

# НЕИЗВЕСТНЫЕ СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ СОВЕТСКОГО ФЛОТА



КОСМИЧЕСКАЯ  
ПОГОНЯ НА  
ДОКОНЦЕ  
ВОЙНЫ



**XX** военные  
тайны  
века

**В.В. ШИГИН**

**Владимир Виленович Шигин**  
**Неизвестные страницы**  
**истории советского флота**  
Серия «Военные тайны XX века»

*Текст предоставлен издательством  
Неизвестные страницы истории советского флота / В.В. Шигин. :  
Вече; Москва; 2012  
ISBN 978-5-4444-0564-2*

### **Аннотация**

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.

# Содержание

Не преданные забвению	5
«Котик», ставший «Ворошиловском»	6
Корабль и его экипаж	14
Казалось, ничего не предвещало беды	21
Катастрофа, подвиги и их герои	27
Расследование обстоятельств трагедии	49
Восстановление справедливости	60
Венок на волне	64
Ее назвали «Местью»	66
Преддверие беды	72
Таран	79
Спасательная операция	91
Трагедия первого отсека	109
Что же произошло?	117
Расследование, суд, погребение...	135
Возвращенная из небытия М-351	144
Памятник на чужой земле	149
Тайна исчезнувшей «щуки»	152
Самая знаменитая лодка Страны Советов	153
Конец ознакомительного фрагмента.	161

# Владимир Шигин

## Неизвестные страницы истории советского флота

©Шигин В.В., 2012

©ООО «Издательство «Вече», 2012

*Все права защищены. Никакая часть электронной версии этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для частного и публичного использования без письменного разрешения владельца авторских прав.*

# Не преданные забвению

*Мне снился брандер, тонущий кормою,  
А на корме тяжёлый 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 невдалеке 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 ак-

тивное 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 всюю 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 за-

вод, 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 ко-



мандование Тихоокеанского флота уже всю ставило оборонительные минные заграждения. Причина столь массивных постановок вполне объяснима: вот-вот должна была начаться война, а боевые возможности малочисленного ТО-Фа 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 подорвался. 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 «Ворошиловска».

Завершив одну из своих минных постановок, минзаг направлялся 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! Од-

нако 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 навытяжку 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, Ар-

каша, 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, чудак, 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 застаивался. Дел у него хватало! Днем и ночью «Ворошиловск» ставил оборонительные минные заграждения, прикрывая подходы к дальневосточному побережью. Ведь со-

всем 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 ждали скорый вывод в резерв и медленная смерть под огненным жалом автотена. 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 войной. 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 выполнения 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 представляли 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. Исполнитель, 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 худ-

шим? 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, потом своим и мозолями зарабатывали приз главнокомандующего, 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 былые 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 ко-

рабля 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 долж-

на 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 относительно приспособлен к погрузке и выгрузке мин. Причем устаревшие 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 Владивосток-

ской 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 выгрузки 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 «Вороши-



ловске» 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 ударилась 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 ударилась 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 горячей 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-го 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 хватали 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 прика-

зу 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. Кажалось, 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 рабо-



ты на кораблях. Пользовался авторитетом у личного состава. Проявлял повседневную заботу о личном составе и хорошо планировал политическое обеспечение по выполнению задач боевой подготовки. Умел мобилизовать 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 артдивизиона 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 артдивизиона 9-го зенитного артполка 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 артдивизиона: «... 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 артдивизиона: «... 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-го ранга Дерипаско во время пожара находился вблизи командира корабля и лично руководил действиями оставшихся на корабле людей». В этих трех строках все: 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 были 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 неверо-

ятные 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 минзаг так и не успели, зато успели другое – оттащить все бывшие неподалеку от него мины на безопасное расстояние. Сам же командир покинуть палубы гибнущего минзага 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 выскакать 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 откатили 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 горящие 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 поверхно-

сти 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 контуженые, 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. Спасла 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 находились я, Тараненко и Каширин. Произошел первый взрыв в машине. Все магистральи 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 Фещенко. 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. Фещенко 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 командир 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 громыкнуло, 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 упросил взять меня на катер, на котором убывал к месту происшествия 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 бе-

регу 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 упреки 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 ме-

решились “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 (погибших 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 Енгалычева: «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 встре-

чался 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 ко-

мандующему, 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 негодование, 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 невинные.

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 взыска-

кания, 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 mine 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 нарушениях 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 невинность команды. Будучи же людьми глубоко порядочными и справедливыми, они и вступили в отчаянную схватку с московской командой, приехавшей не столько разбираться в суще-

стве 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, перебираание 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 затонув-



шего 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 пробоины 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 пробоину 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-го 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 подождла, 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 бо-

е припас 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 Главкомандующего ВМФ РФ адмирала И.В. Касатонова командирам в/ч... капитану 1-го ранга Ермакову А.И. и капитану 1-го ранга Гилядзинову 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 вдосталь было безответственности и разгильдяйства!» Думаю, что столь однозначная оценка событий, связанных с гибелью подводной лодки М-200, не совсем правомочна. Да, разумеется, была безот-



ветственность 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 назвали «Местью»

Заканчивался 1956 год. Страна стояла на пороге больших свершений. Был запущен в космос первый искусственный спутник Земли, осваивалась целина, всюю 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 Лиепаяу. 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 Лиепаяу, корабли могли на протяжении всей зимы заниматься полнокровной боевой подготовкой.

Итак, 12 ноября командующий подводными силами Балтийского флота контр-адмирал Кучеренко сообщил теле-

граммой 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 Лиепая 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 Лиепая.

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 присво-

или и имя, символизирующее ее предназначение. Отныне она стала именоваться «Мечь». 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 “Мечь”. 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 фло-

та. 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 «Мечь» прибыла в Полярное и уже в декабре 1943 года совершила свой первый боевой поход, который не принес результатов. Под командованием Тураева «Мечь» 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 «Мечь» совершила два безрезультатных боевых похода. В некоторых источниках указывается, что 22 июня 1944 года «Мечь» провела удачную атаку по конвою противника, но в этот день М-200 уже находилась на базе.

11 июля 1944 года «Мечь» вновь вышла на позицию в район Перс-Фьорда, 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 «Мечь» 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 подлодку 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 были 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 двадцатилетний командир «двухсотки» оказался не у дел. Скоро, очень скоро ему, создавшему за год своего командования на М-200 прекрасный коллектив единомышленников, придется испить 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 солагательного 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 Алек-

сандра 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 Лиепаяу, а лодка еще не прошла планового размагничивания.

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 Шты-

ков 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 Енгалычев: «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 докумен-

ты, 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 (контрольно-измерительная станция. – *В.Ш.*)”. 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 толь-

ко что поднялся на ходовой мостик, чтобы подменить начальника штаба бригады на ужин:

– Усильте 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 не подготовленного 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 уче-

бы 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 отрететовав 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  $90^\circ$ , 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 неэнергично и изменил курс вправо всего на  $2^\circ$ , ход уменьшил только до 18 узлов. Находясь на курсе  $92^\circ$ , 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  $96^\circ$ , 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  $105^\circ$ , в расстоянии около 4 кабельтовых с эсминца был обнаружен внезапный поворот подводной лодки, с которой при этом было дано два коротких звуковых сиг-

нала. 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 пробоину в корме, приняла большое количество воды в кормовые отсеки и с большим дифферентом на корму, близким к  $80^\circ$ , 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 были подобраны 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 Л.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 мм × 150 мм и 1000 мм × 500 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 низко-расположенный 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 низко-сидящего 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  $10-15^\circ$  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  $50-60^\circ$  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 Палдиски 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  $96^\circ$ . Для выяснения причины изменения курса я поднялся на ходовой мостик. Выйдя наверх, я увидел слева, примерно на курсовом угле  $15^\circ$ , 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. Зимина.)

Теперь узнаем, как оправдывает свои действия командир М-200 капитан 3-го ранга Шуманин. 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 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 поворо-

та 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-го ранга Штыкова лодка отошла от пир-

са 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-го ранга Штыкова. Сменились мы в 19 ч 47 мин, курс ПЛ был  $270^\circ$ . Лодка шла полным ходом. Впереди нас на курсовом  $5\text{—}10^\circ$  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  $5^\circ$ , 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  $40\text{—}45^\circ$  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: коман-



дир ПЛ кап. 3-го 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 плотики. 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 примерно 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 находились 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 остались 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 капи-

тан-лейтенант Ильясов. Я остался на КП бригады. Вскоре позвонил командующий флотом адмирал Головко. Разговор у меня с ним состоялся такой.

Головко: Кто у телефона?

Я: Флагманский связист бригады!

Головко: Где комбриг?

Я: У вас в Балтийске!

Головко: Где начштаба?

Я: На аварийной лодке!

Головко: Кто старший в бригаде?

Я: Я, товарищ командующий!

Головко: 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» отработывал 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 –  $59^{\circ}30'$ , долгота –  $24^{\circ}20'$ ».

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 скапливается 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 Скуры-

дин и стажер-мичман Васильев.

Через некоторое время дифферент лодки уменьшился до  $10^{\circ}$ , 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 во-

долаза.

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, поступавшая через предохранительный клапан дифферентной 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 гидрокombинезоны, 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 мощ-



ность 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 гидрокомбинезонах.

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 кон-

цов 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 бую 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 обязанно-

сти 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 буюм ПЛ. Водолазу была поставлена задача на носовой надстройке найти и открыть лючок над подъемным рымом ПЛ. Связь с ПЛ по телефону аварийного буя поддерживалась командиром БЧ-2—3 БТЦ-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  $80\text{--}90^\circ$  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  $10\text{--}11^\circ$ . 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 Загрива 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 ВВФ 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 БПЛ, 340 ДСПЛ, 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 выбыли 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 борту 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  $24^{\circ}15'$ — $24^{\circ}30'$  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 БПЛ 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 ПЛ».

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 БИП 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 приказа переданы.

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

рии.

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 сза-

ди носовых горизонтальных рулей для того, чтобы получить возможность буксировки ПЛ. Но и эта попытка не удалась, т. к. водолаз один не смог завести трос.

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 дифференной 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 ча-

сов 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 внутрь ПЛ свежий воздух поступал под давлением 5–7 кг/см<sup>2</sup>, а из ПЛ выходил под давлением 2 кг/см<sup>2</sup> и времени для отсоса воздуха требовалось больше, чем для подачи, а поэтому процентное содержание СО<sub>2</sub> 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 раз-



ворачивать 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 «Пулков» 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

гидрокомбинезон, 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 спасать 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 капи-

тан-лейтенанта Ильясова:

«...Примерно за 30–40 минут до этого с СС “Чугуш” были перенесены 10 баллонов с кислородом на рядом стоящий тральщик 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  $3 \text{ кг/см}^2$ . Вернувшись к воздушной станции, я спросил у дающего воздух водолаза, какое давление по манометру в отсеке. Давление было  $4 \text{ кг/см}^2$ . 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 это 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 – при-

крыл 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 оказались 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. Клинкеты вытяжной вентиляции и клапан аварийного осушения отсека открыты. В боевой рубке крышка шахты перископа не за-

крыта. На штатных местах обнаружено 8 неиспользованных патронов регенерации «В-36»».

Если жизнь подводников, оказавшихся в четвертом отсеке, исчислялась несколькими секундами, то жизнь бывших в третьем – 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 задрать 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 все 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 рас-

стояние 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 усилия-

ми 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 подволоком 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, лишённые 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 военно-морской 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 творчества 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.



гации 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 умеи 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 пятидесятих 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 командова-

ние 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. Разобщительный клапан группы ВВД № 1 закрыт, воздух в баллонах ВВД не оказался. Электроприводы носовых горизонтальных рулей, шпиля и элект-

тровоентилляторов 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 удушения, 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 Подмосковья, 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: “Товарищ 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 приписывают 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» присутствовали 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 легко-водолазные 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 погиб 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. Старшими из начальников присутствовали 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 хол-



ме, 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. Енгальчев: «Похороны были очень тяжелыми. Плакали, не стесняясь своих слез. На траурном митинге один из отцов погибших матросов, инвалид-фронтвик, 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 ру-

ководствовался!) 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, неэнергичных 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 при-

шел, 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 не подготовленным 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, которого 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  $5^{\circ}$  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 Суурупского 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  $2-3^{\circ}$  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 кончался 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 опытнейшие 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 немед-



ленно 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 охотника 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 электрощите возник пожар. Чтобы ликвидировать пожар, обесточили седьмой от-

сек. 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  $60^\circ$  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 отыскали 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 предвари-

тельно 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 передали теплое белье, вино, шоколад, консервы.

Между тем погода ухудшилась, начался шторм. Оборвался кабель аварийного буя – 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 слабины 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 Моск-

вы 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 немым 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 Л.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 Пал-

диски, 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 Михай-**

*лович*

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 расстается 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 го-

да. 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 прославились 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 авто-

номность, 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 испыта-

ния 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 невыносимым!

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 соляжкой, 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.



# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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