

ТАЙНЫ МОРСКИХ АВАРИЙ
И КОРАБЛЕКРУШЕНИЙ

Владимир Шигин



СМЕРТЬ У ПИРСА



Москва 2015

Владимир Виленович Шигин
Смерть у пирса
Серия «Тайна морских
аварий и кораблекрушений»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=12055440

Смерть у пирса / Шигин Владимир Виленович: Горизонт; Москва; 2015

ISBN 978-5-9907215-6-2

Аннотация

«Об той давней трагедии в Полярном я знаю с детства. О ней вполголоса говорил на кухне отец с друзьями, о ней рассказывали одноклассники, переехавшие к нам в Гремиху из Полярного. Уже в конце 80-х годов начали появляться и первые газетные публикации.» Трагедии подводных лодок Б-37, С-350. Как виделась катастрофа с других кораблей и с берега? В чем правда показаний командира Б-37? Как велись спасательные работы? Дела медицинские и судебные. Трагические параллели, судьбы кораблей и людей. «Почему бы даже сейчас, спустя пятьдесят лет, не вспомнить погибших на Б-37 и С-350 ребят и не воздать им должное? Пусть эта документальная повесть позволит нам еще раз вспомнить о них. Спасибо вам, ребята, и да пусть будет вам пухом стылая Кольская земля...»

Содержание

Смерть у пирса	4
Подводные лодки и их экипажи	6
Тот черный день	18
Конец ознакомительного фрагмента.	26

Владимир Шигин

Смерть у пирса

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

Смерть у пирса

*Нам больше балласт не продуть.
Мы в море закончили путь...
За цифрами координат.
Лишь даты и сводки скупые.
Не скажут ни камень, ни крест,
Где в черной воде ледяной
На дне обрели покой
Подплава могилы стальные..*

Из матросской песни

О той давней трагедии в Полярном я знаю с детства. О ней вполголоса говорил на кухне отец с друзьями, о ней рассказывали одноклассники, переехавшие к нам в Гремиху из Полярного. Уже в конце 80-х годов начали появляться и первые газетные публикации. О сути случившегося там, разумеется, ничего не писалось, зато было много пафоса и обвине-

ний всех начальников, от командиров кораблей до министра обороны. С момента катастрофы прошло уже полвека, а потому давно настала пора разобраться с событиями далекого января 1961 года. К сожалению, трагедия в Полярном во многом предварила столь же трагические события на АПРК «Курск». Как знать, если в свое время были бы сделаны соответствующие выводы из полярнинской катастрофы, если бы обо всех ее обстоятельствах знал офицерский корпус нашего флота, может быть, удалось бы избежать и трагедии августа 2000 года.

...Мое детство прошло в заснеженных и продуваемых ветрами гарнизонах Северного флота: Полярный, Западная Лица, Гремиха. Но если в Западной Лице и в Гремихе я жил уже во вполне сознательном школьном возрасте, то Полярный за малолетством в памяти совсем не отложился. Уже служа в Главном штабе ВМФ, я всего лишь один раз побывал там в командировке. Тогда-то ветераны показали мне тот причал, где в трагический день 11 января 1962 года все и случилось. Тогда ушли на дно две подводные лодки, Б-37 и С-350, погибло много людей.

Так уж получилось, что в 90-х годах мне стали доступны уникальные документы по трагедии в Полярном. Многие годы они лежали у меня в личном архиве. Постепенно накапливались и другие материалы, пока, наконец, я не набрал первые строчки этого документального повествования.

Подводные лодки и их экипажи

Вначале о главных участниках трагических событий – самих подводных лодках. Вот что отмечено в документах о подводных лодках проекта 641? В 1954 году командованием ВМФ было принято решение о разработке технического проекта океанской подводной лодки большого водоизмещения, более совершенного, чем уже устаревшие большие крейсерские лодки проекта 611. Новая лодка должна была иметь большую, чем ее предшественница, автономность, глубину погружения, большее вооружение и лучшие условия обитания. Уже в январе следующего года был разработан проект, получивший индекс 641. 3 октября 1957 года была заложена головная лодка нового проекта, и уже 28 декабря того же года она была спущена на воду. 25 декабря 1958 года головная субмарина 641-го проекта вошла в состав ВМФ.

Лодка была разделена на семь отсеков: 1-й торпедный, 2-й жилой с каютами офицеров и кают-компанией, в трюме аккумуляторные батареи, 3-й центральный пост, 4-й – жилой отсек с камбузом, в трюме аккумуляторные батареи, 5-й отсек дизельный, 6-й отсек – электромоторный, 7-й отсек – торпедный. Лодки 641-го проекта получили характерную седловатость в срединной части и острый форштевень, что повысило мореходность. Их надводное водоизмещение составило 2000 тонн, подводное – 2485 тонн, пре-

дельная глубина погружения – 300 метров, рабочая – 250 метров, автономность – 90 суток, время непрерывного пребывания под водой – 575 часов, скорость над водой – 17 узлов, подводная – 16 узлов. Дальность плавания под РДП при усиленном запасе топлива 17 900 миль. Вооружение лодки: десять 53 3-миллиметровых торпедных аппаратов (6 в носу и 4 в корме), боезапас 22 торпеды (включая телеуправляемые по проводам, вместо части их при необходимости брали мины), глубина стрельбы торпедами с 80 метров. Движение субмарины обеспечивали 3 дизеля 37Д мощностью 2000 л.с. и три электродвигателя (бортовой, мощностью 1350 л.с., средний, мощностью 2700 л.с. и экономичского хода 140 л.с.). Данные для стрельбы вырабатывались комплексом «Ленинград-641». Команда насчитывала 70 человек. В НАТО новым «букам» присвоили название «Фокстрот».

Что касается Б-37, то она была построена на заводе № 196 Ленинградского СНХ. Лодку (заводской № 766) заложили 18 июля 1958 года и спустили на воду уже 5 ноября того же года. Экипаж лодки был сформирован 7 октября того же года на Северном флоте. Государственные испытания Б-37 проходила с 25 сентября по 5 ноября 1959 года, когда приказом командующего Ленинградским военноморским районом была принята в состав ВМФ. 6 февраля 1960 года Б-37 прибыла в Полярный и была зачислена в состав 211-й бригады подводных лодок 33-й Краснознаменной ордена Ушакова дивизии

подводных лодок. А 20 июля 1961 года в связи с переформированием 33-й дивизии в 4-ю эскадру вошла в состав своей бригады в нее.

В августе 1960 года Б-37 полностью отработала курс боевой подготовки и вошла в состав кораблей первой линии. В августе того же года успешно участвовала в учениях «Метеор», а в сентябре – в призовых торпедных стрельбах на приз ГК ВМФ.

В течение следующего, 1961 года Б-37 «совершенствовала отработку задач боевой подготовки». В апреле она участвовала в тактическом учении кораблей первой линии СФ. Контрольная проверка по задаче № 1 КПЛ-57 г. проводилась в январе и июне 1961 года. 9 октября 1961 года Б-37 успешно выполнила состязательную торпедную стрельбу на приз командующего Северного флота с оценкой «отлично». В декабре командиру Б-37 была поставлена задача – готовить лодку к походу на полную автономность. 27 декабря 1961 года штаб 211-й бригады осуществил контрольную проверку задачи № 1 КТПЛ 1961 года. По выявленным недостаткам была проведена повторная проверка, принятая с оценкой «хорошо».

В январе 1962 года Б-37, согласно графика подготовки к дальнему плаванию, выходила на двое суток на мерную линию для определения маневренных элементов. Затем начался предпоходовый планово-предупредительный ремонт механизмов.

На 11 января лодка была полностью укомплектована. Экипаж ее насчитывал: 12 офицеров, 3 сверхсрочника, 65 человек старшин и матросов срочной службы и 6 человек кандидатов в курсанты. Всего 86 человек. Отличниками боевой и политической подготовки на лодке числились 37 человек, специалистов 1-го класса – 7 человек, специалистов 2-го класса – 27 человек.

Отличными на Б-37 числились и три боевые части (БЧ-3, БЧ-4 и РТС).

Весь штатный состав был допущен к самостоятельному обслуживанию своих боевых постов и заведованию. При этом в ноябре 1961 года на Б-37 прибыли сразу пять новых офицеров, которые еще не были допущены к самостоятельному управлению своими подразделениями. Четверо из них были выпускниками военно-морских училищ. Пятым являлся командир минно-торпедной боевой части старший лейтенант Леденцов, прибывший после окончания офицерских классов. Он за короткий срок сдал все зачеты, кроме устройства лодки, и был допущен к самостоятельному управлению своей боевой частью. Знания Леденцова по специальности проверил флагманский минер бригады капитан-лейтенант Витеев и остался ими удовлетворен.

Из показаний заместителя командира 211-й бригады подводных лодок по политической части капитана 2-го ранга ПА Коптяева: «Экипаж подводной лодки Б-37 – сплоченный, здоровый коллектив. В этом я неоднократно убеждался,

присутствуя на партийных, комсомольских собраниях, выходах в море».

Из итогового доклада министра обороны маршала Малиновского в ЦК КПСС: «Подводная лодка Б-37 проекта 641 принята от промышленности в состав ВМФ в июне 1959 года, прибыла на Северный флот в феврале 1960 года. Командир подводной лодки капитан 2-го ранга Бегеба Анатолий Степанович в занимаемой должности с сентября 1958 года, допущен к самостоятельному управлению подводной лодкой, аттестован положительно.

По своему техническому состоянию и уровню боевой подготовки подводная лодка Б-37 находилась в составе кораблей 1-й линии боевого ядра флота. Личным составом укомплектована полностью.

Политико-моральное состояние личного состава лодки здоровое. В дисциплине имели место серьезные недостатки, в 1961 году совершено 10 грубых проступков (пьянство – 8 случаев, самовольные отлучки – 2). В партийно-политической работе на подводной лодке Б-37 обращалось недостаточное внимание на воспитание у личного состава высокой ответственности за соблюдение уставных требований.

В 1961 году на 211-й бригаде подводных лодок, в состав которой входила подводная лодка Б-37, произошло 7 аварий и поломок по вине личного состава, из них 4 на подводной лодке Б-37. Основными причинами аварий, как правило, являлись: недостаточная подготовка личного состава, а

также низкая организованность службы и отсутствие должного контроля за деятельностью подчиненных. Имели место случаи нарушения требований действующих правил и инструкций. Так, в ходе расследования установлено, что на подводных лодках нарушались требования о заdraивании люков и горловин, об обязательном снижении давления воздуха в резервуарах торпед после смены лодки с боевого дежурства, о замере каждые три дня величины этого давления и др.».

Из объяснительной записки начальника политотдела 4-й эскадры капитана 1-го ранга МЛ. Репина: «Хорошо знаю этот экипаж со дня формирования его в Ленинграде в 1957 году. В целом экипаж пл Б-37 хороший. Политико-моральное состояние здоровое, что подтверждает успешное решение всех поставленных перед ним задач боевой подготовки.

Командир корабля капитан 2-го ранга Бегеба А.С. умело опирается на партийную организацию в решении поставленных перед кораблем задач. С момента формирования экипажа сменилось три заместителя командира по политической части, что считаю ненормальным явлением. Вновь прибывший заместитель командира по политической части капитан-лейтенант Золотайкин начал работать с экипажем и за короткий срок проявил себя энергичным политработником. Старший помощник командира капитан-лейтенант Симонян – требовательный, знающий офицер. Знаю его с момента прихода офицером на службу. Из всего офицерского

состава за весь период с неположительной стороны могу характеризовать только инженер-капитана 3-го ранга Винокурова, бывшего командира БЧ-5, который был снят с должности и демобилизован в марте 1960 года за систематическую пьянку.

Партийная организация насчитывает 19 человек. Из них 15 членов КПСС и 4 кандидата в члены КПСС. По количеству коммунистов это средняя партийная организация по сравнению с остальными кораблями в эскадре. Вновь выбранный секретарь партийной организации, помощник командира капитан-лейтенант Базуткин – хороший офицер, с душой относившийся к порученному делу, пользовавшийся большим авторитетом среди личного состава. За 1961 год в партийную организацию принято 7 матросов и старшин.

Комсомольская организация насчитывала 65 членов, и секретарь комсомольской организации старшина 1-й статьи Уланенко был избран на должность секретаря вторично.

Настроений и высказываний о нежелании служить на подводной лодке среди членов экипажа не было. Весь коллектив экипажа здоровый, дружный. С момента комплектования отличался активным участием в художественной самодеятельности с участием командира и большинства офицеров корабля.

За 1961 год на корабле было 10 грубых проступков, из них 8 пьянок и 2 самовольные отлучки. Считаю, что состояние воинской дисциплины на корабле не соответствовало совре-

менным требованиям...

За период боевой подготовки можно отметить следующие недостатки в работе экипажа: в феврале 1961 года была замочена торпеда в торпедном аппарате по вине командира БЧ-3 капитан-лейтенанта Дёмина, за что капитан-лейтенант Дёмин разбирался на партийном собрании. В 1961 году в результате неправильного содержания системы ВСО и ВИПС были залиты водой несколько аккумуляторов».

* * *

Весьма примечательным кораблем была и вторая невольная героиня нашего повествования – подводная лодка С-350. Дело в том, что это была головная лодка нового, 633-го проекта. Проектирование лодок проекта 633 началось еще в 1955 году в ЦКБ-112, главным конструктором проекта был З.А. Дерибин. По замыслу конструкторов 633-й проект должен был стать дальнейшим развитием весьма удачного проекта средней подводной лодки 613. Размеры лодки проектировались с учетом ее быстрой переброски с одного морского театра на другой по Волго-Балтийскому, Волго-Донскому и Беломоро-Балтийскому каналам Водоизмещение надводное – 1328 тонн и подводное – 1712 тонн, глубина погружения – до 300 метров.

С-350 была двухкорпусной лодкой с семью отсеками. Прочный корпус лодок 633-го проекта был сварным из ста-

ли повышенной прочности марки АК-25. Для обеспечения жизнедеятельности и спасения команды из затонувшей лодки на последней имеются три отсека-убежища (первый, третий и седьмой), выгороженные прочными сферическими переборками, испытанными на 29 кгс/см² со стороны вогнутости и на 7 кгс/см² со стороны выпуклости.

Вооружение С-350 составляли 6 533-миллиметровых носовых торпедных аппаратов (12 торпед) в первом носовом отсеке и 2 533-миллиметровых кормовых торпедных аппарата (2 торпеды) в седьмом кормовом. На лодке установлена система ПУТС «Ленинград-633». Вырабатываемые системой ПУТС данные о цели автоматически непрерывно передаются в торпедные отсеки и устанавливаются в торпеды, находящиеся в торпедных аппаратах. Торпедные аппараты были оборудованы системой, позволяющей выход людей в снаряжении с глубины до 120 метров. Центральный пост и прочная рубка выполнены как шлюзовая камера и обеспечивают выход команды в снаряжении с глубины до 100 метров. Ход обеспечивали два дизеля 37Д каждый мощностью по 2 тыс. л.с., и два электродвигателя ПГ-1201, каждый мощностью по 1350 л.с., что обеспечивало надводный ход до 16 узлов и подводный – 13 узлов при дальности плавания свыше 10 тысяч миль. Автономность С-350 составляла 60 суток.

Средняя подводная лодка С-350 (заводской № 331) была построена в Горьком на заводе «Красное Сормово». Лодку заложили 22 октября 1957 года и спустили на воду 30 мая

следующего, 1958 года. Ходовые испытания С-350 проходила на Черноморском флоте в Севастополе с октября 1958-го по август 1959 года. После этого лодка совершила переход внутренними водными путями в Полярный. 31 октября 1959 года приказом командующего Северным флотом С-350 была зачислена в состав 33-й дивизии подводных лодок. В ходе испытаний было выстрелено 18 торпед разных типов. Все стрельбы прошли безотказно и без происшествий. В ходе испытаний был осуществлен прием топлива с танкера «Сейма» на ходу при скорости в 6 узлов и волнении моря 2–3 балла.

Если Б-37 находилась в первой линии, то С-350 только что вышла из среднего ремонта и отрабатывала первую задачу курса боевой подготовки 11 февраля 1960 года С-350 отработала и сдала задачу № 1. Затем отработала и сдала вторую и третью задачи. С мая по июль 1960 года С-350 прошла модернизацию и доковый ремонт в СРЗ-35 в поселке Роста. В августе – сентябре того же года лодка находилась в автономном походе и участвовала в учении «Метеор». 5 ноября 1960 года С-350 было присвоено почетное наименование «отличный корабль». В январе следующего года лодка прошла текущий ремонт на заводе в Пала-губе, после чего перешла в Полярный. Там она начала подготовку к новым испытаниям. На лодку загрузили патроны регенерации, аппараты ИДА, гидрокомбинезоны, продукты, секретные документы. 11 января, согласно суточному плану, С-350 должна была заниматься отработкой задачи № 1.

На момент аварии в экипаже С-350 числились девять офицеров, трое сверхсрочников, 23 старшины и 20 матросов. Относительно экипажа С-350 в материалах государственной комиссии сказано: «Весь офицерский состав живет дружной семьей, что сказывается на всем коллективе. Экипаж дружный, инициативный, трудолюбивый. Трусов и паникеров на корабле не наблюдалось. Вопросы организации службы и борьбы за живучесть отработаны вполне удовлетворительно. Чрезвычайных происшествий на корабле не было. Грубых нарушений воинской дисциплины на корабле не было с 1959 года...»

Командовал подводной лодкой капитан 2-го ранга О.К. Абрамов. Из служебной характеристики командира С-350: «Дисциплинированный и исполнительный офицер. Грамотный, трудолюбивый командир, душой болеющий за порученное ему дело. Умело опираясь на комсомольскую и партийную организации, сумел создать на корабле дружный, сплоченный коллектив, добился присвоения наименования «отличный корабль» и успешно его удерживающий. Умело воспитывает подчиненных. Чуток и заботлив к личному составу. Непрерывно совершенствует свои специальные и политические знания. Является слушателем-заочником военно-морской академии. Все задачи, поставленные перед кораблем, решает успешно. Аварий и поломок материальной части по вине личного состава за период командования кораблем т. Абрамовым на подводной лодке не было. Облада-

ет высокими моральными качествами. Перспективный офицер».

Тот черный день

Итак, 11 января Б-37 находилась ошвартованной у причала № 3 в Полярном. Вторым бортом от нее была ошвартована средняя торпедная подводная лодка С-350. В 23 часа 10 января на подводную лодку прибыл для проверки хода зарядки аккумуляторных батарей флагманский механик бригады инженер-капитан 2-го ранга Сверчков и никаких нарушений не выявил. После окончания зарядки в 2 ночи 11 февраля на Б-37 прибыл еще и дежурный по живучести бригады старший лейтенант-инженер Назаренко. Вместе с командиром БЧ-5 лодки инженер-капитан-лейтенантом Якубенко они проверили состояние батарей, а Назаренко и несение дежурно-вахтенной службы.

Утро 11 января 1962 года в гарнизоне Полярный Северного флота было таким же, как всегда. В 6 часов подъем личного состава, зарядка, завтрак, приборка. В 7.50 построение на подъем флага. В 8.00 подъем флага на стоявших у причалов лодках. После этого командиры делали своим экипажам указания на предстоящий день. Всего на борту Б-37 в тот день находились 72 человека, в том числе 11 офицеров, три сверхсрочника, 54 старшины и матроса срочной службы и четверо кандидатов в курсанты.

Далее, согласно суточному плану, наступило время осмотра и проворачивания оружия и технических средств.

Командиры спустились в центральный пост, чтобы оттуда принять доклады о готовности своего корабля к бою и походу. Осмотр и проворачивание оружия и технических средств являются обязательным ежедневным рутинным мероприятием, но при этом командир обязан лично руководить проверкой боеготовности своего корабля, так как проводится она с объявлением начала приготовления лодки к бою и походу. Руководят же проворачиванием старшие помощники командиров. Сразу же после подъема флага старшие помощники командиров подводных лодок объявили по корабельной трансляции: «Оружие и технические средства к проворачиванию приготовить». Все как обычно, все как всегда.

В 8 часов 23 минуты корпус подводной лодки Б-37 неожиданно дернулся от какого-то сильного внутреннего удара. Затем он начал все сильнее и сильнее вибрировать. В этом было что-то неестественное и жуткое.

– Что там у тебя на лодке?! – испуганно крикнул Бегеба стоявший лицом к морю штабной офицер. Бегеба мгновенно обернулся и увидел, что из открытого рубочного люка его лодки столбом поднимается густой черный дым. Через мгновение оттуда со свистом вырвался язык пламени.

– Это пожар! – закричал он и кинулся в штабной домик, чтобы доложить о случившемся оперативному дежурному по эскадре.

Уже через две минуты оперативный дежурный объявил боевую тревогу по эскадре. Никто из находившихся на при-

чале офицеров никогда не видел ничего подобного. Все смотрели на происходящее, находясь в каком-то ступоре. Спустя несколько мгновений откуда-то из чрева субмарины раздался низкий гул, сила которого быстро нарастала. А спустя еще несколько секунд над ходовой рубкой взвился к небу столб пламени и черного дыма. Теперь со стороны Б-37 напоминала проснувшийся вулкан.

При этом из экипажа лодки на верхней палубе так никто не показался. Не поступило с Б-37 и доклада о пожаре. Это могло значить лишь одно – пожар был столь стремителен, что пытаться спастись или хотя бы дать сигнал о помощи было уже некому.

Всем, находившимся на причальной стенке, было совершенно ясно, что внутри лодки происходит нечто страшное. Вместе с другими, стоявшими на причале офицерами увидел произошедшее и капитан 2-го ранга Бегеба. Командир лодки немедленно бросился в рубку дежурного, чтобы вызвать пожарных и оповестить о пожаре командование. Остальные, будучи не в силах чем-то помочь, оцепенело смотрели на разворачивавшуюся на их глазах жуткую картину.

В 8 часов 27 минут, спустя всего три минуты после начала пожара, в носовой части субмарины раздался сильный взрыв. Сила его была ошеломляющей. Носовую часть Б-37 подкинуло вверх и буквально разорвало в клочья. Во все стороны летели куски легкого и прочного корпуса, баллоны воздуха высокого давления, части торпед и механизмов. Все это

разлеталось по всему гарнизону, убивая и калеча людей. В городе вылетали из окон стекла. На стенке уже кричали и стонали пораженные близким взрывом.

Тем временем Б-37 быстро погрузилась в воду носовой частью. Над поверхностью стылого моря остались лишь ограждение и задранная кверху кормовая оконечность с вертикальными рулями.

Взрывом носовых отсеков Б-37 разорвало и носовую часть стоявшей к ней борт в борт подводной лодки С-350. Она также получила пробоину в носу и вслед за Б-37 также погрузилась носовой частью. При этом если на палубе «эски» вскоре показались люди, то на Б-37 по-прежнему никого не было видно. Из рубочного люка валил дым и вырывались языки пламени...

Вспышка взрыва осветила весь город, грохот разбудил все население, мирно спавшее под покровом полярной ночи. В жилых домах, расположенных неподалеку, взрывной волной были выбиты окна и снесены двери. Один из фрагментов баллона воздуха высокого давления пробил крышу и потолок одноэтажного дома, упал на кровать, где спала одиннадцатилетняя девочка, и повредил ей ногу, в результате чего она стала инвалидом. О силе взрыва стали реально говорить лишь через несколько дней, когда начали находить искореженные обломки металла и отдельные предметы (бревна, баллоны воздуха высокого давления весом около 200 килограммов) далеко от места взрыва – иногда в сотнях мет-

ров, а иногда в нескольких километрах. Вскоре после взрыва жители из-за выбитых стекол почувствовали холод в квартирах. Люди, в чем были, высказывали на мороз, думая, что началась война.

К месту трагедии уже бежали со всех сторон аварийные партии с соседних лодок и береговой базы эскадры, вырубали машины гарнизонной пожарной команды, машины «скорой помощи». Из разрушенных торпедной мастерской и зарядовой станции выносили убитых и раненых. Прошел доклад, что из Североморска к месту трагедии уже вышел аварийно-спасательный отряд главной базы.

Из показания командира 4-й эскадры подводных лодок СФ контрадмирала Н.И. Ямщикова: «В 8:25 11.1.1962 г. получил доклад оперативного дежурного 4-й эскадры подводных лодок о пожаре на подводной лодке Б-37. В этот же момент объявлена боевая тревога на эскадре. Я немедленно направился к месту происшествия. Не доходя 20 метров у проходной на территорию эскадры, в 8:27 увидел столб пламени высотой 100–150 метров в районе стоянки подводной лодки Б-37 и слышал взрыв. Прибыв на причал, принял управление по спасению личного состава, находящегося на подводных лодках и плавающего в воде. В это время подводные лодки Б-37 и С-350 погрузились носом на грунт, кормовые части их находились на плаву.

Для спасения личного состава приказал: выслать плавсредства к аварийным подводным лодкам, развернуть мед-

пункт на ПКЗ-82 и выслать аварийную партию на аварийные подводные лодки. Из открытого кормового люка подводной лодки Б-37 шел дым. Вскоре к месту происшествия прибыли городская пожарная команда и санитарный транспорт с медперсоналом ВМГ. С подводной лодки Б-57 211-й бригады подводных лодок прибыла аварийная партия в составе 9 человек, но без изолирующе-дыхательных аппаратов, вследствие чего эта партия не смогла немедленно приступить к спасению людей с аварийных подводных лодок. Люди аварийной партии были отправлены на свою подводную лодку за ИДА и возвратились с ИДА и аварийными фонарями к месту происшествия примерно к 9.00. Тем временем 2 человека с подводной лодки Б-37 пытались войти в подводную лодку через люк 7 отсека, но вынуждены были выйти оттуда из-за наличия в подводной лодке дыма, затрудняющего дыхание. В последующем эти люди погибли. Для тушения пожара были взяты огнетушители с ПКЗ-82, но они не были применены. Аварийная партия береговой базы 4-й эскадры была использована для расчистки завалов на берегу от взрыва на Б-37 и для оказания помощи раненым и контуженым. В 9 ч. 13 м к месту происшествия прибыл заместитель командующего флотом вице-адмирал Лобов, который взял на себя дальнейшее руководство борьбы с аварией. Из подводной лодки Б-37 после взрыва на ней вышли через люк 7-го отсека 4 человека и 5 человек были извлечены с помощью аварийной партии. Спасшимися оказались матросы Дураков, Лит-

винов (следующая фамилия в тексте неразборчива. – В.Ш.), Панченко. Извлеченные 5 человек оказались мертвыми. У большинства из них смерть наступила из-за перелома основания черепа. Спасение и извлечение людей в подводной лодке Б-37 было приостановлено в связи с погружением ее кормовой части. С момента открытия люка 7-го отсека через него из отсека шел дым. В период быстрого погружения кормовой части подводной лодки в люке находился очередной извлекаемый человек, в силу чего люк 7-го отсека не мог быть закрыт. В отсеке остался один из матросов из состава аварийной партии, второй матрос был задавлен натянувшимся тросом на верхней палубе. В этот момент на верхней палубе находились командир подводной лодки капитан 2-го ранга Бегеба и два матроса, которые были сброшены в воду и в последующем спасены. Убедившись в невозможности дальнейшего спасения и извлечения людей с подводной лодки Б-37, приступил к организации вывода людей с подводной лодки С-350. На этой подводной лодке люк 7-го отсека был закрыт. Связь с 7-м отсеком осуществлялась по телефону сигнально-аварийного буя. Личным составом было проверено состояние 3-го, 4-го, 5-го, 6 и 7-го отсеков. При открытии клинкета на переборки 2-го отсека оттуда поступала вода в 3-й отсек с запахом хлора, что свидетельствовало о затоплении 2-го отсека. Верхняя крышка рубочного люка была открыта, нижняя закрыта, но прилегал к комингсу не плотно, вследствие чего в 3-й отсек просачивалась вода, которая

откачивалась помпой. Получив доклад о состоянии отсеков, я приказал с помощью водолазов закрыть верхнюю крышку рубочного люка. Убедившись в герметичности неповрежденных отсеков, приказал личному составу покинуть подводную лодку. Попытки установления связи с личным составом 2-го отсека продолжались примерно до 15.30–16.00, но личный состав этого отсека никаких признаков жизни не подавал. Перед выходом из подводной лодки личным составом был поднят перископ для оценки внешней обстановки. Выход личного состава из подводной лодки осуществлялся через 7-й отсек. При выходе из подводной лодки личный состав последовательно герметизировал 3-й, 4-й, 5-й, 6-й и 7-й отсеки».

Я помню бывшего командира 4-й эскадры уже старым, пенсионером. Несмотря на свой весьма преклонный возраст, контр-адмирал Ямщиков в начале 90-х годов работал гражданским специалистом в Главном штабе ВМФ. Человек он был очень обаятельный и приятный в общении. Ямщиков часто заглядывал ко мне в пресс-центр ВМФ, может, потому, что любил вспомнить былое, а я был благодарным слушателем. Как бы то ни было, за чашкой чая он много и интересно рассказывал о войне, о первых автономках эскадры в Средиземное море, о многом другом, но темы трагедии 11 января 1962 года он не коснулся ни разу. По-видимому, боль о том страшном дне осталась в нем навсегда. А спустя еще несколько лет старого подводника не стало...

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.