессонов просто не захотел иметь рядом с собой человека, не разделяющего его убеждений, и



который своей настойчивостью, видимо, просто его уже раздражал. В связи с этим обвинять командира электромеханической боевой части в трусости совершенно несправедливо. На протяжении всех трех суток борьбы за лодку капитан 2-го ранга В.Н. Пашин все время был на самых трудных участках. Действовал грамотно и энергично, ну а то, что не скрывал своего мнения и твердо его отстаивал, то в этом он выполнял прежде всего свой служебный долг командира БЧ-5, главного специалиста по вопросам живучести. К тому же раз-вернувшиеся вскоре трагические события во многом подтвердили предположения Пашина.

Из вопросов, задаваемых в ходе расследования обстоятельств аварии К-8 капитану 1-го ранга Каширскому, капитанам 2-го ранга Анисову и Пашину:

«Вопрос к Каширскому: Почему вы, прибыв на транспорт, не обеспечили оставшихся на подводной лодке средствами спасения?»

Ответ: Надежной связи с подводной лодкой не было из-за непогоды. На лодке было 20 жилетов, но на палубе у людей, всего 3—4.

Вопрос к Анисову: Почему ушел Каширский?

Ответ: Каширский ушел, чтобы доложить обстановку на ПЛ.

Вопрос к Анисову: Почему командир отправил командира БЧ-5?

Ответ: Из-за того, что механик «раскис».

Вопрос к Пашину: Как вы расцениваете сход капитана 1-го ранга Каширского?

Ответ: Не имею об этом суждения.

Вопрос к Пашину: Были ли у оставшихся 22 человек спасательные жилеты?

Ответ: Только у одного.

Вопрос к Каширскому: Докладывал ли кто-либо, что необходимы спасательные средства для тех, кто остался на ПЛА?

Ответ: Я перед уходом спрашивал у командира лодки, что вам необходимо. Он сказал: «Ничего не нужно, уходите!»

Вопрос к Каширскому: Почему сошел капитан 2-го ранга Пашин?

Ответ: При перечислении необходимых ему на лодке людей командир не назвал командира БЧ-5. Я спросил: «Почему?» Командир ответил, что командир БЧ-5 отравился газами и ему достаточно



двух командиров дивизионов (электротехнического и живучести). Я это утвердил»

Что ж, каждый волен сам сделать вывод из прочитанного. Разумеется, легко обвинять кого-то в чем-то, сидя дома на диване. Скажу честно, за время своей долгой флотской службы, мне повеселилось не побывать в подобной ситуации, а потому я не судья тем, кто прошел ад К-8.

Забегая вперед, скажем, что все прогнозы капитана 2-го ранга Пашина относительно того, что лодка стремительно теряет продольную остойчивость и, по существу, уже обречена, вскоре в точности сбылись. Поэтому предложение командира БЧ-5 об оставлении атомохода экипажем было как технически, так и общечеловечески правильным. Однако у командира лодки была своя правда — сражаться за спасение корабля до последней возможности. Бискайская трагедия сломила капитана 2-го ранга Пашина. Впоследствии он был переведен под Ленинград, прекратил всякое общение с бывшими сослуживцами и достаточно рано умер. Встречавшие его в последние годы жизни говорили, что он до последнего дня жизни терзался прошлым и никак не мог найти ответа на вопрос, правильно ли он поступил тогда, сказав правду командиру о неотвратимости гибели корабля.

«Харитон Лаптев» спешит на помощь

...Баркас с «Касимова» смог подойти к борту атомохода лишь с четвертого захода. Уходящих провожал сам командир. Он долго стоял на ходовом мостике, подняв над головой обе руки, будто навсегда прощаясь... Со шлюпки было особенно ясно видно, в каком тяжелом положении находится их лодка. Над кормой ее гуляли волны, нос же, наоборот, был высоко задран вверх.

Вспоминает капитан 2-го ранга в запасе Г.А. Симаков: «11 апреля погода резко ухудшилась, и верхний люк первого отсека, в котором находилась основная часть экипажа, пришлось закрыть, так как его постоянно стало заливать водой. В связи с отсутствием вентиляции в первом отсеке сразу же стало быстро увеличиваться содержание газа, проникавшего в него из второго и третьего от-



секов. У людей началась рвота. Было принято решение вывести всех на верхнюю палубу. Перед командиром встал вопрос: что делать дальше? Я находился недалеко от него и слышал, как Бессонов, держа в руках бланк радиогаммы, говорил: «Приказано спасать подводную лодку и людей. Но ведь прежде указана лодка! Что же делать?» К этому времени подошел «Касимов». Командир передал на него: «Прошу принять тридцать человек!» На «Касимове» сразу же согласились принять и спустили мотобот. Из-за шторма очень долго подходили к лодке. Наконец, после четвертой попытки мне все же удалось поймать бросательный конец, после чего мы с боцманом Ермаковичем закрепили буксирный трос за стойку леерного заграждения. В мотобот стали прыгать матросы и офицеры. Внезапно услышал крик Бессонова: «Симаков? Ты что, особое приглашение ждешь! Прыгай в шлюпку!» Я едва успел прыгнуть, и мотобот сразу же отошел от борта АПЛ, вернее, нас просто отшвырнуло огромной волной. Едва отошли, я оглянулся на лодку. Стоявшие на верхней палубе махали нам руками. Сама лодка уже по самую рубку была в воде. Кормы не было видно. Помню, что возникло щемящее чувство, что вижу свой корабль в последний раз. Пока шли к «Касимову», нас буквально заливало волнами, временами казалось, что не дойдем. У нескольких человек оказались спасательные жилеты. Помню, лейтенант Герасименко, у которого был жилет, пододвинулся ко мне и сказал: «Геннадий Алексеевич, возьми мой жилет. Я в случае чего обойдусь и без него, продержусь, я ведь помоложе!» Вот это и есть наше настоящее морское братство.

Около 23 часов подошли к «Касимову» и началась высадка на его борт. Происходило это так: очередная волна поднимала пришвартованный мотобот, и, когда он на какое-то мгновение оказывался на одном уровне с палубой судна, кто-то из нас прыгал, буквально падая в объятия ловивших его моряков.

Из воспоминаний капитана 1-го ранга А.В. Каширского: «...С прибытием на «Касимов» меня провели к капитану. Я представился и попросил передать донесение в адрес НГШ о том, что на теплоход прибыл замкомандира дивизии и просит воспользоваться для передачи радиогаммы документами капитана. Составил вместе с капитаном радиогамму и передал. Рядом присутствовали Виль, Анисов и Фалеев. Помощник доложил, что организовано непре-



рывное наблюдение за лодкой. В 2.40 появилось судно (приняли за американца). Передал, что его курс ведет к опасности и чтобы он немедленно прекратил движение. Оказался ГИСУ «Лаптев». Установили связь по УКВ. С «Лаптева» передали, что имеют хорошую возможность для связи и мне лучше перейти на него.

Обсудили с капитаном «Касимова» передачу на подводную лодку нескольких ИПов, шлюпочной радиостанции и автономного светосигнального прибора. Я спросил капитана: «Когда можете послать вельбот?» Он сказал: «С рассветом». Я попросил его постараться удерживаться вблизи подводной лодки.

Перед сходом с «Касимова» я послал Фалеева за уточнением данных к командиру БЧ-5. Вернувшись, он доложил, что командир БЧ-5 предлагает снять с подводной лодки весь личный состав, так как считает борьбу за живучесть безнадежной. С этим заявлением командира БЧ-5, не обоснованным никакими заключениями и сделанным мне только перед сходом с «Касимова» и переданным через Фалеева (хотя он мог это сделать и раньше лично), я был не согласен. Я сказал Фалееву: «Берегите все записи!» Считал, что за живучесть еще можно бороться. Вельботом перешел на «Лаптев», поднялся в радиорубку и начал передачу радиogramмы.

Из воспоминаний капитана второго ранга запаса Станислава Посохина: «Во второй половине дня 11 апреля из-за неплотности между отсеками и отсутствия вентиляции (регенерация не работала) углекислый газ начал оседать вниз. У людей ухудшилось самочувствие, появилась сонливость, и поэтому командованием было принято решение покинуть первый и второй отсеки. Открыли люк первого отсека, через который захлестывала вода от набегавших волн, и мы по очереди под водопадом океанской воды стали подниматься наверх. Покинув отсек, задраили люк и все сгруппировались в ограждении рубки.

Через полтора часа к левому борту подошел вельбот с «Касимова», который до этого перевез 43 наших моряков с «Авиора». 30 человек перешли в вельбот, и мы отошли от борта ПЛ. Когда мы уходили, было еще светло и хорошо было видно как задрался нос подводной лодки, были видны крышки 5 и 6 торпедных аппаратов, а кормовой вертикальный стабилизатор наполовину ушел в воду. Волны доставали до верхнего края ходовой рубки. Мы оставляли на



борту К-8 часть нашего экипажа, друзей (22 человека аварийной партии и 30 погибших), а с рассветом мы рассчитывали вернуться на ПЛ и сменить аварийную партию, чтобы продолжить буксировку. Неожиданно вельбот потерял ход. Тогда за борт спустились два моряка из экипажа «Касимова», очистили винт от намотанного шкерта и наш вельбот вновь обрел ход, но из-за большой волны нам никак не удавалось преодолеть расстояние между мотоботом и «Касимовым», тогда сухогруз сам начал движение в нашу сторону. Брошенные швартовные концы рвались как тонкие нити и только с четвертой попытки мы смогли завести восемь буксирных концов, по четыре с кормы и носа. Как только один из них рвался, сразу на смену бросали новый. Для перегрузки людей с сухогруза опустили штормтрап и бросили страховочный пояс, который крепился на одном из моряков и, когда вельбот на волне поднимался вверх и на миг замирал на уровне фальшборта сухогруза, тогда этот моряк прыгал на штормтрап, его подхватывали члены экипажа сухогруза и перетаскивали через борт.

В один из таких моментов со штормтрапа сорвался замполит капитан второго ранга Анисов В.И. Он оказался в воде, а голова между бортом вельбота и сухогруза. Все, кто был в этот момент на вельботе, уперлись руками в борт сухогруза, чтобы они не стукнулись бортами, и при очередной волне его подняли на борт сухогруза. Затем мы стали по два человека переваливаться через борт, один — на штормтрап, а другой — с кормы, и нас сразу подхватывали моряки сухогруза. Пока мы так выгружались, стемнело. После выгрузки вельбот удалось пришвартовать с кормы сухогруза. Нас распределили по каютам, дали сухую одежду. Меня со старшиной команды гидроакустиков разместили в кают компании ком. состава под ходовой рубкой, мы конечно же не спали. Через некоторое время вижу, как к левому борту подошел вельбот с гидрографического судна «Харитон Лаптев» с военными моряками, в него прыгнул капитан первого ранга Каширский В.А. и его я увидел уже только в Гремиехе. Через иллюминаторы кают-компании почти ничего не было видно, т.к. была глубокая ночь и только по левому борту маячили огни судов вокруг дрейфовавшей К-8».

Из доклада капитана 1-го ранга В.А. Каширского в Главный штаб ВМФ: «Корабль в дрейфе с дифферентом 47° на корму. В 22.00 лич-



ный состав, размещавшийся в 1-м и 2-м отсеках, был выведен из-за начавшейся рвоты из-за повышенной концентрации окиси углерода. Вероятные причины проникновения газов по сальниковым вводам переборки между 2-м и 3-м отсеками. Естественное вентилирование 1-го и 2-го отсеков через входной люк первого отсека было прекращено в 15.30. В 11.40 отсеки загерметизированы, продукты кормовая и средняя цистерны главного балласта. 9-й и 8-й отсеки загерметизированы и с 9.40 не осматривались из-за сплошного потока воды на кормовую надстройку. Отсутствуют изолирующие дыхательные аппараты. Радиационная обстановка в энергетических отсеках неизвестна из-за выхода из строя измерительной аппаратуры. Обрабатывать донесения на корабле без вентилирования 1-го и 2-го невозможно. В 23.00 группа личного состава в количестве 30 человек из-за невозможности размещения на корабле эвакуирована на тр «Касимов». Всего эвакуировано 72 человека. На корабле в ограждении рубки оставлена для обеспечения живучести и крепления буксира группа в 22 чел.

Попытки завести буксир в течение нескольких часов остались безрезультатными. Запас ВВД на 23.00: первая группа — 6 баллонов по 200 кг, четвертая группа — 4 баллона по 100 кг. Для освещения первого, третьего отсеков на расходе первая группа аккумуляторов. заряжена полностью. Необходимы средства для обеспечения борьбы за живучесть, в первую очередь изолирующие противогазы ИП-46 и подача на корабль воздуха высокого давления для продувания главного балласта средствами АСС».

В 23.20 дежурный Балтийского морского пароходства передал в Главный штаб ВМФ сообщение теплохода «Касимов»: «Объект теряет плавучесть. Начал съемку людей. Ветер 6—7 баллов. Море 5—6 баллов. Капитан Масолов».

В 1.20 с «Касимова» поступило еще одно тревожное сообщение: «Буксир не заведен. Пытаюсь снять с объекта часть экипажа. Следующая попытка заводки буксира будет делаться с рассветом». Почти одновременно откликнулся и гидрограф «Харитон Лаптев»: «Слышу привод транспорта «Комсомолец Литвы». Иду на привод... У ПЛ буду в 4.00».

К находящемуся в Северном море спасательному судну «Карпаты» из Балтийска спешил полным ходом эсминец «Спешный». На



борт эсминца находился начальник аварийно-спасательной службы ВМФ контр-адмирал Чикер — человек, еще при жизни ставший легендой флота. «Карпаты», приняв на борт контр-адмирала, должен был идти к К-8. В Чикера на флоте верили все, от матроса до главкома, ибо знали, что он найдет выход из самых сложных ситуаций.

— Если Чикер успеет, — говорили в те часы в Главном штабе, — все будет нормально — лодку спасем!

Увы, в тот раз Николай Иванович Чикер не успел. Не хватило каких-то двенадцати часов хода...

* * *

В 14.58 11 апреля ЦКП ВМФ передал радиограмму на гидрографическое судно «Харитон Лаптев», находившееся в Северной Атлантике по плану маневров «Океан». Текст радиограммы был лаконичен: «Срочно следовать в точку широта 48°15' северная, долгота 20°09' западная для оказания помощи подводной лодке. Свое место, курс следования, время прибытия донести. Начальник Главного штаба ВМФ Сергеев».

Командир «Лаптева» капитан 3-го ранга Афонин был моряком опытным. Ему ли не понять, что крылось за тремя строчками московской радиограммы!

— Курс 328 градусов! — приказал он, едва взглянув на произведенные штурманом расчеты. — Обе машины вперед, самый полный!

Зарываясь форштевнем в океанскую волну, гидрограф устремился на помощь терпящим бедствие. Механики выжимали из машины все, что можно. Корабль трясся, как в лихорадке, из трубы летели снопы искр. Вперед, только вперед!

Вспоминает капитан 1-го ранга в отставке Сергей Петрович Бодриков, в 1970 году бывший старшим помощником командира гидрографического корабля «Харитон Лаптев»: «С получением приказа «следовать в район аварии подводной лодки» А.В. Афонин собрал командиров боевых частей на ГКП. Так как информация о состоянии лодки полностью отсутствовала, мы попытались просчитать возможные варианты состояния атомохода и продумать возможные варианты оказания помощи. Проверили готовность



плавсредств, подготовили два плотика ПСН-20 для передачи на лодку. Плотики надули, положили туда одеяла, продукты, медикаменты».

Спустя час после начала бешеной гонки Афонин сыграл большой сбор. Построенному на палубе экипажу в несколько слов объявил задачу. Лица людей сразу же посуровели. Старший помощник командира капитан-лейтенант Бодриков зачитал приказ о назначении аварийно-спасательной партии.

Утром следующего дня в эфире внезапно прозвучал позывной «Лзей». Неизвестный «Лзей» слал в эфир тревожные весты: «Нахожусь рядом с поврежденной подводной лодкой, снял часть экипажа».

— «Лзей»! «Лзей»! Я советский гидрограф «Лаптев». Кто вы? Дайте ваши координаты! — немедленно откликнулся радист спешащего на помощь корабля.

— Я болгарский теплоход «Авиор». Нахожусь в точке с координатами Ш... Д...

Не снижая хода, «Лаптев» немного изменил курс, чтобы точнее выйти к месту нахождения лодки. И снова радиограмма из Москвы:

«Лодка без хода. Средства связи не действуют. Точными данными о состоянии лодки и экипажа мы не располагаем. По возможности высадите на подводную лодку офицера с переносной радиостанцией и врача».

В час ночи командира «Лаптева» вызвал к телеграфному аппарату адмирал флота Сергеев.

Сергеев: Кто у аппарата?

Афонин: Командир!

Сергеев: Главная задача — удержать лодку на плаву. Для продувания цистерн главного балласта используйте воздух высокого давления из командирской группы ВВД торпедных баллонов. Докладывайте ежечасно.

Афонин: Вас понял! У радиостанции остается замполит капитан 3-го ранга Мариин. Сам буду находиться на левом крыле мостика.

Сергеев: Хорошо! Ждем! Конец связи.



Через каких-то двадцать минут взволнованный голос вахтенного радиометриста у навигационной РЛС «Дон»:

— Есть контакт трех целей! Цели прямо по курсу!

Афонин подбежал к индикатору станции. В зеленоватом мерцании экрана вспыхивали и медленно таяли три пятна, два больших и одно поменьше. Меньшее — это лодка!

— Рулевой! Лево пятнадцать! — подкорректировал курс командир.

В ночной темноте стали смутно угадываться ходовые огни транспортов.

— До ближайшей цели тридцать кабельтовых! — непрерывно докладывал дистанцию радиометрист.

С одного из судов, привлекая внимание, дали две ракеты — красную и белую. Затем последовал семафор ратьером: «Я судно «Комсомолец Литвы». Ваш курс ведет к опасности». «Лаптев» резко сбавил ход. Леденящий душу трезвон боевой тревоги буквально выбросил подвахтенную смену из коек. Люди чувствовали, как резко накренился корабль. Это Афонин, описывая широкую дугу, выводил «Лаптева» на аварийную лодку. На верхней палубе немногословно и по-деловому распоряжался старпом Бодриков. Под его руководством матросы готовили к спуску вельбот. Разом вспыхнуло палубное освещение и прожектора. Вот наконец и лодка — огромная черная, с задраным кверху носом. Будто раненый кит, продолжавший бороться за свою жизнь среди штормовых волн.

Вспоминает капитан 1-го ранга в запасе С.П. Бодриков: «С выходом на визуальный контакт обнаружили, что лодка имеет значительный дифферент на корму. Атомоход лежал носом на волну, так как волнение было довольно сильным, точно определить действующую ватерлинию было довольно сложно, однако однозначно постоянно над ватерлинией находились крышки верхних торпедных аппаратов, довольно часто просматривались и крышки второй пары. В корме же вода доходила до кормового среза рубки».

С подводной лодки, заметя подходящий корабль, дали зеленую ракету. «Лаптев» тем временем пытался сблизиться с атомоходом, зайдя с правого борта. Попытка не удалась. Помешали волны и зыбь. Гидрограф немедленно пошел на второй заход. На лодке кто-то зажег карманный фонарь. С «Лаптева» было хорошо видно, как



волны одна за другой перекатываются через всю лодку, заливая ее по самую ходовую рубку. На маленьком флагштоке бился на ветру краснозвездный флаг ВМФ СССР. На мостике были видны четверо, все в зимних шапках и канадках.

Афонин взял в руки электромегафон.

— Я корабль «Харитон Лаптев»! Если слышите, поднимите руки!

На лодке кто-то поднял вверх обе руки.

— Прибыл к вам для оказания помощи. В чем нуждаетесь? Прибыл по приказу НГШ адмирала Сергеева!

С лодки ветром донеслось слабое:

— Поняли! Есть ли у вас ВВД?

— ВВД нет. Есть воздух среднего давления в 30 атмосфер.

С К-8 запросили:

— Укажите вашу принадлежность!

— Мы из Североморска. Гидрограф «Харитон Лаптев»!

— Поняли! — отозвались с атомохода. — Есть ли у вас изолирующие противогазы?

— Есть пять комплектов ИП-46 и три акваланга! — отозвался «Лаптев» и в свою очередь поинтересовался. — Имеете ли жертвы?

В бинокль было видно, как на лодке совещаются. Затем один из подводников крикнул:

— У нас все нормально!

И снова обратимся к воспоминаниям Сергея Петровича Бодрикова: «С подходом на голосовую связь и началом переговоров поразил довольно холодный прием, нежелание отвечать на задаваемые вопросы, явное недоверие, несмотря на то, что были освещены прожектором труба, надписи на рубке и на носу. Нам было сказано: «На «Касимове» наш старший, возьмите его к себе на борт, тогда будем разговаривать». На вопрос: «Какое время вы еще можете продержаться?» получили ответ: «Не знаем, будем держаться!»

Вообще наши подводники довольно часто принимали свои гидрографические корабли за американские разведывательные суда. Возможно, что их смущала белая окраска корпуса и название корабля, выполненное латинскими буквами, как того



требовал международный регистр. Так, к сожалению, случилось и при встрече с К-8».

Тем временем «Лаптев» сильно сдрейфовало, снося к носу подводной лодки. Афонин был озабочен — корма корабля упорно не шла на ветер. «Лаптев» бросало волной с борта на борт, отчаянно креня. Передвигаться по палубе теперь можно было лишь с большим трудом. В лицо хлестал мелкий колкий снег. Надо было как можно быстрее отходить в сторону, ибо через несколько минут столкновение с лодкой становилось неизбежным.

Командир гидрографа сам встал к ручкам телеграфа. «Харитон Лаптев», кувыркаясь в разводах пены, шел на новый заход. В это время в ходовую рубку вбежал замполит Мариин:

— Александр Вячеславович, НГШ требует вас на связь!

Афонин бросился в радиорубку. Адмирал флота Сергеев передал свежую информацию по лодке:

— По нашим данным, обстановка на лодке следующая: 30 человек погибших, часть личного состава на теплоходе «Касимов». По данным капитана этого транспорта, лодка теряет плавучесть. Выясните, кто фактически командует лодкой. Сведения о состоянии лодки у нас скудны. Все надо уточнить... От вас командование ждет полных и точных сведений о лодке.

В течение последующих пятнадцати минут «Лаптев» принял сразу три радиограммы. Сквозь треск помех Москва требовала взять на борт старшего из находящихся на «Касимове» подводников. И снова, валясь поочередно на оба борта, «Лаптев» устремился к атомоходу.

Было 4.05 московского времени, когда гидрограф вновь приблизился на голосовую связь с К-8. На бак «Лаптева» вышли старпом Бодриков и механик Романкевич. Рискуя быть смытыми за борт, они вызвались репетовать все услышанное с лодки командиру.

«Лаптев»: Имею к вам вопросы от НГШ. Если поняли меня, отвечайте фонарем!

С лодки в ответ несколько раз помахали фонариком.

«Лаптев»: Кто командует лодкой?

К-8: Командир!

«Лаптев»: В каком состоянии экипаж? Какие повреждения? Какая требуется помощь?



К-8: Повторите вашу принадлежность!

«Лаптев»: Я океанографическое судно «Харитон Лаптев» из Североморска. Вы должны нас знать, мы работали с Черновым, с К-38. Пришли к вам на помощь по приказанию НГШ. Его интересуют следующие вопросы...

К-8: Поняли! Есть ли ИПы, ВВД?

«Лаптев»: 5 комплектов ИПов, 3 акваланга, ВВД нет, есть СВД и 20 метров шланга. Есть ли у вас шланг?

К-8: Шланга нет!

«Лаптев»: Повторяем, есть ли жертвы? Какие повреждения?

К-8: Мы уже сообщили все в Москву через «Касимов»!

«Лаптев»: Сергеев просит уточнений!

К-8: На этот вопрос отвечать не будем!

«Лаптев»: Для вас получена радиограмма от главкома. Передаю текст: «Основное удержаться на плаву. Запасы воздуха 6-й группы, торпедного хозяйства и командирские запасы подавать в цистерны с 1-й по 6-ю».

К-8: Вас поняли! Покажите свою принадлежность!

На «Лаптеве» немедленно разворачивают прожектор. Мощный луч света упирается в дымовую трубу. Среди снежной круговерти ясно видны голубые полосы, а между ними серп и молот. Еще разворот прожектора и освещен ходовой мостик. Теперь видны офицеры в канадках и шапках с «крабами».

К-8: Поняли! Поняли!

«Лаптев»: Командир! НГШ спрашивает о жертвах и повреждениях! Москва требует уточнить!

К-8: Всю информацию получите на «Касимове»!

«Лаптев»: Получено приказание принять замкомдива с «Касимова» на наш борт!

К-8: У нас все нормально. Обстановку узнаете у ЗКД, он все знает!

«Лаптев»: Мы идем к «Касимову». Возьмем вашего замкомдива на борт. Сколько времени вы можете продержаться на плаву?

К-8: Не знаем!

«Лаптев»: Надо решать скорее! Держитесь!

С атомной лодки уходящему гидрографу махали руками... А Афонин уже выходил по УКВ на связь с «Касимовым».



— Подхожу к вам. Буду снимать замкомдива!

В микрофоне немилосердно трещало. Голос капитана «Касимова» был простужен и хрипл:

— Не могу дать хода. Удерживаюсь на малом. На бакштове имею шлюпку.

— Ну что ж, — решил Афонин. — Будем рисковать сами!

— Вельбот к спуску изготовить! Команде в вельбот! — распорядился он.

Первым в пляшущую у борта скорлупку прыгнул старший помощник Бодриков. За ним остальные. Вельбот швыряло как щепку. Волна гуляла уже баллов за семь. С третьего захода изловчившись, Бодриков все же подскочил к «Касимову». Каширский прыгал в вельбот прямо с верхней палубы. Рисковал, конечно, но повезло, не промахнулся. И снова моряки с «Лаптева» сделали почти невозможное! Несмотря на шторм, они с первого захода ювелирно подошли к «Лаптеву». Было 5.30 утра, когда капитан 1-го ранга Каширский взобрался по штормтрапу на борт «Харитона Лаптева».

Вспоминает капитан 1-го ранга в запасе С.П. Бодриков: «...Кораблем подошли к «Касимову» на 2—3 кабельтова, спустили вельбот. Взяли с «Касимова» капитана 1-го ранга Каширского. Помню, что на него в вельботе не оказалось спасательного жилета. Это было мое упущение. Совершенно забыл в спешке. Когда подходили к своему кораблю, то при попытке высадить Каширского и экипаж вельбота на «Лаптев» вельбот сильно ударило волной о борт корабля. После этого я получил приказание командира поднимать вельбот на борт со всем экипажем и только после этого выгружать людей. Подошел под тали. Носовые завели за гак, а кормовые не успели. Ударил новая волна, и нос вельбота задрало вверх градусов под семьдесят, так что часть матросов чуть не выпала за борт. Немедленно сдали носовые тали и пошли на новый заход. На этот раз все обошлось благополучно: высадил и Каширского, и матросов. Вельбот взяли на бакштов и начали движение к подводной лодке, до которой было кабельтов двадцать пять».



Роковая ночь

Наступила ночь с 11 на 12 апреля. Шторм не утихал. Заливаемые волнами «Харитон Лаптев», «Комсомолец Литвы» и «Касимов» старались держаться недалеко от аварийной подводной лодки, образовав как бы огромный треугольник, в центре которого и находилась К-8. Непрерывно вращались антенны локаторов, отбивая на экранах индикаторов цель — небольшое зеленоватое пятно.

На судовых часах было 6.13 московского времени, когда второй помощник «Касимова» внезапно увидел взвившуюся над атомной подводной лодкой красную ракету. Одновременно на экране локатора отметка от подводной лодки стала быстро меркнуть и наконец исчезла... Еще через какую-то минуту корпус «Касимова» содрогнулся от двух мощных гидравлических ударов. Второй помощник капитана немедленно объявил тревогу и дал полный ход на лодку. На палубу теплохода выскакивали полуодетые, прилеглие было отдохнуть подводники. Из объяснительной записки капитана 3-го ранга О.Н. Фалеева: «В 6.30 я находился в каюте, отдыхал. Внезапно вбежал капитан 3-го ранга Виль, разбудил:

— Ты слышал гидравлические удары? Что это значит?

— Есть ли отметка на РЛС? — спросил я.

— Пропала!

— Лодки больше нет! — сказал я. — Возможно, был взрыв аккумуляторных батарей!

В 6.32 мы прибежали на мостик. Там уже находился командир БЧ-5. Пришли к выводу, что подводную лодку раздавило на глубине. Связались по УКВ с РЗК и «Комсомольцем». Они подтвердили, что слышали взрывы и наблюдали пропадание отметки подводной лодки на экранах РЛС. 6.35 с РЗК по УКВ приказали начать маневрирование к подводной лодке. Курсы... Точка... Включили все прожектора...»

Из объяснительной записки капитана 1-го ранга А.В. Каширского: «...«Лаптев», поставив вельбот на бакштов, начал сближаться с подводной лодкой. Я и замполит находились в радиорубке, вели



радиопереговоры с Москвой. В конце передачи я и замполит «Лаптева» ощутили резкий удар, похожий на удар сильной волны. По докладу командира «Лаптева» он в 6.08 потерял радиолокационный контакт с подводной лодкой, а в 6.18 всеми на корабле услышаны два гидравлических удара. «Лаптев» включил прожектора и, ускорив ход, начал обследовать район. Ничего не обнаружили, подводная лодка пропала. Об этом я и замполит ГИСу сделали донесение... Начаты поиск и попытки спасти личный состав...»

Из объяснительной записки капитана 2-го ранга В.Н. Пашина: «...Утром я почувствовал два сильных гидравлических удара. Был вызван к капитану судна. Он спросил: «Что может рваться на подводной лодке?» Я доложил свое мнение. Он сказал, что объект исчез. Я сделал вывод, что это были два гидравлических удара от разрыва подводной лодки на глубине».

Вспоминает старшина 1-й статьи Юшин: «...Не спал. Услышал удар о корпус «Касимова». Выбежал наверх. Услышал второй удар — слабее первого. Ощущение было такое, что удар пришелся по корпусу теплохода «Касимов» снизу. Удар, как будто, сидя в пустой бочке, ударили кувалдой».

Из воспоминаний капитана 2-го ранга запаса Станислава Посохина: «В районе 6 часов утра (по московскому времени) я почувствовал сильный глухой гидравлический взрыв, затем второй, но послабее и все стихло. Подумал, что что-то случилось на судне с дизелем, но никаких тревог объявлено не было. С рассветом в каюткомпанию вошли командир БЧ-5 капитан второго ранга Пашин В.А. и штурман лейтенант Петров П.Н. со слезами на глазах и сообщили, что К-8 затонула. Почему-то в это сразу не хотелось верить. Как мы предполагали, подводная лодка кормой ушла в воду, а взрыв произошел во втором отсеке в аккумуляторной яме. Вентиляция в отсеке не работала, печи дожигания водорода тоже, поэтому во втором отсеке и в аккумуляторной яме образовалось повышенное содержание водорода. Получилась гремучая смесь. Электролит стал вытекать и от этого произошел взрыв. Т/х «Касимов» со спасенными членами экипажа по приказанию начал движение на север для встречи с кораблями Северного флота. Меня и старшину первой статьи Ильченко поместили в судовой лазарет, т.к. у Ильченко разошлись швы после сделанной на «К-8» операции по удалению аппендицита, а я с ожогами. Нам наложили повязки. На третьи сутки мы подошли к



Фарерским островам, где мы встретились к крейсером «Мурманск», на котором находилось командование Северным флотом, и плавбазой «Волга» с группой врачей. Потом нас стали перевозить на плавбазу. Нас с Ильченко сразу разместили в лазарете, швы, а мне соответствующие повязки. Так мы продолжили движение дальше на Север ближе к базе. На борту плавбазы была группа врачей, которая провела обследование всех членов экипажа».

Из рассказа Г.А. Симакова: «С последней партией ушел на «Касимов». Приблизительно часов в шесть услышал удар о борт. Подумал, что, может быть, мы случайно натолкнулись на лодку. Вместе с лейтенантом Герасименко выбежали на палубу. В это время включили прожекторы. Видел спасательный круг, думаю, что наш. Удар по корпусу был очень сильный. Сразу же за первым второй. На воде никого не видел...»

С подходящих к месту трагедии судов слышали крики тонущих подводников: «Люди, спасите!» Но лучи прожекторов выхватывали из ночной темноты лишь пенные гребни волн. Наконец с «Касимова» прямо по курсу обнаружили державшегося на воде человека. Ему бросили круг. Подводник попытался было из последних сил до него дотянуться, но тут же был накрыт очередной волной. Больше с борта транспорта его уже не видели.

Невзирая на шторм, с «Харитона Лаптева» и «Касимова» прямо на ходу спустили вельботы. Моряки «Лаптева» увидели плававшего штурмана подводной лодки старшего лейтенанта Николая Шмакова. Боцман «Лаптева» сумел, изловчившись, зацепить штурмана «кошкой» за китель. Казалось, еще чуть-чуть, и штурман будет спасен. Но в самый последний момент лопнул китель, и старший лейтенант Шмаков навсегда исчез в волнах...

Позднее оставшиеся в живых члены экипажа К-8 будут вспоминать, что в какое-то мгновение луч прожектора выхватил среди штормовой круговерти капитана 2-го ранга Ткачева. Старшего помощника опознали по клетчатой рубашке, которую он носил под китем. Увы, в следующее мгновение старпом скрылся под водой.

Несмотря на девятибальную волну и снежные заряды, вельботы продолжали поиск оставшихся в живых. Вскоре обнаружили и командира лодки капитана 2-го ранга Бессонова. Тело его без при-



знаков жизни держалось на воде благодаря пуховой канадке. Голова командира была разбита... Бессонова удалось зацепить багром. Подтянули к вельботу, схватили за руку. И в этот момент огромная волна отбросила вельбот далеко в сторону. В руке пытавшегося вытащить Бессонова матроса Селезнева осталась лишь книжка «Боевой номер» со списком оставшихся на лодке подводников. Больше командира никто не видел. Уже мертвый, он исполнил свой последний долг, передав живым последний составленный им документ.

Но почему у Бессонова была разбита голова? Может быть, ударило волной о борт тонущего атомохода? Может, случилось еще что-то, о чем мы уже никогда не узнаем? Во время работы автора над книгой один из членов экипажа К-8 поведал ему о версии капитана 2-го ранга В.Н. Пашина.

По словам бывшего командира БЧ-5, где-то на вторые сутки аварии Бессонов спустился во второй отсек, где располагалась его каюта, и вышел наверх с личным пистолетом. На вопрос Пашина: «Зачем это надо?» Бессонов ответил: «Ты что, не понимаешь, ведь впереди могут быть ситуации, когда пистолет офицеру просто необходим!» И как знать, быть может, в последние мгновения жизни своего корабля его командир вынес приговор и себе...

Бывший заместитель командира дивизии капитан 1-го ранга в отставке В.А. Каширский придерживается, однако, иного мнения: «Версия не верна. Оружие командир взял в момент подхода канадского судна. Одновременно было вооружено отделение матросов и старшин автоматами — для предотвращения возможных провокационных действий».

Из воспоминаний капитана 1-го ранга В.А. Каширского: «...Подшли в район гибели, слышали крики о помощи. По носу был обнаружен плывущий человек, которому был брошен круг, но человек утонул. Еще один человек был обнаружен слева по борту. К нему был послан вельбот. При подходе опознали труп командира лодки капитана 2-го ранга Бессонова. Сумели выловить записную книжку. Тело командира поднять не удалось.

Пошел снежный заряд. Больше криков не слышали. Продолжали поиск в районе. Обнаружили еще два тела. Подняли тело инженер-капитана 3-го ранга Рубеко. Его ручные часы остановились в 6.08. Обнаружили и подняли аварийно-сигнальный буй подводной



лодки, буй плавал в перевернутом состоянии. Обнаружили еще одно плавающее тело, а также огромную пробку, пенопласт, полиэтилен. Четыре куска подняли, но видели больше. «Комсомолец Литвы» поднял три шапки. На следующий день на глубине один метр было видно плавающее тело. Обнаружили куски солидола, полиэтилена, сливочного масла. 15 апреля поиск прекратили. Весь спасенный личный состав перешел на борт РК (ракетного корабля. — В.Ш.) «Бойкий».

Из воспоминаний другого очевидца: «...Резкое ухудшение видимости из-за снежного заряда и густая темнота ограничивали возможность спасения личного состава. С вельбота «Лаптева» пытались подобрать обнаруженных людей, бросали спасательные круги, безуспешно. Вельбот стал заполняться водой, и командир «Лаптева» его вернул. С бака были слышны отдельные крики о помощи. При обнаружении человека бросался круг, но поднять никого не удалось».

Из донесения командира гидрографа «Харитон Лаптев» капитана 3-го ранга А.В. Афонина:

«6.16. Радиометрист ст. 2 ст. Литовченко доложил: «Потерян контакт с подводной лодкой. Дистанция 27 кабельтов, пеленг 82°». Дал команду усилить наблюдение.

6.18. Последовал гидродинамический удар. Командир БЧ-5 высказал предположение, что это возможный взрыв пускового баллона сжатого воздуха в своей машине. Ракет не видели. Пошли к месту нахождения ПЛ. Дал команду на «Комсомолец Литвы» и «Касимов» светить прожекторами в районе гибели ПЛ. Курс 270—290°, дистанция 10 кабельтов. Спустил вельбот. Выставили наблюдателей. Включили все прожектора, начали давать ракеты. Весь личный состав по бортам и на баке. Дал команду: «Команде вельбота в вельбот!» Море 8 баллов, ночь, ветер 10 баллов, снежные заряды, видимость 2 кабельтова.

6.37. Вельбот отошел. Старший — капитан 3-го ранга Романкевич. Дал команду: «Маневрируйте в луче прожектора в нашей видимости!»

6.45. Обнаружили плавающее тело в свете прожектора с левого борта. Вельбот к нему. Сбросили спасательный круг с вельбота. Рядом с телом книжка «Боевой номер», подобрали в вельбот. Ударом волны



тело было перевернуто в расстоянии 30 метров от борта. Каширский в лучах прожектора опознал командира К-8. На голове большая ссадина. Труп ушел под корпус корабля.

6.50. С носа корабля доклад передсмотрящего: «Слева 5° слышен крик». Прямо по курсу дистанции 10 метров человек. Дал команду: «Вельботу перейти на правый борт и направиться к плавающему». «Х. Лаптев» повернул 5° вправо. Сбросили круг. Круг упал в метре от человека. Тот потянулся к кругу и в этот момент ушел под воду.

7.00. С вельбота доклад: «Имеем пробоину. Заполняемся водой». Дал команду: «Вельбот к борту и снять команду, вельбот на бакштов».

7.06. Видимость ухудшилась до 0,5 кабельтов. Снежные заряды. Море 8 баллов. Темно.

7.07. Дали ход. Начали маневрировать, ища людей и документы. Доложил главнокомандующему о гибели ПЛ в точке Ш — 48°0,5' Северная, Д — 18°54' Западная. Н — 4125 метров. В командование поиском по указанию начальника Главного штаба вступил Каширский.

Из воспоминаний капитана 1-го ранга в запасе С.П. Бодрикова: «Доставив Каширского на борт «Лаптева», доложил командиру о выполнении задания и спустился в каюту переодеться, так как сильно промок. Снял ботинки и в тапочках пошел в кают-компанию выпить горячего чая. В это время с мостика раздался громкий крик радиометриста: «Цель увеличивается!» А секунда через тридцать: «Цель пропала!» Я бросился на мостик. В это время раздались два сильных удара по корпусу, словно кто-то бил гигантской кувалдой. Командир скомандовал: «Команде катера в катер!» Я побежал в каюту, наскоро переобулся и выскочил наверх. В это время вельбот сильно ударило о борт и капитан 3-го ранга Романкевич, бывший уже в нем, вынужден был отойти от борта. Я остался на корабле.

Подожли в район гибели подводной лодки. Вскоре по левому борту обнаружили человека, плавающего на спине без признаков жизни. Обе его руки были приподняты над водой. Вельбот подошел к человеку. Расстояние было не более метра. Один из матросов попытался схватить человека за руку, но это оказалась не ладонь, а зажата в кулаке книжка «Боевой номер», в которой были записаны карандашом последние приказы командира К-8. В это время волна отбросила вельбот от плавающего, и на нем заглух двигатель. Корабль медленно дрейфовало на человека. Со шлюпочной палубы капитан



1-го ранга Каширский опознал в плавающем командира подводной лодки. Захватить его было нечем, так как единственная «кошка» находилась на баке, и пока ее принесли, тело Бессонова ушло под корпус, а попытку одного из матросов прыгнуть за борт я вынужден был пресечь, так как выловить его потом было бы очень трудно.

По моим наблюдениям, после гибели лодки на плаву осталось 4—5 человек, которые в момент ее погружения находились на мостике, остальные, кто был в рубке, видимо, даже не всплыли...

На мой взгляд, в случае хорошей погоды лодка могла бы продержаться на плаву еще часов шесть-восемь, но из-за большой волны произошла резкая потеря продольной остойчивости и она почти вертикально ушла под воду. Этого, скорее всего, не ожидали и сами подводники. Была ли возможность спасти людей? Думаю, что была. Если бы было немного больше доверия к нам со стороны командования атомохода, можно было подать к борту лодки два ПСН-20, вывести на них основную массу личного состава, который находился в рубке, пусть бы даже плотики были ошвартованы к борту подводной лодки.

Сделали все, что могли...

В 7.35 капитан 1-го ранга Каширский передал в Москву: «В 6.18 все три судна наблюдали динамический удар, после чего все потеряли радиолокационный контакт с ПЛ. При поиске ПЛ обнаружили тело командира ПЛ с рассеченным черепом, поднять на борт не удалось. Предполагаю гибель ПЛ, продолжаю поиск. Поиск ведут все три судна и спущенные на воду плавсредства».

В 8.58 Каширский вновь вышел на связь с Москвой и передал фамилии погибших.

В 13.15 главнокомандующий ВМФ приказал капитану 1-го ранга Каширскому принять на себя общее командование поисковой операцией. Теплоходу «Касимов» было велено взять курс навстречу крейсеру «Мурманск» для пересадки на него спасенных подводников.

Наибольшие потери в личном составе понесла минно-торпедная боевая часть. В ней погибли все, за исключением одного человека.



Дело в том, что торпедный отсек — первый. В него не дошел ни огонь, ни дым, и на первом этапе аварии старшины и матросы БЧ-3 не пострадали. Зато когда вечером 11 апреля командир лодки оставлял наиболее сохранивших силы подводников для буксировки, весь личный состав минно-торпедной боевой части остался на атомоходе. В живых остался лишь один — мичман Неживой. Судьба словно сыграла с ним злую шутку, наградив столь мрачной фамилией, и уберегала от смерти. Мичману Неживому «повезло»: спускаясь в очередной раз в задымленный отсек в составе аварийной партии, он сорвался с трапа, упал и сломал ключицу. После этого с очередной оказией Бессонов отправил его на теплоход. Судьба Николая Филипповича вообще полна испытаний. В 1961 году молодым матросом он уже попадал в аварию на печально знаменитом атомном ракетоносце К-19, прозванном на флоте, не без оснований, «Хиросимой», и вот теперь, спустя девять лет, новое испытание, да какое!

Командующему Северным флотом адмиралу Лобову, державшему свой флаг на «Мурманске», главнокомандующий ВМФ передал, что спасти К-8 не удалось: «...Вместе с вами скорбим об этой тяжелой утрате. Экипаж корабля во главе с командиром Бессоновым до конца выполнил свой долг, борясь за живучесть корабля. Командир погиб на боевом посту. Спасено 73 человека. Сейчас надо к ним проявить большое внимание. Всех спасенных принять на борт крейсера, оказать им медпомощь, провести обследование, дать отдых. До сих пор неизвестны обстоятельства происшествия. В беседах с л/с надо восстановить картину событий, имея в виду, все материалы бесед должны быть переданы комиссии по расследованию».

В ответ с «Мурманска» передали: «Мы тяжело переживаем постигшее флот несчастье. Экипаж ПЛ К-8 мужественно до конца боролся за спасение корабля. Следуем для приема экипажа на крейсер. Прошу дать указание капитану «Касимова» следовать в Ш... Д... Мое место... Курс — 220°, ход — 24 узла. Лобов».

Из воспоминаний адмирала А.П. Михайловского, в то время начальника штаба 1-й флотии атомных подводных лодок СФ: «Получил приказ срочно подготовить аварийные группы, резервный экипаж и выйти на плавбазе «Волга» для оказания помощи аварийной лодке. Когда можете доложить решение?



— Задачу понял, — ответил я, — решение доложу через 30 минут.

Положив трубку телефона ВЧ, нажал тумблер прямой связи с оперативным дежурным:

— Третьей дивизии, службам радиационной безопасности, медицинской, электромеханической и тылу флотилии — БОЕВАЯ ТРЕВОГА! Вызвать ко мне Зарембовского, Филиппова, Новикова, Зуихина и командира 15-го экипажа Черненко! Действуйте без промедления!

С этой секунды время помчалось вскачь, а в мозгу, в сердце, а позже и на бумаге начала формироваться еще одна повесть из нашей подводной жизни. На этот раз повесть трагическая.

Благодаря крутым мерам удалось в считанные часы сформировать и обеспечить необходимым имуществом подвижную группу радиационной безопасности во главе с инженер-капитаном 3-го ранга Новиковым, медицинскую группу под руководством подполковника Денисова и ремонтную группу, которую лично возглавил заместитель командующего флотилией инженер-капитан 1-го ранга Зарембовский.

Поднятый по тревоге резервный экипаж подводной лодки, однотипной с аварийной, под командованием капитана 2-го ранга Черненко привел себя в полную готовность в установленный срок. Кроме того, начальник штаба флота направил в Западную Лицу дежурный сторожевой корабль с задачей доставить всех нас в Североморск к борту плавбазы «Волга», которая экстренно готовилась к океанскому походу.

Все наше имущество — изолирующие противогазы и индивидуальные дыхательные аппараты, приборы газового и радиационного анализа, мотки шлангов и кабелей, баллоны со сжатым азотом и ацетиленом, сварочные и газорезные агрегаты, пучки электродов, ящики с деталями и оборудованием, медицинские укладки, одеяла, теплая одежда и разовое белье разложено на причале, к которому подошел сторожевик.

Грузились молча и быстро. С окончанием погрузки приказал построить аварийные партии и резервный экипаж, осмотрел людей, коротко объявил обстановку и поставил задачу. Спросил, нет ли больных или другой причины, мешающей кому-либо выйти в море.



Пояснил, что может случиться не только с техническими неисправностями, но с высокими температурами, токсичной газовой средой радиационной обстановкой и с трупами товарищей по оружию. Напомнил, что беру с собой добровольцев.

Ответов не последовало. 186 подводников, половина из которых — офицеры, стояли молча, сосредоточенно и спокойно. Глядя в лица моряков, я понимал, что у всех свежа в памяти трагедия трехлетней давности на «Ленинском комсомоле», что братская могила на окраине жилого поселка тревожит душу, но воинский долг и профессиональное товарищество для них превыше всего, и поэтому очень ценил это спокойствие.

Сверив в последний раз список уходящих в море и подписав его, я приказал начальнику тыла капитану 1-го ранга Филиппову «смотреть в оба». Список передать оперативной службе для представления по команде, а сам поднялся на мостик сторожевика, за кормой которого тут же вскипели белые буруны, и корабль лихо отскочил от причала, разворачиваясь на выход. Борис Константинович (капитан 1-го ранга Филиппов. — В.Ш.) еще долго махал нам фуражкой на счастье, пока не скрылся из виду.

В Североморск пришли далеко за полночь и ошвартовались прямо к борту «Волги». Впрочем, апрельская полночь в Заполярье — все равно, что ясный день в Ленинграде. Поэтому я немедленно отправился в штаб флота для уточнения обстановки, а экипаж занялся перегрузкой имущества на плавбазу.

Григорий Гаврилович Исай находился на своем рабочем месте и, несмотря на измученный вид, весьма обрадовался моему скорому прибытию. Мы уточнили, что подводная лодка К-8 — третья по счету в серии атомных первенцев Северного флота, 11 лет тому назад пришедшая в Западную Лицу. Однако ныне, после модернизации, входящая в состав вновь сформированной дивизии в Гремихе, возвращается в базу после боевой службы на Средиземном море. Командует лодкой капитан 2-го ранга Всеволод Бессонов, а старшим на борту является заместитель командира дивизии капитан 1-го ранга Владимир Каширский.

Сравнительно молодого командира Бессонова я представляю себе только по рассказам сослуживцев, зато Каширского знаю великолепно, поскольку он командовал у меня на дивизии подводной



лодкой К-21, и я лично аттестовал его, как опытного подводника на повышение.

Мы уточнили также, что в связи с проведением маневров «Океан» подводной лодке К-8 продлена автономность, и она решением Главкома включена в план учений для действия в Атлантике на стороне «синих». Для этого на одном из средиземноморских рейдов лодку дозаправили продовольствием и средствами регенерации воздуха.

К сожалению, информация об аварии на «К-8» в штабе флота весьма скудная. Известно только, что около двух суток тому назад болгарский транспорт «Авиор» с советским капитан-наставником на борту перехватил на международной частоте маломощный ультракоротковолновый сигнал бедствия «SOS».

Через транспорт в Варну, оттуда в Москву и далее через Североморск сигнал дошел до командующего Северным флотом, находящимся в Атлантике на крейсере «Мурманск», а «Авиор» пошел на поиск и примерно в 500 милях к северо-западу от побережья Испании обнаружил подводную лодку, всплывшую в надводное положение.

Прямой радиосвязи с «К-8» штабу флота установить не удастся, но через транспорт с лодки сообщили, что в результате пожара в третьем и седьмом отсеках 30 человек погибло, остальные находятся в тяжелых условиях, а энергетическая установка выведена из строя. «Мурманск» следует к месту аварии. Туда же подтягиваются несколько советских кораблей и судов из близлежащих районов. Вот и все, что пока знаю.

Начальник штаба флота пообещал подпитывать меня информацией по мере ее поступления, пожелал счастливого плавания и разрешил по готовности отходить.

Уже на Североморском рейде, когда плавбаза разворачивалась носом на выход, а я наблюдал за этим маневром сквозь толстые стекла ходовой рубки, оперативный дежурный флота по радиотелефону доложил о том, что с аварийной лодки на борт болгарского транспорта принято 43 подводника.

Ровно в 8 часов 11 апреля «Волга» дала ход и, постепенно увеличивая его, устремилась по установленному маршруту к вероятному месту аварии подводной лодки Бессонова.



Баренцево море встретило нас традиционной апрельской солнечной и штилевой погодой. Плавбаза скользила по воде, как по маслу. Но мне не до красот природы. Мучительно пытаюсь представить себе состояние аварийного корабля. Уединившись с Зарембовским во флагманской каюте, в которой всего-то полтора года назад я жил во время делового захода в египетский порт Александрию, мы обсуждаем теперь возникшую ситуацию и варианты возможных действий.

— С лодки на транспорт принято 43 человека, — говорю я сумрачному инженер-механику. — Что это за люди? Предполагаю, что отравленные окисью углерода либо пораженные тепловыми ударами, но живые. Трупы вряд ли стоило эвакуировать. Спасать надо живых. Как ты думаешь?

— А черт его знает, — отвечает Зарембовский.

— Если 43 человека эвакуировано и 30 предположительно погибло, то, следовательно, на борту осталось чуть меньше сорока дееспособных членов экипажа. Что они смогут?

— Это зависит от состояния корабля.

— А как ты это себе представляешь, Леонидыч? Давай рассуждать исходя из наихудшего варианта.

— Если пожар возник не только в седьмом отсеке, где расположен пульт управления главной энергетической установкой и в центральном посту, то это почти катастрофа, — хмурился Владислав Леонидович. — Аварийная защита наверняка сработала, и реакторы заглушены, однако при этом не долго протянут и другие механизмы, обеспечивающие теплосъем. Аккумуляторная батарея разрядится быстро, а на дизельгенераторы надежды мало. К ним может не быть доступа, поскольку они заблокированы с обеих сторон аварийными отсеками.

— Так! Остаточное тепловыделение не охлаждаемых реакторов столь велико, что температура внутри реакторного и смежных отсеков, не говоря уже о тех, где возник пожар, может достигать пределов, исключающих возможность присутствия там людей, — мрачно заключил Зарембовский.

— Ты считаешь, что мы встретим мертвый, темный и горячий корабль? Ничего себе нарисовал картинку!

— Как условились. По худшему варианту.



— Ну что ж! Будем готовить аварийные группы и резервный экипаж к работе в темноте, в условиях высоких температур и сильной загазованности воздуха. Ты понял?

— Куда уж понятнее, — вдруг улыбнулся флагмех, почуяв знакомую сорокинскую интонацию.

— Впрочем, вполне возможно, что дела на «Восьмерке» обстоят не так уж плохо, — пытаюсь я разрядить обстановку. — Судить пока трудно. Информации слишком мало.

— Это естественно. Для того, чтобы иметь точное суждение, требуется подробная и всесторонняя разведка состояния аварийного корабля.

— Надеюсь, что по мере подхода к лодке наших кораблей объем информации будет возрастать, и обстановка, а значит, и способы наших действий, будут проясняться.

— По-видимому.

— Ну, тогда отдохни малость, Леонидыч. Ведь ночь не спал. А завтра вместе с Новиковым и Черненко займись разработкой плана разведки аварийной лодки. К вечеру доложишь.

— Есть! — сказал Зарембовский и побежал куда-то в недра плавбазы, а я поднялся в ходовую рубку, чтобы еще раз окинуть взглядом бескрайний простор Баренцева моря и подумать о капризной подводной судьбе.

К вечеру испортилась погода, а когда прошли траверз мыса Нордкап, усилился встречный ветер. «Волга» залезла в противную муть тумана с дождем. Около 21 часов над плавбазой появился самолет базовой патрульной авиации норвежских ВМС. Это значит, что натовцы будут теперь за нами следить. Возможно, они уже знают об аварии на К-8.

После вечернего чая я собрал офицеров и подробно рассказал им, а потом матросам экипажа и аварийным группам о предстоящей задаче и возможных условиях ее выполнения. Утром 12 апреля, отдохнув и отоспавшись, экипаж начал усиленную боевую подготовку, отрабатывая индивидуальные и групповые действия в изолирующем снаряжении. Врачи проводили занятия по мерам помощи при ожогах, кислородном голодании, отравлениях окисью углерода, отрабатывали тактику эвакуации раненых и пораженных из аварийных отсеков.



К обеду Зарембовский, Черненко и Новиков доложили мне на утверждение план разведки аварийной подводной лодки. Этот план включал предварительный опрос дееспособных членов экипажа К-8, дозиметрическую и химическую разведку палубы и подходов к рубочному люку и люкам концевых отсеков, разведку первого помещения, в которое удастся спуститься, внешний осмотр механизмов и запись показаний приборов, поэтапное продвижение из отсека в отсек, контроль действий групп разведчиков, связь с ними и порядок замены при необходимости. Разведка завершалась анализом результатов и разработкой плана ввода экипажа и работы в отсеках аварийных партий.

Перед утверждением плана неминуемо встал вопрос о том, кто возглавит первую разведгруппу.

— Полагаю, что это следует сделать мне, — после недолгого молчания заявил Зарембовский. — Не впервой. Справлюсь.

— Ну, нет! Так дело не пойдет, Леонидыч. Забыл, кто ты есть? Твое дело думать, а не геройство проявлять, — отреагировал я.

После недолгих споров составили расписание трех смен разведчиков из инженеров экипажа, усиленных дозиметристами Новикова и матросами боцманской команды, что позволило мне утвердить план разведки и успокоиться.

К вечеру связисты плавбазы установили прямую радио с крейсером «Мурманск» и доложили радиограмму от начальника походного штаба флота контр-адмирала Шинделя. Даниил Ильич просил доносить ему место «Волги» на 6.00 и 22. 00 ежедневно.

Уже за полночь, оставив слева Лофотенские острова, мы устремились к Фареро-Исландскому порогу, а в полдень 13 апреля получили еще одну телеграмму Шинделя, где нам предписывается следовать в точку у юго-восточной оконечности Фарерского архипелага. Там, в 13 милях от берега, находится эсминец «Скромный» и танкер, вместе с которыми нам приказано ожидать прибытия крейсера «Мурманск». Видимо, комфлот уже зацепил аварийную лодку и ведет ее к Фарерским островам для посадки нашего экипажа? Тем лучше. Возможно, обстановка на К-8 более простая, чем мы тут предполагаем?

Несмотря на эту успокаивающую мысль, я продолжаю обдумывать возможные ситуации, с которыми мы можем встретиться



на аварийном корабле, консультируюсь с инженерами, врачами, химиками. А море ведет себя все хуже и хуже. Ветер крепчает. Небо затянуто тяжелыми низкими облаками. Тем не менее, экипаж продолжает тренироваться. После ужина провели заседание партийного бюро, а затем состоялись партийное и комсомольское собрания. На верхней палубе холодно и мокро, от качки с души воротит, но настрой у моих подводников боевой. Это хорошо.

Утром 14 апреля «Волга» подошла к Фарерским островам. Их уже видно на экране радиолокатора, но горизонт закрыт сеткой дождя, поэтому зрительно острова не наблюдаются. Зато на подходах к назначенной точке, слева по курсу обнаружили суда спасательного отряда в составе СС Карпаты», килектора и танкера, а в радиосетях ближней прослушивается работа крейсера «Мурманск» и большого противолодочного корабля «Вице-адмирал Дрозд».

Пришли в точку своевременно и стали на якорь неподалеку от эсминца «Скромный». Теперь нам предстоит томительное ожидание подхода «Мурманска» и несчастной «К-8». К сожалению, море все более свирепствует. Штормовой ветер от юго-востока вздыбил воду и покрыл ее седой пеной. После отбоя я прилег было в своей каюте, как вдруг идет шифровальщик и доложил телеграмму: «ПБС «Волга». Начальнику штаба 1 КФАПЛ. В 1.00 15 апреля к Вам подойдет теплоход «Касимов». На нем находятся 72 человека экипажа ПЛ К-8. Тяжелораненых нет. Срочно, своими средствами примите их на борт «Волги». Немедленно следуйте в Североморск. Проявите заботу о размещении, отдыхе подводников. Обмундируйте. Окажите медицинскую помощь. Экипаж К-8 до конца выполнил свой долг в борьбе за живучесть корабля. Вместе с Вами скорбим о погибших подводниках. Пойду к Вам к 22.00 14 апреля. Лобов».

Мороз пробежал по коже. Неужели катастрофа? Ветер усилился до 8—9 баллов. Крупная, резкая волна не позволяет даже подумать о том, что в этой точке удастся спустить баркасы и принять с борта «Касимова» оставшихся в живых подводников с К-8.

В 22.00 действительно подошел командующий флотом на «Мурманске». Обменявшись мнениями, решили сниматься с



якоря и идти искать новую точку к северу от Фарер, где под прикрытием островов волна должна быть поменьше. «Скромный» оставили в прежней точке для встречи теплохода «Касимов» и сопровождения его к нам.

Часам к 3 утра нашли новую точку у северной оконечности одного из Фарерских островов и стали в трех милях от внешней границы территориальных вод Дании. Через полчаса неподалеку от нас отдал якорь «Мурманск». Волна здесь хоть и поменьше, но все-таки очень противная.

Связавшись с крейсером по радиотелефону, я переговорил с комфлотом, доложил ему, что в темноте пересадку подводников с «Касимова» на «Волгу» делать опасно, просил подождать до утра. Адмирал Лобов сообщил о том, что по донесению корабля радиотехнической разведки «Харитон Лаптев» подводная лодка К-8 затонула утром 12 апреля при глубине 5000 метров. Прием уцелевших подводников с «Касимова» разрешил производить с рассветом. Сказал также, что утром с «Мурманска» на «Волгу» переедут: член Военного совета флота вице-адмирал Сизов, заместитель начальника боевой подготовки ВМФ контр-адмирал Прокофьев, старший инспектор политуправления ВМФ контр-адмирал Носков и начальник особого отдела КГБ по Северному флоту контр-адмирал Шилин.

Мне и Зарембовскому комфлот приказал включиться в эту адмиральскую группу и до возвращения в Североморск произвести предварительный анализ обстоятельств и причин катастрофы.

...Всю ночь потратили на то, чтобы подготовить два баркаса «Волги» к работе в штормовых условиях. Проверили двигатели, весла, уключины, наличие топлива, масла, пресной воды. Усилили расчеты баркасов опытными офицерами и матросами из состава экипажа Черненко. Добровольцем просился каждый второй. Доукомплектовали баркасы спасательными жилетами и кругами, швартовыми концами и кранцами, опорными крюками и выбросками, легководолазным снаряжением и портативными рациями.

К 6 утра в нашу точку подошел «Касимов», а через полтора часа, когда окончательно рассвело, я приказал спустить баркасы и начать перевозку подводников. Ушел первый баркас, и все мы с



трепетом наблюдали за перемещением этого утлого суденышка на крутой волне, а когда он от борта «Касимова» отправился в обратный путь, то навстречу ему от «Волги» отвалил второй.

Погода на пределе. Баркасы при подходе к кораблям подбрасывает метров на пять и норовит с размаху ударить о борт, но ловкие моряки сдерживают их опорными крюками и успевают (между двумя бросками) принять или подать к штормтрапу очередного подводника.

Поволноваться пришлось изрядно. Каждого человека поднимали поодиночке, обвязав подмышками удавкой страховочного конца. Три часа простоял я на верхней площадке трапа, пристегнувшись цепочкой к леерным рымам, однако операция, в конце концов, удачно завершилась, и все 72 спасенных подводника с К-8, так же как и 4 адмирала с «Мурманска», оказались у меня на борту.

Подводников встречали врачи, осматривали и немедленно отправляли мыться, переодеваться и завтракать, а адмиралов я распределил по каютам и напоил горячим чаем.

Впрочем, состояние у всех оказалось сносным, поэтому адмиральская комиссия, оккупировав флагманский салон, без промедлений начала поочередный опрос принятых на борт.

Руководил этим процессом Федор Яковлевич Сизов. Подводников по одному приглашали в салон, усаживали в мягкое кресло у торца стола и просили рассказать все, что они помнят и знают. Слушали не перебивая. Потом задавали вопросы и, наконец, пересадив за отдельный столик и снабдив бумагой, просили изложить все в письменном виде.

Тем временем, «Волга», подняв и закрепив на палубе чудом уцелевшие баркасы, снялась с якоря и полным ходом направилась домой. Комфлот по радиотелефону поблагодарил за работу, пожелал счастливого плавания и сообщил, что «Мурманск» с кораблями охранения уходит для действий по плану маневров «Океан».

Лишь поздно вечером 16 апреля мы закончили сбор устных и письменных показаний оставшихся в живых членов экипажа К-8, за исключением, правда, капитана 1-го ранга Владимира Каширского, который оказался на борту «Харитона Лаптева», куда перешел с лодки для того, чтобы, используя скрытую связь



этого военного корабля, доложить в Главный штаб обстановку и обстоятельства аварии. Возвратиться на аварийную лодку Каширский не успел.

По мере продвижения «Волги» на север погода постепенно улучшалась, волна утихала, пока не улеглась совсем, и родимое Баренцево море встретило нас полным штилем и оранжевым солнцем, бродящим неподалеку от горизонта.

К тому времени мне уже стало известно, что в Североморске находится адмирал флота Владимир Афанасьевич Касатонов, назначенный председателем государственной комиссии по расследованию причин и обстоятельств катастрофы К-8. Вместе с представителями науки и промышленности он ожидал прибытия уцелевшей части экипажа».

Вспоминает контр-адмирал в запасе А.С. Скворцов, бывший в 1970 году старшим помощником командира крейсера «Мурманск»: «В море мы вышли в самом начале апреля. Корабль выступал в роли флагмана Северного флота на начинающихся маневрах «Океан». В ходе развертывания сил крейсер находился в районе острова Новая Земля. Находящийся на борту «Мурманска» командующий флотом уже начал управление силами в своей оперативной зоне. И вдруг — шифровка от главнокомандующего из Москвы: «Широта... долгота... Немедленно начать движение полным ходом». Что это значит? Во всяком случае, предполагаем что-то неприятное, задача, очевидно, будет поставлена позже. Приказ есть приказ. Дивизиону движения боевая готовность № 1. Шесть главных котлов на полную производительность. Обе машины вперед самый полный! Взревели турбины. Даем 28 узлов. Огромный крейсер дрожит как в лихорадке. Что случилось, остается только догадываться. Вскоре от адмирала Лобова узнаем, что потерпела аварию наша атомная лодка. Экипаж уже несколько суток борется за живучесть. Лодка в надводном положении, хода не имеет, реактор заглушен, в ряде отсеков пожар. Плохое начало. У всех нас настроение на нуле. Хочется быть там немедленно, оказать помощь, в которой нуждаются наши ребята-подводники. Но по воздуху не полетишь! Даже самым полным ходом, которым мы бежим, до встречи с аварийной лодкой около четырех суток. Мы уверены, что командованием ВМФ принимаются все меры к оказанию помощи, а если надо — к спасению экипажа,



но легче от этого не становится. Сжигая по восемьсот тонн мазута в топках котлов, мы только единожды за четверо суток немного притормозили, пополняя топливом с танкера, и снова продолжили свой сумасшедший бег. Все это время экипаж почти не спал, все непрерывно находились на боевых постах. Ведь при таком режиме работы технических средств и механизмов могли случиться любые осложнения. Мы сделали все, что было в наших силах, но, к сожалению, прийти на помощь подводникам так и не успели. Подводная лодка затонула, когда нас отделяло от нее каких-то пятьдесят миль...

На месте гибели лодки провели траурный митинг. Не скрывали слез ни молодой матрос, ни командующий флотом...»

Через сутки в районе гибели «восьмерки» оставались лишь «Харитон Лаптев» с «Комсомольцем Литвы». Через некоторое время к ним подошел большой ракетный корабль «Бойкий». С «Лаптева» проводили ежечасные замеры радиации, брали пробы воздуха и воды на разных глубинах. Радиоактивный фон остался без изменений — экипаж К-8 до конца исполнил свой долг перед человечеством...

В течение трех суток, выстроившись в строй фронта, два корабля и судно непрерывно утюжили место гибели атомохода в тщетной надежде обнаружить хоть что-то. В небе над ними кружили самолеты: наши Ту-95, американские «Орионы» и английские «Шеклтоны». Лишь 15 апреля по приказу из Москвы, приняв на борт капитана 1-го ранга Каширского, БРК «Бойкий» взял курс на Балтийск. Ушел по своему маршруту и «Комсомолец Литвы». На месте катастрофы остался лишь «Лаптев». Но и здесь не обошлось без сюрприза. Неподалеку от места трагедии «Бойкий» обнаружил неизвестную подводную лодку, которая, энергично маневрируя в глубине, стремилась прорваться в точку гибели К-8. Установив с подводной лодкой гидролокационный контакт, «Бойкий» в течение двух часов гнал ее впереди себя, а затем, дав самый полный ход, повернул на Балтийск. Командование военно-морского флота требовало доставить к ним как можно скорее капитана 1-го ранга Каширского для выяснения всех обстоятельств гибели атомной лодки.



Государственная комиссия приступает к работе

Уже на следующий день после гибели К-8 в Вашингтоне представитель Пентагона провел пресс-конференцию с представителями американских средств массовой информации. Ошарашив собравшихся, он заявил: «В конце прошлой недели в Атлантике, очевидно, затонула советская атомная подводная лодка. Патрульный самолет обнаружил подводную атомную лодку в надводном положении, видимо, в состоянии бедствия. Позднее там же были обнаружены два советских корабля, пытавшихся взять лодку на буксир. Утром в воскресенье лодка исчезла, были обнаружены только маслянистые пятна — возможное свидетельство гибели подводной лодки. Американских кораблей или подводных лодок в данном районе океана не было. Подводная лодка опознана, как относящаяся к типу «Новембер». Ее экипаж составляет обычно 88 человек. Согласно справочнику «Джейн», в СССР построено 15 подобных лодок. Никаких сношений между руководством США и СССР в связи с происшедшим инцидентом не было. Советскую подводную лодку наблюдали наши и английские самолеты до воскресенья. В этом же районе совершали полеты и советские самолеты, которые, скорее всего, прилетали из района Мурманска. О судьбе экипажа нам ничего неизвестно, но вполне возможно, что он был снят на находившиеся рядом суда еще до гибели подводной лодки».

Четырнадцатого апреля в Лондоне перед журналистами выступил и представитель министерства обороны Великобритании, сообщивший журналистам следующее: «В прошлую пятницу во время обычного патрульного полета самолет морской авиации «Шеклтон» обнаружил советскую подводную лодку в 550 милях к юго-западу от Англии. Лодка была в надводном положении и без хода. В том же районе позднее были обнаружены два судна, с которых были спущены шлюпки. Эти суда оставались в районе и в воскресенье. Лодки около них обнаружено не было. Возможно, что она затонула. Судьба экипажа неизвестна. Отмечена значительная активность советской авиации в данном районе».

В тот же день радиостанции «Голос Америки» и Би-би-си, ведущие трансляцию на СССР, сообщили на весь мир, что «14 апреля в районе к юго-западу от Великобритании потерпела аварию совет-



ская атомная подводная лодка. Самолетами ВВС Великобритании и США в районе гибели лодки замечено в воде большое масляное пятно».

В советской прессе о гибели К-8 не сообщалось. Страна готовилась к столетнему юбилею Ленина, и передовицы газет были полны сообщений о ходе подготовки трудовых коллективов к этому событию. На все, что имело отношение к трагедии в Северной Атлантике, был немедленно наложен гриф строжайшей секретности, неукоснительно соблюдаемый почти четверть века. Все это время о гибели атомохода говорили лишь в кругу своих товарищей офицеры-подводники, да ходили, обросшие целым ворохом домыслов, легенды по всем четырем флотам. И даже когда несколько лет спустя в далеком Гремхском гарнизоне откроют памятник погибшим, то оставшихся в живых членов экипажа К-8 на него не пригласят, «во избежание возможной моральной травмы и по соображениям режимности»...

Но все это будет потом, а пока оставшиеся в живых подводники приходили в себя на борту плавбазы «Волга», уже взявшей курс к заполярным берегам. Из Москвы на Северный флот вылетела правительственная комиссия, а в самой Гремхе готовились оповещать жен погибших...

Еще продолжалась борьба за спасение лодки, а в Москве по приказу министра обороны Маршала Советского Союза Гречко была создана Государственная комиссия по расследованию обстоятельств аварии. Свою подпись под приказом маршал поставил 11 апреля.

Председателем комиссии был назначен первый заместитель главнокомандующего ВМФ адмирал флота В.А. Касатонов. Безусловно, что из всех возможных кандидатур это был самый удачный выбор. Биография адмирала флота Касатонина еще ждет своего персонального исследователя, ибо и сам адмирал как личность, и пройденная им служба чрезвычайно интересны и уникальны.

В выборе В.А. Касатонина председателем комиссии основную роль, видимо, сыграло то, что адмирал являлся одним из опытейших подводников флота, начавшим службу еще в тридцатых на легендарных «барсах» и прошедшим все ступени нелегкой подводничьей службы. Прекрасно знал адмирал и атомный флот, немало отплавав на атомоходах в бытность свою командующим Северным



флотом. Но не этим он остался в памяти членов экипажа К-8. Была у старого подводника черта, о которой не принято писать в анкетах и аттестациях, — огромная человечность. Несмотря на свой внешне суровый и строгий вид, Касатонов всегда был чуток по отношению к людям, особенно заботливо относясь к тем, кто волею судьбы попадал в экстремальные ситуации.

Под статью председателю были и другие члены комиссии — первый заместитель командующего Северным флотом вице-адмирал А.И. Петелин (зам. председателя комиссии), замминистра судостроительной промышленности И.С. Белоусов, представитель Генерального штаба адмирал А. Чабаненко, зам. ГК ВМФ по эксплуатации инженер-контр-адмирал В.Г. Новиков, другие специалисты-подводники, представители промышленности, науки.

Во время работы над книгой автор обратился к сыну В.А. Касатонova адмиралу И.В. Касатонову с просьбой посмотреть, не сохранилось ли где-нибудь в семейном архиве воспоминаний Владимира Афанасьевича о его участии в расследовании обстоятельств гибели К-8. К счастью, такие записи остались.

Из воспоминаний адмирала флота В.А. Касатонova: «Я только что вернулся из поездки на Тихоокеанский флот, где наблюдал за ходом развертывания кораблей по плану маневров «Океан», и сразу же недобрая весть с моря — пожар на АПЛ К-8. Связи с ней долго не было, и мы терзались догадками об обстоятельствах аварии. Организацией спасательных работ руководил лично Горшков.

Утром 11 апреля меня внезапно вызвали в Министерство обороны к Гречко. Министр встретил сухо, пожав руку, сказал:

— Мы понимаем всю серьезность аварии вашей атомной лодки. Есть указание Политбюро немедленно создать Государственную комиссию для выяснения всех обстоятельств происшедшего. Руководить ею, по моему мнению, должен моряк. Вас, Владимир Афанасьевич, мы знаем, доверяем. Поэтому возьмите эту обязанность на себя!

— Есть, товарищ маршал! — ответил я и поинтересовался: — Кто еще включен помимо меня в состав комиссии?



— От Генерального штаба Чабаненко, от Минсудпрома Белоусов, несколько конструкторов. Необходимых вам людей от флота определите сами!

— Будут ли какие-нибудь предварительные указания? — спросил я.

— К утру дайте мне план вашей работы и полный состав комиссии! — немного помолчав, ответил Гречко.

Утро 12 апреля, однако, внесло трагические коррективы в нашу деятельность. Пришло известие о гибели атомохода. Я принял решение немедленно вылететь на Север. Требуемые министром документы отправил ему через секретариат. Вместе со мной вылетели мой давний сослуживец и товарищ инженер-контр-адмирал Н.И. Чикер, начальник эксплуатации атомных подводных лодок инженер-капитан 1-го ранга Б.П. Акулов, представитель оперативного управления контр-адмирал О.Б. Комаров и еще ряд товарищей.

В Североморске сразу же начали входить в курс дела, изучать обстановку в штабе флота и 17-й дивизии, в состав которой входила К-8. Вскоре подошла и плавбаза со спасенными подводниками. Экипаж лодки разместили во флотском доме отдыха на Щук-озере. Вызывать в Североморск подводников я запретил, а для расспросов и выяснения обстоятельств случившегося сам приезжал с остальными членами комиссии в дом отдыха. Конечно, оставшиеся в живых члены экипажа подводной лодки пребывали в угнетенном состоянии, и мы старались помимо выполнения своих прямых обязанностей морально поддержать людей. Беседы свои с ними, поэтому, я старался вести как можно более доверительно, того же требовал и от других членов комиссии.

На завершающем этапе нашей работы я распорядился направить в Североморск атомную лодку К-181, однотипную с К-8. На ней оставшиеся в живых члены экипажа погибшей лодки для восстановления ситуации полностью проиграли весь ход событий на К-8, что существенно помогло нам понять развитие аварии. В течение всех четырех суток борьбы за спасение своего корабля экипаж проявлял массовый героизм и мужество. Как старый подводник, я знаю, чего это стоило людям. Подписав заключительный акт, я написал и ходатайство о присвоении посмертно звания Героя Советского Союза командиру лодки Бессонову и врачу Соловью. К сожалению,



по непонятным мне причинам в Министерстве обороны решили присвоить звание Героя только командиру. Так же, непонятно почему, там были снижены категории награды и всем остальным членам экипажа К-8, живым и погибшим.

По завершении нашей работы в Североморск прибыли Гречко и Горшков. Министр обороны одновременно знакомился и с ходом маневров. Перед отлетом в Москву Гречко собрал в местном ДОФе членов комиссии и офицеров К-8. Министр задавал вопросы подводникам и все не мог понять, что такое «потеря продольной остойчивости». Зачитали заключительный акт Государственной комиссии. Помню, что кто-то из членов экипажа попросил министра не расформировывать экипаж, а отправить на новостроящуюся лодку, которой также присвоить наименование К-8. Ни у Гречко, ни у Горшкова эта просьба поддержки не нашла. Уже после совещания маршал сказал нам с Горшковым:

— Наименование погибшей лодки будет плохим напоминанием новым экипажам, постоянно порождая рассказы о трагедии. Нынешний же экипаж надо расформировать, дав людям возможность выбрать себе новое место службы!

Наказывать за происшедшее Гречко тоже никого не стал, сказав так:

— Мы тоже недавно закончили учение «Днепр» и понесли в ходе него определенные утраты. Такие масштабные маневры, как «Океан», вы проводите впервые, а большие мероприятия, как известно, не обходятся без больших издержек.

Однако, несмотря на это, вскоре главком все же сместил с должностей первого заместителя командующего Северным флотом вице-адмирала Петелина и командира 17-й дивизии контр-адмирала Рензаева.

Что касается семей погибших подводников, то нам с главнокомандующим, несмотря на все трудности, удалось добиться специального приказа министра обороны о предоставлении им квартир в тех городах, где они выразили желание жить. До К-8 подобных приказов у нас не существовало. Приняли мы



решение и о сооружении памятника погибшим в Гремихском гарнизоне, хотя даже и здесь нашлись противники, утверждавшие, что памятник нарушит «секретность и вызовет нездоровые настроения у моряков».

...Время неумолимо, и после гибели К-8 прошло уже почти два десятка лет. (Свои воспоминания В.А. Касатонов написал в 1988 году.)

О личности адмирала Касатонова хорошо сказал капитан 1-го ранга В.А. Каширский, с которым автор познакомился на вечере памяти подводников К-8: «Касатонов был единственным из начальников, кто протянул мне руку помощи в той непростой ситуации, в которой я оказался. Видя мое состояние, он вместо допроса, а именно так поступали все другие начальники, отправил меня отдыхать, приказав всем оставить меня в покое, когда же я немного пришел в себя от пережитого, беседовал со мной, причем делал это очень доброжелательно и деликатно, за что я благодарен ему и по сей день. Однако подвиг экипажа К-8 не может оставаться забытым. Давно настала пора без всякой утайки рассказать правду о той трагедии, как и о многих иных, чтобы новые поколения наших моряков знали оплаченные столь дорогой ценой уроки прошлого, чтобы помнили и чттили тех, кто пал смертью храбрых на своем боевом мосту, до конца исполнив долг перед Родиной».

Что ж, председатель Государственной комиссии сделал все возможное для того, чтобы подвиг экипажа атомохода был оценен по достоинству, и не его вина, что не все у него тогда получилось...

Из воспоминаний капитана 2-го ранга запаса Станислава Посохина: «На третьи сутки мы ошвартовались в Североморске. Нас посадили в автобусы и отвезли на базу отдыха «Шук-озеро». Сначала нас одели в новую форму, затем разместили по палатам и на следующий день врачи начали обстоятельное обследование экипажа, а кому-то и лечение.

Начала работать государственная комиссия во главе с адмиралом Касатоновым. Нас по одному вызывали, задавали много



вопросов, а мы рассказывали о всех деталях событий этих дней. Потом нас возили на подводную лодку такого же проекта, мы показывали и рассказывали о том, где находились, что делали и в какое время. За время нахождения на базе отдыха нам сделали документы и после семнадцати дней пребывания отправили в Грениху. По прибытии всех стали отправлять в отпуск. Я с моряками отправился в Мурманск, чтобы их посадить на поезда, а затем и сам убыл в отпуск.

После отпуска, когда весь оставшийся экипаж собрался, было торжественное построение дивизии для вручения правительственных наград членам экипажа подводной лодки К-8. Во второй половине дня на сопке между Островной и Гренихой проводился торжественный митинг и была установлена закладная доска морякам, погибшим в океане. А через три года на этом месте был открыт памятник, построенный на средства моряков-подводников 17-й дивизии АПЛ. Но на открытие этого мемориала никого из экипажа К-8 не пригласили. Так закончил свою жизнь экипаж подводной лодки К-8. Моряков по последнему году службы демобилизовали, остальных распределили по другим кораблям дивизии. Офицеры и мичманы экипажа продолжили службу там, где изъявили желание».

* * *

Итак, какие же выводы сделала Государственная комиссия под руководством адмирала В.А. Касатонова?

Прежде всего, комиссия изучила все возможные причины возникновения пожара. Остановилась на двух.

1. Появление огня в седьмом отсеке из-за попадания на негерметичные патроны регенерации «В-64» органических веществ:

— огнем могли быть повреждены кабели, бывшие вблизи, это привело к короткому замыканию кабелей и замыканию их на корпус;

— замыкание кабелей в седьмом отсеке на корпус при возможности замыкания одного полюса в кабеле или электрооборудовании



третьего отсека могло привести к короткому замыканию этого кабеля и в третьем отсеке;

— короткое замыкание в кабеле третьего отсека могло привести к возгоранию в рубке гидроакустиков.

2. Одновременное появление электрической дуги в третьем и седьмом отсеках из-за механического повреждения изоляции и замыкания на корпус кабеля или электрооборудования в силовой сети одной полярности в седьмом отсеке при наличии заземления другой полярности в третьем;

— дуга могла вызвать пожар, способствующий интенсивному выделению кислорода из негерметичных патронов регенерации в седьмом отсеке;

— электрическая дуга в третьем отсеке тоже могла вызвать пожар, не получивший столь большое развитие, но создавший сильную задымленность.

Причина гибели К-8 была определена в заключительном акте комиссии: из-за опрокидывания, вызванного потерей продольной остойчивости, вследствие накопления воды в кормовых отсеках прочного корпуса, проникавшей туда сквозь отверстия выгоревших от пожара сальников. Дополнительной причиной, ускорившей гибель атомохода, был признан шторм, доходивший в момент затопления К-8 до 7—8 баллов.

Особо в акте комиссии отмечен массовый героизм, выдержка, высокий моральный дух и профессиональная подготовка экипажа подводной лодки. Члены комиссии ходатайствовали о награждении государственными наградами всех членов экипажа К-8. В действиях экипажа не было усмотрено ни одной ошибки, все делалось грамотно, в соответствии с существовавшими в то время документами по борьбе за живучесть и своевременно.

Разумеется, что, несмотря на то что выводы государственной комиссии о причинах пожара, скорее всего, весьма близки к истине, окончательно поставить точку в вопросе о причине пожара не представляется возможным. Для этого необходимо поднять атомоход, лежащий на глубине 4125 метров, что в ближайшие десятилетия нереально...



Вот мнение о возможных причинах пожара и действиях экипажа К-8 одного из опытнейших российских подводников, бывшего главнокомандующего ВМФ Героя Советского Союза адмирала флота Владимира Николаевича Чернавина, командовавшего в свое время однотипной подводной лодкой: «Еще в Средиземном море у них (на К-8. — В.Ш.) стали появляться «блуждающие нули». То есть где-то нарушилось сопротивление изоляции, что-то где-то коротило, но, прежде чем успевали найти, замыкание пропадало. Электрики ищут, а найти не могут. Явление вообще опасное, но в плавании выявить его весьма сложно. Появился нуль — и пропал, потом в другом месте появился — опять пропал.

Но было ли это причиной возникшего пожара? Сказать трудно. Как предполагала комиссия, когда экипаж принимал регенеративные патроны, то не смог все их разместить на штатные места (имеется в виду получение припасов в море с «Бойкого». — В.Ш.). Ведь еще оставались прежние. Поэтому положили некоторую часть в электротехническом отсеке по правому борту, около люка, ведущего в пульт управления реакторами. И видимо, недостаточно надежно закрепили. Когда лодка дифферентовалась на корму, на нос или просто при маневрах, блок недостаточно закрепленных патронов сдвигался то вперед, то назад вдоль силовой кабельной трассы. На патронах же той конструкции, запаянных герметично, крышки имели выступающий край. И видимо, один из патронов этим краем крышки терся о кабель, протирая металлическую оплетку, изоляцию... Да и влажность добавилась, еще кое-что... Во всяком случае, пожар начался с этой регенерации в 7-м электротехническом отсеке по правому борту. А регенерация горит, давая температуру до 3000°. И ее ничем не погасишь. Это, по сути дела, концентрированный кислород... Вахтенный журнал утонул. Ведь командир не верил в гибель подводной лодки. Он рассчитывал, что утром на корабль придет отдохнувшая смена и продолжит борьбу за живучесть атомохода. Поэтому, когда проводился следственный эксперимент, оставшихся в живых членов экипажа расставили на такой же подводной лодке там, где они



находились в момент аварии, какую команду услышал, какие действия предпринял... Это была очень долгая, кропотливая работа. Но необходимо было выяснить всю картину происходящего на аварийном корабле. И комиссия пришла к выводу, что действия командира были безупречны».

Центральным моментом работы Государственной комиссии стало воспроизведение аварийной ситуации на специально пришедшей в Североморск лодке такого же проекта, как и К-8. В воспоминаниях представителей промышленности, которые публиковались на страницах газет несколько лет назад при описании этого эпизода расследования, пишется много о той «любви», которую испытывали оставшиеся в живых члены экипажа «восьмерки» к прибывшим в Североморск техническим экспертам, о восхищении последних подвигом подводников. Что ж, возможно, по-человечески все так и было, но только до определенного момента. Задача прибывших с Северодвинского кораблестроительного завода была одна — доказать абсолютную надежность атомохода и его механизмов, вину же за его гибель целиком переложить на плечи экипажа, обвинив его в плохой подготовке и некомпетентности. Не будем за это судить строителей К-8 строго! Над канувшей в бездну лодкой схлестнулись интересы двух могущественных монстров: Министерства обороны и ВПК. Поэтому представителям военно-промышленного клана было не до сентиментальности, они попросту отработывали свой хлеб. И несмотря на то что всем было абсолютно ясно, что К-8, как и остальные однотипные подводные лодки, была построена в спешке и имела массу недоработок, представители судостроительной промышленности бились за марку фирмы до конца, порой доводя свои претензии до полнейшего абсурда.

Вспоминает капитан 2-го ранга в запасе Г.А. Симаков: «...Мы несколько раз имитировали свои действия до, во время и после аварии. По крайней мере, я показывал свои действия дважды. Представители промышленности очень настойчиво искали ошибки в наших действиях. Дело дошло до того, что когда они обнаружили забытую кем-то после приборки тряпку на трубопроводе, то сразу



же сделали вывод, что так же обстояло дело и на К-8, где личный состав так же халатно относился к своим обязанностям. Выводов комиссии нам не сообщали».

Вдумайтесь в последние слова ветерана К-8: «Выводов комиссии нам не сообщали». Что ж, адмирал Касатонов и его соратники сделали свое дело, и казалось бы естественным руководству Министерства обороны дать указание изучить трагический опыт погибшей атомной лодки, учить на ее примере другие экипажи, рассказывать о причинах ее гибели новым поколениям подводников. Ведь уроки борьбы за спасение К-8 обошлись так дорого! Но начальство поступило иначе. На все материалы, относящиеся к гибели атомохода, был наложен гриф «совершенно секретно», доступа к ним не имел практически никто. Так были заложены предпосылки другой, не менее страшной трагедии, происшедшей ровно через девятнадцать лет...

Предоставим слово одному из наиболее авторитетных специалистов нашей страны в области борьбы за живучесть подводных лодок профессору Льву Юрьевичу Худякову: «Надо признать, что грозная опасность потери остойчивости аварийной бескингстонной подводной лодки, всплывшей в надводное положение, не всегда со всей остротой осознается значительной частью офицеров-подводников, в том числе из-за пробелов в их обучении по специальности. И это не голословное утверждение, это — итог наблюдений автора, которому довелось наряду с другими специалистами проводить теоретические занятия по непотопляемости подводных лодок с офицерами-подводниками, в частности Северного флота, после трагической гибели в 1970 году в Атлантическом океане отечественной бескингстонной подводной лодки 1-го поколения, имевшей тактический номер К-8. В подтверждение своих слов автор может привести и нижеследующие факты, связанные с гибелью ПЛА К-8 и «Комсомолец». Обращая внимание на детали, здесь имеет смысл не просто проследить череду драматических событий, но зафиксировать значительное сходство «сценариев», которые были «разыграны»



в разное время и в разных условиях, но с одним и тем же трагическим финалом.

Подобно ПЛА «Комсомолец», ПЛА К-8 всплыла в надводное положение после возникновения сильного пожара в кормовой части (на К-8 — в отсеке электрооборудования). Как и в случае с ПЛА «Комсомолец», локализовать действие поражающих факторов пожара в пределах аварийного отсека не удалось. После того как возможности борьбы за живучесть корабля были исчерпаны, личный состав К-8, как и экипаж ПЛА «Комсомолец», вынужден был покинуть прочный корпус, выйти в ограждение рубки и на палубу надстройки. Каждая из подводных лодок приобрела опасный дифферент на корму, что свидетельствовало о поступлении забортной воды в аварийный отсек и, видимо, смежные с ним отсеки. Значительной была вероятность поступления воды и в БГЦБ — по причине неизбежного стравливания из них воздушных подушек в условиях сильного волнения моря. Череда последующих эпизодов во многом была одной и той же для К-8 и «Комсомольца»...

Ночью К-8 затонула. Все оставшиеся на ней люди погибли вместе с кораблем. Увы, нет повода говорить о том, что командир К-8 перед роковой ночью в полной мере не сознавал критичность и опасность положения своего корабля. Нет и оснований, конечно же, сомневаться в его личном мужестве, в готовности исполнить свой командирский долг — оставаться на своем корабле до последней возможности. Но все это не делает менее очевидным факт пренебрежения им главной опасностью, грозившей судну.

Я беру на себя смелость утверждать, что и командир «Комсомольца», несмотря на то, что его лодка значительное время имела опасный дифферент на корму, который явно свидетельствовал о поступлении воды в отсеки 7-й и 6-й и где бушевал пожар, не в полной мере учитывал вероятность быстрой гибели корабля. Гибели — в результате затопления отсеков и, главное, потери продольной остойчивости. Командиру ПЛА «Комсомолец» хотя бы по опыту К-8 должно было быть об этом известно...



Из-за малых обычно значений критически губительного дифферента аварийности бескингстонной подводной лодки, каковой и была ПЛА «Комсомолец», угадать приближение такого критического состояния бывает очень трудно, особенно в условиях волнения и качки. Переход в него может происходить незаметно и медленно, но заключительная фаза трагедии здесь развивается и завершается в считанные минуты...

Мне неоднократно приходилось беседовать с подводниками, находящимися сегодня в запасе и отставке, бывшими в свое время командирами подводных лодок. И каждый раз, когда речь заходила об оценке решения командира К-8 перед роковой ночью, практически все они честно говорили о том, что в то время не было еще у них четкого представления об особенностях надводной непотопляемости бескингстонных подводных лодок. Не столь уж реальной представлялась им опасность внезапной гибели корабля в результате утраты продольной остойчивости в ситуации, когда подводная лодка вроде бы имеет незначительный дифферент и сохраняет значительный запас плавучести. Но командир «Комсомольца», уже после гибели К-8, должен был бы знать все это и не полагаться на внешние признаки стабилизации посадки подводной лодки...

Надо признать, что и конструкторы подводных лодок тогда тоже не обращали должного внимания на повышенную опасность бескингстонных подводных лодок при авариях, связанных с поступлением забортной воды в прочный корпус и ЦГБ. Формально установленные требования к надводной непотопляемости выполнялись, причем только — на «тихой» воде.

До гибели К-8 особые требования к надводной непотопляемости бескингстонных подводных лодок на волнении не выдвигались. Но это не снимает ответственности с конструкторов кораблей».

В свою очередь, автор этой книги в процессе работы над нею неоднократно беседовал со многими подводниками, плававшими на подводных лодках 627А проекта. Суммируя их высказывания, можно сказать следующее: корпус и нагрузка подводных лодок проекта



627А была такова, что при продутых цистернах главного балласта в надводном положении они «сидели» в воде даже в штиль с дифферентом на корму в 1°. Корма при этом почти вся находилась в воде, за исключением торчащего вертикального стабилизатора. При среднем волнении моря волны, заливая надстройку, доходили уже до люка 8-го отсека. Отсюда и привычка командиров 627-х, что корма в воде — явление обычное. Когда же в кормовых отсеках отсутствует вахта и неизвестно, поступает ли туда вода, крайне затруднительно на глаз определить, тяжелеет корма или нет. Подводники-практики прекрасно знают, что бескингстонность значительно затрудняет поддержание плавучести. В ясную погоду на 627-х с мостика часто было видно, как из-под корпуса лодки из цистерн главного балласта стравливается воздух. При длительных же надводных переходах на атомоходах этого проекта постоянно приходилось поддувать ЦГБ воздухом высокого давления, чтобы поддерживать нормальный дифферент на корму.

Один известный математик как-то заявил своим критикам: «Интегрируйте все, кто может!» Применительно к К-8 ветераны-атомоходчики говорят: «Кто может, пусть попытается сам определить, насколько и как быстро тяжелела у нее корма!»

Кроме этого, вполне естественно, что в условиях лабораторий и кабинетов, может быть, все происшедшее с «восьмеркой» вполне укладывается в определенные рассчитываемые формулы. Но... Теперь представьте лишь на мгновение, в каком состоянии находилось командование аварийного атомохода: внезапность и скоротечность пожара, неимоверный груз ответственности, потрясшая психику массовая и мученическая смерть товарищей и, наконец, самые экстремальные условия существования — все это не могло не сказаться на дееспособности людей. Но кто посмеет их за это осудить...

Из воспоминаний адмирала А.П. Михайловского: «Катастрофу К-8 расследовала правительственная комиссия во главе с адмиралом флота В.А. Касатоновым, которому я представил свой доклад с кратким изложением событий и обстоятельств. Комис-



сия работала долго, собирая и систематизируя факты и версии, скрупулезно проверяя их в ходе следственного эксперимента на однотипной подводной лодке, но, в конце концов, пришла к относительной истине.

Изначальной причиной аварии было признано короткое замыкание в силовых кабельных трассах седьмого отсека, вследствие старения либо механического повреждения их изоляции. Автоматы, защищавшие силовую сеть от перегрузок, сработали, но это, так же как и герметизация отсека, не привело к ликвидации огня, поскольку в районе возникновения вольтовой дуги находилось значительное количество регенеративных патронов, выделяющих при горении огромное количество кислорода.

Возник длительный, многочасовой пожар, приведший к выгоранию сальниковых набивок крупных забортных отверстий, разгерметизации прочного корпуса и постепенному затоплению кормовых отсеков забортной водой, что в свою очередь вызвало потерю продольной остойчивости, а затем катастрофу. Лодка перевернулась на корму и ушла на глубину, где была раздавлена на 5-километровой толщey океана.

«Как все это до идиотизма просто, — думал я, читая скупые строки итогового документа, — и как непохоже на ту трагедию, что разыгралась в Атлантике на борту несчастного корабля».

Впрочем, одним из важнейших, на мой взгляд, результатов работы комиссии был вывод о том, что экипаж подводной лодки, действуя под руководством своего командира в условиях непреодолимой силы, до последней секунды, до конца выполнил свой долг.

— Эти люди достойны самых высоких наград, — докладывал я свое мнение Касатонову.

— Не нашего ума дело, — отвечал Владимир Афанасьевич. — Главком, например, полагает, что награждать людей следует за победу, за безупречное выполнение поставленной задачи, а вовсе не за аварию или тем более катастрофу. Или Вы не согласны?



— Согласен! Но не в катастрофе суть на сей раз, а в образцовом исполнении воинского долга и проявленных при этом мужестве и отваге.

— Не учите меня! И не лезьте поперек батьки в пекло... Вы свою работу закончили? А мне еще в Москве сражаться предстоит, — хлопнул адмирал ладонью по толстой папке с документами. — Поживем — увидим!

Только после того как комиссия укатила в Москву, я получил возможность возвратиться в Западную Лицу, скупно поделиться с женой о том, где был и что делал, а затем приступить к своим прямым обязанностям начальника штаба флотилии.

Маневры «Океан» тем временем продолжались. Сотни подводных лодок и надводных кораблей, десятки частей морской авиации и морской пехоты демонстрировали высокую боевую выучку и способность сил флота решать сложные задачи по защите государственных интересов страны в акваториях трех океанов и одиннадцати морей, но мало кто из них даже подозревал о тех событиях, невольным свидетелем которых пришлось стать мне.

На заключительном этапе учений отряды кораблей флотов нанесли официальные визиты в порты иностранных государств, приурочив это к 25-летию Победы в Великий Отечественной войне. Приказом министра обороны все участники маневров, в том числе и выходившие на плавбазе «Волга, были награждены жетоном «За дальний поход» с подвеской «Океан».

«Это звездный час нашего Главкома в год его шестидесятилетия: не дрогнул, не свернул учения, не проявил растерянности от постигшей беды, — думал я, — но и молчать о происшедшем нельзя. Причины и обстоятельства катастрофы следует тщательно изучить, хотя бы в среде профессионалов-подводников и судостроителей. Ан нет! Надо ждать приказа министра с реакцией правительства».

Впрочем, ждать пришлось недолго. Уже в конце июня мы узнали, что закрытым указом Президиума Верховного Совета СССР все офицеры, мичманы и погибшие матросы экипажа награждены орденом Красной Звезды. Оставшиеся в живых воины срочной



службы награждены медалью Ушакова, а командиру подводной лодки капитану 2-го ранга Всеволоду Борисовичу Бессонову присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно).

«Молодец Главком! Сумел убедить всех там — наверху в необходимости подобного шага, чем еще выше поднял значение флота в системе обороны страны».

А еще через месяц, в самый разгар заполярного лета, когда буйно распустилась зелень в долинах меж гранитных сопок и приближался наш главный праздник — День Военно-Морского Флота, в Западную Лицу пожаловал с визитом директор Адмиралтейского завода Виктор Николаевич Дубровский и главный конструктор подводных лодок второго поколения Георгий Николаевич Чернышев.

Спровоцировал эту поездку Евгений Чернов, в недавнем прошлом являвшийся командиром головной лодки, построенной ленинградскими судостроителями, а принимал именитых гостей «на высшем уровне» командующий флотилией В.С. Шаповалов. К тому времени Дубровский уже носил в петлице медаль лауреата Ленинской премии, а лацкан пиджака Чернышова украшала звезда Героя Социалистического Труда.

В один из дней этого весьма интересного визита ко мне зашел начальник разведки флотилии Владимир Чернявский и положил на стол крупную фотографию, на обратной стороне которого была подклеена компьютерная распечатка на английском языке: «Военно-морской фотоцентр. Вашингтон. Только для служебного пользования. Атлантический океан. 10 апреля 1970 года. Советская атомная подводная лодка класса «N» с видимыми признаками бедствия».

«Да ведь это К-8!» — сверкнула мысль, как только я бросил взгляд на фотографию. Знакомая картина: задранный нос, приоткрытая корма, заливаемая водой, пар в районе седьмого отсека, горстка людей на палубе у захлопнутого люка и на мостике в ограждении рубки. До рокового часа осталось около полутора суток...»



Траур в гарнизоне, праздник в стране

По прибытии в Североморск оставшиеся в живых члены экипажа К-8 были сразу же отправлены в дом отдыха подводников на Щук-озеро, что неподалеку от главной базы Северного флота. Там подводникам оказывалась необходимая медицинская помощь, там же они беседовали с членами Государственной комиссии.

Вспоминает капитан 2-го ранга в запасе Г.А. Симаков: «После прибытия в Североморск мы были отправлены на Щук-озеро. Встретили и разместили там нас хорошо. Обслуживающий персонал оказывал внимание и заботу. Было выдано и новое обмундирование взамен утонувшего вместе с лодкой: кители, шинели, ботинки и т.д. К сожалению, потом я узнал, что все выданные нам вещи были записаны в вещевую карточку, будто я получил их не в 1970-м, а в 1972 году, то есть по срокам выдачи нового аттестата. Разумеется, это было довольно обидно. Организовали нам и встречу с министром обороны и главкомом. Собрали всех в ДОФе. Вначале сделали сообщения об аварии и ее причинах. Интересно, что Гречко все время спрашивал: «Так почему же погибла лодка?» Ему отвечают: «Из-за потери продольной остойчивости!» Он кивает головой, а через минуту снова спрашивает: «Так почему же все-таки погибла лодка?» Так повторялось несколько раз. К нашему удивлению, мы так и не услышали из уст министра обороны хотя бы слово сожаления по погибшим. Все время говорили только о лодке, а не о людях. Наш замполит Анисов попросил слова и заявил, что экипаж просит, чтобы его не расформировывали, а на нашей основе сформировали новый. Горшков поморщился, а Гречко сказал, что это нецелесообразно и экипаж будет расформирован. Так и произошло. Часть матросов сразу же уволили в запас, часть перевели в различные береговые части. Офицерам предложили новые должности, при этом, правда, учитывали и наше желание».

Тем временем в Гренихе уже оповещали жен офицеров и мичманов о смерти их мужей. Текст официального извещения, утвержденный лично главкомом ВМФ, был более чем лаконичен: «Ваш муж,



выполняя боевую задачу, погиб и захоронен в море». Как всегда, не обошлось и без головоутиательства. Перепутав квартиры, одной из женщин, только несколько дней назад проводившей мужа в море, сообщили о его смерти. Пока откачивали ее от обморока, вернулся домой и муж. Едва пришедшая в себя супруга при виде живого и невредимого мужа снова лишилась сознания...

Жену капитан-лейтенанта Симакова, которая в то время была в Москве, вообще никто ни о чем не информировал. О гибели лодки она узнала из передачи радио Би-би-си... И хотя англичане никаких подробностей не сообщали, женщина сердцем поняла, что это «ее» лодка, и, бросив все, выехала на Север.

У мичмана Устенко, не имевшего ни жены, ни детей, в Гремике осталась лишь престарелая одинокая мать, для которой сын был единственной отрадой в жизни...

А начальство уже требовало донесения об итогах оповещения вдов и настроения в гарнизоне. Документ, что отправили местные политработники, наверное, знает себе немного равных по циничности и откровенно издевательскому отношению к людям. Поверить, что писалось это нормальными людьми, просто невозможно! Вот как подводили итог своей «оповестительской деятельности» в гарнизоне доносители: «Весть о гибели мужей и отцов в семьях воспринята с пониманием. Горечь утраты переносится мужественно. Неправильных настроений, высказываний среди жителей поселка нет...» Что можно здесь еще сказать!

Вспоминает капитан 2-го ранга в запасе Г.А. Симаков: «Самым тяжелым моментом для оставшихся в живых стало возвращение в Гремикху после Щук-озера. В Гремикху прибыли на сторожевом корабле. С нами на корабле были и две женщины: моя жена и супруга покойного Чудинова. Как пришли в Гремикху, я и жена сразу же пошли к супруге Коли Ясько, которая все еще не верила в смерть мужа. И только увидев меня, она сказала: «Ну вот, теперь я уже точно знаю, что Николаша погиб».

Встречи с женами, семьями погибших, да и само пребывание в Гремикхе стали настоящим психологическим кошмаром. Приходилось постоянно рассказывать при каждой встрече, как и где



погиб муж, эти рассказы то и дело приводили к срывам, которые заглушали спиртом. Затем началась отправка семей на Большую землю к новому месту жительства. Каждый отъезд был, как новые похороны, — это тоже было очень тяжело. Но жизнь и служба продолжались. Были выходы в море. В одном из них должен был участвовать и я, но в последний момент меня заменил мой товарищ по К-8 Герасименко. Через день или два лодка вернулась, и Герасименко сразу же с ней отправили. При встрече офицеры этой лодки говорили мне, что он все время нервно оглядывался по сторонам, будучи в постоянном ожидании пожара, любую команду воспринимал очень нервно. Пытались отправить в море и командира нашей электромеханической службы капитана 2-го ранга Пашина, но все же, наверное, у командования заговорила совесть, и его оставили на берегу. Все эти действия очень своеобразно характеризуют заботу командования об оставшихся в живых и их моральном состоянии.

Через некоторое время офицеров и мичманов отправили в отпуск. После прибытия из отпуска мы приняли участие в закладке камня на месте будущего памятника нашим погибшим товарищам. К сожалению, на открытие самого памятника пригласить оставшихся в живых членов экипажа, жен и детей погибших командование флотом так и не отважилось. Очень жаль, что этого не случилось, я так до сих пор и не смог положить цветы и склонить голову у памятника своим друзьям...»

На начавшемся несколько недель спустя XVI съезде ВЛКСМ делегаты почтили минутой молчания память секретаря комсомольского бюро К-8 старшины 1-й статьи Леонида Чекмарева, делегата съезда от Мурманской области...

Из воспоминаний отца: «По возвращении в Грениху у оставшихся в живых членов экипажа К-8 сразу же встал вопрос: как оповещать родителей погибших матросов? Ведь они жили по всему Советскому Союзу! Решено было не ограничиваться казенным письменным извещением, как было официально предусмотрено, а послать в поездку по стране для этой цели несколько офицеров. Денег, естественно, никто нам на это выделять не собирался. Финансисты



сослались на отсутствие соответствующей статьи, командование флотом тоже скромно промолчало. Тогда мы, офицеры и сверхсрочники, решили сами собрать необходимые деньги. Каждый отдал от 10 до 15 % своего месячного денежного содержания, и наши представители разъехались для выполнения своей тяжелой, но необходимой миссии. Естественно, что когда они вернулись, мы расспрашивали о том, как прошло оповещение. Ответ был таков, что наиболее страшными для родителей были два момента. Прежде всего, конечно, шок после известия о смерти сына, а затем безысходное отчаяние, как жить дальше после потери кормильца, ведь одиноких матерей и попросту престарелых родителей, для которых сын был единственным светом в окошке и надеждой в старости, было большинство...»

О трагедии К-8 было велено молчать. В те дни страна праздновала 100-летие со дня рождения В.И. Ленина, и было решено не омрачать юбилей вождя трагедией атомхода. Что ж, может быть, с государственной точки зрения все тогда было сделано правильно. Однако тем, кто потерял своих родных и близких в глубинах Атлантики, так не казалось.

Мы помним вас, ребята!

Почти четверть века длилось молчание о трагедии в Бискайском заливе. Только в 1994 году удалось приподнять на страницах прессы завесу тайны военному журналисту Сергею Быстрову и автору этой книги. Первые же статьи вызвали множество писем от тех, кого судьба в те или иные годы сводила с К-8. Нельзя равнодушно читать эти строки. Вот лишь два письма.

Пишет вдова штурмана К-8 Галина Павловна Шмакова: «Прошло уже 23 года... Но трагические события апреля 1970 года снова заставили вернуть память в те годы. Столько лет разрозненные воспоминания терзали души таких, как я, вдов, родителей и родственников.

Моему мужу Николаю Шмакову — старшему лейтенанту, первому штурману, отправившемуся в первое и последнее автоном-



ное плавание, было всего 26 лет... Нашей дочери исполнилось всего 9 месяцев, когда мы расстались с мужем. И я никогда не могла подумать, представить, что встречи больше не будет...

Представить жизнь в северном гарнизоне не каждый может. Полярная ночь, ветра, отсутствие горячей воды, сложные жилищные условия, а для маленьких детей и нехватка молока — это не экзотика. Но вспоминая жизнь на Севере, я помню и другое — радость встреч, когда возвращался муж со службы, друзей тех лет... Были молодость и счастье! Кажется, что все это было только вчера.

Я помню, как плакала Лида Деревянко, когда до трагедии было еще далеко, говоря, что она чувствует, что «наши не вернуться, что-то случится». Странное предчувствие. Я помню, как 12 апреля 1970 года в минуты гибели моего мужа я проснулась от страшного сна. Сон — я вижу через приоткрытую дверь свет в другой комнате, там ходит мой муж, что-то переставляет. А я ему говорю, чтобы он выключил свет и лег в постель, — и странный холод пронзил меня в тот момент. Я проснулась. И с этой минуты меня не покидала тревога. В этот день наша дочь начала ходить самостоятельно. А этих минут так ждал ее отец! В этот день наши друзья, собравшись в квартире В. Подоприморы, говорили, успокаивая меня, что сон — это следствие моих мыслей и ожидания.

Из окон нашей квартиры были видны на причале огни подводных лодок. Каждый вечер я считала их. И накануне того страшного дня, через неделю после их гибели, я вдруг обнаружила лишние огни. Что это? Пришла лодка? Ведь мы еще ничего не знали. Мы готовились к радостной встрече. Оказалось, что это не лодка. А утром... Это страшно, когда тебе говорят: «Ваш муж, выполняя боевую задачу, погиб и захоронен в море». Я не верила, не верила много лет!

Уезжая в Новосибирск, где жили его родственники, я надеялась, что произошла ошибка, что раз уж осталась в живых часть экипажа, то мой муж должен жить.

Я вечно помню его последние слова в письме, которое он прислал, как и большинство его товарищей, со Средиземного



моря: «Галя, береги Женьку — нашу любовь, береги себя. А я уж по мере возможности тоже постараюсь, как все, сама же знаешь. В нашем альбоме выпускном по этому поводу есть хорошие слова Гаджиева: «Нигде нет и не может быть такого равенства перед лицом смерти, как среди экипажа подводной лодки, на которой либо все побеждают, либо все погибают». А наш девиз тоже не должен меркнуть: «И в беде, и в радости, и в горе только чуточку прищурь глаза...» И только так!»

Эти слова письма из глубины моря были напутствием на всю дальнейшую жизнь и действительно поддерживали всю жизнь. Сколько оказалось причастных к этой трагедии! Не счесть, ибо за фамилиями на обелиске — семьи, родственники, друзья. А приказ главкома был: спасать корабль, а потом людей!

Я благодарна друзьям, которые долго поддерживали меня письмами... Следы К-8 я искала всюду — в Балтийске, Владивостоке, Баку, Ессентуках, Москве, Ленинграде, на встречах с друзьями мужа. И вот спустя 23 года они появились в газете «Труд». Очень тяжело читать и снова переживать те страшные минуты. Но спасибо С. Быстрову и Вл. Шигину, которые своими статьями заставили многих вспомнить о героизме экипажа К-8. Сколько сломанных жизней, разбитых надежд! Мужественный, смелый экипаж. 52 человека были. И их нет! Осталась память о них. Был открыт обелиск на Севере. Сколько же слез пролито многими, кто получил фотографии открытия обелиска и кто не был на открытии. Но почему? Почему не пригласили нас на это открытие? Я думаю, что каждый причастный к трагедии К-8 полетел бы в то время на Север.

Не знаю, как сложились судьбы у таких, как я. У меня появились новые друзья, которые спасли меня, поддерживали родственники, работа заставляла стойко держаться. Ведь на руках осталась маленькая дочь, которую надо было вырастить, воспитать, дать образование, а одной это сделать нелегко. Трудные годы, и нелегкими они были, я думаю, не только для меня. Сейчас я директор одной из новосибирских школ. Я благодарна и коллективу моих учителей, которые поддерживали меня в трудное время.



Но все ли сделало правительство, Министерство обороны? Ведь потеряны для страны молодые, умные, полные сил ребята! Кто восполнит горечь утраты женам, родителям, детям?»

Из письма бывшего члена экипажа К-8 старшины 1-й статьи запаса Петра Федоровича Величко: «Прочитал вашу статью... и был глубоко потрясен, что наша лодка погибла! Я прослужил на ней с 1961 по 1964 год включительно, последние два года был старшиной команды машинистов спец-трюмных энергоустановок. Командир у нас был капитан 2-го ранга Андросов — очень умный, грамотный, наш человек и отец. До сих пор Вас вспоминаю добрым словом. Старшим помощником у нас тогда был Каширский, а до этого у нас же он был замполитом. Командиром дивизии был капитан 3-го ранга Ю. Белов, которого мы все уважали и любили, как человека и большого специалиста своего дела. Из старшинского состава я помню: Матросова, Рудь Володю, Сашу Грицацуева, Юру Федорова, Щербакова Анатолия, Подлатова, Васильева и Яшку-кока, остальных не помню, ведь прошло почти тридцать лет.

Так случилось, что перед самой демобилизацией меня послали на учение в море на подлодке К-11 аналогичного проекта, а когда мы пришли, то моих товарищей уже демобилизовали, и я не знаю их адресов до сих пор. После демобилизации мне пришлось поработать в НИИ атомных реакторов г. Мелекесса и на Камчатке ремонтировал две атомные лодки. Теперь мне 52 года. Два года как на пенсии. А снится она мне (подлодка) чуть ли не каждый день. Все трудности гражданской жизни кажутся мелочами по сравнению с теми, которые мы перенесли, когда служили на К-8.

Я несколько раз, будучи уже на гражданке, поздравлял экипаж К-8 с праздником нашим военным, но ответа не получал ни от кого и теперь из газеты узнал, что она почти через пять с половиной лет погибла. Честно признаюсь, я рыдал так, как не плакал над родителями. Как бы мне хотелось встретиться с товарищами, хотя бы с некоторыми из них, ведь у нас, конечно, есть что вспомнить... Мы давали подписку на 20 лет молчать, а теперь-то другое время! Прочитал в статье, что члены экипажа К-8 мечтают установить в Ленинградском соборе мраморную



плиту с именами павших. Так неужели мы, которые демобилизовались раньше, останемся в стороне! Конечно, нет, я уверен, что все, прочитав статью, были ошеломлены этим событием... Когда моя жена Валя, прочитав газету «Комсомольская правда», в которой сообщалось о встрече моряков-подводников с подлодки К-19 на Кузьминском кладбище в городе Москве, спросила: «Петя, тебя это, кажется, не касается?» — я ответил: «Как это не касается! Мы же ее спасали! Тогда, во время моей службы, она тоже потерпела страшную аварию и нам ее удалось спасти и прибуксировать в базу». Я поехал в Москву с сыном, хотя работал тогда на шахте. Но тогда со своего экипажа я никого не встретил... Помогите, пожалуйста, может, кто-нибудь еще ищет! Мой адрес: Ростовская область, город Шахты, 16, улица Сельская, дом 52, Величко П. Ф.».

Почти четверть века длилось забвение подвига моряков К-8.

Однако, несмотря на запреты и умолчания, все эти долгие годы ходили по рукам стихи самодеятельных поэтов, стихи, посвященные К-8.

Мы на той широте и на той долготе,
Только робко Атлантика лижет борта,
Но погода не та да и воды не те —
Тишина над водой, полный штиль — красота!

За бортом, как слеза, голубая вода
И веселого солнца играют лучи.
От недавнего здесь не осталось следа,
Только сердце о прошлом истошно кричит.

Это было апрельским трагическим днем.
Дым угарный людей по отсекам косил,
Трое суток боролись ребята с огнем,
На четвертые уж выбивались из сил.

И тогда, словно смерч, налетел ураган.
И Атлантика вздыбилась, словно стена.
Как взбесившийся зверь, бушевал океан,
Все безумство на лодку обрушив сполна.



Грозно волны разинули жадные рты,
Будто дан им приказ: «Ничего не жалеть!»
Окаянная сила ломала хребты
Даже самых могучих стальных кораблей.

Но ползли, ползли океана валы,
А в пучине бездонной могильно темно.
Оголенные ветры упрямы и злы,
И подводная лодка уходит на дно.

В небе желтой разлукой застыла луна,
И вода океана свинцово густа,
И над лодкой росла и росла глубина,
Прогибалась шпангоуты тяжесть пласта.

Разве может такое забыть человек?
От подводного стога леденеет душа.
Это море ворвалось в центральный отсек,
Переборки стальные со злобой круша.

От огромного горя немеют уста,
И с надрывом стучат ошалело сердца.
Лишь моряцкая совесть кристально чиста:
Все погибли, но выполнили долг до конца.

* * *

В судьбах кораблей, как и в судьбах людей, бывает много совпадений. Однако в судьбе К-8 эти совпадения носят почти мистический характер. Таинственные незримые роковые нити связали ее с другой атомной подводной лодкой, чья судьба была столь же трагична...

Военно-морской флаг был поднят на третьей советской атомной субмарине К-8 31 декабря 1959 года, а всего двенадцатью днями раньше на противоположном берегу Атлантики флаг был поднят на американской атомной подводной лодке «Скорпион».



Прошло несколько лет, и вот однажды, выйдя в полигон для отработки курсовой задачи, К-8 обнаружила, что рядом с ней маневрирует неизвестная атомная лодка. Какое-то время обе лодки находились в пределах взаимного прослушивания друг друга гидроакустическими станциями, затем неизвестная лодка ушла. Когда же после возвращения в базу командир К-8 доложил об имевшем место гидроакустическом контакте, то ему сообщили, что, по данным агентурной разведки, «неизвестная подводная лодка» была атомной подводной лодкой ВМС США «Скорпион». Так судьбы двух атомоходов, пересекаясь на боевых курсах, оставили первый таинственный след.

В 1965 году К-8 выполняла стрельбу боевой торпедой, и та внезапно навелась на самую стрелявшую подводную лодку. От гибели К-8 тогда спасла лишь быстрота действий командира и экипажа. На этот раз «восьмерке» удалось перехитрить судьбу! Но это не удастся сделать «Скорпиону»!

Спустя три года «Скорпион» уходит на свою первую боевую службу в Средиземное море. И хотя в период плавания по Средиземному морю на самом «Скорпионе» никаких происшествий не случилось, на душе американских подводников было тяжело. В это время недалеко от них у побережья Тулона внезапно погибла со всем экипажем французская подводная лодка, унеся навечно в пучину и тайну своей гибели. Но на обратном пути «Скорпион» внезапно пропадает. Береговые акустические станции зафиксировали лишь страшный подводный взрыв. К месту предполагаемой катастрофы устремились спасательные суда, но все было напрасно: ни лодки, ни одного из полутора сотен членов экипажа спасти не удалось.

Прошли многие годы, пока Пентагон наконец не раскрыл тайну гибели американского атомохода. «Скорпион» убила его же собственная торпеда, которая внезапно развернулась в сторону подводной лодки, точно так же, как это было тремя годами раньше на К-8!

Через два года после гибели «Скорпиона» советский атомоход К-8 отправился в свой первый (и, как оказалось, последний) поход в Средиземное море. Едва советские подводники преодолели Гибралтар, как Средиземноморье потрясла катастрофа — у побережья Тулона таинственно гибнет французская подводная лодка «Эридис»,



того же проекта, что и погибшая два года назад «Сибилла». Поразительно, что обе французские субмарины пропали практически в одном и том же районе...

Как и «Скорпион», К-8 успешно выполнила свою задачу в Средиземном море. Когда же, выйдя в Атлантику, она достигла района гибели «Скорпиона», на ней произошел пожар, а после трех суток отчаянной борьбы подводная лодка гибнет, опустившись на океанское дно в каких-нибудь трехстах милях от американского атомохода. Зловещий рок, погубивший две атомные субмарины, словно удовлетворенный полученной жертвой, затаился на много лет, затаился, чтобы вновь явить людям таинственную связь времен и событий.

12 апреля 1989 года неподалеку от острова Медвежий потерпела аварию и затонула советская подводная лодка «Комсомолец». И тогда многие вновь вспомнили несчастливую К-8, а вспомнив, невольно вздрогнули: уж больно много было у той давней катастрофы совпадений с канувшим в пучину «Комсомольцем», совпадений как вполне объяснимых, так и тех, что нельзя объяснить ничем...

Трагедия «Комсомольца» произошла почти день в день гибели К-8. Много совпадений выявляется и дальше! Обе лодки потерпели аварию, возвращаясь с боевой службы. На обеих пожар начался в кормовых отсеках, на обеих экипажи, борясь за живучесть, отходили все дальше и дальше в носовые отсеки. В обоих случаях причиной гибели стала потеря продольной остойчивости вследствие затопления кормовых отсеков из-за попадания в них забортной воды через отверстия выгоревших от пожара сальников.

В обоих случаях командиры атомоходов погибли, до конца оставаясь на борту своих кораблей. В обоих случаях старшими на борту были люди в одинаковой должности — заместители командиров дивизий подводных лодок. В обоих случаях замкомдивы остались живы.

Но и это не все! На обоих атомоходах были подводники со схожими фамилиями: в обоих случаях одни спаслись, другие погибли. Так, спаслись бывший на К-8 старшина Колойда и бывший на «Комсомольце» капитан 1-го ранга Коляда, погибли бывший на К-8 старший лейтенант Шостаковский и бывший на «Комсомольце» лейтенант Шостак...



Фамилия Шостак вообще отмечена на отечественном флоте особой печатью трагичности. Первый обладатель ее, знаменитый ушаковский капитан 1-го ранга Иван Шостак, герой Средиземноморской кампании 1798—1800 годов, погиб неподалеку от Севастополя на линейном корабле «Тольская Богородица» в шторм. Шостаковский — фамилия замполита печально известного линкора «Новороссийск», перевернувшегося в Севастопольской бухте. Севастопольцами и выпускниками Севастопольского высшего военно-морского училища были и погибшие на К-8 и «Комсомольце» старший лейтенант Шостаковский и лейтенант Шостак. Что это? Совпадение или нечто иное?

В процессе работы над книгой автор советовался по поводу всех этих совпадений со многими моряками, писателями и журналистами. Все удивлялись, некоторые пытались отыскать какие-то свои «таинственные связи». Предпринял такую попытку и знакомый автору журналист Сергей Птичкин. И хотя автор книги не разделяет предложенную Птичкиным цифровую каббалистику, он все же счел необходимым познакомить читателей и с такой точкой зрения на таинственную связь судеб К-8 и «Комсомольца». Итак, С. Птичкин пишет: «...Самое удивительное — цифровая символика, в которой, словно в криптограмме, зашифрована страшная тайна... В послевоенный период у нас погибло 7 подводных лодок, из них три — атомные. К-8 был третьим по счету атомоходом, спущенным на воду в СССР, и судьбой ему уготовано было открыть трагический отсчет АПЛ, поглощенных морской стихией. А последняя лодка, седьмая по общему счету, — «Комсомолец». Но ведь у этой лодки тоже был свой тактический номер, а именно К-278. Вдумайтесь в эти цифры! Двойка! Семерка! Восьмерка! К-8 — первая торпедная лодка — затонула в результате пожара, начавшегося 8 апреля в 7-м отсеке. А когда должен был случиться аналогичный пожар на следующей атомной торпедной подводной лодке?

Теперь-то мы знаем — трагедия произошла 7 апреля восьмидесят девятого и пожар начался в седьмом (!) отсеке... К-278... Вторая катастрофа после К-8, а дата ее в средней цифре...

Если сложить двойку и восьмерку, умножить сумму на среднюю цифру, то получится 70 — год гибели К-8. Если сложить первые две



и перенести их сумму за восьмерку, то получим 89 — год гибели К-278 — «Комсомолец»...»

Вот что думает по поводу совпадений бывший главнокомандующий ВМФ СССР и России адмирал флота В.Н. Чернавин: «...Многое до странности повторилось в тех трагедиях — почти один к одному. Командиры обоих кораблей (как и их старшие начальники, находившиеся на борту) однозначно исключали возможность потери плавучести. (Потеря плавучести явилась полнейшей неожиданностью для обоих экипажей.) Первопричиной обеих катастроф стал пожар, но отнюдь не повреждения (типа пробоины) корпуса. Личный состав загодя, тщательно не готовился к тому, чтобы при необходимости покинуть корабль. Даже уцелевшие индивидуальные средства спасения не были использованы полностью, хотя объективности ради надо сказать, что и возможности вынести их на заливаемую водой верхнюю палубу почти не было.

Разные люди служили на тех двух лодках, различна была конструкция кораблей. Общее одно — роковая судьба, неизбежное горе матерей, отцов, жен, осиротевших детей... А еще — удивительный героизм и стойкость моряков, ставших примером для всех нас, ныне живущих...»

Возможно, что все множество совпадений, приведенных выше, кому-то покажется лишь цепью невероятных случайностей. К тому же вполне понятно, что во всех случаях возникновения пожаров и происшедших катастроф имелись вполне материальные причины, а компетентные комиссии дотошно разобрались во всех деталях. И все же порой приходит ощущение, что за всеми многочисленными морскими трагедиями сокрыта какая-то великая тайна Океана, тайна, которую человечеству еще не дано раскрыть...

* * *

Прошло совсем немного времени, и в Гремике не осталось ни одного из тех, кто участвовал в последнем походе К-8, — офицеры и мичманы разъехались к новым местам службы, матросы уволились в запас. Вдовам, согласно специальному постановлению правительства, предоставили возможность выбрать для проживания любой из городов Советского Союза и обеспечили там жильем, назначили



пенсии. Правда, и здесь не обошлось без «ложки дегтя». Жилье давали далеко не лучшее, а пенсии — мизерные. К слову сказать, вдове капитана 2-го ранга Бессонова квартиру в Ленинграде так и не дали, она получила ее от директора предприятия, где работала. Говорят, что он, сам бывший моряк, был потрясен, узнав, что вдова Героя Советского Союза вынуждена ютиться в каком-то углу, и тут же выделил ей жилье из своих фондов.

Прошли годы. Давно уже в Греховском гарнизоне улицы носят имена Всеволода Бессонова и Арсения Соловья, давно высится на сопке памятник погибшим подводникам, запечатлевший спасение корабельным врачом больного моряка. И для нового поколения события далекого семидесятого года уже стали достоянием истории.

Судьба разбросала по всей стране и членов экипажа «восьмерки». Выросли дети. Время неумолимо, а потому труднее с каждым годом собираться ветеранам 12 апреля на традиционный вечер памяти в Ленинграде. Но ежегодно в день гибели своего корабля все они вновь собрались вместе, чтобы помянуть своих боевых друзей, тех, кто исполнил до конца свой долг перед Отечеством, пал, но не отступил, не струсил, оставшись до последних мгновений своей жизни верными присяге, долгу и чести. Долгие годы это приходилось делать неофициально у кого-нибудь на квартире. Слава Богу, теперь можно собираться открыто... Ежегодно старается побывать в далекой заснеженной Греховке вдова капитана 3-го ранга Хославского, другие вдовы. Верны подводному братству ветераны К-8 вице-адмирал Фалеев, капитан 2-го ранга в отставке Симаков, капитан 1-го ранга в отставке Поляков. Не так давно ушел из жизни прекрасный человек, очень помогший мне в написании этой книги, бывший командир электро-навигационной группы К-8 капитан 1-го ранга в отставке Петров. Увы, время неумолимо...

Вспомним еще раз поименно всех, погибших, но не оставивших своих боевых постов! Вспомним и поклонимся за то, что они были!



Капитан 2-го ранга **БЕССОНОВ Всеволод Борисович**
Капитан 2-го ранга **ТКАЧЕВ Виктор Антонович**
Капитан 3-го ранга **РУБЕКО Владимир Петрович**
Капитан 3-го ранга **ХАСЛАВСКИЙ Валентин Григорьевич**
Капитан-лейтенант **ЛИСИН Анатолий Иванович**
Капитан-лейтенант **ПОЛИКАРПОВ Анатолий Васильевич**
Капитан-лейтенант **ЧУДИНОВ Александр Сергеевич**
Капитан медслужбы **СОЛОВЕЙ Арсений Мефодьевич**
Капитан-лейтенант **КУЗНЕЧЕНКО Игорь Владимирович**
Капитан-лейтенант **ЯСЬКО Николай Филиппович**
Старший лейтенант **ГУСЕВ Мстислав Васильевич**
Старший лейтенант **ЛАВРИНЕНКО Анатолий Николаевич**
Старший лейтенант **ПОЛЕТАЕВ Юрий Петрович**
Старший лейтенант **ШМАКОВ Николай Петрович**
Ст. лейтенант **ШОСТАКОВСКИЙ Георгий Вячеславович**
Старший лейтенант **ЧУГУНОВ Геннадий Николаевич**
Лейтенант **ШАБАНОВ Владимир Александрович**
Лейтенант **ШЕВЦОВ Владимир Иванович**
Мичман **БЛЕЩЕНКОВ Анатолий Иванович**
Мичман **ДЕРЕВЯНКО Леонид Николаевич**
Мичман **ЕРМАКОВИЧ Павел Степанович**
Мичман **КУЛАКОВ Виктор Григорьевич**
Мичман **МАЕВСКИЙ Виктор Иванович**
Мичман **МАРТЫНОВ Леонид Федорович**
Мичман **ПЕТРОВ Евгений Александрович**
Мичман **УСТЕНКО Алексей Антонович**
Главный старшина **ДОБРЫНИН Вячеслав Иванович**
Главный старшина **ЛЕОНОВ Виталий Васильевич**
Главный старшина **САВОНИК Василий Васильевич**
Старшина 1-й статьи **БУСАРЕВ Александр Сергеевич**
Старшина 1-й статьи **ФЕДОРОВ Евгений Петрович**
Старшина 1-й статьи **ЧЕКМАРЕВ Леонид Бенедиктович**
Старшина 2-й статьи **ГАТАУЛИН Рудольф Гатоуллинович**
Старший матрос **АСТАХОВ Виктор Николаевич**
Старший матрос **БУРЦЕВ Николай Степанович**
Старший матрос **ИНАМУКОВ Башир Ильясович**



Старший матрос **КИРИН Александр Михайлович**
Старший матрос **КОЛЕСНИКОВ Валентин Александрович**
Старший матрос **КОМКОВ Николай Александрович**
Старший матрос **КУЛАКОВ Анатолий Александрович**
Старший матрос **МАШУТА Юрий Алексеевич**
Старший матрос **МИЩЕНКО Виктор Михайлович**
Старший матрос **ПАНЬКОВ Евгений Викторович**
Матрос **ДЕВЯТКИН Виктор Николаевич**
Матрос **КОРОВИН Николай Михайлович**
Матрос **КУЗОВКОВ Вячеслав Иванович**
Матрос **КУЛЬШ Александр Сергеевич**
Матрос **ПЕЧЕРСКИХ Юрий Филатович**
Матрос **САМСОНОВ Евгений Алексеевич**
Матрос **ФРЕШЕР Константин Густавович**
Матрос **ФРОЛОВ Владимир Федорович**
Матрос **ШИШАЕВ Александр Петрович**

СОДЕРЖАНИЕ

НЕ ПРЕДАННЫЕ ЗАБВЕНИЮ.....	3
ВЕНОК НА ВОЛНЕ.....	40
ТАЙНА ИСЧЕЗНУВШЕЙ «ЩУКИ».....	94
НАД БЕЗДНОЙ.....	172
РЕКВИЕМ К-8.....	257

Научно-популярное издание

Морская летопись

Шигин Владимир Виленович

«СПАСИТЕ НАШИ ДУШИ!»

Неизвестные страницы истории
советского ВМФ

Выпускающий редактор Н.М. Смирнов

Корректор Е.Ю. Таскон

Верстка С.Б. Буславский

Художественное оформление Д.В. Грушин

ООО «Издательский дом «Вече»

Почтовый адрес:

129348, г. Москва, ул. Красной Сосны, д. 24, а/я 63.

Фактический адрес:

127549, г. Москва, Алтуфьевское шоссе, д. 48, корпус 1.

Тел.: (499) 940-48-71, (499) 940-48-72, 940-48-73.

Санитарно-эпидемиологическое заключение

№ 77.99.60.953.Д.000452.01.09 от 27.01.2009 г.

E-mail: veche@veche.ru

<http://www.veche.ru>

Подписано в печать 22.10.2009. Формат 84×108 1/32.
Гарнитура «LazurskiC». Печать офсетная. Бумага газетная.
Печ. л. 12,5. Тираж 5000 экз. Заказ № 11120.

Отпечатано с предоставленных диапозитивов
в ОАО «Тульская типография». 300600, г. Тула, пр. Ленина, 109.



Морская летопись

Немало драм и трагедий, постигших советский Военно-морской флот, несправедливо забыто. Среди них — гибель минного заградителя «Ворошиловск» в 1950 году при выгрузке мин у острова Русский, подводной лодки М-200, столкнувшейся в 1956 году с эскадренным миноносцем «Статный», загадочное исчезновение подводной лодки С-117 и всего экипажа во время учений в 1956 году, драматический поход 69-й бригады подводных лодок Северного флота на Кубу в 1962 году, таинственная гибель атомной подводной лодки К-8 во время учений «Океан-70» около Азорских островов в 1970 году...

Об этом и многом другом рассказывает в книге писателя и журналиста, капитана 1-го ранга Владимира Шигина.

ISBN 978-5-9533-4359-6

