

Трагедия у острова Скрыплева

...Под вечер 21 октября 1981 года дизельная подводная лодка Тихоокеанского флота С-178 под командованием капитана 3-го ранга Валерия Маранго возвращалась после отработки поставленных задач на базу. В районе бухты Джигит острова Русский она всплыла и продолжила движение к Владивостоку уже в надводном положении. Смеркалось. На лодке включили ходовые огни. Диспетчерская служба береговых постов ОВРа дала добро на проход боковых ворот в проливе Босфор Восточный. Добро, но уже на выход, получил и теплоход Рефрижератор-13 крайрыболовпотребсоюза, хотя по правилам рейдовой службы пока не пройдет эска, рейд должен быть закрытым. С этого момента время до трагедии стало неумолимо сокращаться. Вахтенный гидроакустик субмарины, обнаружив на курсе цель, которой и оказался Рефрижератор-13, доложил на центральный пост о ней, однако до командира эта информация не дошла из-за недостаточной настойчивости вахтенного гидроакустика: в то время шли доклады с боевых постов о заступлении новой вахты. В дальнейшем из-за малой дистанции контакт с целью был утерян. Шел 8-й час вечера. Экипаж подлодки заканчивал ужин. Большинство офицеров, часть старшин и матросов поднялись через центральный пост наверх к сигнальщикам подышать воздухом, покурить. А спустя несколько мгновений подводная лодка содрогнулась от мощного удара и стала заваливаться на правый борт...Рефрижератор-13 шел форштевнем в форштевень субмарины, у которой в носовом отсеке находился боезапас. Обнаружив встречное судно с потушенными ходовыми огнями на курсе всего в двух кабельтовых от лодки, капитан 3-го ранга В. Маранго подал команду рулевому правому на борт. Но из-за малой дистанции столкновение уже было неизбежным. Удар форштевня рефа пришелся в 6-й моторный отсек, почти обрезав его вместе с 7-м от подводной лодки. Пробоина составляла около 10 кв. метров. Все, кто находился в этот момент на мостике субмарины, при столкновении вылетели за борт, кроме сигнальщиков, которых насмерть разбило об ограждение рубки. В образовавшуюся пробоину и открытую горловину центрального поста внутрь прочного корпуса подлодки хлынула вода. Через 15 секунд эска с дифферентом на корму затонула на 32-метровой глубине, завалившись на правый борт с креном 30 градусов. Катастрофа произошла в 19 час. 45 мин. в географической точке с координатами: Ш — 43° 00', Д — 131° 58' в 11 кабельтовых мористее острова Скрыплева. Кроме сигнальщиков на мостике, сразу при столкновении погибли все ребята, находившиеся в 6-м отсеке. В 7-м четверо моряков держались около суток. Их обнаружили там через некоторое время, когда подняли лодку, с пустыми кислородными баллонами дыхательных аппаратов у заклинившего люка, который они так и не смогли открыть. Мучительную смерть приняли эти парни...В 4-м отсеке задрало 12 человек. Первое время было слышно, как они стуком пытались дать о себе знать, установить связь. Но где-то через час там все стихло. Навсегда...Оставшиеся в живых сгруппировались в 1-м торпедном отсеке. Старшим в лежащей на грунте аварийной подлодке остался старпом капитан-лейтенант Сергей Кубынин. Томительно тянувшееся время подводного плена, неопределенность в дальнейшей судьбе, холод, кислородное голодание и постепенное отравление углекислым газом накладывали, конечно, определенный отпечаток на людей в 1-м отсеке. Но паники не было, как не было и равнодушия, смирения, дескать, пусть будет что будет. Подводники готовились к выходу из затонувшей субмарины через трубы торпедного аппарата. Это самый трудный путь, но иного в сложившейся критической ситуации не было. К счастью, из 4 носовых торпедных аппаратов только два были загружены боевыми торпедами. Если бы все 4, это был бы верный конец... Правда, и пустыми надо было суметь воспользоваться: лодка-то лежала на борту, и 4-й аппарат оказался у подводников над головой. Поднять в таком положении 80-килограммовую крышку над собой — требовалось немало усилий и сноровки. В конце концов это удалось, и сначала добровольцы-разведчики, а затем и другие моряки стали выбираться на поверхность, где их должны были встречать спасатели. Однако и здесь случились накладки, приведшие к трагическим последствиям...Как рассказывал автору бывший старпом эски Сергей Кубынин: Спасатели обнаружили, а затем потеряли из виду всплывавших ребят, в результате чего четверо подводников погибли, тела трех из них так и не были обнаружены. Трос-проводник водолазы завели не там, где мы надеялись его найти, что осложнило выход на поверхность. Только 6 человекам посчастливилось встретить водолазов и с их помощью перебраться в барокамеру лодки-спасателя. Остальные выбирались самостоятельно, так как не обнаружили около выхода из торпедного аппарата не только трос, но и страхующих водолазов — у них была пересменка...Кроме того, во время попытки выбраться наружу скончался в трубе торпедного аппарата начальник штаба бригады подводных лодок — не выдержало сердце... Как и положено командиру, капитан-лейтенант Сергей Кубынин покидал осиротевшую изувеченную эску последним. Заканчивались третьи сутки пребывания в подводном плену, третьи сутки между жизнью и смертью. Убедившись, что живых в отсеке больше нет, он вошел в торпедный аппарат...Его тоже никто не встретил в районе клюза торпедного аппарата № 3, как было оговорено. На поверхности Сергея просто выловили багром...Погибшие подводники без лишнего шума были погребены на Морском кладбище, а еще через некоторое время над братской могилой установили рубку подводной лодки, той самой эски с именами 32 погибших членов экипажа. Закрытым был и суд военного трибунала Тихоокеанского флота, который признал виновным в случившейся трагедии старпома Рефрижератора-13 и командира подлодки С-178, приговорив обоих к длительным срокам заключения.