

«К-122» НА СВЯЗЬ НЕ ВЫШЛА...

ПОДРОБНОСТИ КАТАСТРОФЫ



Геннадий Михайлович СИЗОВ,
капитан 1 ранга запаса

Я стал военным моряком-подводником, наверное, потому, что в нашем городе у моря в те годы к этой профессии относились с большим уважением и любовью. Это отношение позже, когда я закончил ТОВВМУ им. С.О. Макарова и стал подводником, очень помогало в жизни. Учеба, а затем служба давались легко, я довольно быстро сделал карьеру в хорошем смысле этого слова: стал самым молодым командиром подводной лодки на Тихоокеанском флоте. Моя родная «К-66», командиром которой я был к тому времени уже более пяти лет, в 1978 г. стала призером торпедных стрельб. В поздравительной телеграмме Главком ВМФ СССР С.Г. Горшков отметил, что это второй случай таких результатов стрельб со времен знаменитого Маринеско. (В годы Великой Отечественной войны Гитлер считал последнего личным врагом. Так, в одном из походов подводная лодка «С-13», командиром которой был Александр Иванович Маринеско, потопила немецкий военный транспорт, на борту которого были основные экипажи подводного флота фашистской Германии).

Меня от души поздравляли сослуживцы, друзья, а Геннадий Александрович Хватов — в то время он был капитаном 1 ранга, а позже стал командующим ТОФ — шутил, что счастливчику Сизову уже готовят адмиралские погоны.

Но случилось то, что разом опрокинуло все мечты и планы и действительно счастливые годы службы закончились трагедией.

В августе 1980 года зарубежная печать, телевидение, радио сообщили об аварии на советской атомной подводной лодке примерно в 85 милях от восточного побережья японского острова Окинавы, а также о противостоянии Москвы и Токио, который отказывался разрешить буксировку аварийной лодки через свои территориальные воды до тех пор, пока Москва не даст гарантию отсутствия на борту ядерного оружия. Советское командование 4 дня раздумывало над ответом, но затем проинформировало Токио, что ни ядерного оружия, ни радиации на борту субмарины нет. Однако позже японская сторона все-таки выявила наличие радиоактивного загрязнения.

В СССР в силу известных причин об этой аварии, как, впрочем, и о других ЧП, никакой информации не появилось...

А предыстория трагической аварии такова. Летом 1980 года я был в отпуске, отдыхал с семьей дома — нет более прекрасных мест в нашем Приморье, чем бухта Павловского (пос. Тихоокеанский, теперь город Фокино). Но в одно прекрасное утро меня разбудил нарочный из дивизии. Офицер вручил пакет — меня срочно вызывал командир дивизии контр-адмирал Р.И. Пирожков. Позже я узнал, что в начале лета 1980 года, по данным разведки, в дальневосточных водах в непосредственной близости от наших берегов ожида-

лось появление американского авианосца «Мидуэй» с корабельным сопровождением. Командование Тихоокеанского флота решило выдвинуть в Японское море свои корабли и подводные лодки, чтобы обнаружить авианосную ударную группу ВМС США и следить за ней.

Штатный командир многоцелевой атомной подводной лодки «К-122» незадолго до этих событий был переведен в Москву, и командиром назначили меня (моя лодка в это время находилась в ремонте). Выходить в море мы не собирались, более того, был запрет на плавание из-за неудовлетворительного технического состояния ряда узлов и механизмов, ветхости кабельных трасс электрообеспечения корабля, а также неисправного люка 8-го отсека (отсек живучести), которому требовался ремонт в заводских условиях. Но как только поступила информация о «Мидуэе», нашей «К-122» вместе с другими подводными лодками приказали готовиться к выходу на боевую службу.

Кроме меня новичков на лодке оказалось еще 14 человек, прикомандированных на время похода, а буквально накануне выхода сюда направили еще 15 человек, которых надо было обучить самостоятельно управлять боевым постом, а также, на случай аварии, водолазному и пожарному делу. Таким образом, на всю предпоходную подготовку вместо 60 суток (по норме) нам дали всего три недели. Помимо технической неподготовленности не было и той слаженности в экипаже, которая достигается многими месяцами службы на одном корабле.

Конечно же, я доложил обо всем начальству. Ответ был категоричным: «Готовьтесь к выходу». Тогда я написал рапорт и уже в письменной форме заявил о невозможности в данный момент выполнения экипажем лодки боевой задачи. Меня вызвали на «ковер» и недвусмысленно дали понять, что в случае дальнейшего упорства я распрошаюсь не только с партийным билетом, но могу получить взыскание покруче.

Я был молод, карьере ломать не хотелось, и 10 июля 1980 года, приняв на борт боезапас, в том числе 2 торпеды с ядерными боеголовками (в чем не призналась Москва Токио), наша подводная лодка покинула место дислокации и через 6 дней заняла заданную позицию в 60 милях южнее Окинавы. Остальные надводные корабли и подводные лодки развернулись на других маршрутах.

Но нам не довелось встретиться с «Мидуэем», он проследовал другим курсом, а впрочем, нам было совсем не до него. Поход начался с бесконечных аварийных тревог и непрерывного ремонта постоянно выходявших из строя приборов и механизмов. За 40 суток плавания произошло более 10 различных поломок и два возгорания, пришлось даже всплыть для вентиляции отсеков, нарушив нашу скрытность. А на 41-е сутки случилось то, что, очевидно, не могло не случиться...

Вечером 20 августа на лодке все было спокойно, каждый занимался своим делом, как вдруг из 7-го отсека, где находились две мощные атомные электростанции, на центральном посту раздался встревоженный голос вахтенного: «В трюме 7-го пожар!». Тотчас сыграли тревогу. Я приказал всплыть на безопасную глубину — 40 метров. Вслед затем врач Александр Корольков позвонил (в этом же отсеке располагался лазарет): «Товарищ командир, пожар очень сильный, горят кабельные трассы и регенерация, надо срочно покидать отсек». Я понял, что загорелись электропроводка и специальные установки для выработки кислорода и очистки воздуха. При этом температура повышается почти до 2 тысяч градусов, горит даже железо. А главное — там пульт управления реактором. Приказав немедленно сбросить аварийную защиту, то есть автоматически заглушить реакторы и перейти в 8-й и 9-й отсеки, я дал команду на всплытие в надводное положение. К 7-му отсеку дважды применили химическую систему пожаротушения. Но огонь уgomонился не сразу.

Как только всплыли, я дал команду покинуть 8-й и 9-й отсеки — из-за негерметичности туда стал просачиваться удушливый газ. Однако последовал ответ, что люк не открывается. Тот самый злополучный люк, о неисправности



За месяц до трагедии. На подводной лодке «К-66» во время учений: идет поиск практических торпед; справа Г. М. СИЗОВ.

которого я докладывал начальству перед походом. Тогда мне ответили, что весь поход лодка будет под водой и люк не понадобится. Как нужен он был нам в тот момент, недаром его называют люком живучести.

Этот люк пытались отдраить 1 час 3 минуты — тяжелая работа, требующая большого расхода кислорода. Многие падали в обморок. Я послал старпома и старшину команды трюмных, чтобы они с помощью ломов вскрыли люк снаружи. Из-за большого давления в отсеке сразу это сделать не удалось, а чтобы его снизить, открыли клапан травления воздуха. Но отверстие водолазного клапана было слишком мало, чтобы через него сравнять давление в отсеке до атмосферного. Из клапана шел густой едкий дым.

Тогда старшина 9-го отсека торпедист Владимир Белевцев вызвался сравнять давление через кормовой торпедный аппарат. Сделали дифферентовку лодки на нос, чтобы корма немного всплыла, и передняя крышка кормового торпедного аппарата поднялась над водой, Белевцев и матросы вручную втащили в отсек торпеду, давление сравнялось с атмосферным, люк 8-го отсека открылся. Сразу же стали выводить людей, некоторые выходили сами, другие с помощью товарищей. Наверх подняли 69 человек, 14 оставались где-то внизу. Несмотря на ранний час (около 6 утра), всю палило солнце, температура воздуха — больше 30 градусов. Отравившихся газом разместили под легким корпусом, пытаясь найти тень. Доктор, у которого осталась только аптечка (все сгорело в 7-м отсеке), как мог оказывал помощь. Из подручных средств тут же стали поливать корпус 7-го отсека, а управленцы вскрыли 5-й люк реакторного отсека и, надев смоченное водой шерстяное белье (температура там была не менее 90 градусов), спустились, чтобы заглушить окончательно реактор. Все понимали, что это очень опасно, но иного выхода не было. Тогда ребята получили определенные дозы облучения, но сколько, никто не знал — приборы определения сгорели во время пожара, а уже в базе, при обследовании результаты не сказали никому, спрятали за грифом секретности.

Оставшихся внизу 14 человек обнаружить удалось не сразу. Спасательные группы одна за другой спускались в 8-й отсек, таяли запасы кислорода в

дыхательных аппаратах. Наконец, подняли первых двоих матросов. Надеялись, что они только потеряли сознание. Увы... Доктор констатировал смерть от отравления. Потом отыскиали еще семерых. Все они также были мертвы. В их числе оказался и мичман Белевцев. После того как он по сути спас жизни 69 человек, сравнив через торпедный аппарат давление в отсеках, мичман увидел, что задыхается боцман — в его дыхательном аппарате кончился кислород. И тогда Владимир отдал ему свой: «Бери, у тебя трое детей — у самого Белевцева на берегу были жена и ребенок — а я как-нибудь мокрой тряпкой обойдусь». Не обошелся

11 раз, рискуя погибнуть, спускался в аварийные отсеки, пытаясь найти ребят, и мичман Соломин.

Позже и Белевцева(посмертно), и Соломина мы представили к наградам, но Москва на посланное флотом представление не прореагировала. В отсеках оставались пятеро матросов, и их никак не удавалось найти. Очевидно, растерявшись, они забились в труднодоступные места, освещения же в отсеках не было — замыкание в сети вывело из строя аккумуляторные батареи, и мы не смогли дать сигнал о бедствии по радио.

Помог случай. Через некоторое время на горизонте показалось судно. Когда оно приблизилось, мы увидели, что это английский газовоз «Гэри» и дали три красные ракеты — сигнал бедствия. Судно подошло, застопорило ход, с его борта спустился катер и направился к нам. На лодке служил офицер, свободно говоривший по-английски, и мы сообщили англичанам, что на советской подводной лодке был пожар, погибли люди. Те осведомились, чем могут помочь? «Нужны связь, медикаменты, дыхательные аппараты и питьевая вода», — передал мою просьбу переводчик. Английские моряки пригласили наших представителей к себе и после того, как офицер связи и переводчик поднялись на борт «Гэри», из радиорубки английского судна полетел кодированный сигнал об аварии на «К-122» через советское консульство в Москву. Родина, наконец, получила известие о своей невесте куда запропастившейся подводной лодке.

Англичане доставили все необходимое, и мы возобновили поиск пятерых матросов. И хотя почти не оставалось никакой надежды, что они еще живы, в отсеки продолжали спускаться спасательные группы. А над нами уже кружил патрульный самолет японских ВМС «Орион», подошло несколько японских сторожевиков и спасателей. Застопорив ход, они наблюдали за действиями русских подводников, а специально оборудованный катер брал пробы воды и воздуха на радиоактивность.

На душе было тревожно и, посоветовавшись с экипажем, я отдал такой приказ: «Для предотвращения возможного захвата лодки и буксировки ее в японский порт командиру БЧ-3 капитан-лейтенанту Калиниченко подготовить подводную лодку к затоплению». Для этого надо было подорвать все 26 торпед с тротильным зарядом в первом отсеке, подготовить к выстрелу две торпеды с ядерными боеголовками. Такие меры предосторожности, как выяснилось позже, были нелишними. Потом в базе работники флотского КГБ сказали, что у японцев и американцев намерения захватить лодку были.

... Первым из советских судов мы увидели «Меридиан» — учебное судно ДВВИМУ, затем подошли спасательный буксир ТОФ, шедший из Камрани и учебный корабль ТОФ «Бородино». Было это через 7 часов после того, как дали радиogramму о случившейся беде. К этому времени были найдены последние пять моряков. Мертвыми. Всех погибших положили под простыни за рубкой лодки: 13 матросов и мичмана Белевцева. Через какое-то время тех, кого вывели из отсеков, пересадили на «Бородино», оказали медицинскую помощь. Там же разместили погибших.

Домой возвращались на буксире. Одолевали тяжелые мысли: что ждет меня, командира, на берегу: снятие с должности, разжалование, тюрьма? А главное — похороны ребят. Как смотреть в глаза родителям, товарищам?!



В городе Фокино. Памятник погибшим
подводникам лодки «К-122».

оказались за тюремной решеткой.

Ребят похоронили на берегу бухты, откуда они уходили в свой последний поход. Над могилой далеко видна высеченная из гранита рубка подводной лодки, а над ней водружен настоящий перископ. Лучший экипаж соединения подводников ежедневно ухаживает за братской могилой, у памятника постоянно живые цветы. А 21 августа ежегодно в город Фокино прилетают родители погибших ребят. У памятника собираются ветераны ПЛ «К-122», воины соединения.

... За гибель людей меня и еще троих офицеров сняли с должности, правда, было принято во внимание, что мы спасли жизни 69 членов экипажа, спасли подводную лодку. Для нее это был тоже последний поход. По иронии судьбы через некоторое время после нашей аварии на «Мидуэ» (том самом) случился пожар, но уже через 4 месяца он отправился в годовой поход. «К-122» командование флота решило ремонтировать. Два года и огромные средства были потрачены на ее ремонт, но потом стало ясно, что от «старушки» толку все равно не будет, и ее списали. Это была первая многоцелевая атомная торпедная подводная лодка, которую разделили «на гвозди» на Тихоокеанском флоте.

SUMMARY: Captain of the 1st rank in reserve Gennady Sizov in his article «K-122 Has Not Made Contact» is about the accident on an atomic submarine of the Pacific Fleet which took place in 1980 near Japanese island Okinawa. There was a fire on the submarine which went for combat mission in the sea being out of order. Some members of the crew were lost. The first aid to the submariners was rendered by an English ship. Since then Gennady Sizov, the former captain of this submarine visited Fokino in Primorskii krai in order to bow low to the fraternal grave of his former colleagues.

Нас сопровождали большой противолодочный корабль, учебные суда «Бородино» и «Меридиан», но и с японской стороны был эскорт: три сторожевика вели лодку до самой кромки наших территориальных вод, забирая на ходу пробы воды и воздуха на радиоактивность.

Расследовала аварию комиссия под председательством первого заместителя Главнокомандующего ВМФ бывшего командующего ТОФ адмирала флота Н.И. Смирнова, которому я предъявил рапорт о неготовности лодки, подписанный моим непосредственным начальником. Когда председатель комиссии доложил Главкому ВМФ (а им был Адмирал Флота Советского Союза С.Г. Горшков) о наличии рапорта, тот сказал следующее: «Я впервые за 30 лет при расследовании аварии встречаюсь с наличием рапорта командира о неготовности к выходу в море».

И сегодня, я думаю, что благодаря этому документу я не оказался в тюрьме — знаю двух командиров на флоте, которые за подобную аварию