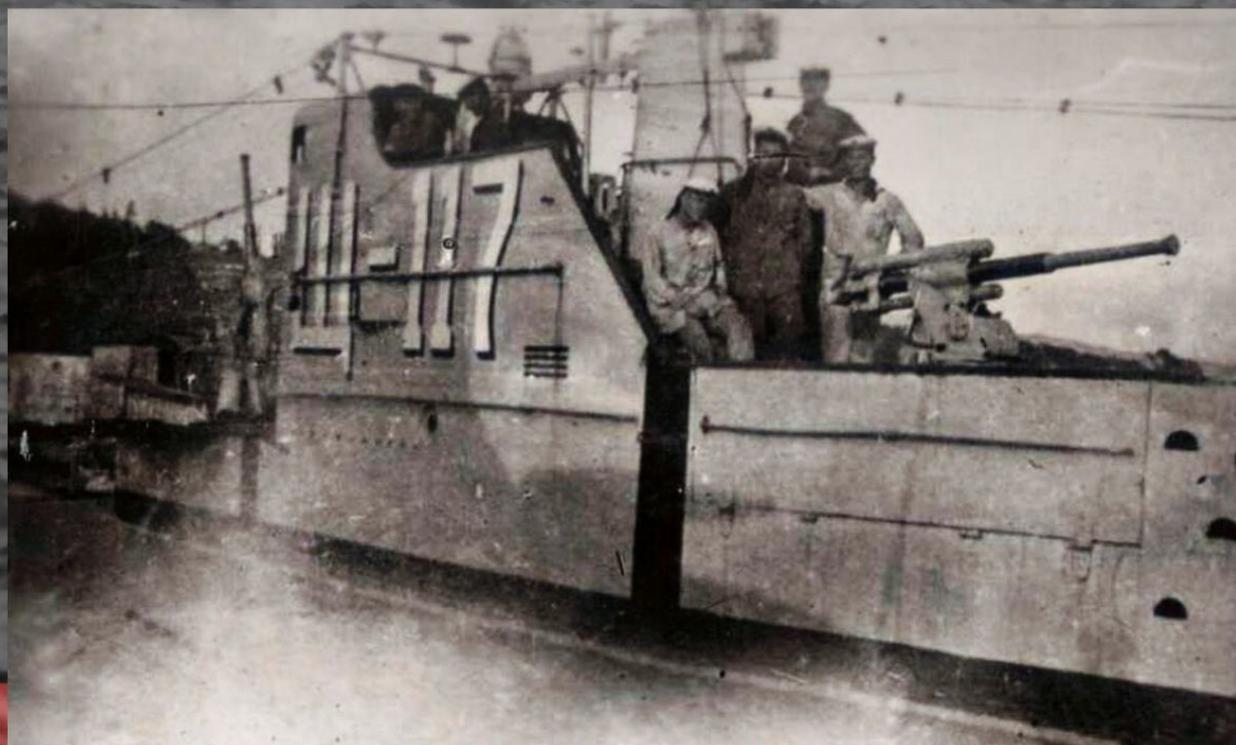


Владимир Шигин

Неизвестная трагедия С-117



ИСТОРИЯ КОРАБЛЯ

История корабля

Владимир Шигин

Неизвестная трагедия С-117

«Горизонт»

2018

Шигин В. В.

Неизвестная трагедия С-117 / В. В. Шигин — «Горизонт»,
2018 — (История корабля)

ISBN 978-5-906858-90-0

Море неохотно расстаётся со своими сокровенными тайнами. Иногда на это уходят долгие годы, однако чаще всего тайны так и остаются тайнами. Кто может сказать, сколько загадок и трагедий сокрыто под толщей океанов? Сколько человеческих жизней отдано во имя завоевания морей? Сколько кораблекрушений было и сколько их ещё будет? Сегодня почти никто уже и не помнит давнюю загадочную и трагическую историю советской подводной лодки С-117. Время стёрло из памяти многое. И все же, думается, настала пора рассказать правду о том далёком от нас событии.

ISBN 978-5-906858-90-0

© Шигин В. В., 2018

© Горизонт, 2018

Содержание

Самая знаменитая лодка Страны Советов	6
Конец ознакомительного фрагмента.	12

Владимир Шигин

Неизвестная трагедия С-117

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

Из старой матросской песни

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

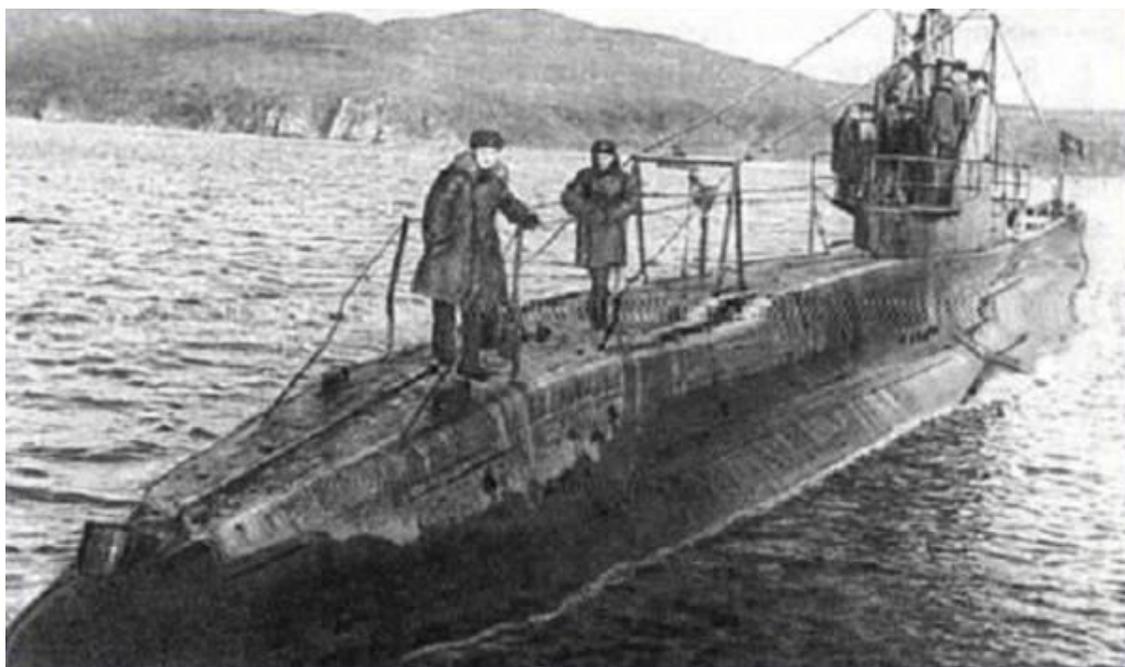
Сегодня почти никто уже и не помнит давнюю загадочную и трагическую историю советской подводной лодки С-117. Время стёрло из памяти многое. И все же, думается, настала пора рассказать правду о том далёком от нас событии.

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 “5бис”. Всего лодок этой серии было построено ровно тринадцать – чертова дюжина!



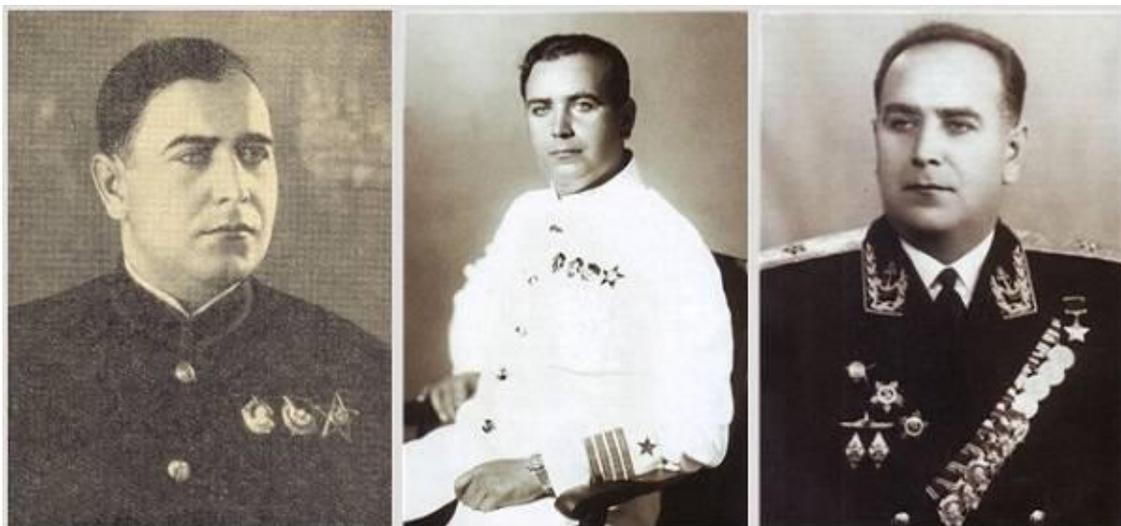
Щ-117 являлась головной подводной лодкой типа “Щука”

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

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

Первым командиром Щ-117 стал капитан-лейтенант Николай Египко. Советские подводники осваивали тихоокеанский театр. Это освоение шло далеко не прости и не без потерь. В ноябре 1935 года подводный флот Тихого океана понес свою первую потерю во время силь-

нейшего 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.



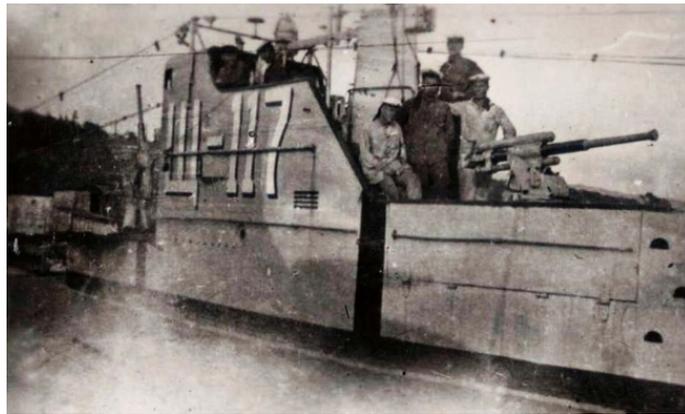
Слева направо: капитан 3 ранга Николай Египко после возвращения из Испании (1938 год), капитан 2 ранга Николай Египко после присвоения звания Героя Советского Союза (1939 год), контр-адмирал Николай Египко – начальник Высшего военно-морского училища подводного плавания имени Ленинского комсомола (начало 1960-х).

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.



Подводная лодка «Щ-117»

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

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

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

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

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

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

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

“Настоящим новатором стал командир Щ-117 Николай Египко. Шел уже 1935 год, когда Георгий Никитович Холостяков, ставший к тому времени командиром 5-й морской бригады, выступил с заявлением о необходимости испытания подводных лодок на продление предельной автономности. Инициативу немедленно поддержали, и в январе 1936 года Щ-117 по пробитому во льду фарватеру покинула родную бухту. Николай Петрович, как командир, почти

не покидал ходового мостика. Штормило непрерывно. Ветер достигал десяти баллов. Было морозно. Автономка продолжалась без малого сорок суток, что ранее для лодок нашего проекта было просто 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 его, сердце начинает биться учащенно: “Товарищи, старые доблестные моряки – крейсеров “Изумруд”, “Аврора”, “Дмитрий Донской” и броненосца “Адмирал Ушаков” – участники Цусимского боя! Можете не сомневаться, Цусима больше не повторится! Правительство направило на Тихоокеанский флот самых верных, испытанных сынов рабочего класса и трудового крестьянства. Совсем недавно подводная лодка Серафима Чурсина установила замечательный рекорд длительности и автономности плавания. Затем моя лодка перекрыла рекорд Чурсина. Правительство отметило героическую работу экипажа высокой наградой – боевым орденом; а сейчас мой рекорд перекрыт подводной лодкой, которой командует Александр Бук.

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

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

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

11 января 1936 года Щ-117 по пробитому во льду фарватеру вышла в море и приступила к несению боевой службы. Обычно мы выходили в море и выполняли задание не более 10–15 суток.



Подводная лодка «Щ-117». Первый орденосный экипаж РККФ, 1936 г..

Сейчас мы настроились на стахановское превышение заданных норм, т. е. нам необходимо было превзойти автономность и доказать, что для данных кораблей это допустимо, а также возможно и для экипажа. Комиссаром корабля был назначен опытный работник политотдела бригады Семен Иванович Пастухов. Штурманскую боевую часть возглавлял самый молодой двадцатипятилетний Михаил Котухов, попавший на флот по рекомендации Крупской. Специалистом по электромеханической службе был Г.Е.Горский, минно-артиллерийскую возглавил Д.Г.Горбиков, а старпомом служил В.А.Воробьев. Отличным кулинаром, очень помогавшим и воодушевлявшим нас всех в походе, был кок Н.Е.Романовский. Весь личный состав корабля настроился решать поставленную перед экипажем задачу. Зима стояла суровая, температура достигала минус 25 градусов, море штормило, в надводном положении происходило интенсивное обрастание льдом наружных конструкций корабля. Все это и штормы мешали нам нести дозор. Приходилось бороться с обледенением и принимать меры обеспечения устойчивости из-за большого обледенения рубки и надстройки льдом. Используя имеющийся опыт несения дозорной службы в море, мы сдвинули распорядок дня на 12 часов. Отдыхали днем под водой и вели наблюдения в перископ, а ночью несли дозорную службу в надводном положении, заряжали аккумуляторную батарею, пополняли запасы воздуха и боролись с ледовым обрастанием. Подъем был в 19–00, в полночь обед, а утром ужин. Настроение у всех было бодрое, и царил творческий подъем. Экипаж Щ-117 кроме нас с военкомом состоял из 36 человек. Все хорошо были подготовлены по специальности, любили корабль и обладали мужеством и ценным качеством взаимовыручки. Был случай, когда разбушевавшаяся стихия ночью оторвала лист надстройки и повредила лаз кормовой цистерны. Погружение лодки стало невозможным. Температура воздуха минус 25 градусов, бушует шторм. Волны перекатываются через весь корабль и болтают его по своей прихоти. Мостик, рубочный люк, антенна, пушка превратились в ледяную глыбу. Для устранения неисправностей требуется открыть горловину лаза в цистерну. Два смельчака боцман П.Н.Шаронов и рулевой А.И.Пекарский взялись за выполнение этой трудной задачи. Всю ночь под ледяными волнами вели они кропотливую работу, и только утром в обледеневшей одежде они ликвидировали аварию и возвратились внутрь корабля. Их, как следует, обтерли спиртом и согрели, как могли после долгого пребывания в ледяной воде. Лодка вновь смогла войти в океанскую глубину и продолжать свой автономный поход. Был случай, когда произошло повреждение якорного стопора. Это могло привести к отдаче якоря. Проявляя мужество и сноровку, матросы П.Р.Петров, Н.П.Смирнов и В.И.Маньшин под ледяными волнами в 18-градусный мороз добрались по надстройке до якоря и

надежно закрепили его стопора. Волной их едва не смыло за борт, но моряки не растерялись и, ухватившись за леер, поднялись на палубу.

Условия испытания и закалки личного состава на выносливость были максимально приближены к боевым. Приходилось решать и задачи по увеличению длительности пребывания подводной лодки под водой. Ведь чем больше корабль мог находиться под водой, тем выше была его скрытность действия. Мы сделали пробное исследование по длительности пребывания лодки под водой, если вдруг регенерация выйдет из строя. По моим подсчетам мы провели под водой около суток, а точнее 23 часа с небольшим, и при этом «голодный» воздушный паек не помешал уверенно нести службу. Это в какой-то степени убедило в возможности несколько больше находиться под водой, чем указывала документация, в случае, когда это потребуется. Был еще один несколько более решительный эксперимент. Я пошел на определенный риск, но до некоторой степени он был оправдан. Предельная глубина погружения корабля была 90 метров. Наша лодка в то время находилась в районе, где глубина была 500 метров. И я решил на этой глубине произвести погружение на максимально допустимую глубину в 90 метров. Я не мог этого делать без разрешения начальства и соответствующей проверки комиссией самого корабля. Но этот эксперимент был необходим, чтобы иметь уверенность и случае необходимости (при ремонте или обеспечении скрытности при боевых операциях) ложиться брюхом на грунт на глубине 90 метров. По кораблю была объявлена боевая тревога, все было предусмотрено – с точки зрения экстренного продувания цистерн главного балласта и вспомогательных цистерн другого назначения. Погружение происходило медленно, на ходу в 3 узла не более. На подходе к 90 метрам раздался резкий интенсивный хлопок, как взрыв. Инстинктивно даю команду: «Полный ход на всплытие», а лодка продолжает проваливаться на глубину. Командую: «Самый полный вперед!» и «Продуть средние цистерны!». Произошла медленная эволюция к снижению темпов погружения. Нос как бы тонул. По глубиномеру он находился на глубине 100 метров. Корма же на 85 метрах, а мы в центральном посту: как раз на 90 метрах. Как потом выяснилось, причиной взрыва был отрыв части надстройки от интенсивно обжатого прочного корпуса. Командующий флотом за этот эксперимент с погружением объявил мне и выговор, и благодарность за то, что мы проявили смелость и разумный риск. Срок пребывания в море нашего корабля был уже 20 суток, и нам было прикачано прибыть в определенное место, в 60 милях от базы.

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.