

МИФ, ЛОЖЬ И ИСТИНА

ПОТЕРИ СОВЕТСКОГО ПОДВОДНОГО ФЛОТА В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД (03.09.1945 – 25.09.1991)

ПРОДОЛЖЕНИЕ

Через год после гибели «С-80» произошла самая крупная по числу жертв трагедия отечественного подводного флота. Одновременно две торпедные ДЭПЛ послевоенной постройки – «Б-37» проекта 641 и «С-350» проекта 633 – затонули у пирса в Екатерининской гавани военно-морской базы (ВМБ) Полярный 11 января 1962 г. (по другим данным – 11 февраля 1962 г.) от взрыва торпедного боезапаса, произошедшего в 08.22 (по другим данным – в 08.25). ПЛ «Б-37» вступила в строй 5 ноября 1959 г. и в 1959–1962 гг. находилась в составе СФ. В день своей гибели субмарина стояла у пирса в Екатерининской гавани базы поселка Полярный, экипаж проводил плановый осмотр и проворачивание оружия и технических средств. Переборочные люки во всех отсеках были открыты. Внезапно на лодке возник очаг пожара, который в считанные минуты вызвал взрыв боевого отделения торпеды, от которого сдетонировал весь боезапас из 11 оставшихся торпед. Два носовых отсека лодки были полностью уничтожены. Почти весь экипаж «Б-37» (78 человек) погиб в результате воздействия ударной волны и отравления газообразными продуктами взрыва. Из всего экипажа в живых остались командир лодки, капитан 2-го ранга Анатолий Бегеба, находившийся на пирсе (взрывом первой торпеды его сбросило в воду), и командир БЧ-5 капитан 3-го ранга Генрих Якубенко, вызванный в штаб базы. Вторым корпусом к «Б-37» стояла ПЛ «С-350» проекта 633. После взрыва в прочном корпусе первого отсека «С-350» образовалась трещина, и отсек стал быстро заполняться водой. На «С-350» погибло 11 человек (включая четырех курсантов). В результате взрыва погибли 33 моряка, занимавшихся на расположенном вблизи пирса строевом плацу.

Спасательные работы проводились силами АСС СФ в течение 22 суток. Полузатопленные лодки подняли на поверхность, установили в носовых отсеках глухие заглушки и отбуксировали в док. В результате работы правительственной комиссии однозначно установить причину взрыва не представилось возможным. Были выдвинуты две вер-

сии трагедии. По одной из них причиной взрыва мог быть случайный выстрел при разрядении оружия сменившимся вахтенным по охране корабля. Однако более вероятной предпосылкой считается проведение с торпедой нерегламентированных ремонтных работ, вероятно, с использованием открытого огня (паяльной лампы). Возможно, катастрофа произошла из-за дефекта торпеды (при погрузке торпед на «Б-37» – на одной из них была повреждена боевая часть), которая воспламенилась при производстве сварочных работ в первом отсеке. Кроме того, высказывалось предположение, что причина взрыва – пожар, вызванный самовозгоранием патронов регенерации. По мнению А.С. Бегебы, причиной трагедии стал... Карибский кризис, так как «все лучшее погрузили на лодки, которые ушли в Атлантику на Кубу. А нам – второму эшелону – сбросили просроченное торпедное старье, все, что наскребли в арсеналах... Обычно стеллажные торпеды содержатся на лодках с половинным давлением в баллонах. А нам приказали довести до полного – до двухсот атмосфер», которое, видимо, и «выбило доньшко старого баллона... Воздушная струя взрвала обшивку торпеды. Тело ее было в смазке. Под стеллажами хранились банки с «кислородными консервами» – пластинами регенерации. Масло в кислороде воспламеняется само по себе... Скоротечный и мощный разогрев. Потом взрыв. Сдетонировали все двенадцать торпед...»

Какова бы ни была истинная причина возгорания, в результате произошедшего в носовом отсеке «Б-37» по неустановленной причине взрыва торпедного боезапаса, разрушившего эту ПЛ, погиб практически весь экипаж этой субмарины, а также часть экипажа стоявшей рядом «С-350», которая была сильно повреждена. Общее число жертв составило 122 человека, в том числе 78 на «Б-37» и 11 на «С-350». На «С-350» погибших могло бы быть значительно больше, но замполит этой ПЛ успел задрать люк между вторым и третьим отсеками, что спасло большинство личного состава этой субмарины и дало им возможность выйти

наружу через люк седьмого отсека. «Б-37» не подлежала ремонту, а «С-350» удалось восстановить, и 2 ноября 1966 г. она была передана в состав ЧФ, где ее дооборудовали для проведения специальных гидроакустических исследований и 3 августа дали новое наименование – «СС-350». Эта субмарина была исключена из состава ВМФ 9 июля 1982 г. (по другим данным – 22 июля) и 1 октября этого же года расформирована, но часть корпуса сохранилась – ее установили в Феодосии и использовали в качестве учебно-тренировочного судна «УТС-350», пока не разделили на металл в 1990-х годах.

ТТХ большой торпедной ДЭПЛ проекта 641, к которому относилась «Б-37»: водоизмещение нормальное надводное – 1952 т, водоизмещение подводное – 2550 т, главные размеры – 91,3х7,5х5,1 м, глубина погружения рабочая – 250 м, предельная – 280 м, дизели – 3х2000 л.с., электродвигатели – 2х1350 л.с., 1х2700 л.с., скорость наибольшая надводная – 16,8 узла, подводная – 15,0 узла, дальность плавания экономическим ходом надводная – 30 000 миль, подводная – 400 миль, автономность – 90 суток, десять ТА 533 мм, боезапас – 22 торпеды, экипаж – 70 человек, в том числе 11 офицеров (рис.16).

ТТХ средней торпедной ДЭПЛ проекта 633, к которым относилась вступившая в строй 31 августа 1959 г. «С-350»: водоизмещение нормальное – 1330 т, главные размеры – 76,6х6,7х4,6 м, глубина погружения рабочая – 240 м, предельная – 300 м, дизели – 2х2000 л.с., электродвигатели – 2х1350 л.с., скорость наибольшая надводная – 15,5 узла, подводная – 13,0 узла, дальность плавания экономическим ходом надводная – 9500 миль, подводная – 350 миль, автономность – 60 суток, восемь ТА 533 мм, боезапас – 14 торпед, экипаж – 52 человека (рис.17).

В конце 1960-х годов произошла и первая катастрофа советской ДЭПЛ, вооруженной баллистическими ракетами. Постоянный автор журнала «Техника-молодежи» Сергей Александров следующим образом проинформировал,

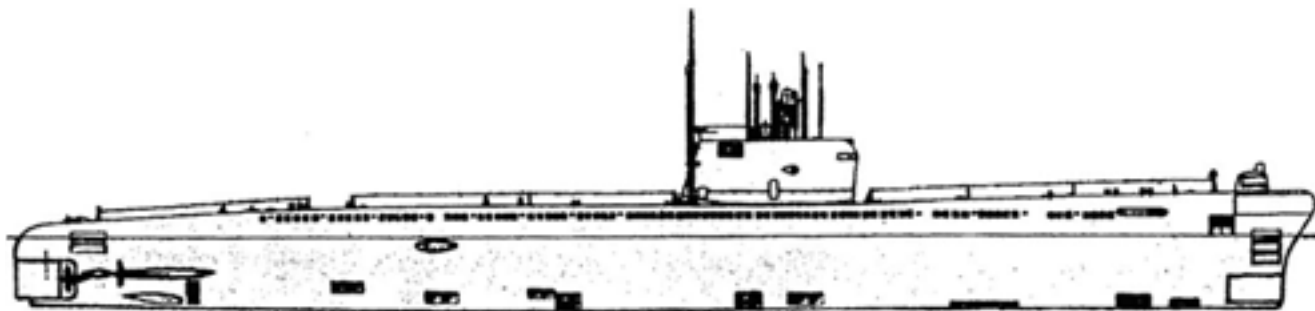


Рис.16. Дизель-электрическая подводная лодка проекта 641

точнее, дезинформировал читателей популярного издания относительно обстоятельств этой трагедии: «В 1967-м на дно Тихого океана, похоронив полторы сотни моряков, лег дизельный ракетно-носитель проекта 629, протараненный американским атомомоходом «Суорд-фиш». При этом автор статьи допустил сразу три ошибки: неверно указал дату катастрофы, количество погибших подводников и номер проекта ПЛ, а также представил одну из версий причин гибели нашей субмарины как единственно достоверно установленную.

В действительности советская ДЭПЛ «К-129» проекта 629-А (а не 629), с тремя баллистическими ракетами и двумя ядерными торпедами на борту, затонула по неизвестной причине (по одной из многочисленных версий – возможно и в результате столкновения с другой субмариной – но это только одна из многочисленных версий). Катастрофа произошла в районе Гавайских островов вблизи острова Гуам 8 марта 1968 г. (а не в 1967 г.) со всем экипажем в составе 97, по другим данным – 98 (по некоторым источникам – 86) человек – ну уж, конечно же, отнюдь не 150, порожденных, точнее умерщвленных буйной фантазией господина Александра.

Подлодки семейства проекта 629 имели следующие ТТХ: водоизмещение нормальное надводное – 2820 т, подводное – 3553 т, главные размеры – 98,9х8,2х5,5 м, глубина погружения рабочая – 250 м, предельная – 300 м, дизели – 3х2000 л.с., электродвигатели – 2х1350 л.с., 1х2700 л.с.,

скорость наибольшая надводная – 15,5 узла, подводная – 13,0 узла, дальность плавания – 2700 миль при скорости 9 узлов, автономность – 70 суток, ракетный комплекс Д-2, три ракеты Р-13, шесть ТА 533 мм, экипаж – 83 человека. Впоследствии на модернизированной субмарине проекта 629-А был

ского и рыболовного флота, множество самолетов и вертолетов. В месте вероятной гибели ПЛ на поверхности моря было обнаружено пятно дизельного топлива. Появилось несколько предположений о причинах катастрофы ракетноносца. В частности, высказывались версии такого рода:

Высказывалось предположение, что причина взрыва – пожар, вызванный самовозгоранием патронов регенерации. По мнению А.С. Бегебы, причиной трагедии стал... Карибский кризис, так как «все лучшее погрузили на лодки, которые ушли в Атлантику на Кубу. А нам – второму эшелону – сбросили просроченное торпедное старье, все, что наскребли в арсеналах...

установлен более совершенный ракетный комплекс Д-4 с баллистическими ракетами Р-21, стартующими из затопляемых для этой цели шахт с глубины 40-50 м при скорости хода ДЭПЛ до 4 узлов (рис.18).

Входившая в состав подводных сил ТОФ субмарина «К-129», которой командовал капитан 1-го ранга В.И. Кобзарь, 24 февраля 1968 г. вышла из района базирования со странным названием Могила (Камчатка) на боевое патрулирование в Тихий океан, из которого должна была возвратиться 5 мая 1968 г., но вовремя не вернулась и 8 марта не ответила на контрольную радиограмму штаба ТОФ. Немедленно в районе предполагаемого местонахождения «К-129» была организована и проведена крупная поисково-спасательная операция, в которой были задействованы десятки военных кораблей, суда мор-

– вероятный взрыв боезапаса и/или аккумуляторных батарей;

– пробоина от столкновения с подводным кораблем и/или судном;

– неустраняемая поломка материальной части, например выход из строя обоих дизелей;

– малоизученные явления природы, включая так называемые внутренние волны в океане, и т. д. и т. п.

По одной из гипотез, возможной причиной гибели субмарины стал внезапный провал ПЛ на запредельную глубину, которая в этом районе достигала 5–6 км, вследствие поступления воды внутрь субмарины через поплавковый клапан при движении под РДП. Взрывы от разрушения корпуса «К-129» давлением воды на запредельной глубине были зафиксированы донными акустическими системами слежения ВМС США, а уход ПЛ под воду в районе остро-

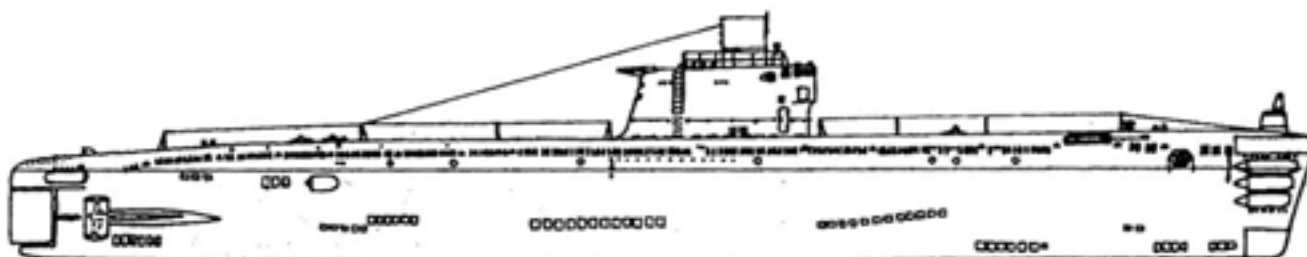


Рис.17. Дизель-электрическая подводная лодка проекта 633

ва Гуам наблюдался американским спутником-шпионом, отметившим точное место гибели советской субмарины. Среди версий о причинах гибели «К-129» было и иное объяснение осведомленности американцев о координатах трагедии, связанное с предположением о том, что наша ПЛ стала жертвой столкновения с американской субмариной слежения за ПЛ «Суордфиш», которая через три дня после катастрофы прибыла на базу Йокосука в Японии с поврежденным ограждением боевой рубки. Однако, по данным ВМС США, ни одна из американских субмарин не находилась ближе 300 миль к месту

вряд ли бы пошли на риск подъема в установленном ими месте гибели «К-129», якобы ими же и потопленной, в том случае, если бы они в действительности были бы истинными виновниками этой трагедии.

Однако уже в июне 1968 г., убедившись, что советские спасатели прекратили поиски погибшей ПЛ, «хитрые» американцы решили поднять «К-129» в ходе специальной совместной операции ЦРУ и ВМС США под названием «Клементина», чтобы ознакомиться с устройством, вооружением, шифровой техникой, системами связи и управления нашего подводного раке-

тым сведениям, все три части разрушенного при катастрофе корпуса погибшей ПЛ были подняты на поверхность, но при этом, к огромному разочарованию американцев, выяснилось, что потерпевшая катастрофу субмарина является не АПЛ, а ДЭПЛ. Столь же противоречивы сведения о количестве поднятых со дна тел членов экипажа «К-129» – от восьми или шести до нескольких десятков подводников, погибших в носовой части ПЛ. По одним данным, погибшие (личности троих удалось установить) были затем погребены в океане, по сведениям из других источников, они были захоронены на сухопутной территории США. В 1992 г. тогдашний директор ЦРУ Роберт Гейтс во время встречи с российским президентом Ельциным передал тому ряд материалов, касающихся трагедии «К-129», и видеопленку, на которой была запечатлена церемония погребения советских моряков.

Таким образом, в период 1957–1968 гг. затонули пять и взорвались две ПЛ, а одна была выброшена на берег. В связи с тем что в случаях с «М-351», «С-104» и «С-21» жертв не было, нам представляется целесообразным считать, что в этот период произошло не восемь, а пять катастроф. В 1957–1968 гг. ВМФ получил 219 новых ПЛ, из которых шесть субмарин (2,7%) затонули. Так как в предыдущий период (1945–1956 гг.) новые ПЛ послевоенной постройки не гибли, то, очевидно, их потери следует соотнести не с построенными в тот период, когда начались катастрофы новых субмарин, а с общим числом субмарин послевоенной постройки – 289, и тогда коэффициент гибели новых ПЛ составит 2,1%. Общее число ПЛ, затонувших в 1945–1968 гг. будет равняться 12 – 2,6% от 462 ПЛ, среди которых 5 старых – 2,9% от 173 и 7 новых – 2,4% от 289 субмарин.

Продолжение следует

Воздушная струя взрезала обшивку торпеды. Тело ее было в смазке. Под стеллажами хранились банки с «кислородными консервами» – пластинами регенерации. Масло в кислороде воспламеняется само по себе... Скоротечный и мощный разогрев. Потом взрыв. Сдетонировали все двенадцать торпед...»

гибели «К-129», а советская ПЛ погибла от серии внутренних взрывов. Весьма нелогичным и странным представляется также следующее. Если столкновение нашей и американской субмарин действительно имело место, то почему американцы не попытались скрыть, хотя бы от японцев, полученные их ПЛ повреждения, к стати, весьма незначительные, и не ушли в свои территориальные воды и/или в базу в пределах своей акватории? Кроме того, такого рода повреждения вполне могли быть ими получены во время шторма или при неудачной швартовке. К стати, по некоторым данным, поврежденная «Суордфиш» пришла в Йокосуку 28 февраля 1968 г. – то есть за неделю до гибели нашей ПЛ. Таким образом, предположение о столкновении «К-129» с американской субмариной выглядит не более достоверным, чем все остальные гипотезы о причинах гибели советского ракетносца. Добавлю, что в условиях «холодной войны» американцы

тоносца, затонувшего на глубине 5100 м. Финансировал эти судоподъемные работы стоимостью более 500 миллионов долларов известный нам по фильму «Авиатор» миллиардер Говард Хьюз. В экспедиции по подъему «К-129» участвовали поисковое судно «Мизар» и специально сконструированное для этой цели судно «Гломар Эксплорер» водоизмещением 36 000 т с раздвижным дном, оснащенное специальной баржей-понтонном (погружающимся плотом), мощными кранами и дистанционно управляемыми грейферами-захватами. Работы начались в мае 1974 г., а в июле–августе того же года ПЛ уже подняли. Подъем «К-129» со дна океана продолжался 40 суток. По данным ряда источников, на глубине 2700 м ПЛ разломилась, и ее кормовая часть снова ушла на дно – теперь уже окончательно. По другим сообщениям, корпус «К-129» переломился уже у самой поверхности, и кормовая часть погрузилась обратно в морскую пучину. По

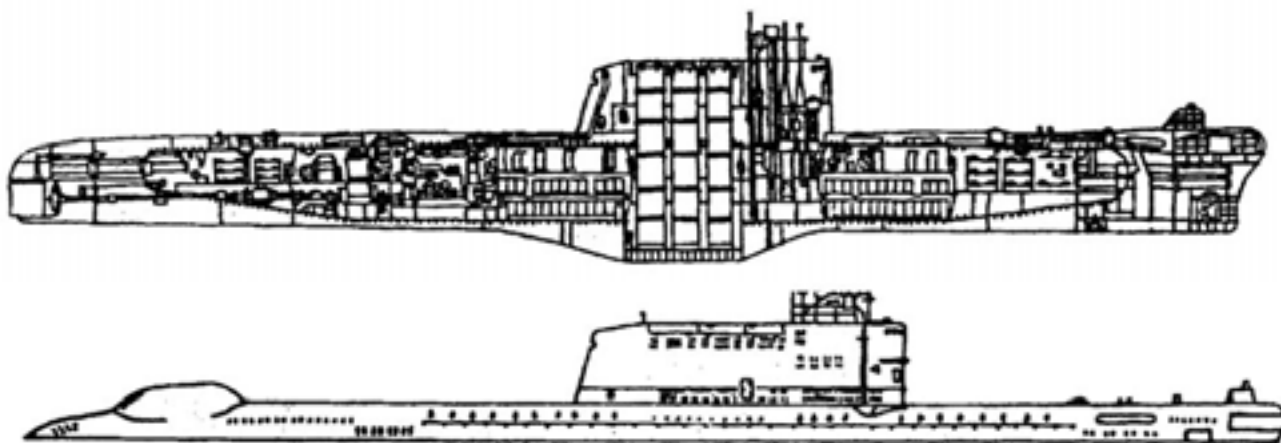


Рис.18. Дизель-электрическая подводная лодка проекта 629 с баллистическими ракетами

3-й Международный детский фестиваль «ПОДВОДНЫЙ МИР»



СРОКИ И МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:

13-17 мая 2008 года, Россия, Республика Мордовия, г. Саранск.

В ПРОГРАММЕ ФЕСТИВАЛЯ

конкурс-выставка рисунков «Подводный мир глазами детей», конкурс-выставка подводной фотографии, конкурс видеофильмов, конкурс публикаций печатных и электронных СМИ, поэзии и прозы. Соревнования по плаванию в ластах, соревнования по плаванию с аквалангом и спасению на водах.

УЧАСТНИКИ ФЕСТИВАЛЯ

юные художники, фотографы, видео-операторы, писатели, поэты, пловцы в возрасте до 17 лет включительно.

ЖЮРИ И ГОСТИ ФЕСТИВАЛЯ

Даниэль Мерсье - Председатель Всемирного фестиваля подводного изображения в Антибах, председатель Европейской Конфедерации профессиональных подводных инструкторов (Франция); Андре Лабан - видеооператор команды Кусто, художник, писатель (Франция); В.П. Шеянов - генеральный секретарь Комитета национальных и неолимпийских видов спорта России при Олимпийском комитете России (Москва); С.А. Авдеев - летчик-космонавт, герой России (Москва); Шаварш Карапетян - заслуженный мастер спорта СССР, 11 кратный рекордсмен мира, 13 кратный чемпион Европы, 8 кратный чемпион СССР по подводному спорту (Москва); А.Н. Камнев - доктор биологических наук, профессор, академик РАН (Москва); Владимир Лютов - Президент Международного фестиваля подводных фильмов «АкваФильм» (С-Петербург) и др.

