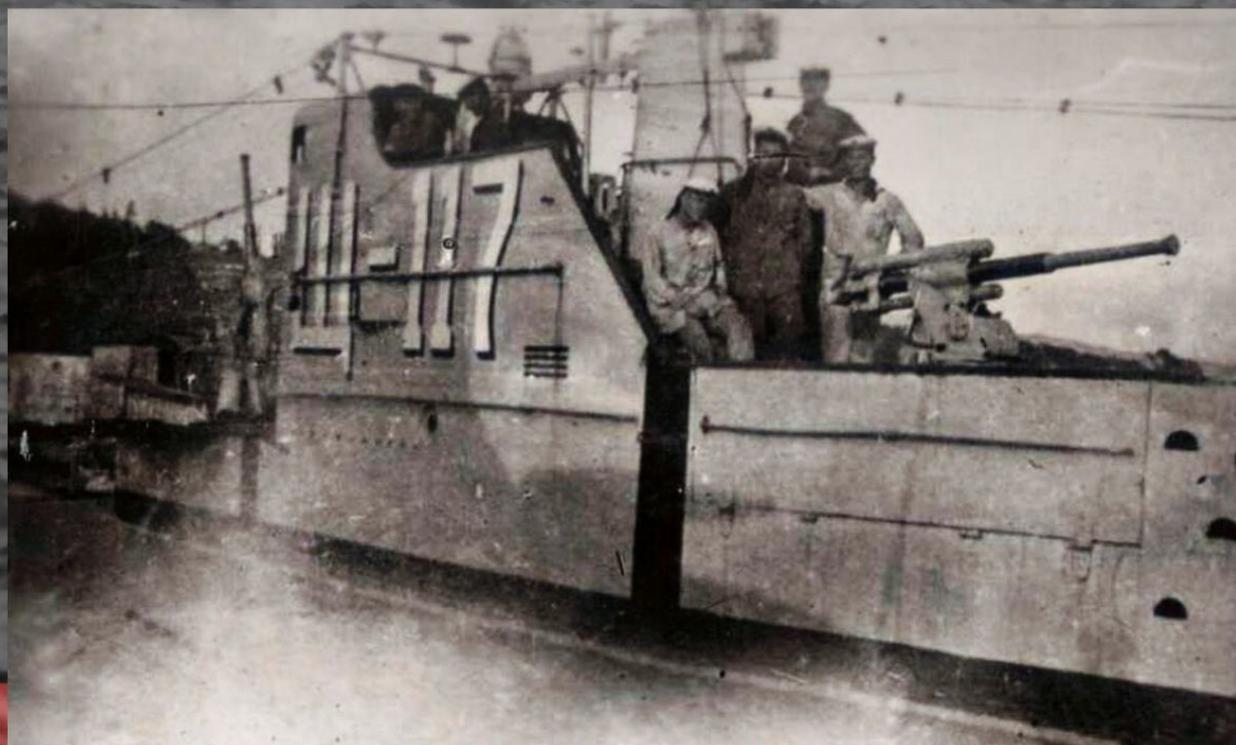


Владимир Шигин

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
Субмарина и ее экипаж	18
Конец ознакомительного фрагмента.	21

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?

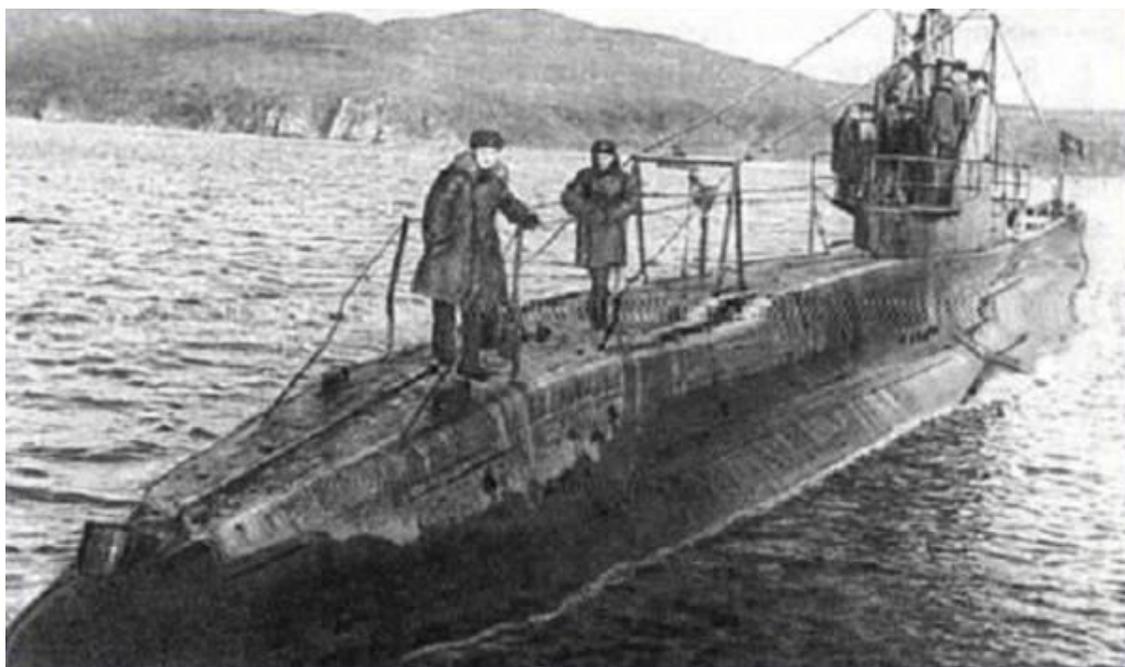
Сегодня почти никто уже и не помнит давнюю загадочную и трагическую историю советской подводной лодки С-117. Время стёрло из памяти многое. И все же, думается, настала пора рассказать правду о том далёком от нас событии.

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!



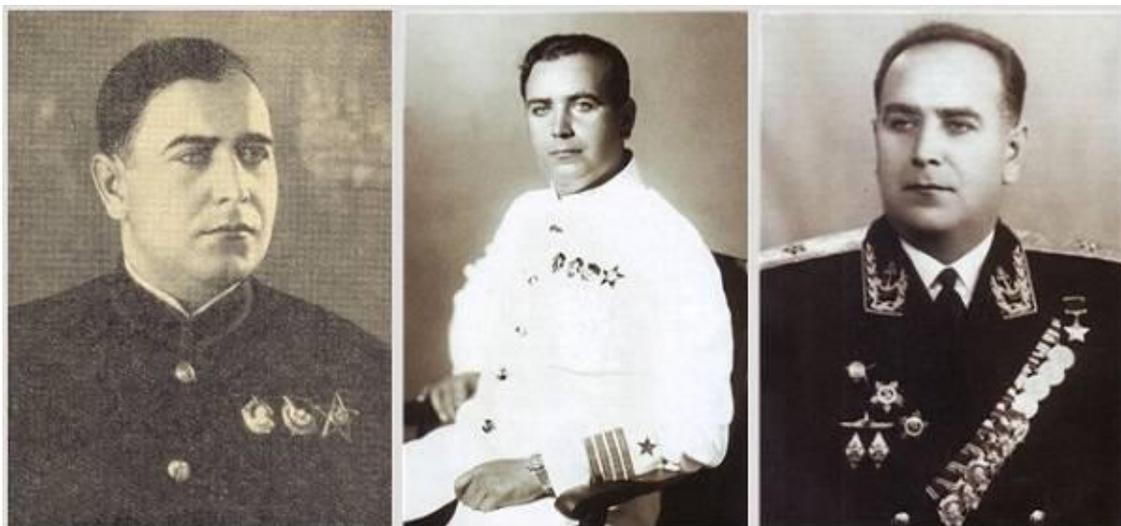
Щ-117 являлась головной подводной лодкой типа “Щука”

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.



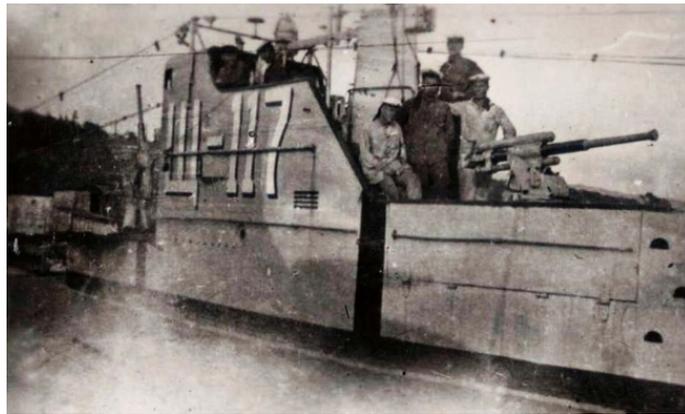
Слева направо: капитан 3 ранга Николай Египко после возвращения из Испании (1938 год), капитан 2 ранга Николай Египко после присвоения звания Героя Советского Союза (1939 год), контр-адмирал Николай Египко – начальник Высшего военно-морского училища подводного плавания имени Ленинского комсомола (начало 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 всплывании 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 превысить 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 в случае необходимости (при ремонте или обеспечении скрытности при боевых операциях) ложиться брюхом на грунт на глубине 90 метров. По кораблю была объявлена боевая тревога, все было предусмотрено – с точки зрения экстренного продувания цистерн главного балласта и вспомогательных цистерн другого назначения. Погружение происходило медленно, на ходу в 3 узла не более. На подходе к 90 метрам раздался резкий интенсивный хлопок, как взрыв. Инстинктивно даю команду: «Полный ход на всплытие», а лодка продолжает проваливаться на глубину. Командую: «Самый полный вперед!» и «Продуть средние цистерны!». Произошла медленная эволюция к снижению темпов погружения. Нос как бы тонул. По глубиномеру он находился на глубине 100 метров. Корма же на 85 метрах, а мы в центральном посту: как раз на 90 метрах. Как потом выяснилось, причиной взрыва был отрыв части надстройки от интенсивно обжатого прочного корпуса. Командующий флотом за этот эксперимент с погружением объявил мне и выговор, и благодарность за то, что мы проявили смелость и разумный риск. Срок пребывания в море нашего корабля был уже 20 суток, и нам было приказано прибыть в определенное место, в 60 милях от базы.

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

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

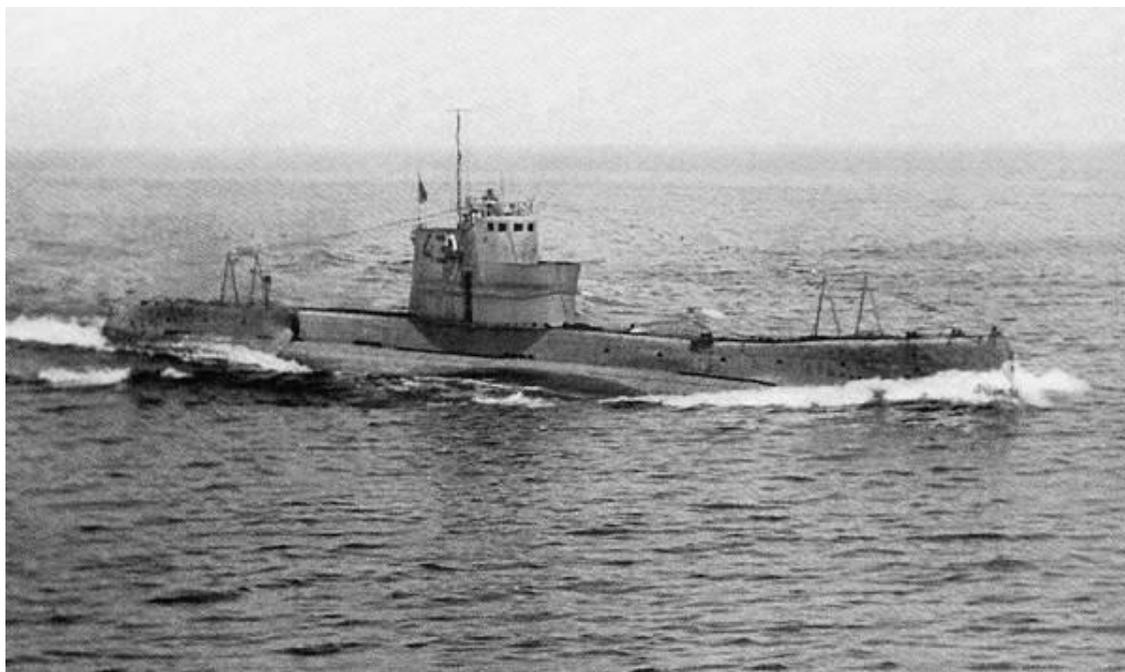
Автономность была превышена в два раза и составила 40 суток, хотели продлить срок пребывания в море еще на 5 суток, но нам было приказано возвратиться в базу. Уходили мы в море 11 января, на сопках лежал снег, а по возвращению, 20 февраля 1936 года берег бухты Золотой Рог уже покрывался зеленой скатертью травы, ярко светило весеннее солнце, все жители Владивостока ходили в летних платьях. Экипаж Щ-117 полностью выполнил возложенные на него задачи, справился со всеми трудностями, возникающими при плавании.

Высокая организованность и сплоченность, дисциплина и взаимовыручка позволили личному составу Щ-117 успешно завершить поход корабля в суровых зимних условиях и доказать, что в серийной "щуке" есть еще много возможностей. За нашим экипажем совершили длительные автономные плавания, превышающие наши 40 суток подводные лодки Щ-122, под командованием Александра Бука и Щ-123 (командир И.М. Зайдулин) и другие "щуки». Все это, начиная с нашей Щ-117, подтвердило необходимость внести в техническую документацию по «щукам» многие улучшения, способствующие повышению их боеспособности. Конструкторы официально установили для всех «щук» автономность – 40 суток.

Свой первый орден я получил 23 декабря 1935 года. Это был орден Ленина. Вместе со мной его получила большая группа офицеров и краснофлотцев. Среди них был командующий флотом флагман 1 ранга М.И. Викторов, командиры дивизионов П.Н. Васюнин, А.Т. Заостровцев, Г.Н. Холостяков, командиры подводных лодок И.И. Байков, Н.И. Виноградов, М.И. Гаджиев,

С.Е. Чурсин и многие другие. Флот на Тихом океане окреп и приобретал высокую боеготовность и организованность. Постановлением ЦИК Союза ССР от 3 апреля 1936 года я, как командир Щ-117, и военком были награждены орденом "Красной звезды", а остальные члены экипажа – орденом "Знак Почета".

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



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

Сейчас в моей гостиной висит портрет нашей подводной лодки Щ-117. Интересна ее судьба. По новой классификации кораблей ВМФ в 50-х годах она получила наименование С-117. Военно-морской флаг на Щ-117 был поднят 28 января 1935 г, она входила в состав

дивизиона, которым командовал Г.Н.Холостяков, а С-117 в 50-х годах входила в состав вновь образованного 7-го ВМФ, имевшего своей главной базой Совгавань. Небезынтересно, что командующим этим флотом стал вице-адмирал Г.Н.Холостяков, судьба которого включала в себя много неожиданностей. Страшное время борьбы с

"врагами народа", а на самом деле с талантливыми и инициативными людьми, привела в 1938 г. к аресту Г.Н. Холостякова. После освобождения в 1940 году при помощи Наркома Кузнецова Н.Г., он стал командующим 7-м ВМФ.

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



Магомет Гаджиев, будущий Герой Советского Союза, был третьим командиром Щ-117

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



Герой Советского Союза вице-адмирал Георгий Никитович Холостяков

Один из ветеранов флота многим позднее рассказывал автору этой книги, что в то время, пока Египко устанавливал рекорд автономности, по Тихоокеанскому флоту прошла волна аре-

стов, и командира Щ-117 от репрессирования спасло только длительное пребывание в море. Так ли это было на самом деле, судить не берусь, хотя и подобный сценарий возможного развития событий исключать нельзя. Впрочем, когда Щ-117 вернулась из автономки, и имена ее экипажа стали известны всей стране, это вне всяких сомнений явилось весьма существенной защитой офицерам и матросам от нападок со стороны органов НКВД. Вскоре после завершения похода на Щ-117 произошла смена командира. Николай Павлович Египко, сдав дела, отправился добровольцем в Испанию, сражаться с диктатурой Франко.

Воевал там бывший командир “Щуки” на подводных лодках, вписав немало героических страниц в историю испанской гражданской войны. За подвиги в Испании Египко награжден Золотой Звездой Героя, став первым в стране Героем Советского Союза среди подводников. При этом не указывалось, за что конкретно бывший командир Щ-117 удостоен столь высокого звания.

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

Несколько лет назад увидела свет книга Серго Берия “Мой отец Лаврентий Берия”, в которой сын бывшего наркома НКВД подробно описывал многие малоизвестные обстоятельства жизни своего отца. Был в книге и невероятный факт, который вызвал настоящую бурю среди отечественных историков флота. Дело в том, что в 1939 году Серго Берия вместе с отцом был в Кронштадте. По его словам, в тот момент там находилась... подводная лодка германских ВМС, командир которой о чем-то конфиденциально докладывал наркому НКВД. Прибытие лодки и ее нахождение в Кронштадте, как, впрочем, и последующая судьба были покрыты плотной завесой секретности. До настоящего времени никто из историков советского ВМФ не может сказать ничего вразумительного по этому поводу. Конечно, легче всего было бы просто-напросто обвинить сына Берии в обмане. Однако не будем торопиться. Не так давно автор этой книги встретился с Андреем Андреевичем Чабаненко, сыном известного отечественного флотоводца. Чабаненко и Египко были однокашниками по училищу имени Фрунзе и оставались друзьями в течение всей жизни. Уже в преклонных годах и будучи на пенсии, Египко и рассказал своему другу адмиралу Чабаненко поистине детективную историю своей службы на испанском флоте. Ныне обоих однокашников уже нет в живых, а поэтому я передаю рассказ со слов сына адмирала Чабаненко Андрея Андреевича: “В Испании Египко служил советником командира одной из подводных лодок республиканских ВМС. Когда Франко начал одерживать верх, правительство республиканцев приняло решение вывезти золотой запас страны в СССР и с помощью его продолжить в дальнейшем борьбу с режимом мятежного генерала. Для исполнения столь важной и секретной миссии была определена одна из подводных лодок, а ее командиром назначен Египко. Его кандидатура на столь ответственный пост была весьма оправданна, ибо, как советский офицер, получивший конкретный приказ из Москвы, он готов был исполнить его, чего бы это ни стоило, в отличие от испанских офицеров, которые, узнав о вывозе золота, могли заколебаться, а то и вовсе поднять мятеж. Целью похода избран Кронштадт, так как прорываться с золотом через черноморские проливы дело рискованное, идти же в Ваенгу или Мурманск не позволяла автономность испанской субмарины. Незадолго до падения республиканского режима подводная лодка Египко в обстановке полной секретности покинула один из испанских портов, увозя в трюмах ящики с золотыми слитками. Во время похода на лодке присутствовали и представители испанского республиканского правительства, сопровождавшие столь ценный груз. Как оказалось, сомнения испанских руководителей относительно лояльности экипажа полностью оправдались. Во время похода матросы-анархисты подняли мятеж, стремясь завладеть золотом. Обстановка сложилась критическая. Положение спас Египко, самолично застреливший из пистолета четырех мятежников и усмиривший таким образом остальных. Именно за доставку золотого запаса Испании в СССР, как считает А. А.

Чабаненко, и было присвоено звание Героя Советского Союза Николаю Египко. Что ж, столь важное задание вполне сопоставимо с наградой! Скорее всего, именно испанскую подводную лодку и встречал в 1939 году Лаврентий Берия. Это более чем вероятно, ибо кому, как не наркому НКВД, встречать золото и обеспечить его безопасную перевозку в Москву. Сам же Египко в форме испанского морского офицера и был, скорее всего, принят подростком Серго Берия за немца. К тому же, вероятно, такова была и распространенная легенда в связи с приходом испанской подлодки. Что стало с лодкой неизвестно. Вполне возможно, в целях сохранения тайны ее затопили, так как, будучи технически устаревшей, как и большинство испанских подводных лодок, она не представляла боевой ценности. Что касается золотого запаса, то его весьма интенсивно использовала колония испанских политэмигрантов, часть золота была передана ими в годы Великой Отечественной войны в фонд борьбы с фашизмом.

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

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

Спустя некоторое время “Щука” из Владивостока отправилась в Советскую гавань, где вошла в состав вновь сформированной бригады подводных лодок Тихоокеанского флота. В годы Великой Отечественной лодкой командовал капитан-лейтенант П. Синецкий. “Щука”, как и остальные подводные лодки Тихоокеанского флота, активно готовилась к возможным боевым действиям, усиленно отрабатывала задачи боевой подготовки в полигонах, несла боевое дежурство в выделенных районах, но принять участие в боях самой прославленной субмарины предвоенного времени так и не пришлось. Однако части экипажа “сто семнадцатой” все же довелось повоевать, матросы прославленной “Щуки” отважно сражались в бригадах морской пехоты под Москвой и Сталинградом.

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

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

В соответствии с новой классификацией кораблей в Советском ВМФ она получила новое тактическое наименование – С-117. Тогда же 3-ю бригаду подводных лодок, куда входила “Щука”, переименовали в 90-ю, которую в свою очередь включили в состав только что образованного 7-го ВМФ, имевшего Совгавань своей главной базой. Небезынтересен и тот факт, что командующим 7-м флотом был назначен вице-адмирал Г. Холостяков, бывший в свое время

первым командиром дивизиона подводных лодок, в котором начала свою жизнь только что спущенная со стапелей “сто семнадцатая”.

Субмарина и ее экипаж

К началу пятидесятых годов С-117 была уже далеко не новым кораблем, однако возложенные на нее задачи она выполняла успешно.

Только за 1952 год лодка имела 72 ходовых дня, совершив за это время более двухсот погружений. В ноябре 1952 года лодка прошла докование во Владивостоке, а затем совершила переход в родную базу, выполнив попутно целый ряд боевых упражнений. До последнего, рокового выхода в море оставалось уже совсем немного.

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

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

Из справки центрального архива ВМФ: «Командир подводной лодки "С-117", капитан 2 ранга Василий Антонович Красников родился 11 августа 1919 года в селе Лобынцево Лобынцевского сельсовета Воронежской области. В период Великой Отечественной войны проходил службу на подводных лодках Черноморского флота: с 3 июля 1941 г. по 18 февраля 1942 года – на подводной лодке "М-112" в должностях командира БЧ-1 и помощника командира, в звании лейтенант; с 18 февраля 1942 года по 1 июня 1943 года – на подводной лодке "М-36" в должности дублера командира БЧ-1 в званиях лейтенанта и старшего лейтенанта; с 1 июня по 9 августа 1945 года на подводной лодке "М-62" в должности помощника командира (он же командир БЧ-1) в званиях старший лейтенант, гвардии старший лейтенант и гвардии капитан-лейтенант. В личном деле имеются сведения об участии Красникова В.А. в боевых операциях в период с 10 ноября 1943 г. по 24 июня 1945 года: "С июня 1941 г. по июнь 1942 г. 8 боевых походов на ПЛ М-113, 2 боевых похода на ПЛ М-111. Июнь 1942 г. – ноябрь 1943 г. 17 боевых позиций на ПЛ М-62. Ноябрь 1943 г. – сентябрь 1944 г. 6 позиций на ПЛ М-62". "...За время Отечественной войны является участником потопления 6 кораблей противника за что П/Л получила звание гвардейской". Имел следующие награды: ордена: Отечественной войны 1 степени, Красной Звезды и Красного Знамени, орден Красной Звезды (за выслугу лет- 1951 г.), медали: "За оборону Севастополя", "За оборону Кавказа", "За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.", юбилейную медаль "30 лет Советской Армии и Флота" – 1948 г. В личном деле Красникова Василия Антоновича период его участия в Великой Отечественной войне обозначен с 4 июля 1941 года по 9 мая 1945 года. Согласно Перечню № 18 Генерального штаба ВМФ (от 2 апреля 1960 года № 170183) органов управления, соединений, кораблей, частей и учреждений Черноморского флота, входивших в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) части Черноморского флота, (в том числе и подводная лодка "М-62"), входили в состав действующей армии по 16 сентября 1944 года».

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

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

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

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

Из служебной характеристики: “Заместитель командира ПЛ по политической части капитан 3-го ранга Лавриков А. М. назначен на ПЛ 12.12.51 г. Имеет стаж службы на подводных лодках 3 года. Имеет положительную партийно-политическую характеристику...”

Из справки центрального архива ВМФ: «Заместитель командира подводной лодки "С-117" по политической части, капитан 3 ранга Лавриков Анатолий Михайлович родился 16 июля 1914 года в Сокольнинском районе города Москвы. В период Великой Отечественной войны проходил службу в частях Черноморского флота: с 25 ноября 1940 г. по 13 января 1943 г. и с 25 июня 1943 г. по 6 января 1947 г. в 11 отдельном батальоне ВНОС в должностях политрука роты и заместителя по политической части командира роты, в званиях младший политрук, политрук и старший лейтенант береговой обороны; с 13 января 1943 г. по 25 июня 1943 г. – в 4-й отдельной железнодорожно-эксплуатационной роте Туапсинской военно-морской базы в должности заместителя командира по политической части в звании старшего лейтенанта береговой обороны. В послужной карте Лаврикова Анатолия Михайловича в графе "Бытность в походах (где и против кого)" записано: "В составе 9-й морской бригады Керченской ВМБ против немецких оккупантов с 4 ноября 1941 г. по 17 ноября 1941 г." В личном деле имеются сведения об участии Лаврикова Анатолия Михайловича в боевых операциях: "Система Крымского участка ПВО с 22.06.41 г. по 14.11.41 г.", "В обороне Кавказа с 1942 г. по 1943 г." Лавриков Анатолий Михайлович имел следующие награды: орден Отечественной войны 1-й степени, медали "За оборону Кавказа", "За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.", «За боевые заслуги» (за выслугу лет – 1946 г.), юбилейную медаль «30 лет Советской Армии и Флота» – 1948 г. В личном деле Лаврикова Анатолия Михайловича период его участия в Великой Отечественной войне обозначен с 22 июня 1941 года по 9 мая 1945 года. Согласно Перечню № 18 Генерального штаба ВМФ (от 2 апреля 1960 года № 170183) органов управления, соединений, кораблей, частей и учреждений Черноморского флота, входивших в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) части Черноморского флота, (11-й батальон ВНОС Туапсинской ВМБ), входили в состав действующей армии по 16 сентября 1944 года».

Из служебной характеристики: “Старший помощник командира ПЛ капитан-лейтенант Корцемалов В. С. к порученным служебным обязанностям относится добросовестно. Опытный офицер-подводник, на подводных лодках служит семь лет. В 1952 г. окончил ВСКОС по классу

командиров подводных лодок и намечался к перемещению на должность командира подводной лодки типа “М”.

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

Из воспоминаний бывшего флагманского механика 90-й бригады подводных лодок капитан 1 ранга в отставке Даниил Исаакович Фланцбаума: “Командир электромеханической части лодки старший лейтенант Кардаполов назначен после окончания Военно-морского инженерного училища. К вновь назначенным командирам лодок и командирам электромеханических частей лодок до момента их допуска к самостоятельному управлению назначаются обеспечивающие офицеры, обычно из числа начальников. Кардаполов оказался спокойным, уравновешенным, дисциплинированным и исполнительным. Поэтому мне было приятно поручение его обеспечивать, “выводить” в море. С начала навигации в Императорской гавани, Советской гавани С-117 отработывала вступительную, задачу № 1 по курсу боевой подготовки Эта задача отработывалась у причала. В ней моряки изучают устройство и управление своим заведением. Я часто заходил на лодку, присутствовал при выполнении зарядки аккумуляторной батареи. Мне редко приходилось делать какие-либо замечания Кардаполову, так как он сам чётко выполнял действующие инструкции.

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.