

С. И. Сидоренко

ДОСТОЙНЫЕ НАГРАДЫ.
ТРАГЕДИЯ
М-256

Санкт-Петербург
2017

УДК 929.5
С 34

*Издание выпущено при финансовой поддержке
Комитета по социальной политике Санкт-Петербурга.*

Сидоренко С. И.

С 34 Достойные награды. Трагедия М-256. — СПб.: ООО «Аргус СПб». — 100 с. ил., 2017.

Книга посвящена засекреченной в советское время аварии подводной лодки М-256. Большое место в повествовании занимает рассмотрение обстоятельств гибели экипажа, основанное на уникальных архивных документах и рассказах очевидцев. Особое душевное сочувствие вызывают воспоминания родных и близких погибших, мнения которых никого из официальных лиц не интересовало вот уже 60 лет. Эта книга посвящена памяти, как наказу о том, что все мы, общество, государство, в неоплатном долгу перед погибшими, родными и близкими тех, кто отдал свою жизнь, пусть не в прямом бою с врагом, но неся боевую вахту и выполняя поставленные задачи по укреплению обороноспособности страны. Подводники шли на самопожертвование при борьбе за спасение корабля, выполнили свой долг до конца, и такой подвиг, безусловно, должен быть достойным образом оценен. У героического поступка подвига нет срока давности, он бессмертен, поэтому должен быть незабвенен. Однако у нашего государства до сих пор есть и награжденные сыновья, и забытые Родиной пасынки, о гибели которых в секретных авариях не следовало раньше распространяться...

УДК 929.5

ISBN 978-5-9909650-0-3

© Сидоренко С. И., 2017
© ООО «Аргус СПб», 2017

ОТЗЫВ

Книга посвящена экипажу подводной лодки М-256. Большое место занимает рассмотрение обстоятельств гибели лодки, основанное на уникальных архивных документах и рассказах очевидцев. Обстоятельно изложена история создания дизельных подводных лодок с единым двигателем и химическим поглотителем проекта А615, а также конструкторско-технологические проблемы, постоянно сопровождающие эти непредсказуемые «зажигалки». Исследованы причины возникновения пожара и последующей катастрофы подводной лодки. Особое душевное сочувствие вызывают воспоминания родных и близких погибших, мнения которых мало кого из официальных лиц интересовало 60 лет. Подводники самоотверженно вели свой бой на каждом рубеже, шли на самопожертвование при борьбе за спасение корабля, выполнили свой долг до конца, и такой подвиг, безусловно, должен быть достойным образом оценен. Родине нельзя забывать тех, кто отдал жизнь за повышение обороноспособности и благополучие отчизны. У подвига, героического поступка нет срока давности, он бессмертен, поэтому должен быть незабвенен. Поэтому вызывает уважение многолетняя деятельность Благотворительной общественной организации ветеранов Военно-морского флота «Общества памяти атомной подводной лодки «Комсомолец», спасенного члена экипажа М-256 контр-адмирала Вячеслава Николаевича Кочеткова, сына погибшего старшего лейтенанта Ивана Сергеевича Сидоренко, Сергея Сидоренко, по увековечиванию памяти погибшим морякам-подводникам и награждению экипажа М-256. Наблюдая и радуясь нарастанию патриотических настроений в нашей стране, надеюсь, что вопрос с награждением погибших героев-подводников подводной лодки М-256 будет решен положительно. Успехов в этом благородном деле!

*Первый вице-президент Международной ассоциации
общественных организаций ветеранов ВМФ и подводников,
контр-адмирал Монастыршин Владимир Михайлович*

От автора

Шесть десятилетий прошло после трагической аварии подводной лодки М-256. Живы всего двое участников этой катастрофы, ушли из жизни практически все вдовы. Безусловно, без поддержки и помощи многих людей вряд ли бы удалось вспомнить и отразить в книге важные факты и детали, найти уникальные фотоиллюстрации.

Самую глубокую благодарность выражаю председателю правления Благотворительного Общества памяти АПЛ ВМФ «Комсомолец» *Марковой Розе Алексеевне* за идею создания книги и финансовую поддержку.

Большую помощь оказал известный российский писатель-маринист, капитана 1-го ранга *Владимир Виленович Шигин*, разрешивший использовать выдержки из его книги «Отсеки в огне».

Предоставили бесценные материалы с воспоминаниями и фотографиями: *Иванова Тамара Иосифовна*, вдова старшего лейтенанта Ю. Г. Иванова; *Кочеткова Алла Вячеславовна*, дочь контр-адмирала В. Н. Кочеткова; *Кириченко Светлана Юрьевна*, дочь капитана 3-го ранга Ю. С. Мингулина; *Зиновьева Инна Олеговна*, дочь старшего лейтенанта О. В. Бриллиантова.

Благодарю многих людей за участие, полезные советы и помощь при подготовке книги к изданию. Среди них: *Ширский Валерий Евгеньевич*, член Союза писателей России, капитан 2-го ранга; *Монастыршин Владимир Михайлович*, контр-адмирал, первый вице-президент Международной ассоциации общественных организаций ветеранов ВМФ и подводников; *Сидоренко Татьяна Вениаминовна*, невестка старшего лейтенанта И. С. Сидоренко; *Чулкова Тамара Ивановна*, вдова контр-адмирала Д. К. Чулкова; *Никитин Валерий Федорович*, капитан 1-го ранга, член правления Благотворительного общества памяти АПЛ ВМФ «Комсомолец»; *Сидоренко Родион Сергеевич*, внук старшего лейтенанта И. С. Сидоренко; *Зиновьев Виктор Алексеевич*, зять старшего лейтенанта О. В. Бриллиантова.

Памяти моего отца, старшего лейтенанта
Ивана Сергеевича Сидоренко
и тридцати пяти членов экипажа
подводной лодки М-256,
погибших при аварии в Балтийском море,
посвящаю эту книгу

Автор

Предисловие

Много славных побед и свершений на счету Подводного флота России. К нашей гордости и радости растет и укрепляется военная мощь страны, создаются новые образцы современной военной техники. Но нельзя забывать о подводниках, отдавших жизнь во благо Родины. Для сохранения памяти о героях создаются музеи, экспозиции, средства массовой информации уделяют этим вопросам все больше внимания.

Мы будем часто обращаться к слову «память». По-моему, это понятие имеет несколько подтекстов и включает в себя много оттенков. Субъективно, память — то, что остается в глубине души человека. Это память сердца, как одного, так и многих людей, связанных общими узами родства, дружбы, коллектива. Светлая и печальная, даже горькая память о тех, кто трагически ушел от нас навсегда, но не может быть нами забыт. Не только в благодарность за свершенные героические поступки и самопожертвование, но часто в силу не уходящего чувства сопричастности и вины за их безвременный уход, порой ужасный и драматичный, о чем душа кричит: «Этого не должно было случиться!» Здесь и возникает тот водораздел, когда память приобретает объективный смысл памяти исторической, общегосударственной в широком понимании. Когда она для всех становится уроком, заставляет сделать беспристрастный анализ чрезвычайных ситуаций, который позволит в будущем избежать повторения допущенных ошибок и страшных аварий. Эта книга посвящена памяти, как наказу о том, что все мы, общество, государство, в неоплатном долгу перед погибшими, родными и близкими тех, кто отдал свою жизнь, пусть не в прямом бою с врагом, но неся боевую вахту и выполняя поставленные задачи по укреплению обороноспособности страны. И долг этот нужно отдавать не только ощутимой заботой об осиротевших родственниках, но и конкретными делами по увековечиванию памяти о моряках-подводниках и вознаграждением по заслугам героически погибших. Однако у на-

шего государства до сих пор есть и награжденные сыновья, и забытые Родиной пасынки, о гибели которых в засекреченных авариях не следовало раньше распространяться.

26 сентября 1957 года при испытаниях новой боевой техники в Балтийском море погибла подводная лодка М-256 с 35 членами экипажа. Многие десятилетия неизвестными оставались обстоятельства этой катастрофы. В то время невозможно было всецело оценить мужество, героизм и самоотверженную борьбу подводников за живучесть ПЛ в условиях всеобъемлющего пожара, так как в основном разбирались с предполагаемыми конструктивными недочетами нового секретного проекта А-615. Как только стало возможным, в открытом доступе стала появляться подлинная информация об аварии М-256. Об этом подробно написано в книгах В. А. Баданина «Подводные лодки с единым двигателем», Н. Г. Мормуля «Гибель подводных лодок в эпоху холодной войны» и В. В. Шигина «Отсеки в огне». Благотворительное Общество памяти АПЛ ВМФ «Комсомолец» осуществляет деятельность по сохранению памяти о погибших подводниках и работу с семьями экипажей подводных лодок К-278, М-256, М-200, К-129, К-56, К-429, К-159, К-461 и других. На заседании Общества председатель правления БОПК Маркова Роза Алексеевна предложила издать книгу о подвиге экипажа М-256 и попросила меня, Сидоренко Сергея Ивановича, сына погибшего старшего лейтенанта Сидоренко Ивана Сергеевича, собрать необходимые материалы. Более 40 лет я занимался поиском информации о М-256 и увековечением памяти о погибших. С выдержек из книги известного российского писателя-мариниста, моряка в пятом поколении капитана 1-го ранга Владимира Шигина «Отсеки в огне», начну свое повествование.

Награждению не подлежат...

*Всего их было сорок два.
В живых остались семь.
А двадцать шесть из них волна
Не отдала совсем...*

Штурман М-255

Г. Масленников

О трагедии подводной лодки М-256 я слышал давно и даже собирал попадавшие на глаза материалы, хотя, признаюсь, до чего-то серьезного руки так и не доходили. Волею судьбы, а скорее даже не судьбы, а провидения, я с легкой руки моего одноклассника Саши Сарайкина познакомился с контр-адмиралом Вячеславом Николаевичем Кочетковым, штурманом печально знаменитой М-256. Помню наш первый долгий вечерний разговор о днях минувших...



Подводная лодка проекта А615



Потом было посещение с моим однокурсником по военно-морскому училищу Мишей Марченко знаменитого Кронштадтского кладбища и шоковое состояние — могила подводников М-256, разграбленная и заброшенная. Наверное, именно тогда окончательно возникло желание рассказать правду о страшной и, увы, забытой трагедии М-256. Рассказать для того, чтобы попытаться восстановить справедливость и воздать должное погибшим на своих боевых постах героям.

В поисках идеальной лодки

Мечта о создании подлинно подводного корабля, которому бы почти не надо было всплывать на поверхность моря, всегда волновала умы моряков. Даже субмарины Второй мировой войны и те вынуждены были весьма часто всплывать, так как аккумуляторные батареи, питающие электромоторы, дававшие ход под водой, очень быстро разряжались. Теоретический выход был. Надо было выбросить огромные и тяжелые аккумуляторы и заставить дизеля работать под водой, но для этого им нужно было много кислорода, кроме того, надо было куда-то девать и выхлопные газы. А от теории до практики, как известно, путь неблизкий. Время от времени в ведущих морских державах создавались опытные образцы таких лодок. В России в начале XX века тоже была лодка такого типа — «Почтовый». Более серьезно к идее лодки с единым двигателем обратились уже в 30-е годы XX века, когда развитие техники позволило принимать новые конструктивные решения. Работу дизелей в подводном положении можно было обеспечить при подаче кислорода, хранящегося в жидком состоянии в специальной цистерне. Несмотря на это, дело продвигалось медленно.

В СССР разработкой подобных лодок тоже занимались. Так, в 1937 году опытным единым двигателем была оснащена лодка XII серии С-92. Осенью следующего года она уже вышла на испытания, которые продолжались более двух лет. К началу Великой Отечественной войны испытания еще не закончились, и С-92 законсервировали. После войны подводная лодка использовалась для отработки новых типов единых двигателей. В 1938–1939 годах ОКБ НКВД разработало проект еще одной подводной лодки с опытной единой энергетической установкой.



В 1941 году была построена опытная подводная лодка М-401. Лодку с ЕД-ХПИ спустили на воду в Ленинграде в июне 1941 года. С началом войны ее отбуксировали в Горький, а затем в Баку. М-401 испытывалась на Каспийском море и была принята в состав ВМФ СССР в 1946 году. В 1946 году по постановлению правительства в ЦКБ-18 начались работы по созданию более совершенной опытной подводной лодки проекта 615. Главным конструктором был назначен А. С. Кассациер. В 1948 году за создание новой энергоустановки для подводной лодки группе специалистов была присуждена Сталинская премия. Именно М-401, несмотря на постигшие ее беды, стала прообразом будущих наших серийных подводных лодок с единым двигателем. Создание «единых» двигателей позволило в 1,6 раза увеличить как полную скорость подводного хода, так и район плавания этой скоростью. Район плавания экономической подводной скоростью увеличился до 360 миль. Это был большой прогресс, но плата за это, как оказалось, была тоже высокой...

Один из крупнейших отечественных специалистов по непотопляемости подводных лодок профессор Худяков пишет: «Первые взрывы — «хлопки» — происходили еще на опытной подводной лодке С-92 (подводная лодка XII серии), переоборудованной для испытания энергоустановки РЕДО (регенеративного единого двигателя особого назначения, работавшего по замкнутому циклу, конструктор — С. А. Базилевский), а также на экспериментальной подводной лодке М-401 проекта 95 с энергоустановкой ЕД-ХПИ (главный конструктор подводной лодки — А. С. Кассациер, конструктор энергоустановки — В. С. Дмитриевский).

Во время испытаний, которые проводились в период Великой Отечественной войны на Каспийском море, 23 ноября 1942 года на подводной лодке М-401 при работе энергоустановки по замкнутому циклу в подводном положении в результате заклинивания (в открытом положении) дистанционно управляемого клапана подачи кислорода в носовом дизельном отсеке возник сильный пожар, едва не закончившийся гибелью корабля. Во время этого пожара, получив тяжелые ожоги, погиб В. С. Дмитриевский, достаточно странные действия которого так и не получили однозначного объяснения.

После всплытия в надводное положение В. С. Дмитриевский без разрешения командира подводной лодки М. И. Шейхатовича и инженер-механика Ю. Н. Кузьминского, грубейше нарушая инструкцию по посещению дизельных отсеков, необитаемых во время



работы энергоустановки по замкнутому циклу, отдраил переборочный люк и пошел в аварийный отсек. Через несколько секунд он выскочил оттуда в горячей одежде, пламя на которой было потушено личным составом центрального поста. Затем В. С. Дмитриевский, опасаясь, видимо, нарастания давления в кислородной цистерне, самостоятельно открыл клапан на трубопроводе стравливания кислорода в центральный пост. Одежда на В. С. Дмитриевском вновь загорелась, одновременно начался пожар в центральном посту. Оператор пульта управления Н. С. Иссерлис перекрыл клапан стравливания кислорода в центральный пост и открыл клапан его стравливания за борт. Из-за большой загазованности отсеков личный состав покинул корабль и перешел на обеспечивающий тральщик. Подводная лодка осталась на плаву.

Существовала версия, ее охотно поддерживали работники НКВД, согласно которой В. С. Дмитриевский, находясь в состоянии большого нервного, физического и морального перенапряжения (он длительное время находился в заключении), из-за этой крупной неудачи хотел покончить с собой. После аварии инженер-механик Ю. Н. Кузьминский был вызван лично к Берии, который, как выяснилось, был уже знаком с конструкцией М-401 и с программой проводимых испытаний. Работников Наркомата внутренних дел занимала версия специально спланированной акции со стороны создателей М-401 и лично В. С. Дмитриевского. Эта авария, произошедшая к тому же в годы войны, надолго задержала завершение испытаний М-401 (заводские ходовые испытания были закончены только 10 июня 1945 г.). Подводная лодка была принята в состав ВМФ только в 1946 году».

Еще одной страной, где шли интенсивные работы по созданию подводных лодок с единым двигателем внутреннего сгорания, была фашистская Германия. В Германии единый двигатель назывался «крейслауф» — круговорот. К середине Второй мировой войны немцам удалось создать более-менее надежный двигатель. В 1943 году адмирал Дениц добился разрешения на постройку экспериментальной подлодки XVII серии с дизелем «крейслауф». В 1944 году ее заложили под обозначением U-798, но до конца войны спустить на воду не успели.

В 1930-х годах в Германии предпринималась еще одна попытка создать двигатель, работающий по замкнутому циклу, но с применением в качестве окислителя не кислорода, а перекиси водорода.



Автором идеи был инженер Гельмут Вальтер. Инженер пришел к выводу, что наиболее эффективно свойства концентрированной перекиси водорода можно использовать не в дизельной, а в турбинной установке. В 1937 году Вальтер доложил результаты своих опытов руководству германских ВМС и заверил всех в возможности создания подводных лодок с парогазовыми турбинными установками с невиданной скоростью подводного хода — более 19 узлов. Было принято решение о форсировании создания лодки с турбиной Вальтера. Расчеты показали, что она может развивать скорость до 28 узлов, более чем в два раза больше, чем лодки того времени. Однако в дальнейшую разработку свои коррективы внесла война.

И все же немцы заложили восемь таких подводных лодок нескольких серий. Фактически лодки развивали под водой ход до 19 узлов, что тоже было очень много. Ни одна из лодок с двигателями Вальтера в боевых действиях так и не участвовала. Перед капитуляцией все они были затоплены экипажами. Но союзники все же две лодки подняли. Одну отправили в США, другую в Англию. Там специалисты изучили немецкие новинки, а англичане даже провели натурные испытания. В 1956 году англичане ввели в строй свои опытные подлодки «Эксплорер» и «Экскалибур» с двигателями Вальтера. Что касается американцев, то, изучив трофейную лодку, они от развития этой темы отказались и сосредоточили все усилия на внедрении атомных установок. Позднее за ними последовали и англичане.

Опыт строительства и испытаний советской опытовой М-401 позволил сделать следующий шаг — перейти к созданию более совершенной опытовой подводной лодки проекта 615. Заложенная в 1950 году на судостроительном заводе «Судомех», подводная лодка проекта 615 вошла в состав ВМФ в 1953 году и получила тактический номер М-254. Заводские, ходовые, а затем и государственные испытания проводились в Таллиннской военно-морской базе. В то же время применение «единого» двигателя, как это часто бывает при создании новой военной техники, было делом весьма небезопасным.

Сегодня считается, что эксплуатация подводных лодок с «единым» двигателем позволила создать предпосылки для создания более совершенных подводных лодок с атомной энергетической установкой. Необходимо оговориться, что особое значение в этом процессе принадлежало еще одной опытовой подводной лодке — С-99 проекта 617. На ней впервые в СССР была установлена турбинная установка, в которой в качестве кислородоносителя использовалась перекись водорода



80%-й концентрации. На С-99 впервые была достигнута уникальная по тому времени 20-узловая скорость подводного хода, причем эту скорость лодка могла развивать в течение шести часов. Однако в мае 1959 года и на этой лодке произошел взрыв, приведший к полному затоплению турбинного отсека. Экипаж при этом не только спас лодку от гибели, но и довел ее до базы своим ходом.

Эти непредсказуемые «зажигалки»

Сразу же вслед за испытаниями М-254, в ходе которых подводная лодка продемонстрировала неплохие возможности, было решено, не откладывая дела в долгий ящик, приступить к строительству большой серии лодок несколько усовершенствованного проекта 615, получившего наименование А-615. Подводные лодки этого проекта проектировались ЦКБ МТ «Рубин» и строились на ГУП «Адмиралтейские верфи» в Ленинграде в период с 1948 по 1959 год. Всего их было построено 30 единиц, из них 23 — на судостроительном заводе «Судомех» и 7 — на Адмиралтейском заводе (А. Марти). Советский Союз стал единственной военно-морской державой, серийно строившей корабли с подобной силовой установкой. Серийные подводные лодки проекта А-615 в составе ВМФ СССР стали наиболее эффективными кораблями закрытых морей.

Малые подводные лодки проекта А-615 предназначались для боевых действий в прибрежных районах Балтийского и Черного морей. Главный конструктор — А. С. Кассациер. Дизельная машинная установка субмарин на подводном ходу работала по замкнутому циклу с использованием жидкого кислорода и твердого химпоглопителя. Применение «единого двигателя» позволило увеличить скоростные данные и дальность плавания лодок проекта А-615, на чем мы остановимся ниже.

Следует сказать, что подводные лодки этого проекта к 1957 году только что вошли в состав ВМФ и были окружены ореолом таинственности и сверхсекретности. Это было связано с тем, что подводные лодки проекта А-615 принципиально отличались от своих предшественников — дизель-электрических подводных лодок. Они были способны плавать в подводном положении, используя двигатели внутреннего сгорания в режиме работы по замкнутому циклу. Официально субмарины проекта А-615 именовались подводными лодками с единым двигателем, но среди моряков



получили более мрачное название — «зажигалки». Они и на самом деле напоминали зажигалки, под завязку наполненные не только топливом, но и чрезвычайно опасным жидким кислородом. К сожалению, «зажигалки» в полной мере оправдали данное им прозвище. Вся история их испытаний и эксплуатации — это история пожаров, аварий и катастроф.

Для понимания сути вопроса необходимо остановиться на конструктивных особенностях этих лодок. Ранее в надводном положении ход подводных лодок обеспечивался дизелями, которым для работы необходим кислород, а в подводном — электродвигателями, которым кислород не нужен, так как они питаются энергией аккумуляторных батарей. Однако наличие двух видов двигателей имело серьезные недостатки; громоздкость, большой вес «двойного комплекта» двигателей, а самое главное — ограниченность емкости аккумуляторов, что делало необходимыми частые всплытия лодки на поверхность.

Сам принцип работы двигателей А-615 по замкнутому циклу заключался в следующем: отработанные газы из выхлопного коллектора дизеля поступали в газоохладитель, где охлаждались и освобождались от водяных паров и механических примесей. В дальнейшем они направлялись в газочиститель с химпоглотителем, в котором поглощался углекислый газ. При химической реакции между поглотителем и углекислым газом происходил незначительный подогрев очищенных газов. Дальнейшее охлаждение обратного газа и освобождение его от избыточной влаги осуществлялось в конденсаторе. Освобожденный от углекислого газа и избытка влаги выхлопной газ направлялся в газовый смеситель. В него же по трубопроводу под давлением добавлялся газообразный кислород в определенной пропорции. Из смесителя газ подавался в дизельный отсек. Даже одно описание принципа работы двигателей по единому циклу показывает, насколько сложен и опасен был этот процесс. Чего стоят только процесс смешивания газов с кислородом и происходящие при этом сложные химические реакции! Если же принять во внимание, что освоение этих двигателей еще только начиналось и они нуждались в большой доработке, то становится понятен тот ежеминутный риск, которым подвергались подводники на этих субмаринах.

Главным компонентом для обеспечения работы дизелей в подводном положении являлся жидкий кислород. О том, какие неприятности и опасности таил он в себе, говорит соответствующая справка: «Жидкий кислород имеет низкую температуру кипения и потому



быстро испаряется. Потери при заправке (в качестве окислителя ракетного топлива) на испарение могут составить 50%. Недостаточная герметичность емкостей может привести к повышению содержания кислорода в воздухе помещений. Содержание кислорода в помещении не должно превышать 25%. Жидкий кислород, емкости, в которых он хранится, и трубопроводы могут послужить причиной обморожения личного состава. Вещества, пропитанные жидким кислородом (ветошь, масла), становятся взрывоопасными. Испаряющийся кислород сорбируется также и волосистыми частями тела.

Кислород является сильным окислителем. Вдыхание воздуха, содержащего по объему более 25% молекулярного кислорода, негативно влияет на зубы и верхние дыхательные пути. Представляет опасность для здоровья людей и контакт с таким веществом, каким является химический поглотитель кислорода, в больших количествах погружаемый на подводные лодки, заправляемые жидким кислородом ХПИ — химический поглотитель известковый, который также является фактором, вредно влияющим на здоровье личного состава. При погружке попадание ХПИ на кожу и на слизистые дыхательных путей в виде пыли и аэрозоля может стать причиной развития воспалительных процессов и ожогов. Вдыхание известковой пыли оказывает раздражающее действие, особенно опасно попадание такой пыли в глаза.

Опасность работы с жидким кислородом связана также и с тем, что при попадании его на ряд материалов (дерево, бумагу, уголь, асфальт и т. д.) они способны детонировать. Длительное вдыхание чистого кислорода ведет к развитию воспаления слизистых оболочек ротовой полости и верхних дыхательных путей, молекулярный кислород при контакте с клетками может стать причиной развития патологических процессов в тканях вследствие нарушения мембран клеток и функций тканей.

Таким образом, риск обморожения, поражения слизистых оболочек ротовой полости, верхних дыхательных путей и глаз с последующим развитием патологических процессов и хронических болезней для личного состава подводных лодок «малютки» проекта А-615 был чрезвычайно высоким. При этом превышение объема кислорода в воздухе выше 23% опасно и неизбежно вело к возникновению пожара.

Техника безопасности при работе с жидким кислородом является очень сложной и включает большое число требований, тем более в замкнутых помещениях. После пребывания в среде, обогащенной кислородом, в течение 30 минут необходимы проветривание одеж-



ды и исключение возможных искр вследствие курения или других случайных причин».

Напомним, что жидкого кислорода на М-256 было не ведро и не бочка, а почти 8,5 тонны! Плавать с таким количеством этого опаснейшего вещества — все равно что курить, сидя в бочке с порохом...

Полуторакорпусная трехвинтовая лодка, разделенная на семь отсеков, имела ограждение рубки, выполненное из дюралюминия, и три дизеля по 900 л. с. — два бортовых и один средний. Водоизмещение лодки составляло надводное — 460 тонн, подводное — 540 тонн. Основные размеры: длина 56,8 м, ширина 4,5 м, осадка 3,6 м. Глубина погружения до 160 метров, скорость хода надводная — 16 узлов, подводная — 15 узлов. Экипаж лодки 30 человек, из них 6 офицеров. Автономность лодки составляла 10 суток, а дальность плавания превышала дальность плавания основных субмарин советского ВМФ 613 проекта в подводном положении в четыре раза.

Подводная лодка проекта А-615 была вооружена четырьмя торпедными аппаратами и новейшими по тем временам средствами обнаружения надводных и подводных целей, приборами для выхода в торпедную атаку. Четырехчасовой запас максимальных (до 15 узлов) подводных скоростей позволял значительно повысить эффективность торпедных атак, а также и успешно уклоняться и отрываться от противолодочных сил противника.

Проект А-615 с самого начала курировали КГБ и лично А. П. Берия. Кто-то тут же обвинил его во всех недостатках новой лодки. Разумеется, сегодня на Берию можно валить все, что только заблагорассудится, но за конкретными недостатками конструкции стояли конкретные исполнители. Однако следует отметить, что присутствие такого крутого «погонялы» исключало возможность более спокойного и глубокого аналитического изучения двигателя и компонентов химии при его работе.

Несколько слов о предназначении отсеков. В первом торпедном отсеке, помимо торпедных аппаратов, был расположен еще и камбуз. Второй отсек являлся жилым. В нем располагалась кают-компания — притиснутый к переборке столик для офицеров, питающихся в две смены. Здесь же находилась каюта командира — настоящий платяной шкаф, в который можно было втиснуться только боком, здесь, кроме узкой койки и сейфа, ничего больше не умещалось. Всем же остальным офицерам и мичманам полагались откидывающиеся койки в два этажа. Матросы же спали, кто где мог.



Помимо всего прочего, во втором отсеке был установлен торпедный автомат стрельбы (ТАС) для выработки данных на применение торпед. Это было очень неудобно, так как во время торпедной атаки командир должен был находиться в третьем отсеке, но другого места для ТАСа на лодке просто не нашлось.

Третий отсек — это центральный пост управления лодкой, механизмами и оружием. Отсюда осуществлялось и управление борьбой за живучесть подводной лодки при возникновении пожара и поступлении воды внутрь прочного корпуса. В нем располагались: рубка связи, гидроакустическая рубка, рубка радиометристов, станция погружения и всплытия, здесь же было место работы штурмана, вахтенного офицера, вахтенного инженер-механика. Надо ли говорить, что теснота в третьем отсеке была просто невероятная.

В четвертом отсеке были побортно расположены выгородки химопоглотителя, палуба в нем была несколько приподнята относительно смежных с ним третьим и пятым отсеками, так как внизу, под палубой располагалась цистерна с жидким кислородом (8,5 тонны), а в кормовой части побортно размещались пульта управления бортовыми дизелями. Между выгородками химопоглотителя можно было протиснуться только боком и пригнувшись.

Пятый отсек был дизельный. Здесь побортно в специальных выгородках были расположены два реверсивных дизеля, у кормовой переборки пульт управления третьим дизелем.

Шестой отсек, в котором в выгородке располагался средний дизель, был необитаем. Он был разделен на две неравные части переборкой, параллельной диаметральной плоскости корабля, смещенной в сторону правого борта. По узкому и низкому коридору между правым бортом подводной лодки на карачках можно было добраться из пятого отсека в седьмой. Там были расположены главный электродвигатель, устройства запасного управления рулями и галюн.

Вице-адмирал В. Н. Буров в своей книге «Отечественное военное кораблестроение в третьем тысячелетии своей истории» пишет: «...Существенным недостатком подводных лодок пр. А615 являлась значительная потеря жидкого кислорода на складе за счет его испарения. За время государственных испытаний было произведено и отгружено на склад ВМФ (г. Лиепая) 533 т жидкого кислорода, на складе в Лиепеае заприходовано 278 т, то есть 47,3%. Со склада на подводные лодки было выдано 133 т, то есть 22,7% отгруженного кислорода. Из этого количества только 20 т, то есть 4,5% отгруженного



с завода, было использовано по прямому назначению... Большая испаряемость жидкого кислорода не только создала чрезмерные сложности содержания его на базах, но и ставила дальность плавания в подводном положении в зависимость от сроков хранения жидкого кислорода на борту. Это препятствовало повышению автономности плавания... В 1955–1957 годах с началом интенсивного плавания на подводных лодках пр. А-615 произошел ряд крупных аварий, связанных с пожарами и взрывами в машинных выгородках».

Но и это далеко не все. Одно дело, теоретические расчеты, а совсем иное — реальность. То, о чем конструкторы говорили как о новых достижениях, на деле оказалось больше бедой для новых советских субмарин. Вот что пишет по этому поводу контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков: «К сожалению, не могу привести конкретные данные по шумности подводной лодки при различных режимах работы дизелей в подводном положении, но знаю по опыту, что когда работали два дизеля на среднем ходу, то лодочные гидроакустики на станции «Тамир-5Л» уже ничего за бортом не слышали. Можно с достаточной степенью достоверности предположить, что противолодочные силы с такой подводной лодкой имели бы плотный гидроакустический контакт».

После катастрофы бывший штурман М-256 служил на дизель-электрической подводной лодке проекта 613, командовал подводной лодкой проекта 641. По обитаемости эти проекты были райскими в сравнении с «малютками» проекта А-615. На подводных лодках проекта А-615 взрыво- и пожароопасность энергетической установки были постоянным фактором, который довлел над личным составом, тем более после аварии с человеческими жертвами на подводной лодке М-259 (командир Бутузов Е. В.) в августе 1956 года. Никто не знал, отчего происходят внезапные взрывы с одновременными всеобъемлющими пожарами. Считалось, что содержание кислорода в газовой среде машинных выгородок при работе энергетической установки в подводном положении должно составлять 19–24%. Категорически запрещалось повышать содержание кислорода более 26%.

Служба на подводных лодках с «единым» двигателем была сопряжена со значительными сложностями. В обитаемых частях отсеков при работе машинной установки по замкнутому циклу всегда было повышенное содержание кислорода, из машинных выгородок просачивались токсичные газы. Поэтому на этих подводных лодках в подводном положении всегда существовала высокая степень по-



жароопасности и токсичности обитаемой среды, то есть степень риска всегда была чрезмерно высока. Можно только представить, в каком психологическом напряжении находился личный состав на подводных лодках в море при отработке задач! Впрочем, подводников на «зажигалках» не оставляли без внимания. Была введена какая-то незначительная финансовая надбавка «за вздрагивание», как тут же иронично прозвали ее подводники.

В декабре 1955 года чудом не случилась трагедия на еще одной «зажигалке», М-351. В тот день только что построенная «малютка» вышла в полигон северо-западнее Таллинна для приемо-сдаточных испытаний. Помимо экипажа, на борту находились и специалисты завода-изготовителя. Погрузились. На глубине 30 метров в момент пуска бортовых дизелей по замкнутому циклу из дизельного отсека донесся негромкий хлопок. На команду «Осмотреться в отсеках!» кормовые отсеки не ответили. После аварийного всплытия 5, 6 и 7-й отсеки по-прежнему не отвечали. Проникнуть в 5-й отсек через переборочную дверь 4-го не удалось, так как дверь была наглухо задраена «на барашки» со стороны 5-го отсека.

Несмотря на штормовую погоду, предварительно создав подводной лодке дифферент на нос, в 7-й отсек через кормовой люк были посланы на разведку двое матросов с индивидуальными спасательными аппаратами. Разведчики спустились в лодку и задраили за собой кормовой люк. Прошло несколько минут, но на связь с центральным никто не вышел и на запросы не отвечал. Ситуация приобретала трагический характер. Следующим в 7-й отсек спустился командир БЧ-5, который предварительно на верхней палубе включился в ИДА.

Несколько минут томительного ожидания, и инженер-механик докладывает на мостик, что все люди в кормовых отсеках находятся на боевых постах без признаков жизни, так же без сознания лежат оба разведчика. У многих изо рта выступила пена. Было видно, что подводники в момент аварии пытались включиться в ИДА, но не успели это сделать. Признаков пожара обнаружено не было. Семнадцать матросов и старшин из кормовых отсеков были оперативно подняты на верхнюю палубу, где им оказали первую помощь. То, что все остались живы, следует считать невероятной удачей. Еще бы несколько минут нахождения в отсеках, и все бы погибли. На свежем морском воздухе люди постепенно пришли в сознание. Как оказалось, при пуске бортовых дизелей М-50П по замкнутому циклу на подводной лодке М-351 произошел взрыв. Переборки бук-



важно «вспучило», появились трещины в швах. После произведенного ремонта приемо-сдаточные испытания М-351 возобновились.

Должных выводов из происшествия сделано так и не было. А ведь уже было очевидно, что физико-химические процессы, протекающие в выгородках дизелей, работающих по замкнутому циклу, изучены поверхностно, а значит, можно ожидать больших неприятностей.

К сожалению, история с М-351 была началом целой цепи трагедий с лодками этого проекта. Главные аварии и катастрофы были еще впереди...

М-256 и ее экипаж

Подводная лодка М-256 (заводской номер 665) являлась второй в серии. Субмарина была заложена 23 сентября 1953 года на заводе «Судомех», спущена 15 сентября 1954 года, а вступила в строй 21 декабря 1955 года.

В конце сентября 1957 года две малые подводные лодки М-256 и М-354, под флагом командира дивизиона подводных лодок капитана 1-го ранга Федотова Евгения Георгиевича совершили переход



Май 1957 года. Торжественный подъем флага на заводе «Судомех» (впоследствии ЛАО) по случаю годовщины г. Ленинграда. Экипаж ПЛ М-256: слева направо командир — кап. 3 р. Юрий Вавакин, ст. л-т Олег Бриллиантов, ст. л-т Юрий Иванов, л-т Вячеслав Кочетков, л-т Вячеслав Розанов, л-т Виктор Дергачев, ст. л-т Иван Сидоренко, старшины и матросы



из военно-морской крепости Кронштадт в военно-морскую базу Таллинн с целью отработки задач боевой подготовки в полигоне замера подводных скоростей, который был расположен вдоль северо-восточного побережья полуострова Вимси. Обычный переход, обычные, рутинные будни боевой подготовки. Сегодня бы мы с вами, наверное, никогда и не вспомнили об этом далеком и мало-значительном факте, если бы не те события, которые произошли буквально день спустя.

Из воспоминаний контр-адмирала в отставке Вячеслава Кочеткова: «В июне месяце 1957 года мы со Славой Розановым были назначены на подводную лодку М-256 проекта А-615. Мой товарищ по училищу был на четыре года старше меня, до поступления в училище он окончил три курса института международных отношений, а потом по комсомольской путевке пошел на флот, о котором мечтал. Слава был хорошим, надежным товарищем, любил друзей, участвовал в художественной самодеятельности, играл на пианино, пел, хорошо учился. Слава был назначен на М-256 командиром БЧ-2–3. Я же получил назначение штурманом. Позади осталось четырехлетнее обучение во 2-м Высшем военно-морском училище подводного плавания в Риге...

Мы проходили многомесячную стажировку по своим специальностям на подводных лодках проекта 613. Подводная лодка есть подводная лодка, на любой из них, даже на самой современной — атомной, личный состав находится в ограниченном объеме и поэтому имеет ограничения по всем параметрам жизнедеятельности человека. Но то, что мы увидели, спустившись в подводную лодку проекта А-615 и пройдя по ней, превзошло все наши худшие ожидания. Рабочее место штурмана находилось рядом с трапом, ведущим в боевую рубку и на мостик, штурманской рубки как таковой вообще не существовало. Был столик 50 на 50 см. Путевую карту, на которой работал штурман, приходилось сворачивать в четыре и более раз, чтобы разместить ее на этом пятачке. В рабочем положении штурман обязательно мешал проходящим в отсеке.

На М-256 нас приветливо встретили офицеры, да и личный состав. После представления командиру капитану 3-го ранга Юрию Степановичу Вавакину и очень краткой беседы с ним нас разместили в общей комнате в казарме, где в свободное от общения и работы с личным составом время офицеры отдыхали. У каждого была металлическая кровать с тумбочкой.



1957 год. Ленинград. Дивизия строящихся и ремонтируемых подводных лодок.
Стоят слева направо предположительно: л-т Виктор Дергачев,
ст. л-т Иван Сидоренко, ст. л-т Олег Бриллиантов, представитель командования,
ст. л-т Юрий Иванов, л-т Вячеслав Кочетков и л-т Вячеслав Розанов

В это время наша подводная лодка стояла на стенке судомеханического завода и на ней проводились какие-то профилактические работы. В начале июля мы перешли в город Ломоносов, где было постоянное место базирования, и приступили к отработке курсовой задачи К-1 «Организация службы и подготовка корабля к плаванию».

Офицеры М-256 имели определенный опыт плавания на лодке этого проекта. Командир прошел школу помощника командира, то есть человека, отвечающего за все, что делается на корабле. Юрий Степанович Вавакин был человеком спокойным и решительным, с одинаковым лицом встречающим и добрые вести, и неприятности. От всех остальных офицеров, при стоянке лодки в базе, он отличался ношением тужурки и ослепительно белых воротничков. Наши с ним встречи происходили главным образом на подъеме флага».

Из воспоминаний контр-адмирала в отставке Г. Г. Костева: «Командира М-256 Юру Вавакина я знал достаточно неплохо. Он был выпускником Бакинского ВВМУ, которое закончил в 1949 году. Когда я после окончания училища в 1950 году пришел служить в Кронштадт на знаменитую подводную лодку Д-2 командиром штурманской группы, то Юра был на ней минером. В казарме мы



жили с ним в одной комнате. Помню, что встретил он меня весьма дружелюбно, сразу предложил и койку, и место в шкафу. К службе он относился ревностно, причем интересовался не только своим минным хозяйством, а всей лодкой в целом. Часто Вавакина можно было видеть с каким-нибудь старшиной БЧ-5, который объяснял ему устройство тех или иных систем. Затем Юра ушел на классы минеров, а я на штурманские классы. Помню, что, учась в Ленинграде, мы часто перезванивались. Следующая встреча была у нас опять в Кронштадте. Я тогда был помощником на «Лембите». Помню, что Юра сказал о своем назначении помощником на «зажигалку». Я ответил, что слышал об этих лодках много негативного и служить бы на них не хотел, на что Юра сказал: «Мне в перспективе обещали должность командира!» Стать командиром лодки было тогда нашей самой большой мечтой, и я прекрасно понимал Юру. Вскоре мне тоже предложили должность на «зажигалке» М-255 и тоже с перспективой на командира. Я согласился, но на «малютку» не попал, а был назначен на подводную лодку 613 проекта. Больше мы с Юрой Вавакиным уже никогда не виделись. А через некоторое время пришла весть о гибели его лодки и его самого. Немного помню, ведь прошло уже более полувека, и его супругу Галину.

Что касается дивизионного штурмана Юры Мингулина, который в тот роковой день вышел в море на М-256, то меня связывала дружба еще по училищу имени Фрунзе. Он учился на два курса старше меня. Был Юра небольшого роста, худощав, но при этом очень силен физически. Увлекался тяжелой атлетикой и являлся чемпионом вмузов по штанге в легчайшем весе. Помню, что тренировками с «железом» он буквально изводил себя. По натуре Юра Мингулин был очень добрым и сердечным человеком. После выпуска мы встретились с ним в Кронштадте. Он спросил: «Ты что тут делаешь?» Я ответил: «Служу на «Декабристе», а ты где?» Он ответил, что служит штурманом на знаменитой гвардейской М-171. Однажды я вместо него вышел в море на его «малютке». Перед выходом Юра показал мне свое ноу-хау. Дело в том, что на дизельных лодках при каждом всплытии штурман должен был как можно быстрее подниматься на верхний мостик и определять место лодки. Для этого приходилось каждый раз надевать сапоги, так как внутри лодки ходили в тапочках. Так как размер ноги у него был маленький, то он взял сапоги большого размера и впрыгивал в них прямо в тапочках. Это было и необременительно, и быстро. Своим «изобретением» Юра



очень гордился. Ноу-хау Юры Мингулина на том выходе в море на М-171 спасло мне жизнь. Дело было так. Лодка шла в надводном положении недалеко от острова Лавенсари. Произведя необходимые расчеты, я спустился с мостика на верхнюю палубу. Мимо нас проходил большой красивый теплоход. Я засмотрелся на красавца и не увидел, как к лодке быстро приближается большая волна. Несмотря на то что море было спокойным, набежавшая волна буквально слизнула меня с палубы. Оказавшись в воде, я почувствовал, что сапоги наполнились водой и тянут меня на дно. Так как они были очень большие, я легко освободился от них. Помимо этого, я сумел вылить воду из одного



*Ю. Мингулин. 27.12.46.
Рекорд ВМС СССР в наилегчайшем весе,
100 кг*

из сапог и использовал здоровенный сапог как поплавок. Лодка некоторое время удалялась от меня, но потом там заметили мое отсутствие. «Малютка» легла на обратный курс, и вскоре меня вытащили из воды. Если бы я не последовал совету Юры и надел сапоги своего размера, то вряд ли мне удалось бы их быстро скинуть, тем более использовать как поплавок для своего удержания на воде. Скорее всего, я бы погиб. Так Юра своим простым советом фактически спас мне жизнь».

И снова вспоминает контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков: «Помощник командира лодки Олег Владимирович Бриллиантов прошел на М-256 путь от штурмана. Это был высокий, подтянутый, всегда аккуратный и, конечно, требовательный офицер. Командир электромеханической боевой части (БЧ-5) Юрий Григорьевич Иванов был большой любитель шуток и розыгрышей. Имел опыт помощника командира БЧ-5 на этой же лодке. В море он постоянно находился в 4-м и 5-м отсеках и в море, и в базе. Иванов отлично знал устройство лодки и правила эксплуатации механизмов. Предметом особого его внимания была энергетическая установка.



Дергачев Виктор Иванович — помощник командира БЧ-5. Спокойный уравновешенный офицер, прошедший службу на лодках других проектов. На М-256 он служил год.

Сидоренко Иван Сергеевич — старший фельдшер. Уважаемый среди экипажа человек, коммуникабельный и знающий свое дело.

Мне тяжело дать более глубокую характеристику офицерскому составу по двум причинам. Во-первых, по причине малого срока пребывания на корабле, во-вторых, по причине давности времени, прошедшего со дня трагедии. Могу сказать, что офицеры от командира до помощника командира БЧ-5 все были знающими свою специальность и знающими, с какой подводной лодкой они имеют дело, с учетом тех аварий, какие уже имели место на лодках этого типа. Все мотористы лодки имели опыт эксплуатации дизелей по замкнутому циклу и были допущены к самостоятельному управлению боевым постом и отделением

Старшина команды мотористов главный старшина Василий Иванович Нестеров находился в составе экипажа с момента его



1957 год. Экипаж ПЛ М-256 перед походом: сидят — боцман Владимир Стукалов, ст. л-т Юрий Иванов, ст. л-т Олег Бриллиантов, ст. л-т Иван Сидоренко, л-т Вячеслав Кочетков, л-т Вячеслав Розанов, второй справа стоит старшина Аркадий Моисеенко



формирования. Это был высококлассный специалист, дисциплинированный и исполнительный сверхсрочнослужащий. Он отлично знал свою материальную часть и жестко требовал от подчиненных того же. Казалось бы, с таким отлично подготовленным офицерским составом и командой мотористов можно спокойно плавать. И мы успешно плавали на различных режимах работы дизеля в надводном и подводном положениях, одновременно отрабатывали элементы применения торпед. Днем работали, ночью за исключением вахты отдыхали в казарме на берегу острова Мощный.

Для окончательной отработки всех курсовых задач требовалось произвести замеры скоростей на подводной мерной линии и выполнить глубоководное погружение. Оба полигона находились тогда в акватории Таллиннской военно-морской базы. Кроме нашей лодки, в море находилась еще М-354 (командир Б. П. Козлов), которой предстояло выполнять аналогичные задачи. Выход в полигон был запланирован на 25 сентября, поэтому начало перехода в Таллинн назначили на раннее утро 24 сентября.

Подготовка подводной лодки к походу началась заблаговременно и проводилась тщательно. Накануне на лодку приняли жидкий кислород, а перед выходом в Таллинн организовали проверку экипажей и материальной части обеих лодок аварийно-спасательной службой Ленинградского военно-морского района, в ходе которой на М-256 в носовой части надстройки обнаружили микросвищ в трубопроводе продувания цистерн главного балласта. Выход М-256 в море был до устранения замечания отложен. 24 сентября в Таллинн ушла М-354 с командиром 70-го дивизиона капитаном 1-го ранга Евгением Георгиевичем Федотовым и флагманскими специалистами дивизиона: штурманом Ю. С. Мингулиным и инженером-механиком Л. С. Алексеевым. На другой день, после устранения неисправности в системе продувания цистерны главного балласта, рано утром М-256 также вышла в море, а к вечеру того же дня уже ошвартовалась в бухте Копли Таллиннского порта.

На 26 сентября для работы на мерной миле нам был запланирован полигон Ф-18, расположенный восточнее полуострова Вимси. На подводную лодку прибыл специалист гидрографии старший лейтенант Л. И. Смирнов и установил прибор «Окунь», который должен был фиксировать прохождение подводной лодки над створным кабелем. После этого Смирнов доложил о своей готовности к работе. Стоявшая рядом с М-256 М-354 накануне уже успешно



выполнила аналогичную задачу и теперь готовилась к проведению глубоководного погружения».

Из воспоминаний бывшего офицера гидрографии старшего лейтенанта Л. И. Смирнова: «26 сентября 1957 года я прибыл на М-256 с целью обеспечения определения скоростей подводной лодки на кабельной мерной миле. Аппаратура ведущего кабеля «Окунь-51» была заранее загружена на корабль. На лодке была установлена в районе мостика антенна («Прибор-22»), и в прочный корпус через сальник заведен кабель к центральному прибору. Перед выходом в полигон на прибор «Окунь» было подано питание, а на береговые станции дана заявка на работу по обеспечению скоростных испытаний. Погода в этот день была довольно свежая, с хорошей волной». Все пока шло по плану.

Трагедия

Утром 26 сентября подводная лодка была готова к выходу в море, о чем было доложено оперативному дежурному Таллиннской ВМБ и запрошено разрешение на выход. Но оперативный дежурный из-за штормового предупреждения добро не дал. Командир дивизиона провел дополнительные переговоры с оперативным дежурным и командованием Таллиннской ВМБ. Почему комдив не переждал непогоду, ведь тогда все могло сложиться совершенно иначе? Скорее всего, он хотел как можно быстрее закончить все дела в Таллинне и вернуться в Ломоносов, где его ждали дела. Как бы то ни было, но именно волевым решением командира дивизиона была предопределена судьба многих подводников М-256 и его самого...

Отдав швартовы, подводная лодка вышла из бухты Копли. С утра и весь день шел дождь. Состояние погоды: ветер норд-норд-вест 8 баллов, море 5–6 баллов, видимость 5 миль, температура воздуха +3° С, температура воды +10° С. Прогноз был неблагоприятный и на будущее: ветер от северо-востока 7–10 метров в секунду с усилением во второй половине дня до 20 метров.

Прибыв в назначенный район в 13.00, подводная лодка погрузилась на глубину 25 метров и приступила к выполнению задачи. При ходе лодки под водой работал средний двигатель малым ходом вперед по замкнутому циклу. Определив расход топлива на малом ходу, корабль готовился дать средний ход, для чего была отдана команда приготовить бортовые двигатели.

На очередном галсе (где-то около 14 часов) в дизельном отсеке произошли локальный взрыв и пожар, при этом никаких докладов о пожаре в центральный пост не поступило. Личный состав 4-го и 5-го отсеков погиб практически в считанные секунды от высокой концентрации угарного газа, как было установлено потом. Наличие пожара в кормовых отсеках подводной лодки было определено по густому черному дыму, который мгновенно под давлением заполнил центральный пост через переговорный трубопровод, а в последующем были загазованы 2 и 1-й отсеки. Была объявлена боевая тревога с аварийным продуванием главного балласта, подводная лодка всплыла в надводное положение.

Из 2-го отсека была перекрыта подача дизельного топлива к среднему двигателю, который вскоре остановился. Подводная лодка встала на якорь Ш=59°35',6, Д=24°50',5 на глубине 86 метров в 3 милях (5,4 км) севернее полуострова Вимси.

В 15 часов 24 минуты с подводной лодки был передан сигнал бедствия («Бурун-184»), который был принят Таллинном и Кронштадтом.

Об обстоятельствах того страшного дня вспоминает бывший штурман М-256 контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков: «Хмурым, пасмурным и ветреным было то утро. Перед отдачей швартовов на флагшток сел «Мартын», так моряки называли серо-грязных бакланов. Наш боцман мичман Стукалов Владимир Александрович отпустил в адрес непрошеного гостя сочную тираду, и недовольный «Мартын» убыл восвояси. В этом, как я понял позднее, было какое-то недоброе предзнаменование.

Штурман обязан хорошо знать район плавания подводной лодки, его навигационное оборудование и давать рекомендации командиру в конкретных условиях по удержанию подводной лодки на створах для безаварийного выхода лодки из бухты. По этой причине я был наверху.

Состояние моря было уже 3–4 балла. С занятием района дали радио о занятии полигона, получили квитанцию. В условиях свежей погоды даже хорошо удифферентованную лодку непросто загнать под воду приемом рассчитанного балласта, а посему заполняется цистерна быстрого погружения, которая создает дополнительную отрицательную плавучесть. С ней-то мы и погрузились на глубину 30 метров. Дали ход средним дизелем по замкнутому циклу и приступили к замеру скоростей, еще в базе согласовав с командиром БЧ-5 Ивановым порядок нашей работы. Не буду подробно останавливаться на этом процессе, поскольку он не играет в данном контексте особой



роли. Работа шла по плану, четко и организованно. Где-то в 14.00–14.30 была объявлена готовность № 2, когда одна смена несла вахту, а другая обедала, а потом они менялись. Пообедав, меня подменил за штурманским столом флагманский штурман капитан 3-го ранга Юрий Мингулин, который много помог мне, чтобы я в кратчайший срок сдал на самостоятельное управление своей боевой частью.

Пока я обедал, из 4-го отсека пришел в кают-компанию помощник командира БЧ-5 Виктор Дергачев, который весь период замера скоростей находился в 4–5-м отсеках вместе с мотористами. Я быстро пообедал и вернулся на свое рабочее место. Помню, что занимался какими-то расчетами, согнувшись над штурманским столом, когда внезапно услышал команду: «Аварийная тревога, пожар в 4-м отсеке!» Я повернул голову и увидел, как через переговорный трубопровод под давлением вырывается черный дым. Последовала команда командира лодки Вавакина: «Продуть балласт аварийно, боцман, всплывай!»

Какое-то мгновение в центральном посту стояла мертвая тишина, и мне показалось, что старшина команды трюмных старшина 2-й статьи Дибривный несколько замешкался у станции погружения и всплытия, но потом воздух высокого давления со свистом пошел в балластные цистерны. Подводную лодку буквально выбросило на поверхность штормового моря. О том, что мы уже всплыли, все поняли сразу по бешеной бортовой качке. Командир сразу же приказал мне передать сигнал об аварии подводной лодки «Бурун-184» (184 — наш бортовой номер).

Командир отделения радиотелеграфистов старшина 2-й статьи Владимир Фишер в считанные секунды передал сигнал на берег и сразу же получил квитанцию. Теперь мы знали, что нас поняли, и к нам скоро придет помощь. Сразу после всплытия командир приказал встать на якорь. Все это происходило в период с 15.00 до 15.10.

Между тем докладов из 4-го и 5-го отсеков так и не поступало. Всем стало ясно, что с началом пожара, а возможно, и локального взрыва (два хлопка слышал находившийся во 2-м отсеке старший лейтенант Смирнов) погибли все находившиеся в этих отсеках мотористы: главный старшина Василий Нестеров, старшины 2-й статьи Виктор Арнаутов, Олег Корянков, Николай Иванов, старший матрос Григорий Мовчан и матрос Рауф Измайлов.

Из центрального отсека была предпринята попытка открыть дверь на переборке 4-го отсека, однако рукоятка кремальерно-

го устройства не открылась. Уже после подъема подводной лодки между обводом двери 4-го отсека и рукояткой кремальеры было обнаружено до неузнаваемости обгоревшее тело подводника, который ценой своей жизни намертво задраил переборку и не дал вырваться пламени в центральный пост. По-видимому, это был главный старшина Василий Нестеров.

Катастрофа М-256 произошла спустя год после трагедии М-259. До того была известна истина: 4, 5, 6-й отсеки подводных лодок проекта А-615 самые пожароопасные. Очевидно, что авария с гибелью личного состава на подводной лодке М-259 должна была наконец подтолкнуть конструкторскую мысль о необходимости принятия срочных мер по установке эффективных средств пожаротушения из соседних 3 и 7-го отсеков. Однако модернизация по дистанционному управлению средствами борьбы с пожаром в 4, 5 и 6-м отсеках выполнена не была. Возможен вопрос: не это ли стало первопричиной всех последующих событий на М-256? Развитие пожара было объемным и стремительным. Мотористы мгновенно погибли. Личный состав 3 и 7-го отсеков помочь ничем не мог, поскольку пожар поддерживался обильным выделением кислорода, перекрыть который или стравить за борт опять же было можно только лишь из пылающих отсеков. Система стравливания кислорода за борт из центрального поста не была предусмотрена.

На дизельных подводных лодках пожар, если не сработали штатные средства пожаротушения, локализуется единственным способом — герметизацией отсека. Здесь же была иная картина — пожар поддерживался выделением газообразного кислорода и мог продолжаться неизвестно сколько, ведь в кислородной цистерне было не менее 6 тонн жидкого кислорода (емкость 8,5 т). Ситуация складывалась чрезвычайно сложная.

Судя по постоянно повышающейся температуре переборки 4-го отсека, пожар все больше усиливался. Да по-другому и быть не могло, ведь там находилась цистерна жидкого кислорода. Получалось что-то вроде доменной печи, а из центрального отсека мы ничего предпринять не могли. Связь с 7-м отсеком, где находились командир отсека старшина 2-й статьи Аркадий Моисеенко, матросы Князев и Гирич, однако, пока была».

При выяснении обстановки личного состава 4 и 5-го отсеков на вызовы из центрального поста не отвечал. Из 1, 2 и 7-го отсеков доложили, что состояние личного состава нормальное, в отсеки незначительно поступают газы.



Попытки личного состава проникнуть в 4 и 5-й отсеки со стороны центрального поста и 7-го отсека, как уже говорилось выше, были безуспешными. Дверь из центрального поста в 4-й отсек не полностью открывалась, и из отсека выбрасывался дым с пламенем. При открытии двери из 6 и 5-го отсеков было установлено, что в 5 и 6-м отсеках сильный пожар и доступ туда невозможен. Командир решил лично оценить обстановку в 4, 5, 6-м отсеках и в случае невозможности борьбы с пожаром вывести личный состав из отсеков. Для прохода в 7-й отсек по верхней палубе и во избежание попадания воды через люк в отсек был создан дифферент на нос частичным заполнением цистерн главного балласта № 1 и 2, но при этом штормовые волны переваливались через корпус подводной лодки.

Для уточнения обстановки командир корабля с командиром БЧ-5 спустились через 7-й отсек, пролезли в 6-й отсек, войти в 5-й отсек было невозможно из-за продолжавшегося пожара. Было очевидно, что все семь человек, находившиеся в 4 и 5-м отсеках, погибли.

Тем временем в 1, 2 и 3-й отсеки постепенно поступал газ. Погас свет. Личный состав включился в дыхательные аппараты. По причине сильной загазованности отсеков командир подводной лодки приказал личному составу покинуть отсеки, выходить наверх в огражденные рубки, кроме двух вахтенных, оставленных в центральном посту и 2-м отсеке.

Рассказывает контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков: «Тем временем 1, 2 и 3-й отсеки все больше загазовывались токсичными газами. Личный состав по команде надел индивидуальные дыхательные аппараты (ИДА) и изолирующие противогазы (ИПы). Помню, что старшему лейтенанту Смирнову кто-то из матросов предложил свой ИП, который в последующем спас две жизни. Никто из нас не мог знать и даже предполагать, как поведет себя цистерна с жидким кислородом в условиях высоких температур, высказывалось мнение, что из-за активного испарения кислорода может произойти взрыв. Все находились в страшном напряжении, так как любая секунда могла оказаться последней, и при этом мы были абсолютно бессильны хоть что-то изменить.

Из-за большой загазованности 1, 2 и 3-го отсеков и непредсказуемости ситуации с цистерной личный состав был выведен в огражденные рубки, а не как написано в архивной справке: «Опасаясь возможного взрыва кислородной цистерны, командир подво-

дной лодки приказал личному составу выйти на верхнюю палубу». Какая верхняя палуба? Через палубу в то время перекачивались волны, которые порой захлестывали и ограждение рубки. Наверху можно было, по крайней мере, свободно дышать, кроме того, в случае взрыва кислородной цистерны имелся хоть какой-то шанс уцелеть. В 1 и 2-м отсеках остались лишь торпедный электрик вахтенный старшина 2-й статьи Василий Малый, а в центральном посту электрик матрос Валентин Андреев.

Пространство ограждения рубки ограничено — здесь располагаются различные выдвижные устройства. Люди стояли вплотную друг к другу, а некоторые друг на друге в два этажа. От сильного порывистого ветра, дождя и холода вскоре все стали замерзать. По докладу доктора старшего лейтенанта Сидоренко, командир приказал выдать всем шерстяное водолазное белье — свитера и штаны. Доставшиеся мне штаны я намотал на шею вместо шарфа, поскольку был одет в легкий хлопчатобумажный китель, брюки и сапоги на два размера больше. Помню, что, получив эти сапоги, я упрекал боцмана, а он отвечал: «Подожди, командир, вот вернемся в базу, одену вас по первому классу и сапоги по номеру, и кожаные штаны, и куртку». Пройдет немного времени, и вспомню за эти сапоги боцмана добрым словом.

После аварийного всплытия и постановки на якорь я определил местонахождение подводной лодки и остался сидеть на крыше ограждения рубки, так как спускаться было уже некуда, везде были люди».

Командир лодки, командир дивизиона, командир БЧ-5 и помощник командира постоянно искали решение по спасению лодки и личного состава.

Из воспоминаний бывшего офицера гидрографии старшего лейтенанта Л. И. Смирнова: «В полигон мы пришли где-то около 12 часов. Погрузились. Мое место было во 2-м отсеке, откуда я должен был давать команды штурману о моменте прохода над кабелем. Через некоторое время я услышал два глухих хлопка. Затем погас свет, и отсек стал заполняться дымом. Кто-то из матросов дал мне противогаз, и я надел его. Лодка всплыла. По надстройке забегали матросы, наверное боцманская команда. Все было спокойно. Сколько еще прошло времени, не помню, но было дано приказание подняться наверх. Я поднялся и оказался на открытой части ограждения у рубочного люка. В ограждении было много матросов, ко-



мандир лодки и командир дивизиона. Было холодно, качало. Один из матросов надел мне на голову свою пилотку. Недалеко от лодки находился эсминец, тральщик и подводная лодка. Ждали, кто из них возьмет нас на буксир».

Вспоминает контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков: «Вскоре показалось спасательное судно «Чугуш». Оно сблизилось с нами настолько, насколько позволяло штормовое море. Командиром и комдивом было принято решение завести буксир и буксироваться в базу. Носовая швартовая команда во главе с лейтенантом Вячеславом Розановым оделась в спасательные жилеты и, привязавшись бросательными концами к страховочному лееру, пыталась принять бросательный конец со спасателя. В это время одного из членов команды очередная волна сбросила за борт, но его спасла страховка и помощь товарищей. Несколько попыток подать бросательный конец не увенчались успехом. Но вот бросательный конец с «Чугуша» все же пойман, уже идет проводник (более толстый трос, чем бросательный), вот уже за борт спасательного судна спущен стальной трос, и личный состав нашей швартовой команды с трудом выбирает проводник, за которым идет буксир... Это был момент надежды. Как вдруг на лодку внезапно наваливается огромная волна, проводник рвется, как нитка. Вдобавок ко всему стальной буксир тут же наматывает себе на винт «Чугуш», причем наматывает основательно. Оставшись с одной «лапой» в таких диких штормовых условиях, спасатель больше сделать уже ничего не мог. Рассчитывать больше было не на кого. Мы снова оказались предоставлены самим себе.

После неудачи с буксировкой комдив с командиром принимают решение организовать разведку аварийных отсеков через 7-й отсек и оценить возможность борьбы с огнем из 7-го отсека. Старшина 2-й статьи Моисеенко по приказанию командира БЧ-5 открыл нижнюю крышку аварийного люка 7-го отсека. Командир лодки капитан 3-го ранга Вавакин и командир БЧ-5 старший лейтенант Иванов в гидрокombineзонах и аппаратах ИДА, рискуя быть смытыми за борт, добираются до люка 7-го отсека и спускаются в отсек. Командир БЧ-5 дал приказание старшине 2-й статьи Моисеенко отдраить барашки на двери переборки коридора 6-го отсека».

Из воспоминаний старшины команды электриков А. А. Моисеенко: «Около 15 часов была объявлена аварийная тревога. В отсеке были выполнены все действия, согласно боевому расписанию, и через короткое время мы всплыли в надводное положение. Вскоре

от командира БЧ-5 старшего лейтенанта Иванова Юрия Григорьевича мною было получено приказание отдраить нижнюю крышку люка 7-го отсека и принять в отсек командира подводной лодки и командира БЧ-5. Командир БЧ-5 приказал отдраить барашки на дверях в 6-й отсек и прошел в отсек, а я следовал за ним. В коридоре 6-го отсека было очень жарко и воздух обжигал открытые части тела. При возвращении в 7-й отсек командир БЧ-5 открыл газовую захлопку от двигателя 32Д. По приказанию командира мы покинули 7-й отсек, и я задраил верхнюю крышку люка 7-го отсека. Мы перешли по верхней палубе в ограждение надстройки через заднюю дверь ограждения рубки. Из личного состава 7-го отсека в ограждении рубки были трюмный матрос Князев Александр Кириллович, электрик Гирич Станислав Васильевич и я.

Впоследствии многие кабинетные теоретики задним числом будут критиковать старшего лейтенанта Иванова за отданное им приказание оставить открытой газовую захлопку двигателя 32Д. Однако в ситуации ежесекундного ожидания взрыва командир БЧ-5 сделал все возможное для того, чтобы несколько смягчить возможный взрыв цистерны жидкого кислорода и дать хоть какой-то шанс уцелеть экипажу. По правде говоря, никто, ни конструкторы, ни другие специалисты и сами не знали, как следовало поступать в данной критической ситуации. Еще раз следует напомнить, что все решения обсуждались командиром дивизиона, командиром лодки и командиром БЧ-5.

А пока на нашей подводной лодке неуправляемый высокотемпературный пожар делал свое разрушительное дело. От доменной температуры, следует полагать, достаточно быстро выгорели сальники забортных отверстий, и через них началось поступление воды в прочный корпус. Плавуемость и продольная остойчивость стали изменяться в угрожающую, чего никто не замечал из-за сильной болтанки. По приборам центрального поста определить их точно мы не могли, так как подводную лодку бросало, кидало и по крену, и по дифференту.

Немного позже спасательного судна «Чугуш» к месту аварии пошел эсминец «Стойкий». К этому времени командир БЧ-5 и командир лодки уже вернулись на мостик и, согласовав содержание семафора с командиром дивизиона, передали на эсминец: «Командир, прошу снять людей, ожидаю взрыва». Однако реакция командира эсминца оказалась совершенно неожиданной для нас. Получив этот семафор, эсминец вместо того, чтобы подойти к нам и начать прием людей, наоборот, отошел от нас на 25 кабельтовых и продолжил не-



нужную переписку семафором. Тем временем у нас пропало аварийное электропитание, и лодка полностью обесточилась».

Ветер и волна шли от северо-востока, то есть в сторону берега. Учитывая это, помощник командира старший лейтенант Олег Бриллиантов предложил отдать жвака-галс якорной цепи. По его мнению, освободившись от якоря, лодка могла свободно дрейфовать к острову Вимси, что давало какой-то шанс на спасение. Однако это предложение командиром лодки и комдивом было сразу отвергнуто. Понять их было можно, так как неизвестно, к каким последствиям мог привести дрейф обесточенной, а значит, и абсолютно беспомощной лодки в штормовых условиях. К тому же, находясь рядом с Таллиннской военно-морской базой, комдив с командиром все еще рассчитывали на помощь флота и сомневались, что, выбросив на штормовой берег лодку, они будут правильно поняты начальством. Тем более что на подходе к нам были уже видны силуэты базового тральщика и подводной лодки 613-го проекта.

При выходе из лодки в ограждении рубки личный состав снимал аппараты ИДА и засовывал их между выдвижными устройствами, поскольку негде было размещаться людям. Да никому в голову, видимо, не приходила мысль о том, что подводная лодка утонет, а ведь аппарат ИДА можно использовать в качестве средства спасения, надув дыхательный мешок.

А в это время в неконтролируемых отсеках продолжал бушевать пожар, поддерживаемый подачей воздуха высокого давления и кислорода, видимо, через прогоревшие сальники забортных устройств и газоотводы вода стала поступать внутрь прочного корпуса. Между тем корма лодки постепенно уходила под воду. Можно предположить, что поскольку кингстоны кормовой группы цистерн главного балласта оставались открытыми, а лодку сильно раскачивало, вода заполняла цистерны и лодка теряла запас плавучести. Через открытые забортные отверстия, в основном через газоотвод дизеля 32Д и через дыры выгоревших сальников на прочном корпусе, вода поступала внутрь корпуса, затапливая кормовые отсеки. Из-за сильной качки и задымленности в отсеках и темноты вахтенный в центральном посту своевременно не увидел изменения показаний дифференциметра, показывающего увеличение дифферента на корму.

В 18 часов 44 минуты подводная лодка М-256 с большим дифферентом на корму, почти встав на попа, в течение 10–15 секунд затонула в широте 59°34,72' и долготе 24°50,63' на глубине 62 метра.

Успевшие всплыть подводники оказались предоставлены самим себе в штормовом холодном море. Отравленные газами и замерзшие на ветру во время нахождения в ограждении рубки, долго продержаться они не могли... Счет их жизни шел на минуты...

Все произошло настолько неожиданно и стремительно, что разумной и быстрой помощи личному составу затонувшей лодки окружающие корабли не смогли оказать. Такое внезапное катастрофическое развитие ситуации явилось результатом потери продольной остойчивости и плавучести, когда она поначалу незаметно теряется, а потом наступает критический момент, подводная лодка в считанные секунды становится вертикально в силу отрицательной плавучести камнем идет на дно...

Из воспоминаний контр-адмирала в отставке Г. Г. Костева: «Уже после гибели М-256 в Кронштадте я случайно встретил одного из оставшихся в живых матросов. Он рассказал, что когда личный состав «малютки» вышел наверх, то дивизионный штурман Юра Мингулин из-за тесноты забрался внутрь рамки радиопеленгатора. Когда же лодка резко завалилась на корму и начала стремительно погружаться, люди буквально посыпались за борт, матрос успел увидеть, что Юра не мог выбраться из рамки и громко кричал. Под воду он ушел вместе с лодкой...»

В воду с кораблей летели спасательные круги, плотики, но все это подхватывалось штормовыми волнами и уносилось. К сожалению, спасти удалось далеко не всех. Бездействовал лишь эскадренный миноносец «Стойкий» со своими катерами, шлюпками, которых он так и не спустил на воду для спасения людей.

Из хроники трагедии: «Через 3 часа 48 минут после всплытия в надводное положение, в 18 часов 48 минут, потеряв часть плавучести и продольную остойчивость, подводная лодка М-256 с большим дифферентом на корму быстро пошла ко дну. Моряки, находившиеся на мостике и сидевшие на ограждении выдвигаемых устройств, успели броситься за борт. Все остальные погибли, так и не успев выбраться наружу, в том числе: дивизионный штурман Ю. С. Мингулин, старший фельдшер И. С. Сидоренко, швартовная команда во главе с командиром минно-торпедной боевой части В. И. Розановым. Что касается командира лодки капитана 3-го ранга Ю. С. Вавакина, то, скорее всего, он сознательно остался на своей погибающей лодке. Шторм, волны, холодная осенняя вода усугубляли положение плавающих в море. Брошенные с кораблей



спасательные средства уносило ветром и волной. Тяжелые волны накрывали тех, кто держался за эти средства».

Из воспоминаний контр-адмирала Г. Г. Костева: «В военно-морской академии в моей группе учился командир эсминца «Стойкий» капитан 2-го ранга Николай Лунев. О катастрофе М-256 он рассказывал следующее. В день катастрофы его эсминец был дежурным кораблем по Таллиннской ВМБ. После получения сигнала SOS сразу же вышел в район аварии и все время находился рядом с аварийной лодкой. Лунев рассказывал, что для уменьшения волнения моря около «малютки» они слили за борт мазут. Когда же лодка внезапно затонула, то из-за мазутной пленки погибла некоторая часть подводников. Так ли было на самом деле, сказать не берусь, но эти слова Лунева я запомнил на всю жизнь. О самом Луневе могу сказать только хорошее. Он был неплохим товарищем, весьма эрудированным и старательным слушателем. Академию в 1962 году он закончил с золотой медалью и получил назначение на какой-то стоящий в ремонте балтийский лидер. Больше о его судьбе я ничего не знаю».

Замечу, что при просмотре рукописи документальной повести участник событий контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков оставил следующую запись: «Еще раз подтверждаю, что эсминец «Стойкий» проявил «стойкость» и никак не реагировал на наш семафор. Вызывает удивление, как такого командира пропустили для учебы в военно-морской академии».

Но вернемся к гибнущей подводной лодке. Оказавшиеся в море люди, среди них командир дивизиона Е. Г. Федотов, помощник командира лодки О. В. Бриллиантов, инженер-механики Ю. Г. Иванов и В. И. Дергачев, штурман В. Н. Кочетков, боцман В. А. Стукалов, старшина команды электриков А. А. Моисеенко, специалист гидрографии А. И. Смирнов и некоторые другие, находились на поверхности воды не больше 15 минут.

Контр-адмирал Кочетков вспоминал, что для него эти минуты показались вечностью: «Температура воды была около 4° С. Спасательные средства, круги и плотики, сбрасываемые с кораблей, уносило далеко в сторону от державшихся на воде людей. Некоторые сумели ухватиться за плавающие предметы, но с каждым набегом очередной волны их становилось все меньше и меньше. На глазах оставшихся в живых свидетелей захлестнуло волнами капитана 1-го ранга Е. Г. Федотова, старшего лейтенанта Ю. Г. Иванова, старшего лейтенанта О. В. Бриллиантова, матроса Н. Т. Крахмаль-

ного. Из воды удалось подобрать только семь человек. Все в очень тяжелом состоянии».

Из воспоминаний контр-адмирала в отставке Вячеслава Кочеткова: «И в этот момент раздался крик рулевого-сигнальщика матроса Крахмального: «Корма погружается!» Вот тут-то у меня пробежал мороз по коже... Я посмотрел в корму... корма уже скрылась под водой. Посмотрел вперед... вода была уже на уровне рубки. Я, помощник командира и вахтенный сигнальщик держались за один-единственный спасательный круг, который лежал на крыше рубки, для того чтобы его подать, если кто окажется за бортом. Еще мгновение, и лодка камнем ухнула вниз...

Матросы и офицеры, барахтаясь, всплывали, кто как мог. Вокруг была пена и бурлила вода. Мы интенсивно гребли что есть мочи от места гибели лодки, чтобы не затянуло водоворотом. Лодка, как вздыбленный мустанг, вздрагивая корпусом, пыталась освободиться от удерживающей ее на месте якорь-цепи. Командир лодки капитан 3-го ранга Вавакин даже не пытался спастись. Он, оставшись верным старой капитанской заповеди, так и остался на мостике, предпочтя разделить судьбу своего гибнущего корабля...

Плавающего командира дивизиона Федотова поддерживал на плаву командир БЧ-5 и кто-то из матросов. После погружения на какое-то время воцарилось гробовое молчание, а потом раздались крики о помощи и спасении. Эти голоса потом долгие годы будили меня по ночам...»

Вот что пишет в своих воспоминаниях об этих страшных минутах старшина команды электриков старшина 2-й статьи Моисеенко: «Приблизительно через три часа пребывания в надстройке лодки (имеется в виду ограждение рубки) лодка быстро с дифферентом на корму пошла ко дну. В это время я находился внутри пеленгаторной рамки, а надо мной находился старшина 1-й статьи Кривошлык Леонид. С большими усилиями я выбрался из ограждения, когда лодка уже ушла под воду. Помню, когда всплывал, мне сильно надавило на уши. Когда всплыл на поверхность, личный состав находился от меня уже на расстоянии двух длин волны, и я видел их только тогда, когда меня выносило на гребень очередной волны. Я снял с себя ватник, робу, ватные брюки и один сапог. Второй я потерял, когда вылезал из ограждения рубки. Остался в водолазном свитере, тельняшке и трусах и поплыл навстречу набегающей волне, избегая быть ею захлестнутым. Через некоторое время я увидел



специалиста аппаратуры «Окунь» Смирнова Александра Ивановича, который подплывал ко мне со спасательным жилетом. Нас подобрала подводная лодка С-364 под командованием капитана 3-го ранга Чаплинского».

Вспоминает контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков: «Оказавшись в воде, температура которой была +4–6 градусов, я свободно сбросил с себя свои великоватые сапоги. Тогда-то я и помянул за них боцмана добрым словом. Мы так втроем и держались за круг. Крутая и частая волна надолго накрывала нас, к тому же и спасательный круг был не из пробки, а из пенопласта. Несколько раз я захлебывался водой, но потом как-то приспособился к ритму и перед очередным погружением в волну набирал побольше воздуха в легкие. Печальные мысли лезли в голову. В снятом углу коммунальной квартиры на Лиговке у меня осталась беременная жена, что с ней будет, что будет с еще не родившимся ребенком, и вообще умирать было страшно.

Когда лодка ушла на грунт, то с кораблей и с подошедшей подводной лодки в воду начали бросать все, что только может удержать человека на воде. И вот она, удача, рядом с нами, как нам показалось, проплывал спасательный плотик. Мы погребли в его сторону, но матрос Крахмальный бросил круг и поплыл к плотику самостоятельно. Набежала очередная волна, и мы уже больше не видели ни Крахмального, ни плотика. К сожалению, шторм все не утихал. Волны накатывались одна за другой. Вынырнув в очередной раз из-под волны, я не обнаружил на спасательном круге помощника командира...

Подводная лодка погрузилась в 18 часов 48 минут, и я до сих пор не знаю, сколько времени меня еще носило, помню, что было уже темно. Временами наступало какое-то затемнение, но холода я почему-то не чувствовал. Меня подняли на базовый тральщик БТ-217 (командир И. И. Жомов), раздели, укрыли чем-то теплым, и по приказу командира я выпил стакан спирта. Меня подняли практически в бессознательном состоянии, туда же на тральщик подняли и боцмана лодки В. Стукалова. Как подняли остальных пять человек, сейчас не помню. Поздно вечером мы вернулись в Таллинн, и нас разместили в госпитале, где я пробыл около трех недель».

Из воспоминаний старшего лейтенанта А. Смирнова: «Внезапно лодка получила нарастающий дифферент на корму. Командир дивизиона или командир лодки скомандовал: «Все за борт!» Тут же я оказался по грудь в воде, перевалился через ограждение и, как

мог, быстро отплыл от тонущей лодки. Оглянулся и увидел задран-ный нос погружающейся лодки. Попытался снять китель, но едва не захлебнулся в набежавшей волне. В нескольких метрах увидел плавающий противогаз ИП. Подплыл к нему, взялся за него. Но заметил, что к противогазу тянется и плавающий неподалеку матрос, поэтому подтолкнул к нему противогаз. И вместе с матросом плыл к подводной лодке, которая маневрировала и оказалась рядом. С лодки бросили конец, матрос взялся за него, и его подняли (им оказался старшина 2-й статьи Моисеенко), затем конец бросили мне, и я оказался на лодке. Кто-то из матросов сказал: «Смотри, командир бригады!» Я обернулся, но никого не увидел. Было уже темно. На лодке мне оказали помощь, влили спирта и растерли тело. Только тогда я понял, какая была холодная вода».

О том, что происходило внутри подводной лодки с вахтенными, можно только предполагать. Из рассказа старшего лейтенанта Геннадия Масленникова, который позднее будет участвовать в обследовании поднятой субмарины: «Видимо, почувствовав резкое нарастание дифферента на корму, стоявший вахтенным в центральном посту матрос Андреев бросился к трапу, чтобы выскочить наверх, но по причине скоротечности нарастания дифферента его нога была прихлопнута нижним рубочным люком, а хлынувший вслед за этим поток воды так и не позволил ему освободиться. Его так и нашли с ногой, намертво зажатой нижним рубочным люком...

Вахтенный 1 и 2-го отсеков старшина 2-й статьи Василий Малый был обнаружен во 2-м отсеке. Вокруг него был разбросан аварийный инструмент: раздвижной упор, брусья, клинья, пластырь и т. д. Судя по всему, старшина боролся за живучесть лодки, пытаясь заделать отверстие, через которое проходил кабель прибора «Окунь». Почему он не перешел в 1-й отсек, который был отсеком живучести, так и осталось загадкой. Безусловно одно, в сложившейся ситуации он сражался с поступающей водой до конца. Надо иметь в виду, что 2-й отсек был аккумуляторным, а попадание морской воды в электролит вызывает бурную реакцию с выделением хлора...»

Контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков пишет: «Тяжка и мучительна была смерть носовой швартовой команды, которая сделала все от нее зависящее для спасения корабля. Поваленные при дифференте на корму, они из-за скоротечности погружения лодки так и не успели отвязаться от леера и вместе с ней ушли на дно. Вот имена мучеников швартовой команды: лейтенант Вячеслав Ро-



занов, старшина 2-й статьи Виталий Поздняков, матросы Евгений Корсаков, Валерий Наметчиков и Николай Геращенко».

Живыми из экипажа М-256 подняли семерых: старшего лейтенанта Дергачева В. И., старшего лейтенанта Смирнова А. И., мичмана Стукалова В. А., лейтенанта Кочеткова В. Н., старшину 2-й статьи Моисеенко А. А., матроса Корицкого М. Ф. и матроса Хлебникова Б. И. При этом на борт подводной лодки С-364 были подняты четыре человека, а на БТЩ-217 — три человека.

После 19 часов 00 минут к месту гибели лодки подошли спасательное судно «Агата», морские буксиры МБ-12, МБ-130, базовый тральщик БТЩ-512. В 22 часа 30 минут подошло гидрографическое судно «Ревун». Наступила темнота, поиски погибших на поверхности воды результатов не дали, не обнаружили их тел и утром, а также на побережье полуострова Вимси.

Подъем затонувшей подлодки

Уже 27 сентября 1957 года приказом министра обороны СССР № 0232 была назначена комиссия для расследования обстоятельств и причин гибели М-256. Председателем комиссии был назначен генерал армии Антонов, членами: вице-адмиралы Иванов и Комаров, вице-адмирал-инженер Козьмин, контр-адмиралы Симонов и Скородубов и полковник юстиции Викторов.

Комиссия незамедлительно вылетела в Таллинн и уже 28 сентября приступила к работе. В процессе работы были опрошены весь оставшийся в живых личный состав М-256, командиры кораблей принимавших участие в спасательных работах, а также все лица, так или иначе имевшие отношение к событиям, связанным с гибелью подводной лодки. Кроме этого были заслушаны главный конструктор подводных лодок проекта А-615 и офицеры однотипных подводных лодок. Для рассмотрения специальных вопросов при комиссии были созданы техническая и экспертная комиссии с включением в их состав соответствующих специалистов.

Из акта государственной комиссии: «26 сентября 1957 года подводная лодка М-256 70-го дивизиона подводных лодок, под командованием капитана 3-го ранга Вавакина Ю. С., в соответствии с планом боевой подготовки в 11.00 часов вышла из Беккеровской гавани (район Таллинна) на полигон Ф-18, расположенный в 4



милях к северо-востоку от полуострова Вимси, с задачей определения расхода топлива в подводном положении на различных режимах. Личный состав подводной лодки М-256 был подготовлен к правильной эксплуатации материальной части и выполнению поставленных перед ним задач. Материальная часть подводной лодки была технически исправна.

Выводы и предложения:

1. Установить причины возникновения пожара и гибели подводной лодки до ее подъема и осмотра не представляется возможным.
2. По имеющимся у комиссии данным, материальная часть подводной лодки М-256 перед выходом ее в море была исправна и личный состав к обслуживанию механизмов подготовлен.
3. Комиссия отмечает, что Министерством судостроительной промышленности до сих пор не выполнена важнейшая работа по исследованию причин аварий на ПЛ проекта А-615 при работе двигателей по замкнутому циклу, предусмотренная совместным решением ВМФ и МСП от 27 октября 1956 года № 00138.
4. До установления причин гибели подводной лодки М-256 плавание подводных лодок проекта А-615, по мнению комиссии, следует запретить.

Теперь государственной комиссии оставалось ждать подъема М-256, чтобы после ее обследования можно было выяснить истинные причины и обстоятельства произошедшей трагедии.

Подъем М-256 осуществляло спасательное судно «Коммуна» — катамаран постройки 1915 года, поднявший к этому времени со дна не одну подводную лодку. И сегодня «Коммуна», которой ко времени выхода этой книги исполнится почти 100 лет, по-прежнему в боевом строю, являясь старейшим кораблем за всю историю отечественного ВМФ. Уже через несколько дней после гибели М-256 «Коммуна» была в районе гибели лодки, и на ней активно велась подготовка к подъему затонувшей субмарины.

Сегодня мало кто знает, но несколькими годами ранее описываемых нами событий на борту самой «Коммуны» произошла страшная трагедия. Дело в том, что в то время практику на спасателе подводных лодок проходили офицеры югославского ВМФ, будущие подводники. После того как Сталин разругался с Иосипом Броз Тито и назвал последнего фашистом, Тито в долгу тоже не



остался. Между двумя братскими социалистическими государствами неожиданно для всех началось резкое обострение отношений. Между югославскими офицерами, находящимися на стажировке в нашем ВМФ, также сразу произошло разделение на сталинистов и титовцев. Окончательное выяснение отношений между ними волею судьбы произошло именно в кают-компаниях «Коммуны». Началось оно словесной перепалкой, а закончилось массовым побоищем, в котором несколько офицеров были убиты и еще больше ранены. Вскоре после этого офицеры-титовцы навсегда покинули СССР, а югославские офицеры, оставшиеся на позициях СССР, попросили политического убежища, получили его и продолжили свою службу уже в нашем ВМФ. До сих пор о кровавой драке югославов в кают-компаниях «Коммуны» известно очень мало. Однако такой печальный факт в столетней биографии нашего старейшего корабля все же имел место.

Вскоре на «Коммуну» прибыл главный конструктор проекта А-615 А. С. Кассациер. Ознакомившись с общей картиной трагедии, он призвал несколько повременить с подъемом, а затем производить его максимально осторожно, так как вероятность взрыва цистерны жидкого кислорода была еще не исключена.

В начале октября начались подготовительные работы по подъему М-256. Начались водолазные спуски. Вначале были обследованы корпус и надстройка. К сожалению, не обошлось без жертв. 2 октября, выполняя работу по заводке стропа на лодку, трагически погиб старшина команды водолазов 445-го отдельного дивизиона АСС главный старшина Василий Романенко. Смерть наступила от кессонной болезни, возникшей в результате переутомления организма. Водолаз Романенко стал последней жертвой М-256.

После катастрофы у меня часто возникал вопрос, куда девались подводники из швартовой команды, ведь все они были крепко привязаны к страховочному лееру? И вот практически в самом конце моей службы в военно-морской академии ко мне в кабинет зашел пожилой офицер, который, как он сказал, в 1957 году служил на спасательном судне «Агатан» и принимал участие в работах по подъему нашей лодки. Вот что он мне сообщил. Когда водолазы спустились на грунт к лодке, то первое, что они увидели, это расквашивающиеся тела подводников швартовой команды, которые все еще были привязаны к лееру. Водолазы немедленно доложили об увиденном наверх, сообщив, что мертвые тела мешают нормальной



работе. И тогда сверху последовало распоряжение обрезать концы, на которых висели мертвые подводники. Сейчас, мол, не до этого, мертвые никуда не денутся, поднимем потом... Разумеется, потом никого уже не нашли... Да и искали ли вообще?

Подъем осуществлялся в несколько этапов. На первом этапе над местом гибели подводной лодки встала «Коммуна». Между корпусом спасательного судна-катамарана были опущены гини и закреплены на корпусе М-256. Лодку вначале осторожно приподняли со дна и так, в подвешенном состоянии, осторожно перенесли на рейд Купеческой гавани. В этом состоянии ее продержали 30 суток. Такая пауза была вызвана опять же боязнью взрыва кислородной цистерны. По расчетам главного конструктора, за это время кислород из цистерны должен был стравиться в воду, и работа на М-256 становилась намного безопасней.

Одновременно была сформирована специально отобранная команда в количестве двенадцати человек. Возглавил ее капитан 3-го ранга Ковалев. Помощником командира был назначен штурман с М-255 старший лейтенант Геннадий Масленников. Сама команда была сформирована из трюмных, дизелистов, торпедистов и рулевых с подводных лодок 70-го дивизиона, однотипных М-256. Матросов в спецкоманду отбирали не только по знанию ими своей специальности, но и по личным психологическим качествам, ведь личному составу команды предстояла не только тяжелая физическая работа. Они должны были выдержать невероятно трудную психологическую нагрузку. Вскоре спецкоманда на катере прибыла на «Коммуну» и начала подготовку к работе.

Спустя несколько дней начался третий этап. «Коммуна» с подвешенной на гинях подводной лодкой ошвартовалась правым бортом у Северного мола. После этого началась непосредственная подготовка к подъему подводной лодки. Водолазы завели два «полотенца» под корпус М-256. На «полотенца» завели и закрепили дополнительные гини. Следующим этапом был уже непосредственный подъем подводной лодки, который осуществлялся несколько дней в светлое время суток и на ровном киле. Наконец над водой показалась рубка, а потом и корпус погибшей субмарины. После этого подводная лодка была закреплена внутри катамаранного корпуса «Коммуны». К борту спасателя подошло судно с эжекторной установкой. Через открытый рубочный люк была произведена предварительная откачка воды. Затем спецкоманда спустилась в боевую



рубку, освободила нижний просвет нижнего рубочного люка от застрявшего там трупа и зафиксировала люк в открытом состоянии. Начались поиск и вынос останков погибших моряков. Полная откачка воды была произведена в течение двух суток. Были вскрыты кормовой, носовой, а также переходный из центрального поста в 4-й отсек люки. Затем были произведены дополнительная откачка воды и эвакуация погибших в 4 и 5-м отсеках. После вентилиации 1-го отсека был вскрыт переходный люк в 2-й отсек. Это вскрытие проводилось в темное время суток без освещения с целью предотвращения возможного взрыва аккумуляторной батареи в загазованной хлористой среде от направленного источника света. Останки личного состава укладывались в рогожные мешки и переносились на стоявший рядом эсминец, где укладывались в башне кормового орудия. Когда все погибшие были перенесены, эсминец с приспущенным флагом ушел в Кронштадт.

Из письма Г. С. Масленникова: «Сама работа (имеется в виду работа командира осмотра) была тяжелая. Злая, жестокая по отношению к нам в моральном отношении, особенно когда «сортировали» и укладывали в мешки останки (ведь живые и мертвые моряки прекрасно знали друг друга, служа в одном и том же учебном отряде и на одном дивизионе). Что ж делать, если вызванные из госпиталя санитары выполнять эту работу не смогли. Уложив моряков в мешках в кормовую орудийную башню, мы сдернули пилотки с голов, постояли, вытирая неволью набежавшие слезы (только скулы ходуном ходили), не проронив ни слова. Вечная всем им память, без вины виноватым».

После этого была произведена общая конвертовка работы по герметизации подводной лодки, вертикальный руль был выставлен на 0 градусов. В середине ноября М-256 отправилась на буксире «Коммуны» в свое последнее плавание в Кронштадт, где ее ожидала разделка на металлолом, так как восстанавливать лодку после ее осмотра было признано нецелесообразным...

Так что же случилось?

Из воспоминаний контр-адмирала в отставке Вячеслава Кочеткова: «В Таллинне работала государственная комиссия под председательством генерала армии А. И. Антонова. Оставшихся в живых приглашали для беседы и написания объяснительных бумаг. Каж-



дый из нас, памятуя о былом, высказывался на комиссии довольно резко о конструктивных недостатках лодки, называя ее по бытовым условиям «железным коллективным гробом», а по принципу действия двигателя — «зажигалкой». Ведь не секрет, что и до катастрофы нашей М-256 гибли люди на подобных лодках».

На первом этапе комиссия, созданная для расследования причин аварии, работала недолго, около недели. Потом сделали перерыв до подъема на поверхность погибшей лодки. Подъем откладывался из-за боязни взрыва кислородной цистерны. Этого опасался в первую очередь главный конструктор проекта А. С. Кассациер. Вначале М-256 приподняли с грунта спасательным судном «Коммуна», и лодка около двух недель висела на стропах. После окончательного подъема на поверхность лодку привели в Купеческую гавань Таллинна.

После осушения отсеков провели тщательный осмотр, но причину пожара так и не установили. Как очень часто бывало, причину гибели подводной лодки некоторые члены комиссии пытались переложить на погибших и на огрехи в организации службы. Офицерам подводной лодки и командирам кораблей, участвующих в оказании помощи, предъявили следующие претензии:

- почему командир дивизиона, зная о тяжелой обстановке в кормовых отсеках, загазованности лодки и отсутствии электропитания, не принял решения посредством дрейфа приблизиться к берегу и выброситься на прибрежную мель?
- почему командир электромеханической боевой части при посещении 7-го отсека распорядился разгерметизировать прочный корпус и оставить открытой переборочную дверь в 7-й отсек?
- почему прибывшие к месту аварии корабли длительное время находись поблизости, не приняли действенных мер по оказанию помощи лодке и снятию с нее личного состава?

И меньше всего анализировались возможные причины возникновения взрыва и пожара на лодке. Под влиянием мнения главного конструктора вероятными причинами аварии посчитали: короткое замыкание силового электрического кабеля или же нарушение герметичности трубопровода гидравлической системы и, как следствие, попадание распыленного под давлением масла на электросветильник, хотя высказывались робкие предположения о возникновении так называемого местного взрыва газовой среды в замкнутом объеме «машинная выгородка — газофилтр» с разрушением перегородок и последующим пожаром.



Конечно, легко было членам комиссии осуждать действия командира дивизиона и некоторых офицеров подводной лодки в спокойной обстановке на берегу, в то время как люди, действия которых обсуждались, погибли и не могли объяснить свои решения и защитить себя.

Ведь если бы подводную лодку в такой шторм выбросило на прибрежные камни с получением больших повреждений, да еще при спасении оставшихся живых людей кто-нибудь бы утонул, а взрыва кислородной цистерны не последовало, комдива обязательно привлекли бы к судебной ответственности. Наверное, и он, и командир лодки в момент аварии это прекрасно понимали. К тому же ни у кого из них даже в мыслях не было, что подводная лодка может потерять запас плавучести и продольную остойчивость.

Далее, учитывая нахождение на борту в прочном корпусе (в цистерне) около 7 тонн жидкого кислорода, который имеет большую испаряемость даже при нормальной температуре, командир электромеханической части правильно предположил, что из-за пожара в 4-м отсеке произойдет сильное нагревание цистерны и затем в результате бурного испарения жидкого кислорода от резкого повышения давления взорвется цистерна и произойдет разрушение корпуса. Эти соображения, доложенные командиру дивизиона и командиру лодки, могли стать главным доводом Ю. Г. Иванова в его действиях по разгерметизации отсечной переборки и оставлению открытой газовой захлопки к дизелю 32Д. По-видимому, его мнение разделял и командир дивизиона, предупредивший прибывшие для оказания помощи корабли о возможном взрыве на подводной лодке. И тогда корабли, находясь на безопасном расстоянии, длительное время бездействовали.

Взрыва кислородной цистерны опасался и главный конструктор А. С. Кассациер. Именно поэтому в самом начале работы комиссии он настаивал на отсрочке водолазных работ по подъему затонувшей лодки до тех пор, пока не появится уверенность в полном стравливании кислорода из цистерны. Члены комиссии с мнением главного конструктора согласились, и в работе комиссии наступил перерыв до 20 октября.

Из воспоминаний капитана 1-го ранга-инженера В. С. Васильева, бывшего командира электромеханической части подводной лодки М-254, а затем флагманского механика 70-го дивизиона подводных лодок: «Почему за 3 часа 48 минут экипаж не сняли с подво-



дной лодки? Я участвовал в комиссии по расследованию причин и обстоятельств катастрофы, в ходе которого установили, что командир лодки сообщил кораблям, подошедшим к ним на помощь, о возможности взрыва. И корабли оставались в дрейфе на некотором расстоянии от аварийной лодки. По-видимому, на М-256 ожидали взрыва кислородной цистерны и надеялись на ослабление его воздействия на прочный корпус, сообщив кормовые отсеки через открытые крупные запоры с атмосферой.

Боязнь взрыва кислородной цистерны оказывала соответствующее влияние и на организационную сторону подготовки к подъему затонувшей лодки: главный конструктор долгое время не давал разрешения на водолазные работы по подготовке подводной лодки к подъему средствами спасательного судна «Коммуна». Не знали, как себя поведет кислородная цистерна на затонувшей лодке. Так что ничего предосудительного в действиях командира электромеханической части Ю. Г. Иванова я не усматриваю, если не считать, что он не обратил должного внимания на обеспечение надводной непотопляемости и все внимание уделил лишь последствиям пожара в кормовых отсеках».

Как уже отмечалось, тщательный осмотр аварийных отсеков подводной лодки после подъема не внес ясности в определение причин возникновения пожара. В официальном решении комиссии отмечалось, что наиболее вероятной причиной пожара явилось короткое замыкание силовых электрокабелей в 4-м отсеке. У флагманского инженер-механика В. А. Баданина в отношении этого заключения возникли большие сомнения, о которых он доложил членам комиссии, но так как был «обвиняемым» (дивизионным инженером-механиком), его заявление осталось «гласом вопиющего в пустыне». В дальнейшем приходилось разговаривать на эту тему со многими специалистами, в том числе с главным конструктором, и особенно часто с разработчиками энергоустановки Н. Иссерлисом и Б. Карпусом. Они, в принципе, соглашались, что короткое замыкание электрокабелей на новой подводной лодке маловероятно, но никакой другой версии не предлагали, не желая тем самым признаваться в ненадежности работы их детища.

В итоге в случившейся катастрофе виновников не оказалось, хотя погибли люди и новая дорогостоящая техника (лодка не восстанавливалась). Работу дизелей по замкнутому циклу до особого распоряжения запретили, и уникальные корабли превратились в плохие



дизель-электрические подводные лодки, с малой скоростью и небольшой дальностью плавания в подводном положении. С такими ограничениями их эксплуатация продолжалась больше двух лет.

Выписка из дополнения к акту государственной комиссии после обследования поднятой М-256: «При осмотре подводной лодки М-256, поднятой 19 октября 1957 года, установлено: сильный пожар возник в кормовой части 4-го отсека. В 4 и 5-м отсеках обнаружены 7 трупов. Быстрая смерть этих людей наступила от отравления окисью углерода. Один труп обнаружен во втором отсеке, и один труп обнаружен в нижнем рубочном люке. Гибель этих людей произошла от утопления. Взрыва на подводной лодке не было. Прочный корпус подводной лодки повреждений не имеет. Кингстоны всех цистерн главного балласта открыты, вентиляция их закрыта, кроме клапана вентиляции цистерны главного балласта № 4 левого борта; переборочная дверь и во 2-й, и в 3-й отсек задраена, но переборка негерметична из-за открытого клапана спуска воды с настила второго отсека в трюм 3-го отсека, через который протянут временный кабель аппаратуры «Окунь»; нижний рубочный люк открыт и через него также протянут кабель аппаратуры «Окунь»; верхний рубочный люк открыт и взят на стопор; верхний и нижний клапаны шахты вытяжной вентиляции открыты; открыты захлопки газоотвода двигателя 32Д на выхлоп за борт, через РДП и на газофилтры; переборочные двери между 4 и 5-м отсеками, 5 и 6-м, 6 и 7-м — открыты, причем две последних взяты на крючки; выгородки 6 и 5-го отсеков сообщены между собой системой прямого и обратного газа; в результате пожара нарушена герметичность прочного корпуса в районе 4-го отсека из-за выгоревшей текстолитовой прокладки между прочным корпусом и фланцем стакана магистрали вентиляции кислородной системы; верхняя крышка люка 7-го отсека задраена, но не полностью обжата, нижняя крышка открыта. Все отсеки подводной лодки заполнены водой.

Причины возникновения пожара. Комиссия истинных причин возникновения пожара установить не смогла.

Возможными причинами возникновения пожара в 4-м отсеке могли быть:

Первая причина. Самовозгорание горючих материалов в повышенной концентрации кислорода в 4-м отсеке. Концентрация кислорода, нарастая в результате не обнаруживаемых малых утечек через неплотности кислородной системы, быстро выравнилась во всем объеме 4 и 5-го отсеков, обеспечивая тем самым благоприят-



ные условия к возгоранию всех горючих материалов в этих отсеках. Воспламенение горючих материалов в повышенной концентрации кислорода могло произойти от случайных причин, не связанных с нарушением нормальной работы механизмов или с нарушением инструкций со стороны личного состава.

Вторая причина. Короткое замыкание электрокабелей в районе 58–59-го шпангоутов по левому борту (пост управления левым двигателем с образованием вольтовой дуги, которая вызвала возгорание изоляции кабелей, краски и других горючих материалов). В этом районе обнаружены две разорванные трубы системы гидравлики, работавшие под давлением 70–100 атм. Разрыв этих труб произошел из-за потери прочности и повышения давления масла в них от нагрева вследствие пожара. При разрыве труб в отсек попало вначале распыленное, а затем выливающееся масло, которое, сгорая, развило сильный пожар с выбрасыванием пламени в 5-й отсек и носовую часть 4-го отсека. Этим пожаром пережжены манометровые трубы на приборном щитке, через которые в отсек стал поступать газообразный кислород, еще более увеличивший интенсивность пожара.

Третья причина. Возгорание гидравлики, попавшей в отсек в распыленном виде из негерметичной системы гидравлики машинки клапана вентиляции цистерны главного балласта № 4 левого борта. Подтверждением этому может служить то, что при подъеме подводной лодки клапан вентиляции оказался открытым, а клапан на открытие машинки гидравлики был закрыт. Распыленное масло могло попасть на светильник или другой источник тепла и воспламениться, что и вызвало пожар с дальнейшим переносом его в район, где может быть более высокое содержание кислорода от утечек через кислородную систему, с дальнейшим развитием пожара. В этом случае пережег кабелей с последующим коротким замыканием является следствием пожара.

При расследовании настоящей аварии выявлено, что до пожара в 4-м отсеке машинная установка работала нормально. Нарушений инструкций личным составом 4-го отсека, которые могли бы привести к возникновению пожара, не выявлено. Исходя из предполагаемых причин возникновения пожара, личный состав не мог предупредить его возникновение, а личный состав 4 и 5-го отсеков быстро погиб, поэтому борьба с пожаром в этих отсеках не велась. Личный состав других отсеков мер по борьбе с пожаром не принял (включенные орошения 4-го отсека, применение огнетушителей).



Мероприятия по повышению живучести подводных лодок проекта А-615 и безопасности использования их машинных установок.

Комиссия, изучив обстоятельства возникновения пожара на подводной лодке М-256, имевших ранее случаев пожаров и взрывов на подводных лодках этого проекта, и учитывая мнение личного состава, плавающего на этих лодках, считает, что:

- борьба за живучесть на подводных лодках проекта А-615 в значительной мере затруднена из-за чрезмерной стесненности, вызванной большой технической насыщенностью;
- средства по обеспечению пожаровзрыво- и газобезопасности этих подводных лодок несовершенны и недостаточны.

Для повышения живучести подводных лодок этого проекта и безопасности эксплуатации их машинных установок необходимо:

1. Выполнить исследовательские работы по изучению причин возникновения пожаров и взрывов, а также загазованности жилой части 4, 5, 6-го отсеков.
2. Провести испытания на взрывостойкость ПЛ М-258.
3. Установить постоянно действующий газоанализатор для непрерывного контроля за кислородом в 4 и 5-м отсеках.
4. Установить причины парения в выгородке 6-го отсека во время работы двигателя по замкнутому циклу и их устранить...

Предложения по дальнейшему использованию подводных лодок проекта А-615.

Плавание подводным лодкам проекта А-615 запретить до выполнения указанных мероприятий по повышению их живучести и безопасности эксплуатации машинной установки. Эти мероприятия внедрить в первую очередь на трех подводных лодках и произвести всестороннее их испытание. По результатам испытаний принять окончательное решение по модернизации и использованию остальных подводных лодок.

Для проверки причин возникновения пожаров и взрывов в натурных условиях считать целесообразным выделить одну подводную лодку проекта А-615.

Предложения по дальнейшему использованию подводной лодки М-256.

В результате пожара в 4 и 5-м отсеках и затопления всех отсеков прочного корпуса на подводной лодке произошли следующие основные повреждения:

- деформирована переборка 21-го шпангоута;



- деформирован обрешетник настила аккумуляторной ямы;
- аккумуляторная батарея залита водой;
- в районе 4-го отсека сгорели все трассы кабелей и изоляция корпуса, лопнули четыре трубки системы гидравлики, обгорели все механизмы, аппаратура и контрольно-измерительные приборы, часть фланцевых и штуцерных соединений, сальниковых уплотнений системы оказались негерметичными;
- деформирована продольная переборка выгородки 6-го отсека;
- все механизмы, приборы и аппаратура в течение 23 суток находились в морской воде, в результате чего большая часть механизмов и особенно электрооборудование вышли из строя и к восстановлению непригодны.

Для восстановления подводной лодки, с учетом индивидуальных заказов, потребуется ориентировочно не менее двух лет, а стоимость будет значительно превышать стоимость серийной подводной лодки (15–20 млн рублей). Учитывая весьма большой объем восстановительных работ, трудности в размещении заказов на единичное изготовление оборудования, длительность срока восстановительных работ, а также высокую стоимость, восстанавливать подводную лодку нецелесообразно.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. Пожар в 4-м отсеке подводной лодки М-256 явился следствием одной из перечисленных причин возникновения пожара:
 - самовозгорание горючих материалов при высокой концентрации кислорода в 4-м отсеке;
 - короткое замыкание электрокабелей с образованием вольтовой дуги и последующим возгоранием горючих материалов;
 - возгорание масла гидравлики, попавшего в распыленном виде в отсек на светильник из негерметичной системы гидравлики с последующим возгоранием горючих материалов.
2. Нарушений инструкций личным составом подводной лодки, которые могли бы привести к возникновению пожара, не выявлено. Исходя из предполагаемых причин возникновения пожара, личный состав не мог предупредить его возникновение.
3. Плавание подводных лодок проекта А615 может быть разрешено только после выполнения всех мероприятий по повышению живучести подводных лодок этого проекта, обеспечению взрывопожарогазобезопасности и надежности в эксплуатации машинных установок.



4. Аварийную подводную лодку М-256 не восстанавливать, в дальнейшем ее корпус использовать в учебных целях, а исправные механизмы — для запасных частей.
5. Оборудовать места базирования подводных лодок проекта А615 установками по получению газообразного кислорода. Организовать в этих местах проверку и ремонт приборов автоматики и газового анализа, а также работу химических лабораторий соединений.
6. Комплектование подводных лодок проекта А615 производить наиболее способными, опытными офицерами и старшинами-сверхсрочниками.
7. Обеспечить высокое качество обучения и эксплуатационной подготовки инженеров-механиков и машинных команд с привлечением ведущих конструкторов проектов А615.
8. Обеспечить личному составу подводных лодок проекта А-615 преимущественное положение по сравнению с аккумуляторными подводными лодками, повысив его штатно-должностные категории и денежное содержание».

Вспоминает контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков: «Комиссия Генерального штаба Вооруженных сил СССР и промышленности провела расследование этого трагического случая. М-256 в пределах двух месяцев была поднята аварийно-спасательным судном катамаранного типа «Коммуна», отбуксирована в Кронштадт, обследована, разоружена и в последующем разрезана на металлолом».

Казалось бы, комиссия имела в руках все необходимые данные: показания свидетелей катастрофы и результаты осмотра подводной лодки, ее забортных устройств и технических средств. Однако реальных выводов и уроков из тяжелой катастрофы сделано не было. После аварии на определенный срок (около двух лет) была поставлена подводная лодка проекта А-615 М-257 как испытательный стенд для того, чтобы все-таки найти причины взрывов и пожаров на подводных лодках с единым двигателем.

«Испытания, — как пишет в своей книге «Подводные лодки с единым двигателем» В. А. Баданин, — показали, что единственная причина взрывов в машинных выгородках и газофилтрах — работа дизелей по замкнутому циклу при низкой концентрации кислорода в газовой смеси. В этих условиях в выхлопных газах образуется значительное количество окиси углерода, водорода, окиси азота и углеводородов (канцерогенов), образующих иногда взрывоопасные смеси. С



учетом полученных результатов впоследствии категорически запрещалось переводить дизель на работу по замкнутому циклу при заниженном содержании кислорода, то есть меньше 19%. Но прошло время, и снова подводные лодки этого проекта продолжили плавать сначала в дизель-электрическом, а потом в режиме по замкнутому циклу, и опять продолжились пожары и гибель личного состава. Так 25 сентября 1965 года на подводной лодке М-258 (командир И. Порошин) в коридоре 6-го отсека произошел сильный взрыв, погибли четыре человека. Официальная версия взрыва была заведомо ложной, так как в коридоре 6-го отсека была щелочная аккумуляторная батарея и выделять водород не могла, а было то, что уже было на аварийных подводных лодках М-259, М-256. Вывод один — причина взрывов и пожаров однозначно не была установлена.

Многолетние раздумья, анализ последующих аварий на подводных лодках проекта А-615, о которых знают только те, кто плавал на них, выработали твердое убеждение: причина взрывов и пожаров — технологические дефекты в системе автономного управления и контроля газоочистки, подачи кислорода и бортового газоанализа.

Причина гибели М-256 — поступление забортной воды внутрь прочного корпуса кормовых отсеков вследствие выгорания сальников забортных устройств и последующая затем потеря продольной остойчивости.

Вот еще несколько примеров подобного рода, но уже с атомными подводными лодками.

- 12 апреля 1970 года в Атлантике, на подходе к Гибралтару по причине пожара в концевых отсеках через 79 часов 48 минут после всплытия в надводное положение погибла атомная подводная лодка К-8 (командир капитан 1-го ранга В. Бессонов) и 58 человек личного состава.
- 7 апреля 1989 года в Норвежском море по причине опять же высокотемпературного пожара в концевых отсеках через 6 часов 16 минут после всплытия в надводное положение погибла атомная суперсовременная подводная лодка К-278 «Комсомолец» (командир капитан 1-го ранга Е. Ванин) и 42 человека личного состава.

Что общего в трагической гибели между атомными подводными лодками и «зажигалкой» М-256? Здесь, видимо, уместно вспомнить требования действующего «Руководства по борьбе за живучесть подводной лодки» и, в частности, требования статьи 8-й, где черным



по белому написано: «Живучесть подводной лодки обеспечивается: конструктивными мероприятиями, осуществляемыми при проектировании, строительстве, модернизации и переоборудовании подводных лодок, организационно-техническими мероприятиями, действиями личного состава по борьбе за живучесть».

Как видим, в живучести на первом месте, прежде всего, стоит конструкция подводной лодки. Во всех трех случаях подводные лодки всплыли в надводное положение, во всех трех случаях, не имея эффективных средств пожаротушения, личный состав не смог победить огонь, во всех трех случаях огонь распространился в другие отсеки.

В результате высокотемпературных пожаров выгорели сальники забортных систем и устройств, через которые внутрь прочного корпуса кормовых отсеков стала поступать забортная вода. И все три подводные лодки с дифферентом на корму, потеряв продольную остойчивость, ушли на грунт.

Сценарии гибели подводных лодок М-256, К-8, К-278 совершенно одинаковы: пожар, поступление воды внутрь прочного корпуса, потеря плавучести, продольной остойчивости и гибель подводной лодки.

Итак, первопричина гибели подводных лодок — пожар и отсутствие эффективных средств борьбы с ним в условиях подводной лодки, а причина гибели подводников — имеемые недостатки в конструкции подводных лодок, в частности, забортных устройств».

Вспоминает контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков: «Экспертная комиссия Главного технического управления, так же как и в случае с М-259, сделала осторожный вывод о том, что виновен личный состав, который не выполнил каких-то инструкций. Такая позиция всегда устраивала и устраивает и конструкторов, и судостроителей, и даже командование ВМФ. Конструкторам не надо ломать голову над вопросами усовершенствования проекта, строителям не надо что-то перестраивать и модернизировать, вести поиск новых, более оптимальных решений, а командованию ВМФ противостоять такому выводу тоже не хочется, иначе сразу возникает законный вопрос — а куда смотрел аппарат Государственной приемки, почему он не поставил острые вопросы для принятия решения о серийном строительстве? Это и есть самая настоящая круговая порука, за которую рядовые подводники могут только отдать свои жизни и быть заложниками всех совершенных конструкторами и строителями ошибок.

Основная причина взрыва и пожара — конструкторско-технические дефекты в системе автоматического управления и контроля



газоочистки, подкачки жидкого кислорода и бортового газоанализа. Катастрофе «помогла» погода. Попади подводные лодки М-259 и М-258 в аналогичные погодные условия — 7-балльный шторм с дождем и ветром до 20 метров в секунду, и не будь у них корабля обеспечения — еще неизвестно, как бы все на этих лодках закончилось.

Возникает законный вопрос, почему командир БЧ-5 при посещении 7-го отсека распорядился оставить открытой газовую захлопку к дизелю 32Д и оставить переборочную дверь в 7-й отсек открытой?

К сожалению, нашлись такие, кто открыто обвинял Юрия Иванова в гибели М-256. Данные манипуляции командир БЧ-5 проделал исключительно для того, чтобы смягчить нарастающий взрыв кислородной цистерны. При этом все свои действия он согласовал с комдивом и командиром лодки. Сделано это было, чтобы сохранить жизнь личному составу. Все трое принимавших решение о разгерметизации прочного корпуса погибли во время катастрофы и уже никогда не смогут постоять за себя и свои решения...

Еще раз вспомним гибель в 1970 году К-8 и в 1989 году «Комсомольца» (К-278). Во всех трех случаях подводные лодки из-за пожара всплыли в надводное положение, во всех трех случаях, не имея эффективных средств пожаротушения, личный состав не мог победить огонь, во всех трех случаях пожар распространялся с концевых отсеков в носовые, вплоть до центрального поста. Никто на атомных подводных лодках К-8 и К-278 не оставлял открытых переборочных дверей и не открывал каких-либо «газовых захлопок». И все три подводные лодки погибли по одному и тому же сценарию: потеря плавучести, продольной остойчивости и стремительное погружение на грунт. Откуда же взялась вода в корпусах подводных лодок? Да все оттуда же, что и на М-256, то есть через прогоревшие сальники забортных отверстий. Теперь уместно спросить — почему?

Почему не были сделаны выводы по никудышным сальниковым устройствам на М-256, что привело к гибели спустя 13 лет К-8 и через 32 года «Комсомольца»? Почему системы пожаротушения не справляются с пожаром? Почему начавшийся пожар в концевом отсеке при его герметизации вдруг перебрасывается в другие отсеки?

В чем мы добились совершенства, так это в запугивании личного состава. Дело доходило до абсурда. Я и Виктор Пивоваров (с М-259) после катастрофы служили вместе на С-169, но и там о катастрофах и авариях на лодках проекта А-615 нам никогда ничего не говорили, словно этих катастроф и не было в помине. Уже в военно-морской



академии, где мы вместе учились с Игорем Порошиным (М-258), я пытался найти ответы на мучавшие меня вопросы, но и там на эту тему ни гу-гу. Именно этот преступный заговор молчания я во многом считаю причиной последующих катастроф. Неосведомленность командиров лодок об аналогичных случаях в прошлом, тогда как каждая произошедшая авария должна была быть обязательно разобрана до деталей по всем направлениям, вела к их очередному повторению. Увы, мы блюли мнимую «военную тайну», не делая должных выводов, и катастрофы повторялись снова и снова».

Фактически комдив, командир лодки и командир БЧ-5 сразу же после начала пожара, который невозможно было потушить, оказались перед невероятно трудным выбором. Вариантов было всего два. Первый: разгерметизировать лодку и тем самым уменьшить силу весьма вероятного взрыва, но при этом увеличить скорость затопления лодки. Второй: оставить все загерметизированным, но тем самым сразу в несколько раз увеличить силу взрыва жидкого кислорода. Из двух зол постепенное затопление лодки они вполне обоснованно посчитали меньшим и выбрали первый вариант. Можно ли их за это судить? Затопление лодки давало хоть какой-то шанс выжить, взрыв не оставлял людям и этого шанса. Разумеется, принимая во внимание, что взрыва так и не произошло, члены государственной комиссии поставили принятое решение командованию М-256 в вину. Ну а если бы взрыв произошел? Заметим, что даже конструктор лодки А. С. Кассациер считал вероятность взрыва настолько большой, что даже через месяц после гибели лодки просил спасателей при ее подъеме быть предельно осторожными. Так кто прав? И у кого поднимется рука обвинять командование М-256 в том решении, которое они приняли и за которое заплатили своими жизнями?

Годы и память

Конец ноября 1957 года. Кронштадт. Подплав 68-й дивизии строящихся и ремонтирующихся подводных лодок. Плац, на котором установлены гробы погибших подводников, обитые красной материей, и множество людей. На нашей лодке был поистине интернациональный экипаж: русские, украинцы, белорусы, евреи, таджики и узбеки. Родственники многих погибших приехали на похороны со всех концов СССР, чтобы проводить в последний путь девятерых погибших подво-

дников. Остальных членов экипажа взяло море. Гробы не вскрывались. Было великое горе родных и близких, были проклятия и угрозы в адрес тех, кто не сберег их детей, отцов, братьев. Несмотря на все принятые меры скрытности, о похоронах подводников знал весь Кронштадт.



Товарищ военный моряк! Все ли ты сделал для выполнения взятых обязательств в честь 40-й годовщины Великого Октября?!



Похоронная процессия. Венки погибшим



Из стихотворения штурмана М-256 Г. С. Масленникова

Вот и вся недолга... Приспущен флаг.

И на эсминце, в башне на корме

Недвижимы, полукругом в ряд,

Лежат в мешках ребята на броне.



Похоронная процессия по центральным улицам Кронштадта



Весь Кронштадт вышел на похороны экипажа М-256



*Всего их было сорок два.
В живых остались семь.
А двадцать шесть из них волна
Не отдала совсем...*

*А тех, в мешках, их ждет Кронштадт.
Последний залп готовят караулы...
Такие вот дела, братва,
Вчера — живые, нынче — утонули.*

*Что ж делать, вой не вой, судьба.
Нет правых и виновных здесь.
Из Минной бухты, чуть дыша,
Несет эсминец скорбный крест.*

*Молюсь я за помин души
Подводников, что полегли на дне.
Понятно, что тела мертвы,
Но души, души памятью во мне!*



Похороны девяти членов экипажа М-256



Братская могила на Кронштадтском кладбище



Родные и близкие похороненных подводников М-256 на Кронштадтском кладбище



Первоначальный вид памятника погибшим подводникам М-256



Со всеми полагающимися почестями останки девяти погибших моряков были захоронены на Кронштадтском кладбище в братской могиле. Позднее на могиле установили памятник, который был увенчан лавровым венком, силуэтом подводной лодки и приспущенным военно-морским флагом. На медной табличке надпись: «Погибли на боевых постах при исполнении воинского долга 26 сентября 1957 года». О каких-либо наградах погибшим речи вообще не шло. Об этом никто даже не заикался.

Спустя некоторое время после катастрофы командир Ленинградской ВМБ адмирал Байков (сам, кстати, бывший подводник) в Ленинграде кому-то дал отдельную квартиру, кому-то комнату или две в коммуналке, в зависимости от количества детей. Никто из вдов на этот счет, как и на счет выплаты каких-то сумм за погибших мужей никаких требований не предъявлял. Наивно полагать, что правительство не знало о происшедшей трагедии. Однако оно предпочло отмолчаться и передать все на откуп местным властям. Вот, к примеру, документ, который получили вдовы членов экипажа М-256 после гибели своих мужей: «Свидетельство о смерти. Гр. Иванов Юрий Григорьевич. Умер 26.09.1957 г. Двадцать шестого сентября тысяча девятьсот пятьдесят седьмого года. Возраст — 28 лет. Причина смерти — не установлена... Место смерти — город Кронштадт. Место регистрации — город Кронштадт...» Попробуй пойми что-нибудь из этой чиновничьей отписки, то ли подводник погиб на боевом посту, то ли нетрезвый гражданин под трамвай угодил... С этими отписками вдовы хватили лиха, когда в военкоматах, повертев в руках ничего не объясняющие бумаги, им вместо начисления положенных по всем законам пенсий указывали на дверь. Увы, вначале их погибшим мужьям отказали в погребении в земле, а потом и самим вдовам отказали в признании подвига погибших мужей... Такая вот забота о людях...

По-разному сложилась судьба немногих оставшихся в живых членов экипажа М-256. К сожалению, уже нет в живых старшего лейтенанта Виктора Дергачева и мичмана Владимира Стукалова. Вечная им память.

Неизвестна судьба призванного из новгородской деревни Гумны матроса Бориса Хлебникова и уроженца Новгород-Северского матроса Михаила Корицкого. Контр-адмирал Вячеслав Кочетков несколько раз писал о них в телепрограмму «Жди меня», но пока без всякого результата.



Гидрограф старший лейтенант Александр Иванович Смирнов после аварии продолжал службу в ВМФ, обошел все моря и океаны. Сейчас на пенсии.

Бывший штурман М-256 лейтенант Кочетков также остался верен подплаву, впоследствии командовал подводными лодками, неоднократно ходил в автономки, окончил военно-морскую академию, служил начальником разведки эскадры подводных лодок Балтийского флота, руководил спецфакультетом в военно-морской академии в ранге заместителя начальника ВМА. Подводником стал и его сын Михаил, родившийся спустя четыре месяца после гибели М-256. Он служил на атомных подводных крейсерах стратегического назначения, совершил восемь автономных походов.

Интересна судьба старшины 2-й статьи А. А. Моисеенко. Несмотря на пережитое, вскоре после гибели М-256 он поступил в Высшее военно-морское училище подводного плавания и после его окончания продолжил службу на подводных лодках Северного флота, участвовал в нескольких боевых службах. Удивительно, но два выживших моряка с М-256, В. Кочетков и А. Моисеенко, через много лет неожиданно снова встретились на борту подводной лодки Б-105 и вместе вывели ее в дальний поход в океан. Для непосвященных, быть может, в этом нет ничего необычного. Но для тех, кто хотя бы отдаленно представляет, что пережили эти два подводника на М-256, понятно, как трудно найти в себе мужество вернуться на подводные лодки и посвятить им свою жизнь.

Скажу честно, во время нашей встречи с Вячеславом Николаевичем Кочетковым мне хотелось расспросить о том, чего стоило ему взять себя в руки и снова вернуться в прочный корпус, но я так и не задал этого вопроса. Думаю, что поступил правильно, все ясно и так.



*Спасенные подводники М-256
Смирнов Александр Иванович,
Кочетков Вячеслав Николаевич
и Моисеенко Аркадий Александрович*



В своем возвращении в подплав оставшиеся в живых видели прежде всего свой долг перед памятью погибших товарищей. Увы, память, которая была священна для одних, оказалась совершенно пустым звуком для других...

Из воспоминаний контр-адмирала в отставке Вячеслава Кочеткова: «Когда я в 1987 году вернулся в Ленинград и в 30-ю годовщину гибели нашей лодки побывал на кладбище, памятник оказался разграбленным, а доска с именами погибших моряков едва держалась на вывернутых штырях. Позже, по согласованию с родственниками погибших и настоятелем Николо-Богоявленского кафедрального собора в Санкт-Петербурге отцом Богданом на вершине памятника был установлен крест, а сам памятник реставрирован. Мы помним погибших товарищей и практически каждый год собираемся, чтобы помянуть их светлые души.

В отличие от тридцатой годовщины, пятидесятая годовщина гибели М-256 была отмечена более достойно. Командование всех степеней, за исключением командования Ленинградской ВМБ и Морского собрания, никак не отреагировало на приглашение благотворительного общества памяти атомной подводной лодки «Комсомолец» (где нашли приют и мы с М-256) участвовать в церемонии памяти. Вместе с Героем Советского Союза вице-адмиралом Евгением Дмитриевичем Черновым, с помощью офицеров и матросов, мы установили мраморные плиты с именами погибших подводников (в том числе и с нашей М-256) в храме Николо-Богоявленского кафедрального собора. Мы, оставшиеся в живых члены экипажа М-256, помним погибших товарищей и чтим эту память. К сожалению, нас становится все меньше».

О подвиге забыть!

Подвиг подводников М-256 очевиден, они шли на самопожертвование при борьбе за спасение своего корабля. Такой подвиг, безусловно, должен быть оценен должным образом. Так думают все, кто служил на подводных лодках, кто прошел через невероятные трудности, и, конечно, не думают те, кто никогда не был в прочном корпусе.

4 октября 2003 года Международная ассоциация общественных организаций ветеранов подводного флота и моряков-подводников написала ходатайство Главнокомандующему ВМФ о посмертном



награждении погибших подводников М-256. К ходатайству были приложены документы, обосновывающие это ходатайство. Одновременно президент Международной ассоциации общественных организаций ветеранов подводного флота и моряков-подводников адмирал В. Н. Поникоровский обратился с просьбой о награждении героев М-256 к командующему Балтийским флотом.

28 декабря 2003 года адмиралу Поникоровскому из управления кадров БФ поступил ответ, в котором писалось, что Военный совет БФ принял решение ходатайствовать о награждении посмертно членов экипажа подводной лодки М-256. Ветераны вздохнули с облегчением; неужели что-то удалось сдвинуть?! Кому-то надо было заполнять наградные листы, балтийские кадровики вежливо отказались, сославшись на занятость в связи с подготовкой к 300-летию Балтийского флота и на незнание обстоятельств давней трагедии. И тогда в Калининград немедленно выехал контр-адмирал в отставке Вячеслав Кочетков. Предварительно проработав несколько недель в архиве ВМФ, он собрал все необходимые данные. В управлении кадров БФ ветерану флота оказали всемерную помощь, и спустя месяц напряженной работы контр-адмирал Вячеслав Кочетков подготовил все наградные листы на погибших товарищей. 31 марта 2004 года комплект документов с наградными листами был отправлен командованием БФ в адрес управления кадров ВМФ. Минул год, за ним второй...

Наконец, в марте 2006 года пришел ответ на имя адмирала В. Поникоровского: «Ваше обращение по вопросу награждения членов экипажа подводной лодки М-256, погибшей 26 сентября 1957 года в Балтийском море, рассмотрел. Разделяю Вашу озабоченность о достойном воздании почестей военным морякам, погибшим при выполнении обязанностей военной службы, но, к сожалению, не всегда это возможно в той форме, как хотелось бы. Инструкцией по исполнению в Вооруженных силах Российской Федерации требований нормативных актов РФ по вопросам, связанным с награждением личного состава государственными наградами Российской Федерации, определено, что ходатайства о награждении государственными наградами за личное мужество и отвагу, проявленные при защите Отечества и государственных интересов Российской Федерации, возбуждаются в сроки не позднее одного месяца со времени совершения подвига или проявленного отличия. В связи с этим Комиссией по государственным наградам при Президенте Российской Федерации, Главным управлением кадров МО РФ вопросы награждения



граждан за прошлые заслуги не рассматриваются. Исключение составляют случаи, когда граждане представлялись к награждению, но наградной материал по каким-либо причинам реализован не был. В документах Центрального военно-морского архива имеются краткие сведения о катастрофе подводной лодки М-256, список находившегося на ней личного состава. Данными о представлении личного состава подводной лодки командованием того времени к награждению государственными наградами архив не располагает. Учитывая вышеизложенное, поддержать ходатайство о награждении государственными наградами Российской Федерации членов экипажа подводной лодки М-256, к сожалению, не представляется возможным. Наградные листы с ходатайствами командующего Балтийским флотом адмирала В. П. Валуева, оформленные в январе 2006 г., находятся в Управлении кадров ВМФ, но реализованы быть не могут. С уважением, адмирал В. Масорин». Фактически же наградные листы были направлены в Главный штаб ВМФ в январе 2004 года.

Ходатайствуя о награждении погибших подводников, прямо в горвоенкомате скоропостижно скончался бывший командир М-259 контр-адмирал в отставке Евгений Васильевич Бутузов. У старого моряка не выдержало сердце...

Уже когда была готова рукопись документальной повести, прочитавший ее контр-адмирал в отставке В. Н. Кочетков прислал мне письмо, которое я считаю нужным опубликовать: «Я внес необходимую корректуру материала, если мое мнение будет с чьим-то расходиться, прошу делать пометку, что это мнение В. Н. Кочеткова. Главный вопрос: подводная лодка М-256 утонула, главным образом, по причине выгорания сальниковых забортных отверстий в результате высокотемпературного пожара в 4, 5 и 6-м отсеках, поддержанного обильным выделением кислорода из цистерн жидкого кислорода или ее утопили, оставив открытым газоотвод среднего двигателя?»

Досадно и обидно за погибших читать «объективные рассуждения» по второму варианту от «специалистов», которые никогда не были и не будут в подобной сложной ситуации. «На бумажке гладко, а иди-то по овражкам», — говорил великий полководец Суворов. Просто рассуждать в тишине и тепле за столом, и совсем другое дело быть в гуще тяжелейшей аварийной обстановки, когда нет ответа на главный вопрос: как поведет себя цистерна с жидким кислородом в условиях высоких температур? Вот-де открыли газовую захлопку среднего двигателя, и подводная лодка затонула... Исторические



факты говорят о другом. На подводных лодках К-8 и К-278 («Комсомолец») вроде бы никто не открывал захлопок и забортных отверстий, средства пожаротушения не справились с огнем, который из концевых отсеков распространился до центрального поста. Следует полагать, что сквозь выгоревшие сальники забортных отверстий забортная вода стала поступать в прочный корпус, и современные атомные подводные лодки К-8 и К-278 затонули по сценарию «первопроходца» — М-256, из гибели которой не были сделаны правильные, обоснованные выводы.

Нынче весь мир не знает, как укротить АЭС на Фукусиме. Никто не знает, как будут развиваться дальнейшие события, все делается в зависимости от складывающейся обстановки, дабы не причинить людям большего зла. Обвинения в адрес командования глупы и неуместны хотя бы потому, что они погибли и не могут сказать уже ничего... Нельзя представлять командира дивизиона подводных лодок Федотова Е. Г., кстати участника Великой Отечественной войны, командира подводной лодки Вавакана Ю. С. и командира БЧ-5 Иванова Ю. Г. какими-то далекими от подводного флота и неадекватными людьми. Не имея никакой реальной помощи, действия их были направлены на спасение корабля и людей в случае взрыва цистерны с жидким кислородом. Они приняли то решение, которое приняли. Сделать что-либо другое не представлялось возможным. Горький опыт тяжелой аварии с гибелью личного состава на подводной лодке М-259 учтен не был; на подводных лодках не предусматривались противопожарные костюмы, не было предусмотрено управление средствами пожаротушения из соседних



*Мать погибшего старшего лейтенанта
Сидоренко Ивана Сергеевича Ирина Васильевна
(измененный вид памятника, 1988 г.)*



отсеков (из 3 и 7-го), невозможно было стравить жидкий кислород за борт из центрального поста.

О памятнике погибшим. В 1961 году, после сокращения должности помощника командира на подводной лодке С-169, я был назначен на новостройку на Б-105 и поехал на Север. В Ленинград вернулся только в 1987 году. Да, памятник был уже разграблен... Надеяться было не на кого, пришлось засучить рукава. По согласованию с родственниками погибших с настоятелем Николо-Богоявленского собора отцом Богданом решили, что венчать памятник будет православный крест. Началась, как оказалось, непростая работа, начиная с чертежей части памятника (их выполнил А. С. Пендюрин), далее заручиться согласием администрации «Адмиралтейских верфей» на исполнение деталей головной части. Администрация и исполнители нашего заказа отнеслись к выполнению работы с большой душой при изготовлении «яблока», основания креста, самого креста, их гальванизации. Быстро сказывается, да не скоро дело делается. И 26 сентября 1997 года, в присутствии родственников погибших на подводной лодке М-256, представителей бригады подводных лодок, командования Ленинградской военно-морской базы, духовенства,



*Кронштадтское воинское кладбище.
Памятник экипажу подводной лодки М-256
(современный вид)*

при стечении большого количества людей, был освящен и открыт возрожденный памятник героям-подводникам. Мы ежегодно бываем на могиле наших товарищей, а в юбилейные годы наши коллеги по общественной работе в Таллинне, по нашей просьбе, выходят в море и возлагают цветы на месте гибели М-256.

Благотворительное общество памяти атомной подводной лодки «Комсомолец», которое организовал вице-адмирал Евгений Дмитриевич Чернов (зам. председателя Кочетков В. Н.), сделало непростую работу для



того, чтобы увековечить память погибших подводников. По согласованию с настоятелем Никольского собора и высшим духовенством Санкт-Петербурга и Ленинградской области (поверь, что все это было непросто) было решено установить мраморные доски с именами героев-подводников, отдавших свои жизни во времена холодной войны. Доски изготовлялись, имеется в виду работа по начертанию имен на мраморе, их золочение, непосредственно в помещении благотворительного общества. Данные по погибшим проверялись и перепроверялись. Изготовленные доски членами общества с помощью экипажа подводной лодки переносились в храм. Е. Д. Чернов разработал специальное устройство, исключающее возможный перелом или какую-либо порчу окончательно изготовленной доски. 7 апреля 1998 года состоялось освящение мемориальных досок с именами 396 подводников, погибших при исполнении своего воинского долга. Это событие совершилось на полгода позднее их установки. Много добрых дел было сделано и ныне делается для семей погибших под-



1998 год, Никольский Собор. Освещение памятной доски экипажу подводной лодки М-256. Слева направо: дочь старшего лейтенанта Бриллиантова О. В. Инна, контр-адмирал Кочетков В. Н., невестка Татьяна, дочь Ирина, сын Сергей и Евгения Акимовна вдова старшего лейтенанта Сидоренко И. С., вдова старшего лейтенанта Иванова Ю. Г. Тамара Иосифовна, вдова лейтенанта Розанова В. И. Тамара Александровна, вдова капитана 3-го ранга Мингулина Ю. С. Лидия Николаевна



водников. Я это пишу к тому, что мы не только напоминаем Верховному командованию о заслуженных наградах погибшим, но и делаем другие очень важные дела. Это маленькая толика дел, приведенных в письме, но они характеризуют деятельность БОПК. С уважением В. Кочетков».

В разговоре со мной контр-адмирал Вячеслав Кочетков с горечью сказал: «Как оказалось на поверку, за 20 лет хождения по инстанциям мне не только не удалось пробить военно-бюрократическую стену, но даже хотя бы ее чуть-чуть поколебать».

Честно говоря, меня всегда поражает эта поистине плюшкинская скупость наших начальников на награды, доведенная до полного абсурда. Чего только стоила разворачивавшаяся в свое время на моих глазах эпопея награждения экипажа погибшего линкора «Новороссийск». Сколько бумаги было тогда исписано, сколько согласований пройдено, сколько инстанций задействовано! Неужели государство обеднеет, если выдаст семьям погибших подводников по кусочку металла с орденой книжечкой? Когда-то Наполеон цинично, но, в общем-то, верно сказал: «Дайте солдату пуговицу, и он с радостью отдаст вам за нее свою жизнь». Так уж устроен человек, что общепризнанная обществом награда дороже для него самых больших денег. Тем более непонятно, почему не награждать погибших, которые уже положили свои жизни на алтарь Отечества, ведь это, по большому счету, не более чем ритуал, общественно-политическая акция, показывающая, что мы помним своих героев и их подвиги даже спустя десятки лет. Это акция, нужная уже нам, живущим, а не им, погибшим! Почему чиновники столь упорно прикрываются формальными параграфами бесчисленных инструкций? При желании ведь все вопросы можно решить. Примеров тому хватает. Нет одного — желания восстановить справедливость, зато всегда присутствует опасение, как бы не вызвать излишней инициативой «неудовольствие вышестоящего начальства». Других причин упорного нежелания награждать посмертно погибших героев я просто не вижу. Вот уже 20 лет идут письма-обоснования по награждению экипажа М-256 правительственными наградами от командующего Флотом до Верховного главнокомандующего, а конца все еще не видно...

«Казалось бы, — пишет в книге «Военно-морской флот страны в 1945—1995 годах» мой давний старший друг и учитель контр-адмирал в отставке Костев Г. Г., — данная трагедия должна была вызвать беспокойство, обратить внимание специалистов на недостатки в кон-



струкции отсеков, прочного корпуса кораблей, чтобы впредь исключить возможность потери его герметичности при возгорании любого из отсеков. Этого не произошло, и пожары продолжали быть бедствием на подводных лодках, в том числе на новейших атомных...»

Говоря о гибели в апреле 1970 года атомной подводной лодки К-8, контр-адмирал Г. Г. Костев пишет: «Однако здесь руководство Флота и Государства все же сочло необходимым отметить героизм экипажа в отличие от «малютки», затонувшей в 1957 году. Героизм личного состава был отмечен награждением погибших и спасенных на подводных лодках К-8, «Комсомолец», К-129, линкоре «Новороссийск», и это совершенно справедливо, а вот погибший личный состав на М-256, его подвиг до сих пор не отмечен, несмотря на то, что бывший штурман М-256 В. Н. Кочетков пытался добиться справедливости в течение 20 лет, были исполнены десятки документов в различные инстанции, вплоть до Президента Российской Федерации».

Почему же те, кто прошел через горнило аварий, пожаров, катастроф на подводных лодках проекта А-615 (который, как многие утверждают, был прообразом атомных подводных лодок), не были удостоены чести быть в составе подразделений особого риска, а разве они не рисковали, уважаемый читатель? Какие страдания и муки перенесли те, кто заживо сгорел в 4 и 5-м отсеках, кто из состава швартовной команды, будучи привязанным наглухо к лееру, чтобы не смыло за борт, ушел на грунт вместе с подводной лодкой, кто барахтался в ледяной воде, взывая о помощи и, не получив ее, на виду кораблей тонул. Каково было матросу Андрееву В. С., который пытался выскочить из уходящей под воду подводной лодки, но был придавлен нижним рубочным люком? До конца боролся с поступающей водой вахтенный 2-го отсека старшина 2-й статьи Малый В. А. Сколько могли, моряки поддерживали в волнах студеного моря своего командира дивизиона капитана 1-го ранга Федотова Е. Г. Командир подводной лодки М-256 капитан 3-го ранга Вавакин Юрий Степанович мужественно разделил судьбу с подводной лодкой. Это ли не мужество...

Из воспоминаний контр-адмирала в отставке Г. Г. Костева: «С момента катастрофы М-256 уже прошло более полувека. В течение всей своей последующей службы, бывая в Кронштадте, я всегда старался побывать на тамошнем кладбище и поклониться экипажу лодки и особенно своим боевым товарищам Юре Вавакину и Юре Мингулину. К сожалению, годы дают о себе знать, и в последнее время



мне удастся бывать там весьма редко. Наше поколение, помнившее этих ребят живыми, постепенно уходит. Удастся ли последующим сохранить память о погибших героях-подводниках? По крайней мере, я на это надеюсь».

А вот еще одно письмо, подписанное генеральным директором и начальником ФГУП ЦКБ МТ «Рубин» академиком И. Д. Спасским, генеральным директором ГУП «Адмиралтейские верфи» академиком Санкт-Петербургской инженерной академии В. А. Александровым, председателем организации ветеранов-подводников Санкт-Петербурга контр-адмиралом Л. Д. Чернавным: «...Прошло около 20 лет как закончили свою службу подводные лодки с «единым» двигателем, но остались еще ветераны, посвятившие им свою службу. По нашему мнению, труд ветеранов, участников создания и освоения подводных лодок с «единым» двигателем, вполне заслужи-

вает высоких государственных наград. Считаю вполне обоснованным представить к государственным наградам около 80 человек из числа экипажей подводных лодок, штабов соединений ВМФ, ФГУП ЦКБ МТ «Рубин» и ГУП «Адмиралтейские верфи», принимавших непосредственное участие в ликвидации взрывопожарных аварий на этих подводных кораблях, в том числе посмертно. Этим будет восстановлена благодарность государства своим сыновьям».

Может быть, пора уже и прислушаться к этим словам?



Памятник боевым друзьям-подводникам



Вспомним же поименно погибших мученической смертью подводников М-256, тех, кому даже сейчас, спустя сорок с лишним лет после катастрофы, отказано в признании их подвига:

- Капитан 1-го ранга Федотов Евгений Георгиевич;
- Капитан 3-го ранга Мингулин Юрий Степанович;
- Капитан 3-го ранга Вавакин Юрий Степанович;
- Старший лейтенант Бриллиантов Олег Владимирович;
- Старший лейтенант Иванов Юрий Григорьевич;
- Старший лейтенант Сидоренко Иван Сергеевич;
- Лейтенант Розанов Вячеслав Иванович;
- Главный старшина Нестеров Василий Иванович;
- Старшина 2-й статьи Арнаутов Виктор Васильевич;
- Старшина 2-й статьи Кривошлык Леонид Алексеевич;
- Старшина 2-й статьи Корзиков Олег Павлович;
- Старшина 2-й статьи Дибривный Владимир Петрович;
- Старшина 2-й статьи Поздняков Виталий Ефимович;
- Старшина 2-й статьи Малый Василий Акимович;
- Старшина 2-й статьи Головенкин Альберт Максимович;
- Старшина 2-й статьи Иванов Михаил Васильевич;
- Старшина 2-й статьи Иванов Николай Иванович;
- Старшина 2-й статьи Алексеев Владимир Савельевич;
- Старшина 2-й статьи Фишер Владимир Семенович;
- Старший матрос Жаналин Ермухаммед;
- Старший матрос Мовчун Григорий Николаевич;
- Матрос Измайлов Рауф Измаилович;
- Матрос Корсанов Евгений Федорович;
- Матрос Андреев Валентин Сергеевич;
- Матрос Гирич Станислав Васильевич;
- Матрос Князев Александр Кириллович;
- Матрос Сергиенко Василий Алексеевич;
- Матрос Крахмальный Николай Трофимович;
- Матрос Наместников Валерий Николаевич;
- Матрос Иванинский Петр Алексеевич;
- Матрос Гарашенко Николай Степанович;
- Матрос Никишин Алексей Семенович;
- Матрос Белоглазов Александр Сергеевич;
- Матрос Зайцев Борис Григорьевич;
- Матрос Виклов Петр Семенович.

ВЕЧНАЯ ИМ ВСЕМ ПАМЯТЬ!



Из глубины забвения

26 сентября 2017 года исполняется 60 лет со дня гибели М-256 с 35 членами экипажа. За эти годы, не дождавшись от государства заслуженной оценки их подвига и справедливого воздания почестей погибшим военным морякам-подводникам, ушли из жизни почти все вдовы. Скончался основатель и первый руководитель Благотворительного общества памяти атомной подводной лодки «Комсомолец» вице-адмирал Евгений Дмитриевич Чернов. Ушел из жизни и спасшийся штурман контр-адмирал Вячеслав Николаевич Кочетков, который считал делом всей своей жизни увековечивание памяти о погибших товарищах. Остались родные и близкие, дети, внуки и правнуки. Осталась память.

Из воспоминаний вдовы командира БЧ-5 старшего лейтенанта Иванова Юрия Григорьевича Ивановой Тамары Иосифовны: «Горькая дата 26 сентября 1957 года. Прошло 60 лет со дня трагической гибели ПЛ М-256, или «Малютки», как ее еще называли, унесшей жизни 35 моряков. Мы жили в то время в Кронштадте. Вечером 26 сентября мы с сыном Игорем гуляли у Собора. Сыну было три с половиной года. Ему нравилось трясти цепи ограды, которой обнесена площадь, но в этот день раздался, как мне показалось, такой неприятный ужасающий металлический скрежет, совсем не



*Старший лейтенант Иванов Юрий Григорьевич
с женой Тамарой Иосифовной*

напоминающий звон колоколов. Дул очень сильный ветер, и в небе, справа от Собора, тянулся пугающий огненный закат. Стало как-то не по себе, тревожно и неуютно.

Утром 27 числа к нам прибежала встревоженная Женя Сидоренко, жена доктора старшего лейтенанта Ивана Сидоренко, и рассказала, что случилась авария на какой-то «Малютке», и спросила: «А у наших какая?» Я ответила: «Малютка». С этой минуты наша



жизнь превратилась в ад. К нам присоединилась заплаканная Инна Бриллиантова, жена старпома старшего лейтенанта Олега Бриллиантова, она уже знала о случившемся.

Около трех недель, как на работу, мы ходили в Подплав в надежде услышать хоть какие-нибудь новости. Сначала нам советовали надеяться на чудо,

но чуда так и не было. Приходя к проходной, мы чувствовали себя в униженном положении, будто мы у них милостыню просили. От нас постоянно отмахивались. Наконец, мы, видимо, так уже надоели, что в один из дней дежурный офицер не выдержал и доложил о нас начальству. Мне передали трубку, и по телефону я первой услышала: «Готовьтесь к самому худшему. Ваш муж погиб при исполнении служебных обязанностей. Передайте трубку следующей». Вот как просто в одночасье мы, молодые женщины, стали вдовами, а наши маленькие дети сиротами.

Перед похоронами к нашему дому подъехала защитного цвета «Победа». Постучали в дверь очень громко, и военнотружаший почему-то не положил, а бросил плащ-палатку с вещами мужа. Сын до сих пор помнит, как по полу покатила фуражка отца. На Кронштадтском кладбище хоронили девятерых сгоревших в лодке моряков, остальные навсегда остались в море. В траурной речи озвучили только фамилии командиров, остальных удостоили лишь упоминания «и другие». Мы стояли потерянные и опустошенные. Не знали, что нам делать, как жить дальше.

Потом командование Ленинградской военно-морской базы предложило нам переехать в Ленинград, так как Кронштадт «закрытый город», работать негде. Дали жилье, спасибо. Перед отъездом в ЗАГС я получила свидетельство о смерти мужа с формулировкой: «Гражданин Иванов Юрий Григорьевич, 28 лет, умер, г. Кронштадт, причина смерти не установлена». Я была потрясена вторично. По-



*Вдова Иванова Ю. Г. Тамара Иосифовна
с сыном Народным артистом России
Игорем Ивановым и внуком Юрием*



нятно, что у военнослужащих профессия «Родину защищать», но ведь и Родина должна помнить своих защитников. Спустя 60 лет члены экипажа ПЛ М-256 так и не получили от государства должного признания — награду за мужество, с которым они боролись за спасение своей подводной лодки. Контр-адмирал В. Н. Кочетков, а потом и сын погибшего доктора Сергей Сидоренко более 20 лет пытались доказать необходимость восстановления справедливости по отношению к членам экипажа ПЛ М-256, но все безуспешно.

Мы, вдовы, выполнили свой долг: воспитали детей, дали им образование, научили хранить память о погибших отцах и делах. А теперь, когда мы уходим одна за другой (осталось только двое), все-таки хочется надеяться на милосердие и справедливость.

Р. С. Нас, вдов погибших моряков ПЛ М-256, никогда не спрашивали, как мы пережили смерть наших любимых, сколько всего испытали и как жили после. Репортеры всегда нас обходили стороной, может боялись, что скажем что-нибудь не то. Это мое первое откровение за эти 60 лет».

Жива еще одна вдова дивизионного штурмана капитана 3-го ранга Мингулина Юрия Степановича — Лидия Николаевна Мингулина, ей 92 года. К сожалению, дочь Света сказала, что для мамы очень



Ю. Мингулин
с женой Лидией Николаевной и дочерью

тяжелы эти трагические воспоминания, и ее лучше не тревожить по такому скорбному поводу. Зато сама Светлана активно трудится в Благотворительном обществе памяти атомной подводной лодки «Комсомолец» и предоставила несколько интересных фотографий.

Вдова помощника командира старшего лейтенанта Бриллиантова Олега Владимировича Инна Алексеевна умерла в 78 лет после тяжелой болезни. Она воспитала прекрасную дочь Инну — детского доктора. Последние годы жизни Инна



Алексеевна часто снимала со стены портрет мужа, гладила его, тихо сидя у себя на кровати и что-то ему шепча...

Я тоже решил поделиться своими воспоминаниями и воспоминаниями моей мамы, Сидоренко Евгении Акимовны, вдовы погибшего старшего фельдшера старшего лейтенанта Сидоренко Ивана Сергеевича, об этой трагедии и последующих событиях, приведших к установлению в Никольском соборе Памятных досок всем погибшим в послевоенное время экипажам подводных лодок с указанием фамилий Героев.

Мой отец Сидоренко Иван Сергеевич родился 24 сентября 1931 года в Брянской области. В 1939 году пошел учиться в 1-й класс, с 1941 года он в школу не ходил, а в 1943 году после освобождения от немцев продолжил учиться в 4-м классе. В 1948 году после окончания школы поступил в Бельцкую фельдшерско-акушерскую школу-техникум. В апреле 1951 г. был призван в ряды Советской Армии. В 1952 году окончил Курсы усовершенствования фельдшеров при Архангельском 77-м Военно-морском Гарнизоне



Бриллиантов О. В. с женой Инной Алексеевной



*Старший лейтенант Сидоренко И. С.
с женой Евгенией Акимовной и сыном Сергеем*



*Старший лейтенант
Сидоренко И. С.*

и был направлен на службу в должности старшего фельдшера на Северный флот. Приехав к родным на побывку, в январе 1953 года на танцах после концерта отец познакомился с мамой — Тереховой Евгенией Акимовной. Летом 1953 года из Мурманска он приезжал повидаться с мамой. В феврале 1954 года окончил трехмесячные высшие курсы подводного плавания при Рижском Высшем военно-морском училище. В июне 1954 года направлен в звании старший лейтенант для прохождения дальнейшей службы на подводных лодках в должности старшего фельдшера в г. Ленинград. В начале сентября 1954 года мама с папой поженились. Первое время в Ленинграде родители жили на углу канала Грибоедова и улицы Римского-Корсакова напротив Никольского собора. В начале лета 1955 года переехали в съемную комнату на ул. Плеханова (ныне Казанскую), дом 22. Туда и принесли меня, Сидоренко Сергея Ивановича, после рождения 12 июля 1955 года из роддома на улице Садовой, находившегося рядом с Никольским собором.

Когда отца перевели на подводную лодку М-256 проекта 615А, мы переехали в г. Кронштадт. Семьи офицеров жили в съемных комнатах. В ноябре 1956 года уже в Кронштадте родилась моя сестра Ирина. На подлодке сложился очень дружный опытный сплоченный экипаж. Особенно сдружились старшие лейтенанты и их жены: Бриллиантов Олег Владимирович с женой Инной и дочкой Инной 1955 г. р., Иванов Юрий Георгиевич с женой Тamarой и сыном Игорем 1954 г. р. и мой отец Сидоренко Иван Сергеевич с женой Евгенией и двумя детьми. Их всех объединяла настоящая светлая любовь. Отец в свободное от службы время очень любил гулять с нами и мамой по парку и набережной.

Мама рассказывала, что перед походом на последние испытания отец подошел к детским кроваткам. Мы спали, он взял меня на руки, крепко обнял и что-то очень долго шептал мне на ухо. Мама говорила, что папа очень гордился, что у него сын, всегда светился и радовался, когда общался со мной, а тут, когда он положил меня в кроватку, в глазах была такая тоска и боль, будто он прощался со



мной навсегда. Мама даже испугалась, спросила: «Что-то серьезное, Вань?» Он ответил, чтоб она не волновалась, — очередные испытания, все будет как надо, и заторопился на базу. Больше в жизни мы его не видели...

В Кронштадте сразу стало известно о гибели лодки, весь город обсуждал страшную новость. Жены офицеров сильно переживали, каждый день ходили к руководству, пытались узнать точную информацию, надеялись, что мужья остались живы. В очередной раз мама пошла на базу со мной и Ирой в колясочке (не с кем было оставить). После долгих согласований ее пригласили к телефонному аппарату, и комендант металлическим голосом сказал: «Ваш муж трагически погиб при исполнении воинских обязанностей, свободны, позовите следующую». Мама, ничего не соображая, вышла из проходной на улицу, увидела меня с десятимесячной сестрой и длиннющий серый казарменный забор. В этот момент она поняла, что осталась одна с двумя маленькими детьми, помощи ждать неоткуда и без сил упав на колени, заплакала, думая как дальше жить и что ей уже не встать и до дома нас не довести. От стресса отнялись ноги. Тут я — двухлетний мальчик, видя, что маме



Сидоренко Иван Сергеевич с сыном Сергеем



тяжело, взял коляску и тихонько покатил Иру вперед. Маме ничего не осталось делать, как все же через силу попытаться подняться и пойти за нами до дома. Потом она говорила, что в этот момент поняла, что у нее есть опора и появилась надежда на будущее.

Когда подняли лодку, похоронили на Воинском кладбище только девять сразу сгоревших в двух отсеках моряков, создав Братскую могилу всей лодке. Жены очень надеялись, что найдут хоть кого-нибудь еще, не верили, что море забрало всех. Они не понимали объяснений, что не нашли ни одного моряка, которые во время аварии оставались в лодке или были привязаны к рубке, и что море так никого из затонувших не выбросило на берег. В душе они сохраняли надежду еще очень долгое время.

Потом долго распределяли, где кому дальше жить. Нам предлагали двухкомнатную отдельную квартиру. Маме с двумя маленькими детьми после трагедии стала помогать одинокая молодая вдова



*Кронштадт, 26 сентября 2007 года,
50 лет со дня гибели ПЛ М-256. Сын ст. л-та
Сидоренко — Сергей с вдовой л-та Розанова —
Тамарой Александровной (живет в Москве)*

командира минно-торпедной боевой части лейтенанта Вячеслава Розанова Тамара (они поженились как раз перед испытаниями), и она решила жить с Тамарой и ее мамой вместе в трехкомнатной квартире в Автово на Кронштадтской улице. В дальнейшем Тамара Александровна, обменяв комнату, переехала в Москву, где вышла замуж и родила шестерых прекрасных детей.

Мне всегда было интересно узнать официальную точку зрения по поводу гибели ПЛ М-256. После поступления в Ленинградский институт авиационного приборостроения я обратился за разъяснениями в Адмиралтейство (Ленинградская Военно-морская база), но



в командовании сказали, что мы знаем, помним, но это секретная информация и не надо ее ни с кем обсуждать. Как только во время перестройки стало возможным открыто говорить о произошедших авариях, я опять стал обращаться во все органы управления Флотом, но так никто и не хотел говорить что-то конкретное. Мы жили в полном неведении о случившемся, и вот совершенно случайно в 1992 году мы по радио услышали передачу «Андреевский флаг» о гибели нашей лодки. Я связался с главным редактором Виктором Михайловичем Бузиновым и с его помощью с инициатором передачи В. А. Баданиным. Василий Алексеевич сказал, что остался жив тогда лейтенант, а сейчас контр-адмирал В. Н. Кочетков. Мы созвонились, Вячеслав Николаевич приехал к нам на Казанскую улицу. Он выглядел безупречно в парадной адмиральской форме. Собралась вся наша большая семья: мать моего погибшего отца Ирина Васильевна, которую я перевез жить с нами из Тульской области, мама Евгения Акимовна, сестра Ирина, моя жена Татьяна, наши сыновья



Каждый год родственники приезжают поклониться погибшим морякам-подводникам. Родные и близкие старшего лейтенанта Ивана Сергеевича Сидоренко



Сергей и Родион, племянник Евгений. Мы говорили до позднего вечера. То, что рассказал Вячеслав Николаевич, было для нас откровением. Спустя 30 лет мы впервые точно узнали, что же случилось в тот далекий, трагический для нас, сентябрьский день. Только бабушка немного загрустила и сказала: «Ведь и мой сын мог быть таким...» Для всех это была очень тяжелая встреча, которая послужила толчком ко всем нашим дальнейшим действиям.

В апреле 1993 года нас всех пригласили в актовЫй зал Адмиралтейства на вечер под девизом «Из глубины забвения», посвященный подводникам и кораблям подводных сил ВМФ, потерпевшим катастрофы в послевоенное время. Зал был полон, присутствовало самое высокое военно-морское начальство. Там впервые мы услышали от официальных лиц, что авария М-256 была прототипом катастрофы АПЛ «Комсомолец» и других подводных лодок. Герой Советского Союза, вице-адмирал Евгений Дмитриевич Чернов подошел к нам, выразил соболезнование и благодарность бабушке за воспитание достойного сына Отечества. Всех глубоко тронули эти слова, мы испы-



1995 год. Экскурсия на катере по Неве с посещением военных кораблей в день города. Стоят слева направо: жена Сидоренко С. И. Татьяна, дочь Кочеткова В. Н. Алла, внучка Чернова Е. Д., вице-адмирал Чернов Е. Д., жена Кочеткова В. Н. Галина Петровна, контр-адмирал Кочетков В. Н., вдова Сидоренко И. С. Евгения Акимовна, дочь Ирина, сын Сергей. Сидят: сыновья Сидоренко С. И. Родион и Сергей, племянник Евгений



Кронштадт, 26 сентября 2007 года, 50 лет со дня гибели ПЛ М-256. Родственники погибших и свидетели аварии. Слева направо: вторая — дочь Ю. С. Мингулина Светлана; сын Игорь, вдова Тамара Иосифовна, внук Юрий и седьмая — невестка Наталья Фоменко Ю. Г. Иванова; шестая — дочь О. В. Бриллиантова Инна; невестка Татьяна и сын Сергей И. С. Сидоренко; В. Н. Кочетков; А. А. Моисеенко; вдова В. И. Розанова Тамара Александровна; четырнадцатый — А. И. Смирнов

тали гордость и почувствовали удовлетворение. А бабушка сказала: «Все, мне пора к сыну», — и через несколько дней тихо во сне со светлой улыбкой на лице ушла к нему..

Вячеслав Николаевич взялся за восстановление разрушенного вандалами памятника на воинском кладбище в Кронштадте. Тогда я уже был членом ректората ЛИАП, у меня были серьезные связи в различных областях. Он попросил меня от имени родственников обратиться за помощью к генеральному директору «Адмиралтейских верфей» В. Л. Александрову, так как тогда их подразделение «Судоверфь» строило нашу лодку. Владимир Леонидович дал согласие помочь, и были проведены все необходимые работы по реставрации памятника, которые тщательнейшим образом курировал В. Н. Кочетков.

Моя мама, понимая, что в Братской могиле в Кронштадте отца и многих других погибших нет, попросила меня каким-то образом увековечить память о них в Никольском соборе, где и меня, и наших детей крестили и куда она стала постоянно ходить. Мы с



Вячеславом Николаевичем, зная, что будут устанавливать Памятную доску АПЛ «Комсомолец», решили обратиться к руководству БОПК помочь поставить Памятную доску и нашей лодке, эхо о трагедии которой мощно прозвучало по всем флотам СССР и гибель которой послужила прообразом многих последующих аварий, в том числе и «Комсомольца». Я составил все необходимые документы с подписями родственников погибших и попросил пойти вместе с нами в Никольский собор руководителя Благотворительного общества памяти АПЛ ВМФ «Комсомолец» вице-адмирала Е. Д. Чернова. Но настоятель Николо-Богоявленского морского кафедрального собора отец Богдан высказал большие сомнения, так как свободного места для каждой отдельной лодки практически не осталось, и предложил рассмотреть вопрос только об установке единой Памятной доски «Всеим погибшим подводникам». Он спросил меня, почему я так настаиваю на отдельной доске. Я сказал, что раз уж судьба распорядилась так, что моряков, героически погибших при выполнении воинского долга, забрало море и они нигде не похоронены, у вдов, детей и внуков должно быть святое место, куда они могли бы прийти поклониться своим родным, и тогда будет погибшим вечная память. Отец Богдан отметил, что главная проблема еще и в том, что собор — кафедральный, и лишь Митрополит Санкт-Петербургский и Ладужский может дать разрешение на любые изменения в нем, что очень проблематично.



*Кронштадт, 26 сентября 2002 года,
45 лет со дня гибели ПЛ М-256.*

*Вдовы старших лейтенантов Бриллиантова,
Иванова и Сидоренко — Инна Алексеевна,
Тамара Иосифовна и Евгения Акимовна*

Учитывая то, что у меня были хорошие друзья в среде духовенства, я, в соответствии с установленными правилами, подготовил прошение Его Высокопреосвященству Митрополиту Иоанну: «26 сентября 1957 года при выполнении боевых задач в Финском заливе потеряла катастрофу подводная лодка М-256 проекта 615А, 71 дивизиона 68 дивизии подводных лодок Ленинградского военно-морского района. Погиб практически



весь экипаж. Трагедия унесла жизни 35 подводников, в том числе семи офицеров и 28 человек личного состава срочной службы. Анализ причин аварии этой лодки позволил спасти жизни сотням военных моряков. На Кронштадтском воинском кладбище покоятся тела девяти, а для остальных могилой стало Балтийское море, и для родственников, живущих в Санкт-Петербурге и за его пределами, нет места, куда можно прийти и помянуть погибших. Мы, родные погибших и спасенные, просим Вашего благословения на установление мемориальной доски со списком погибших в Николо-Богоявленском морском кафедральном соборе города Санкт-Петербурга, увековечив память безвинно и мученически погибших при исполнении своего долга подводников, посвятивших себя благородному делу защиты Родины». Мы несколько раз пытались попасть на аудиенцию, но тогда Митрополит Иоанн сильно болел. Помогли нам высшие силы, вера в успех и друзья. Благословение дал только что приступивший к работе Митрополит Владимир.

В результате на основе этого разрешения коллегиально было решено установить памятные доски ВСЕМ погибшим в послевоенное время экипажам подводных лодок с указанием фамилий всех 396 героев-подводников. Адмиралтейство и Благотворительное общество, заместителем председателя которого стал Вячеслав Николаевич, оказали весомую финансовую помощь. Место нашли в верхнем храме на втором этаже. Все доски высотой 2 метра и шириной 60 см в одном стиле из итальянского белого мрамора. В завершение всего отец Богдан за богоугодные дела вручил Е. Д. Чернову, В. Н. Кочеткову и мне памятные образки Свяtitеля Николая Чудотворца. Тогда же было принято решение об изменении устава и распростране-



Никольский собор, 26 сентября 2007 года, заупокойное богослужение. Председатель БОПК Маркова Роза Алексеевна с сыном ст. л-та Сидоренко И. С. Сергеем и его женой Татьяной



нии зоны деятельности Благотворительного Общества Памяти АПЛ ВМФ «Комсомолец» на все подводные лодки и семьи подводников ВМФ, погибших в мирное время.

Мама после установления памятной доски экипажу подводной лодки М-256, включая любимого супруга Ивана, желая «быть как можно ближе к мужу», духовно преобразилась и окрепла, стала добровольной помощницей в Николо-Богоявленском морском соборе и ходила туда каждый день, как на работу, помогая церковным служащим, чем могла. Она, пройдя тяжелый жизненный путь, потеряв мужа и дочь, обрела в Церкви душевное спокойствие, понимание. Последние годы жизни мама прожила в просветленном состоянии души, спокойно осозная и принимая все происходящее. Теперь по всем поминальным праздникам и каждую годовщину смерти мамы в церкви служат по ней панихиду.

С верой в справедливость

Только государство, с момента гибели лодки скрывая информацию об этой аварии, «забыло» наградить своих защитников, отдавших жизни ради Отчизны. Все эти годы мы продолжали верить в справедливость. Были опубликованы десятки статей и очерков в многочисленных изданиях, газетах и журналах. Общество памяти АПЛ ВМФ «Комсомолец», контр-адмирал В. Н. Кочетков и я неоднократно обращались в Министерство обороны РФ и к Президенту РФ. 17 ноября 2011 года Вячеслав Николаевич направил письмо Верховному Главнокомандующему Вооруженными силами Российской Федерации Д. А. Медведеву: «Прошу прощения, что вынужден отнять у Вас драгоценное президентское время. Видимо, это последняя попытка пробиться к Вам, чтобы Вы сказали свое слово. 26 сентября 1957 года в Финском заливе погибла подводная лодка с единственным двигателем М-256, унеся жизни 35 подводников. Это мои товарищи, это мой долг перед ними бороться за то, чтобы Отечество воздало должное погибшим. Более двадцати лет просьба о награждении (за мужество, героизм и самопожертвование при борьбе за живучесть подводной лодки в условиях всеобъемлющего пожара) не дошла до адресата, то есть до Президента Российской Федерации, который принимает по этому вопросу решение. Документы и свидетельства по данному трагическому случаю прошли все инстанции, но осели



в Главном штабе ВМФ, когда казалось, что вопрос решен положительно... У подвига, как известно, срока давности нет и быть не может! Примером тому служат награждения личного состава линкора «Новороссийск», героев борьбы с катастрофой на АЭС «Чернобыль» и многие другие». В декабре адмиралу пришел ответ от заместителя полномочного представителя Президента РФ в Северо-западном федеральном округе В. Севрикова: «Ваше обращение, поступившее на имя Президента РФ, направлено для рассмотрения и принятия мер министру обороны Российской Федерации. О результатах рассмотрения Вас проинформирует Министерство обороны РФ». Начальник Главного управления кадров МО РФ В. Горемыкин 11.01.2012 г. ответил В. Н. Кочеткову: «В связи с прошествием с момента событий длительного времени рассмотрение вопроса о награждении моряков-подводников представляется возможным только на основании архивных документов, раскрывающих обстоятельства проявленных ими отличий, причины гибели подводной лодки М-256, и изучения причин, по которым командованием тех лет не принято положительного решения по награждению. Главнокомандующему Военно-морским флотом предложено изучить все имеющиеся в наличии архивные документы по рассматриваемому вопросу».

Управление Президента Российской Федерации по работе с обращениями граждан и организаций Администрации Президента РФ в апреле 2013 года направило мое обращение к Президенту Российской Федерации также на рассмотрение в Министерство обороны Российской Федерации. Начальник 3-го управления Главного управления кадров А. Руг 02.08.2013 года, повторив содержание предыдущего письма, добавил: «В настоящее время соответствующими должностными лицами Военно-морского флота проводятся работы по поиску и сбору необходимой информации, тщательному изучению архивных материалов. О принятом решении Вам будет сообщено дополнительно». С тех пор никто ни одного ответа так и не получил.

Во всех ответах Министерства обороны РФ была указана одна причина задержки принятия положительного решения: так как в то время не было представления членов экипажа погибшей подводной лодки М-256 к награждению государственными наградами, то для награждения личного состава необходимо тщательно изучить архивные материалы. На самом деле из достоверных источников известно, что тогда на предложение Командующего ВМФ РФ наградить экипаж посмертно в Администрации Президента ответили, что не вре-



мя сейчас будоражить народ прежними засекреченными авариями и гибелью людей: и так негатива в обществе хватает.

После длительного подъема М-256 из-за опасности взрыва цистерны с жидким кислородом Государственная комиссия истинных причин возникновения пожара и гибели ПЛ установить так и не смогла. Всем, кто серьезно изучил все имеющиеся материалы, понятно, что подводники самоотверженно вели свой бой на каждом рубеже, шли на самопожертвование при борьбе за спасение корабля, выполнили свой долг до конца, и такой подвиг, безусловно, должен быть достойным образом оценен.

В канун 60-летия гибели М-256, понимая, что, скорее всего, другой возможности больше не будет, я собрал все имеющиеся официальные документы и обратился за поддержкой и помощью в родное Благотворительное общество памяти АПЛ ВМФ «Комсомолец».

Председатель Правления общества Маркова Роза Алексеевна направила подробное письмо Главнокомандующему Военно-морским флотом Российской Федерации адмиралу Королеву В. И.: «В очередной раз вынуждена обратиться к Вам от имени коллектива Общества памяти атомной подводной лодки «Комсомолец» по следующему вопросу. 26 сентября 2017 года исполняется 60 лет со дня гибели при испытаниях новой боевой техники в Балтийском море подводной лодки М-256 с 35 членами экипажа.

В то время не представилось возможности всецело оценить мужество, героизм и самопожертвование подводников при борьбе за живучесть подводной лодки в условиях всеобъемлющего пожара. Разбирались в основном с предполагаемыми конструктивными недочетами нового секретного проекта А-615. Как только стало возможным свободно говорить об этой закрытой теме, чудом спасшийся штурман корабля лейтенант, а позже контр-адмирал Кочетков В. Н. подготовил и направил по адресам все необходимые ходатайства и документы для награждения своих погибших товарищей. К этому ходатайству подключилась Международная ассоциация общественных организаций ветеранов подводного флота и моряков-подводников во главе с адмиралом Поникировским В. Н., когда авторитетные ветераны-подводники основательно разобрались в истории гибели М-256. Это обращение поддержали генеральный конструктор и начальник ЦКБ «Рубин» академик Спасский И. Д., генеральный директор ГУП «Адмиралтейские верфи» академик Александров В. Л., председатель



Организации ветеранов-подводников Санкт-Петербурга контр-адмирал Чернавин Л. Д.

25.11.2003 года Военный совет Балтийского флота принял постановление № 40 «О награждении личного состава ПЛ М-256 (по-смертно)» за мужество и героизм, проявленные при освоении оружия и новой боевой техники». Наградные листы и все необходимые документы командование БФ направило Главнокомандующему ВМФ адмиралу флота Куроедову В. И.

В последующие годы, не получая результата от ГК ВМФ, Общество памяти АПЛ ВМФ «Комсомолец», контр-адмирал Кочетков В. Н., сын погибшего на М-256 старшего лейтенанта Сидоренко И. С. Сергей Сидоренко неоднократно обращались в Министерство обороны РФ и к Президенту РФ. В ответах МО РФ указывалась причина задержки принятия положительного решения в том, что своевременно не было представления к награждению членов экипажа погибшей подводной лодки М-256 правительственными наградами и необходимость тщательного изучения архивных материалов.

Друг нашей Организации писатель-маринист Шигин В. В. в своей книге «Отсеки в огне» приводит слова контр-адмирала в отставке Костева Г. Г.: «Героизм личного состава был отмечен награждением погибших и спасенных на подводных лодках К-8, «Комсомолец», К-129, линкоре «Новороссийск», и это совершенно справедливо, а вот погибший личный состав на М-256, его подвиг до сих пор не отмечен... Так уж устроен человек, что общепризнанная обществом награда дороже для него самых больших денег. Тем более непонятно, почему не награждать погибших, которые уже положили свои жизни на алтарь Отечества, ведь это, по большому счету, не более чем ритуал, общественно-политическая акция, показывающая, что мы помним своих героев и их подвиги даже спустя десятки лет...»

Можно, конечно, проволочку с награждением списать на давность события. На то, что ушли уже из жизни свидетели тех дней, близкие родственники героев-подводников М-256. Но нет, продолжают обращаться к нам с просьбой о восстановлении справедливости их дети и уже внуки.

И мы, коллектив Общества родственников и близких людей моряков-подводников, погибших на других подводных лодках, не имеем права не сочувствовать и не помогать родственникам экипажа М-256.



Кронштадт, 26 сентября 2007 года, торжественный митинг, посвященный 50-летию со дня гибели ПЛ М-256. Вручение памятной медали и диплома сыну старшего лейтенанта Сидоренко И. С. Сергею Сидоренко



Кронштадт, 26 сентября 2012 года, 55-я годовщина гибели ПЛ М-256. Памятный митинг. Спасенный член экипажа контр-адмирал Кочетков Вячеслав Николаевич и председатель Благотворительного общества памяти АПЛ «Комсомолец» Маркова Роза Алексеевна



Возложение венков и цветов



*Кронштадт, 26 сентября 2012 года, 55-я годовщина гибели ПЛ М-256.
Родные и близкие погибших*



Видя и радуясь нарастанию патриотических настроений в нашей стране, теперь-то мы надеемся, что вопрос с награждением погибших героев-подводников подводной лодки М-256 будет решен положительно. Помогите, пожалуйста, в этом благородном деле!»

Все мы надеемся на торжество справедливости и положительное решение вопроса о посмертном награждении погибших. Сильному, уважающему себя государству нельзя забывать тех, кто отдал жизнь за повышение обороноспособности и благополучие Родины. У подвига, героического поступка нет срока давности, он бессмертен, поэтому должен быть незабвенен.

После того как мы создали группу Общества памяти АПЛ ВМФ «Комсомолец» (<https://vk.com/komsomolec278>) и разместили там страничку «М-256. Достойные награды. Обсуждение и предложения наградить экипаж посмертно», мне от родных и близких поступают различные вопросы и просьбы уточнить информацию о погибших. Поэтому я решил опубликовать подробную выписку из документов Центрального военно-морского архива. «По документам архива установлено, что согласно плану боевой подготовки при выполнении задач определения подводных скоростей подводных лодок и расхода топлива на мерной линии 26 сентября 1957 года в 17 милях к северо-востоку от Таллинна на полигоне боевой подготовки потерпела катастрофу ПЛ М-256. На подводной лодке находилось 42 моряка-подводника, надводными кораблями спасено 7 человек. Всего погибло 35 человек, в том числе:

1. Командир 70-го дивизиона подводных лодок 68-й дивизии учебных и строящихся подводных лодок ЛенВМР капитан 1-го ранга ФЕДОТОВ Евгений Георгиевич, 1913 г. рождения, уроженец г. Ленинграда.
2. Штурман 70-го дивизиона подводных лодок капитан 3-го ранга МИНГУЛИН Юрий Степанович, 1926 г. рождения, уроженец г. Шахты Ростовской области.
3. Командир подводной лодки М-256 капитан 3-го ранга ВАВАКИН Юрий Степанович, 1927 г. рождения, уроженец с. Ново-Троицкое Старо-Шайговского района Мордовской АССР.
4. Помощник командира ПЛ М-256 старший лейтенант БРИЛЛИАНТОВ Олег Владимирович, 1930 г. рождения, уроженец г. Порхов Псковской области.
5. Командир БЧ-5 старший лейтенант ИВАНОВ Юрий Григорьевич, 1929 г. рождения, уроженец д. Кузьминки Михневского района Московской области.



6. Старший фельдшер ПЛ М-256 старший лейтенант медицинской службы СИДОРЕНКО Иван Сергеевич, 1931 г. рождения, уроженец д. Городище Брянского района Брянской области.
7. Командир БЧ-2-3 ПЛ М-256 лейтенант РОЗАНОВ Вячеслав Иванович, 1929 г. рождения, уроженец г. Смоленска, добровольно поступивший на военную службу через Химкинский РВК Московской области 31 июля 1952 г.
8. Старшина команды мотористов ПЛ М-256 главный старшина НЕСТЕРОВ Василий Иванович, 1929 г. рождения, уроженец д. Чичирино Троснянского района Орловской области, призванный Троснянским РВК Орловской области 31 марта 1950 г.
9. Командир отделения, моторист ПЛ М-256 старшина 2-й статьи АРНАУТОВ Виктор Васильевич, 1935 г. рождения, уроженец с. Ольшанец Ольшанского сельсовета Чибисовского района Липецкой области, призванный Чибисовским РВК Липецкой области 20 октября 1954 г.
10. Командир отделения, гидроакустик ПЛ М-256 старшина 2-й статьи КРИВОШЛЫК Леонид Алексеевич, 1935 г. рождения, уроженец пос. Бровары Броварского района Киевской области, призванный Броварским РВК Киевской области 26 сентября 1954 г.
11. Командир отделения, моторист ПЛ М-256 старшина 2-й статьи КОРЗИКОВ Олег Павлович, 1933 г. рождения, уроженец г. Калинина, призванный Сестрорецким РВК г. Ленинграда 22 октября 1954 г.
12. Командир отделения, машинист трюмный ПЛ М-256 старшина 2-й статьи ДИБРИВНЫЙ Владимир Петрович, 1934 г. рождения, уроженец с. Пологи Ахтырского района Сумской области, призванный Краснозаводским РВК г. Харькова 30 сентября 1954 г.
13. Командир отделения, рулевой-сигнальщик ПЛ М-256 старшина 2-й статьи ПОЗДНЯКОВ Виталий Ефимович, 1935 г. рождения, уроженец Исакогорского района Архангельской области, призванный Соломбальским РВК Архангельской области 22 октября 1954 г.
14. Командир отделения, электрик торпедный ПЛ М-256 старшина 2-й статьи МАЛЫЙ Василий Акимович, 1934 г. рождения, уроженец с. Молочки Янушпольского района Житомирской области, призванный Голубовским РВК Ворошиловградской области 26 сентября 1954 г.



15. Командир отделения, моторист ПЛ М-256 старшина 2-й статьи ГОЛОВЕНКИН Альберт Максимович, 1935 г. рождения, уроженец г. Иваново, призванный Ленинским РВК г. Иваново в сентябре 1954 г.
16. Командир отделения, радиометрист ПЛ М-256 старшина 2-й статьи ИВАНОВ Михаил Васильевич, 1935 г. рождения, уроженец д. Качаново Дроздовского сельсовета Островского района Псковской области, призванный Островским РВК Псковской области 3 октября 1954 г.
17. Старший машинист трюмный ПЛ М-256 старшина 2-й статьи ИВАНОВ Николай Иванович, 1935 г. рождения, уроженец д. Говядово Палкинского района Псковской области, призванный Кировским РВК г. Ленинграда 16 октября 1954 г.
18. Специалист СПС ПЛ «М-256» старшина 2-й статьи АЛЕКСЕЕВ Владимир Савельевич, 1936 г. рождения, уроженец г. Порхов Псковской области, призванный Всеволожским РВК Ленинградской области 30 сентября 1955 г.
19. Командир отделения, радиотелеграфист ПЛ М-256 старшина 2-й статьи ФИШЕР Владимир Семенович, 1935 г. рождения, уроженец г. Горького, призванный Ждановским РВК г. Горького 16 сентября 1954 г.
20. Моторист ПЛ М-256 матрос ЖАНАЛИН Ермухаммед, 1936 г. рождения, уроженец колхоза Уялы Зерендинского района Кокчетавской области КазССР, призванный Зерендинским РВК Кокчетавской области 13 сентября 1955 г.
21. Старший моторист ПЛ М-256 старший матрос МОВЧАН Григорий Николаевич, 1934 г. рождения, уроженец с. Ив.-Петровка Ленинского района Северо-Казахстанской области КазССР, призванный ленинским РВК Северо-Казахстанской области 9 сентября 1955 г.
22. Моторист ПЛ М-256 матрос ИЗМАЙЛОВ Рауф Измаилович, 1936 г. рождения, уроженец с. Красноусарки Краснооктябрьского района Арзамасской области, призванный Петряксинским РВК Арзамасской области 19 сентября 1955 г.
23. Рулевой-сигнальщик ПЛ М-256 старший матрос КОРСАКОВ Евгений Федорович; 1935 г. рождения, уроженец с. Бисерово Ногинского района Московской области, призванный Ногинским РВК Московской области.



24. Электрик ПЛ М-256 матрос АНДРЕЕВ Валентин Сергеевич, 1936 г. рождения, уроженец с. Большево Андреевского района Смоленской области, призванный Барановичским ОРВК Брестской области 15 августа.
25. Электрик ПЛ М-256 матрос ГИРИЧ Станислав Васильевич, 1936 г. рождения, уроженец с. Пекари Смеловского района Сумской области УССР, призванный Московским РВК г. Ленинграда 19 августа 1955 г.
26. Машинист трюмный ПЛ М-256 матрос КНЯЗЕВ Александр Кириллович, 1936 г. рождения, уроженец п. Степанов Кузьминичевского сельсовета Тереховского района Гомельской области БССР, призванный Тереховским РВК Гомельской области 16 августа 1955 г.
27. Старший электрик штурманский ПЛ М-256 матрос СЕРГИЕНКО Василий Алексеевич 1936 г. рождения, уроженец ст. С. Корсунская Пластуновского района Краснодарского края, призванный Пластуновским РВК Краснодарского края 14 сентября 1955 г.
28. Рулевой-сигнальщик ПЛ М-256 матрос КРАХМАЛЬНЫЙ Николай Трофимович, 1936 г. рождения (место рождения не указано), призванный Ждановским РВК Сталинской области 27 сентября 1955 г.
29. Старший гидроакустик ПЛ М-256 матрос НАМЕСТНИКОВ Валерий Николаевич, 1936 г. рождения, уроженец д. Попов-Починок Пустынского сельсовета Междуреченского района Вологодской области, призванный Невским РВК г. Ленинграда 20 сентября 1955 г.
30. Кок ПЛ М-256 матрос ИВАНИНСКИЙ Петр Алексеевич, 1937 г. рождения, уроженец д. Зазерица Ленинского сельсовета Подосиновского района Кировской области, призванный Подосиновским РВК Кировской области 20 сентября 1956 г.
31. Ученик торпедиста ПЛ М-256 матрос ГЕРАЩЕНКО Николай Степанович, 1936 г. рождения, уроженец д. Песчанка Унечского района Брянской области, призванный Унечским РВК Брянской области 19 сентября 1956 г.
32. Электрик ПЛ М-256 матрос НИКИШИН Алексей Семенович, 1936 г. рождения, уроженец г. Сталино УССР, призванный Авдеевским РВК Сталинской области 9 августа 1955 г.



33. Ученик моториста ПЛ М-256 матрос БЕЛОГЛАЗОВ Александр Сергеевич, 1937 г. рождения, уроженец с. Р.-Беденьевка Илеевского района Ульяновской области, призванный Илеевским РВК Ульяновской области 20 сентября 1956 г.
34. Ученик радиотелеграфиста ПЛ М-256 матрос ЗАЙЦЕВ Борис Григорьевич, 1936 г. рождения, уроженец г. Москвы, призванный Мордвесским РВС Тульской области 5 сентября 1956 г.
35. Машинист трюмный ПЛ М-256 Матрос ВИКЛОВ Петр Семенович, 1936 г. рождения, уроженец д. Горячкино Тумского района Рязанской области, призванный Промышленным РВК Владимирской области 21 сентября 1955 г.

Из 35 погибших 9 обнаружены в лодке после ее подъема и 26 октября 1957 года похоронены в г. Кронштадте в братской могиле. Среди них:

1. Главстаршина НЕСТЕРОВ В. И.
2. Старшина 2-й статьи АРНАУТОВ В. В.
3. Старшина 2-й статьи КОРЗНИКОВ О. П.
4. Старшина 2-й статьи ИВАНОВ Н. И.
5. Старшина 2-й статьи ГОЛОВЕНКИН А. М.
6. Старшина 2-й статьи МАЛЫЙ В. А.
7. Старший матрос МОВЧАН Г. Н.
8. Матрос ИЗМАЙЛОВ Р. И.
9. Матрос АНДРЕЕВ В. С.»

И в заключение. Меня так всю жизнь и волнует вопрос: как же могло такое случиться, что кроме девяти сразу погибших военных моряков-подводников никого больше не подняли? Успокаивает только, что теперь они все вместе навеки в Храме. Как говорили моя бабушка и мама: «ВЕЧНАЯ ПАМЯТЬ И ЦАРСТВО ИМ НЕБЕСНОЕ!»

Возвращаясь к размышлениям о памяти. У нашего земляка ленинградского поэта Юрия Воронова есть такие прекрасные слова: «Ведь эта память — наша совесть. Она, как сила, нам нужна!» Глубокий, сокровенный смысл приобретают эти строки сегодня, когда столь часто балом правит беспамятство, материальное ставится выше духовного. Память — наша совесть — нужна нам как животворная сила, которая поможет никогда не забывать погибших героев и избежать трагических ошибок в судьбах людей и государства. Мы этой памятью сильны!

Перечень используемых терминов и сокращений

- АПЛ** — атомная подводная лодка.
АЭС — атомная электростанция.
БОПК — Благотворительное Общество памяти АПЛ ВМФ РФ «Комсомолец».
БТЩ — базовый тральщик.
БЧ — боевая часть.
БЧ-5 — электромеханическая боевая часть.
ВВМУ — высшее военно-морское училище.
ВМА — военно-морская академия.
ВМБ — военно-морская база.
ВМР — военно-морской район.
ВМС — военно-морские силы.
ВМУЗ — военно-морское учебное заведение.
ВМФ — военно-морской флот.
ГУП — государственное унитарное предприятие.
ЕД — единый двигатель.
ИДА — изолирующий дыхательный аппарат.
ИП — изолирующий противогаз.
КПП — контрольно-пропускной пункт.
КУ — корабельный устав.
ЛК — линейный корабль.
МБ — морской буксир.
МСП — Министерство судостроительной промышленности.
МО — Министерство обороны.
ОКБ — опытно-конструкторское бюро.
ПЛ — подводная лодка.
РДП — устройство для работы двигателя под водой.
РЕДО — регенеративный единый двигатель особого назначения.
РТС — радиотехническая служба.
Специалист СПС — специалист специальной связи.
ТАС — торпедный автомат стрельбы.
ФГУП — федеральное государственное унитарное предприятие.
ХПИ — химический поглотитель известковый.
ЦКБ — центральное конструкторское бюро.

Содержание

Предисловие	7
Награждению не подлежат... ..	9
В поисках идеальной лодки	10
Эти непредсказуемые «зажигалки»	14
М-256 и ее экипаж	21
Трагедия	28
Подъем затонувшей подлодки	42
Так что же случилось?	46
Годы и память	58
О подвиге забыть!	66
Из глубины забвения	76
С верой в справедливость	88
Перечень используемых терминов и сокращений	99

С. И. Сидоренко

Достойные награды. Трагедия М-256

*Корректор: А. А. Севостьянова.
Дизайн и вёрстка: Ю. О. Иванова.
Дизайн обложки: И. Г. Волков.*

Подписано в печать 01.08.2017.

Гарнитура NewtonС. Бумага офсетная.
Формат 60x84 $\frac{1}{16}$. Усл. печ. л. 12,5.
Заказ № 19. Тираж 150 экз.

Отпечатано в Издательско-полиграфическом комплексе
ООО «Аргус СПб».
197374, Санкт-Петербург, ул. Мебельная, д. 2В.