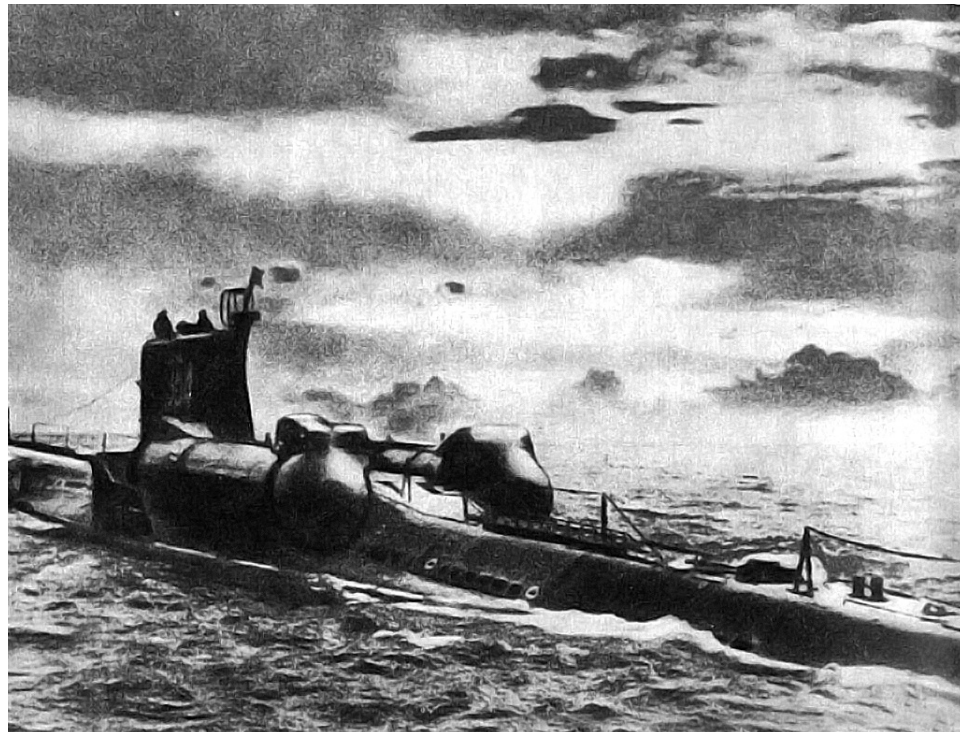


ПАМЯТЬ

## ОНИ ПЕЛИ «ВАРЯГА»!

Исполнилось 55 лет со дня гибели сормовской ДПЛ С-80 пр.644 (модернизирована на базе проекта 613). Это была первая советская подводная лодка, вооружённая ракетным оружием – крылатыми ракетами. Трагедия произошла в 1961 году в Баренцевом море.



## НЕ ВЫШЛА НА СВЯЗЬ

27 января 1961 года в Баренцевом море затонула дизельная подводная лодка С-80. Она не вернулась на базу с полигона. Поисковая операция результатов не дала. Только спустя семь лет С-80 была найдена. Причиной аварии стало поступление воды через клапан РДП (выдвижного устройства подводной лодки для подачи при перископном положении ПЛ атмосферного воздуха в её дизельный отсек и удаления выхлопных газов дизелей). Лодка затонула на глубине 200 метров. Погиб весь экипаж – 68 человек. С 1955 года командиром ПЛ «С-80» был 36-летний Анатолий Дмитриевич Ситарчик. 24 июля 1969 г. силами АСС ВМФ СССР подводная лодка С-80 была поднята со дна моря. На лодке были обнаружены все погибшие моряки. Все они захоронены в братской могиле в посёлке Оленья Губа.

...Последний раз С-80 вышла на связь в 23.00 26 января. Командир – капитан 3-го ранга А. Ситарчик доложил, что все задачи боевой подготовки отработаны, и просил «добро» на возвращение в базу. «Добро» дали. Но в 00 часов 47 минут 27 января радиосвязь прервалась. С-80 в Полярный не вернулась. В тот же день комфлота выслал на поиски два эсминца и спасательное судно. Район, в котором исчезла С-80, отстоял от побережья на 50 миль и занимал площадь 384 квадратные мили. Глубины – от 200 метров и ниже. Зимний шторм швырял корабли, моряки тщетно пытались разглядеть сквозь снежные заряды чёрный силуэт субмарины или хотя бы чёрное масляное пятно на воде.

На следующий день по флоту объявили

аварийную тревогу, на поиски вышли ещё два эсминца, четыре малых противолодочных корабля, корабль разведки и спасательное судно. День, точнее, глухая арктическая ночь не принесла никаких вестей. Тогда начался масштабный поиск с привлечением авиации, пограничных вертолётов, подводных лодок и рыболовецких судов с их придонными травами и поисковой аппаратурой. Радиотехнические посты просеивали на своих экранах каждое пятнышко засветки.

Только через неделю рыбаки с траулера РТ-38 обнаружили в трале аварийный буй, которым обозначают место, где затонула лодка. На нержавеющей табличке разобрали тактический номер «С-80». К сожалению, никто из рыбаков не мог сказать, где и когда они затрели буй. Штурманы пытались по расчетам вероятного дрейфа уточнить место. Нанесли на карты район, где штормом могло оборвать буй. Искали до 16 февраля. Взяли бы чуть севернее всего на полторы мили... Но никто не пересёк 70-ю, будто заколдованную параллель. Правда, если бы тогда и обнаружили С-80, помочь ей было бы нечем – мощную судоподъёмную фирму «ЭПРОН» по воле Хрущёва давно разогнали. Поднять лодку с глубины 200 метров слабосильная АСС – аварийно-спасательная служба флота – не могла...

## ОПЕРАЦИЯ «ГЛУБИНА»

Подлодку нашли 23 июля 1968 года. С-80 лежала на твёрдом грунте на ровном киле, накренившись на правый борт. Первые обследования спускаемой водолазной камеры показали: оба аварийно-спасательных буй – носовой и кормовой – отданы. Значит,

подводники были живы по меньшей мере в обоих кормовых отсеках. Верхний рубочный люк задрал. Никаких видимых повреждений ни лёгкий корпус, ни прочный не имели. Особое внимание обратили на рули: все горизонтальные застыли в положении «на всплытие», вертикальный же был переломлен «лево на борт». Именно по этим последним «телодвижениям» корабля была составлена потом версия гибели.

Была сформирована экспедиция особого назначения. Её командир капитан 1-го ранга Сергей Минченко – безусловный герой этой беспримерной в истории подводного флота судоподъёмной операции. В строй только что вступил спасатель подводных лодок «Карпаты». Это новейшее судно стало флагманом в корабельном составе экспедиции. Основное подъёмное устройство обладало грузоподъёмностью в 750 тонн. В распоряжении водолазов были спасательный колокол и два глубоководных аппарата. К спецоборудованию относились: комплекс поисковых гидролокационных станций, подводных телеустановок, эхотралов, буксируемых металлоискателей. Экипаж судна составляли 270 человек. Но всё же поднять с глубины 200 метров подводную лодку – было задачей более чем сложной. Операции дали кодовое название «Глубина».

Минченко вспоминает: «С-80 перетаскивали в безлюдную бухту под Териберкой и поставили на понтоны. Специалисты из минно-торпедного управления уверяли государственную комиссию, что при осушении отсеков торпеды, пролежавшие столько лет под водой, при перепаде давления могут взорваться. Они почти убедили руководство не рисковать и подорвать лодку, не осушая её, не извлекая тел погибших. Терялся весь смысл напряжённейшего труда – поднять корабль, чтобы выяснить причину гибели! Однажды вечером ко мне приходит минёр, капитан 2-го ранга (фамилию, к сожалению, не помню): «Разрешите, я проникну в первый отсек и приведу торпеды в безопасное состояние!» Риск огромный, и все-таки я разрешил. Очень важно было выяснить все обстоятельства катастрофы. Ночью отправились с ним на С-80. Кавторанг, одетый в легководолазное снаряжение, скрылся в люке. Я страховал его на надстройке. Наконец он вынырнул: «Всё. Не взорвутся».

Командира экспедиции «взрели по первое число» за самоуправство. Но победителей не судят. Отсеки осушили. Началась самая тяжёлая часть работы: извлечение тел. Рассказывает вице-адмирал запаса Ростислав Филонович: «Мне пришлось первому войти в отсеки С-80. Я вошёл через аварийный люк седьмого отсека. Тела подводников лежали лицом вниз. Все они были замаслены в соляре, который выдавило внутрь корпуса из топливных цистерн. В первом, втором, третьем и седьмом отсеках были воздушные подушки. Большинство тел извлекли именно из носовых отсеков. Вообще, все тела поражали своей полной сохранностью. Многих узнавали в лицо – и это спустя семь лет после гибели! Медики говорили о бальзамирующих свойствах морской воды на двухсотметровой глубине Баренцева моря...»

Участь тех, кого толстая сталь прикрыла от мгновенной смерти, тоже была незавидной: они погибли от удушья. Кислородные баллончики всех дыхательных аппаратов (ИДА) были пусты. Но прежде чем включиться в «идашки», моряки стравили из парогазовых торпед сжатый воздух в носовой отсек... Держались до последнего.

По словам бывшего главного инженера ЭОН Юрия Сенатского, врачи оттирали замасленные лица погибших спиртом и не верили своим глазам: щёки мертвецов розовели! В их жилах ещё не успела свернуться кровь. Она была алой. Врачи уверяли, что на запасе отсечного воздуха подводники могли вполне протянуть неделю. Неделю ждать помощи и уходить из жизни в бреду удушья... «Они пели «Варяга»! — уверял капитан медслужбы В. Коваль. Он готов был вцепиться в любого, кто усомнился бы в его словах. — Понимаете, в кают-компании был накрыт стол... Они прощались. Они пели...»

## ПРИЧИНЫ ГИБЕЛИ: ВЕРСИИ

Точные обстоятельства гибели С-80 не установлены. Есть лишь версии, более или менее убедительные.

У С-80 была техническая особенность, возможно, сыгравшая роковую роль.

Шахта РДП (трубы для подачи возду-

ха к дизелям с перископной глубины) на С-80 была шире, чем на других лодках. В тот день море штормило, был хороший морозец. Волна захлестывала шахту, и на верхней крышке намёрз лёд. Лодка пошла на глубину, а крышка не закрылась... Вода рванула в пятый отсек, где два моряка пытались уберечь корабль от катастрофы. Там их и нашли...

Другая версия – встреча с кораблём-шпионом. Положение вертикального руля С-80 – 20 градусов на левый борт – говорит о том, что подводная лодка вынуждена была резко отвернуть, чтобы избежать столкновения. Но скалы и рифов в районе плавания нет. Скорее всего, лодка пыталась разойтись с неизвестным судном... Никаких советских кораблей, рыболовецких траулеров там в тот день не было. Это подтверждают все оперативные службы. Вполне понятен интерес морской разведки НАТО к необычной подводной лодке с ракетными контейнерами. У С-80 не было прямого столкновения с неизвестным кораблём, но был опасный манёвр, вызванный появлением этого корабля в запретном районе. Манёвр, который в силу случайности стал роковым: в результате «провала» ПЛ с перископной глубины при циркуляции влево, предположительно для расхождения с внезапно появившимся судном, штормовыми волнами захлестнуло шахту РДП (по другой версии они могли уклоняться от таранного удара срочным погружением из-под РДП).

Из-за фатальной ошибки вахтенного моториста, прикомандированного с другой подводной лодки и плохо знавшего особенности устройства РДП на С-80, он отжимал рычаг захлопки вправо, а надо было влево. Парень жал с такой силой, что согнул шток. Он был уверен, что закрывает захлопку (как на его лодке), на самом же деле открывал её по максимуму... Ничем не сдерживаемый поток воды устремился в дизельный и моторный отсеки, которые были заполнены в считанные секунды. Личный состав, находившийся в них, погиб практически сразу. Поскольку при плавании в штормовую погоду на перископной глубине подводную лодку специально утяжеляют, чтобы её не выбросило на поверхность, лодка быстро потеряла плавучесть и стала проваливаться на глубину с большим дифферентом на корму. Видимо, эти обстоятельства помешали использовать ход и рули, а также продувание цистерн главного балласта для аварийного всплытия. Лодка упала на грунт на глубине 200 метров. Все её отсеки кроме 1 и 2 были затоплены...

Так С-80 стала боевой потерей, понесённой флотом в ходе самой тихой из войн, но отнюдь не бескровной – подводной охоты в океане.



...В одном из отдалённых гарнизонов Заполярья (Губа Оленья) стоит скромный памятник, выполненный матросским умельцем. Надпись на стеле гласит: «Вечная память подводникам экипажа ПЛ С-80, погибшего при исполнении служебных обязанностей».

По материалам книги «Красное Соромово»: завод и люди и публикациям Вячеслава Фёдорова, Олега ХИМАНЬЧА и Николая ЧЕРКАШИНА Фото из интернета и архива музея истории завода

Подготовила Маргарита ФИНОКОВА

## ПОСТРОЕНА И МОДЕРНИЗИРОВАНА НА «КРАСНОМ СОРМОВЕ»

ДПЛ С-80 была заложена 13 марта 1950 года на заводе «Красное Соромово» как головная средняя подводная лодка проекта 613, заводской номер 801 (генеральный конструктор – В.Н. Перегудов, ответственный сдатчик – А.В. Кукин). С 1950 по 1956 год на заводе построено 113 подводных кораблей этого проекта.

21 октября 1950 года лодка была спущена на воду и 1 ноября по Волге доставлена в Баку на Каспийское море для прохождения сдаточных испытаний. 2 декабря 1951 года завершила испытания и вступила в строй. Летом 1953 года переведена из Баку в Северодвинск, и 9 ноября вошла в состав Северного флота (г. Полярный). Проходила службу в качестве торпедной лодки до середины 1957 года.

С 1 июля 1957 года по апрель 1959 года на заводе «Красное Соромово» выполнены модернизационные работы по проекту 644. Модернизация заключалась, в основном, в установке двух внешних контейнеров для крылатых ракет П-5. Модернизировали шесть подводных лодок проекта 613, выделенных ВМФ (зав. № 801 – головная, отв. сдатчик И.Я. Калинин, №805 – Н.А. Третьяков, №803 – Ю.К. Меньщиков, №504 – А.П. Жиров, №603 – К.С. Старцев, №407 – В.А. Шашмин).

Подводные лодки пр.644 предназначались для нанесения ударов крылатыми ракетами по военно-морским базам, портам противника, расположенным на побережье и в глубине его территории, а также для борьбы с атомными авианосцами.

По завершении модернизации для прохождения испытаний переведена в Северодвинск, включена в состав 162 дивизиона строящихся и ремонтирующихся подводных лодок Беломорской флотилии.

15 января 1960 года завершила программу заводских и государственных испытаний в акватории Белого моря, после чего совершила переход к постоянному месту базирования в губу Оленья. Включена в состав 212-й бригады подводных лодок 8-й дивизии подводных лодок Северного Флота.